

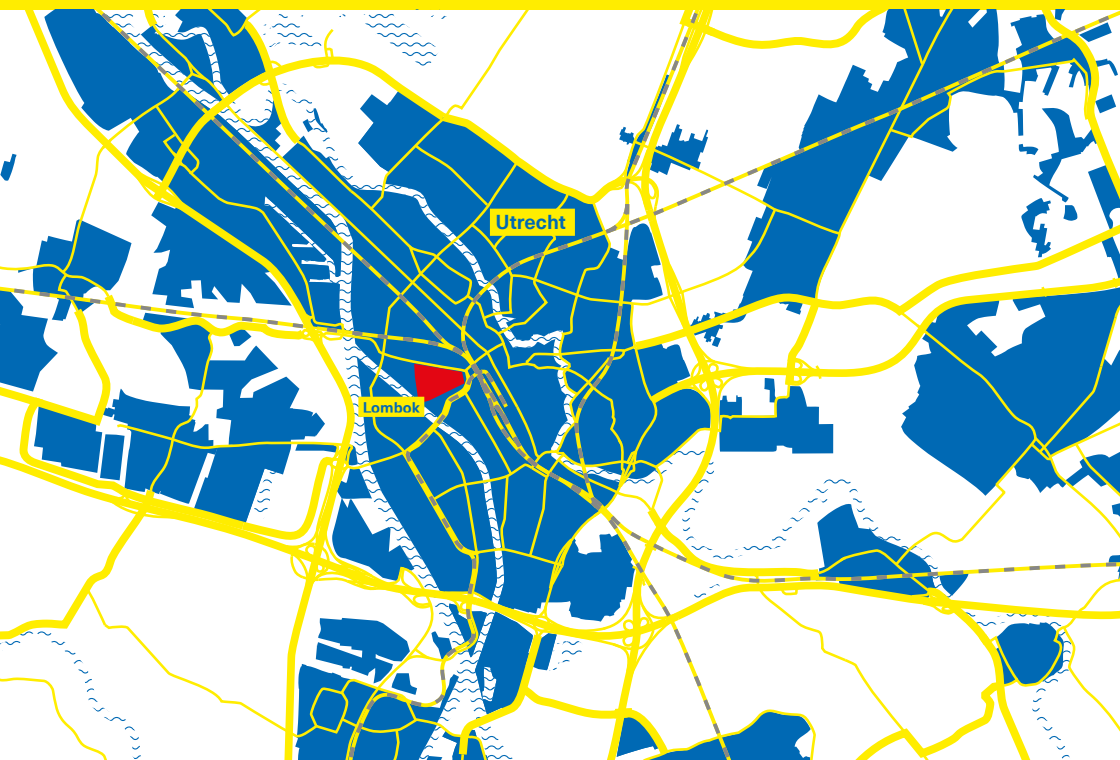
BUURTVISIE KANAALSTRAAT / DAMSTRAAT





INHOUD

Algemeen en karakter	5
Proces 1: dialoog en dilemma's	10
Proces 2: procesgroep, werkgroep en alle activiteiten	12
Data: Lombok in cijfers	15
Omgeving	16
Winkels en horeca	18
Schoon, heel, veilig	22
Wonen en samenleven	24
Verkeer	26
Parkeren, laden en lossen	28
OV, fietsen en scooters	30
Duurzaam en gezond	32
Vervolg	35



ALGEMEEN EN KARAKTER

TOEKOMSTBEELD VAN DE KANAALSTRAAT EN DAMSTRAAT

WENSBEELD

De Kanaalstraat en de Damstraat zijn ook in de toekomst levendige winkelstraten in een woonwijk, een begrip ver buiten Utrecht.

Veel mensen bezoeken de Kanaalstraat: uit West, of de rest van de stad of misschien zelfs ver daarbuiten. Hier kom je met de bus, op de fiets, te voet of met de auto.

Iedereen voelt zich thuis, veilig en prettig in de Kanaalstraat en de Damstraat. Het is hier netjes en schoon met een mediterrane 'look and feel'. Dit is echt de multiculturele samenleving, in het hartje van de stad. De verschillende groepen Nederlanders lopen door elkaar, raken elkaar, maar hebben ook eigen gebruiken en gewoontes. Zonder

onderling gedoe, zonder overlast, zonder irritatie. Ondanks dat alles druk is en dicht op elkaar, ondanks de vele bewoners op deze vierkante kilometer. Het is niet de meest brave buurt van de stad, maar het is er ook niet meer ruig en onveilig.

De Kanaalstraat en Damstraat zijn veelzijdige straten nu en in de toekomst. Op dit moment ervaren bewoners en winkeliers ook regelmatig overlast. Van jeugd of kleine criminaliteit. Of van het verkeer dat chaotisch en gevaarlijk is. Voetgangers, fietsers en auto's zitten elkaar regelmatig in de weg. Dat willen we als buurt oplossen.

Daarom is onze visie op hoofdlijnen:

- veilig en rustig wonen en opgroeien in een mooie, schone en duurzame omgeving
- winkels en horeca: zowel voor de buurt, de stad als de rest van Nederland
- multiculturele karakter behouden; meer diversiteit in aanbod van producten maakt de straat compleet
- ruimte voor alle bewoners en ondernemers (geen verdringing)
- kwalitatief betere uitstraling, met meer ruimte voor groen, ontmoeting en verblijf
- bereikbaar en veilig voor auto, fiets, voetganger en openbaar vervoer, én meer ruimte voor voetganger
- de Damstraat als entree van Lombok en geen sluiproute meer

Voor alle onderdelen van deze visie geldt: samen betrokken bij uitwerking en uitvoering en in dialoog blijven!

PROCES 1: DIALOOG EN DILEMMA'S

MET ELKAAR IN GESPREK: LEERZAAM EN SOMS LASTIG

De Kanaalstraat is een levendige en unieke winkelstraat. Afgelopen jaren kwam Lombok vaak negatief in de pers en was er in de buurt discussie over veiligheid, overlast, afval, drugs, verkeer, parkeren en de uitstraling van de wijk.

Hier moet iets aan veranderen. Daarom zijn bewoners en winkeliers al een jaar in werkgroepverband aan de slag om een toekomstvisie voor de Kanaalstraat en Damstraat te maken. Dit is het resultaat. De visie gaat over het verbeteren van de inrichting en verkeerssituatie (bijv. hoe je met de auto Lombok binnen komt en de rijrichting in de zijstraten), mogelijke diversificatie van winkels en horeca, het vergroten van het woon- en verblijfsgevoel en het vergroten van de veiligheid.

Wij, de werkgroepleden, beseffen dat niet alle problemen kunnen worden opgelost. Soms zijn er tegenstrijdige belangen die te ver uit elkaar liggen en zijn we het niet eens. Het is de kunst om te zoeken naar de balans tussen wonen, winkels en horeca, tussen ruimte voor de voetganger, de fiets, de auto en het openbaar vervoer. Die balans kun je alleen vinden door met elkaar in gesprek te gaan.

Dit is een advies uit de buurt aan de gemeente. Hier is met passie en betrokkenheid aan gewerkt door een grote groep bewoners en ondernemers. Met deze groep zijn de verschillende belangen besproken. Deze gesprekken waren niet altijd makkelijk, maar op vrijwel alle punten kwamen we tot elkaar.

We zien deze visie als een resultaat van een mooi en intensief traject van dialoog en gesprek, waar we ook in de vervolgstappen vorm aan willen geven. Om tot een goede toekomst van de Kanaalstraat en Damstraat te komen is afstemming en samenwerking noodzakelijk.



Voor sommige deelnemers waren de bijeenkomsten soms wel lastig: iedereen heeft een andere manier van discussiëren en niet iedereen spreekt even goed Nederlands. Sommige mensen wilden door blijven onderzoeken, en nog meer details uitzoeken, maar niet iedereen houdt het zo lang vol."



PROCES 2: PROCESGROEP, WERKGROEP EN ALLE ACTIVITEITEN

Het visietraject is op 13 september 2016 van start gegaan met een grote bijeenkomst voor de buurt. Met de 111 aanwezige bewoners, bezoekers en ondernemers is gesproken over het gewenste toekomstbeeld van de Kanaalstraat/Damstraat, de gewenste veranderingen en de aandachtspunten voor de werkgroep Visie Kanaalstraat/Damstraat. Geïnteresseerden konden zich tijdens deze bijeenkomst opgeven voor de werkgroep.

Werkgroep

De werkgroep Visie Kanaalstraat/Damstraat bestaat uit ongeveer 30 vaste personen, zowel bewoners als ondernemers. De werkgroep heeft ingezoomd op bepaalde inhoudelijke thema's om de visie vorm te geven. In tien bijeenkomsten heeft de werkgroep doelstellingen en maatregelen ontwikkeld op het gebied van openbare ruimte, veiligheid, wonen, winkelen, samenleven en mobiliteit.

Buurtbrede bijeenkomsten

Tussentijds zijn er op 19 april en 4 oktober 2017 buurtbrede bijeenkomsten geweest. Het doel van deze bijeenkomsten was om de tussenstand van de plannen van de werkgroep buurt breed te presenteren en de buurt om feedback te vragen.

Procesgroep

Naast de werkgroep is de procesgroep in het leven geroepen. De procesgroep bewaakt de openheid van dialoog met alle betrokkenen. Zij geeft advies over de te nemen processtappen en stelt eventueel aanvullende activiteiten voor, indien bepaalde groepen niet (voldoende) betrokken zijn. In de procesgroep vindt geen discussie over inhoud en argumenten plaats. Dat gebeurt in de werkgroepbijeenkomsten en publieksbijeenkomsten.

De procesgroep is samengesteld vanuit de verschillende groepen en partijen die actief zijn rond de Kanaalstraat en Damstraat. De leden uit de samenleving nemen deel op persoonlijke titel maar wel vanuit hun achtergrond. De voorzitter van de procesgroep is onafhankelijk en door het gemeentebestuur benoemd.

ONZE BIJEEENKOMSTEN OP EEN RIJTJE:

2016

- jun — procesgroep
- sep — **buurtbrede startbijeenkomst gewenste identiteit (111)**
- procesgroep
- okt — werkgroep – veiligheid en overlast (50)
- procesgroep
- werkgroep – context (28)
- dec — procesgroep
- werkgroep – Kop van Lombok (41)

2017

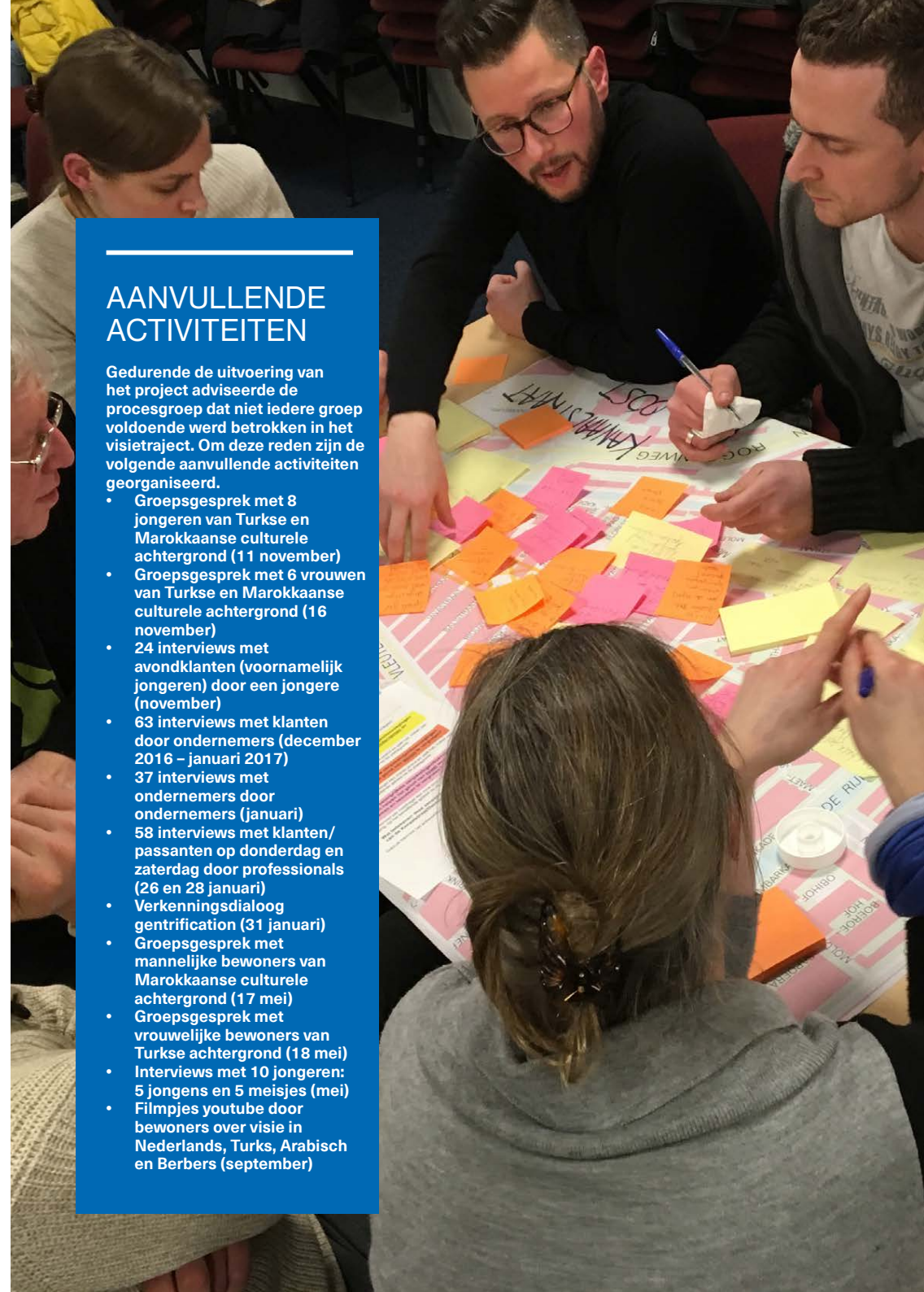
- jan — procesgroep
- werkgroep – ondernemen en wonen (42)
- procesgroep
- feb — werkgroep – inrichting en structuur (34)
- mrt — procesgroep
- werkgroep – belangen (17)
- procesgroep
- werkgroep – richting visie en voorkeuren (25)
- apr — procesgroep
- **buurtbrede bijeenkomst terugkoppeling en aanvullingen buurt (113)**
- mei — procesgroep
- werkgroep – doelstellingen visie maatregelen (30)
- jun — procesgroep
- werkgroep – losse einden (14)
- jul — procesgroep
- aug — procesgroep
- sep — werkgroep – resterende vragen (2)
- procesgroep
- okt — **buurtbrede bijeenkomst terugkoppeling visie buurt (150)**
- procesgroep

(nr) = aantal aanwezigen

AANVULLENDE ACTIVITEITEN

Gedurende de uitvoering van het project adviseerde de procesgroep dat niet iedere groep voldoende werd betrokken in het visietraject. Om deze reden zijn de volgende aanvullende activiteiten georganiseerd.

- Groepsgesprek met 8 jongeren van Turkse en Marokkaanse culturele achtergrond (11 november)
- Groepsgesprek met 6 vrouwen van Turkse en Marokkaanse culturele achtergrond (16 november)
- 24 interviews met avondklanten (voornamelijk jongeren) door een jongere (november)
- 63 interviews met klanten door ondernemers (december 2016 – januari 2017)
- 37 interviews met ondernemers door ondernemers (januari)
- 58 interviews met klanten/passanten op donderdag en zaterdag door professionals (26 en 28 januari)
- Verkenningdialoog gentrificatie (31 januari)
- Groepsgesprek met mannelijke bewoners van Marokkaanse culturele achtergrond (17 mei)
- Groepsgesprek met vrouwelijke bewoners van Turkse achtergrond (18 mei)
- Interviews met 10 jongeren: 5 jongens en 5 meisjes (mei)
- Filmpjes youtube door bewoners over visie in Nederlands, Turks, Arabisch en Berbers (september)



DATA: LOMBOK IN CIJFERS 2017

WIST U DAT...?

Straten

- de Kanaalstraat ca. 700 m lang is, ca. 18 m breed, en 14 zijstraten heeft
- de Damstraat ca. 250 m lang is en ca. 15 m breed

Bevolking Lombok

- 7.550 inwoners in Lombok wonen
- van de huishoudens 64% eenpersoons / alleenstaand is, en 19% een paar zonder kinderen; 13% paren met kinderen; 4% eenoudergezinnen
- 32,4% jonger dan 25 jaar is
- 63% autochtoon is, en 23% niet-westers

Wonen

- er 3.270 woningen zijn
- waarvan 1.030 sociale huur (31,4%)

Voorzieningen (Welzijn en Zorg)

- o.a. Ulu moskee; Antoniuskerk; Wishing Well West; Hospice; Wijkplaats; Stichting Ubuntu

Winkels en horeca

- ca. 105 winkels/horeca zaken in de Kanaalstraat/Damstraat zitten; van een steekproef van 37 ondernemers, wonen er 4 in Lombok en daarnaast zijn 29 van de 37 huurder van hun winkelruimte;

- de bezoekers/klanten aan de Kanaalstraat niet alleen uit de buurt maar uit Utrecht en heel Nederland komen. Van een steekproef van 145 bezoekers komen 45 uit de buurt (Lombok/Utrecht-West), 32 uit Utrecht en 65 elders uit Nederland.
- 70 van de 145 bezoekers met de auto komt (48%) en maar 13 daarvan in de parkeergarage parkeert;
- de meeste bezoekers voor de dagelijkse boodschappen en horeca komen (106x);
- 62 van die 145 bezoekers (bijna) dagelijks op de Kanaalstraat/Damstraat komt;
- bezoekers met name zeggen te komen vanwege de gezelligheid en de sfeer, de lage prijzen en het winkel- en horeca aanbod;

Verkeersveiligheid

- de Kanaalstraat in de top 10 staat van het lijstje geregistreerde verkeersongevallen per straat. In de periode 1/1/2014 - 12/6/2017 zijn er 190 geregistreerde verkeersongevallen op de Kanaalstraat en Damstraat geweest.
- Lombok op nummer één staat van alle buurten in Utrecht wat betreft ervaren verkeersonveiligheid (63% van de bewoners in de inwonersenquête 2016);

Parkeren

- in Lombok-oost (tussen de Damstraat en Lombokstraat) meer parkeervergunningen (totaal 394 vergunningen) zijn uitgegeven dan dat er parkeerplaatsen (totaal 322) zijn. Dat komt omdat parkeervergunningen per rayon en niet per straat worden uitgegeven. Bewoners van die straten moeten daarom vaak in andere straten parkeren.

Veiligheid

- 46% van de bewoners van Lombok zich wel eens onveilig voelt in de eigen buurt, voor geheel Utrecht is dit percentage 32% (inwonersenquête 2015). Over de loop der jaren is dit percentage alleen maar gestegen terwijl het percentage om en nabij gelijk gebleven is voor geheel Utrecht.
- 30% van de bewoners van Lombok ervaart vaak overlast van jongeren in de eigen buurt, voor geheel Utrecht is dit percentage 20% (inwonersenquête 2015). Over de loop der jaren is dit percentage alleen maar gestegen terwijl het percentage om en nabij gelijk gebleven is voor geheel Utrecht.



OMGEVING

LOMBOK IN EEN VERANDERENDE OMGEVING

Lombok is een bijzonder stukje Utrecht. Met de grootschalige toevoegingen van woningen en kantoren in de omgeving van het station en de Jaarbeurs wordt het oude Lombok alleen nog maar unieker. De verkeerssituatie bij het Westplein en de Graadt van Roggenweg wijzigt ook: hier komen 2x1 rijbanen met een maximumsnelheid van 30 km/u.

Wij willen het unieke en historische karakter van Lombok en het winkelgebied zichtbaar en herkenbaar houden. Dit vraagt om een duidelijke entree van de Kanaalstraat vanuit Graadt van Roggenweg en station, met voldoende ruimte en zicht. We zien bijvoorbeeld een nieuwe brede Dambrug als een mooie oplossing.

De omgeving biedt kansen. Werknemers die een 'Rondje Lombok' doen, en een lunchafspraak in de Kanaalstraat hebben. We zien kortere en langere wandelroutes voor ons, waarbij mooie woonstraten worden afgewisseld met winkels en horeca, water en groen. Een rondje dat ook goed bereikbaar is voor bezoekers en toeristen vanaf het station.

De bebouwing die gaat komen op het Westplein moet wel passen bij Lombok en de hoogte van het Moskeeplein. Het Westplein wordt gezien als belangrijke verbindende factor tussen het oude centrum, het nieuwe stationsgebied en het kleinschalige, gezellige Lombok. De nieuwe verkeersroute over het Westplein is goed oversteekbaar (voetganger, fiets). Hiermee krijgen we een betere verbinding tussen Lombok en de tunneltjes en het station. Nieuwe functies zijn aanvullend en niet concurrerend.

Deze wijk staat natuurlijk nooit stil. Veranderingen zijn hier van alle tijd, zowel ruimtelijk als sociaal. Wie er woont, wat voor type werk deze mensen doen, hoe lang ze er blijven wonen en hoe goed iedereen elkaar kent, het is veranderd in de loop van de jaren. Dat geldt ook voor de staat van de woningen en het type winkels en de uitstraling van de winkelstraten. En redelijk recent zijn er de nieuwe ontwikkelingen met de moskee en de nieuwbouw op en rond het Moskeeplein. In de toekomst willen we de gemengde samenstelling in Lombok graag zo houden. Dat je hier ook kunt wonen als student of met een kleine portemonnee past bij deze wijk!



"Lombokers willen de zon blijven zien!"

"Naast de drukte op de Kanaalstraat en Damstraat vinden wij de veiligheid voor fietsers bij de ventweg van de Vleutensweg en de JP Coenbrug een zorgpunt."

DOELEN

- herkenbare, zichtbare en bereikbare entree van Lombok vanuit station
- hoogte van bebouwing Westplein relateren aan Lombok en Moskeeplein
- geen concurrerende detailhandel (en geen wonen) op de begane grond nieuwbouw
- goede wandelverbinding met nieuwe omgeving: 'Rondje Lombok' met veilige oversteken voor voetganger en fietser
- Lombokplein als verbindende factor
- gemengde bevolkingssamenstelling van de wijk behouden



WINKELS EN HORECA

EEN GEZONDERE MIX

Wij willen het unieke multi-culturele karakter van onze buurt behouden. Onze winkels en horeca trekken klanten uit de buurt maar ook uit Utrecht of de rest van Nederland. Dat koesteren we, daar zijn we trots op. Maar er mogen best andere soorten winkels of horeca bij, bijvoorbeeld een hippe koffietent, een ecologische winkel of een andere Nederlandse delicatessenzaak. Zowel winkeliers als bewoners zijn niet blij als er nog meer van dezelfde winkels en horeca komen, maar toevoegingen met nieuwe producten zijn welkom. Echter wildgroei is niet gewenst. Gecontroleerde aanvullende horeca is daarom van belang.

De Wijkontwikkelingsmaatschappij (WOM) waaraan de gemeente meedoet heeft op dit moment 16 panden in bezit en verhuurt de bijbehorende winkel- en woonruimtes. Wij willen graag dat de winkeliersvereniging betrokken wordt bij de invulling van de winkelruimtes door de WOM en andere pandeigenaren zodat we kunnen bijdragen aan een divers en sterk winkelgebied.

"De ondernemersvereniging en gemeente moeten samen de winkeliers die het niet zo nauw met de regels nemen aanspreken. Alle ondernemers hebben last van, imago schade die zij aanrichten."

De Kanaalstraat is een lange straat waar verschillende sferen passen. De centrumzijde is het drukst met de meeste winkels en horecazaken en bezoekers. Daar blijft simpelweg te weinig plek voor voetgangers, rollators en rolstoelen. Er is behoefte aan meer ruimte voor winkelend publiek en voor verblijfsplekken zoals terrassen. Richting JP Coenstraat wordt het al rustiger, en voorbij de JP Coenstraat nog meer. Deze verschillen vinden we ook op de lange termijn een prima situatie. We beseffen wel dat direct boven en naast het winkel- en horecagebied ook mensen wonen, waar beter rekening mee moet worden gehouden. 's Nachts moet de nachtrust terugkeren. Screening van nieuwe ondernemers op goed nabuurschap en gastheerschap is van essentieel belang. Daarvoor moeten ondernemers en bewoners met elkaar in gesprek blijven, en hun bezoekers en overige gasten van de straat blijven aanspreken op overlast van afval en geluid.

De ondernemersvereniging is de afgelopen jaren sterker geworden maar kan nog groeien. Een sterke ondernemersvereniging is in het belang van de buurt. Samen met bewoners kan de verenging de aantrekkelijkheid van de buurt vergroten en misstanden aanpakken. Ondersteuning van de ondernemersvereniging door een winkelstraatmanager, gezamenlijke promotie van het winkelgebied en de buurt door het ontwikkelen van een herkenbaar beeldmerk, en ondersteuning van winkeliers door versterken van hun ondernemerschap – zo mogelijk mede gefaciliteerd en gefinancierd door de gemeente – maken de Kanaalstraat en Damstraat als winkelgebied op een positieve manier toekomstbestendig.

"Let op: op diversiteit van winkels en horeca is beperkt te sturen! We kunnen in gesprek gaan met pandeigenaren en er als gemeente en ondernemersvereniging samen bovenop zitten, maar afdwingen is lastig."



DOELEN

- behouden boven-stedelijke winkel- en buurtwinkelfunctie
- meer diversiteit producten in winkel- en horeca-aanbod, gecontroleerde aanvullende en ondersteunende horeca
- meer ruimte voor voetgangers en winkelend publiek
- meer ruimte voor terras en verblijf
- meer betrokkenheid ondernemersvereniging en directe burens bij zoeken huurders voor vrijkomende panden
- toetsing van nieuwe en ondersteunende horeca o.a. op goed nabuurschap en gastheerschap
- ondernemersvereniging beter faciliteren
- Damstraat en Kanaalstraat-oost meer winkels/horeca, naar westen toe minder

MAATREGELEN

- ruimte voor ondernemers die diversiteit vergroten; liefst kleinschalig, lokaal, aanvullend productaanbod
- regelmatige afstemming tussen bestaande ondernemers, Wijkontwikkelingsmaatschappij en directe burens over mogelijke aankoop en verhuur winkelpanden
- beperkt extra daghoreca (tot 23:00) en extra ondersteunende horeca toestaan. Stap voor stap gericht extra vergunningen uitgeven met proefperiode, gefaseerd en op naam. Monitoren met werkgroep uit buurt. Altijd in overleg met directe burens.
- herinrichting van de straat om meer ruimte voor voetganger, klant en verblijf te creëren
- ondernemerschap stimuleren/faciliteren
- ondersteunen winkelstraatmanager en promotie winkelgebied Lombok



SCHOON, HEEL, VEILIG

SCHONE, GROENE EN VEILIGE OPENBARE RUIMTE
WAAR HET PRETTIG VERBLIJVEN IS

Veiligheid en overlast zijn belangrijke thema's die voortdurend besproken zijn. Daar wordt al hard aan gewerkt. Daarom bestaat er een aparte klankbordgroep veiligheid en is er een extra bijeenkomst aan besteed. Een betere inrichting met mooie materialen en minder fysieke ruimte voor auto's door bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer maakt het autoverkeer overzichtelijker en geeft minder ruimte voor asociaal rijgedrag. Daarnaast moet de gemeente samen met bewoners en ondernemers stevig blijven inzetten op veiligheid, en zo nodig de inzet van politie en camera's vergroten. Wij denken dat het helpt als jongerenwerkers en politie heel gericht personen en groepen overlastgevers op de huid zitten.

Wij willen een nette en mooie straat, ingericht met duurzame materialen, en meer groen. Denk aan gezonde bomen, struiken en bloembakken netjes bijgehouden en met veilig zicht op verkeer uit zijstraten. Geen asfalt maar klinkers, die er mooi uit zien en direct ook zorgen dat er minder hard gereden wordt. Verkeersdrempels helpen daar ook bij. Laden en lossen gebeurt in aparte vakken en niet meer op straat. De uitstallingsruimte van 1 meter voor elke winkel blijft behouden. Fietsers en scooters parkeren in aparte vakken of in binnenstallingen. Hierop, en op weesfietsen, wordt regelmatig gecontroleerd.

Zwerfafval is hardnekkig. De winkeliers en horecaondernemers hebben al afspraken gemaakt over hun bedrijfsafval. Dat helpt. Nu het gedrag nog van de bezoekers. Ondernemers moeten hun klanten aanspreken op hun gedrag. Handhavers kunnen daar in het begin een handje mee helpen.

"Elke dag wordt er al geveegd in de straat en toch is er nog altijd troep. Ondernemers kunnen hun klanten beter aanspreken op hun gedrag. De gemeente moet de ondernemersvereniging hierin ondersteunen."

DOELEN

- schoon, heel en veilig
- meer groen, meer uitstraling en kwaliteit
- meer overzicht voor weggebruikers (veiliger)
- minder overlast van (oudere) jongeren op straat
- minder (drugs)overlast (dealen en gebruiken)
- vergroten veiligheidsgevoel

MAATREGELEN

- hogere kwaliteit inrichting en ontwerp, o.a. meubilair/verlichting, andere materialen (klinkers i.p.v. asfalt / tegels)
- meer gezonde bomen
- strook langs de straat met
 - ondergrondse afvalcontainers voor bewoners en ondernemers
 - ruimte voor laden / lossen tijdens venstertijden in de ochtend; deze ruimte is middag/avond voor bijv. terrassen, parkeren
 - nette fietsparkeerplaatsen en scooterplaatsen
- herinrichting met verkeersdrempels
- afspraken met ondernemers over aanspreken van klanten
- behoud minimaal huidige ruimte winkel-uitstallingen
- capaciteit jongerenwerk, toezichthouders en politie minimaal voortzetten
 - persoons- en groepsgerichte aanpak
 - handhaving op strafbare feiten
 - specifieke handhavingsacties op actuele overlast
 - cameratoezicht
 - aandachtspunt bij uitvoering: afstemmen met klankbordgroep uit de buurt



WONEN EN SAMENLEVEN

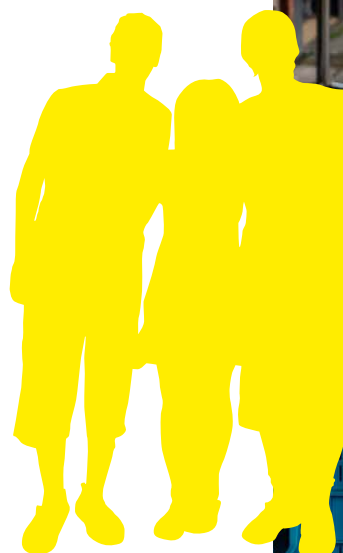
VOOR ALLE LOMBOKKERS

De Kanaalstraat en Damstraat zijn onderdeel van een compacte buurt. Er zijn veel straatjes die dicht bij elkaar liggen, m.n. in het deel tussen de Damstraat en de JP Coenstraat. Als je over de Kanaalstraat wandelt heb je elke 35 meter een zijstraat. Dat betekent dat veel mensen dicht op elkaar wonen. Daar bovenop zijn de Kanaalstraat en de Damstraat gewilde, drukke winkelstraten. De openbare ruimte in de Kanaalstraat/Damstraat en in Lombok in het algemeen is beperkt. Bewoners, winkeliers en klanten zijn letterlijk fysiek dichtbij en elkaars nabije burens. Dat vraagt om goed nabuurschap.



De buurt is een gewilde buurt, dichtbij het centrum en het station. Veel starters op de woningmarkt zoeken graag een woning in Lombok. Het aantal alleenstaanden en tweepersoonshuishoudens is groot. De buurt is in de loop der jaren een mix geworden van allerlei typen bewoners (oud/jong; autochtoon/allochtoon; hogere/lagere inkomens; alleenstaand/gezin) en woningen (sociale/commerciële huur; goedkopere/duurdere koopwoningen). Ook in de toekomst willen we dat bebouwing in Lombok laagbouw blijft. We koesteren de diversiteit. Iedereen moet in Lombok prettig en rustig kunnen wonen, ook de Utrechtse die niet zo veel verdienen. We willen graag rustig kunnen slapen, ondanks dat we met zo velen bij elkaar wonen en zoveel mensen onze buurt bezoeken.

Lombok moet een fijne en veilige buurt zijn om te wonen, elkaar te ontmoeten en op te groeien. Er moet voldoende begeleiding zijn bij vrije tijdsbesteding, huiswerk en toeleiding naar stages en werk. Dit geldt met name voor de jongeren en bewoners die kwetsbaar zijn en voor wie dat niet vanzelfsprekend is.



DOELEN

- rustig en veilig wonen
- schoner en veiliger, minder overlast, vooral ook 's nachts
- mix van woningtypes behouden (huur, koop, student, etc.), geen verdringing of splitsing
- participatie en sociale cohesie
- 'samen leven': ontmoeting en contact faciliteren en stimuleren
- onderling begrip
- sociale controle en veiligheid
- aandacht voor en goede begeleiding van de jeugd
- behoud zorgfunctie in Lombok

MAATREGELEN

- behoud en verbeteren sociale huurwoningen van complex 507 (door Bo-Ex)
- ontmoeting binnen (moskee, kerk, buurthuis, overig) en buiten (plein, straat)
- (kleine) terrassen tot 23:00uur (helpen sociale controle)
- investeren in aandacht/begeleiding voor kinderen, jongeren en hun ouders
- veiligheids- en overlast aanpak doorzetten
- aandachtspunt bij uitwerking en uitvoering van deze visie: in dialoog blijven

VERKEER

GEVOELIG ONDERWERP, TEGENGESTELDE
BELANGEN, GEZAMENLIJKE OPLOSSING

We willen een veilige Kanaalstraat en meer ruimte voor voetgangers. We willen veilig kunnen oversteken en fietsen, maar zonder dat het een fietssnelweg is. Bredere stoepen gaan ten koste van de ruimte voor de auto. De Kanaalstraat moet bereikbaar blijven voor auto's en OV. De zijstraten moeten niet extra belast worden met rijdende of parkerende auto's.

Dit onderwerp heeft de grootste discussie gegeven. We zijn het eens over de hierboven genoemde doelstellingen. Over de wijze waarop de verbeteringen bereikt kunnen worden, lopen de meningen uiteen. In de werkgroep hebben we vele rijrichtingen onderzocht en de voor- en nadelen besproken. Verkeerskundig adviseurs hebben eveneens hun verwachtingen hierover uitgesproken. Het bijgaande plaatje lijkt de beste balans te geven tussen de verschillende wensen uit de wijk, de mogelijke voor- en nadelen.

In het plaatje stellen we voor eenrichtingsverkeer te maken in het drukste deel tussen het Moskeeplein en de JP Coenstraat. Tussen de JP Coenstraat en het kanaal verandert de rijrichting van de Kanaalstraat niet. Met eenrichtingsverkeer behoud je de bereikbaarheid van de winkels en woningen met de auto, verbeter je de verkeersveiligheid (niet meer keren; racen of dubbel parkeren), en zorg je voor meer ruimte voor de voetganger. Er ontstaat een rustiger straatbeeld door mogelijke herinrichting (strook voor groen, parkeren, laden en lossen, fietsen/scooters, ondergrondse containers, verblijf).

Het maakt ook de handhaving gemakkelijker. Verkeersdrempels dragen ook bij aan rustiger rijgedrag.

We moeten voorkomen dat met een eenrichtingsmodel de druk in de zijstraten tot een onwenselijke situatie zal leiden, omdat auto's een rondje gaan rijden of via de zijstraten op zoek gaan naar een parkeerplaats. Uitgangspunt is dat we de rijrichting in Kanaalstraat en Damstraat wijzigen, en zoveel mogelijk de rijrichtingen in de zijstraten gelijk houden. We houden de vinger aan de pols om te kijken of er ergens onevenredig veel verkeersoverlast komt, om in overleg eventuele rijrichtingen te kunnen aanpassen. Dit model voor rijrichtingen moet dan ook samengaan met een parkeerbeleid en -aanduiding dat gericht is om klanten en ondernemers zo veel en zo snel mogelijk in de parkeergarage te laten parkeren (zie het volgende hoofdstukje).

In de Damstraat willen we dat het sluipverkeer van de Graadt van Roggenweg naar de Vleutenseweg verdwijnt. Dat kan in het eenrichtingsmodel doordat de rijrichting op het stuk Vleutenseweg naar Kanaalstraat verandert.

De suggestie om de Damstraat ten noorden van de Kanaalstraat af te sluiten van de Vleutenseweg (maar wel te gebruiken als lange inrit naar de parkeergarage) kreeg veel bijval. Nadelen van verkeersonveiligheid op de ventweg van de Vleutenseweg en bereikbaarheid van de Kanaalstraat vanaf de ventweg met als de risico op veel extra auto's in de zijstraten wegen niet op tegen de voordelen van een veiliger knooppunt Kanaalstraat-Damstraat.

Dilemma: "Niet iedereen vindt eenrichtingsverkeer in de Kanaalstraat (van Damstraat tot JP Coenstraat) een goede oplossing. Sommigen behouden liever tweerichtingsverkeer. Anderen willen de Kanaalstraat liever helemaal autovrij maken of de zijstraten afsluiten voor bezoekers."



Voorgestelde verkeerscirculatie bij eenrichtingsverkeer tussen de Damstraat en JP Coenstraat. Let wel: op basis van de praktijk kunnen rijrichtingen aangepast worden. Hiervoor zal zorgvuldig en objectief worden gemonitord en overlegd met betrokkenen.

DOELEN

- verkeersveiligheid vergroten
 - hardrijden, keren, dubbel parkeren tegengaan en ander ongewenst verkeersgedrag
 - sluipverkeer tegengaan
- voetganger meer ruimte
- autobereikbaarheid behouden (bewoners; bezoekers; klanten; ondernemers en bevoorrading)
- fietsbereikbaarheid behouden
- bereikbaarheid openbaar vervoer verbeteren
- bereikbaarheid nooddiensten en hulpdiensten behouden
- als er overlast is deze zoveel mogelijk verdelen over de buurt

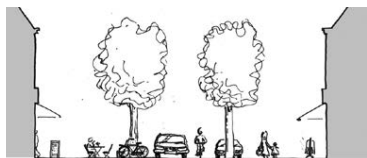
MAATREGELEN

- rijrichting Kanaalstraat (van Damstraat tot JP Coenstraat) eenrichting, van oost naar west.
 - breedte rijweg auto en fiets ca. 4 meter
 - geen aparte fietsstrook: fietsers en auto's zelfde zone
 - verkeersdrempels
- Damstraat twee maal eenrichting naar Kanaalstraat
- ruimte voor voetganger aan beide zijden van de weg verdubbelen
- bushalte bij kruispunt Kanaalstraat - JP Coenstraat
- extra bushalte zone moskee
- objectief monitoren van ontwikkelingen in zijstraten en desgewenst aanpassen door rijrichtingen te optimaliseren of eventuele andere maatregelen om geformuleerde doelstellingen te bereiken
- overleg over posities en hoogtes van drempels in zijstraten en de JP Coenstraat

PARKEREN, LADEN EN LOSSEN

PARKEREN: ZO VEEL MOGELIJK IN PARKEERGARAGE

Dwarsdoorsnede
Kanaalstraat bij
eenrichtingsverkeer



Mogelijke
inrichting van
Kanaalstraat tussen
de Damstraat en
JP Coenstraat.
Dit wordt in een
volgende fase
uitgewerkt.



"Geen 'cherry-picking': 1 euro voor 1e uur (permanent) is voor de winkeliersvereniging (en haar 100 ondernemers) een essentieel onderdeel van de visie. Het gaat samen met de keuze voor eenrichtingsverkeer."

Dilemma:

"Nu is er op zondag gratis parkeren. Dat zorgt voor een hoge parkeerdruk in het gebied dichtbij het centrum. Er is een vraag om betaald parkeren op zondag in te voeren. Aan de andere kant is de zondag de dag dat veel bewoners bezoek krijgen. Bezoekers kunnen nu gratis parkeren. De gemeente komt mogelijk met een draagvlakonderzoek."

Parkeren is een belangrijk thema voor bewoners, klanten, moskeebezoekers en ondernemers. Wekelijks staan veel straten vol, en typisch genoeg is er in de parkeergarage onder het Moskeeplein dan meestal nog plek genoeg. We willen de parkeergarage graag veel beter benutten.

We zien bezoekers het liefst parkeren in de parkeergarage. We willen het voor hen aantrekkelijker maken om daar te parkeren. Daarom willen wij een tarief van €1 voor het eerste uur. Ook voor bezoekers van bewoners moet parkeren betaalbaar blijven, zowel in de zijstraten als in de garage. Verder willen we dat de prijs van de parkeervergunning in de garage voor ondernemers gelijk wordt aan de prijs voor bewoners in de wijk. Bezoekers vinden door betere bewegwijzering ook meer hun weg naar de parkeergarage.

In de Damstraat willen we parkeren aan één kant. Dat geeft hier ook ruimte voor voetgangers. In de Kanaalstraat verandert de inrichting. De parkeerplaatsen blijven langs de weg, maar er zal in het ontwerp slimmer worden omgegaan met de ruimte. Het totaal aantal parkeerplekken in de Kanaalstraat blijft gelijk, behalve waar misschien ondergrondse afvalcontainers komen.

Er moeten voldoende laad- en losplekken zijn. Vrachtwagens hoeven het verkeer dan niet meer te blokkeren. Na het laden en lossen (er komen venstertijden van 9:00 tot 11:00 uur) kunnen die plekken gebruikt worden voor parkeren of voor een terrasje..



DOELEN

- bezoekers zoveel mogelijk verleiden gebruik te maken van de parkeergarage
- meer rust in straatbeeld: niet overal beeld van auto's, druk verlichten op auto-parkeerplaatsen op straat (Kanaalstraat, Damstraat en zijstraten)
- voldoende plekken voor laden/lossen

MAATREGELEN

- dynamische infoborden over parkeergarage tijdig op o.a. Vleutenseweg en Graadt van Roggenweg
- leiden van auto's direct naar parkeergarage, niet naar de zijstraten
- kosten parkeren in parkeergarage: eerste uur €1,-
- druk op straat verminderen door ook ondernemers in parkeergarage te laten parkeren
- Damstraat aan één kant plaatsen opheffen (ca. 10)
- aantal parkeerplaatsen in de Kanaalstraat behouden (behalve waar ondergrondse afvalcontainers geplaatst worden)

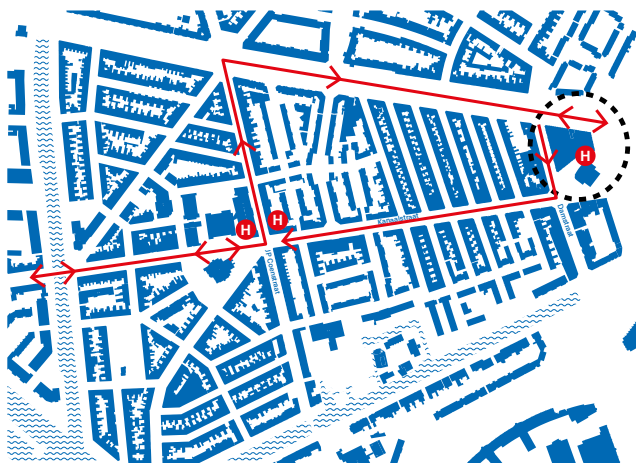
OV, FIETSEN EN SCOOTERS

OV DICHTBIJ, VEILIG FIETSEN EN NETJES PARKEREN VAN FIETS EN SCOOTER

Openbaar vervoer en Lombok: voor veel bewoners is het een logische combinatie. 'Je woont tenslotte om de hoek bij het grootste station van Nederland.' Voor mensen die minder goed ter been zijn is het wenselijk om het busnetwerk goed te houden of zelfs te verbeteren. In de toekomst blijven wat ons betreft de Kanaalstraat en Damstraat bereikbaar met de bus. Met nieuwe afspraken over kleine of middelgrote bussen worden de haltes bij het kruispunt met de JP Coenstraat aangedaan. Ook stellen we een extra halte voor in de buurt van de moskee. De precieze plek is afhankelijk van de uitwerkingsplannen van het Westplein. Een wens is ook de frequentie van de bussen te verhogen.

De Kanaalstraat is een belangrijke fietsroute. Veel mensen vinden het een gezellige straat en rijden er graag langs en stoppen voor een boodschap. Maar het is nu ook gevaarlijk. De fietser deelt de ruimte met de automobilist en heeft te maken met verkeer uit de zijstraten en overstekende voetgangers. Bij herinrichting blijft de Kanaalstraat bereikbaar voor de fiets. De fietser die haast heeft pakt echter de vrije route over de Vleutenseweg of Leidseweg, en gaat niet door de Kanaalstraat.

Scooters maken in de Kanaalstraat en Damstraat nu gebruik van dezelfde parkeer ruimte als de fietser. Ze staan vaak op de stoep en hinderen de voetgangers en klanten. Zij krijgen speciaal aangewezen plaatsen om te parkeren.



Openbaar vervoer

Voorgestelde rij-route van de bus. Voorstel om nieuwe halte te maken bij de moskee.

DOELEN

- openbaar vervoer verbeteren (aantal halteplaatsen en waar mogelijk ook frequentie van de bus)
- veilige fietsroute (maar geen snelweg)
- fietsparkeren veiliger en netter
- scooterparkeren op specifieke plekken

MAATREGELEN

- bushaltes bij kruispunt JP Coenstraat – Kanaalstraat behouden
- extra halte bij Moskee bij uitwerking van plannen Westplein meenemen
- waar mogelijk frequentie van busdienst verhogen
- fietsenstallingen op straat: nettere uitstraling en voldoende plek
- voor bewoners op termijn: meer binnenstallingen (als dat voldoende is kunnen eventueel minder buitenstallingen)
- vaker 'weesfietsen'-controle en opruimen oude fietswrakken
- speciale parkeerplekken voor scooters, en verbieden om elders te staan



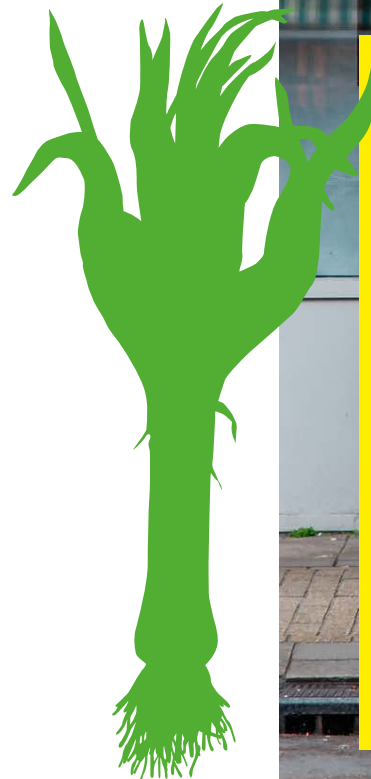
DUURZAAM EN GEZOND

WAT JE DOET, DOE JE ZOVEEL MOGELIJK DUURZAAM EN GEZOND

Een greep uit de praktijk in Lombok: afval wordt gerecycled, ondernemers zorgen voor verkoop van restgroente en restfruit, innovatieve regelingen voor zonnepanelen, autodelen en elektrische auto's, een hardlooptroep, samen eten en koken. Duurzaamheid zit diep in de genen van Lombok. Dat kunnen we laten zien in de wijze waarop wij, bewoners en ondernemers, de Kanaalstraat en Damstraat promoten.

Natuurlijk kiezen we er voor om duurzaam en gezond met de toekomst van de buurt om te gaan. Daar kan een overheid bij helpen, maar dat hoeft lang niet altijd. Veel van de projecten kunnen bewoners, ondernemers en betrokken maatschappelijke organisaties zelf.

Bij een herinrichting gaan we er vanuit dat een uitnodigende, veilige openbare ruimte met duurzame materialen, voldoende groen, en ruimte voor fiets, bus en voetganger bijdraagt aan de kwaliteit van leven in de stad. We houden hierbij rekening met voldoende overzicht voor alle weggebruikers op verkeer uit zijstraten.



DOELEN

- leven, wonen en werken in een gezonde omgeving
- bijdragen aan een duurzame stad

MAATREGELEN

- toepassen van duurzame oplossingen bij herinrichtingsplan
- groen versterken
- verduurzamen woningen (Bo-Ex, huizenbezitters en huurders) en winkels
- ruimte voor voetganger, fiets en openbaar vervoer
- stimuleren van 'Rondje Lombok', een afwisselende wandelroute langs mooie plekken in Lombok





VERVOLG

DOORPAKKEN EN SAMENWERKEN

Wij bieden de visie van de buurt over de Kanaalstraat en Damstraat aan het gemeentebestuur aan. De visie is veelomvattend en samenhangend. Zo kunnen de maatregelen op het gebied van verkeer niet los gezien worden van die op het gebied van parkeren. Herinrichting van de straat en begeleiding van jongeren bij vrije tijd, stages en werk hangen samen met de aanpak van overlast, sociale en verkeersoverlast. Wij vragen het gemeentebestuur dan ook om die samenhang in de besluitvorming te bewaren.

De situatie in de Kanaalstraat en Damstraat vraagt om actie. Niets doen is geen optie. Wij, bewoners en ondernemers, zijn bereid om onze schouders daaronder te zetten. Wij verwachten dat ook van de gemeente.

De maatregelen die wij voorstellen moeten uitgewerkt worden tot concrete acties. Wij willen dat graag samen met de gemeente doen. We willen daar zo snel mogelijk mee aan de slag gaan. Zo gaan we samen op weg naar een prettig en fijn woon- en winkelgebied.

**Wergroep Visie Kanaalstraat/
Damstraat, Lombok, Utrecht**

In samenwerking met
Frans Werter (Buro de Steeg),
Fulco Treffers (12N Urban
Matters) en Suzy Koot (SJK
Onderzoek)

Fotografie
Nina Slagmolen en
(proces) Suzy Koot

Grafisch ontwerp
Bestwerk