



Herinrichting Kanaalstraat - Damstraat

Reactienota - mei 2021



Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

Uitgave

Projectteam herinrichting Kanaalstraat – Damstraat
kanaalstraat@utrecht.nl

In opdracht van

College van B&W

Internet

www.utrecht.nl/kanaalstraat

Informatie

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Projectmanagement Ruimte

Inhoudsopgave

1 Inleiding	4
1.1 Context	4
1.2 Participatieproces	4
2 Beantwoording reacties	5
2.1 Positieve aspecten van het ontwerp	5
2.2 Beantwoording vragen over planning en projectgrens	5
2.3 Beantwoording reacties Voorlopig Ontwerp per thema	6
2.4 Beantwoording reacties over eerder vastgestelde uitgangspunten	15
2.5 Beantwoording reacties over buurtaanpak van de Kanaalstraat en Damstraat	17
Bijlage 1 Reactie & antwoord SOLGU	19

1 Inleiding

In maart 2021 hebben wij de omgeving gevraagd om een reactie op het concept Voorlopig Ontwerp (VO) van de herinrichting van de Kanaalstraat en Damstraat. Ongeveer 75 personen en belangengroepen hebben gereageerd op het VO. In deze reactienota geven wij hier een antwoord op.

In hoofdstuk 1 beschrijven wij kort de context van het project en het gevolgde participatieproces. In hoofdstuk 2 staat ons antwoord op de gegeven reacties en in bijlage 1 is de volledige reactie van de SOLGU met ons antwoord daarop te vinden.

1.1 Context

Utrecht kiest voor een aantrekkelijke en leefbare Kanaalstraat en Damstraat. Levendige winkelstraten met een mediterrane uitstraling en met een aantrekkelijke mix van wonen, winkelen en horeca. Een herinrichting van de openbare ruimte moet de beleavings- en verblijfswaarde verhogen. De herinrichting draagt ook bij aan de sociale en verkeersveiligheid, het versterken van de winkelstraat, een prettiger woon- en werkomgeving en het klimaatadaptiever maken van de Kanaalstraat en Damstraat.

De herinrichting van de Kanaalstraat en Damstraat maakt onderdeel uit van de buurtvisie. De buurtvisie is in 2017 door de bewoners, ondernemers en organisaties uit Lombok opgesteld en beschrijft een integrale aanpak voor beide straten. Aanleiding voor het opstellen van de buurtvisie zijn geplande investeringen in de openbare ruimte zoals vervanging van bomen en riolering, en het plaatsen van ondergrondse huisvuilcontainers. Ook leven er in de buurt zorgen over sociale en verkeersveiligheid. Denk hierbij aan hard rijden, dubbel parkeren, straatintimidatie, zwerfafval, etc. Met de buurtvisie is een kader vastgesteld waarbinnen de herinrichting van de openbare ruimte wordt ontworpen en uitgevoerd.

Op basis van de uitgangspunten uit de buurtvisie is in 2020 het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (IPvE/FO) opgesteld. In het IPvE/FO hebben wij de ambities, uitgangspunten en functionele inrichting van de straten vastgelegd. In 2021 hebben wij het Voorlopig Ontwerp (VO) opgesteld.

1.2 Participatieproces

Het VO is opgesteld met input uit de buurt. Wij hebben hiervoor gebruik gemaakt van de suggesties die zijn gedaan bij de reactie op het IPvE-FO. Ook hebben wij voor specifieke onderwerpen gesprekken gevoerd met de winkeliersvereniging, werkgroep 'Omgeving en Gedrag Kop van Lombok' en de Groengroep 507.

Het concept VO heeft van 8 tot en met 29 maart 2021 ter inzage gelegen. Een samenvatting van het ontwerp is in een korte film op de website toegelicht. Vanwege de corona pandemie zijn er geen fysieke bijeenkomsten geweest. Zo'n 75 bewoners, ondernemers en belangengroepen hebben gebruik gemaakt van de mogelijkheid om tijdens de inspraakperiode op de plannen te reageren. Daarbij hebben zij aangegeven wat zij goed vinden aan de plannen en wat er volgens hen beter kan. Alle reacties zijn, voorzien van een antwoord, opgenomen in deze reactienota.

Nagenoeg alle reacties zijn gegeven door bewoners en ondernemers uit de Kanaalstraat, Damstraat of één van de andere straten in Lombok.

2 Beantwoording reacties

In dit hoofdstuk gaan wij in op de reacties die zijn gegeven: de positieve punten (2.1), de reacties die gaan over de planning en projectgrens (2.2), de inhoudelijke reacties op het VO (2.3) en de reacties die gaan over al eerder vastgestelde uitgangspunten (2.4), zoals de verkeerscirculatie en de bomen, en overige programmaonderdelen van de buurtaanpak Kanaalstraat-Damstraat (2.5).

2.1 Positieve aspecten van het ontwerp

Via het reactieformulier op de website konden insprekers over het Voorlopig Ontwerp zowel de positieve punten als de aandachtspunten aangeven. Uit de 75 inspraakreacties kwamen in totaal 115 positieve aspecten naar voren.

Positief werd gevonden (top 5):

- Eénrichtingsverkeer, zowel wat het oplevert aan ruimte als in het beperken van aantal en snelheid van autoverkeer – 28x genoemd;
- Meer bomen en groen – 26x genoemd;
- Meer ruimte voor voetganger, fietser en verblijven – 19x genoemd;
- Alles – 16x genoemd;
- Bredere stoepen – 8x genoemd.

2.2 Beantwoording vragen over planning en projectgrens

Planning

Reacties

- ▶ Ik vraag me af waarom de uitvoering van het nieuwe ontwerp nog zolang moet duren.
- ▶ Ook is een start in 2022 veel te laat. Het blijft nu dus 1.5 jaar letterlijk overleven.
- ▶ Dit project duurt nu al 15 jaar. De laatste twee jaar is de overlast erg toegenomen. Nu starten met maatregelen lijkt mij wel op zijn plaats. Niet nog een paar jaar wachten.
- ▶ Veel succes met het project. Ik ben benieuwd wanneer de bouwwerkzaamheden gepland zijn.
- ▶ Enige wat beter kan, is mijn inziens er sneller mee beginnen.

Antwoord

Wij begrijpen goed dat iedereen uitzielt naar de start van de herinrichting. Na vaststelling van het voorlopig ontwerp volgen nog diverse stappen. Als eerste werken wij het voorlopig ontwerp verder uit in een definitief ontwerp. Daarna wordt het plan uitgewerkt in een bestek en aanbesteed. Daarbij wordt in overleg met de aannemer een faserings- en omleidingsplan opgesteld om de hinder tijdens de uitvoering zoveel mogelijk te beperken. Voordat de aannemer aan de slag kan zijn er ook nutspartijen die werkzaamheden aan hun kabels en leidingen uitvoeren. Bestek, aanbesteding, voorbereiding aannemer en werkzaamheden van nutspartijen duurt bij elkaar ongeveer een jaar. Daarom verwachten wij nu dat de werkzaamheden medio 2022 op straat starten. Gezien de omvang van het werk (volledige ondergrondse en bovengrondse herinrichting) is de verwachte doorlooptijd ongeveer 2 jaar. De exacte planning wordt afgestemd op de uitvoeringsplanning van het Lombokplein en is voor het deel Damstraat afhankelijk van de uitkomst van het onderzoek naar de renovatie van de hoofdtransportleiding van de stadsverwarming.

Projectgrens

Reacties

- ▶ Ik hoop dat deze ideeën worden doorgetrokken richting de Laan van Nieuw-Guinea/Groeneweg. Ook hier wordt hard gereden en vooral de kruising is niet prettig.
- ▶ En waarom wordt het plan niet doorgetrokken tm de laan v nieuw Guinea? In deze straat is veel verkeer (vaak doorgaand verkeer naar Kanaalstraat) en wordt heel hard gereden.
- ▶ En om te voorkomen dat het verkeer door de J.P Coenstraat weer op trekt daar graag de 'fietsstraat' voortzetten.
- ▶ Ik ben bang dat er harder in de J.P.Coenstraat wordt gereden. Dat is nu al heel hard af en toe.
Ik denk dat er meer rondjes worden gereden zoals nu rond het spitsuur ook gebeurd (cruisen met je dure BMW,Audi of Mercedes)
Graag aanpassingen in JP Coenstraat, zoals op de weg lijnen voor fietsers, groot 30 op de weg, bloembakken, hogere verkeersdrempels, meer groen bij bomen (en evt Hanging Baskets).

Antwoord

Voor de Laan van Nieuw Guinea en J.P. Coenstraat zijn momenteel geen plannen en ook geen budget gereserveerd. Op de langere termijn is voor de Laan van Nieuw Guinea wel de wens om deze straat om te vormen naar een straat met een passende 30km inrichting. De J.P. Coenstraat heeft een passende inrichting voor 30km/u (zie ook paragraaf 2.4).

2.3 Beantwoording reacties Voorlopig Ontwerp per thema

Afval

Reacties

- ▶ Veel meer prullenbakken voor al het zwerfvuil.
- ▶ Iets doen aan de afval vervuiling, ook in de zijstraten van de Kanaalstraat, waar mensen verpakkingen van eten achter laten op straat en stoep.
- ▶ En wat doen we met peuken, papier en blik in het groen?
- ▶ Prullenbakken bij zitplekken is echt een must.
- ▶ Verder zou het goed zijn op het einde van het winkelgebied richting de J.P Coenstraat hele grote afvalbakken (wellicht vanuit de auto te bereiken) te plaatsen zodat de klanten van de snackbars op de Kanaalstraat daar worden ontmoedigd om hun vuil door de straten verder op straat te gooien. (Is nu een groot probleem)
- ▶ Het verbaast me een beetje dat de afvalbakken (groot, prima) niet niet bij de perken met zitrand staan. Wij hebben veel last van zwerfvuil. Veel mensen kopen een broodje of snack en ik stel me voor dat ze die zittend eten en dan hebben we natuurlijk graag dat ze de resten in de afvalbak gooien. Ik betwijfel hoeveel bereid zijn naar een afvalbak te lopen. Kan hier nog eens naar gekeken worden? Dank.
- ▶ We maken ons zorgen dat het afval een probleem zal blijven. In de buurtvisie is aangegeven dat zwerfvuil een groot probleem is, wij nemen aan dat dat nog steeds het geval is. Onze zorgen betreffen twee punten:
 - Ten eerste de nieuwe afvalbakken, de Big-Belly's, die gepland zijn geplaatst te worden. Hier komen er minder van, waardoor mensen verder zullen moeten lopen naar een afvalbak. Wij vrezen dat dit zal veroorzaken dat er vaker afval op straat zal worden gegooid. Het tweede nadeel is dat het afgesloten bakken zijn.

- Je moet een extra handeling doen om het afval in de bak te krijgen. Er zullen vele redenen zijn waarom mensen die extra handeling niet zullen doen, zoals aan het bellen met de andere hand, de hendel niet willen aanraken vanwege angst voor viezigheid of besmetting, luiheid en dergelijke. We horen graag of bij de keuze van deze afvalbak rekening is gehouden met deze factoren. Tevens vragen wij deze keuzen te heroverwegen.
- Ten tweede zien we graag hoe de bijplaatsingen bestreden gaan worden. Er wordt verwezen naar stedelijk beleid waaraan gewerkt wordt. In de mondelinge toelichting horen we vooral reactief optreden, zoals vaker langsrijden en legen. Maar welke maatregelen worden genomen om mensen het juiste gedrag te laten vertonen. Kunnen die maatregelen ook doorgevoerd worden in het ontwerp.

Antwoord – Aantal en locatie

Het aantal prullenbakken en de onderlinge afstand daarvan is bepaald op basis van richtlijnen van de beheerder voor gebruik in winkelstraten. Uit ervaring en eerder gehouden proeven weten wij dat het meer bijplaatsen van afvalbakken geen invloed heeft op het terugdringen van zwerfafval. Het is aan de gebruikers om de bakken te gebruiken zoals ze bedoeld zijn. Uit de proeven weten we ook dat het aanbieden van meer volume per prullenbak (de voorgestelde Bigbelly heeft een viermaal zo'n hoge capaciteit ten opzichte van een gewone prullenbak) een veel zwaarder wegende factor is om zwerfvuil terug te dringen. Door het hogere volume is de kans op overlopende bakken veel kleiner. Een opgeruimde aanblik zorgt voor minder bij- of op plaatsen van afval op de prullenbak en dus een beter gebruik. Verder dienen winkeliers binnen een straal van 25 meter zorg te dragen voor eigen voorzieningen betreffende afval. De ervaring leert nu dat veel zwerfvuil ontstaat vanuit de zakken die door ondernemers naast de rolcontainers gezet worden en dan ook de zijstraten inwaait. De gewone prullenbakken zijn te klein om dienst te kunnen doen voor dit afval van de bedrijven. De ondergrondse containers voor restafval kunnen hier wel een positieve bijdrage aan leveren.

Op de ontwerptekening is te zien waar de prullenbakken komen. Dit is onder andere nabij de kruising Kanaalstraat – J.P. Coenstraat. Het plaatsen van prullenbakken direct naast bankjes doen wij niet omdat insecten (o.a. wespen) afkomen op prullenbakken en dit voor overlast zorgt voor mensen die willen zitten. Daarom staan prullenbakken op enige afstand van de bankjes. Onze ervaring is dat dit niet leidt tot meer zwerfafval.

Antwoord - Gebruik prullenbak

De klep van de voorgestelde Bigbelly prullenbak is op twee manieren te openen zonder dat de klep aangeraakt hoeft te worden: zowel met de hendel als met het voetpedaal.

Antwoord – Beheer afvalcontainers en prullenbakken

Er worden door de gemeente diverse dingen gedaan om zwerfafval en bijplaatsingen tegen te gaan:

- 1) In het ontwerp wordt de verblijfskwaliteit van de straten en plekken verhoogd. Ze worden aantrekkelijker en meer uitnodigend gemaakt. Wij verwachten dat dit het afvaldumpen zal tegengaan.
- 2) In het ontwerp komen 16 nieuwe, grotere prullenbakken met persfunctie. Dit zijn minder afvalbakken dan nu aanwezig in beide straten maar het totale volume neemt toe, namelijk ruim drie keer meer volume dan de standaard afvalbakken die nu in de straten staan. Dit grotere volume en de slimme meldingen met een app zorgen ervoor dat de bakken efficiënter geledigd worden.
- 3) Daarnaast wordt vanuit Het Nieuwe Inzamelen bewoners en ondernemers de mogelijkheid gegeven om op elk gewenst moment hun restafval weg te brengen en in een ondergrondse container te doen. Om zoveel mogelijk te voorkomen dat een volle container aanleiding zou kunnen zijn om vuil eraan te zetten worden deze door ons dynamisch gelegeerd: in de container zit een sensor die aangeeft dat de container (bijna) vol raakt en dat is voor ons dan signaal om hem meteen te gaan legen. Dat betekent dat we niet op vaste dagen gaan legen maar wanneer het nodig is.

- 4) 7 dagen per week wordt in de ochtend machinaal geveegd in de Kanaalstraat en Damstraat;
- 5) 5 dagen per week wordt door een koppel vegers (paar keer per dag) de Kanaalstraat, Damstraat en zijstraten schoongehouden; ook wordt 5 dagen per week 1-2x per dag een ronde gereden en gecheckt op bijplaatsingen bij ondergrondse afvalcontainers;
- 6) In het weekend wordt langs hotspots gereden, oftewel een plek waarvan bekend is dat niet op de goede manier gebruik wordt gemaakt van de ondergrondse containers. Helaas is de Kanaalstraat-Damstraat ook een hotspot door foutief gebruik van zowel bewoners als winkels. We hopen dat de herinrichting bijdraagt aan een verandering en zullen hier in het begin extra aandacht aan geven.
- 7) Inzet van de straatconciërge die let op afvalhotspots en winkeliers en bewoners kan aanspreken op ongewenst gedrag
- 8) In het begin wordt ingezet op duidelijke gerichte uitleg/communicatie hoe de ondergrondse containers te gebruiken en er wordt extra gecontroleerd en bewoners/winkeliers aangesproken op gedrag; wanneer dat onvoldoende effect heeft wordt overgegaan tot achterhalen van daders en uitdelen van boetes door toezicht en handhaving.
- 9) Handhaven: regelmatig wordt bijgeplaatst vuil gecontroleerd en treden wij handhavend op.

Bewoners en ondernemers dragen uiteraard zelf ook bij aan een prettige leefomgeving. Daarom verwachten wij van bewoners en ondernemers dat zij vanuit goed nabuurschap zorgen dat:

- men de eigen omgeving voor de deur meehelpt schoon te houden
- men in geval van papier / karton deze klein genoeg maakt om door de opening te doen
- winkeliers zo min mogelijk plastic tasjes verstrekken
- bewoners en ondernemers in het geval dat een container vol zit of er een storting is, dat zij dan naar een andere container lopen of hun vuil mee terug nemen.
- men elkaar aanspreekt als er bijplaatsingen worden gedaan of als er afval op straat wordt gegooit.

- afvalhotspots, bijplaatsingen of storting worden gemeld via de Slim Melden app

Bankjes

Reacties

- ▶ In het bericht wordt aangegeven dat er meer ontmoeting plekken gaan komen. Daar ben ik het niet mee eens zeker gezien de overlast voor de bewoners dat met zich meebrengt. Er is bijvoorbeeld op de Kanaalstraat bij de ingang van de Bandoensstraat een paar banken. Deze zorgen voor verschrikkelijke overlast de hele dag en nacht door. Er wordt veel vuil achtergelaten op straat na het nuttigen van een lunch of maaltijd.
De situatie zoals die zich de afgelopen jaren heeft ontwikkeld mede door die banken is ongewenst. Als ik de straat uitloop en naar links of rechts wil gaan is de stoep vaak bezet door groepen jongeren, sommigen van deze vertonen dreigende gedrag en ik ben ook zelfs bespuugd.
Ik verzoek u die banken te verwijderen en te zorgen voor versobering op de hoeken van deze straat Bandoengstraat met de Kanaalstraat.
- ▶ Ook de zitplaatsen bij de bomen zijn erg leuk. Daar mogen er echt wel meer van zijn.

Antwoord

Voor het zitten en verblijven kijken we vooral naar de verschillende pleinen. Omdat de afstand tussen deze plekken erg groot is, hebben we beperkt op enkele plekken in de straten zelf ook zitplekken toegevoegd. Deze komen ongeveer op dezelfde plekken als de huidige zitplekken. De plekken zijn niet bedoeld om uitgebreid te zitten en te verblijven en hebben daarom geen leuning. Het zijn meer aanvlieglekken, die niet uitnodigen tot lang verblijven of met grote groepen. Op basis van het totale beeld aan klachten zien wij geen reden om bepaalde zitplekken nu al te verwijderen uit het ontwerp.

Fietsenrekken

Reacties

- ▶ Te lezen is dat het pleintje bij de Antoniuskerk nog wordt uitgewerkt. Ik vraag aandacht voor de huidige fietsenrekken op het pleintje bij de Antoniuskerk en de fietsenrekken daar tegenover (naast de containers, begin Abel Tasmanstraat). Beide fietsenrekken worden nu intensief gebruikt, er is vaak geen ruimte (zeker 's avonds niet). Hopelijk blijven beide fietsenrekken (zowel op plein Antoniuskerk als aan de overkant naast de containers) behouden of worden deze uitgebreid in capaciteit.
In het ontwerp zijn de fietsenrekken op de Kanaalstraat ten hoogte van nr 196 (kapper, oude Rabobank) verdwenen. Ook deze worden nu goed gebruikt en zijn bijna altijd vol. Zorg is dat dit extra druk legt op de overige fietsenrekken die vaak al vol zijn.
- ▶ Ten eerste: Het aantal fietsen zal hoog blijven in de straat. We zijn blij met de extra plekken, maar maken ons zorgen om het verminderen van de vaste plekken voor fietsen. Is er onderzoek geweest hoeveel vaste plekken nodig zijn voor de bewoners en ondernemers? Is er een mogelijkheid om extra binnenstallingen te organiseren?
Ten tweede: het betreft een stedelijk probleem maar in het gebied Damstraat / Kanaalstraat lijkt ook hier de regie zoek. In navolging van ons bezoek aan de Javastraat Amsterdam: Bij hoekpanden met horeca moet het optimaal realiseren van terrassen worden gestimuleerd. Fietsenrekken zoals bij Aarti of Ayintap kunnen verplaatst worden naar plekken in de directe omgeving.
Problematische plekken met continu weesfietsen / fietswrakken in beeld brengen en beleid op maken zodat het probleem niet in de herinrichting wordt gekopieerd.
- ▶ Verzoek om niet de Tulip maar de Griffin rekken aan te leggen, dit omdat hier fietsen beter in blijven staan.
Verzoek, om zoveel mogelijk fietsvakken toch te voorzien van fietsrekken. Dit omdat dit efficiënter is voor de capaciteit.

Antwoord - Aantal en verdeling tussen rekken en vakken

De gedachte achter de fietsvakken is dat er meer doorstroming ontstaat in het fietsparkeren en er minder weesfietsen geplaatst zullen worden. Er is geen onderzoek gedaan naar het benodigde aantal vaste plekken voor bewoners en ondernemers, dit is ook lastig in beeld te brengen. Naar aanleiding van meerdere opmerkingen hierover kijken wij bij het Definitief Ontwerp of op enkele plekken een fietsvak ingewisseld kan worden voor een fietsrek.

Antwoord - Type fietsenrek

Er is gekozen voor de Tulip omdat wij hiermee meer plekken kunnen realiseren en zorgen voor zo min mogelijk hinder voor de voetgangers (in de loopstroom) op het trottoir.

Antwoord - Overige stallingsmogelijkheden

Als gemeente zijn wij altijd op zoek naar geschikte panden om een buurtfietsenstallingen te realiseren, mocht u een geschikt pand weten dan horen wij dit graag van u. Daarnaast kunnen bewoners via www.utrecht.nl/fietstrommel een fietstrommel (overdekte, afgesloten plek) aanvragen.

Weesfietsen en fietswrakken

Stedelijk hebben wij één beleid voor het opruimen van weesfietsen en fietswrakken. Deze is te vinden op www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/fiets/fiets-weg/opruimacties-weesfietsen/. Terrassen op hoeken van straten hangt niet alleen af van de aanwezigheid van fietsenrekken maar ook van andere geplande functies.

Groen

Reacties

- ▶ Zouden die bloembakken blijven hangen?
- ▶ Wellicht bloemen aan de lantaarns voor een vrolijke uitstraling
- ▶ Goed dat er veel bomen komen. Ook fijn dat er de moeite wordt genomen om gezonde bomen te verplaatsen.

- ▶ Het is wel erg belangrijk dat er ook een goed bewateringssysteem of verzorgingsplan komt, zeker bij de bomen die verplaatst worden. Niet lang geleden zijn in het park bij de Timorkade bomen verplaatst. Een kostbare aangelegenheid. Deze zijn onlangs weer omgehakt omdat ze na slechts 1 droge zomer allemaal dood gingen. Dit is dus twee keer zonde van het geld. Een keer van het verplaatsen, en daarna van het alsnog moeten omhakken. Bomen die verplaatst worden hebben extra zorg nodig om op hun nieuwe plek te aarden. De bomen bij de Timorkade zijn aan hun lot overgelaten. Met de huidige warme en droge zomers redden ze het dan niet. Wordt hier bij het groen op de Kanaalstraat wel een plan voor ontwikkeld?
- ▶ Ik blijf mij zorgen maken over de opzet van het groen. Als het groen op straatniveau komt, moeten het echt grote stevige planten en heesters zijn die heel goed tegen een stootje en tegen droogte kunnen. Ze moeten al groot zijn bij het aanplanten. We hebben hier echt veel ervaring in en heel veel herbeplant... duizenden liters water gegeven. Rozemarijn, laurier en de struiken voor de driehoek doen het goed. Amerikaans sering hadden wij door de hele wijk. Kostbare aanplant en is in 2 winters stuk gevoren.
- ▶ Kunnen er ook kleine geveltuintjes komen op de plek waar geen stallingen of terrassen zijn ingetekend?
- ▶ Nog meer groen!

Antwoord

Met o.a. het aanplanten van meer bomen, het vergroten en vergroenen van de plantvakken rondom de bomen en het actief aanbieden van geveltuinten doen wij met dit ontwerp binnen de uitgangspunten het maximale om meer groen realiseren in de straten. De robuuste beplantingskeuze en het bijbehorende onderhoudsniveau is besproken met de groen- en wijkbeheerders. Het eerste jaar zal er sowieso extra beheer plaatsvinden om er zoveel mogelijk voor te zorgen dat de beplanting aanslaat.

De verplanting van bomen die daarvoor geschikt zijn zal plaatsvinden door een groenaannemer, waarbij de eerste 3 jaar nazorg (watergeven)

wordt meegenomen. Daarna heeft de boom voldoende haarwortels ontwikkeld om op eigen kracht door te kunnen groeien. De bloembakken aan de lantaarnpalen komen terug. In het project wordt actief de mogelijkheid geboden om op kosten van de gemeente een geveltuint aan te leggen. Het is aan bewoners en ondernemers zelf om hier gebruik van te maken en het vervolgens te onderhouden.

Kruising Kanaalstraat / JP Coenstraat

Reacties

- ▶ Ik zou nog meer aandacht willen zien voor de veiligheid van voetgangers bij de kruising tussen Kanaalstraat en JP Coenstraat. Dit vooral omdat deze kruising een belangrijke route is van en naar de Parkschool, waar veel jonge kinderen naartoe en vandaan lopen. Ik zou graag een zebrapad voor voetgangers zien dwars over de Kanaalstraat heen ter hoogte van de JP Coenstraat (dus voor voetgangers die lopen op de JP Coenstraat en de Kanaalstraat zo oversteken). Of, als alternatief, dat er tijdens schooltijden voorrang wordt gegeven aan voetgangers.
- ▶ **DE VEILIGHEID!!!!**
Met 3 kinderen in de leeftijd van 8 t/m 17 jaar maken wij ons grote zorgen om de veiligheid rondom het kruispunt vd JP Coenstraat en de Kanaalstraat als dit ontwerp daadwerkelijk wordt uitgevoerd. Ervaring leert dat er op dit kruispunt het recht vd sterkste heerst, zelfs met stoplichten. Wanneer er een verkeersplateau komt en geen enkel verkeerslicht aanwezig zal zijn, wordt het voor de voetganger en fietser onmogelijk om veilig over te steken. Daarom vinden wij dit ontwerp op het gebied van veiligheid onacceptabel.

- ▶ We zouden graag zien dat er meerdere verkeersdrempels komen in de straat, ook in de JP Coenstraat om het racen af te remmen (voorkomen blijkt niet haalbaar) en verkeerslichten plaatsen om de voetgangers en fietsers de mogelijkheid te geven om veiliger over te laten steken.

Als preventieve maatregel zou wat ons betreft de camera op het kruispunt JP Coenstraat/Kanaalstraat weer teruggeplaatst moeten worden. Dit zorgde tijdens de proefperiode naar onze mening voor meer rust in rijgedrag. Jammer dat deze is weggehaald. We hopen dat er nogmaals kritisch wordt gekeken naar de verkeersveiligheid in dit ontwerp, want dit onderdeel zou prioriteit moeten hebben voor mooi en groen.

(En het allerliefst zouden we gaan voor autovrij of volledig eenrichtingsverkeer.)

- ▶ Ik begrijp de opmerking niet dat er een “verkeersplateau komt bij de JP Coenstraat/Kanaalstraatkruising in plaats van een gelijkwaardig kruispunt”. Er is nu geen gelijkwaardig kruispunt. Er zijn stoplichten die bepalen of je door mag rijden namelijk.
- ▶ Daarnaast heb ik nog wel enkele zorgen over het verdwijnen van de stoplichten bij de Kanaalstraat/JPCoenstraat. Het draagt zeker bij aan een beter beeld. Maar nu al wordt er niet altijd gelet op overstekende voetgangers en rijden fietsers gewoon keihard door. Ook voor automobilisten die in de wijk zelf wonen een gevaarlijke situatie. Is in het nieuwe ontwerp alles overzichtelijk genoeg en remt iedereen echt op tijd af? Kan daar nog extra naar gekeken worden? Is in het ontwerp de mogelijkheid meegenomen om de situatie naderhand, met enkele aanpassingen, nog te verbeteren?
- ▶ Het verkeersplateau op de kruising JP Coenstraat / Kanaalstraat zonder verkeerslichten is dat veilig genoeg? Nu met verkeerslichten is het al link om als fietser of voetganger over te steken!
- ▶ Het idee voor de kruising jp coenstraat en Kanaalstraat is beter dan het was, maar gaat nog steeds niet uit van een reëel beeld van het lokale rijgedrag. Voorrang van rechts is een goed idee, maar gezien het rondjes rijden zullen de auto's vanuit de Kanaalstraat

- ▶ daar beperkt rekening mee houden. Als t veiliger moet worden zet er dan in vredesnaam een stoplicht neer. Als u zich afvraagt waarom kom dan eens kijken na 22.00 als t stoplicht uit staat. Dat kan heel leerzaam zijn. Zelfs met weinig verkeer blijft t levensgevaarlijk omdat er nu eenmaal ballon snuivende gasten achter het stuur zitten. Wees svp niet zo naïef om te denken dat overzicht en 1 rijrichting minder gaat zorgen voor voldoende veiligheid.
- ▶ Voorstel is om de poortconstructie aan de oostzijde van het kruispunt te verplaatsen naar de westzijde van het kruispunt. Argumentatie is dat hierdoor de kruising als onderdeel van het verblijfsgebied wordt gemarkeerd.

Antwoord

Het kruispunt tussen de J.P. Coenstraat en de Kanaalstraat krijgt een totaal andere inrichting dan de huidige situatie. De huidige inrichting kent veel asfalt voor het gemotoriseerde verkeer en weinig aandacht voor de fietser en voetganger. De nieuwe inrichting krijgt het karakter van een verblijfsgebied met klinkerverharding en minder ruimte voor de auto. Ook neemt de oversteekbaarheid van de Kanaalstraat ten oosten van de kruising sterk toe doordat deze weg éénrichting wordt. De situatie wordt hierdoor overzichtelijker en veiliger. De snelheid van het gemotoriseerd verkeer wordt lager door de aanleg van een kruispuntplateau (kruising ligt hoger dan aansluitende rijbanen). Ook dient het verkeer meer rekening met elkaar te houden, doordat het voorrang aan elkaar dient te verlenen (voorrang van rechts). In de situatie na de herinrichting zal het verkeer gemonitord worden. Incidenteel ongewenst verkeersgedrag is daarbij zeker een aandachtspunt. De entree aan de oostzijde leidt het winkelgebied in. Om dit zo duidelijk mogelijk te doen is het wenselijk maar 1 entree te plaatsen (en geen 3 wat nodig is als je deze aan de andere zijden van het kruispunt plaatst). Door duidelijke inrichting met klinkers en een overgang van fietsstroken (op de Kanaalstraat-west) is de overgang naar verblijfsgebied voor alle weggebruikers duidelijk. Om die reden wordt ervoor gekozen de entree niet te verplaatsen.

Laden en lossen

Reacties

- ▶ Het lijkt mij veiliger om bij de laad en losplaatsen rekening te houden met het zicht vanuit de zijstraat. De laad en los plaats voor Kanaalstraat 85 belemmert het zicht voor verkeer uit de Balistraat (vanuit richting Vleutenseweg). Als de laad en losplaats naar de overzijde wordt verplaatst ontstaat er een veiligere situatie voor verkeer op kanaalstraat. Dit speelt op meer plekken.
- ▶ Er staan laad- en losvakken ingetekend van 7 tot 12u. Wat gebeurt er na deze tijd? Is er dan parkeren mogelijk?
- ▶ Er wordt in de video gezegd dat laden en lossen plaats vindt op het trottoir. U bedoelt toch in de nieuwe parkeervakken / laad en losplaatsen? En wordt dit gecommuniceerd met de leveranciers en de ondernemers dat laden en lossen tot 12.00uur mogelijk is? En wordt hierop gehandhaafd?

Antwoord

In het ontwerp zijn de locaties van de laad- en losvakken afgestemd op de laad- en losbewegingen behorende bij de diverse winkels en op de overige aanwezige functies. Daarbij is zoveel mogelijk rekening gehouden met zicht op en uit zijstraten. Het laad- losvak ter hoogte van nr. 85 naar de overzijde verplaatsen is niet mogelijk vanwege het terras wat daar staat. En is de locatie op die plek niet beter als het gaat om zicht op en uit zijstraten (waar fietsers in 2 richtingen uit komen).

Laden en lossen vindt plaats in de laad- en losvakken. Deze vakken komen op het niveau van de stoep en zijn van 7 tot 12u exclusief te gebruiken voor laden en lossen. Na 12u kan er geparkeerd worden op deze plekken. In overleg met de winkeliersvereniging vindt communicatie plaats naar ondernemers en leveranciers. Overigens is laden en lossen ook na 12u mogelijk, alleen zijn er dan geen apart gereserveerde plekken meer hiervoor (met uitzondering van 2 laad- en losvakken nabij de kruising Kanaalstraat - Damstraat). Boa's handhaven ook op laad- en lostijden.

Moskeeplein fietspad

Reacties

- ▶ Voorstel is om het fietspad even breed aan te leggen als in de huidige situatie en te voorzien van asfalt markering. Alternatief is om te kijken of er breder aangesloten kan worden op het Lombokplein en om de overgang van asfalt op klinkers op deze locatie nogmaals te bekijken.
- ▶ Voorstel is om het fietspad ter hoogte van de fietspaaltjes te verbreden. Alternatief voorstel is om de paaltjes op het fietspad te verschuiven naar de locatie ter hoogte van de lichtmast (vanwege de zichtbaarheid).

Antwoord

Zoals in het IPvE-FO vastgelegd, wordt ervoor gekozen de breedte van het fietspad niet aan te passen. Ook is gekeken naar de overgang van de Kanaalstraat naar het Lombokplein. Heel bewust wordt hier gekozen om de Kanaalstraat (fietspad) smaller te houden. Dit omdat de routes om Lombok heen (dus vanaf het Lombokplein naar links en rechts) de hoofd-routes voor het fietsverkeer zijn.

De locatie van de fietspaaltjes in het ontwerp worden gehandhaafd. Er is bewust (in overeenstemming met de richtlijnen) gekozen om de paaltjes aan te lichten vanaf de zijkant. Als de paaltjes recht van boven worden aangelicht zijn ze minder goed zichtbaar.

Riolering

Reacties

- ▶ het zou fijn zijn als t riool in de zijstraten ook aangepakt wordt ivm alle ratten uit t riool.
- ▶ Graag ook riolering in zijstraten Kanaalstraat vernieuwen.

Antwoord

De riolen in de zijstraten zijn vernieuwd in de periode tussen 1975 en 1995. Gelet op de levensduur van het riool kunnen deze nog zeker 40 jaar mee. Alleen ter plaatse van de Billitonkade/Joh. Camphuysstraat ligt nog een oud riool (1953). Dit wordt in het project vernieuwd.

Stoep

Reacties

- ▶ De druk op bewoners direct aan de Kanaalstraat neemt toe. Het aantal bezoekers/flaneerders en terrassen wordt door dit ontwerp nog meer gefaciliteerd. Ook zie ik geen oplossing voor fietsers die noodgedwongen over de stoep gaan fietsen. Er moet iets voor de bewoners (vooral beganegrond) gedaan worden. Bijv. een doorloop ontmoediging of markering 'woongebied' of iets dergelijks. Daarbij wellicht betere geluidsisolatie van de huizen.
- ▶ Worden de stoepen daadwerkelijk aanzienlijk breder?
- ▶ Momenteel is er al redelijk veel hangjeugd in de wijk te vinden. Het feit dat het voetgangersgebied groter wordt (dankzij smallere rijbaan) versterkt dit probleem mogelijk. Wellicht goed om na te denken over hoe dit geminimaliseerd kan worden.

Antwoord

De huidige stoep is smal en wordt met het ontwerp gemiddeld een meter breder dan in de huidige situatie. Daarnaast verwijderen wij obstakels uit de loopstrook. Voetgangers krijgen hiermee meer ruimte wat juist de druk op de stoep tegengaat. De mogelijkheid om over het trottoir te fietsen is helaas niet te voorkomen. Wat wel is gedaan zijn de trottoirbanden laag te maken en de inrijbeweging vanaf de rijbaan naar de fietsenparkeervoorziening zo makkelijk mogelijk te maken. De effecten voor geluid zijn niet te voorspellen. Aannemelijk is dat geluidsoverlast van verkeer minder groot zal worden door het instellen van éénrichtingsverkeer en versmalling van de rijbaan. Bij een aanvraag voor een terrasvergunning dient

de aanvrager aan te tonen dat maximaal toelaatbaar geluidsniveau niet wordt overschreden. Geluidsisolatie van huizen is geen taak van de gemeente.

De relatie tussen bredere stoep en meer hangjeugd zien wij niet direct voor ons. Voor het begeleiden van hangjeugd zetten wij vanuit de buurtvisie in op betere samenwerking in het jongerenwerk. Hier wordt momenteel volop invulling aan gegeven.

Terras

Reacties

- ▶ Dat ondernemers gebruik mogen maken van stoep voor het maken van een terras

Antwoord

In het ontwerp hebben alle gewenste functies een plek gekregen, waaronder de huidige terrassen. Meer terrassen in de functiestrook is alleen mogelijk als andere functies (zoals parkeerplaatsen) minder worden. Hier is op basis van de vastgelegde uitgangspunten in het conceptontwerp niet voor gekozen. Na uitvoering van de herinrichting, als duidelijk is hoe de straten functioneren en wat de definitieve inrichting is geworden, is er weer ruimte voor nieuwe terrasaanvragen. Een gevelterras is tot 1 meter uit de gevel in principe wel mogelijk. Voor horeca die een terras in de zijstraat wil realiseren is maatwerk van toepassing.

Uitstallingen en uitstallingsstrook

Reacties

- ▶ Er komt meer ruimte op de stoep. En dus ook voor uitstallingen. Daar is juist geen behoefte aan, er staat al zoveel rotzooi op de stoepen. Ik wil juist meer rust in dit beeld. Hoe zorg je ervoor dat winkeliers niet nóg meer ruimte innemen en die ruimte voor de voetganger blijft?

- ▶ Het zou fijn zijn als de uitstallingsmarkering ter hoogte van de voordeuren van de (boven)woningen wordt onderbroken/afgebakend zodat duidelijk is dat daar geen uitstallingen mogen staan en we ons niet meer naar binnen of buiten hoeven te wurmen tussen de kratten door.

Antwoord

De uitstallingstrook is en blijft 1,0 meter. Hierop wordt door de gemeentelijke boa's gehandhaafd.

Het regelmatig onderbreken van de uitstallingstrook ter hoogte van voordeuren van bovenwoningen vinden wij afbreuk doen aan de rust van het straatbeeld. Bij ervaren overlast adviseren wij u om dit te bespreken met de veroorzaker van de overlast en samen te zoeken naar een werkbare oplossing.

Verharding

Reacties

- ▶ En daar waar parkeerplaatsen komen waterdoorlatende oplossingen als bijvoorbeeld grastegels.

Antwoord

In de parkeerplaatsen komen klinkers waar het regenwater door de voegen in de grond zakt.

Verlichting

Reacties

- ▶ We zijn blij dat er betere en passende verlichting komt zodat de straat een veiliger uitstraling krijgt. We hebben hier nog 2 vragen over:
Ten eerste: Is er gekeken naar de richtlijnen van CROW bij de keuze van de huidige verlichting in de straten?
Ten tweede: T.a.v. verlichting en gevels: De ornamenten van Pouw en Dillen met balkconstructie en gevel verlichting (medio 2000) hebben niet geleid tot een goede belichting van de stoepen en zoals

het idee oorspronkelijk was deels droog winkelen. Ondernemers hebben een eigen beleid ontwikkeld t.a.v. gebruik balken en het gebruik van de verlichting (geen eenheid). Aan diverse balken hangen lichtbakken en er is geen eenduidig beeld en onderhoud (voor info Sander Schaatsenberg). Er zijn diverse schouwen geweest met als doel: regie in straatverlichting, belichting en verlichting (feestverlichting). In de Damstraat (richting Vleutenseweg) wordt al sinds de sloop en nieuwbouw geen feestverlichting meer opgehangen. Verder zou belichting van aantal gevels en pleinen de leefbaarheid/veiligheid 's avonds kunnen/moeten bevorderen, met name bij hoekpanden, pleinen en entrees van de wijk. In de Javastraat en rondom het Javaplein te Amsterdam zijn met alle ondernemers afspraken gemaakt t.a.v. gebruik gevels en reclame (voorbeeld: geen grote fotoborden meer gevel breed van vlees bij slagerijen, geen letterborden, verplaatsen aircoventilatoren etc.).

Antwoord

1. De openbare verlichting ontworpen op basis van de lichttechnische kwaliteitseisen van de NEN (NPR 13201-1) en in overeenstemming met het Handboek Openbare Ruimte van de gemeente Utrecht
2. De ornamenten met gevelverlichting zijn in eigendom en beheer van de individuele ondernemers. Wij hebben van de winkeliersvereniging begrepen dat er momenteel geen collectief beheer is. De wens van de winkeliersvereniging is wel om samen met ondernemers te kijken hoe dit mooi ingepast kan worden, maar hun verwachting is dat dit pas rond de daadwerkelijke herinrichting concreet gaat worden voor ondernemers. Overigens zal de verlichting van de gemeente zorgdragen voor een goede belichting van de stoepen, alsook de entrees en hoeken. Verlichting van winkeliers zelf heeft daarmee een decoratieve functie. Belichting op de pleinen is onderdeel van het ontwerp van de pleinen. Vanuit de buurtaanpak maken wij afspraken met ondernemers over gevelreclame, in lijn met de Utrechtse reclameverordening. Dit project zal na de zomer starten.

2.4 Beantwoording reacties over eerder vastgestelde uitgangspunten

In de vorige ontwerpstep (IPvE/FO) hebben wij de uitgangspunten voor de functionele inrichting van de beide straten vastgelegd. Hierover hebben wij uitvoerig gesproken met de buurt. Ook bij het VO hebben bewoners veel reacties gegeven over deze uitgangspunten, vooral op het gebied van het verkeer, de verkeerscirculatie en de bomen. Hieronder beantwoorden wij op hoofdlijnen de reacties.

Bomen

Samenvatting reacties

Bewoners vragen of de bomen toch behouden kunnen blijven.

Antwoord

Ook wij hadden graag gezien dat de bomen duurzaam behouden kunnen blijven. In de vorige ontwerpstep (IPvE-FO) hebben wij uitgelegd waarom dit helaas niet kan. Daarbij gaat het niet alleen om het verwijderen van de riolen maar ook om werkzaamheden aan de fundering van de weg waardoor de ondergrond flink geroerd wordt en boomwortels verder beschadigd zullen worden en daarmee de kans zeer groot is dat een groot deel van de bomen na enkele jaren alsnog vervangen moeten worden. Dit vinden wij geen gewenste situatie. In het IPvE is daarom vastgelegd dat alle bomen in de functiestrook als gevolg van de herinrichting niet duurzaam behouden kunnen worden. Maar dat er ook substantieel meer bomen terugkomen. Deze bomen krijgen ondergronds voldoende groeiruimte en grotere plantvakken. In de huidige situatie staan er 54 bomen (merendeels iepen). Hiervan zijn 26 bomen op basis van een bovengrondse schouw als potentieel verplantbaar beoordeeld. De overige bomen zijn niet verplantbaar vanwege standplaats, verschijningsvorm en omvang. Er komen 84 bomen terug in het nieuwe ontwerp.

Parkeren

Samenvatting reacties

Bewoners vragen waarom er niet meer parkeerplaatsen opgeheven kunnen worden, vragen om aanpassing van tarieven van de parkeergarage om deze aantrekkelijker te maken en of er betaald parkeren op zondag kan komen.

Antwoord

In het IPvE-FO is de afweging gemaakt dat het aantal parkeerplaatsen met ongeveer 25 stuks mag afnemen. In het VO is hier verder invulling aan gegeven door in totaal 27 parkeerplaatsen op te heffen. Door het laden en lossen efficiënter vorm te geven, blijft in de middag, wanneer de parkeerdruk hoger is, het aantal parkeerplaatsen ongeveer gelijk. Daarbuiten zijn dus minder parkeerplaatsen ingepast waardoor er meer ruimte is voor groen, ondergrondse afvalcontainers en fietsparkeren. Het parkeren in de parkeergarage wordt aantrekkelijker gemaakt doordat deze vanuit alle richtingen op de Vleutenseweg direct bereikbaar wordt en er dus niet meer via de Damstraat gereden hoeft te worden. Het parkeertarief aanpassen is niet mogelijk omdat dit te veel geld kost. Eind 2017 heeft de buurt met een grote meerderheid (82% tegen) aangegeven tegen het invoeren van betaald parkeren op zondag in Lombok te zijn. De meest recente parkeerdrukmeting voor een zondagmiddag is uit 2016. Deze geeft aan dat gemiddeld 80% van de parkeerplaatsen bezet zijn. Wij hebben momenteel geen indicaties dat dit op dit moment anders is. Als u een hoge parkeerdruk ervaart op zondag, verzoeken wij u dit kenbaar te maken via <https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/ervaart-u-parkeeroverlast/>.

Verkeer

Samenvatting reacties

Verzoek om autoluwere inrichting, afgeschermd fietspaden, meer zebrapaden en verkeersdrempels, en handhaving op ongewenst gedrag zoals dubbelparkeren.

Antwoord

In de buurtvisie is vastgelegd dat er éénrichtingsverkeer komt in de Kanaalstraat tussen Damstraat en J.P. Coenstraat. In het IPvE-FO is de indeling van de straat vastgelegd met een gedeeld gebruik van de rijbaan door auto's en fietsers (breedte 4,10 meter). Dit is voldoende breed voor fietsverkeer in twee richtingen gecombineerd met gemotoriseerd verkeer in één richting en tegelijk voldoende breed voor een geloofwaardige inrichting als éénrichtingsverkeersweg. De straat wordt uitgevoerd met klinkerverharding. De bestaande verkeersdrempels komen terug, in het VO is gelet op de afstand tussen de drempels nog een extra drempel ingepast in de Damstraat-noord. Hiermee ontstaat een verkeersveilige en passende inrichting van een winkelstraat waar maximaal 30km/u mag worden gereden.

Alleen op de locaties waar de schoolroute de Kanaalstraat kruist, is een voetgangersoversteeklocatie (zebrapad) voorzien, ter hoogte van de Billitonkade. Vanuit verkeersveiligheid wordt het afgeraden meer zebrapaden aan te leggen. De nieuwe inrichting van zowel de Kanaalstraat als Damstraat is gericht op het verblijven en winkelen en moet alle weggebruikers duidelijk maken dat op meerdere locaties oversteekbewegingen kunnen plaatsvinden.

In het IPvE en het VO hebben wij aangegeven dat het gewenste gedrag naast de inrichting ondersteund moet worden door toezicht & handhaving. Voorbeelden van toezicht zijn elkaar aanspreken op ongewenst gedrag, bijvoorbeeld door een straatconciërge / gastheer of door bewoners en winkeliers zelf, of door zichtbare aanwezigheid in de wijk van politie en gemeentelijke toezichthouders.

Tegelijk zijn er ook gebruikers in de Kanaalstraat die doelbewust de norm overtreden en daarmee sociaal- en verkeersonveilig gedrag vertonen. Deze zullen zich niet laten leiden door een nieuwe inrichting of toezichthoudende maatregelen. Hiervoor is hardere handhaving nodig, zoals beboeten. Dit vereist blijvende inzet van politie en gemeentelijke handhaving, vooral ook in de eerste periode na realisatie als de nieuwe norm gesteld moet worden.

Verkeerscirculatie

Samenvatting reacties

Veel insprekers verwachten dat de verkeerscirculatie rondom de Kanaalstraat/Damstraat na het instellen van éénrichtingsverkeer zal leiden tot ander verkeersgedrag. Ook geven zij aan dat dit mogelijk leidt tot ongewenste verkeersstromen op omliggende wegen.

Antwoord

Deze zorg leefde al breed bij het opstellen van de Buurtvisie in 2017. Uiteindelijk is afgesproken en vastgelegd in de buurtvisie om deze wijzigingen in de rijrichtingen van de zijstraten niet te doen maar te monitoren wat er gebeurt. Zowel op het gebied van snelheid als aantallen. Gezien het detailniveau en het relatief lage aantal voertuigen dat door de straten rijdt, is het niet mogelijk om met behulp van een verkeersmodel te voorspellen welke effecten waar zullen optreden. En heeft het ook weinig zin om nu al te anticiperen op effecten en maatregelen te nemen.

Het in de gaten houden van de verkeerssituatie wordt concreet gemaakt met een breed monitoringsplan waarbij verkeersstromen gemeten worden. Zowel voor als na de herinrichting van de Kanaalstraat-Damstraat. Op meerdere plekken in de Kanaalstraat en in alle zijstraten zal gemeten worden. Op basis van deze metingen wordt met een klankbordgroep verkeersmonitoring waarvoor bewoners en ondernemers zich hebben opgegeven, overlegd of er op basis van vooraf opgestelde criteria een onevenredige toename van autoverkeer en/of snelheidsoverschrijdingen zijn.

Op basis van de bevindingen wordt bepaald of in de zijstraten aanvullende maatregelen nodig zijn. Het monitoringsplan is te vinden op www.utrecht.nl/kanaalstraat.

In hoeverre een verkeersstroom in omvang ongewenst is hangt hierbij niet zozeer af van de maximum verkeersstroom per etmaal, al is dit zeker de absolute bovengrens. Bepalend is de verkeersstroom die in de voormeting gemeten gaat worden. Doordat in de situatie voor de aanpassing op veel locaties gelijktijdig wordt gemeten ontstaat een betrouwbaar beeld van de huidige stromen en kan ook op een realistische wijze vastgesteld worden in de na-situatie welke wijzigingen (in de verkeersstromen) zijn opgetreden.

Als na herinrichting van de Kanaalstraat en Damstraat aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om geconstateerde ongewenste effecten tegen te gaan, worden deze uitgevoerd. Voor de beeldvorming hierbij: dit gaat dan om zaken als het veranderen van een rijrichting of het plaatsen van snelheidsremmers zoals bloembakken. Volledige herinrichting van zijstraten is niet aan de orde.

2.5 Beantwoording reacties over buurtaanpak van de Kanaalstraat en Damstraat

De buurtvisie Kanaalstraat – Damstraat beschrijft een integrale aanpak van beide straten met investeringen op het gebied van openbare ruimte, winkels en horeca, wonen en samenleven, en schoon, heel en veilig. Want alleen door én de straat herin te richten én door in te zetten op een gerichte veiligheidsaanpak inclusief jongerenwerk én door de winkelstraten te versterken kunnen de Kanaalstraat, Damstraat en de zijstraten leefbaarder en aantrekkelijker worden. Voor meer informatie over de maatregelen op de andere thema's van de buurtvisie: zie de website www.utrecht.nl/kanaalstraat. Wilt u op de hoogte blijven van ontwikkelingen: meldt u op de website aan voor de nieuwsbrief.

Hieronder gaan wij kort in op enkele gegeven reacties die over de buurtaanpak gaan.

Horeca en winkels

Samenvatting reactie

Insprekers vragen om aandacht voor type winkels en horeca wat zich op de Kanaalstraat en Damstraat vestigt. Kan hier mee in gestuurd worden door winkels te verplaatsen of bepaalde type bedrijvigheid uit te sluiten?

Antwoord

Verplaatsing van de winkels op de Kanaalstraat/Damstraat is wat ons betreft niet nodig of gewenst. Wel kan de winkelstraat enige versterking gebruiken, bijvoorbeeld door de toevoeging van daghoreca en enkele specifieke andere retailbranches. Hierdoor wordt de straat en de aantrekkelijkheid van het aanbod versterkt. Wij zijn bezig met een economische visie om o.a. de gewenste branchering te bepalen en bevorderen. Waarbij onze middelen om dit te realiseren beperkt zijn, zeker betreft sturing op type aanbod. Het bestemmingsplan biedt namelijk geen mogelijkheden om onderscheid in dit soort (horeca)formules te maken.

We zijn in gesprek met eigenaren van de panden om mee te denken in meer variatie en kijken daarbij ook naar mogelijkheden om dat als gemeente te stimuleren.

Een deel van de insprekers mist informatie in de ontwerptoelichting over bijvoorbeeld de veiligheidsaanpak. Want men ervaart veel onveiligheid, op het gebied van verkeer en op het gebied van sociale veiligheid. Wij erkennen deze problematiek en pakken dit samen met de buurt aan binnen de kaders van de buurtvisie Kanaalstraat – Damstraat.

Identiteit en gentrificatie

Samenvatting reactie

Kan de gemeente sturen op dat de identiteit van de buurt behouden blijft en woningen en (huur van) winkels te betalen blijft voor iedereen?

Antwoord

Wij zijn ons bewust van de veranderingen in de wijk. De winkels bieden een interessante mix van exotische producten en delicatessen, restaurantjes en authentieke Utrechtse speciaalzaken die hier al decennia gevestigd zijn. Daarmee kent de Kanaalstraat en Damstraat een voor Utrecht uniek aanbod en karakter. In de in ontwikkeling zijnde economische visie Kanaalstraat willen wij dit behouden. Het rauwe randje van Lombok beoordelen wij niet als positief waar het gaat om de relatie met de criminaliteit. Wij willen dat Lombok aantrekkelijk en veilig voor iedereen is. De inwoners uit de omliggende buurten passen goed bij de winkelstraat. Zij vormen een multiculturele en levendige mix van studenten, startende gezinnen, senioren die al jaren in de omliggende buurten wonen en families met een vooral Turkse of Marokkaanse achtergrond. Door de stijgende huizenprijzen zijn de koopwoningen in Lombok helaas niet meer voor iedereen bereikbaar. Daar kunnen wij als gemeente Utrecht niet veel aan veranderen. Wat wij wel doen is zorgen dat de voorraad betaalbare huurwoningen in stand blijft.

Bijlage 1 Reactie & antwoord SOLGU

De SOLGU (Stedelijk Overleg Lichamelijk Gehandicapten Utrecht) heeft uitgebreid op het ontwerp gereageerd. De opmerkingen van de SOLGU en ons antwoord staan hieronder.

Opmerking SOLGU	Antwoord
De term invaliden en mindervaliden is een onjuiste en gevoelige term en wordt niet meer door de gemeente gebruikt. Gebruik de term 'Mensen met beperkingen'	Tekst is aangepast
In de colofon bij de plattegronden staat: GELEIDE TEGELS kleur wit, 30 x 30 cm 5 noppen tegels, beton, hergebruik/ recycled. Dit zijn geen geleide tegels maar dit is een MARKERING.	Tekst is aangepast
In het document 'Kanaalstraat - Damstraat Ontwerptoelichting Voorlopig Ontwerp 26 februari 2021' ontbreekt een plattegrond met looproutes	Plattegrond voegen wij toe bij het DO.
Bij alle zijstraten ontbreken gemarkeerde oversteken. Inritbanden zijn te steil en sowieso moet een voetganger die wil oversteken geen last hebben met auto's die op de inritconstructie staan te wachten. Voor voetgangers dient bij elke zijstraat een met witte noppen tegels gemarkeerde oprit te worden aangebracht met een juiste hellingshoek (niet steiler dan 1:10 waarbij het hoogteverschil tussen de verschillende bestratingsmaterialen niet meer dan 5 mm mag bedragen. Zie het HOR).	In het plan wordt de mogelijkheid geboden aan mensen met een beperking, ouders met kinderwagens en andere (kwetsbare) gebruikers, om op trottoirniveau over te steken bij de verkeersplateaus. De oversteek is hier ook voorzien van markeringstegels. Ter hoogte van de zijstraten is het in veel gevallen niet mogelijk een goede rechte oversteek (oprit) in te passen, dit heeft te maken met de ligging van de zijstraten (inritblokken) en de overige functies in de functiestrook.
Ter hoogte van de Bilitonkade is een oversteek voorzien van een zebrapad. Wij zouden graag zien dat er meer zebrapaden komen, juist ook om het verkeersgedrag van automobilisten te beïnvloeden.	Alleen op de locaties waar de schoolroute de Kanaalstraat kruist, is een voetgangers-oversteeklocatie (zebrapad) voorzien, ter hoogte van de Bilitonkade. Vanuit verkeersveiligheid wordt het afgeraden meer zebrapaden aan te leggen. De nieuwe inrichting van zowel de Kanaalstraat als Damstraat is gericht op het verblijven en winkelen en moet alle weggebruikers duidelijk maken dat op meerdere locaties oversteekbewegingen kunnen plaatsvinden.

Opmerking SOLGU	Antwoord
Bij de algemene gehandicapten parkeerplaatsen ontbreken opritten voor rolstoelgebruikers. Hoe komt een bestuurder met een rolstoel op het trottoir ?	In het ontwerp zijn geen algemene gehandicapten parkeerplaatsen opgenomen. Op de Kanaalstraat/Damstraat zijn dit type parkeerplaatsen beschikbaar voor bewoners op kenteken. Deze blijven gehandhaafd. Uitgangspunt van algemene gehandicapten parkeerplaatsen bij een winkelstraat is dat bezoekers van de winkels met een fysieke beperking een passende parkeerplek kunnen vinden. Doordat tijdens de winkeltijden de laad- en losplaatsen beschikbaar zijn als parkeerplaatsen (en niet specifiek voor het laden en lossen) zijn er op verschillende plekken in het gebied parkeerplekken beschikbaar op trottoirniveau, waardoor er zonder obstakels ruim in- en uitgestapt kan worden. Daarnaast blijven er op de JP Coenstraat 2 algemene gehandicapten parkeerplaatsen beschikbaar, welke gelegen zijn ter hoogte van het kruispunt Kanaalstraat/JP Coenstraat. Hiermee is er tijdens winkeltijden voldoende parkeergelegenheid voor mensen met een fysieke beperking. Tijdens de avonden met bewoners en ondernemers zijn geen wensen voor algemene invalidenparkeerplaatsen op specifieke plekken ingediend. We staan altijd open om mogelijke wensen voor een algemene invalideparkeerplaats te bespreken en deze zullen per situatie worden beoordelen (eventueel in overleg met de omgeving).
Een algemene gehandicapten parkeerplaatsen langs parkeerplaats dient minimaal 6 m lang te zijn. Wij zouden ook graag enkele haakse algemene gehandicapten parkeerplaatsen met een juiste breedte (3,5 m) zien, omdat de Kanaalstraat voor automobilisten, die afhankelijk zijn van de rolstoel, veel te druk is. Zij blokkeren gedurende het uitstappen enkele minuten de doorgang van de straat (zie filmpje).	Het inrichten van haakse parkeerplaatsen is geen optie: vanuit verkeersveiligheid is het ongewenst om voertuigen in en uit te laten parkeren met een achteruitrij beweging. Zeker buiten de laad- en lostijden zijn de laad en losvakken ook beschikbaar als parkeerplaatsen. Deze hebben al een aanzienlijke breedte.

Opmerking SOLGU	Antwoord
De laad- en losplaatsen worden gecombineerd met parkeerplaatsen en bevinden zich wel op het trottoir: a) Wij zijn bang dat buiten de laad- en lostijden het parkeren zeer chaotisch zal worden. Permanent handhaven zal nodig zijn.; b) Een markering van witte stenen is niet zichtbaar vanuit de auto en ook niet voelbaar. In de praktijk zal het vaak voorkomen dat auto's meer ruimte innemen dan de toegestane markering toe laat (een visuele markering werkt niet); c) Klinkers zijn ongeschikt als ondergrond voor laad- en losplaatsen (op de Voorstraat en Witte Vrouwenstraat ontstaat nu al binnen 1 jaar na aanleg een golvend oppervlak).	a: Deze zorg is voorstelbaar, tegelijk gaat het om een beperkt aantal parkeerplaatsen. b: Naar onze mening werkt markering prima voor parkerende voertuigen. Aangezien er voldoende ruimte is, is er geen noodzaak om buiten de vakken te gaan staan. Ook is uit het straatbeeld volledig duidelijk dat als een auto buiten het vak staat, deze het voetgangersgebied blokkeert. c: Een klinkerverharding is geschikt voor zwaar verkeer mits de fundering van de weg daarop is afgestemd. In de binnenstad bijvoorbeeld op de Twijnstraat is het laden en lossen ook op het trottoir (bestaande uit klinkerverharding) georganiseerd. Daar functioneert de verharding goed.
De functiestrook en de gevels worden voorzien van groen. Onze ervaring is dat groen door de gemeente en door particulieren slecht wordt bijgehouden en bij vrijwel alle plantvakken binnen jaar ver over het plantvak groeit. Dat betekent dat er een onoverzichtelijke situatie voor mensen met een visuele beperking ontstaat. Natuurlijke gidslijnen ontbreken. Een snoeiverplichting is uit de gemeentelijke verordening geschrapt, daarom zouden wij graag zien dat er met name bij de geveltuinen heldere afspraken worden gemaakt over het soort en het onderhoud van groen. Zelf het ik meermalen meegemaakt dat blinde mensen pardoos met het gezicht in overhangende rozenstruiken in geveltuinen met scherpe doorns liepen.	Dit nemen wij mee als aandachtspunt voor het Definitief Ontwerp
Fijn dat de uitstallingsstrook met een aparte steen wordt gemarkeerd. Is het mogelijk om de uitstallingsstrook 3 a 6 mm boven het trottoir aan te brengen? Dan kan deze functioneren als natuurlijke gidslijn.	Dank voor de suggestie, dit punt wij mee als uitzoekpunt voor het Definitief Ontwerp
De nieuwe verlichting bestaan uit led armaturen. Veel led armaturen die in Utrecht worden toegepast zijn behoorlijk verblindend. Voordat een keuze wordt gemaakt zouden wij graag een proefopstelling willen zien met deze armaturen	Dit nemen wij mee als aandachtspunt voor het Definitief Ontwerp
De inritconstructies zijn voorzien van klinkers. Bij de Voorstraat en Witte Vrouwenstraat komen de klinkers door het torderen autowielen los te liggen ! Dat moet voorkomen worden anders zijn deze klinkers binnen 2 jaar niet meer berijdbaar met de rolstoel of de rollator!	Dit nemen wij mee als aandachtspunt voor het Definitief Ontwerp
Breng de bediening van de ondergrondse vuilniscontainers aan vanaf het trottoir/ de winkel-zijde zodat rolstoelen en rollators er ook bij kunnen. Vraag worden dit containers met pasjes ? Zo ja, is de bediening geschikt vanuit de rolstoel?	Alle ondergrondse containers worden uitgevoerd volgens de richtlijnen zodat ze bereikbaar zijn voor mensen met een beperking. Er komen perscontainers die met elke pas met een chip te bedienen zijn.



Gemeente Utrecht

Bezoekadres: Stadsplateau 1, 3533 JE Utrecht

Postadres: Postbus 8406, 3503 RK Utrecht

Telefoon: 030 - 286 00 00