

Reactienota Integraal Plan van Eisen en Functioneel Ontwerp Herinrichting Koningsweg



Januari 2025

Inleiding

Tussen 26 september en 27 oktober 2024 konden belanghebbenden reageren op het concept Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (IPvE/FO) voor de herinrichting van de Koningsweg.

Om dit bekend te maken heeft de gemeente een wijkbericht verzonden naar bewoners van de Koningsweg en omliggende straten en is een bericht geplaatst in de digitale nieuwsbrief van de gemeente. De binnengekomen reacties zijn in onderstaande tabel opgesomd en voorzien van een reactie. Iedereen die heeft gereageerd krijgt een bericht over de reactienota. Mails met zeer specifieke vragen heeft de gemeente per mail beantwoord.

In totaal zijn er 31 e-mails met reacties binnengekomen, deze reacties worden per categorie behandeld.

Binnengekomen reacties en vragen per categorie

Inrichting

Nummer	Binnengekomen reactie	Antwoord gemeente Utrecht
1.	Allereerst complimenten over het nieuwe plan. Fijn dat dit er nu ligt. Ik ben zelf bewoner van nummer 91 en had feitelijk maar 1 reactie. Voor nummer 91 is er nu een ondergrondse container gepland. Deze staat al wat langer op de planning. Ik zag op de plankaart dat er in de toekomst geen parkeervak meer naast zit. Feitelijk is dit volgens mij nog wel mogelijk denk ik. Nu is er naast de tijdelijke bovengrondse container ook altijd nog meer dan genoeg ruimte. Zouden jullie in overweging kunnen meenemen om de container iets meer naar rechts (vanaf huis 89/91 (gezien te plaatsen zodat er nog steeds voldoende ruimte is voor een extra parkeervak? Of desnoods iets meer groen daar als een parkeervak niet kan. Gezien profiel met grote vrachtwagens leveren we daar ook op in, dus als een parkeervak niet kan is de ruimte wellicht beschikbaar voor een bredere groenstrook.	Bedankt voor het compliment. Er staat inderdaad een ondergrondse container op de planning. Omdat we deze container ook moeten kunnen legen, dienen we rekening te houden met technische eisen. Zo hebben we 10 meter vrije hoogte nodig en moeten we 5 meter afstand houden tot de boom. Om die reden is het niet mogelijk deze ondergrondse container te combineren met een parkeervak. Wel nemen we graag de suggestie mee om extra groen op deze plek toe te voegen in de volgende ontwerpfase.

2.	In de eerste plaats willen wij onze complimenten geven voor de plannen met de Koningsweg. Vooral de omvorming tot een fietsstraat en de uitbreiding van het groen spreken ons erg aan. Maar we willen wel nog aandacht vragen voor het volgende: Voor de ingang van ons appartement is een fietsparkeerplaats gepland. Één van ons is buiten afhankelijk van een rolstoel en het is dus belangrijk dat een goede toegankelijkheid van onze voordeur gegarandeerd blijft. Wij ervaren nu al in de huidige situatie dat bij sommige plekken fietsen de doorgang op het trottoir blokkeren. We verzoeken daarom nadrukkelijk om de fietsparkeerplaats zo te ontwerpen dat het parkeren van fietsen buiten de contouren fysiek wordt ontmoedigd of om te overwegen voor ons appartement een fietstrommel te plaatsen.	Bedankt voor het compliment. Met het inpassen van fietsparkeerplaatsen willen we juist voorkomen dat fietsen op het trottoir worden geplaatst. Het trottoir langs de Koningsweg wordt minimaal 1.80m breed. Dit geldt dus ook voor het trottoir langs de fietsparkeerplaatsen. Hierdoor kunnen rolstoelen, maar ook bijvoorbeeld kinderwagens passeren. In een latere ontwerpfase wordt bepaald of dit een fietsenrek of een fietstrommel wordt, als het mogelijk is nemen we die suggestie mee.
3.	Goedemiddag, voor de herinrichting Koningsweg willen we graag meegeven om het fietspad in asfalt als voetpad te behouden en deze van een beige toplaag te voorzien. Voor hardlopers biedt dit comfort en voorkomt dat ze anders ook op de fietsstraat gaan rennen. De hang naar vroeger met het terugbrengen van de rare bocht in de weg zou wat ons betreft niet noodzakelijk zijn .	In het landelijke deel komt op de plek van het huidige fietspad een voetpad. In de volgende ontwerpfase bepalen we het materiaal van dit voetpad. We willen hiermee aansluiten bij de parkachtige uitstraling van het landelijke deel, daarom ligt half-verharding als deklaag voor de hand.
4.	Als bewoner van de Koningsweg ben ik zeer enthousiast over de plannen, die wat mij betreft niet snel genoeg verwezenlijkt kunnen worden. Misschien ten overvloede vraag ik aandacht voor de verkeersdrempels die momenteel in de Koningsweg liggen, welke helaas voor sommige automobilisten nodig zijn om de snelheid te matigen, maar met grote regelmaat geluidsoverlast veroorzaken door men name aanhangers met stuiterende lading. Ik hoop dan ook van harte dat de drempels verdwijnen tijdens de herinrichting, wat uiteraard ook het comfort van fietsers verbetert. Ik wens u succes met de aanbesteding verdere uitvoering, die hopelijk volgens de huidige planning op uw website doorgang kan vinden. Helaas	Bedankt voor het compliment. In het ontwerp voor de nieuwe situatie komen de verkeersdrempels terug. Dit is nodig om de snelheid van autoverkeer naar beneden te brengen tot 30km/u. Het ontwerp en de exacte locatie van de drempels wordt in de volgende ontwerpfase bepaald. Tot slot, we proberen de communicatie rondom het project en de planning actueel en helder te houden.

	temperen de steeds weer uitgestelde werkzaamheden t.b.v. de Damsluisbrug mijn verwachtingen enigszins, maar hoop dat de communicatie rond de herinrichting van de Koningsweg beter verloopt dat die rond de aanleg van de Damsluisbrug waar de info op de website lange tijd niet actueel was en misschien nog steeds is.	
5.	Hierbij reageren wij op de plannen van de Koningsweg. Ten eerste vinden wij de huidige situatie veilig en ruim opgezet. Daarom begrijpen wij niet waarom er zoveel aangepast moet worden. Iedereen heeft zijn eigen plaats op de weg waardoor het veilig is voor iedereen. Dit verandert als je dat allemaal bij elkaar gooit. Wij begrijpen dat jullie iets aan de snelheid willen doen maar vinden dat de fietsers/snorfietsers niet als autoremmers gebruikt moet worden. Dit moeten jullie doen door te handhaven op de snelheid, dit gebeurde in het verleden namelijk wel. Daarom zijn wij tegen het versmallen van de weg. Verder zijn wij geen voorstander van het versmallen van de stoep, bij ons voor de deur is het ± 3 meter breed maar er zijn ook stukken waar dat veel smaller is. En dit loopt niet fijn, zeker niet als er een auto half op de stoep geparkeerd staat. Wij zitten dus zeker niet op een groenstrook te wachten zeker niet als die niet onderhouden wordt en alleen van dat lelijke siergras krijgt. Kan dit niet bij de bomen geplant worden. De bomen hebben heel veel ruimte al en daardoor heb je op sommige stukken nauwelijks stoep over. En zouden niet nog meer ruimte moeten krijgen. De bomen worden steeds groter en er wordt geen onderhoud aan verricht dit gaat ten koste van zon in de tuin, donker huis, steeds meer overlast van het blad, het hele jaar blad moeten ruimen. Doe wat aan onderhoud! Niet alles hoeft te wijken voor een boom. Daarom willen wij geen extra bomen voor de deur. De Parkeerplaatsen zijn nu op stoephoogte dit is bij parkeren erg lastig en mensen parkeren dus vaak half op de stoep. Graag zouden wij zien dat dit weer teruggedraaid wordt na parkeren op straat niveau. Het weghalen van 64 parkeerplaatsen in een straat waar er parkeerdruk is vinden wij onverantwoord en zijn wij dus op tegen. Hoe graag jullie het ook willen de auto zal altijd onderdeel zijn van het verkeer. Stop eens met het pesten van automobilisten en snorfietsen, het wordt er niet veiliger op.	Het doel van de herinrichting is een aantrekkelijke openbare ruimte creëren voor fietsers en voetgangers, waarbij de auto te gast is. We zetten in op vergroening, meer comfort en veiligheid. Door de weg te versmallen gaat de snelheid van auto's omlaag omdat zij zich moeten aanpassen aan de fietsers. Ook wordt deze route minder aantrekkelijk voor autoverkeer. Dit maakt de weg veiliger, zeker voor fietsers. In de volgende ontwerpfase werken we de type beplanting uit die in de groenstrook komt te staan. We nemen de suggestie mee om andere planten dan siergras te kiezen. De huidige bomen blijven behouden. Deze zijn in gezonde en goede staat. Alle bomen in de gemeente Utrecht worden 1x per 3 jaar gecontroleerd. Hieruit komt naar voren wanneer een boom een snoeibeurt nodig heeft. In september 2024 heeft een snoeironde langs de Koningsweg plaatsgevonden en de volgende staat gepland voor de eerste helft van 2025. Overlast als lichtbeneming, zichtbeneming, de hoogte van de boom, blad in de tuin en dakgoot zijn voor de gemeente Utrecht geen reden tot snoei. Bladval en schaduwwerking horen bij een boom en zijn in veel gevallen seizoensgebonden. Bomen vervullen veel functies, zoals betere luchtkwaliteit en verkoeling en dragen daarmee bij aan de leefbaarheid in de stad.

	Waar we het wel zeer mee eens zijn is de verandering van de voorrang situatie oosterspoorbaan. Voorrang moet op de Koningsweg liggen.	U kunt altijd een melding doen wanneer u een vraag heeft of overlast ervaart. Dit kan via: Signalen Utrecht. Onze voorkeur is om de parkeerplaatsen op straatniveau in te passen, echter de boomwortels van de bestaande bomen maken dit niet mogelijk. De boomwortels liggen net onder de stoephoogte, we kunnen de parkeervakken niet verlagen omdat we dan de boomwortels moeten weghalen. De stad groeit hard. Er is niet genoeg ruimte om het autogebruik mee te laten groeien. Lopen, fietsen en openbaar vervoer nemen minder ruimte in beslag dan de auto. Ook zorgen duurzame vervoermiddelen voor minder geluidsoverlast, minder uitstoot, minder drukte en voor minder ongelukken. Dit is een van de redenen om de Koningsweg een nieuwe inrichting te geven met meer ruimte voor fietsers en voetgangers, waarbij de auto te gast is. Er zijn verschillende manieren om minder auto's in de stad te krijgen. Het invoeren van betaald parkeren en het opheffen van parkeerplaatsen zijn twee manieren. Dit staat toegelicht in Parkeerbeleid fiets en auto gemeente Utrecht. Langs het stedelijke deel van de Koningsweg (tussen de Oosterspoorbaan en de Waterlinieweg) zijn formeel 90 parkeerplaatsen (twee meer dan eerder aangegeven). We gaan uit van parkeervakken van bepaalde afmetingen. Elke auto met de maten van een personenauto moet een parkeervak kunnen gebruiken. Het kan zo zijn dat er meer auto's geparkeerd worden omdat het bijvoorbeeld kleine auto's zijn, omdat ze dicht op elkaar staan of omdat ze (deels) in een boomvak staan.
--	--	--

		Naast bovenstaand genoemd beleid hebben we voor het verbeteren van het ontwerp om verschillende redenen parkeerplaatsen opgeheven: • Meer zicht bij kruisingen; • Meer ruimte voor groen; • Plaatsing van ondergrondse afvalcontainers; • Aanpassing maatvoering van parkeerplekken. Van de 90 formele parkeerplaatsen blijven er 74 (vier minder dan eerder aangegeven i.v.m. een ontwerpfout) gehandhaafd verspreid over het stedelijke deel. De bewoners die in het bezit zijn van een parkeervergunning behouden deze. In de toekomst worden wel minder parkeervergunningen verleend. Met een parkeervergunning kunt u in het betreffende rayon parkeren, dit geeft echter geen garantie dat u in de straat of voor uw eigen deur kan parkeren. Langs het landelijke deel van de Koningsweg (tussen de Waterlinieweg en de Laan van Maarschalkerweerd) heffen we alle bestaande parkeerplaatsen op. De bewoners van dit deel kunnen op eigen terrein parkeren. De aanwezige verenigingen, stichtingen en bedrijven beschikken over een eigen parkeerterrein. De huidige parkeerplaatsen langs dit deel van de Koningsweg worden voornamelijk gebruikt door forenzen die vanuit buiten de stad komen en door mensen met een tweede auto. Volgens de huidige planning wordt in 2026 betaald parkeren ingevoerd, dit betekent dat dit gebied minder aantrekkelijk wordt voor forenzen en mensen met een tweede auto. Dit zijn de redenen waarom we langs het landelijke deel alle parkeerplaatsen weghalen.
--	--	---

		Tot slot, het klopt dat het veel logischer is om de Koningsweg voorrang te geven ten opzichte van de Oosterspoorbaan.
6.	We reageren met deze brief op plannen van de gemeente voor de herinrichting van de Koningsweg. We zijn blij met de aandacht voor de fiets in het IpvE/FO. Het doel van de herinrichting zoals dat in het IpvE staat is: om ruimte te bieden aan de groei van het fietsverkeer en het fietsgebruik te stimuleren, omdat de fiets een goed middel is om stedelijke bereikbaarheid en een gezond leefklimaat te combineren, de fiets weinig ruimte in neemt, schoon is, gezond en goedkoop. We zijn het daarmee van harte eens en vullen dat graag aan met de opmerking dat de fiets geen fossiele brandstoffen verbruikt, geen vervuilende stoffen uitstoot en geen herrie maakt. De overstap van automobilisten naar de fiets betekent een gunstig effect op bereikbaarheid, ruimtegebruik en leefbaarheid. Inrichting als fietsstraat We zijn blij met het plan om de Koningsweg in te richten als fietsstraat. Een fietsstraat is fijn voor fietsers, omdat ze er meer ruimte krijgen dan op een fietsstrook of fietspad. Op een fietsstraat moeten auto's goed rekening houden met fietsers. Een fietsstraat kan alleen worden toegepast als de weg daarvoor geschikt is: er moet weinig gemotoriseerd verkeer en veel fietsverkeer rijden en de snelheid van het autoverkeer moet worden teruggebracht tot ze ongeveer net zo snel rijden als fietsers. Onze ervaring met de Koningsweg is dat de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer op sommige dagdelen (spitsperiodes) nog relatief hoog is, dat het aantal fietsers nog aan de lage kant is en dat de snelheid van het autoverkeer aan de hoge kant is. De Intratuin trekt bijvoorbeeld erg veel autoverkeer aan. Mogelijk is het verkeer van en naar de Intratuin al teveel om te kunnen voldoen aan de richtlijn voor een fietsstraat. We vragen de gemeente: • om goed te checken dat beide delen van de Koningsweg, dus zowel het deel tussen de Oosterspoorbaan en de Tamboersdijk (met fietsstroken) en het deel tussen de Tamboersdijk en de trambaan (met vrijliggend tweerichtingsfietspad) in de huidige situatie al voldoen aan de richtlijnen;	Bedankt voor jullie positieve reactie op de herinrichting van de Koningsweg tot fietsstraat. De Koningsweg wordt door middel van een fietsstraat ingericht tot erftoegangsweg. Onze verwachting op basis van verkeersmodellen en verkeerstellingen is dat de aantallen fietsers en gemotoriseerd verkeer en de snelheid van het gemotoriseerd verkeer na de herinrichting passen bij een erftoegangsweg. Na de herinrichting voeren we opnieuw verkeerstellingen uit. Indien nodig nemen we dan aanvullende maatregelen. Na de herinrichting van de Koningsweg zal deze aansluiten bij bestaande fietsroutes en ook op deze manier worden geregistreerd. Dit project richt zich op de herinrichting van de Koningsweg. We hebben de wens om de Gansstraat op een vergelijkbare manier in te richten, hiervoor zijn op dit moment echter onvoldoende financiële middelen. In het ontwerp worden keuzes gemaakt om de sociale veiligheid te verbeteren, onder meer door goede verlichting te plaatsen. Tot slot, in de volgende fase waarin voorliggend IpvE/FO wordt uitgewerkt tot een Voorlopig Ontwerp, gaan we graag weer met jullie in gesprek.

- om aan te geven of ze de verwachting heeft dat alleen door de herinrichting tot fietsstraat het gebruik verbetert tot acceptabele waarden voor wat betreft de verhouding tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer en de snelheid van het autoverkeer zal leiden
- om aan te geven, als de herinrichting naar verwachting niet voldoende is om aan richtlijnen te gaan voldoen, welke aanvullende maatregelen ze gaat nemen om ervoor te zorgen dat het gebruik aan de richtlijnen gaat voldoen.

De Zandweg in De Meern en de Bastionweg laten zien dat alleen een herinrichting niet automatisch een aantrekkelijke fietsroute oplevert. Als er op de Koningsweg onvoldoende mogelijkheden zijn om het autoverkeer te beperken, kan het beter zijn om de fietsstroken te behouden, maar onze voorkeur gaat er naar uit om van de Koningsweg een fietsstraat te maken die voldoet aan de daarvoor geldende richtlijnen.

Kruispunt Tamboersdijk

De herinrichting van beide delen van de Koningsweg tot fietsstraat neemt in elk geval één groot knelpunt voor fietsers weg, dat is de oversteek ter hoogte van de Tamboersdijk voor fietsers vanuit de richting Bunnik richting het centrum van Utrecht. Fietsers komen hier van het tweerichtingsfietspad aan de zuidkant van de Koningsweg en moeten oversteken naar de noordkant van de Koningsweg. De officiële route daarvoor loopt via de haakse oversteek (rode strepen in de figuur). Die route wordt vrijwel nooit gebruikt, een heel groot deel van de fietsers steekt schuin over (blauwe strepen). In de nieuwe situatie verdwijnt deze oversteek voor fietsers en daar zijn we blij mee.

Regionale (door)fietsroute

Op pagina 20 van het IpvE staat dat het fietsnetwerk in Utrecht een steeds meer herkenbaar netwerk vormt en dat het fietsnetwerk aansluit op de regionale (door)fietsroutes. Op die opmerking borduren we voort met het idee dat de Koningsweg in Utrecht wat ons betreft onderdeel is van een belangrijke regionale fietsroute, die begint bij de Singelring in Utrecht en in Bunnik aansluit op de doorfietsroute F225 naar Veenendaal:

- we willen dat de gemeente bij de provincie aandringt op het toevoegen van deze route aan het 'officiële' regionale doorfietsroutenetwerk (<https://storymaps.arcgis.com/stories/5eb1c9df6395405594f6d383529e7336>). Aan de parallelweg langs de N411 zijn wat ons betreft geen maatregelen

	nodig; de herinrichting naar fietsstraat met 30 km/u regime is wat ons betreft geslaagd • we willen dat de gemeente Utrecht de Koningsweg en Gansstraat aanmerkt als onderdeel van deze regionale doorfietsroute • we willen dat de gemeente Utrecht op zich neemt om deze doorfietsroute goed aan te sluiten op de Singelring en daarom een plan uitwerkt om het deel van de Gansstraat tussen de kruising met de Albatrosstraat en de Vaartscherijnbrug als hoofdfietsroute in rood asfalt uit te voeren. Sociale veiligheid Langs het 'landelijke' deel van de Koningsweg staan maar weinig huizen. In het IpvE staat dat daar de bomenrij aan de zuidzijde van de weg wordt hersteld en de weg wordt ingericht als fietsstraat. Met beide zijn we blij omdat het prettiger fietst. Maar de combinatie van deze maatregelen kan er toe leiden dat de sociale veiligheid afneemt, omdat het informele 'toezicht' door bewoners afneemt. Als er informeel toezicht is, zullen potloodventers zich hier niet verstoppen, want ze worden gezien. Als mensen op deze route bang zijn, bijvoorbeeld in het donker, zullen ze minder snel de fiets maar eerder de auto kiezen, waardoor de verkeersveiligheid kan afnemen. Een negatieve spiraal ontstaat. We willen voorkomen dat de route gaat aanvoelen als een onveilige route door een donker bos. We vinden dat in het huidige ontwerp te weinig aandacht is voor de sociale veiligheid en vragen de gemeente om daar meer aandacht aan te besteden. Ten slotte We hebben in deze brief onze reactie op de plannen voor de herinrichting van de Koningsweg beschreven. We zijn graag bereid om onze reactie mondeling toe te lichten als daaraan behoefte bestaat. We zien uit naar de beantwoording in de reactienota en blijven graag betrokken bij de verdere uitwerking van de plannen.	
7.	Wat fijn om te horen dat de gemeente oog heeft voor de leefbaarheid van de bewoners van de Koningsweg. Op papier ziet het plan er mooi uit. Toch wil ik als bewoner, na het lezen van het plan 'herinrichting Koningsweg', een paar praktische punten noemen,	Bedankt voor het compliment. De platanen blijven behouden. Deze zijn in gezonde en goede staat. Alle bomen in de gemeente Utrecht worden 1x per 3 jaar gecontroleerd. Hieruit komt naar

omdat mijn inziens de praktische uitwerking van het plan juist niet ten goede komt aan de leefbaarheid en het waarschijnlijk een tegenovergesteld effect zal hebben. Daarom deel ik graag wat opmerkingen en suggesties. De situatie nu: De Koningsweg is prima zo. Het is een prachtige groene straat met een fijne brede stoep waar veel wordt gewandeld en hardgelopen. De platanen zijn prachtig, maar zouden flink onderhouden moeten worden, om te voorkomen dat er bij storm schade aan auto's en huizen wordt toegebracht. Veiligheid op de stoep: Op dit moment fietsen er dagelijks tientallen, ook elektrische, fietsen over het voetpad. Dit zijn veelal bezoekers aan de Intratuin, die in volle, soms levensgevaarlijke, hoge snelheid over de stoep rijden. (Komend vanuit Lunetten richting de Intratuin). Ook liggen vele stoeptegels scheef of zijn verzakt, waardoor mensen die slecht ter been zijn, makkelijk ten val komen. Parkeren is nu al lastig omdat er te weinig parkeerplaatsen zijn op en rondom de Koningsweg. Om het leefbaar te houden is het m.i. belangrijk dat bewoners gewoon in de eigen straat kunnen parkeren en dat bewoners ook bezoek kunnen ontvangen. Zeker familie en vrienden die slecht ter been zijn (en niet met het OV kunnen reizen). Een groenstrook op de Koningsweg maakt de stoep heel smal. Houdt de stoep liever breed zodat wandelaars en hardlopers niet om elkaar heen hoeven te slompen. Een groenstrook belemmert tevens de toegang tot de geparkeerde auto's waardoor het in- en uitstappen en in- en uitladen zeer onhandig wordt.	voren wanneer een boom een snoeibeurt nodig heeft. In september 2024 heeft een snoeironde langs de Koningsweg plaatsgevonden en de volgende staat gepland voor de eerste helft van 2025. Overlast als lichtbeneming, zichtbeneming, de hoogte van de boom, blad in de tuin en dakgoot zijn voor de gemeente Utrecht geen reden tot snoei. Bladval en schaduwwerking horen bij een boom en zijn in veel gevallen seizoensgebonden. Bomen vervullen veel functies, zoals betere luchtkwaliteit en verkoeling en dragen daarmee bij aan de leefbaarheid in de stad. U kunt altijd een melding doen wanneer u een vraag heeft of overlast ervaart. Dit kan via: Signalen Utrecht. We zijn bekend met fietsers op de stoep rondom de Intratuin, vanaf het viaduct uit Lunetten. We verwachten dat dit minder wordt omdat de kruising bij het viaduct van de Waterlinieweg en de Tamboersdijk na de herinrichting beter wordt. Na de herinrichting evalueren we dit, mocht het nodig zijn dan nemen we alsnog maatregelen, bijvoorbeeld met het plaatsen van fietsparkeernietjes. Bij de herinrichting van de Koningsweg wordt ook de stoep aangepakt. Hierbij blijft de stoep minimaal 1,80m breed, ook bij de groenstroken. De groenstroken worden beheerd door de gemeente Utrecht. De stad groeit hard. Er is niet genoeg ruimte om het autogebruik mee te laten groeien. Lopen, fietsen en openbaar vervoer nemen minder ruimte in beslag dan de auto. Ook zorgen duurzame vervoermiddelen voor minder geluidsoverlast, minder uitstoot, minder drukte en voor minder ongelukken. Dit is een van de redenen om de Koningsweg een nieuwe inrichting te geven met
---	--

Hierbij heb ik ook de volgende vraag: 'wie gaat dit stuk groen onderhouden?' Op de stukken op de Koningsweg waar nu bosjes staan, wordt het nu al niet onderhouden. Het idee om de parkeerplaatsen tussen Waterlinieweg en Kampong op te heffen snap dit niet! Er is nu al een tekort aan parkeerplaatsen, zie alle auto's die op de Rijndijk parkeren. Het zou ook een strop zijn voor het personeel van de omliggende scholen en vele ondernemers, die hier overdag parkeert. Draai de Utrechtse leefbaarheid en economie dus niet de nek om en behoud deze parkeerplaatsen! Mijn suggesties: Investeer s.v.p. in veiligheid! - Weer fietsers van ons troitair door het plaatsen van 'nietjes' - Zorg dat de stoeptegels recht liggen, zodat mensen niet hoeven te struikelen. - Maak de kruizing bij de Waterlinieweg overzichtelijk en veilig. - Snoei de oude bomen dusdanig dat er bij storm geen gevaar is - Houdt de stoep breed. Hierbij merken we verder mbt het parkeren nog het volgend op: De gemeente geeft in het lpvE aan dat er 88 parkeerplaatsen zijn op de Koningweg tussen de Oosterspoorbaan en de Waterlinieweg. Echter er zijn	meer ruimte voor fietsers en voetgangers, waarbij de auto te gast is. Er zijn verschillende manieren om minder auto's in de stad te krijgen. Het invoeren van betaald parkeren en het opheffen van parkeerplaatsen zijn twee manieren. Dit staat toegelicht in Parkeerbeleid fiets en auto gemeente Utrecht. Langs het stedelijke deel van de Koningsweg (tussen de Oosterspoorbaan en de Waterlinieweg) zijn formeel 90 parkeerplaatsen (twee meer dan eerder aangegeven). We gaan uit van parkeervakken van bepaalde afmetingen. Elke auto met de maten van een personenauto moet een parkeervak kunnen gebruiken. Het kan zo zijn dat er meer auto's geparkeerd worden omdat het bijvoorbeeld kleine auto's zijn, omdat ze dicht op elkaar staan of omdat ze (deels) in een boomvak staan. Naast bovenstaand genoemd beleid hebben we voor het verbeteren van het ontwerp om verschillende redenen parkeerplaatsen opgeheven: • Meer zicht bij kruisingen; • Meer ruimte voor groen; • Plaatsing van ondergrondse afvalcontainers; • Aanpassing maatvoering van parkeerplekken. Van de 90 formele parkeerplaatsen blijven er 74 (vier minder dan eerder aangegeven i.v.m. een ontwerpfout) gehandhaafd verspreid over het stedelijke deel. De bewoners die in het bezit zijn van een parkeervergunning behouden deze. In de toekomst worden wel minder parkeervergunningen verleend. Met een parkeervergunning kunt u in het betreffende
--	--

meer parkeerplaatsen/er wordt meer geparkeerd daar ook op de bestraatte delen bij/onder de bomen wordt geparkeerd. Hierdoor zijn er circa 10 parkeerplaatsen meer in gebruik dan de 88 die de gemeente aangeeft. Het verlies aan parkeerplaatsen is derhalve groter dan de gemeente aangeeft (circa 20 plaatsen). Daarbij worden er ook nog meer laadpalen bijgeplaatst. Dit leidt effectief tot nog minder parkeerplaatsen met name voor de niet hybride autos. Dat is echt zeer ongewenst aangezien er hier reeds sprake is van parkeerdruk. Bij aankomst later op de avond kan geregeld niet voor de deur geparkeerd worden, dan moet worden uitgeweken naar het Lodewijk Napoleonplantsoen voor parkeren. Bij tevens het laten verdwijnen van de parkeerplaatsen tussen de Waterlinieweg en de trambaan wordt de parkeerdruk voor het deel tussen de Waterlinieweg en de Oosterspoorbaan mogelijk nog groter. Hoe is het aantal parkeerplaatsen in de oude en de nieuwe situatie berekend? Is hierbij rekening gehouden met het aantal adressen aan de Koningsweg (va de Waterlinieweg naar de Oosterspoorbaan minimaal 130) en het aantal afgegeven parkeervergunningen voor deze straat, dit tov het aantal nieuw te realiseren parkeerplaatsen? Waarom wel/niet? Hierbij het verzoek om ieder geval het huidig aantal parkeerplaatsen tussen de Waterlinieweg en de Oosterspoorbaan in stand te houden. En mbt de plantanen merken we verder nog op: De bomen worden inmiddels erg groot en staan behoorlijk dicht op elkaar. Wij ervaren regelmatig overlast van vallende takken, de grote hoeveelheid bladeren (op de stoep/straat wat door de gemeente geregeld onvoldoende wordt opgeruimd maar ook veel in onze tuinen) en tevens – doordat onze woning aan de overzijde van de Intratuin is gelegen – weinig/bepikt zonlicht in de woningen vanaf mei tm november en geen zon meer in de tuin vanaf eind september door het hoge dichte bladerdek. Dit heeft tevens mosvorming oa op daken en tegels tot gevolg, het schilderwerk lijdt hieronder waardoor het houtwerk meer onderhoud nodig heeft. Dit was toen we hier kwamen wonen 17 jaar geleden veel minder doordat de bomen toen nog minder groot waren. Op enig moment kunnen de bomen vanwege hun uitgroei niet meer gehandhaafd worden. Kunnen daarom bepaalde bomen niet reeds worden vervangen door nieuwe kleinere bomen? Dit komt mi de instandhouding van	rayon parkeren, dit geeft echter geen garantie dat u in de straat of voor uw eigen deur kan parkeren. Langs het landelijke deel van de Koningsweg (tussen de Waterlinieweg en de Laan van Maarschalkerweerd) heffen we alle bestaande parkeerplaatsen op. De bewoners van dit deel kunnen op eigen terrein parkeren. De aanwezige verenigingen, stichtingen en bedrijven beschikken over een eigen parkeerterrein. De huidige parkeerplaatsen langs dit deel van de Koningsweg worden voornamelijk gebruikt door forenzen die vanuit buiten de stad komen en door mensen met een tweede auto. Volgens de huidige planning wordt in 2026 betaald parkeren ingevoerd, dit betekent dat dit gebied minder aantrekkelijk wordt voor forenzen en mensen met een tweede auto. Dit zijn de redenen waarom we langs het landelijke deel alle parkeerplaatsen weghalen.
---	--

	de bomen en hiermee ook het beeld en leefbaarheid (minder overlast) van de straat op langere termijn ten goede.	
8.	Naar aanleiding van het herinrichtingsplan Koningsweg willen we graag reageren / bezwaar maken over het volgende: Allereerst laten we u graag weten dat we echt blij zijn met de ontwikkelingen, de aandacht voor het groen in onze straat en ook de focus op veiligheid. Wij wonen inmiddels 15 jaar aan de koningsweg, en in deze periode is er naar ons idee echt veel veranderd in weggebruikers. De toename van het aantal elektrische fietsen, fatbikes paddelacs, en ook de verjonging in onze straat, steeds meer kinderen die de weg oversteken. Maakt dat wij met zekere regelmaat gevaarlijke verkeerssituaties zien. Heel prettig te horen dat het een fietsstraat wordt, maar we zouden u dringend willen verzoeken om de oversteekplekken zeer kritisch te bekijken (oosterspoorbaan en de oversteekplaatsen bij de viaduct van de waterlinieweg.) Veiligheid staat wat ons betreft voorop, met name voor overstekende fietsers en voetgangers. Verder hebben we begrepen dat als gevolg van de herinrichting parkeerplaatsen gaan verdwijnen. Wij hebben hierover overleg gehad met verschillende bureaus, en begrepen dat er op dit moment uitgegaan wordt van 78 plekken, in plaats van 88 parkeerplekken. Nu blijkt dat er in de praktijk veel meer volwaardige plekken in onze straat zijn, dan de 88 parkeerplekken waar van uit wordt gegaan, namelijk 99 plekken. 'Dit zou betekenen dat er een verlies is van 21 plekken, waarvan 8 extra oplaadplekken. Met het verlies van deze plekken verwachten wij dat het parkeren voor ons als bewoners, een drama zal zijn in onze straat. Daarbij omdat de parkeerplekken tussen waterlinieweg en kampong worden opgeheven en niet-bewoners gratis kunnen parkeren dagelijks na 18u en in de weekenden zal dit de druk op de parkeer mogelijkheden alleen maar opvoeren..	Bedankt voor jullie positieve reactie op de herinrichting van de Koningsweg tot fietsstraat. In het nieuwe ontwerp voor de Koningsweg richten we goede en veilige oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers in. Het versmallen van de huidige straat helpt de oversteekbaarheid te verbeteren. Daarnaast komen er middeneilanden bij belangrijke kruisingen, zoals bij de Oosterspoorbaan en de Tamboersdijk, je kan dan in twee keer de straat oversteken. De stad groeit hard. Er is niet genoeg ruimte om het autogebruik mee te laten groeien. Lopen, fietsen en openbaar vervoer nemen minder ruimte in beslag dan de auto. Ook zorgen duurzame vervoermiddelen voor minder geluidsoverlast, minder uitstoot, minder drukte en voor minder ongelukken. Dit is een van de redenen om de Koningsweg een nieuwe inrichting te geven met meer ruimte voor fietsers en voetgangers, waarbij de auto te gast is. Er zijn verschillende manieren om minder auto's in de stad te krijgen. Het invoeren van betaald parkeren en het opheffen van parkeerplaatsen zijn twee manieren. Dit staat toegelicht in Parkeerbeleid fiets en auto gemeente Utrecht. Langs het stedelijke deel van de Koningsweg (tussen de Oosterspoorbaan en de Waterlinieweg) zijn formeel 90 parkeerplaatsen (twee meer dan eerder aangegeven). We gaan uit van parkeervakken van bepaalde afmetingen. Elke auto met de maten van een personenauto moet een parkeervak kunnen gebruiken. Het kan zo zijn dat er meer auto's geparkeerd worden omdat het bijvoorbeeld kleine auto's zijn, omdat ze dicht op elkaar staan of omdat ze (deels) in een

		boomvak staan. De telling die jullie als bewoners hebben gedaan is aan de krappe kant, maar wel mogelijk. Naast bovenstaand genoemd beleid hebben we voor het verbeteren van het ontwerp om verschillende redenen parkeerplaatsen opgeheven: • Meer zicht bij kruisingen; • Meer ruimte voor groen; • Plaatsing van ondergrondse afvalcontainers; • Aanpassing maatvoering van parkeerplekken. Van de 90 formele parkeerplaatsen blijven er 74 (vier minder dan eerder aangegeven i.v.m. een ontwerpfout) gehandhaafd verspreid over het stedelijke deel. We hebben een parkeeronderzoek gedaan en daaruit blijkt dat het binnen het parkeerrayon mogelijk is om 16 parkeerplaatsen op te heffen. Dit betekent dat er genoeg parkeerplekken overblijven voor vergunninghouders en bezoekers. Wanneer we de 9 informele parkeerplaatsen meetellen, is dit ook nog mogelijk. De bewoners die in het bezit zijn van een parkeervergunning behouden deze. In de toekomst worden wel minder parkeervergunningen verleend. Met een parkeervergunning kunt u in het betreffende rayon parkeren, dit geeft echter geen garantie dat u in de straat of voor uw eigen deur kan parkeren. Langs het landelijke deel van de Koningsweg (tussen de Waterlinieweg en de Laan van Maarschalkerweerd) heffen we alle bestaande parkeerplaatsen op. De bewoners van dit deel kunnen op eigen terrein
--	--	---

		parkeren. De aanwezige verenigingen, stichtingen en bedrijven beschikken over een eigen parkeerterrein. De huidige parkeerplaatsen langs dit deel van de Koningsweg worden voornamelijk gebruikt door forenzen die vanuit buiten de stad komen en door mensen met een tweede auto. Volgens de huidige planning wordt in 2026 betaald parkeren ingevoerd, dit betekent dat dit gebied minder aantrekkelijk wordt voor forenzen en mensen met een tweede auto. Dit zijn de redenen waarom we langs het landelijke deel alle parkeerplaatsen weghalen.
9.	Allereerst mijn complimenten over de manier waarop jullie communiceren en ons bewoners op de hoogte houden. Heel fijn en duidelijk. Dank daarvoor! Ik denk dat de Koningsweg als geheel er nog mooier en groener en beloftevoller uit komt te zien dan hij nu al is. En toch heb ik hier en daar wat kritiek op de plannen. Om met de belofte te beginnen: fietsend of lopend (of autorijdend) vanaf de stad begint op de Koningsweg al de mentale belofte van het groen, het bos, de weilanden, de natuur, die de vrije adem- en groenzoeker 500 meter later in het oog springen en zelfs omringen. Waarom voor veel geld de straat op de schop om dit groen een paar honderd meter eerder te laten beginnen? De Koningsweg is met al die voortuinen al heel groen! Maar, voor die voortuinen moeten we binnenkort de gemeente gaan betalen. Op zich terecht en fijn dat we dat bijna 100 jaar NIET hoefden te doen terwijl we wel voordeel van de veelal groene voortuinen hadden die we er gratis bij kregen. Maar, opgeteld bij het drastisch terugschroeven van het aantal parkeerplaatsen (alles weg van Waterlinieweg tot de tram en op de Koningsweg OOK minder plekken) vind ik dat wel erg veel derving van het woongenot in vrijwel één klap, terwijl de vaste lasten omhooggaan en de parkeervergunningsprijs niet daalt. Het wordt rondjes rijden voor een plekje wat me doet denken aan toen ik 24 jaar geleden in de Amsterdamse Pijp woonde: vervelend, slecht voor het milieu en het humeur. Auto's weren en leefbaarheid creëren moet toch	Bedankt voor het compliment. Er zijn twee belangrijke redenen waarom de Koningsweg opnieuw ingericht wordt: • Langs het stedelijk deel moet het riool vervangen worden, hiervoor moet de straat bijna helemaal open. Dit biedt dus een kans om voor een nieuwe inrichting te kiezen. • Langs het landelijke deel is het huidige fietspad te smal voor het gebruik, dit levert onveilige situaties op. Deze twee redenen bieden ons een kans om de Koningsweg passend te maken binnen het beleid op het gebied van mobiliteit (fietsnetwerk verbeteren) en groen (meer groen in de stad voor toenemend aantal bewoners). Dit is tegelijkertijd ook een reden om de situatie van de voortuinen te formaliseren. De stad groeit hard. Er is niet genoeg ruimte om het autogebruik mee te laten groeien. Lopen, fietsen en openbaar vervoer nemen minder ruimte in beslag dan de auto. Ook zorgen duurzame vervoermiddelen voor minder geluidsoverlast, minder uitstoot, minder drukte

	inmiddels slimmer kunnen dan botweg een hele hap parkeerplaatsen schrappen en er struiken voor in de plaats planten? Dan nog iets anders: nauwelijks 3 jaar geleden is de hele straat al aangepakt. Stoepen uitgebreid, geëgaliseerd en hertegeld, met parkeerplaatsen op stoephoogte en de mogelijkheid NAAST bomen te parkeren wat zorgde voor extra plek, die ook nog eens gebruikt wordt. Is die in mijn ogen succesvolle herinrichting al afgeschreven? Het lijkt me zulk weggegooid geld om de boel nu weer op de schop te gooien. Utrecht is een progressieve stad en het is er mede daarom heerlijk, maar ik zou zeggen: besteed DIT herinrichtingsgeld liever aan Jeugdzorg of Armoedebestrijding: daar is het NODIG, hier is het vooral leuk voor de witte recreant,loper, fietser. Laat de Koningsweg in huidige vorm bestaan als de veelgebruikte uitvalsweg de stad uit en de natuur in, maar laat de landelijkheid vanaf de Waterlinieweg beginnen. Dat is een in mijn ogen logisch en 'natuurlijk' begin van het groen.	en voor minder ongelukken. Dit is een van de redenen om de Koningsweg een nieuwe inrichting te geven met meer ruimte voor fietsers en voetgangers, waarbij de auto te gast is. Er zijn verschillende manieren om minder auto's in de stad te krijgen. Het invoeren van betaald parkeren en het opheffen van parkeerplaatsen zijn twee manieren. Dit staat toegelicht in Parkeerbeleid fiets en auto gemeente Utrecht. Langs het stedelijke deel van de Koningsweg (tussen de Oosterspoorbaan en de Waterlinieweg) zijn formeel 90 parkeerplaatsen (twee meer dan eerder aangegeven). We gaan uit van parkeervakken van bepaalde afmetingen. Elke auto met de maten van een personenauto moet een parkeervak kunnen gebruiken. Het kan zo zijn dat er meer auto's geparkeerd worden omdat het bijvoorbeeld kleine auto's zijn, omdat ze dicht op elkaar staan of omdat ze (deels) in een boomvak staan. Naast bovenstaand genoemd beleid hebben we voor het verbeteren van het ontwerp om verschillende redenen parkeerplaatsen opgeheven: • Meer zicht bij kruisingen; • Meer ruimte voor groen; • Plaatsing van ondergrondse afvalcontainers; • Aanpassing maatvoering van parkeerplekken. Van de 90 formele parkeerplaatsen blijven er 74 (vier minder dan eerder aangegeven i.v.m. een ontwerpfout) gehandhaafd verspreid over het stedelijke deel. De bewoners die in het bezit zijn van een parkeervergunning behouden deze. In de toekomst
--	---	---

		worden wel minder parkeervergunningen verleend. Met een parkeervergunning kunt u in het betreffende rayon parkeren, dit geeft echter geen garantie dat u in de straat of voor uw eigen deur kan parkeren. Langs het landelijke deel van de Koningsweg (tussen de Waterlinieweg en de Laan van Maarschalkerweerd) heffen we alle bestaande parkeerplaatsen op. De bewoners van dit deel kunnen op eigen terrein parkeren. De aanwezige verenigingen, stichtingen en bedrijven beschikken over een eigen parkeerterrein. De huidige parkeerplaatsen langs dit deel van de Koningsweg worden voornamelijk gebruikt door forenzen die vanuit buiten de stad komen en door mensen met een tweede auto. Volgens de huidige planning wordt in 2026 betaald parkeren ingevoerd, dit betekent dat dit gebied minder aantrekkelijk wordt voor forenzen en mensen met een tweede auto. Dit zijn de redenen waarom we langs het landelijke deel alle parkeerplaatsen weghalen. Een aantal jaar geleden is de Koningsweg deels aangepakt, onder andere vanwege verkeersveiligheid. Er was toen beperkt budget. Zoals eerder aangegeven hebben we nu twee belangrijke redenen om de Koningsweg helemaal opnieuw in te richten.
10.	Ik heb redelijk een aantal negatieve reacties gehoord, en ik wilde daarom juist nog even snel aangeven dat ik de plannen eigenlijk heel mooi vind! Het lijkt allemaal goed uitgewerkt en ik vind het een heel mooi idee. Meer groen en minder auto's door de straat gaat wat mij betreft de goede kant op.	Bedankt voor het compliment! Fijn om te lezen.
11.	Hierbij willen wij als bewoners van de koningsweg 274 graag even reageren op de plannen m.b.t. de herinrichting Koningsweg. Op papier ziet het plan er mooi uit. Toch willen wij een paar praktische punten noemen, omdat ons inziens de praktische uitwerking van het plan juist niet ten goede komt aan de leefbaarheid en het waarschijnlijk een	Bedankt voor het compliment. De Koningsweg is geen vaste route voor lijnbussen. Er rijdt nu af en toe een bus bij wedstrijden in Galgenwaard, dit zal in de toekomst niet meer zo zijn. Dan wordt de Koningsweg enkel als omleidingsroute

tegenovergesteld effect zal hebben. Daarom delen we graag wat opmerkingen en suggesties. De situatie nu: De Koningsweg is prima zo. Wel rijdt al het verkeer veel te hard en ondervinden wij veel last van Lijn bussen en vrachtverkeer wat over de drempels heen dendert met gevolg scheuren in de huizen. Verder is het een prachtige groene straat met een fijne brede stoep waar veel wordt gewandeld en hardgelopen. De platanen zijn prachtig, maar zouden flink onderhouden moeten worden, om te voorkomen dat er bij storm schade aan auto's en huizen wordt toegebracht. Onderhoud van bomen gebeurt alleen als mensen meldingen doen van gevaarlijke situaties! Zou periodiek moeten gebeuren En tevens moet de aanpak drastischer moeten gebeuren ... In 15 jaar tijd nemen de bomen steeds meer zonlicht weg. Mos vorming op daken, tuin, houtwerk heeft meer onderhoud nodig, schilderwerk lijdt er onder Meerdere malen per jaar afval van bomen waar de gemeente niet of onvoldoende opruimt Niet te vergeten de kruising ter hoogte van de Tamboersdijk	gebruikt bij calamiteiten op andere wegen in de omgeving. De Koningsweg wordt door de herinrichting minder aantrekkelijk voor doorgaand (vracht)verkeer. Vrachtverkeer voor de Intratuin blijft. In het ontwerp houden we hier rekening mee, door de weg op dit punt wat breder te maken dan 4,80m, namelijk 5,80m. De platanen blijven behouden. Deze zijn in gezonde en goede staat. Alle bomen in de gemeente Utrecht worden 1x per 3 jaar gecontroleerd. Hieruit komt naar voren wanneer een boom een snoeibeurt nodig heeft. In september 2024 heeft een snoeironde langs de Koningsweg plaatsgevonden en de volgende staat gepland voor de eerste helft van 2025. Overlast als lichtbeneming, zichtbeneming, de hoogte van de boom, blad in de tuin en dakgoot zijn voor de gemeente Utrecht geen reden tot snoei. Bladval en schaduwwerking horen bij een boom en zijn in veel gevallen seizoensgebonden. Bomen vervullen veel functies, zoals betere luchtkwaliteit en verkoeling en dragen daarmee bij aan de leefbaarheid in de stad. U kunt altijd een melding doen wanneer u een vraag heeft of overlast ervaart. Dit kan via: Signalen Utrecht. De kruising bij de Tamboersdoek wordt anders ingericht. Het aparte fietspad is er na de herinrichting niet meer. De Koningsweg wordt wat breder en er komt een middeneiland om het oversteken voor fietsers en voetgangers makkelijker te maken. We zijn bekend met fietsers op de stoep rondom de Intratuin, vanaf het viaduct uit Lunetten. We verwachten dat dit minder wordt omdat de kruising bij het viaduct van de Waterlinieweg en de Tamboersdijk na de herinrichting beter wordt. Na de herinrichting
---	---

Dit is een gevaarlijke en onoverzichtelijke kruising, fietsers komen van de kant van lunetten en negeren vervolgens het verbodsbord om tegen de richting in te gaan fietsen en dan halverwege ergens pas over gaan steken. Voetgangers krijgen nooit voorrang en staan in de spits mega lang te wachten tot ze eens een keer veilig kunnen oversteken. Veiligheid op de stoep: Op dit moment fietsen er dagelijks tientallen, ook elektrische, fietsen over het voetpad. Dit zijn veelal bezoekers aan de Intratuin, die in volle, soms levensgevaarlijke, hoge snelheid over de stoep rijden. (Komend vanuit Lunetten richting de Intratuin). Maar gebeurt ook aan onze kant van de straat. Parkeerdruk: Parkeren is nu al lastig omdat er te weinig parkeerplaatsen zijn op en rondom de Koningsweg. Om het leefbaar te houden is het belangrijk dat bewoners gewoon in de eigen straat kunnen parkeren en dat bewoners ook bezoek kunnen ontvangen. Zeker familie en vrienden die slecht ter been zijn (en niet met het OV kunnen reizen). Een groenstrook op de Koningsweg maakt de stoep heel smal. Houdt de stoep liever breed zodat wandelaars en hardlopers niet om elkaar heen hoeven te slalommen. Een groenstrook belemmert tevens de toegang tot de geparkeerde auto's waardoor het in- en uitstappen en in- en uitladen zeer onhandig wordt. Hierbij heb ik ook de volgende vraag: 'wie gaat dit stuk groen onderhouden?' Op de stukken op de Koningsweg waar nu bosjes staan en alle snippergrond voor de huizen, wordt het nu al niet onderhouden.	evalueren we dit, mocht het nodig zijn dan nemen we alsnog maatregelen, bijvoorbeeld met het plaatsen van fietsparkeernietjes. De stoep wordt overal minimaal 1,80m breed. De groenstroken worden beheerd door de gemeente, tenzij bewoners aangeven dit graag zelf te willen doen. De stad groeit hard. Er is niet genoeg ruimte om het autogebruik mee te laten groeien. Lopen, fietsen en openbaar vervoer nemen minder ruimte in beslag dan de auto. Ook zorgen duurzame vervoermiddelen voor minder geluidsoverlast, minder uitstoot, minder drukte en voor minder ongelukken. Dit is een van de redenen om de Koningsweg een nieuwe inrichting te geven met meer ruimte voor fietsers en voetgangers, waarbij de auto te gast is. Er zijn verschillende manieren om minder auto's in de stad te krijgen. Het invoeren van betaald parkeren en het opheffen van parkeerplaatsen zijn twee manieren. Dit staat toegelicht in Parkeerbeleid fiets en auto gemeente Utrecht. Langs het stedelijke deel van de Koningsweg (tussen de Oosterspoorbaan en de Waterlinieweg) zijn formeel 90 parkeerplaatsen (twee meer dan eerder aangegeven). We gaan uit van parkeervakken van bepaalde afmetingen. Elke auto met de maten van een personenauto moet een parkeervak kunnen gebruiken. Het kan zo zijn dat er meer auto's geparkeerd worden omdat het bijvoorbeeld kleine auto's zijn, omdat ze dicht op elkaar staan of omdat ze (deels) in een boomvak staan. Naast bovenstaand genoemd beleid hebben we voor het verbeteren van het ontwerp om verschillende redenen parkeerplaatsen opgeheven:
--	--

De snippergrond die niet in het bezit is van de bewoners (voortuinen) al ruim 25 jaar lang niet word onderhouden door de gemeente. Het idee om de parkeerplaatsen tussen Waterlinieweg en Kampong op te heffen snap dit niet! Er is nu al een tekort aan parkeerplaatsen, zie alle auto's die op de Rijndijk parkeren. Het zou ook een strop zijn voor het personeel van de omliggende scholen en vele ondernemers, die hier overdag parkeert. Draai de Utrechtse leefbaarheid en economie dus niet de nek om en behoud deze parkeerplaatsen! ... eerder al gecommuniceerd met de gemeente over de parkeerplaatsen bij de boomspiegels die waren verdwenen door paaltjes die waren geplaatst en na overleg met bewoners zijn deze weer Verwijderd omdat deze plaatsen echt echt onmisbaar zijn.. Nu deze plaatsen wederom niet meer beschikbaar maken is dus onlogisch. Minimaal 130 woningen en nu al te weinig parkeerplaatsen voor de bewoners ... opheffen parkeerplaatsen tussen waterlinie weg en trambaan Veroorzaakt nog hogere parkeerdruk.. Alternatieven worden niet geboden?! Enkel probleem er bij De gemeente geeft in het IPvE aan dat er 88 parkeerplaatsen zijn op de Koningweg tussen de Oosterspoorbaan en de Waterlinieweg. Echter er zijn meer parkeerplaatsen/er wordt meer geparkeerd daar ook op de bestraatte delen bij/onder de bomen wordt geparkeerd. Hierdoor zijn er circa 10 parkeerplaatsen meer in gebruik dan de 88 die de gemeente aangeeft.	• Meer zicht bij kruisingen; • Meer ruimte voor groen; • Plaatsing van ondergrondse afvalcontainers; • Aanpassing maatvoering van parkeerplekken. Van de 90 formele parkeerplaatsen blijven er 74 (vier minder dan eerder aangegeven i.v.m. een ontwerpfout) gehandhaafd verspreid over het stedelijke deel. De bewoners die in het bezit zijn van een parkeervergunning behouden deze. In de toekomst worden wel minder parkeervergunningen verleend. Met een parkeervergunning kunt u in het betreffende rayon parkeren, dit geeft echter geen garantie dat u in de straat of voor uw eigen deur kan parkeren. Langs het landelijke deel van de Koningsweg (tussen de Waterlinieweg en de Laan van Maarschalkerweerd) heffen we alle bestaande parkeerplaatsen op. De bewoners van dit deel kunnen op eigen terrein parkeren. De aanwezige verenigingen, stichtingen en bedrijven beschikken over een eigen parkeerterrein. De huidige parkeerplaatsen langs dit deel van de Koningsweg worden voornamelijk gebruikt door forenzen die vanuit buiten de stad komen en door mensen met een tweede auto. Volgens de huidige planning wordt in 2026 betaald parkeren ingevoerd, dit betekent dat dit gebied minder aantrekkelijk wordt voor forenzen en mensen met een tweede auto. Dit zijn de redenen waarom we langs het landelijke deel alle parkeerplaatsen weghalen.
--	---

	Het verlies aan parkeerplaatsen is derhalve groter dan de gemeente aangeeft (circa 20 plaatsen). Daarbij worden er ook nog meer laadpalen bijgeplaatst. Dit leidt effectief tot nog minder parkeerplaatsen voor de gewone auto's. In de straat zijn niet zo veel bezitters van elektrische auto's. Laten verdwijnen van parkeerplaatsen is echt zeer ongewenst aangezien er hier reeds sprake is van parkeerdruk! Bij aankomst later op de avond kan geregeld niet voor de deur geparkeerd worden, dan moet worden uitgeweken naar het Lodewijk Napoleonplantsoen voor parkeren. Bij tevens het laten verdwijnen van de parkeerplaatsen tussen de Waterlinieweg en de trambaan wordt de parkeerdruk voor het deel tussen de Waterlinieweg en de Oosterspoorbaan mogelijk nog groter. Hoe is het aantal parkeerplaatsen in de oude en de nieuwe situatie berekend? Is hierbij rekening gehouden met het aantal adressen aan de Koningsweg (va de Waterlinieweg naar de Oosterspoorbaan minimaal 130) en het aantal afgegeven parkeervergunningen voor deze straat, dit t.o.v. het aantal nieuw te realiseren parkeerplaatsen? Waarom wel/niet? Hierbij het verzoek om ieder geval het huidig aantal parkeerplaatsen tussen de Waterlinieweg en de Oosterspoorbaan in stand te houden. Suggesties: Investeer s.v.p. in veiligheid! - Weer fietsers van ons trottoir door het plaatsen van 'nietjes' - Maak de kruising bij de Waterlinieweg ter hoogte van de Tamboersdijk overzichtelijk en veilig. - Zebrapad voor wandelaars - Snoei de oude bomen drastisch terug - Houdt de stoep breed en plaats geen, of beperk, extra groenstroken	
--	--	--

	- Behoud minimaal het aantal parkeerplaatsen die er nu zijn op de koningsweg tussen de waterlinie weg en de oosterspoorbaan, en benut de boomspiegels ook als parkeerplaats waar dat nu overal ook al gebeurt.	
--	--	--

Mobiliteit en veiligheid

Nummer	Binnengekomen reactie	Antwoord gemeente Utrecht
12.	De Koningsweg is een belangrijke weg van en naar het centrum van Utrecht. De weg moet goed bruikbaar blijven voor autoverkeer. Momenteel gebruiken veel speed pedelecs die uit Bunnik komen en naar Bunnik gaan de weg. Die fietsers rijden heel hard en kijken niet om zich heen, ook niet naar auto's en ze kijken ook niet om zich heen bij het passeren van andere weggebruikers. Om de veiligheid te borgen dient de weg zodanig breed te blijven dat auto's, speed pedelecs en fietsers elkaar makkelijk kunnen passeren zonder dat uitwijk manoeuvres nodig zijn. Het lijkt er in het ontwerp op dat het straatprofiel daarvoor te smal ontworpen is en dus breder zou moeten worden ontworpen om veilig gebruik van de weg voor iedereen te kunnen borgen.	De Koningsweg wordt een fietsstraat waar de auto te gast is. De straat wordt ingericht als een erftoegangsweg. Doordat de weg smaller wordt moet het snelle verkeer, autoverkeer, maar ook speed pedelecs, zich aanpassen aan het langzamere (fiets)verkeer. Hierdoor wordt de weg veiliger voor fietsers en minder aantrekkelijk voor doorgaand autoverkeer. Voor zowel het stedelijk als het landelijke deel geldt een maximale snelheid van 30km/u. Ook wordt het oversteken van de Koningsweg makkelijker omdat de weg smaller is en het verkeer langzamer rijdt.
13.	Hartelijk dank voor jullie inzet en werk om van onze buurt en deze straat iets moois van te maken. Graag wil wel jullie uitdagen over de kruispunten van de Koningsweg met - Tamboersdijk -Kozakkenweg -Kranenburgerweg Er zijn nu geen zebrapaden, wat wel heel wenselijk zijn voor gezinnen en omwonenden in de buurt. Ook het kruisen van de Koningsweg van de aansluitende fietspaden aan de tamboersdijk of langs de Waterlinie is echt rommelig en dus gevaarlijk voor fietsers, voetgangers en dus ook voor de autos. In bijlage een sketch van alle richtingen waarvan je fietsen op de Koningsweg rondom de tamboersdijk kan	Bedankt voor het compliment. Met de nieuwe inrichting van de Koningsweg wordt het gemakkelijker om over te steken. De weg wordt smaller en daarnaast zal het verkeer langzamer rijden. Voor zowel het stedelijk als het landelijke deel geldt een maximale snelheid van 30km/u. Op plekken met een maximale snelheid van 30km/u passen we in principe geen zebrapaden toe. De kruising bij de Tamboersdijk krijgt een nieuwe inrichting. Na de herinrichting is er geen apart fietspad meer. Ook komt er een middeneiland, dit maakt het

	hebben. Echt alle kanten op. Ik zie echt vaak ongelukken of bijna ongelukken daar gebeuren, vooral tijdens de spits. Zelf kwam ik op het idee van een simpele rotonde bij kruispunt tamboersdijk/Koningsweg zodat de kruising daar overzichtelijk wordt en zebrapaden erbij. Verder, drempels met zebrapaden erop bij de kruising met de Kozakkenweg en de Kranenburgerweg. Maar jullie komen waarschijnlijk tot betere oplossingen.	oversteken van de Koningsweg makkelijker. Een rotonde is een leuke suggestie, echter niet goed in te passen.
14.	Heel graag wil ik u drie dingen vragen; 1. Is het mogelijk om bij en met de intratuin eigenaar te kijken of alle vrachtverkeer via de kant van de waterlinieweg hun ladingen zouden kunnen lossen? Daar is een pad, er lijkt ruimte te zijn. Waarom ik dit vraag; de vrachtwagens zijn een bron van gevaarlijke situaties op de weg. Vooral als ze hun draai gaan maken om het terrein van de intratuin op te komen en ook als zij van het terrein afkomen. Als de vrachtwagens dan het pad naast de waterlinieweg (naast het fietspad) zouden kunnen inslaan, scheelt dat een hele boel ingewikkelde verkeerssituaties. Uiteraard heb ik het zelf ook al eens geopperd bij de intratuin, maar het is niet aan hen om een verkeerssituatie te wijzigen. Zij zouden hun opslagplaats dan een stuk moeten opschuiven. Maar als dat voor een veiliger stuk Koningsweg zorgt, teken ik ervoor (en al onze buurtbewoners) Het zou ook veel herrie en overlast schelen in de ochtend tijdens al het laden en lossen wat tussen 7:00 en 10:00 een komen en gaan is van vrachtwagens. 2. Is het mogelijk om een eigen parkeerplek voor onze auto voor ons huis te creëren? Het gebeurt vaak dat we niet aan een elektrische laadpaal van de gemeente kunnen, omdat die dan bezet zijn. En als fc Utrecht speelt is de hele staat vol geparkeerd. Als u alle 58 plaatsen bij de Koningsweg tussen waterlinieweg en Kampong verwijderd, wordt dat probleem alleen maar groter. Ik zou dus	Bedankt voor de suggestie om de verkeerssituatie rondom de Intratuin te wijzigen. Op dit moment is dit niet aan de orde, dit betekent een grote aanpassing op het terrein van de Intratuin. Wel hebben we de breedte van de weg nabij de Intratuin aangepast. Dit deel wordt 5,80m breed i.p.v. 4,80m op de meeste stukken van de Koningsweg. Het is helaas niet mogelijk om een eigen parkeerplek te krijgen. De Koningsweg wordt een fietsstraat waar de auto te gast is. De straat wordt ingericht als een erftoegangsweg. Doordat de weg smaller wordt moet het snelle verkeer, autoverkeer, maar ook speed pedelecs, zich aanpassen aan het langzamere (fiets)verkeer. Hierdoor wordt de weg veiliger voor fietsers en minder aantrekkelijk voor doorgaand autoverkeer. Voor zowel het stedelijk als het landelijke deel geldt een maximale snelheid van 30km/u. Daarnaast passen we ook nog steeds drempels toe. Deze worden ontworpen voor dit type weg, namelijk een erftoegangsweg. In de volgende ontwerpfase wordt de locatie, het aantal, en het type drempel bepaald. Bedankt voor het compliment over het vergroenen en herinrichten!

	graag 1 plek voor ons huis hebben waar wij kunnen laden en altijd een parkeerplek hebben. 3. Kunt u alstublieft van die hele hoge drempels plaatsen (kort op elkaar) waardoor op een rustig moment de mafkezen niet als een gek gaan rijden? Verder zijn we super blij met het vergroenen en herinrichten van onze gezellige straat. Wij hopen dan ook dat het niet alleen heel mooi, maar vooral een heel stuk veiliger zal worden.	
15.	De Koningsweg is prima zo. Het is een prachtige groene straat met een fijne brede stoep waar veel wordt gewandeld en hardgelopen. De platanen zijn prachtig, maar zouden flink onderhouden moeten worden, om te voorkomen dat er bij storm schade aan auto's en huizen wordt toegebracht. Veiligheid op de stoep: Op dit moment fietsen er dagelijks tientallen, ook elektrische, fietsen over het voetpad. Dit zijn veelal bezoekers aan de Intratuin, die in volle, soms levensgevaarlijke, hoge snelheid over de stoep rijden. (Komend vanuit Lunetten richting de Intratuin). Ook liggen vele stoeptegels scheef of zijn verzakt, waardoor mensen die slecht ter been zijn, makkelijk ten val komen. Parkeren is nu al lastig omdat er te weinig parkeerplaatsen zijn op en rondom de Koningsweg. Om het leefbaar te houden is het m.i. belangrijk dat bewoners gewoon in de eigen straat kunnen parkeren en dat bewoners ook bezoek kunnen ontvangen. Zeker familie en vrienden die slecht ter been zijn (en niet met het OV kunnen reizen).	Bedankt voor het compliment. De platanen blijven behouden. Deze zijn in gezonde en goede staat. Alle bomen in de gemeente Utrecht worden 1x per 3 jaar gecontroleerd. Hieruit komt naar voren wanneer een boom een snoeibeurt nodig heeft. In september 2024 heeft een snoeironde langs de Koningsweg plaatsgevonden en de volgende staat gepland voor de eerste helft van 2025. Overlast als lichtbeneming, zichtbeneming, de hoogte van de boom, blad in de tuin en dakgoot zijn voor de gemeente Utrecht geen reden tot snoei. Bladval en schaduwwerking horen bij een boom en zijn in veel gevallen seizoensgebonden. Bomen vervullen veel functies, zoals betere luchtkwaliteit en verkoeling en dragen daarmee bij aan de leefbaarheid in de stad. U kunt altijd een melding doen wanneer u een vraag heeft of overlast ervaart. Dit kan via: Signalen Utrecht. We zijn bekend met fietsers op de stoep rondom de Intratuin, vanaf het viaduct uit Lunetten. We verwachten dat dit minder wordt omdat de kruising bij het viaduct van de Waterlinieweg en de Tamboersdijk na de herinrichting beter wordt. Na de herinrichting evalueren we dit, mocht het nodig zijn dan nemen we alsnog

Een groenstrook op de Koningsweg maakt de stoep heel smal. Houdt de stoep liever breed zodat wandelaars en hardlopers niet om elkaar heen hoeven te slalommen. Een groenstrook belemmert tevens de toegang tot de geparkeerde auto's waardoor het in- en uitstappen en in- en uitladen zeer onhandig wordt. Hierbij heb ik ook de volgende vraag: 'wie gaat dit stuk groen onderhouden?' Op de stukken op de Koningsweg waar nu bosjes staan, wordt het nu al niet onderhouden. Het idee om de parkeerplaatsen tussen Waterlinieweg en Kampong op te heffen snap dit niet! Er is nu al een tekort aan parkeerplaatsen, zie alle auto's die op de Rijndijk parkeren. Het zou ook een strop zijn voor het personeel van de omliggende scholen en vele ondernemers, die hier overdag parkeert. Draai de Utrechtse leefbaarheid en economie dus niet de nek om en behoud deze parkeerplaatsen! Mijn suggesties: Investeer s.v.p. in veiligheid! • Weer fietsers van ons troitair door het plaatsen van 'nietjes' • Zorg dat de stoeptegels recht liggen, zodat mensen niet hoeven te struikelen. • Maak de kruising bij de Waterlinieweg overzichtelijk en veilig.	maatregelen, bijvoorbeeld met het plaatsen van fietsparkeernietjes. De stoep wordt opnieuw betegeld zodat deze weer vlak is. De stoep wordt overal minimaal 1,80m breed. Dit is voldoende om met bijvoorbeeld een rolstoel of kinderwagen over de stoep te lopen en andere mensen te passeren. Het groen wordt onderhouden door de gemeente, tenzij bewoners aangeven dit graag zelf te willen doen. De kruising bij de Tamboersdijk krijgt een nieuwe inrichting. Na de herinrichting is er geen apart fietspad meer. Ook komt er een middeneiland, dit maakt het oversteken van de Koningsweg makkelijker. De stad groeit hard. Er is niet genoeg ruimte om het autogebruik mee te laten groeien. Lopen, fietsen en openbaar vervoer nemen minder ruimte in beslag dan de auto. Ook zorgen duurzame vervoermiddelen voor minder geluidsoverlast, minder uitstoot, minder drukte en voor minder ongelukken. Dit is een van de redenen om de Koningsweg een nieuwe inrichting te geven met meer ruimte voor fietsers en voetgangers, waarbij de auto te gast is. Er zijn verschillende manieren om minder auto's in de stad te krijgen. Het invoeren van betaald parkeren en het opheffen van parkeerplaatsen zijn twee manieren. Dit staat toegelicht in Parkeerbeleid fiets en auto gemeente Utrecht. Langs het stedelijke deel van de Koningsweg (tussen de Oosterspoorbaan en de Waterlinieweg) zijn formeel 90 parkeerplaatsen (twee meer dan eerder aangegeven). We gaan uit van parkeervakken van bepaalde afmetingen. Elke auto met de maten van een personenauto moet een parkeervak kunnen gebruiken.
--	--

	• Snoei de oude bomen dusdanig dat er bij storm geen gevaar is • Houdt de stoep breed.	Het kan zo zijn dat er meer auto's geparkeerd worden omdat het bijvoorbeeld kleine auto's zijn, omdat ze dicht op elkaar staan of omdat ze (deels) in een boomvak staan. Naast bovenstaand genoemd beleid hebben we voor het verbeteren van het ontwerp om verschillende redenen parkeerplaatsen opgeheven: • Meer zicht bij kruisingen; • Meer ruimte voor groen; • Plaatsing van ondergrondse afvalcontainers; • Aanpassing maatvoering van parkeerplekken. Van de 90 formele parkeerplaatsen blijven er 74 (vier minder dan eerder aangegeven i.v.m. een ontwerpfout) gehandhaafd verspreid over het stedelijke deel. De bewoners die in het bezit zijn van een parkeervergunning behouden deze. In de toekomst worden wel minder parkeervergunningen verleend. Met een parkeervergunning kunt u in het betreffende rayon parkeren, dit geeft echter geen garantie dat u in de straat of voor uw eigen deur kan parkeren. Langs het landelijke deel van de Koningsweg (tussen de Waterlinieweg en de Laan van Maarschalkerweerd) heffen we alle bestaande parkeerplaatsen op. De bewoners van dit deel kunnen op eigen terrein parkeren. De aanwezige verenigingen, stichtingen en bedrijven beschikken over een eigen parkeerterrein. De huidige parkeerplaatsen langs dit deel van de Koningsweg worden voornamelijk gebruikt door forenzen die vanuit buiten de stad komen en door mensen met een tweede auto. Volgens de huidige planning wordt in 2026 betaald parkeren ingevoerd, dit betekent dat dit gebied minder aantrekkelijk wordt voor forenzen en mensen met een
--	---	---

		tweede auto. Dit zijn de redenen waarom we langs het landelijke deel alle parkeerplaatsen weghalen.
--	--	---

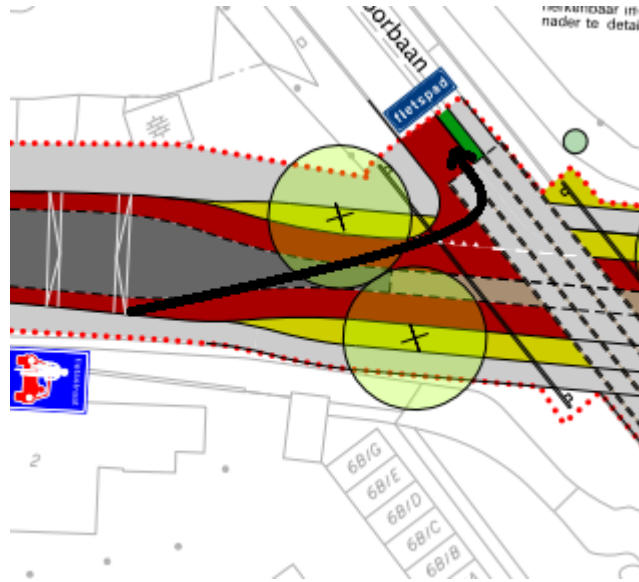
Bereikbaarheid en gebruik

Nummer	Binnengekomen reactie	Antwoord gemeente Utrecht
16.	Hierbij maak ik bezwaar tegen het gemeentelijke voornemen herinrichting koningsweg. 1) Dit is de zoveelste keer dat de koningsweg vebouwd wordt in het belang van enkele burgers ter verbetering van hun woonsituatie ten koste van de rest van de stad. Eerder is er al een 30 km zone ingericht wat leide tot veel extra geluidsoverlast veroorzaakt door loonwerkers die met hun voertuigen met toebehoren over de drempels moeten (Lading in aanhangers). Deze mogen door extra aanpassingen daar nu niet meer rijden want de mensen die een 30 km zone wilden wouden deze overlast niet hebben in hun nieuw aangelegde straat (wel de lusten maar niet de lasten). 2) Deze loonwerkers moeten nu omrijden consequenties extra co2 uitstoot. Super slecht voor het milieu! 3) Daarnaast kost het weer een boel geld dat de Gemeente Utrecht niet heeft en levert het alleen maar voordeel op voor de mensen die daar wonen en dat is misbruik van gemeenschappelijke middelen. 4) Ook zijn er weer plannen om het Janskerkhof te verbouwen alle parkeerplaatsen moeten weg. Weer wordt er geen rekening gehouden met mindervalide die ook graag op één van hun goede dagen naar de plantjes markt willen maar daar ik de toekomst met hun auto niet meer mogen komen. Het zelfde probleem werd gecreëerd bij herinrichting Ledig Erf. Gaat	Er zijn twee belangrijke redenen waarom de Koningsweg opnieuw ingericht wordt: • Langs het stedelijk deel moet het riool vervangen worden, hiervoor moet de straat bijna helemaal open. Dit biedt dus een kans om voor een nieuwe inrichting te kiezen. • Langs het landelijke deel is het huidige fietspad te smal voor het gebruik, dit levert onveilige situaties op. Deze twee redenen bieden ons een kans om de Koningsweg passend te maken binnen het beleid op het gebied van mobiliteit (fietsnetwerk verbeteren) en groen (meer groen in de stad voor toenemend aantal bewoners). De Koningsweg wordt ingericht als fietsstraat met een maximale snelheid van 30km/u. De auto is te gast. Om de snelheid laag te houden komen er drempels. Voor vragen over het project Janskerkhof verwijzen we u graag door naar Janskerkhof: riool vervangen en nieuwe inrichting gemeente Utrecht.

	de gemeente nu ook een ruime euthanasie regeling aanbieden? Als gehandicapte heb je blijkbaar geen rechte meer en moet je constant in bezwaar tegen dit soort ondoordachte plannen. Houd hier mee op! In het vertrouwen u met vorenstaande naar behoren te hebben geïnformeerd verneem ik van u voor 1 november 2024.	
17.	De riolering is nog 15 jaar in orde en fietsers help je echt niet met een breder fietspad (men vind de maliesingel nu een ramp om maar wat te noemen). Fietsers meer ruimte op 'kleur van de weg' geven is geen oplossing. Drempels zijn noodzakelijk voor de snelheid. Bomen rooien is echt zonde van de historische bomen. Tevens is de afsluiting niet handig voor sluipverkeer. Hoe zorg je ervoor dat men kan parkeren? Zonder Lodewijk Napoleonplantsoen te overbelasten? Wij parkeren altijd voor de deur, dat wil ik graag behouden (kranenburgerweg). En geluidsoverlast... stof... nee, geen goed idee. En dan is alles af en dan komen de zware machines voor de sloop-nieuwbouw langs en maken alles stuk voor de gevangenis /tbs. Ik wil graag dat jullie dit plan helemaal uitkleden tot minimaal inzet en de mooie weg behouden waar net nieuwe parkeervakken zijn gemaakt.	De riolering onder het stedelijk deel van de Koningsweg is aan vervanging toe. Om het riool te vervangen moet bijna de hele weg open. Dit biedt ons een kans om de weg opnieuw in te richten. Met de herinrichting van de Koningsweg wordt dit een minder aantrekkelijke route voor doorgaand autoverkeer. Het wordt een fietsstraat. Ook komen er drempels. Deze nieuwe inrichting past binnen het mobiliteitsbeleid van de gemeente. De platanen blijven behouden, enkele andere bomen worden gekapt.
18.	Gisteren kregen we bericht dat de IPvE FO gepubliceerd is voor de herontwikkeling van de Koningsweg, we hebben de plannen bekeken en we hebben een aantal opmerkingen over het ontwerp, graag daarop jullie reactie: - Zoals je weet zijn wij blij met de keuze van de gemeente om geen parkeerplekken voor onze deur te realiseren. We zijn blij met meer groen voor de deur. - Over de parkeerdruk in algemene zin maken we ons niet zoveel zorgen, wel op specifieke momenten zoals tijdens FC Utrecht wedstrijden in het bijzonder. Nu is het al moeilijk om een plek te vinden tijdens wedstrijden en	Fijn dat jullie blij zijn met het extra groen voor de deur in plaats van parkeerplekken. In de volgende ontwerpfase onderzoeken we of we gebruik kunnen maken van andere parkeerrayons in de buurt. De vakken met lijnen en driehoeken zijn inderdaad drempels, dit is een foutje in de legenda, dit passen we aan. In de volgende ontwerpfase bepalen we de exacte ligging van de drempels.

dat zal verergeren in de nieuwe plannen. Omdat wij een klein parkeergebied hebben, vrees ik dat er momenten zullen zijn dat er echt geen plek meer te vinden is in ons rayon. Ik zou dan niet goed weten wat ik met onze auto moet doen in zo'n geval. Dit kan opgelost worden door bewoners gebruik te laten maken van naastgelegen rayons, rayons samen te voegen of te laten overlappen, of afspraken te maken met FC Utrecht. - In de legenda staan verkeersdrempels gemarkeerd met een grijs vak, die zien we niet terug in de huidige plannen. Wel zien we vakken met witte lijnen en driehoeken. Zijn dat verkeersdrempels? Als de verkeersdrempels komen te vervallen, dan maken we ons daar ernstige zorgen om. Ook op rood asfalt zal te hard gereden worden, zoals nu al het geval is. - De talud voor ons huis is nu verhard en wordt volgens de plannen vervangen met groen. Op zichzelf staan wij positief tegenover vergroening, maar de talud wordt veel gebruikt door de bewoners om bij de voordeur te komen. Het zou daarom fijn zijn als er een extra trap gemaakt wordt ergens halverwege de talud. - De bestaande trap aan de westkant van de talud die gehandhaafd wordt in de tekening in het ontwerp is instabiel op plaatsen en moet gerepareerd worden. - De haaiantanden op het fietspad van het Oosterspoorbaanpark dat aansluit op de overgang bij de Gansstraat/Koningsweg lopen nu tot aan de speciale verharding van het park. Het is belangrijk om de belijning heel helder te maken, zodat fietsers weten dat ze voorrang moeten geven. Er gebeuren daar veel bijna-ongelukken. - De projectgrens ter hoogte van Koningsweg #17 en #19 klopt niet vergeleken met de kadastrale kaart, is dat de bedoeling? - Er staan nu fietsparkeerplekken gepland voor de oprit van Koningsweg #19 - In het gebouw waar de Trek winkel in zit, is ook een uitrit. Daar hebben jullie nu een groenvak en twee parkeerplekken gepland. Is dat de bedoeling?	We maken binnenkort graag een afspraak om onze ideeën over het talud te bespreken met de bewoners. De kruising met de Oosterspoorbaan wordt in de volgende ontwerpfase verder uitgewerkt, daarbij kijken we ook naar de belijning en hoe we fietsers kunnen sturen. We passen een middeneiland toe, deze wordt echter niet verhoogd. Wel kunnen fietsers het middeneiland gebruiken om in twee keer over te steken. De projectgrenzen worden in de volgende ontwerpfase gecontroleerd met de dan geldende kadastrale grenzen. De inrit en de fietsparkeerplekken voor Koningsweg 19 passen we aan, dit is een foutje. Ook kijken we naar de situatie voor de Trek winkel. Dank voor de opmerkingen hierover. Andere inritten worden verder gecontroleerd in het volgende ontwerp.
---	--

- Veel fietsers die vanaf de gansstraat het fietspad van het oosterspoorbaanpark op willen, nemen een shortcut (zie zwarte pijl in tekening hieronder). Door het verhoogde deel tussen de twee fietspaden te verlengen richting de gansstraat, is dat probleem wellicht op te lossen.



19.

Dank voor de informatie en heb de tekeningen goed kunnen bestuderen en naar aanleiding daarvan heb ik toch nog wat opmerkingen c.q. vragen. Vragen die deels haar grond vinden in de bereikbaarheid van ons bedrijf maar ook in de veiligheid van met name fietsers.

Met betrekking tot mijn opmerkingen ben ik uitgegaan van de volgende cijfers:

- Rijbaan is 5.80 breed met een daadwerkelijke rijloper (dus waar voertuigen op rijden) van 5.00 meter.

- Een vrachtwagen breedte van 2.55 meter (excl. spiegels). Als 2 vrachtwagens elkaar passeren dan komt dat neer op $2 \times 2.55 = 5.10$ meter

De Koningsweg wordt een fietsstraat waar de auto te gast is. De straat wordt ingericht als een erftoegangsweg. Doordat de weg smaller wordt moet het snelle (auto)verkeer, zich aanpassen aan het langzamere (fiets)verkeer. Hierdoor wordt de weg veiliger voor fietsers en minder aantrekkelijk voor doorgaand autoverkeer. Voor zowel het stedelijk als het landelijke deel geldt een maximale snelheid van 30km/u.

De breedte van 5,80m (conform CROW normen [CROW | Kennisplatform CROW | Home](#)) is juist gekozen om het

hetgeen meer benodigde ruimte impliceert dan de rijloper van 5 meter breed. Maar dat zal nog wel kunnen want de totale rijbaanbreedte is 5,8 meter. Als we dat als uitgangspunt nemen dan blijft er nog een 'spelingsruimte' over van: $5,8 - 5,1 = 0,7$ meter waarbij nog geen rekening is gehouden met uitstekende spiegels. Deze 70 centimeter moet vervolgens verdeeld worden over de linker-, rechterzijde en het middendeel van de 2 elkaar passerende vrachtwagens. Per deel komt dat dus neer op een ruimte van ca 23 centimeter. Let wel, als er dus een fietser rijdt – waarvan ik veronderstel dat deze minimaal 50 tot 80 cm breed is – dan gaat dat echt tot problemen leiden en dus tot gevaarlijke situaties. Situaties die we echt moeten vermijden. In onderstaande foto heb ik de vrachtwagen één op één gekopieerd en naast de reeds bestaande vrachtwagen geplaatst. Als de door de gemeente gebruikte verbeelding (van de vrachtwagen) juist is dan zie je dat het echt gaat wringen. Op onderstaande afbeelding is te zien dat de vrachtwagen aan de linkerzijde de rabatsrook van 40 centimeter volledig dient te gebruiken en daar zelfs nog overheen gaat met één bandbreedte. Een ander punt van aandacht is dat men er van uitgaat dat iedereen heel netjes in de parkeervakken parkeert. Een feit is evenwel dat dit niet het geval is hetgeen mag blijken uit onderstaande foto's. Het is dus niet ongewoon dat automobilisten 'iets over de rand' parkeren en dat doet de beschikbare ruimte tussen en naast de 2 hierboven bedoelde vrachtwagens wel geweld aan. Ook dit heb ik geprobeerd te verbeelden waarbij ik verwijs naar onderstaande afbeelding. De verbeelding laat zien dat het eigenlijk niet kan, dat er geen 2 vrachtwagens over de Koningsweg kunnen rijden als er auto's over de rand van de stoep geparkeerd staan. De conclusie lijkt dan ook te zijn dat de voorgestelde uitwerking gaat leiden tot problemen. Problemen die ontstaan als er 2 vrachtwagens op de Koningsweg rijden waarbij de problemen nog extremer worden indien automobilisten te ruim geparkeerd staan. Het laat zich raden dat dit tot zeer gevaarlijke situaties (voor fietsers) kan leiden en dus doet zich de vraag voor	eventueel tegemoetkomende vrachtverkeer te faciliteren. Daarbij komt dat: • De volledige rijbaanbreedte van 5,80m mag worden gebruikt waarbij rekening is gehouden met spiegels. De spiegels aan de groen/parkeerzijde 'hangen hierboven'; • Het percentage zeer zwaar vrachtverkeer laag is (dat wil niet zeggen dat men elkaar niet op enig moment kan tegenkomen maar de kans is klein); • De rijsnelheid op dat moment is laag/moet laag zijn; • De (vracht)auto blijft in principe achter de fietser en geeft de fietser de ruimte en wacht op een geschikt moment om een beweging te maken. Uiteraard een interactie tussen de verschillende verkeersdeelnemers; • De parkeerplaatsen langs de fietsstraat zijn 2,20m breed, exclusief uitstapstrook. Dit betreft een ruime maat zodat er voldoende ruimte is tussen de rijbaan en de geparkeerde auto's. We gaan graag nog een keer met u in gesprek over de herinrichting van de Koningsweg.
--	--

	of de voorgestelde aanpassing op een deel van de Koningsweg wel zo verstandig is. Ik ben geen verkeerskundige, maar met hetgeen ik nu weet lijkt het mij heel verstandig om dit voorstel nog eens onder de figuurlijke loop te nemen waarbij mijn gedachte zou zijn om voor nu geen aanpassingen te doen aan het huidige wegedeel tot aan de inrit van Intratuin, dit ter voorkoming van veel 'ellende'. Het spreekt voor zich dat ik mijn visie graag nog een keer nader – mondeling – wil toelichten.	
20.	Het plan om de automobilist als gast te laten zijn op de Koningsweg, verontrust ons, want dan wordt het nog drukker met gemotoriseerd verkeer in andere straten. Bijvoorbeeld in de Lodewijk Napoleonplantsoen waar wij woonachtig zijn. Het is nu al uitkijken met oversteken en er is al een kat aangereden. Meer groen en een vernieuwd riool zijn goede plannen, maar een fietsstraat en automobilisten die een andere route moeten nemen of andere weggebruikers in het gedrang brengen, lijkt ons geen goed idee! We hopen dat we zo duidelijk kunnen maken, dat het voor iedereen al te druk is en dat fietsers en andere weggebruikers niet nog meer in het gedrang komen! Dit is echt een heel belangrijk aandachtspunt en we hopen dat jullie het kunnen meenemen in de plannen. We verwachten dat meer bewoners hiervoor vrezen.	De Koningsweg wordt een fietsstraat waarbij de auto te gast is. De Koningsweg zal hierdoor minder aantrekkelijk worden voor doorgaand verkeer. Het betekent niet dat we de Koningsweg afsluiten: het zal nog steeds mogelijk zijn om de Koningsweg te gebruiken voor bewoners en bezoekers. Met de keuze voor een fietsstraat kiezen we ervoor om de fietser meer ruimte te geven ten opzichte van het autoverkeer. Sneller verkeer moet zich aanpassen aan de snelheid van fietsverkeer.
21.	Ik woon aan de Koningsweg en reageer even op het Wijkbericht. Algemene indruk: mooi Functioneel ontwerp.	Bedankt voor het compliment. De Koningsweg wordt een fietsstraat waarbij de auto te gast is. Hierdoor zal het autoverkeer op de Koningsweg afnemen. We brengen minder parkeerplaatsen terug in het ontwerp, dit past binnen het Utrechtse mobiliteits- en parkeerbeleid. Er zullen nog steeds mogelijkheden zijn

	Enige zorg die zelf ik heb is de beschikbaarheid van parkeerplaatsen in de nieuwe situatie. Zelf rijd ik elektrisch, maar ik denk ook aan bezoekers/buren die (nog) niet elektrisch rijden. Ook heb ik wat vraag-tekens bij het zwaardere verkeer.... meerdere keren per week lost er b.v. een trailer een x-aantal auto's bij Vitesse Autorent. Deze vrachtwagen (en ook de leverancier van de houtfabriek Koningsweg 2 (?) lost hier hout. Ze doen dit nu op de weg. Dat ziet er nu al vaak gevaarlijk uit - maar weet niet of dat nog goed veilig mogelijk is als de weg smaller wordt.	voor bewoners en bezoekers om de auto te parkeren, al zal dit soms iets verder lopen zijn. Minder parkeerplaatsen betekent dat er ruimte vrij komt voor bijvoorbeeld groen. Wij zijn in gesprek met de bedrijven die gebruik maken van de Koningsweg om hun bewegingen in kaart te brengen en nemen dit mee in de volgende ontwerpfase.
22.	Wij wonen aan de Koningsweg en hebben het plan doorgenomen. Mooi dat de gemeente aandacht heeft voor het vernieuwen van de straat en de rioleringen. Wij hebben nog wel een aantal praktische punten waar wij als bewoner onze twijfels/vragen over hebben. Het aantal parkeerplaatsen is nu vaak al een probleem. Als je laat thuis komt ben je al aan het zoeken, dus als deze nog minder worden dan gaat dit een groter probleem worden. Vaak is er bij de oplaadplekken voor elektrische autos nog wel plek, dus deze meer toevoegen zorgt alleen maar voor een groter parkeerprobleem. Tevens hadden wij begrepen van burenen dat het werkelijk aantal parkeerplekken nog minder wordt dan omschreven, omdat wij nu parkeerstroken hebben langs de weg, waar meer autos kunnen staan dan nu theoretisch berekend is. Ook het weghalen van de parkplaatsen richting de sportvelden zal hier een negatief effect op hebben. Graag zouden wij zien dat dit heroverwogen wordt De breedte van de straat van de waterlinieweg tot de intratuin zal voor verkeersopstoppen zorgen aangezien hier nu al heel vaak files staan door autos of vrachtwagens die naar de intratuin moeten. En fietsers slalommen en gaan over de stoep. Dit gaat dan alleen maar gevaarlijker worden voor de fietsers en mensen die op de stoep lopen. En hoe wordt er omgegaan met verkeer dat uit Bunnik komt? Er zijn nu veel	Bedankt voor het compliment. De stad groeit hard. Er is niet genoeg ruimte om het autogebruik mee te laten groeien. Lopen, fietsen en openbaar vervoer nemen minder ruimte in beslag dan de auto. Ook zorgen duurzame vervoermiddelen voor minder geluidsoverlast, minder uitstoot, minder drukte en voor minder ongelukken. Dit is een van de redenen om de Koningsweg een nieuwe inrichting te geven met meer ruimte voor fietsers en voetgangers, waarbij de auto te gast is. Er zijn verschillende manieren om minder auto's in de stad te krijgen. Het invoeren van betaald parkeren en het opheffen van parkeerplaatsen zijn twee manieren. Dit staat toegelicht in Parkeerbeleid fiets en auto gemeente Utrecht. Langs het stedelijke deel van de Koningsweg (tussen de Oosterspoorbaan en de Waterlinieweg) zijn formeel 90 parkeerplaatsen (twee meer dan eerder aangegeven). We gaan uit van parkeervakken van bepaalde afmetingen. Elke auto met de maten van een personenauto moet een parkeervak kunnen gebruiken. Het kan zo zijn dat er meer auto's geparkeerd worden

	autos die via onze straat gaan ipv via de rubenslaan. Tevens wordt er, ondanks dat het een 30km weg is, vaak hard gereden door de straat (tussen de drempels). Hoe is dit ontmoedigen nu meegenomen?	omdat het bijvoorbeeld kleine auto's zijn, omdat ze dicht op elkaar staan of omdat ze (deels) in een boomvak staan. Naast bovenstaand genoemd beleid hebben we voor het verbeteren van het ontwerp om verschillende redenen parkeerplaatsen opgeheven: • Meer zicht bij kruisingen; • Meer ruimte voor groen; • Plaatsing van ondergrondse afvalcontainers; • Aanpassing maatvoering van parkeerplekken. Van de 90 formele parkeerplaatsen blijven er 74 (vier minder dan eerder aangegeven i.v.m. een ontwerpfout) gehandhaafd verspreid over het stedelijke deel. De bewoners die in het bezit zijn van een parkeervergunning behouden deze. In de toekomst worden wel minder parkeervergunningen verleend. Met een parkeervergunning kunt u in het betreffende rayon parkeren, dit geeft echter geen garantie dat u in de straat of voor uw eigen deur kan parkeren. Langs het landelijke deel van de Koningsweg (tussen de Waterlinieweg en de Laan van Maarschalkerweerd) heffen we alle bestaande parkeerplaatsen op. De bewoners van dit deel kunnen op eigen terrein parkeren. De aanwezige verenigingen, stichtingen en bedrijven beschikken over een eigen parkeerterrein. De huidige parkeerplaatsen langs dit deel van de Koningsweg worden voornamelijk gebruikt door forenzen die vanuit buiten de stad komen en door mensen met een tweede auto. Volgens de huidige planning wordt in 2026 betaald parkeren ingevoerd, dit betekent dat dit gebied minder aantrekkelijk wordt voor forenzen en mensen met een
--	--	--

		tweede auto. Dit zijn de redenen waarom we langs het landelijke deel alle parkeerplaatsen weghalen. Wat betreft het aantal laadpalen, dit groeit mee met de groei van het aantal elektrische auto's. Uiteraard kan het zo zijn dat de groei niet helemaal gelijk oploopt. De Koningsweg wordt een fietsstraat waar de auto te gast is. De straat wordt ingericht als een erftoegangsweg. Doordat de weg smaller wordt moet het snelle verkeer, auto- en vrachtverkeer, zich aanpassen aan het langzamere (fiets)verkeer. Ook komen er weer drempels. Hierdoor wordt de weg veiliger voor fietsers en minder aantrekkelijk voor doorgaand autoverkeer. Voor zowel het stedelijk als het landelijke deel geldt een maximale snelheid van 30km/u. Deze maatregelen zorgen er voor dat de Koningsweg minder aantrekkelijk wordt voor doorgaand autoverkeer en deze eerder gebruik zullen maken van de Rubenslaan. Nabij de Intratuin wordt de weg breder, namelijk 5,80m i.p.v. 4,80m. Hiermee houden we rekening met het vrachtverkeer dat nodig is voor de Intratuin. Dit zal echter niet voorkomen dat er nooit meer een opstopping ontstaat. We willen echter niet een hele weg breed houden voor één winkel die af en toe met vrachtwagens bevoorraad wordt. We zijn bekend met fietsers op de stoep rondom de Intratuin, vanaf het viaduct uit Lunetten. We verwachten dat dit minder wordt omdat de kruising bij het viaduct van de Waterlinieweg en de Tamboersdijk na de herinrichting beter wordt. Na de herinrichting evalueren we dit, mocht het nodig zijn dan nemen we alsnog maatregelen, bijvoorbeeld met het plaatsen van fietsparkeernietjes.
--	--	--

Parkeren

Nummer	Binnengekomen reactie	Antwoord gemeente Utrecht
23.	Nu hebben we de plannen voor de herinrichting van de Koningsweg bekeken. En het lijkt er op dat er veel parkeerplaatsen gaan verdwijnen. Voor veel patiënten is dat geen groot probleem, zij kunnen best elders parkeren een en stukje lopen. Maar er is ook een deel van de patiënten die op hoge leeftijd zijn, of anderszins beperkt in hun mobiliteit. Zij parkeren nu bij ons voor de deur (betaald). Omdat veel mensen die in deze straat wonen overdag naar hun werk zijn, zijn er altijd wel parkeerplekken vrij. Onze zorg gaat dus uit naar deze patiëntengroep, voor wie meer dan 50 m lopen niet mogelijk is. Wij willen vanzelfsprekend ook voor deze patiënten bereikbaar blijven. Kunt u aangeven of er bij ons voor de deur parkeervakken blijven. En zo niet, hoe kan er dan de mogelijkheid worden geboden voor deze patiënten om ons te bereiken?	Dat kunnen we zeker. Er blijven gewoon parkeerplaatsen voor de deur bestaan in het stedelijk deel van de Koningsweg (waar jullie zitten). Deze worden alleen anders ingedeeld.
24.	In uw stukken lezen wij 'minder parkeren, voornamelijk op deel Waterlinieweg - Laan van Maarschalkerweerd'. Daarnaast staat bij de uitleg van de nieuwe situatie: Tussen de waterlinieweg en de trambaan komen geen parkeerplaatsen terug. Onze vraag/zorg: Onze scouting heeft bij elkaar ca 250 leden en stafleden en de BSO verleent diensten aan een groot aantal kinderen. Regelmatig worden onze leden en zeker de kinderen van de BSO door hun ouders gebracht en gehaald met de auto. Zij gebruiken daar de parkeerplaatsen voor aan de Koningsweg (rond onze ingang). Deze parkeeracties zijn over het algemeen kort, om kinderen af te zetten en soms om kampeerspullen uit te laden. Maar zijn essentieel om	Langs het landelijke deel van de Koningsweg (tussen de Waterlinieweg en de Laan van Maarschalkerweerd) heffen we alle bestaande parkeerplaatsen inderdaad op. De bewoners van dit deel kunnen op eigen terrein parkeren. De aanwezige verenigingen, stichtingen en bedrijven beschikken over een eigen parkeerterrein. De huidige parkeerplaatsen langs dit deel van de Koningsweg worden voornamelijk gebruikt door forenzen die vanuit buiten de stad komen en door mensen met een tweede auto. Volgens de huidige planning wordt in 2026 betaald parkeren ingevoerd, dit betekent dat dit gebied minder aantrekkelijk wordt voor

	onze activiteiten te kunnen voortzetten. Onze vragen: • Hoe kunt u onze zorg dragen dat we onze scoutingactiviteiten kunnen voorzetten m.n. m.b.t. de bereikbaarheid van vele halers en brengers? - o Kunt u ons bv 10 parkeerplekken rond onze ingang garanderen om te voorzien in de behoefte aan korte parkeeracties? - o Indien deze korte parkeerplekken vol zijn door andere parkeerders, wat zijn dan de alternatieven? • Hoe kan onze locatie ook bereikbaar blijven voor bus en vrachtwagen, ivm met een regelmatig kamp en het daarbij horende laden en lossen.	forenzen en mensen met een tweede auto. Het past binnen het Utrechtse beleid om de stad aantrekkelijker te maken voor fietsers/voetgangers en openbaar vervoer en minder aantrekkelijk voor auto's. Dit zijn de redenen waarom we langs het landelijke deel alle parkeerplaatsen weghalen. Wij hebben overleg gehad met collega's van project Lunettenpark over uw vragen. Hieruit hebben we begrepen dat de scouting op dit moment circa 10 eigen parkeerplaatsen heeft. In het ontwerptraject met projectteam Lunettenpark zal worden bekeken op welke manier bijvoorbeeld het laden- en lossen, mindervalideplek, onderhoudsvoertuig vanuit gebruik moet worden meegenomen. Uiteraard moedigen we het aan dat kinderen zoveel als mogelijk met de fiets gebracht en gehaald worden. Wanneer dit niet mogelijk is stellen we voor om de eigen parkeerplaatsen te gebruiken. In de omgeving zijn verschillende parkeerplaatsen op de sportparken. Deze parkeerplaatsen kunnen gebruikt worden voor bijvoorbeeld het vertrek naar kamplocaties met bussen en vrachtwagens.
25.	Bij FC Utrecht leven de onderstaande punten bij het huidige concept van de herinrichting van Koningsweg; - In algemene zin hecht FC Utrecht veel waarde aan de ontwikkeling van het gebied Galgenwaard/Zoudenbalch. De herinrichting van de Koningsweg draagt in onze ogen bij aan de ontwikkeling van het gebied onder andere op het gebied van vergroenen. Het autoluwe karakter van de herinrichting kan spanning geven in verband met de bereikbaarheid van medewerkers, jeugdspelers en supporters. FC Utrecht herbergt spelers en medewerkers uit niet alleen Utrecht, maar zeker ook van buiten de stad en de provincie. De auto is en blijft voor hen zeer waarschijnlijk het meest aangewezen vervoersmiddel.	In het ontwerp van de Koningsweg gaan we uit van bestaande ingangen van de sportcomplexen Zoudenbalch en Koningsweg. Het eventueel verplaatsen van de ingangen is geen onderdeel van het project. Eventuele drukte op de fietsstraat zal naar verwachting beperkte overlast opleveren omdat het niet doordeweeks tijdens de spits is en het van beperkte duur is. Zoals u al aangeeft wordt volgens de huidige planning in 2026 betaald parkeren in het gebied ingevoerd. Hierdoor zal de parkeerdruk lager worden,

	- In de huidige situatie bevinden de in/uitritten van sportcomplex Zoudenbalch en sportcomplex Koningsweg zich bijna tegenover elkaar. Dat zorgt in de praktijk voor veel (stilstaand) verkeer, zeker op wedstrijddagen. Conflicteert die drukte niet met de realisatie van een fietsstraat? Het is wellicht wenselijk om te kijken naar de locaties van beiden in/uitritten om verkeer in de fietsstraat te beperken. De vraag is ook in welke mate de beoogde sportboulevard juist wel of niet conflicteren met in- en uitrijdende auto's. - Wat betekent het weghalen van de parkeerplaatsen aan de Koningsweg voor de bezetting en capaciteit van de parkeerplaatsen van sportcomplex Zoudenbalch? Zijn daar ideeën voor vanuit de gemeente, mocht de capaciteit op sportcomplex Zoudenbalch overbelast worden? Ook rekening houdend met het gefaseerd invoeren van betaald parkeren. In de toekomst zal er meer capaciteit ontstaan rondom stadion Galgenwaard, maar welke tussentijdse oplossingen zijn er te vinden tot die tijd? - Voor officiële wedstrijden van FC Utrecht is het van belang dat er een (of meerdere) bus(sen) kunnen laden en lossen voor supporters van het uit spelende team bij de kleinere ingang aan de achterkant. Momenteel gebeurt dat vanaf de weg. Hoe gaat zich dat verhouden ten opzichte van de (versmalde) fietsstraat in de nieuwe situatie? Wellicht dat daar een uitrit gecreëerd kan worden, wat past binnen het huidige onopvallende beeld dat wenselijk is volgens het concept.	voornamelijk omdat er minder vreemdparkeerders zijn, zoals forenzen en mensen met een tweede (vakantie)auto. Bij evenementen kan er onderling tussen de sportparken worden afgestemd over het gebruik van parkeerplaatsen. Na de herinrichting van de Koningsweg is het niet mogelijk om bij de kleine ingang bussen te laten laden en lossen. Is het mogelijk om dit via de andere inrit naar Zoudenbalch te doen? Indien gewenst gaan we graag nog met u in gesprek over de herinrichting van de Koningsweg.
26.	Ik wil hierbij bezwaar maken tegen het plan van de gemeente om parkeerplaatsen langs de Koningsweg te schrappen in het kader van de herinrichting van de straat. Uit eigen telling blijkt dat er aanzienlijk meer parkeerplaatsen zullen verdwijnen dan de gemeente aangeeft. Waar de gemeente spreekt over het verlies van 10 parkeerplaatsen tussen de Oosterspoorbaan en de Waterlinieweg (88 huidige plaatsen naar 78 nieuwe), kom ik uit op een verlies van maar liefst 21 volwaardige parkeerplaatsen. Momenteel zijn er 99 functionele parkeerplaatsen aanwezig, die in de nieuwe situatie worden gereduceerd tot slechts 78, waarvan 8 ook nog eens gereserveerd zullen zijn voor elektrische voertuigen.	De stad groeit hard. Er is niet genoeg ruimte om het autogebruik mee te laten groeien. Lopen, fietsen en openbaar vervoer nemen minder ruimte in beslag dan de auto. Ook zorgen duurzame vervoermiddelen voor minder geluidsoverlast, minder uitstoot, minder drukte en voor minder ongelukken. Dit is een van de redenen om de Koningsweg een nieuwe inrichting te geven met meer ruimte voor fietsers en voetgangers, waarbij de auto te gast is. Er zijn verschillende manieren om minder auto's in de stad te krijgen. Het invoeren van betaald parkeren en het opheffen van parkeerplaatsen zijn twee manieren.

Het daadwerkelijke verlies van 21 parkeerplaatsen (+8 voor EV-laadplaatsen) zal de parkeersituatie in de wijk ernstig verslechteren. In de huidige situatie is het al moeilijk om een parkeerplek te vinden, en met dit grote verlies aan plaatsen zal het probleem alleen maar verergeren, vooral omdat er in de zijstraten weinig tot geen extra ruimte beschikbaar is. Naast de eerdergenoemde mogelijke oplossingen, zoals het haaks parkeren tegenover TREK (gedeeltelijk) te behouden en de boomspiegels aan de zuidzijde van de Koningsweg (huisnummers 53 t/m 133) niet tot aan de weg te laten doorlopen, wil ik graag nog een extra optie aandragen. Er is namelijk ook ruimte voor het creëren van extra parkeerplaatsen voor het viaduct op de kruising van de Koningsweg met de Tamboersdijk, naast het afgebakende hondenveldje. Dit zou een waardevolle toevoeging kunnen zijn om het verlies aan parkeerplaatsen enigszins te compenseren. Ik hoop dat u mijn bezwaren en suggesties in overweging wilt nemen en het plan zult aanpassen, zodat het verlies aan parkeerplaatsen beperkt blijft.	Dit staat toegelicht in Parkeerbeleid fiets en auto gemeente Utrecht. Langs het stedelijke deel van de Koningsweg (tussen de Oosterspoorbaan en de Waterlinieweg) zijn formeel 90 parkeerplaatsen (twee meer dan eerder aangegeven). We gaan uit van parkeervakken van bepaalde afmetingen. Elke auto met de maten van een personenauto moet een parkeervak kunnen gebruiken. Het kan zo zijn dat er meer auto's geparkeerd worden omdat het bijvoorbeeld kleine auto's zijn, omdat ze dicht op elkaar staan of omdat ze (deels) in een boomvak staan. De telling die jullie als bewoners hebben gedaan is aan de krappe kant, maar wel mogelijk. Naast bovenstaand genoemd beleid hebben we voor het verbeteren van het ontwerp om verschillende redenen parkeerplaatsen opgeheven: • Meer zicht bij kruisingen; • Meer ruimte voor groen; • Plaatsing van ondergrondse afvalcontainers; • Aanpassing maatvoering van parkeerplekken. Van de 90 formele parkeerplaatsen blijven er 74 (vier minder dan eerder aangegeven i.v.m. een ontwerpfout) gehandhaafd verspreid over het stedelijke deel. We hebben een parkeeronderzoek gedaan en daaruit blijkt dat het binnen het parkeerrayon mogelijk is om 16 parkeerplaatsen op te heffen. Dit betekent dat er genoeg parkeerplekken overblijven voor vergunninghouders en bezoekers. Wanneer we de 9 informele parkeerplaatsen meetellen, is dit ook nog mogelijk.
--	---

		De bewoners die in het bezit zijn van een parkeervergunning behouden deze. In de toekomst worden wel minder parkeervergunningen verleend. Met een parkeervergunning kunt u in het betreffende rayon parkeren, dit geeft echter geen garantie dat u in de straat of voor uw eigen deur kan parkeren. Langs het landelijke deel van de Koningsweg (tussen de Waterlinieweg en de Laan van Maarschalkerweerd) heffen we alle bestaande parkeerplaatsen op. De bewoners van dit deel kunnen op eigen terrein parkeren. De aanwezige verenigingen, stichtingen en bedrijven beschikken over een eigen parkeerterrein. De huidige parkeerplaatsen langs dit deel van de Koningsweg worden voornamelijk gebruikt door forenzen die vanuit buiten de stad komen en door mensen met een tweede auto. Volgens de huidige planning wordt in 2026 betaald parkeren ingevoerd, dit betekent dat dit gebied minder aantrekkelijk wordt voor forenzen en mensen met een tweede auto. Dit zijn de redenen waarom we langs het landelijke deel alle parkeerplaatsen weghalen.
27.	Ik wil hierbij bezwaar maken tegen het plan van de gemeente om parkeerplaatsen langs de Koningsweg te schrappen in het kader van de herinrichting van de straat. Uit eigen telling blijkt dat er aanzienlijk meer parkeerplaatsen zullen verdwijnen dan de gemeente aangeeft. Waar de gemeente spreekt over het verlies van 10 parkeerplaatsen tussen de Oosterspoorbaan en de Waterlinieweg (88 huidige plaatsen naar 78 nieuwe), kom ik uit op een verlies van maar liefst 21 volwaardige parkeerplaatsen. Momenteel zijn er 99 functionele parkeerplaatsen aanwezig, die in de nieuwe situatie worden gereduceerd tot	De stad groeit hard. Er is niet genoeg ruimte om het autogebruik mee te laten groeien. Lopen, fietsen en openbaar vervoer nemen minder ruimte in beslag dan de auto. Ook zorgen duurzame vervoermiddelen voor minder geluidsoverlast, minder uitstoot, minder drukte en voor minder ongelukken. Dit is een van de redenen om de Koningsweg een nieuwe inrichting te geven met meer ruimte voor fietsers en voetgangers, waarbij de auto te gast is. Er zijn verschillende manieren om minder auto's in de stad te krijgen. Het invoeren van betaald parkeren en

slechts 78, waarvan 8 ook nog eens gereserveerd zullen zijn voor elektrische voertuigen. Het daadwerkelijke verlies van 21 parkeerplaatsen (+8 voor EV-laadplaatsen) zal de parkeersituatie in de wijk ernstig verslechteren. In de huidige situatie is het al moeilijk om een parkeerplek te vinden, en met dit grote verlies aan plaatsen zal het probleem alleen maar verergeren, vooral omdat er in de zijstraten weinig tot geen extra ruimte beschikbaar is. Naast de eerdergenoemde mogelijke oplossingen, zoals het haaks parkeren tegenover TREK (gedeeltelijk) te behouden en de boomspiegels aan de zuidzijde van de Koningsweg (huisnummers 53 t/m 133) niet tot aan de weg te laten doorlopen, wil ik graag nog een extra optie aandragen. Er is namelijk ook ruimte voor het creëren van extra parkeerplaatsen voor het viaduct op de kruising van de Koningsweg met de Tamboersdijk, naast het afgebakende hondenveldje. Dit zou een waardevolle toevoeging kunnen zijn om het verlies aan parkeerplaatsen enigszins te compenseren. Ik hoop dat u mijn bezwaren en suggesties in overweging wilt nemen en het plan zult aanpassen, zodat het verlies aan parkeerplaatsen beperkt blijft.	het opheffen van parkeerplaatsen zijn twee manieren. Dit staat toegelicht in Parkeerbeleid fiets en auto gemeente Utrecht. Langs het stedelijke deel van de Koningsweg (tussen de Oosterspoorbaan en de Waterlinieweg) zijn formeel 90 parkeerplaatsen (twee meer dan eerder aangegeven). We gaan uit van parkeervakken van bepaalde afmetingen. Elke auto met de maten van een personenauto moet een parkeervak kunnen gebruiken. Het kan zo zijn dat er meer auto's geparkeerd worden omdat het bijvoorbeeld kleine auto's zijn, omdat ze dicht op elkaar staan of omdat ze (deels) in een boomvak staan. De telling die jullie als bewoners hebben gedaan is aan de krappe kant, maar wel mogelijk. Naast bovenstaand genoemd beleid hebben we voor het verbeteren van het ontwerp om verschillende redenen parkeerplaatsen opgeheven: • Meer zicht bij kruisingen; • Meer ruimte voor groen; • Plaatsing van ondergrondse afvalcontainers; • Aanpassing maatvoering van parkeerplekken. Van de 90 formele parkeerplaatsen blijven er 74 (vier minder dan eerder aangegeven i.v.m. een ontwerpfout) gehandhaafd verspreid over het stedelijke deel. We hebben een parkeeronderzoek gedaan en daaruit blijkt dat het binnen het parkeerrayon mogelijk is om 16 parkeerplaatsen op te heffen. Dit betekent dat er genoeg parkeerplekken overblijven voor vergunninghouders en bezoekers.
--	--

		Wanneer we de 9 informele parkeerplaatsen meetellen, is dit ook nog mogelijk. De bewoners die in het bezit zijn van een parkeervergunning behouden deze. In de toekomst worden wel minder parkeervergunningen verleend. Met een parkeervergunning kunt u in het betreffende rayon parkeren, dit geeft echter geen garantie dat u in de straat of voor uw eigen deur kan parkeren. Langs het landelijke deel van de Koningsweg (tussen de Waterlinieweg en de Laan van Maarschalkerweerd) heffen we alle bestaande parkeerplaatsen op. De bewoners van dit deel kunnen op eigen terrein parkeren. De aanwezige verenigingen, stichtingen en bedrijven beschikken over een eigen parkeerterrein. De huidige parkeerplaatsen langs dit deel van de Koningsweg worden voornamelijk gebruikt door forenzen die vanuit buiten de stad komen en door mensen met een tweede auto. Volgens de huidige planning wordt in 2026 betaald parkeren ingevoerd, dit betekent dat dit gebied minder aantrekkelijk wordt voor forenzen en mensen met een tweede auto. Dit zijn de redenen waarom we langs het landelijke deel alle parkeerplaatsen weghalen. Het aantal plaatsen voor elektrisch laden groeit mee met het aantal elektrische auto's in Utrecht. In de volgende ontwerpfase onderzoeken we hoeveel laadplekken er daadwerkelijk nodig zijn en waar deze exact komen. Om eerder genoemde redenen worden de parkeerplaatsen niet elders, zoals nabij de Tamboersdijk, gecompenseerd.
--	--	--

28.	We heb met belangstelling kennisgenomen van de herinrichtingsplannen voor de Koningsweg. Het is fijn dat de Koningsweg een fietsstraat wordt en dat er meer groen komt. Echter wat het parkeer gedeelte betreft zijn we minder enthousiast. Tussen de Oosterspoorbaan en de Waterlinieweg verdwijnen volgens de gemeente 10 parkeerplaatsen. Dit klopt niet met de realiteit. We hebben in de avonden en weekend een telling gedaan en die komt voor dit gedeelte op 99 werkelijke geparkeerde auto's of vrije plaatsen. Groot en klein door elkaar. Er verdwijnen dus 21 werkelijke parkeerplaatsen en daarbij worden er tegenover TREK 8 stuks laadplekken voor EV's gerealiseerd. Er zijn dan nog 8 pp. minder beschikbaar voor de, nu nog overwegend, benzineauto's. Het is in de huidige situatie al lastig om in de avond of weekend een parkeerplaats te vinden. In de zijstraten is ook geen over ruimte en ontstaat er dus een serieus probleem wat niet oplosbaar is en voor veel overlast en irritatie gaat zorgen. De meeste bewoners hebben de auto nodig voor het werk en kunnen niet zonder. Overdag zijn er wel voldoende vrije plaatsen, dit laat ook zien dat de meeste bewoners de auto voor hun werk nodig hebben. Terugdringen van het autobezit zal hier weinig effect hebben. Een oplossing zou kunnen zijn om tegenover TREK de 20 huidige, efficiënte haaksparkeerplaatsen, zoveel mogelijk in stand te houden. Een ander optie is om de langsparkeerstrook aan de Zuidzijde niet te onderbreken met een boomspiegel maar de parkeerstrook door te laten lopen.	Bedankt voor het compliment. De stad groeit hard. Er is niet genoeg ruimte om het autogebruik mee te laten groeien. Lopen, fietsen en openbaar vervoer nemen minder ruimte in beslag dan de auto. Ook zorgen duurzame vervoermiddelen voor minder geluidsoverlast, minder uitstoot, minder drukte en voor minder ongelukken. Dit is een van de redenen om de Koningsweg een nieuwe inrichting te geven met meer ruimte voor fietsers en voetgangers, waarbij de auto te gast is. Er zijn verschillende manieren om minder auto's in de stad te krijgen. Het invoeren van betaald parkeren en het opheffen van parkeerplaatsen zijn twee manieren. Dit staat toegelicht in Parkeerbeleid fiets en auto gemeente Utrecht. Langs het stedelijke deel van de Koningsweg (tussen de Oosterspoorbaan en de Waterlinieweg) zijn formeel 90 parkeerplaatsen (twee meer dan eerder aangegeven). We gaan uit van parkeervakken van bepaalde afmetingen. Elke auto met de maten van een personenauto moet een parkeervak kunnen gebruiken. Het kan zo zijn dat er meer auto's geparkeerd worden omdat het bijvoorbeeld kleine auto's zijn, omdat ze dicht op elkaar staan of omdat ze (deels) in een boomvak staan. De telling die jullie als bewoners hebben gedaan is aan de krappe kant, maar wel mogelijk. Naast bovenstaand genoemd beleid hebben we voor het verbeteren van het ontwerp om verschillende redenen parkeerplaatsen opgeheven: • Meer zicht bij kruisingen; • Meer ruimte voor groen;
------------	--	---

In de praktijk blijkt dat langsparkeren over een lange strook heel doelmatig is. De boomspiegel wordt aan 3 zijden al vergroot plus het groen van de groenstrook in het trottoir. Een 2e bezwaar is het verdwijnen van onze oprit bij nr. 83. Wij hebben hier een oprit naar onze woning/ berging die vanaf de realisatie van de woning aanwezig is. We willen die beslist behouden. Zie bijgaande schets. (Alle overige opritten blijven ook in stand). Zie ook de bijlage. Samenvattend maak ik bezwaar tegen; 1^e het verminderen van het grote aantal parkeerplaatsen en 2^e tegen het vervallen van onze huidige oprit. Met een iets betere balans tussen groen ambitie en parkeren lijkt me een oplossing haalbaar. We zien een reactie en aangepast plannen graag tegemoet.	• Plaatsing van ondergrondse afvalcontainers; • Aanpassing maatvoering van parkeerplekken. Van de 90 formele parkeerplaatsen blijven er 74 (vier minder dan eerder aangegeven i.v.m. een ontwerpfout) gehandhaafd verspreid over het stedelijke deel. We hebben een parkeeronderzoek gedaan en daaruit blijkt dat het binnen het parkeerrayon mogelijk is om 16 parkeerplaatsen op te heffen. Dit betekent dat er genoeg parkeerplekken overblijven voor vergunninghouders en bezoekers. Wanneer we de 9 informele parkeerplaatsen meetellen, is dit ook nog mogelijk. De bewoners die in het bezit zijn van een parkeervergunning behouden deze. In de toekomst worden wel minder parkeervergunningen verleend. Met een parkeervergunning kunt u in het betreffende rayon parkeren, dit geeft echter geen garantie dat u in de straat of voor uw eigen deur kan parkeren. Langs het landelijke deel van de Koningsweg (tussen de Waterlinieweg en de Laan van Maarschalkerweerd) heffen we alle bestaande parkeerplaatsen op. De bewoners van dit deel kunnen op eigen terrein parkeren. De aanwezige verenigingen, stichtingen en bedrijven beschikken over een eigen parkeerterrein. De huidige parkeerplaatsen langs dit deel van de Koningsweg worden voornamelijk gebruikt door forenzen die vanuit buiten de stad komen en door mensen met een tweede auto. Volgens de huidige planning wordt in 2026 betaald parkeren ingevoerd, dit betekent dat dit gebied minder aantrekkelijk wordt voor forenzen en mensen met een tweede auto. Dit zijn de redenen waarom we langs het landelijke deel alle parkeerplaatsen weghalen.
---	---

		Het aantal plaatsen voor elektrisch laden groeit mee met het aantal elektrische auto's in Utrecht. In de volgende ontwerpfase onderzoeken we hoeveel laadplekken er daadwerkelijk nodig zijn en waar deze exact komen. Om eerder genoemde redenen worden de parkeerplaatsen niet elders, zoals nabij de Tamboersdijk, gecompenseerd. Tot slot, de bestaande inritten blijven ook na de herinrichting gehandhaafd, dit is een foutje en passen we aan.
--	--	--

Overige

Nummer	Binnengekomen reactie	Antwoord gemeente Utrecht
29.	Prachtig initiatief! Ik zie de stad met het jaar mooier worden door herinrichtingen zoals deze. Maar waarom niet ook de Gansstraat meegenomen? Dat is feitelijk dezelfde weg. Nu krijg je een gekke tweedeling aan weerszijden van de Oosterspoorbaan. Als bewoner van de Gansstraat zou ik dit toejuichen. Zeker met de plannen bij het Ledig Erf in het achterhoofd, die ik ook van harte steun maar waarvan ik vrees dat die tot extra verkeer in de Gansstraat gaan leiden. Een herinrichting zou extra verkeer mogelijk beperken.	Bedankt voor het compliment. We richten nu enkel de Koningsweg opnieuw in, de wens is echter om ook de Gansstraat in de toekomst op een vergelijkbare manier opnieuw in te richten. Dit is nu helaas niet mogelijk. Dit heeft verschillende redenen: • De Koningsweg is onderdeel van het vastgestelde Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd (Gansstraat niet); • Het fietspad tussen de Laan van Maarschalkerweerd en de Waterlinieweg (landelijk deel) is te smal voor het huidige gebruik. We

		krijgen subsidie van de provincie om dit deel van de Koningsweg aan te pakken; • Het riool tussen de Waterlinieweg en de Oosterspoorbaan (stedelijk deel) moet vervangen worden, dit biedt een kans om dit deel opnieuw in te richten, omdat de weg er dan grotendeels uit moet. Helaas hebben we dergelijke financiële middelen zoals hierboven beschreven niet voor de Gansstraat, de ambitie om ook de Gansstraat opnieuw in te richten blijft echter wel aanwezig. We onderzoeken nog wanneer we de Gansstraat als project kunnen opstarten.
30.	Mijne heren, mooie plannen. Maar is het verantwoord, immers Utrecht ligt aan het financieel infuus ! Alles functioneert op de Koningsweg, niemand roept op tot verandering. Dit kost geld, veel geld, uiteindelijk door de burger op te brengen !! Ontgaat dit onze "verlichte denkers", (ambtenaren en wethouder) in deze Gemeente. Voetjes aan de grond !!!! Even terzijde, leuke plaatjes van groene plantvakken, maar wie onderhoud ze ? Als dat de Gemeente moet zijn dan is dat een utopie, zie op korte afstand bv. de Albatrosstraat, onkruid en rotzooi !! Al met al het idee is leuk , vooral achter de bureautafel, maar kijk naar de praktische invulling. Ik wens u veel realiteitszin toe, met uw zg. noodzakelijke aanpak!	Er zijn twee belangrijke redenen waarom de Koningsweg opnieuw ingericht wordt: • Langs het stedelijk deel moet het riool vervangen worden, hiervoor moet de straat bijna helemaal open. Dit biedt dus een kans om voor een nieuwe inrichting te kiezen. • Langs het landelijke deel is het huidige fietspad te smal voor het gebruik, dit levert onveilige situaties op. Deze twee redenen bieden ons een kans om de Koningsweg passend te maken binnen het beleid op het gebied van mobiliteit (fietsnetwerk verbeteren) en groen (meer groen in de stad voor toenemend aantal bewoners).
31.	Bij deze teken ik bezwaar aan bezwaar maken tegen de Herinrichting Koningsweg Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp, sectie 4.2 betreffende verkeer en parkeren.	De stad groeit hard. Er is niet genoeg ruimte om het autogebruik mee te laten groeien. Lopen, fietsen en openbaar vervoer nemen minder ruimte in beslag dan de auto. Ook zorgen duurzame vervoermiddelen voor minder geluidsoverlast, minder uitstoot, minder drukte en voor minder ongelukken. Dit is een van de redenen

In dit programma van eisen en ontwerp wordt vermeld dat van de 88 door de gemeente getelde parkeerplaatsen er 10 zullen verdwijnen. Na een telling door de heer Joost Bijl (Koningsweg 83), die niet alleen door Mischa Dasberg (Koningsweg 101) maar ook door mijzelf werd gecheckt en bevestigd, blijkt dat van de 99 daadwerkelijke parkeermogelijkheden er uiteindelijk 21 zullen gaan verdwijnen en er vervolgens na aftrek van 8 parkeerplaatsen voor elektrische auto's slechts 71 parkeermogelijkheden overblijven. Deze aanzienlijke vermindering van parkeermogelijkheden voor bewoners van de buurt zal leiden tot een nog grotere druk die al op het huidige aantal parkeerplaatsen staat. Bovendien zal die druk nog veel groter worden door het verdwijnen van 54 parkeerplaatsen tussen de Tamboersdijk en de Oosterspoorbaan. Daar bovenop komt dan nog de periodieke druk die ontstaat door de Kerstmarkt en verkoop van vuurwerk door Intratuin - die zelfs voor files in de straat zorgen en in de toekomstige situatie van versmalling tot een compleet verkeersinfarct zullen leiden - en de thuiswedstrijden van FC Utrecht. Tijden waarop voor de bewoners parkeren al vrijwel onmogelijk is. Na een rondvraag in de straat blijkt dat vrijwel elke bewoner tegenstander is van een reductie van het aantal parkeerplaatsen zoals voorgesteld, een feit dat door de gemeente met betrekking tot het leefbaarheid voor de bewoners van de straat hopelijk ter harte zal worden genomen bij de uiteindelijke uitvoering van de herinrichting. Naast inmiddels door andere bewoners in hun bezwaar al aangedragen oplossingen, zoals het haaks parkeren tegenover TREK (gedeeltelijk) te behouden en de boomspiegels aan de zuidzijde van de Koningsweg (huisnummers 53 t/m 133) niet tot aan de weg te laten doorlopen, het creëren van ruimte voor extra parkeerplaatsen voor het viaduct op de kruising van de Koningsweg met de Tamboersdijk, naast het afgebakende hondenveldje, kan ik nog twee aanvullende oplossingen toevoegen. Indien het bestaande plan onverhoopt zonder de al genoemde oplossingen toch wordt doorgevoerd, dan zal het invoeren voor op zijn minst driekwart van de 71 parkeerplaatsen van uitsluitend parkeren voor vergunninghouders niet meer dan billijk zijn, een oplossing die al staande praktijk in de binnenstad is. Ook zou de verbreding van de weg ten behoeve van vrachtverkeer voor Intratuin niet hoeven plaats te vinden, indien het terrein naast het laatste huis	om de Koningsweg een nieuwe inrichting te geven met meer ruimte voor fietsers en voetgangers, waarbij de auto te gast is. Er zijn verschillende manieren om minder auto's in de stad te krijgen. Het invoeren van betaald parkeren en het opheffen van parkeerplaatsen zijn twee manieren. Dit staat toegelicht in Parkeerbeleid fiets en auto gemeente Utrecht. Langs het stedelijke deel van de Koningsweg (tussen de Oosterspoorbaan en de Waterlinieweg) zijn formeel 90 parkeerplaatsen (twee meer dan eerder aangegeven). We gaan uit van parkeervakken van bepaalde afmetingen. Elke auto met de maten van een personenauto moet een parkeervak kunnen gebruiken. Het kan zo zijn dat er meer auto's geparkeerd worden omdat het bijvoorbeeld kleine auto's zijn, omdat ze dicht op elkaar staan of omdat ze (deels) in een boomvak staan. De telling die jullie als bewoners hebben gedaan is aan de krappe kant, maar wel mogelijk. Naast bovenstaand genoemd beleid hebben we voor het verbeteren van het ontwerp om verschillende redenen parkeerplaatsen opgeheven: • Meer zicht bij kruisingen; • Meer ruimte voor groen; • Plaatsing van ondergrondse afvalcontainers; • Aanpassing maatvoering van parkeerplekken. Van de 90 formele parkeerplaatsen blijven er 74 (vier minder dan eerder aangegeven i.v.m. een ontwerpfout) gehandhaafd verspreid over het stedelijke deel. We hebben een parkeeronderzoek gedaan en daaruit blijkt dat het binnen het
---	---

	aan de oneven kant van de Koningsweg toegankelijk zou worden gemaakt voor het laden en lossen ten behoeve van Intratuin. Hierdoor hoeven vrachtwagens niet meer de Koningsweg op te draaien, zullen gevaarlijke situaties voor vooral fietsers met vrachtverkeer tijdens voornamelijk de ochtendspits verleden tijd zijn en zou er bovendien een aanzienlijke verbetering optreden in de voortdurende geluidsoverlast die bewoners met tuinen grenzend aan de parkeerplaats van Intratuin vrijwel elke dag ervaren. Nog afgezien van beschadigde geparkeerde auto's door uitzwenkende vrachtwagens bij de ingang naar Intratuin in de huidige situatie. Zie bijgaande PDF. Ervan uitgaande dat u niet alleen de bezwaren van andere bewoners maar ook die van mij ter harte zult nemen en de door hen en mij geopperde oplossingen bij de herziening van het plan betreft - immers uw plannenmakers kennen in tegenstelling tot de bewoners de alledaagse praktijk niet! - verblijf ik in afwachting van uw antwoord,	parkeerrayon mogelijk is om 16 parkeerplaatsen op te heffen. Dit betekent dat er genoeg parkeerplekken overblijven voor vergunninghouders en bezoekers. Wanneer we de 9 informele parkeerplaatsen meetellen, is dit ook nog mogelijk. De bewoners die in het bezit zijn van een parkeervergunning behouden deze. In de toekomst worden wel minder parkeervergunningen verleend. Met een parkeervergunning kunt u in het betreffende rayon parkeren, dit geeft echter geen garantie dat u in de straat of voor uw eigen deur kan parkeren. Langs het landelijke deel van de Koningsweg (tussen de Waterlinieweg en de Laan van Maarschalkerweerd) heffen we alle bestaande parkeerplaatsen op. De bewoners van dit deel kunnen op eigen terrein parkeren. De aanwezige verenigingen, stichtingen en bedrijven beschikken over een eigen parkeerterrein. De huidige parkeerplaatsen langs dit deel van de Koningsweg worden voornamelijk gebruikt door forenzen die vanuit buiten de stad komen en door mensen met een tweede auto. Volgens de huidige planning wordt in 2026 betaald parkeren ingevoerd, dit betekent dat dit gebied minder aantrekkelijk wordt voor forenzen en mensen met een tweede auto. Dit zijn de redenen waarom we langs het landelijke deel alle parkeerplaatsen weghalen. Het aantal plaatsen voor elektrisch laden groeit mee met het aantal elektrische auto's in Utrecht. In de volgende ontwerpfase onderzoeken we hoeveel laadplekken er daadwerkelijk nodig zijn en waar deze exact komen.
--	---	---

		Om eerder genoemde redenen worden de parkeerplaatsen niet elders, zoals nabij de Tamboersdijk, gecompenseerd. Tot slot. Bedankt voor de suggestie om de verkeerssituatie rondom de Intratuin te wijzigen. Op dit moment is dit niet aan de orde, dit betekent een grote aanpassing op het terrein van de Intratuin. Wel hebben we, zoals u ook aangeeft, de breedte van de weg nabij de Intratuin aangepast. Dit deel wordt 5,80m breed i.p.v. 4,80m op de meeste stukken van de Koningsweg. Dit komt ten goede aan de veiligheid van ander (fiets)verkeer.
--	--	---