Hierbij de schriftelijke beantwoording van de vragen van de fractie PRO, zoals toegezegd door wethouder De Martelaere in de raadsvergadering van 30 september 2026.

Het gaat om agendapunt 2, Vragenronde:

“Wethouder de Martelaere zegt toe dat de vragen van PRO over Herinrichting Utrechtseweg in Heelsum schriftelijk worden beantwoord.”

Afdoening toezegging door het college:

Vraag 1

De herinrichting van de Utrechtseweg biedt een kans om de weg voor langere tijd toekomstbestendig in te richten. Kan het college toelichten welke afwegingen in het huidige ontwerp zijn gemaakt op het gebied van klimaatadaptatie, groen en verkeersveiligheid, welke alternatieven daarbij zijn onderzocht, en welke ruimte er in deze fase nog is om het ontwerp op deze punten aan te passen?

Het project bevindt zich op dit moment in de schetsontwerpfase. In deze fase worden de verschillende belangen en aandachtspunten in beeld gebracht. We doen dit samen met onder andere bewoners, ondernemers, vervoersmaatschappijen, Veilig Verkeer Nederland, de Fietsersbond, de Adviesraad Sociaal Domein, groene partners, hulpdiensten, nutspartijen en de provincie.

Het toekomstbestendig inrichten van de openbare ruimte zien wij daarbij niet alleen als een kans, maar als een randvoorwaarde. In het ontwerp zijn daarom onder andere de volgende uitgangspunten opgenomen:

- **Klimaat, groen en landschap:** er is nadrukkelijk aandacht voor vergroening, wateropvang en het beperken van hittestress. Ook wordt rekening gehouden met de landschappelijke en cultuurhistorische ligging van de Utrechtseweg tussen de stuwwal en het beekdal. Een landschapsarchitectenbureau begeleidt daarom, samen met een verkeerskundig bureau, het ontwerpproces.
- **Verkeersveiligheid:** de maximumsnelheid wordt verlaagd naar 30 km/u. Dit sluit aan bij de in 2025 vastgestelde Mobiliteitsvisie van de gemeente Renkum. De inrichting van de weg wordt hierop aangepast, met als doel de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers te verbeteren.

- **Passend bij het huidige gebruik:** de inrichting wordt aangepast aan de huidige functie en het gebruik van de Utrechtseweg.
- **Behoud van bestaand groen:** het bestaande groen maakt onderdeel uit van de hoofdgroen- en hoofdbomenstructuur van de gemeente en blijft behouden. In onder andere de Patrimoniumweg en de Utrechtseweg wordt de hoofdgroenstructuur hersteld. De bestaande bomen zijn belangrijk voor het karakter en de kwaliteit van de straat en de omgeving.
- **Klimaatbestendig riool:** het bestaande riool wordt vervangen door een gescheiden stelsel. Hemelwater wordt in de openbare ruimte afgekoppeld van het vuilwater en waar mogelijk lokaal in de bodem geïnfiltreerd. Daarmee wordt het rioolstelsel bij hevige neerslag minder belast.

Er is niet zozeer sprake van het naast elkaar uitwerken van verschillende volledige alternatieven. De uitgangspunten en randvoorwaarden die vooraf zijn vastgesteld, vormen de basis voor het schetsontwerp. Omdat het project zich nog in de schetsontwerpfase bevindt, is op dit moment nog ruimte om het ontwerp verder aan te passen

Binnen die kaders wordt het ontwerp de komende periode verder uitgewerkt en afgestemd met de verschillende stakeholders. Dat kan nog tot aanpassingen leiden. Zo wordt onder andere met de provincie gesproken over de locatie en het aantal HOV-haltes en met de Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland over onder meer de optimale wegbreedte en de positie van fietsers op de rijbaan.

Kortom: **het ontwerp is nog niet definitief.** De uitgangspunten voor klimaatadaptatie, groen en verkeersveiligheid staan vast, maar binnen die uitgangspunten is nog ruimte voor verdere optimalisatie op basis van de gesprekken met stakeholders en de verdere uitwerking van het ontwerp.

Vraag 2

De Utrechtseweg is ook een belangrijke fiets- en schoolroute. Kan het college toelichten hoe in het huidige ontwerp de veiligheid en het comfort van fietsers, in het bijzonder scholieren, zijn meegewogen? En heeft het college daarbij ook onderzocht of een andere inrichting de positie van de fietser verder kan verbeteren en het aantrekkelijker kan maken om voor de fiets te kiezen?

De Utrechtseweg heeft inderdaad een belangrijke functie als fiets- en schoolroute. Bij het opstellen van het ontwerp wordt daarom nadrukkelijk gekeken naar de verkeersveiligheid, het comfort en de herkenbaarheid van de route voor fietsers, waaronder scholieren.

De huidige Utrechtseweg heeft, ondanks de uitstraling van een gebiedsontsluitingsweg, een relatief lage verkeersintensiteit. De huidige inrichting sluit daardoor niet meer goed aan bij het feitelijke gebruik van de weg. Ook past de huidige maximumsnelheid van 50 km/u minder goed bij de gewenste functie van de weg en de aanwezigheid van fietsers op relatief smalle fietssuggestiestroken.

Bij het nieuwe ontwerp wordt daarom uitgegaan van een maximumsnelheid van 30 km/u en wordt de positie van de fietser nadrukkelijk meegenomen. Dit gebeurt aan de hand van het **STOMP-principe**, waarbij lopen, fietsen en openbaar vervoer prioriteit krijgen boven het autoverkeer.

Samen met onder andere de Fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland, hulpdiensten en vervoerder Transdev wordt gekeken naar de meest passende inrichting. Daarbij wordt niet gekozen voor één uniforme oplossing voor de volledige Utrechtseweg. Er wordt juist gekeken naar maatwerk per wegvak, zodat rekening kan worden gehouden met verschillen in functie, beschikbare ruimte en verkeersgebruik.

Daarmee is ook onderzocht hoe de positie van de fietser verder kan worden verbeterd. De precieze uitwerking daarvan maakt onderdeel uit van de verdere ontwikkeling van het ontwerp. Het projectteam wordt hierbij ondersteund door een mobiliteitsexpert.

Ook hier geldt dat het ontwerp zich nog in de schetsontwerpfase bevindt. De gesprekken met onder andere de Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland kunnen daarom nog leiden tot aanpassingen in de inrichting, met als doel een veilige, comfortabele en herkenbare route voor fietsers te realiseren.