

Verslag vijfde bijeenkomst werkgroep Visie Kanaalstraat/Damstraat

Datum: Dinsdag 7 februari 19:30 – 22:30 uur
Waar: Ulu-moskee, Moskeplein 89 Utrecht

Op 7 februari vond de vijfde bijeenkomst van de werkgroep Visie Kanaalstraat/Damstraat plaats. In totaal waren er 34 mensen. Dit verslag beschrijft de resultaten van de avond.

Frans Werter – projectleider van het project – opent de bijeenkomst door iedereen welkom te heten en uitleg te geven over de bedoeling van de avond. Ook beschrijft Frans kort het doel en waar we nu staan. Het doel is een advies aan de gemeente over het gewenste toekomstbeeld (visie) voor de Kanaalstraat/Damstraat. Uiteindelijk beslist het college/gemeenteraad. De afgelopen vijf maanden is er op diverse manieren informatie verzameld. Er zijn diverse werkgroepen georganiseerd met ieder een eigen thema. Aanvullend zijn er allerlei activiteiten georganiseerd, om de in de werkgroep ondervertegenwoordigde groepen alsnog te bereiken. Hieronder een overzicht:

- Startbijeenkomst
- Werkgroep 1: overlast en veiligheid
- Werkgroep 2: omgeving
- Werkgroep 3: kop van Lombok
- Werkgroep 4: ondernemen en wonen
- Werkgroep 5: inrichting en structuur
- Bijeenkomst gentrification
- Groepsgesprek Turkse/Marokkaanse vrouwen
- Groepsgesprek Turkse/Marokkaanse jongeren
- Straatinterviews jongeren
- Straatinterviews passanten
- Interviews ondernemers
- Interviews klanten

Inrichting en verkeersstructuur

Het thema van deze avond is ‘Inrichting en Verkeersstructuur’. Fulco Treffers – stedenbouwkundige van het project – heeft voor dit gesprek een aantal inrichtingsscenario’s voor zowel de Kanaalstraat als de Damstraat ontwikkeld. Het doel van deze bijeenkomst is om de mogelijke inrichtingsscenario’s te onderzoeken en waar nodig aan te vullen met nieuwe ideeën of combinaties. Het is niet de bedoeling om een van deze scenario’s te kiezen, maar om het gesprek aan te gaan over mogelijkheden en oplossingen.

Het uitgangspunt voor het gesprek is de gewenste identiteit. In het plaatje wordt de gewenste identiteit geïllustreerd. De gewenste identiteit is de basis van alle scenario’s. Daarnaast zijn alle scenario’s terug te leiden naar reacties van deelnemers in de werkgroepbijeenkomsten of aanvullende activiteiten. De scenario’s zijn dus geen ontwerp wensen van de stedenbouwkundige of de gemeente, het zijn vertalingen van opmerkingen van alle betrokkenen. De lopende ontwikkelingen in de omgeving (station en jaarbeurs) zijn tevens meegenomen in de scenario’s.



Overeenkomsten en discussiepunten naar aanleiding van reacties van deelnemers op het gebied van het thema inrichting en verkeersstructuur zijn:

Overeenkomsten (inrichting en structuur)

- Groen
- Ruimte voor voetganger
- Ruimte voor ontmoeten
- Veiligheid
- Fietsbereikbaarheid (maar geen snelroute)
- Autobereikbaarheid
- Bereikbaarheid van parkeergarage
- Voldoende parkeerplaatsen

Discussiepunten (inrichting en structuur)

- Verblijfsruimte vs. ruimte voor auto/fiets/voetganger
- Balans tussen ruimte voor voetganger, fiets, auto
- Autoluw vs. autovrij
- Een/tweerichtingsverkeer
- Entree tot Kanaalstraat/Damstraat

Inrichtingsscenario's met feedback werkgroep

In totaal heeft Fulco zeven inrichtingsscenario's voor de Kanaalstraat en drie voor de Damstraat ontwikkeld. Het focusgebied voor de Kanaalstraat is het oostelijke gebied - van de Lombokstraat tot de Damstraat. Er is voor deze focus gekozen, omdat dit gebied de meeste aandacht vraagt. Uit eerdere bijeenkomsten blijkt dat hier de grootste onrust bestaat. Dat betekent uiteraard niet dat er geen inrichtingsplan voor het Westelijke deel - van de Lombokstraat tot en met de Billitonkade - komt.

Onderstaand worden de verschillende inrichtingsscenario's met plaatjes toegelicht. Onderaan de afbeelding wordt met behulp van een blauwe balk de hoogteverschillen aangegeven. Belangrijk bij deze scenario's is dat ze nog niet op detail-niveau zijn ontworpen. Zaken als de hoeveelheid en plek van verkeersborden en lantaarnpalen, de hoeveelheid en de manier van fietsparkeerplekken en de meest passende rijrichting worden in een later stadium bekeken.

Kanaalstraat

i. Huidige situatie



Uitleg: tweerichtingsverkeer auto, twee kanten parkeren, aan iedere kant van de weg een fietsstrook en drempels

+ Gevolgen

- Bereikbaarheid
- Behoud parkeergelegenheid

- Gevolgen

- Onveilig
- Druk zijstraten

Suggesties

- Klinkers
- Extra drempel

- Ruimte op stoep
- Ruimte voor verblijven
- In zijstraten minder speelruimte
- Laadhavens efficiënter
- Verkeersborden duidelijker
- Meer handhaving

ii. Stadsstraat



Uitleg: tweerichtingsverkeer auto, één kant parkeren, afgescheiden en verhoogd tweerichtingsfietspad aan één kant en straat betegeld met klinkers

+ Gevolgen

- Autobereikbaarheid
- Ruimte fietser

- Gevolgen

- Weinig extra ruimte voetganger
- Fiets en auto: veilig?
- Verhoogd fietspad gevaarlijk bij inhalen
- Meer dubbelparkeren
- Minder parkeergelegenheid
- Zijstraatjes gevaarlijk voor fietsers
- Moeilijk voor laden en lossen
- Lost niks op
- Verkeersdruk voor alle partijen
- Dubbelparkeren blijft

Suggesties

- Wegversmalling bij drempels
- Aansturen op gebruik parkeergarage d.m.v. spaaracties
- Genoeg stallingsmogelijkheden fietsen

iii. Wonen



Uitleg: eenrichtingsverkeer auto, parkeren aan een kant, twee fietsstroken twee richtingen op en meer ruimte voor de voetganger en verblijven

+ Gevolgen

- Veiligheid/rust
- Ruimte voor fietser
- Autobereikbaarheid voor bewoners

- Gevolgen

- Ondernemerschap geen ruimte
- Beleving/identiteit
- Bezoekers
- Ruimte bestemmingsplan
- Ik zou mijn kind niet naar dit speeltoestel brengen
- Onveilig fiets

Suggesties

- Geen objecten op stoep
- Wel banken, design afvalbakken

iv. Boodschap



Uitleg: eenrichtingsverkeer auto, schuin parkeren aan één kant, een fietsstrook voor tegenliggende fietsers en meer ruimte voor de voetganger aan één zijde

+ Gevolgen

- Parkeerplaatsen auto
- Fietsparkeren
- Voetgangersruimte
- Fietsersruimte
- 1-richting is veiliger
- Scheiding fiets/auto veilig
- Niet fileparkeren is prettig

- Gevolgen

- Veiligheid auto en fiets
- Weinig extra ruimte voetganger
- Beleving/identiteit
- Lost niks op
- Schuin parkeren niet gewenst in Lombok

Suggesties

- Hoogteverschil fietspad en autorijweg
- Minder parkeerplekken
- Laden en lossen?
- Extra parkeerplaatsen niet nodig, garage stimuleren

v. Groen



Uitleg: eenrichtingsverkeer auto, parkeren één kant, tweerichtingsfietspad afgescheiden door groen en meer ruimte voor de voetganger

+ Gevolgen

- Veiligheid voor iedereen
- Voetganger meer ruimte
- Fietsparkeren
- Aantrekkelijker beeld
- Groener
- 1-richting is veiliger
- Beperkt zicht kan ook zorgen voor voorzigtiger rijden

- Gevolgen

- Ruimte fietser beperkt
- Minder parkeerplekken
- Minder zicht vanuit zijstraten
- Lost niks op
- Bevoorrading moeilijk
- Indien te smal gevaarlijk voor verschillende gebruikers fietspad
- Risico parkeren in zijstraten

Suggesties

- Fietsstroken links/rechts van auto
- Oversteekplaats faciliteren
- Laden & lossen aan 1 kant van de straat tussen bepaalde tijden
- Lage struiken zijn minder beperkend voor zicht

vi. Bazaar



Uitleg: eenrichtingsverkeer auto, één kant parkeren, tweerichtingsverkeer voor de fiets en veel ruimte voor de voetganger en/of uitstallingen

+ Gevolgen

- Bereikbaarheid
- Snelheid auto stapvoets
- Ruimte voor winkels
- Goed voor 'merk' Lombok = aantrekkingskracht
- Meer ruimte horeca
- Boeiend plaatje

- Gevolgen

- Weinig ruimte voor OV
- Geen parkeerplaatsen
- Voldoende veilig?
- Minder schoon, meer afval
- Sluipverkeer zijstraten en functie straten (bv speelstraat)
- Ondernemers: geen dagmarkt
- Lost niks op
- Rommelig (achter uitstallingen)
- Minder woonrust i.v.m. meer schoonmaak

Suggesties

- Parkeren alleen voor bewoners, bezoekers met bezoekersspas
- Focus op parkeergarage

vii. Uitgaan



Uitleg: auto, fiets en voetganger door elkaar in een verblijfsinrichting met klinkers, geen parkeermogelijkheid

+ Gevolgen

- Sfeer

- Gevolgen

- Shared space niet altijd veilig
- Woongenot / woonrust
- Niet veilig en haalbaar
- Zicht vanuit zijstraten
- Bereikbaarheid winkels

Suggesties

- Geen auto
- Auto/voetganger gescheiden
- Alleen mogelijk bij uitsluitende toegang vergunningshouders

viii. Ontmoeting



Uitleg: geen autoverkeer, alleen voetgangers met bestrating van klinkers. Veel ruimte voor ontmoeting, recreatie en verblijven

+ Gevolgen

- Veilig
- Gezellig
- Ruimte voor terras

- Gevolgen

- Bereikbaarheid wonen
- Bereikbaarheid winkels
- Veel ruimte: te veel?
- Haalbaarheid?
- Ander winkelaanbod = gevolgen identiteit
- Sluipverkeer

Suggesties

-

Damstraat

i. Huidige situatie



Uitleg: eenrichtingsverkeer auto, auto en fietser op dezelfde baan en twee kanten parkeren (oude deel)

+ Gevolgen

- Bereikbaarheid
- Behoud parkeergelegenheid

- Gevolgen

- Onveilig
- Ruimte op stoep
- Ruimte voor verblijven
- Weinig groen

Suggesties

-

ii. Stadsstraat



Uitleg: eenrichtingsverkeer auto, één kant parkeren, tweerichtingsfietspad en meer ruimte voor de voetganger

+ Gevolgen

- Meer voetgangersruimte
- Veiliger
- Prima aan 1 kant parkeren

- Gevolgen

- Minder parkeerplaatsen
- 2-richting fietser is hier te smal
- Met brommers te gevaarlijk

Suggesties

- Fietzers uit de Damstraat
- Maar: fietsers blijven toch
- Ondergrondse containers

iii. Verblijf



Uitleg: eenrichtingsverkeer auto, parkeren één kant, tweerichtingsfietspad en meer ruimte voor de voetganger

+ Gevolgen

- Stapvoets rijden
- Ruimte voor voetganger

- Gevolgen

- Minder parkeerplaatsen
- Stapvoets = wishful thinking

Suggesties

-

iv. Boodschap



Uitleg: eenrichtingsverkeer auto, parkeerstrook in het midden, tweerichtingsfietspad en meer ruimte voor de voetganger

+ Gevolgen

- Veilige scheiding verkeer
- Aantal parkeerplekken

- Gevolgen

- Beeld / identiteit / sfeer
- Uitstappen gevaarlijk
- Oversteekbaarheid
- Huidig gedrag: te gevaarlijk voor fietsers!

Suggesties

- Alleen mogelijk met brede fietspaden

Opmerkingen publiek

Een bewoner merkt in het begin op dat zij veiligheid en handhaving van belang vindt en dit mist in de presentatie. Veiligheid en handhaving zijn inderdaad belangrijk. Dit onderwerp hoort ook bij de visie. In deze bijeenkomst richten we ons op inrichting en structuur. Korte termijn punten van veiligheid en handhaving zijn neergelegd in een plan van aanpak dat is opgesteld met een klankbordgroep en is rondgestuurd aan de werkgroep. Met inrichting en structuur kunnen we veiligheidsproblemen maar beperkt oplossen.

Tijdens de presentatie uiten bewoners en ondernemers hun zorgen. Zo merkt iemand op dat ongeacht welk model er gekozen wordt, aandacht moet komen voor het verminderen van de hoeveelheid verkeerspalen, fietswrakken en prullenbakken. Ook maken aanwezigen zich zorgen over toenemend sluipverkeer in de zijstraten. De nu aanwezige ondernemers twijfelen of de nieuwe scenario's verbetering opleveren en geven aan de huidige inrichting in de Kanaalstraat wellicht goed genoeg te vinden, mits kleine aanpassingen worden uitgevoerd, zoals gebruik van andere materialen.

Voorts blijkt er spanning te bestaan tussen de verschillende functies en gebruikers van de Kanaalstraat en Damstraat. Enerzijds is de autobereikbaarheid en de mogelijkheden voor parkeren en laden en lossen van belang voor de ondernemers in de straat. Anderzijds vinden bewoners verkeersveiligheid, parkeren in de zijstraten, rust en verblijfsruimte in de openbare ruimte van belang. Frans Werter benadrukt de noodzaak van balans tussen alle functies en belangen in de toekomstige inrichting.

Een gemeenschappelijk belang wordt gevonden in de gewenste winkelvariatie. Niet alleen bewoners vinden dit wenselijk, maar ook ondernemers. Gezien de concurrentie willen zij liever een betere mix tussen verschillende type winkels.

De druk op de Damstraat is hoog. Wordt deze nog hoger met aanpassingen? Dan moet er goed onderzocht worden of de Damstraat dit aankan. Een ondernemer oppert een nieuw model waarbij de oorspronkelijke ventweg (Kanonstraat, aan het Westplein) langs de nieuwbouw terugkomt. Deze nieuwe uitgang zal de uitgang bij de Damstraat ontlasten. Fulco Treffers reageert dat de suggestie verkeerskundig interessant is, maar de benodigde grond niet tot het projectgebied behoort en de ervaring van het Moskeplein wordt aangetast.

Plenaire discussie scenario's

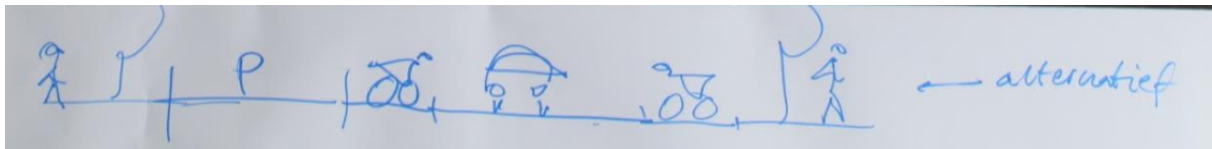
Na het bekijken van de verschillende scenario's worden plenair conclusies getrokken. Het merendeel van de aanwezigen, met name bewoners, is het erover eens dat eenrichtingsverkeer een goede optie is. Het dwingt netter rijgedrag af en creëert verblijfsruimte op de stoep. Het risico bestaat echter dat de drukte in de zijstraten toeneemt. Frans Werter benadrukt dat dit wordt onderzocht door verkeersspecialisten van de gemeente. De aanwezige ondernemers snappen de meerwaarde, maar pleiten deze avond toch voor tweerichtingsverkeer.

Aangaande het parkeerprobleem concludeert de werkgroep dat er nog een hoop te winnen valt. De parkeergarage is onvoldoende bekend, ondanks de huidige acties van ondernemers. De winkeliersvereniging geeft aan haar best te doen om bekendheid van de parkeergarage te vergroten. Zij wijzen klanten op goedkopere parkeertarieven in de garage en op verkeerd parkeergedrag. Ook loopt er een actie waarbij klanten het parkeertarief grotendeels terugkrijgen als ze in de garage parkeren. Een andere suggestie om de parkeerdruk op de

Kanaalstraat en Damstraat te verminderen is het verplaatsen van het parkeren door ondernemers naar de parkeergarage met behulp van vergunningen. Aanwezig zijn het eens over de wens om hier meer te bereiken. Niet iedereen gelooft echter in de haalbaarheid ervan. De werkgroep vraagt Fulco en Frans om verdere uitwerkingsvoorstellen op dit punt.

Ook wordt geconcludeerd dat de huidige situatie niet direct van tafel moet, mits er kleine aanpassingen worden gedaan. Aanpassingen om het straatbeeld aantrekkelijker te maken, maar ook om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Wat betreft de Damstraat heeft de werkgroep meer een gezamenlijke richting. De scenario's liggen voor deze straat dicht bij elkaar. Duidelijk is dat het scenario Boodschap en Verblijf minder wenselijk zijn. Het merendeel van de aanwezigen ziet, met kleine aanpassingen, een soortgelijke inrichting voor de Damstraat als de huidige situatie, maar dan met parkeren aan één zijde. Daarbij is ter plekke een nieuwe schets gemaakt op basis van het scenario Stadsstraat.



Gewenst wordt in iedere situatie een oplossing voor de vele (vaak wees)fietsen. Ook wordt het idee geopperd om het fietsverkeer te verbieden in de Damstraat. De praktijk leert echter dat fietsers dan de stoep onveilig gaan maken.

Conclusie

Op basis van bovenstaande, concludeert de projectleider Frans Werter samen met de werkgroep dat een aantal scenario's afvallen. De stedenbouwkundige Fulco Treffers gaat de resterende scenario's verder ontwikkelen gebaseerd op de verschillende belangen, meningen en vakinhoudelijke kennis en informatie. Zoals gezegd zijn de scenario's niet gepresenteerd als blauwdruk. Ze zijn juist bedoeld om aangevuld te worden. Met de reacties en het gevoerde gesprek kan Fulco nu verder trechteren. Voor de Kanaalstraat zijn de scenario's Wonen en Ontmoeting door de werkgroep weggestreept.

Drie scenario's doen recht aan de meeste belangen: 1) de huidige situatie gecombineerd met o.a. elementen uit model Stadsstraat; 2) het model Boodschap gecombineerd met o.a. model Groen; en 3) model Bazaar gecombineerd met o.a. elementen uit scenario's Groen, Uitgaan en Boodschap. Hier wordt verder op ingezoomd, want zoals eerder in het verslag aangegeven: ook bij deze scenario's zijn nog wel de nodige aandachtspunten die moeten worden opgelost. Voor de Damstraat blijft het model Stadsstraat over, bij voorkeur in de *alternatieve schetsvorm*. De scenario's Verblijf en Boodschap worden als onhaalbaar ervaren.

Tijdens de volgende bijeenkomst op 7 maart presenteert Fulco de gecombineerde en aangepaste scenario's en worden er keuzes gemaakt, rekening houdend met de verschillende belangen.