

## Uitvoeringsagenda DMP 2025 – 2027



*September 2025*

# Hoofdstuk 1: Inleiding

Maart 2025 heeft de gemeenteraad het duurzaam mobiliteitsplan vastgesteld. In dat plan staat beschreven dat de ambitie van Arnhem is om een *groene, gezonde en leefbare* stad te zijn. Een cruciaal onderdeel van dit streefbeeld is het bevorderen van gezond en duurzaam mobiliteitsgedrag. We zetten sterk in op het aanmoedigen van verplaatsingen op een manier die niet alleen gunstig is voor de individuele gezondheid, maar ook voor het milieu. Duurzaam verplaatsen, duurzaam mobiliteitsgedrag en maximaal verblijven zijn daarbij de belangrijkste pijlers om deze doelstelling te behalen.

Bij vaststelling van het duurzaam mobiliteitsplan is aangegeven dat we jaarlijks een geactualiseerde uitvoeringsagenda opstellen waarin we beschrijven hoe we de komende jaren gaan werken aan het gewenste toekomstbeeld en welke voortgang we al hebben gemaakt. Dat doen we door te rapporteren op de doelstellingen van het duurzaam mobiliteitsplan, een vooruitblik te geven op de projecten die de komende jaren op de planning staan en een overzicht te geven van de projecten die de afgelopen periode zijn gerealiseerd, of welke activiteiten er zijn uitgevoerd.

## **1.1 *Waarom een uitvoeringsagenda?***

Het duurzaam mobiliteitsplan is een plan voor de lange termijn, maar vergt per direct actie om de lange termijn doelen te halen. Met dit uitvoeringsprogramma zorgen we voor meer grip op het duurzaam mobiliteitsplan. Tegelijkertijd voorzien we de gemeenteraad van informatie over:

- Wat gaan we de komende jaren doen?
- Wat hebben we het afgelopen jaar gedaan?
- Welke effecten heeft dit opgeleverd en wat betekent dit voor (sub)doelstellingen

## **1.2 *Wat is er in de uitvoeringsagenda precies uitgewerkt?***

In het duurzaam mobiliteitsplan staan veel projecten en activiteiten. Van deze projecten en activiteiten is in het duurzaam mobiliteitsplan al aangegeven in welke periode ze (binnen 2 jaar, 5 jaar, 10 jaar of 20 jaar) worden uitgevoerd. In deze uitvoeringsagenda is deze planning verder gedetailleerd voor de komende 3 jaar. Daarbij zijn de projecten en activiteiten verder uitgewerkt.

Er zijn ook twee onderdelen die nu niet in de uitvoeringsagenda zitten, maar wel in een volgende versie komen, of tussentijds worden gedeeld met de gemeenteraad. Het gaat daarbij om:

1. Het monitoringsplan
2. De resultaten van het afgelopen jaar

**Het monitoringsplan.** De doelstellingen van het DMP worden uitgewerkt in subdoelstellingen en activiteiten. Aan deze (sub)doelstellingen en activiteiten worden vervolgens indicatoren gekoppeld om de voortgang inzichtelijk te maken. Dit plan wordt nog apart opgesteld. Vanaf volgend jaar zal (de score op) deze doelstellingen onderdeel zijn van de uitvoeringsagenda. Wij delen dit monitoringsplan tussentijds met de gemeenteraad.

**De resultaten van het afgelopen jaar.** We maken niet alleen inzichtelijk wat we de komende jaren gaan doen, we geven ook aan wat er in de afgelopen jaren is uitgevoerd. Aangezien het DMP dit jaar is vastgesteld, zijn er nu nog geen resultaten van het afgelopen jaar.

## Hoofdstuk 2: Opzet uitvoeringsagenda

Om de doelen van het duurzaam mobiliteitsplan te behalen gaan we diverse projecten en activiteiten uitvoeren. Deze zijn opgedeeld naar verschillende thema's. Het monitoringsplan zal ook naar deze thema's worden ingedeeld.

1. Meer actieve mobiliteit
2. Meer gebruik van het openbaar vervoer
3. Betere overstapmogelijkheden voor een optimale multimodale reis
4. Een verkeersveiligere stad
5. Duurzamer mobiliteitsgedrag
6. Minder geluid en uitstoot ten gevolge van mobiliteit
7. Fijner verblijven op straat

### ***2.1 Uitgangspunten bij planning***

In het duurzaam mobiliteitsplan is aangegeven welke aspecten van belang zijn bij de fasering van projecten. Het gaat daarbij om:

- **Waarborgen bereikbaarheid voor gebruiker.** We faseren de projecten zodanig dat de algehele bereikbaarheid altijd gewaarborgd blijft. Het realiseren van alternatieven voor de auto gaat parallel op met maatregelen die minder ruimte aan de auto geven.
- **Samenhang met onderhoud.** Uitgangspunt voor de uitvoering is om de projecten zoveel mogelijk te combineren met groot onderhoud.
- **Samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen.** Uitgangspunt is wel om onze maatregelen gereed te hebben voordat (grote) ontwikkelingen worden opgeleverd, zodat bewoners direct vanaf dag één duurzame keuzes kunnen maken.
- **Verkeershinder (en effect bereikbaarheid).** De verschillende infrastructurele projecten kunnen niet allemaal gelijktijdig worden uitgevoerd, omdat er dan geen omleidingsroutes meer beschikbaar zijn met als gevolg dat Arnhem onbereikbaar wordt. In de uiteindelijke fasering van de projecten moet hiermee rekening worden gehouden.

Hoe dichter projecten bij het moment van realisatie komen, des te beter kunnen bovenstaande zaken worden ingeschat. Op basis van deze meer gedetailleerde informatie is de uitvoeringsagenda aangepast en aangescherpt. Hierbij is ook input meegenomen die, in de voorbereiding van projecten, is opgehaald bij stakeholders.

#### **Wat hebben we hieraan toegevoegd?**

Navolgende zaken zijn nu toegevoegd aan de uitvoeringsagenda:

- Belanghebbenden betrekken bij verdere prioritering
- Nog concretere afstemming met beheerafdeling
- Afstemming met de ruimtelijke ontwikkeling van de stad.

### **Belanghebbenden betrekken bij verdere prioritering**

Een deel van de maatregelen in het uitvoeringsprogramma gaat over een specifieke locatie of project. Er is dan al, op basis van de hiervoor beschreven aspecten, een afweging gemaakt om dat project op de korte termijn te realiseren. Er zijn echter ook brede maatregelen, die op meerdere plekken in de stad nodig zijn, bijvoorbeeld de aanleg van hubs voor deelvervoer of de selectieve doorgang van verkeer. Bij een verdere prioritering van die projecten zullen wij input vanuit de stad meenemen. Voorbeeld hiervan is het project selectieve doorgang op de Oranjebrug. Inwoners vragen daar al lang om actie, dus die locatie prioriteren wij binnen het maatregelpakket 'selectieve doorgang'.

### **Concretere afstemming met beheer**

Hoe dichterbij het moment van realisatie van een project of de uitvoer van groot onderhoud komen, des te beter weten we wat er precies gaat gebeuren en met welke planning. Om projecten maximaal te kunnen combineren met beheer en onderhoudsprojecten is ook vanuit de uitvoeringsagenda afstemming nodig. Hetzelfde geldt voor de grote projecten in Arnhem zoals Spoorzone Arnhem Oost.

### **Afstemming met de ontwikkeling van de stad**

Arnhem gaat zich de komende jaren sterk ontwikkelen, maar er zijn ook nog onzekerheden rondom de ontwikkeling van bijvoorbeeld Rijnpark. Een goede duurzame bereikbaarheid van onze (grote) woningbouwprojecten is belangrijk. Ook binnen de uitvoeringsagenda termijn van 3 jaar zullen we dus plannen aanpassen en afstemmen op de ontwikkeling van de stad.

### **Verkeersveiligheid**

Verkeersveiligheid is in algemene zin een belangrijk aspect binnen mobiliteit, maar zeker ook bij de planning en uitvoering van projecten. Verkeersveiligheid is een belangrijke aanleiding om tot projecten te komen. Als blijkt dat een bepaalde locatie (al dan niet door veranderde omstandigheden) verkeersonveilig is of verkeersonveilig wordt ervaren, dan is dat een reden om die locatie te onderzoeken en, indien noodzakelijk en mogelijk, aan te passen. Tegelijkertijd is verkeersveiligheid ook een belangrijk aspect bij de daadwerkelijke fasering en uitvoering van een project. Dit moet altijd (verkeers)veilig gebeuren.

## **2.2 Afhankelijkheden**

Het duurzaam mobiliteitsplan bevat een afgewogen set aan maatregelen die mede gebaseerd is op de in paragraaf 2.1 beschreven aspecten. De projecten kennen ook onderlinge afhankelijkheden, waarbij het zo is dat het doorgaan van een bepaald project een voorwaarde is voor andere projecten. Dat geldt zeker niet voor alle projecten. Voor de volgende (type) projecten is dat echter wel zo:

### ***Minder ruimte voor autoverkeer moet gedoseerd en in combinatie met andere maatregelen plaatsvinden***

Om de stad verkeersveiliger en groener te maken wordt op sommige plekken de ruimte voor de auto beperkt ten faveure van andere modaliteiten (lopen, fietsen). Dat moet gedoseerd en doordacht plaatsvinden, omdat we een transitie ingaan waar onze inwoners, bezoekers, werknemers en bedrijven aan moeten wennen. De doortrekking van de A15 is daarbij een belangrijk moment. Op dat moment zal er immers een verschuiving van verkeer ontstaan van de Pleijroute richting de nieuwe A15. Dat biedt de mogelijkheid om verkeer dat door de stad, maar ook gebruik kan maken van de Pleijroute, meer over de Pleijroute te laten rijden. Dit biedt kansen om op dat moment fysieke maatregelen te nemen om de hoeveelheid verkeer door de stad (nog verder) te verminderen en fysieke maatregelen te nemen die dat afdwingen.

### ***Minder straatparkeren en vervuilende voertuigen in de binnenstad om de leefbaarheid te vergroten***

We willen de leefbaarheid in de binnenstad vergroten door het aantal straatparkeerplaatsen te verminderen en het distributieverkeer te beperken en verschonen. Tegelijkertijd blijft er (zeker met een groeiende stad) bij bezoekers, werknemers, ondernemers en anderen behoefte om de auto te parkeren bij een bezoek aan de binnenstad en moet de stad daarnaast worden bevoorrad. Het verminderen van straatparkeerplaatsen zal dus in samenhang moeten plaatsvinden met het faciliteren van het parkeren aan de rand van de stad (op zowel de korte termijn, met kleinschalige maatregelen als op de lange termijn met het bouwen van stadsrandhubs) als het eventueel bouwen van een nieuwe garage in de binnenstad. Het realiseren van goede laad- en losplekken voor zero-emissie voertuigen (als onderdeel van de invoering zero emissie zone) is hier integraal onderdeel van.

### ***Stadsrandhubs werken het best als ze een beter alternatief zijn dan doorrijden richting de binnenstad***

Parkeren bij een stadsrandhub vergt een extra overstap in de reis. Die overstap moet dan wel 'lonend' zijn. Om stadrandhubs echt te laten functioneren moeten er geen gratis parkeeralternatieven dicht bij de binnenstad zijn (invoer betaald parkeren), moet het openbaar vervoer aantrekkelijk zijn (comfortabele en betrouwbare verbinding met het openbaar vervoer), moet er goede beschikbaarheid van (deel)fietsen zijn en moet de reistijd met het openbaar vervoer niet te veel langer zijn dan die met de auto (lagere snelheden voor het autoverkeer).

### ***Lage parkeernormen voor betaalbaar wonen vergt gereguleerd parkeren in de directe omgeving***

Om bij woningbouwontwikkeling hogere dichtheden te bouwen en daarnaast ruimte voor groen en verblijven te behouden, wordt gekeken bij voorkeur naar

parkeren onder de grond of in/onder een gebouw. Dit is een stuk duurder dan maaiveld parkeren. Een kleiner aantal parkeerplaatsen drukt de kosten voor deze oplossingen. Het risico bestaat dat deze dure plekken niet worden afgenomen als de mogelijkheid bestaat om de auto ergens in de buurt gratis te parkeren. Dit leidt tot een grotere parkeerdruk en overlast in de buurt. Om dit te voorkomen is reguleren van het parkeren noodzakelijk.

***Lage parkeernormen voor betaalbaar wonen vergt goede fietsstalvoorzieningen en mogelijkheden om te lopen, te fietsen en het OV te gebruiken***

Mensen verplaatsen zich nu meerdere keren per dag van huis naar werk, school en sport. Deze mobiliteitsbehoefte wordt ingevuld door te lopen, fietsen, met bus/trein en met de auto. Het gewenste en benodigde lagere autogebruik betekent dat er meer gebruik wordt gemaakt van de alternatieven (bijvoorbeeld lopen, fietsen). Dat moet dan wel goed worden gefaciliteerd. Een collectieve fietsstalling op maaiveld, direct naast de ingang van het gebouw is een mooi voorbeeld, net als ruime directe loop- en fietsroutes naar voorzieningen en een goed aanbod van deelvervoer. Op die manier zijn lopen, fietsen en het openbaar vervoer ook echt een alternatief voor de auto.

***Een leefbaardere en groenere centrumring met meer ruimte om te lopen en te fietsen kan pas als er substantieel minder auto's rijden***

Voor stukken van de Centrumring zoals de Jansbuitensingel en Velperbuitensingel geldt dat daar eerst flink minder (doorgaand) verkeer moet rijden voordat deze groener en leefbaarder kunnen worden gemaakt en de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid kan worden verbeterd. Om die hoeveelheid (doorgaand) verkeer te verminderen is een groot deel van het pakket van andere maatregelen nodig zoals invoering parkeerregulering, investeringen in de fietsinfrastructuur, beter openbaar vervoer, het verlagen van de snelheid voor de auto in een groot deel van de stad (om meer ruimte te maken voor lopen en fietsen), doortrekking van de A15 en inzet op gedragsverandering. Te rigoureuze ingrepen op de centrumring leidt tot zoveel vertraging en sluipverkeer dat de leefbaarheid en verkeersveiligheid alleen maar slechter wordt.

***Gedragsverandering moet gelijk opgaan met de infrastructurele maatregelen***

Beïnvloeding, al is het maar door te communiceren dat iets beschikbaar is, is in alle gevallen nodig. Het verruimen van openingstijden van de fietsstallingen, een nieuw stuk fietspad of busbaan, een dek met laadpalen op een garage, een beter over te steken kruising. Er zijn tal van voorbeelden: de organisatie van 'loopbussen' naar school, meer mensen leren fietsen, een fiets beschikbaar stellen, vervoermaatje, OV-maatje, Gelrepas aanbiedingen, OV-kaartjes voor meerdere personen voor gebruik van hubs, struin en wandelrondjes etc. Kortom inzet op Gedragsverandering moet gelijk opgaan met de realisatie van infrastructurele maatregelen.

***Het invoeren van doseerpunten is belangrijk om sluipverkeer tegen te gaan en gaat samen op met het verlagen van de snelheid en het verminderen van het aantal rijstroken***

Om sluipverkeer dat er momenteel al is, of om te voorkomen dat sluipverkeer ontstaat door het verlagen van de snelheid of het verminderen van het aantal rijstroken is op sommige locaties nodig dat er doseerpunten worden gemaakt om dit sluipverkeer te voorkomen.

## Hoofdstuk 3: uitvoeringsagenda

Dit hoofdstuk bevat de uitvoeringsagenda. Voordat in detail wordt beschreven welke maatregelen of activiteiten we de komende jaren gaan uitvoeren worden eerst de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de planning uit het DMP beschreven.

### 3.1 Wijzigingen

#### Actuele inzichten in planningen

Op basis van aangenomen moties en actuele ontwikkelingen over bijvoorbeeld maakbaarheid en de fasering van groot onderhoud zijn er enkele projecten versneld en zijn andere projecten naar achteren geschoven. Verschuivingen hebben zo plaatsgevonden dat er niet meer middelen nodig zijn de komende 5 jaar. De belangrijkste verschuivingen zijn:

- De stadsrandhub Gelredome wordt binnen 5 jaar gerealiseerd
- Het volledige project doorfietsroute Arnhem – Huissen wordt volledig binnen 5 jaar gerealiseerd, dus ook de fietstunnel onder de Huissense Dijk die binnen 10 jaar was geprogrammeerd.
- Het project doorfietsroute VeluweWaalpad wordt binnen 5 jaar gerealiseerd
- Het project doorfietsroute om de Noord wordt binnen 5 jaar gerealiseerd
- Het project Hoogwaardig openbaar vervoer Burgemeester Matsersingel wordt binnen 5 jaar gerealiseerd.
- Het project Hoogwaardig openbaar vervoer Airborneplein wordt binnen 5 jaar gerealiseerd.
- Het project Gelderse Rooslaan wordt binnen 2 jaar gerealiseerd.
- Het project herinrichting Marga Klompélaan wordt niet binnen 5 jaar gerealiseerd (exacte termijn is nog niet bekend)

#### Overige wijzigingen

Naast hiervoor genoemde project specifieke wijzigingen zijn er ook enkele generieke wijzigingen doorgevoerd:

- Maatregelen die voortkomen uit aangenomen moties zijn opgenomen in de lijst met maatregelen. Bij deze maatregelen zijn de moties waar ze uit voortkomen altijd benoemd in de uitvoeringsagenda
- Er is met name op het thema fiets meer detail in de uitvoeringsagenda aangebracht. Reden hiervoor is dat we zien dat aanleg van fietsinfrastructuur langdurige processen zijn, doordat er vaak sprake is van nieuwe routes. Dat houdt in dat voor tracés die na 5 jaar worden aangelegd (en nu nog geen geld beschikbaar is) de planvoorbereiding wel de komende 3 jaar soms al start.

- Er zijn sinds het vaststellen van het DMP nieuwe meekoppelkansen met beheer en onderhoud in beeld gekomen. Het gaat dan om wegen waarvan we de inrichting willen veranderen en waar de komende jaren groot onderhoud gaat plaatsvinden. Voorbeelden hiervan zijn de Bakenbergseweg, Huissensestraat en de Amsterdamseweg.
- Ook heeft er op onderdelen een uitwerking plaatsgevonden, waardoor meer gedetailleerde maatregelen zijn toegevoegd.
- Tot slot bevat de uitvoeringsagenda meer projecten dan het DMP, omdat ook alle projecten die al in voorbereiding waren, zijn toegevoegd.

Om een zo goed mogelijk inzicht in de wijzigingen te geven is in de uitvoeringsagenda met kleuren het volgende onderscheid gemaakt:

- Maatregelen die een nadere uitwerking of concretisering van een DMP maatregel zijn, zijn **groen gearceerd**
- Maatregelen die een aanvulling op het DMP zijn, zijn **geel gearceerd**.
- Maatregelen die anders zijn gefaseerd, zijn **blauw gearceerd**.
- De maatregelen zonder kleur zijn volledig in lijn met het DMP en/of waren reeds lopende projecten.

## 2.3 Opzet uitvoeringsagenda

In de navolgende paragrafen is beschreven welke maatregelen we nemen de komende jaren. Dat doen we themagewijs, waarbij binnen een thema per doel een tabel is gemaakt met daarin een overzicht van de maatregelen en een korte toelichting op de maatregel. Ook staat per maatregel een planning voor de komende drie jaar gegeven. We onderscheiden drie type maatregelen:

1. Maatregelen waarbij een fysieke maatregel wordt uitgevoerd, bijvoorbeeld de aanleg van een fietsroute
2. Het opstellen van een (beleid)stuk dat voorkomt uit het duurzaam mobiliteitsplan
3. Overige activiteiten die nodig zijn ten behoeve van de uitrol van het duurzaam mobiliteitsplan, bijvoorbeeld het onderzoek naar een nieuwe parkeergarage of de invoer van parkeerregulering.

Deze verschillende type maatregelen kennen eigen projectfasen. De definities daarvan zijn de volgende:

### Fysieke maatregelen

- **Initiatief.** Dit is de fase waarin het idee voor de maatregel nader wordt onderzocht en uitgewerkt.
- **Definitie.** In deze fase wordt er een voorlopig ontwerp gemaakt inclusief een raming (en subsidieaanvraag). Als deze fase is afgerond en het project past nog binnen de financiële kaders, kan het project worden uitgevoerd
- **Uitvoering.** Het project is in uitvoering. Onderdeel van deze fase zijn ook nog het opstellen van een definitief ontwerp en een contract/aanbesteding.

### Opstellen van een (beleid)stuk

- Deze categorie kent maar een fase, namelijk dat het beleid(stuk) daadwerkelijk wordt opgesteld. Dat wordt aangegeven met 'Opstellen'.

### Overige activiteiten

- **Vorbereiding.** Er worden interne voorbereidingen gedaan om deze activiteit te kunnen gaan doen.
- **Uitvoering.** Deze activiteit wordt daadwerkelijk uitgevoerd en gaat dus zijn effect hebben.

## 3.2 Meer actieve mobiliteit (lopen en fietsen)

Lopen en fietsen hebben de hoogste prioriteit in het duurzaam mobiliteitsplan. Het zijn gezonde en ruimte efficiënte manieren om je te verplaatsen. We nemen de komende jaren dan ook veel maatregelen (of we bereiden ze voor) om de loop- en fietsinfrastructuur te verbeteren en het lopen en fietsen te stimuleren.

Realiseren van veilige loopinfrastructuur met voldoende ruimte voor de voetganger					
Nr	Maatregel	Toelichting	2025	2026	2027
1.	Opstellen loopbeleid	We stellen loopbeleid op zodat de voetganger de ruimte krijgt en ook daadwerkelijk op de eerste plek komt te staan conform STOMP principe	Opstellen		
2.	Verbetering loopruimte	Op basis van informatie over ons hoofdloopnetwerk gaan we actief aan de slag om op de slechtste plekken (waar ontbreekt een voetpad, of waar is het voetpad veel te smal) de loopinfrastructuur te verbeteren. Indien mogelijk koppelen we dit aan onderhoudsprojecten, maar we gaan ook actief aan de slag met slechte plekken waar de komende jaren nog geen groot onderhoud plaatsvindt.	Definitie	Uitvoering	Uitvoering
3	Realisatie toegankelijke hoofdroutes	We realiseren een netwerk van toegankelijke hoofdroutes (zoals vastgesteld in de Arnhemse Standaard Toegankelijkheid). Dit zijn routes die intensief worden gebruikt door zowel bewoners als bezoekers en die naar belangrijke voorzieningen leiden, zoals winkels, scholen, medische instellingen en openbaar vervoer. Deze routes zijn van essentieel belang voor de mobiliteit van diverse doelgroepen, waaronder ouderen en mensen met een beperking, die sterk afhankelijk zijn van goed bereikbare en veilige verkeersverbindingen.	Uitvoering	Uitvoering	
4	Onderzoek onveilige en ontoegankelijke oversteekplaatsen	Oversteekplaatsen (met zebrapaden en, oversteken met kanalisatiestroken) op het hoofdlooproutenetwerk worden getoetst aan de richtlijnen en indien nodig en mogelijk aangepast. Dit conform motie 25M13.	Definitie/ uitvoering	Uitvoering	Uitvoering
5	Korte termijn verbetering oversteekbaarheid Weerdjesstraat	Er komt een verkeerslicht aan de oostkant van de Weerdjesstraat. Aan dit verkeerslicht wordt voetgangersdetectie toegevoegd. Hierdoor worden voetgangers niet pas 'gezien' door het verkeerslicht als ze op het knopje drukken, maar al als ze aan komen lopen. Ook worden groepen voetgangers herkent waardoor langer groen gegeven kan worden voor groepen.	Uitvoering		

6	Korte termijn aanpak Oversteek Laan van Presikhaaf – IJssellaan oostzijde	Dit is een belangrijke verbinding voor de woningen aan de zuidzijde van de IJssellaan naar het park Presikhaaf. We gaan hier een pilot doen om met slimme camerasystemen fietsers en voetgangers op deze oversteek in beeld te krijgen en deze meer prioriteit te kunnen geven.	Uitvoering		
7	Korte termijn aanpak Verbetering Schelmseweg – Amsterdamseweg	Dit verkeerslicht ligt aan de rand van Arnhem. Vanwege het ontbreken van voetpaden zijn er geen voetgangersoversteken. Er zijn wel voetgangers. Ook lopen er wandelroutes door de landgoederen van Arnhem naar Oosterbeek en vica versa die hier de Amsterdamseweg oversteken. Het toevoegen van een voetgangersoversteek helpt voetgangers hier veilig over te steken.	Definitie	Uitvoering	
8	Korte termijn aanpak oversteek Johan de Wittlaan	Ter hoogte van de Harmonie moeten voetgangers te lang wachten bij de oversteek. Dit maakt de Johan de Wittlaan tot een barrière tussen de buurten ter weerszijden van de straat. Door de realisatie van een zebraapad op een drempel verbeteren we de oversteekbaarheid voor voetgangers.	Definitie	Uitvoering	
9	Loopstructuur Rijnpark	Aanleg van een goede loopstructuur in Rijnpark		Initiatief	Initiatief
10	Realiseren ontbrekende voetgangerschakels	We realiseren een compleet en samenhangend netwerk van looproutes dat de hele stad dooradert. Waar voetpaden missen en mensen nu om moeten lopen of gebruik moeten maken van fietspad of rijbaan, leggen we nieuwe voetpaden aan.		Initiatief	Definitie
11	Alle voetpaden in beeld	Een deel van de voetpaden die buiten liggen, staat niet als zodanig in ons GIS-systeem. Dit hebben we wel nodig om goede analyses te kunnen doen en als basis voor navigatiesystemen. We zetten dit complete netwerk zelf in Open Street Map en leveren het aan bij ontwikkelaars en beheerders van navigatiesystemen, zoals Google maps, zodat iedereen straks gemakkelijk te voet door Arnhem navigeert.	Vorbereiding	Uitvoering	

Loopcultuur stimuleren					
Nr	Maatregel	Toelichting	2025	2026	2027
1	Opstellen netwerkmanagementkader	We stellen een netwerkmanagementkader op. Dit kader vormt de basis voor de onderlinge prioritering van de verschillende modaliteiten (lopen, fietsen, OV en auto) op wegvakken, maar ook op kruispunten.	Opstellen		
2	Afstellen verkeerslichten	Op basis van het netwerkmanagementkader passen wij de regelingen van verkeerslichten aan. Dat zal (afhankelijk van de locatie) tot minder wachttijd voor voetgangers, fietsers of het openbaar vervoer leiden.		Definitie	Uitvoering
3	Metrominutokaart	Een metrominutokaart geeft op een grafische wijze de looptijden in een stad weer. Deze kaart kan vervolgens worden gedeeld en gebruikt om het lopen in de stad te stimuleren	Uitvoering		
4	Loopcultuur ambtelijke organisatie verbeteren	Vooruitlopend op het verbeteren van de loopcultuur in de hele stad beginnen we met de eigen organisatie. We gaan de eigen loopcultuur verbeteren om vanuit daar andere organisaties en onze inwoners te enthousiasmeren om meer te gaan lopen.	Uitvoering	Uitvoering	
5	Loopcultuur stimuleren (via werkgevers) bij werknemers stimuleren	Via de werkgeversaanpak hebben we al veel contacten met werkgevers. We gaan met hen in gesprek om bij die bedrijven de loopcultuur te verbeteren.	Uitvoering	Uitvoering	Uitvoering
6	Weeting routekaart	Weeting is wandelend vergaderen. Een weeting stimuleert beweging en kan een positief effect hebben op de productiviteit en creativiteit van het overleg. Om wandelen onderdeel te maken van onze cultuur ontwikkelen we een Weeting routekaart met mooie, inspirerende wandelroutes vanaf het stadskantoor.	Uitvoering		

7	Stimuleren lopen naar school	We gaan kinderen stimuleren om meer te gaan lopen. We organiseren bij tenminste een school een 'schoolslinger' waarbij kinderen samen naar school gaan lopen.	Uitvoering	Uitvoering	Uitvoering
8	Stimuleren lopen naar school	We werken al samen met het Sportbedrijf met de 2+1+2 aanpak voor basisschoolleerlingen. Dit is een aanpak om kinderen meer te laten bewegen. We gaan kijken hoe we lopen een (nog) sterkere plek in deze aanpak kunnen geven.		Voorbereiding	Uitvoering
9	Stimuleren lopen bij jonge kinderen	Gedragbeïnvloeding op latere leeftijd is lastig. Daarom beginnen we liefst zo vroeg mogelijk met het aanleren van gezonde vormen van mobiliteit. We stellen daarom samen met betrokkenen van het sociaal domein en het Sportbedrijf een Plan van Aanpak op met het doel kinderen tussen 0 en 4 jaar meer te laten bewegen. Lopen is hier een belangrijk onderdeel van, bijvoorbeeld naar (peuter)school en kinderdagverblijf. Hierin kijken we o.a. hoe we de 2+1+2 aanpak door kunnen trekken naar de doelgroep 0-4-jarigen.		Voorbereiding	Uitvoering

<b>Realiseren van een netwerk van snelle, kwalitatieve stedelijke en regionale fietsroutes</b>					
<b>Nr</b>	<b>Maatregel</b>	<b>Toelichting</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>
1	Korte termijn aanpassing kruispunt De Monchyplein	Door middel van het toepassen van een slimme koppeling wordt voorkomen dat fietsers op de doorfietsroute twee keer moeten wachten.	Uitvoering		
2	Korte termijn aanpassing kruispunt Meldestraat - Nijmeegseweg	Op dit kruispunt worden voorzieningen (drukknop en cameradetectie) toegevoegd om zo de oversteekbaarheid voor fietsers te verbeteren	Uitvoering		
3	Verbetering fietspaden Randweg	De fietspaden langs de Randweg zijn nu in een zeer slechte staat. Daarnaast zijn de fietspaden uitgevoerd in een elementenverharding. Door de fietspaden te asfalteren wordt het fietscomfort op deze weg verhoogd	Uitvoering		
<b>Doorfietsroute Rijnwaalpad</b>					
4	Verbetering Rijnwaalpad fase 2	De volgende onderdelen van het Rijnwaalpad worden verbeterd: Marga Klompelaan, Kronenburgdijk, Dotterlaan en Zeegsingel	Uitvoering	Uitvoering	
5	Verbreden fietspad Nijmeegseweg i.r.t. John Frostbrug	We proberen meer ruimte op de John Frostbrug te creëren voor fietsers.		Definitie	
6	Fietskruising Eldenseweg-Stadsblokken	Ten behoeve van de ontsluiting van Stadsblokken komt er een nieuwe aansluiting op de Eldenseweg. Het verkeer dat gebruik maakt van deze aansluiting kruist het RijnWaalpad. We leggen in dit project een veilige, comfortabele fietskruising aan.	Uitvoering		
7	Fietsbrug Batavierenweg	Fietsbrug over de Batavierenweg om fietsers en voetgangers op het Rijnwaalpad en vanaf de Grote Griet met een snelle en comfortabele verbinding over de Batavierenweg te leiden		Initiatief	Initiatief
<b>Doorfietsroute Arnhem – De Liemers</b>					
8	Verbetering spooronderdoorgang Oude Zevenaarseweg	Opwaarderen spooronderdoorgang Oude Zevenaarseweg omdat dit het laatste stuk van de doorfietsroute Arnhem – De Liemers is dat nog niet aan de eisen van een doorfietsroute voldoet.	Initiatief	Definitie	Definitie
<b>Nederrijnpad</b>					
9	Utrechtseweg - Hulkesteinseweg	Verbetering van het Nederrijnpad tussen Onderlangens en de Hulkesteinseweg onderzoeken		Definitie	
10	Verbetering fietsstraat Rozet Nieuwe Oeverstraat	Verbetering van het Nederrijnpad in de Nieuwe Oeverstraat, waarbij ook de aansluiting op de toekomstige fietsenstalling Rozet wordt meegenomen.	Definitie	Uitvoering	
<b>Doorfietsroute Arnhem-Velp</b>					

11	Verbetering kruising Airborneplein-Centrumring	Voordat de doorfietsroute Arnhem – Velp bij het Airborneplein aankomt kruist deze fietsroute de Eusebiusbuitensingel. Dat is een onoverzichtelijke en oncomfortabele kruising. Om voldoende kwaliteit te bieden voor de fietsers moet deze kruising worden verbeterd.	Initiatief	Definitie	Uitvoering
12	Verbeteren Stadhoudersstraat	De kwaliteit van het tracédeel Stadhoudersstraat van de Doorfietsroutes Arnhem – De Liemers en Arnhem – Velp wordt voor fietsers verbeterd door meer ruimte te bieden	Initiatief	Definitie	
<b>Doorfietsroute Om de Noord</b>					
13	Aanleg Noordelijke Parallelweg e.v	Aanleg van de doorfietsroute Om de Noord vanaf het station in de richting Heijenoord	Definitie	Uitvoering	
14	Zypsepoort - Arnhem Centraal – Vosdijk	Aanleg van doorfietsroute Om de Noord tussen Arnhem Centraal en Rijnpark			Initiatief
<b>Veluwe-Waalpad</b>					
15	Aanleg westroute (Schuytgraaf)	Westelijk deel van het Veluwe-Waalpad vanaf Elst door Schuytgraaf richting de Drielsedijk (en uiteindelijk een fietsbrug over de Rijn), inclusief fietstunnel bij de 3M-rotonde	Initiatief	Definitie	Uitvoering
16	Aanleg oostroute (De Laar)	Oostelijk deel van het Veluwe-Waalpad vanaf Elst door De Laar-Oost en Elden richting Nelson Mandelabrug	Initiatief	Definitie	Uitvoering
<b>Doorfietsroute Arnhem-Huissen</b>					
17	Huissen Kronenburg	Aanleg doorfietsroute tussen Huissen en Kronenburg	Definitie	Definitie	Uitvoering
18	Huissen Arnhem centrum/ Spoorzone Oost	Aanleg doorfietsroute tussen Huissen en de John Frostbrug en op termijn de langzaam verkeerbrug Arnhem Oost.	Definitie	Definitie	Uitvoering
<b>Spoorzone Arnhem Oost</b>					
19	Presikhaaf 3 - Velp Zuid	Aanleg van fietsroute tussen Presikhaaf 3 en Velp zuid via de bestaande onderdoorgang Luinhorstweg onder de A12	Definitie	Definitie	Uitvoering
20	Fietspad IJssellaan	Verbetering fietsstructuur langs de IJssellaan	Definitie	Uitvoering	Uitvoering
21	Fietsbrug Arnhem Oost	Onderzoek naar en lobby voor de fietsbrug Arnhem Oost	Initiatief	Initiatief	Initiatief
22	Fietsstructuur Rijnpark	Realisatie van goede fietsstructuur in Rijnpark			Initiatief
<b>Doorfietsroute Arnhem Noord – Alteveer</b>					
23	Fietsstraat Hommelseweg	Aanleg van een Fietsstraat op de Hommelseweg tussen de Dalweg en Onder de Linden.		Uitvoering	
<b>Doorfietsroute Schuytgraaf</b>					
24	Doorfietsroute Schuytgraaf, trahjectdeel Elderveld	Door het noordelijke deel van Elderveld wordt de doorfietsroute tussen Schuytgraaf en Grote Griet ontwikkeld	Initiatief		
25	Fietsbereikbaarheid sportpark Arnhem Zuid	De fietsroute van Schuytgraaf naar sportpark Arnhem Zuid wordt verbeterd	Definitie	Uitvoering	
<b>Stedelijke doorfietsroutes</b>					
26	Opwaarderen stedelijke doorfietsroute	Na de regionale aanpak van de regionale doorfietsroutes gaan we verder met het opwaarderen van onze stedelijke doorfietsroutes			Initiatief

<b>Stimuleren fietsgebruik</b>					
Nr	Maatregel	Toelichting	2025	2026	2027
1	Stimuleren van het fietsbezit en de fietsvaardigheid	Als onderdeel van de Citydeal 'Fietsen voor iedereen' gaan concrete acties en maatregelen bepalen en uitvoeren om het fietsbezit te stimuleren en de	Uitvoering	Uitvoering	Uitvoering

		fietsvaardigheid te verbeteren. Dit doen we in samenwerking met het Kenniscentrum Fiets. Concrete projecten die we in 2025 gaan uitvoeren zijn in ieder geval fiets-clinics voor deelnemers Ome Joop tour en uitbreiding Scalabikes Presikhaaf tot een fietshub.			
2	Subsidie op aanschaf elektrische fiets voor mensen met een Gelrepass	We stellen een regeling op om mensen met een Gelrepass subsidie te geven op de aanschaf van een elektrische fiets	Onderzoek	Uitvoering	Uitvoering
3	Toegankelijkheidseisen fietsroutes	We onderzoeken welke toegankelijkheidseisen van toepassing zijn voor de fietsroutes en fietsbeleid in Arnhem. Dit conform motie 25M12		Uitvoering	
4	Positie van speedpedelecs op de openbare weg	Voor speedpedelecs is het niet altijd duidelijk waar zij op de openbare weg moeten rijden en het voelt niet altijd veilig. We gaan eenduidige beleidsregels ontwikkelen	Onderzoek	Uitvoering	
5	Stadslogistiek per fiets	We gaan stadslogistiek met bakfietsen en elektrische cargo bikes stimuleren	Initiatief	Definitie	Uitvoering

Fietsparkeren					
Nr	Maatregel	Toelichting	2025	2026	2027
1	Toegankelijkheid Musis stalling verbeteren	We gaan de Musis stalling toegankelijker maken en daarnaast de mogelijkheid bieden hier abonnementen af te nemen door bewoners (die 24/7 toegang krijgen)	Definitie	Uitvoering	
2	Verruimen openingstijden Musis stalling	We gaan de openingstijden van de Musis stalling verruimen zodat bezoekers langer gebruik kunnen maken van deze stalling	Uitvoering		
3	Gele Rijdersplein vervanging korte termijn	We gaan de huidige stalling opwaarderen (meer bomen en verkeersveiliger vormgeving en een ander beheerdersgebouw) in samenhang met het opknappen van het AKU monument.	Uitvoering		
4	Uitvoeringsregels fietsruimen incl. handhaving op fietsruimen	We gaan de regels voor het fietsruimen aanscherpen zodat we effectiever kunnen handhaven op verkeerd gestalde fietsen.	Uitvoering		
5	Aanleg fietsenstalling Rozet	De Bartok ontwikkeling gaat de komende jaren tot uitvoer komen. De omgevingsplannen worden vastgesteld en de ontwerpen worden verder uitgewerkt. Vanaf 2026 gaat deze ontwikkeling worden gebouwd. Dat zal tot 2028 duren. De bouw van een openbare fietsenstalling is onderdeel van dit project.	Definitie	Uitvoering	Uitvoering
6	Fietsenstalling bestuurskwartier	We zoeken, binnen de lopende ontwikkelingen, naar een schikte plek voor een openbare bewaakte fietsenstalling.	Initiatief	Initiatief	
7	Onderzoek buurtstallingen centrum	We onderzoeken, op basis van voorbeelden uit Amsterdam en Utrecht, of er mogelijkheden zijn om in het centrum buurtstallingen te realiseren	Onderzoek	Initiatief	Definitie
8	Scoterplekken	We gaan locaties zoeken en realiseren voor 200 scooters in de binnenstad. Het gaat hierbij om toegewezen plekken voor scooters en bromfietsen.	Uitvoering	Uitvoering	Uitvoering

### 3.3 Meer gebruik van het openbaar vervoer

Goed openbaar vervoer is belangrijk voor een duurzame bereikbaarheid van de stad. Het openbaar vervoer heeft zowel een rol als efficiënte vervoerwijze om veel mensen tegelijk te verplaatsen als een middel voor mensen die (al dan niet door beperkingen) zichzelf moeilijk kunnen verplaatsen.

<b>Inzetten voor meer en beter treinvervoer van en naar Arnhem</b>					
<b>Nr</b>	<b>Maatregel</b>	<b>Toelichting</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>
1	MIRT onderzoek spoor kruising Arnhem Oost	Er wordt een gebiedsgericht onderzoek uitgevoerd naar de inpassing en effecten van een toekomstvaste vrije kruising Arnhem-Oost	Uitvoering		
2	MIRT onderzoek Utrecht – Arnhem – Duitse grens	De verbinding Utrecht-Arnhem-Duitse grens wordt aangemerkt als een zeer belangrijke verbinding binnen het Trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) Hiervan uitgaande en gegeven de binnenlandse ruimtelijke ambities richt dit MIRT onderzoek zich achtereenvolgens op hoe de frequentie en snelheid op deze verbinding kan worden vergroot en het spoor kan bijdragen aan de ruimtelijke ambities.	Uitvoering	Uitvoering	

<b>Realiseren van een busnetwerk dat bestaat uit BRT, HOV en een stadsnet</b>					
<b>Nr</b>	<b>Maatregel</b>	<b>Toelichting</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>
1	Aanleg doseerpunten en busstrook Westervoortsedijk,	Om de doorstroming op de Westervoortsedijk stadinwaarts te verbeteren wordt ter hoogte van de Driepoortweg en de Simon Stevinweg een busstrook aangelegd om het openbaar vervoer stad in hier te prioriteren.	Uitvoering		
2	Herinrichting IJssellaan (zie ook herinrichting wegvakken)	De IJssellaan wordt ter hoogte van park Presikhaaf heringericht om meer ruimte te maken om te lopen, te fietsen en voor de bus. Daarbij wordt ook overbodig asfalt weggehaald	Definitie	Uitvoering	Uitvoering
3	Herinrichting Willemsplein	Om de doorstroming van het openbaar vervoer op het Willemsplein te verbeteren wordt het plein gereconstrueerd. Daarbij wordt het plein direct vergroend en komt er een fietsenstalling onder het plein.	Definitie	Uitvoering	Uitvoering
4	HOV structuur Rijnpark	Aanleg van een goede HOV structuur in Rijnpark		Initiatief	Initiatief
5	HOV Airborneplein	In het project HOV Airborneplein wordt het gehele HOV systeem op het Airborneplein (verplaatsing haltes, aanleg nieuwe haltes) en op de toelidende radialen (ligging busbanen) geoptimaliseerd om ervoor te zorgen dat het HOV systeem op en rond het Airborneplein goed bereikbaar is voor de nieuwe bewoners en zo optimaal mogelijk functioneert voor deze bewoners en de andere gebruikers van het HOV netwerk.			Initiatief
6	HOV Burgemeester Matsersingel	Om de doorstroming voor het openbaar vervoer te verbeteren leggen we busstroken aan op de Burgemeester Matsersingel			Initiatief

### **3.4 Betere overstapmogelijkheden voor een optimale multimodale reis**

We willen dat mensen zich in en naar Arnhem zo duurzaam mogelijk verplaatsen. We beseffen ons ook dat niet iedereen zijn hele reis kan lopen of fietsen en dat sommige mensen, zelfs als ze naar de binnenstad van Arnhem gaan, afhankelijk van de auto zijn. Bijvoorbeeld omdat ze in een kleine kern wonen die niet op fietsafstand van Arnhem ligt. Het bieden van goede overstapmogelijkheden van de auto of trein naar de fiets of het openbaar vervoer is dan ook belangrijk om ook deze mensen de mogelijkheid te bieden zich zo duurzaam mogelijk te verplaatsen.

#### **Aanleg mobiliteitshubs**

Nr	Maatregel	Toelichting	2025	2026	2027
1	Korte termijn aanpak hub GelreDome	Vooruitlopend op de grootschalige investeringen in hub Gelredome, gaan we met korte termijn maatregelen de huidige locatie opwaarderen en aantrekkelijker maken om te gebruiken. Onderdeel hiervan is ook een goedkoop buskaartje naar het centrum. Dit conform de moties 25M08 en 25M45	Uitvoering		
2	Haalbaarheidsonderzoek impuls GelreDome	We voeren een haalbaarheidsonderzoek uit om te verkennen hoe de impuls van Stadsrandhub Gelredome naar voren gehaald kan worden. Dit conform motie 25M09	Uitvoering		
3	Aanleg hub Gelredome	Realisatie hub Gelredome inclusief gebouwde parkeervoorziening met voorzieningen en opwaardering van de openbare ruimte.	Initiatief	Definitie	Definitie
4	Aanleg hub Westervoortsedijk	Realisatie van een hub aan de Westervoortsedijk die kan functioneren als stadsrandhub en daarnaast een rol kan spelen in de toekomstige parkeeropgave van bedrijventerrein Het Broek.	Initiatief	Definitie	Definitie
5	Aanleg (micro)hubs ten behoeve van deelvervoer	Om het deelvervoer te faciliteren en tegelijkertijd een goede plaats te geven in de openbare ruimte zijn (micro)hubs nodig.	Initiatief	Definitie	Uitvoering
6	Opwaardering station Zuid	Treinstation Arnhem zuid wordt opgewaardeerd. De openbare ruimte wordt opgewaardeerd waardoor er meer ruimte is voor lopen, fietsen en groen en om fietsen te stallen	Definitie	Uitvoering	Uitvoering
7	OV hub station Presikhaaf	Treinstation Arnhem Presikhaaf wordt opgewaardeerd tot OV hub. De openbare ruimte wordt opgewaardeerd waardoor er meer ruimte is voor lopen, fietsen en groen en om fietsen te stallen. Ook wordt de verbinding tussen het station en de campus verbeterd	Definitie	Definitie	Uitvoering
8	Wijkhubs	In de verschillende wijken van Arnhem zullen gefaseerd plekken worden ingericht als wijkhubs	Initiatief	Definitie/realisatie	
9	Microhubs	Op verschillende plekken in Arnhem die zijn aangewezen als locaties voor deelvervoer zullen gefaseerd microhubs worden aangelegd.	Definitie/realisatie	Definitie/realisatie	Definitie/realisatie
10	Logistieke hubs	We zullen de ontwikkeling van logistieke hubs stimuleren		Initiatief	Initiatief

### 3.5 Een verkeersveiligere stad

Het verbeteren van de verkeersveiligheid is een van de uitgangspunten van het duurzaam mobiliteitsplan. We willen minder verkeersslachtoffers en minder verkeersdoden. Daarbij zijn twee zaken essentieel.

1. Verkeersveilige infrastructuur om het aantal ongevallen te beperken en de impact van ongevallen te verkleinen (door bijvoorbeeld lagere snelheden).
2. Gedragsbeïnvloeding. Verkeerd gedrag (te hard rijden, met alcohol op rijden, gebruik mobiele telefoon) is een belangrijke factor die bij veel verkeersongevallen een rol speelt.

We werken bij deze projecten, maar ook bij andere projecten conform motie 25M07. Vergroening langs wegen en vooral nabij de kruising van wegen mag het zicht niet belemmeren en de verkeersveiligheid niet negatief beïnvloeden.

Realiseren verkeersveiliger infrastructuur					
Nr	Maatregel	Toelichting	2025	2026	2027
1	Herinrichting Eemslaan	Er komen woningen langs de Eemslaan. Daarnaast wordt er te hard gereden moeten er haakse parkeervoorzieningen komen. Hierdoor ontstaat een meer gemengd verkeersbeeld (meer langzaam verkeer – voet en fiets) en dient de Eemslaan afgewaardeerd te worden van een 50 km/uur gebiedsontsluitingsweg naar een 30 km/uur erftoegangsweg.	Uitvoering		
2	Herinrichting Gelderse Rooslaan	De Gelderse Rooslaan Duurzaam Veilig herinrichten zodat de weggebruiker weet wat de maximumsnelheid is. Daarnaast dient de Gelderse Rooslaan herkenbaar en begrijpelijk voor iedereen te zijn (wie heeft wanneer voorrang).	Uitvoering		
3	Malburgen West	De Dovenetellaan en de Meldestraat vallen onder het project Malburgen West (subjectieve verkeersonveiligheid) en worden ingericht als een 30 km/uur erftoegangsweg.	Uitvoering	Uitvoering	
4	Herinrichting Rijkerswoerdsestraat	Er wordt te hard gereden. Uit onderzoek, een eerdere verkenning, is gebleken dat weggebruikers niet herkennen dat de Rijkerswoerdsestraat gedeeltelijk 30 km/uur of 50 km/uur is. Maatregelen zijn: - Extra 50 km/uur drempels (3 x gepland) - Extra ondersteunende wegmarkering en bebording	Definitie	Uitvoering	
5	Venlosingel	We richten de Venlosingel in als een erftoegangsweg, waarbij de maximumsnelheid 30 km/uur is. Hierbij worden de oversteekmogelijkheden richting de woonboulevard voor voetgangers verbeterd en wordt de voorrangssituatie duidelijker.	Definitie	Uitvoering	
6	Kruispunt Zaslaan – Monnikensteeg	Dit een onoverzichtelijk kruispunt met veel (bijna) ongevallen. We gaan dit kruispunt overzichtelijker en daarmee veiliger maken	Definitie	Definitie	
7	Breezandpad	Deze weg is onoverzichtelijk. Ook leidt het haal en breng verkeer van de school tot verkeersveiligheidsproblemen voor voetgangers en fietsers. We passen de inrichting van de weg aan en realiseren ook een schoolzone.	Definitie	Uitvoering	
8	Aanleg snelheidsremmende maatregelen Keulse slag	Er zijn meerdere meldingen binnengekomen dat er te hard wordt gereden op de Keulse Slag, lange Wal en Bethaniënstraat. We leggen daarom snelheidsremmende maatregelen aan op deze wegen	Uitvoering		
9	Aanleg schoolzone	We maken schoolzones bij de scholen De Graslaan, Margarethaschool, 't Panorama	Uitvoering		
10	Aanleg schoolzone	We maken schoolzones op de volgende plekken: Hommelseweg, Kentalis/Dr. P.C.M. Bosschool Lupinestraat, Pastoor van Arsschool Lupinestraat, Monchyschool Mesdaglaan Minervasingel, de Salamander	Definitie	Uitvoering	
11	Aanleg schoolzone	Ook na 2026 blijven we doorgaan met het realiseren schoolzones, totdat alle basisscholen zijn voorzien van een schoolzone..	Initiatief	Definitie	Uitvoering
12	Onderzoek en aanleg schoolstraten	We onderzoeken welke locaties in Arnhem het meest geschikt zijn voor een schoolstraat (of schoolzone plus) en gaan deze ook aanleggen. Dit conform moties 25M18 en 25M21.		Voorbereiding	Uitvoering
13	Risicogestuurde inventarisatie verkeersonveilige locaties	We analyseren jaarlijks de meest verkeersonveilige locaties en bekijken of we die locaties veiliger kunnen maken. Uitvoering van deze projecten wordt zoveel mogelijk gekoppeld aan groot onderhoud, tenzij directe actie nodig is.	Uitvoering	Uitvoering	Uitvoering

14	Inzet flexibele geluid- en flitspalen en trajectcontrole verkennen	We laten een extern onderzoek uitvoeren om de mogelijkheden en onmogelijkheden van de diverse handhavinginstrumenten in beeld te brengen met als doel om aanvragen te kunnen doen voor deze handhavingmiddelen.	Uitvoering	Uitvoering	
----	--	---	------------	------------	--

<b>Verkeersveiliger gedrag</b>					
<b>Nr</b>	<b>Maatregel</b>	<b>Toelichting</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>
1	Verkeersgedrag	Er zijn veel landelijke en provinciale verkeerseducatie programma's beschikbaar. We gaan een breed pakket aan programma's aanbieden aan onze inwoners. Belangrijkste daarbij zijn: fietsverlichting, snelheid, MONO (gebruik telefoon), BOB (alcohol) en opvoeren	Uitvoering	Uitvoering	Uitvoering
2	Verkeerseducatie	Er zijn veel landelijke en provinciale verkeerseducatie programma's beschikbaar. We gaan een breed pakket aan programma's aanbieden aan onze inwoners. Het gaat daarbij om projecten voor kinderen (verkeersexamen) en jongeren, maar ook juist ouderen (behendigheid in auto en op fiets)	Uitvoering	Uitvoering	Uitvoering
3	Gedragsverandering schoolgaande kinderen bij aanleg schoolzone	Met scholen die een schoolzone krijgen, gaan wij een samenwerking aan om niet alleen de omgeving van de school, maar ook het gedrag van de kinderen en de ouders te veranderen, zodat zij zich duurzamer en verkeersveiliger gaan verplaatsen (naar de school).	Uitvoering	Uitvoering	Uitvoering
4	Gedragsverandering schoolgaande kinderen	Ook met scholen die al een schoolzone hebben, of scholen die nog op de wachtlijst staan willen wij de samenwerking aangaan om het gedrag van de kinderen en de ouders te veranderen, zodat zij zich duurzamer en verkeersveiliger gaan verplaatsen (naar de school).	Uitvoering	Uitvoering	Uitvoering

### 3.6 Duurzamer mobiliteitsgedrag

<b>Duurzamer mobiliteitsgedrag</b>					
<b>Nr</b>	<b>Maatregel</b>	<b>Toelichting</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>
1	Communicatie-aanpak	Het duurzaam mobiliteitsplan zet een verandering in gang naar duurzamere mobiliteit. Dat vraagt ook om ander gedrag van inwoners, bezoekers en werknemers. We helpen hen hierbij en willen dat via een uitgebreide communicatie-aanpak breder onder de aandacht brengen. Voor deze maatregel, samen met de maatregelen hieronder werken we conform motie 25M22.	Uitvoering	Uitvoering	Uitvoering
2	Bewoners en werkgeversaanpak	In het kader van het regionale programma Slim & Schoon Onderweg benaderen wij al enkele jaren werkgevers om samen met hen te kijken hoe het reisgedrag van de werknemers kan worden verduurzaamd. Wij breiden dit uit met een bewonersaanpak, waarin we onze bewoners gaan stimuleren om op een duurzamere manier te reizen.	Uitvoering	Uitvoering	Uitvoering
3	Onderwijsaanpak Slim & Schoon Onderweg Arnhem-Velp	De Onderwijsaanpak (eerder Campusaanpak) Slim & Schoon Onderweg Arnhem-Velp werkt aan de duurzame bereikbaarheid van de deelnemende onderwijsinstellingen in Arnhem (en Velp). De gedragsmatige aanpak is gericht op	Uitvoering	Uitvoering	Uitvoering

		zo'n 25.000 studenten (en potentieel indirect 4.500 medewerkers). We werken aan aantrekkelijke loop- en fietsroutes, stimuleren duurzame reisbewegingen en werken aan een reispiekenaanpak. We zetten de werkzaamheden van de afgelopen jaren voort en bouwen duurzaam door met de aanpak.			
4	Bestuurskwartier	In het bestuurskwartier bevinden zich veel werkplekken. Deze plek ligt midden in het centrum van Arnhem. Dat is dus enerzijds een plek die goed duurzaam bereikbaar is en aan de andere kant levert autoverkeer naar die plek ook een autorit tot midden in ons centrum op. We gaan dan ook specifiek met de werkgevers van dit gebied aan de slag om hun werknemers te stimuleren tot duurzamer reisgedrag.	Uitvoering	Uitvoering	Uitvoering
5	Campagne deelvervoer	In samenwerking met onze regionale partners stimuleren wij het gebruik van deelvervoer met campagnes. Dit conform motie 25M10.	Uitvoering	Uitvoering	Uitvoering
6	Stimuleren deelvervoer	We proberen deelvervoer te stimuleren uit door onder ander betere samenwerking met aanbieders, deelmobiliteit toegankelijker te maken, op maat oplossingen te realiseren deelvervoer beter te promoten. Dit conform motie 25M44		Uitvoering	
7	Goedkoop OV voor minima	Om vervoerarmoede tegen te gaan en het gebruik van het Ov te vergroten, continueren wij het voordelige busabonnement voor minima	Uitvoering	Uitvoering	Uitvoering
8	Duurzame logistiek	We Stimuleren het gebruik van elektrische bestelauto's en cargo bikes bij logistieke partijen	Initiatief	Uitvoering	Uitvoering

### 3.7 Minder geluid en uitstoot ten gevolge van mobiliteit

Uitrol zero emissie stadslogistiek					
Nr	Maatregel	Toelichting	2025	2026	2027
1	Uitvoeren actieprogramma (UZES)	Met dit uitvoeringsprogramma helpt de gemeente Arnhem ondernemers bij de overstap naar Zero Emissie Stadsvervoer. Dit doen we door gezamenlijk projecten op te pakken die zorgen voor minder en schoner logistiek verkeer in de binnenstad.	Uitvoering	Uitvoering	Uitvoering
2	Vorbereiding invoering ZE-zone	Ter voorbereiding op de invoering van de ZE-zone voeren wij de volgende zaken uit. Er wordt een verkeersbesluit genomen een handhavingsplan en een toetsingskader voor aanvragen ontheffing ZE-zone en beleidsregels opgesteld. We bepalen de legesverordening en regelen de handhaving in.	Uitvoering	Uitvoering	
3	Invoering ZE-zone	Per 1 juni treedt de ZE zone daadwerkelijk in werking		Uitvoering	
4	Stimuleren van regionale samenwerking voor elektrische laadplekken voor vrachtwagens	In gesprek te gaan met omliggende gemeenten in de regio Arnhem-Nijmegen om gezamenlijk te werken aan de realisatie van een regionaal dekkend netwerk van laadplekken voor vrachtwagens. Dit conform motie 25M28.	Uitvoering	Uitvoering	

Verlagen snelheid					
Nr	Maatregel	Toelichting	2025	2026	2027
1	Onderzoek innovatie methoden om mobiliteitsdoelen te versnellen	Op basis van het verkeersstructuurplan en onderzoek naar Innovatieve methoden zoals plantenbakken en wegschilderingen onderzoeken we welke maatregelen we op kunnen nemen om op een innovatieve manier onze doelen te behalen. Dit conform motie 25M19	Onderzoek	Onderzoek/ uitvoering	Uitvoering

2	Herinrichting Eemslaan (gelijk aan maatregel verkeersveiligheid)	Er komen woningen langs de Eemslaan. Door deze bebouwing ontstaat een meer gemengd verkeersbeeld (meer langzaam verkeer – voet en fiets) en dient de Eemslaan afgewaardeerd te worden van een 50 km/uur gebiedsontsluitingsweg naar een 30 km/uur erftoegangsweg.	Uitvoering		
3	Centrumring, aanpak korte termijn	De centrumring wordt heringericht om de leefbaarheid langs de ring te verbeteren en de oversteekbaarheid van de centrumring te verbeteren. De centrumring zal daarbij ook (deels) als gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/uur worden ingericht	Definitie	Uitvoering	
4	Dalweg	De Dalweg wordt ingericht als gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/uur	Definitie	Definitie	Uitvoering
5	Rijksweg-West	De Rijksweg-West wordt ingericht als gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/uur	Uitvoering	Uitvoering	
6	Kronenburgsingel	De Kronenburgsingel wordt ingericht als erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/uur		Definitie	Definitie
7	Korte termijn aanpak snelheidsverlaging	We onderzoeken op welke wegen zonder grootschalige infrastructurele aanpassingen toch de snelheid kan worden verlaagd. Dit kan door bijvoorbeeld belijning aan te passen. Wegen waarop dit mogelijk is zullen we gaan aanpassen	Onderzoek	Uitvoering	Uitvoering
8	Beethovenlaan - Bachlaan	Deze wegen zijn deels te breed, waardoor de snelheid te hoog is. De betreffende wegvakken worden versmald en ingericht als een erftoegangsweg (maximumsnelheid 30 km/uur).	Uitvoering		
9	Frieslandsingel	Door de verouderde inrichting van de weg wordt er te hard gereden. De weg is te breed en heeft geen passend profiel bij de gewenste snelheidsregime. De weg wordt ingericht als een erftoegangsweg (maximumsnelheid 30 km/uur).	Uitvoering		

### 3.8 Fijner verblijven op straat

Herinrichting wegvakken					
Nr	Maatregel	Toelichting	2025	2026	2027
1	Opstellen verkeersstructuurplan	Het verkeersstructuurplan bevat een beschrijving van ons verkeersnetwerk. We beschrijven de verschillende wegtypen (gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen), maximumsnelheden (50 en 30 km/u) en stellen we de bijbehorende inrichtingsprincipes op. Hierbij hebben we speciale aandacht voor het wegtype GOW30. Ook werken we hierbij conform motie 25M30 (Prioriteit voor bedrijventerreinen bij inrichting van verkeersstromen).	Opstellen		
2	Borging toegankelijkheid in DMP	In samenwerking met experts, ervaringsdeskundigen en relevante belanghebbenden voeren we een inventarisatie uit op bestaande infrastructuur en OV-voorzieningen in Arnhem. De resultaten hiervan verwerken we in onze plannen en richtlijnen. Daarnaast zullen we de informatievoorziening over toegankelijkheid van OV, fietspaden en voetgangersgebieden verbeteren. Dit conform motie 25M20.		Uitvoering	
3	Opstellen netwerkmanagementkader	Het multimodaal afwegingskader is een kader om prioriteiten te kunnen stellen als verschillende verkeersstromen elkaar kruisen, of als er onvoldoende ruimte beschikbaar is voor alle modaliteiten.	Opstellen		

4	Westervoortsedijk, aanleg doseerpunten en busstrook	Om de bussen op de Westervoortsedijk richting centrum meer prioriteit te geven worden er doseerpunten en een busstrook aangelegd	Uitvoering		
5	Herinrichting Velperweg	De Velperweg wordt tussen de Raapopseweg en de Bronbeeklaan heringericht om meer ruimte te maken om te lopen en te fietsen	Uitvoering		
6	Ijssellaan	De Ijssellaan wordt ter hoogte van park Presikhaaf tot aan de A12 heringericht om meer ruimte te maken om te lopen, te fietsen en voor de bus. Daarbij wordt ook overbodig asfalt weggehaald	Definitie	Uitvoering	Uitvoering
7	Amsterdamseweg	Verwijderen overbodig asfalt op de Amsterdamseweg ter hoogte van de Hoogkamp	Uitvoering	Uitvoering	
8	Nijmeegseweg	Om ruimte te maken voor woningbouw wordt de oostelijke rijbaan van de Nijmeegseweg verlegd richting de westelijke rijbaan.	Definitie	Definitie	Uitvoering
9	Utrechtseweg	De Utrechtseweg wordt heringericht om meer ruimte te maken om te lopen, te fietsen en voor groen	Definitie	Definitie	Uitvoering
10	Batavierenweg	De Batavierenweg krijgt een nieuwe inrichting. Hierbij wordt gekeken naar de maximumsnelheid, inrichting van het kruispunt en de ruimte voor het openbaar vervoer op deze weg.			Initiatief
11	Afrit Eldenseweg	In het kader van het project Meijnerswijk komt er een met een verkeerslicht geregeld kruispunt op de Eldenseweg. Hierdoor heeft de afrit richting Meijnerswijk aan de westzijde van de Eldenseweg geen functie meer. Deze afrit wordt verwijderd.	Uitvoering		
12	Hollandweg	De middenberm wordt vergroend, de oversteekbaarheid verbeterd en de bus gaat op de rijbaan halteren		Definitie	Uitvoering
13	Johan de Wittlaan	Herinrichting Johan de Wittlaan om verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en gebruik door OV te verbeteren		Initiatief	Definitie
14	Cattepoelseweg	Snelheidsverlaging en/of herinrichting als samenloop met (groot onderhoud)		Initiatief	Initiatief
15	Bakenbergseweg	Snelheidsverlaging en/of herinrichting als samenloop met (groot onderhoud)		Initiatief	Initiatief
16	Eldenseweg, zuidelijk deel	Snelheidsverlaging en/of herinrichting als samenloop met (groot onderhoud)		Initiatief	Initiatief
17	Huissensestraat	Snelheidsverlaging en/of herinrichting als samenloop met (groot onderhoud)		Initiatief	Initiatief
18	Oostelijk deel Marga Klompelaan	Snelheidsverlaging en/of herinrichting als samenloop met (groot onderhoud)		Initiatief	Initiatief
19	Amsterdamseweg, oostelijk deel	Snelheidsverlaging en/of herinrichting als samenloop met (groot onderhoud)		Initiatief	Initiatief

### Selectieve doorgang en doseerpunten

Nr	Maatregel	Toelichting	2025	2026	2027
1	Selectieve doorgang Oranjebrug	Doorgaand verkeer op de Oranjebrug beperken door het verkeer selectief door te laten	Uitvoering		
2	Selectieve doorgang	Onderzoek en uitwerking verdere locaties, waarbij noodzaak en prioriteit van de te nemen maatregelen wordt bepaald. Onderdeel hiervan is ook een plaatsingskader.		Voorbereiding	Uitvoering
3	Doseerpunten	Onderzoek en uitwerking doseerpunten, waarbij noodzaak en prioriteit van de te nemen maatregelen wordt bepaald.		Voorbereiding	Uitvoering

### Minder auto's op straat

Nr	Maatregel	Toelichting	2025	2026	2027
1	Onderzoek garage centrum	We willen de binnenstad vergroenen en dus minder autoparkeerplaatsen op maaiveld2. We doen daarom onderzoek naar een nieuwe garage, waarbij we kijken naar: benodigde omvang, locatie en financiële haalbaarheid. Dit conform motie 25M61.	Opstellen	Opstellen	

2	Opstellen parkeerbeleid	Als uitwerking van het duurzaam mobiliteitsplan werken we parkeerbeleid uit waarin we nader uitwerken hoe we het parkeren in de stad (binnenstad, wijken en bedrijventerreinen) organiseren.	Opstellen		
3	Uitrol parkeerregulering	Invoer parkeerregulering Fase 1 (Klarendal Zuid, Sint Marten, Lombok, Boterdijk en de nieuwe Kade)	Vorbereiding	Uitvoering	Uitvoering
4	Uitrol parkeerregulering	Invoer parkeerregulering Fase 2			Vorbereiding
5	Parkeerverwijssysteem	Om duidelijk te maken voor bezoekers waar ze gemakkelijk kunnen parkeren en hoeveel plaatsen hier nog beschikbaar zijn, leggen we een digitaal parkeerverwijssysteem aan.		Initiatief	Definitie
6	Aanpassen aanwijzingsbesluit grote voertuigen	We scherpen de regels voor het parkeren van grote voertuigen (die nu op veel bedrijventerreinen nog op de openbare weg mogen staan) aan.		Uitvoering	
7	Inventarisatie onbenutte parkeerplaatsen	We brengen in kaart waar in Arnhem onbenutte parkeerplaatsen bij bedrijven en kantoren beschikbaar zijn en te onderzoeken in hoeverre deze geschikt zijn voor openbaar gebruik buiten de reguliere bedrijfsuren. Voor de verdere uitwerking onderzoeken we of we gebruik kunnen maken van innovatieve apps of platformen die het delen van parkeerplaatsen eenvoudig maken. Dit conform motie 25M29		Uitvoering	

### 3.9 Participatie

Bij het opstellen van het duurzaam mobiliteitsplan heeft uitgebreide participatie plaatsgevonden. Ook betrekken we, zoals eerder aangegeven, belanghebbenden, bij de verdere prioritering binnen sommige maatregelen. Daarmee houdt het echter niet op. Nu we maatregelen uit het duurzaam mobiliteitsplan gaan realiseren begint het pas 'echt'. Ook bij de uitvoering van de maatregelen is participatie belangrijk. De intensiteit en de wijze waarop er wordt geparticipeerd is sterk afhankelijk van het (type) project, maar we zullen onze ondernemers, inwoners, bezoekers, werknemers en andere belanghebbenden zeker betrekken bij de realisatie van onze projecten. Dit is ook zeker belangrijk bij werkzaamheden met grote impact. In bijlage 1 is weergegeven hoe we omgaan met participatie bij werkzaamheden met grote impact.



## Bijlage 1: Werkwijzer grootschalige wijzigingen

Het duurzaam mobiliteitsplan bevat maatregelen die (grote) impact kunnen op doorstroming en de bereikbaarheid van Arnhem. Voorbeelden hiervan zijn het terugbrengen van de capaciteit van een weg, of het hanteren van selectieve doorgang. Motie 25M15 'werkwijzer grootschalige aanpassingen' roept op om:

- Analyses op hoofdlijnen van het Arnhemse wegennet en doorrekeningen van de gevolgen daarvan met de gemeenteraad te delen.
- Grote infrastructurele aanpassingen, zoals snelheidsverlagingen, capaciteitsverminderingen en selectieve doorgang met de raad te delen in een 'werkwijzer' bij het jaarlijkse monitoringsplan met in ieder geval de volgende onderdelen: stappenplan, (verkeers)kundige kaders en communicatie richting raad en andere betrokkenen.

Deze bijlage is de werkwijzer die beschrijft welke stappen worden doorlopen voordat tot een grootschalige wijziging wordt overgegaan. De werkwijzer bestaat uit drie onderdelen:

1. Uitvoeringsagenda
2. Projectfase
3. Evaluatie

### ***Deze uitvoeringsagenda***

Veel grootschalige wijzigingen, zeker de projecten die de komende 5 jaar worden uitgevoerd zijn, zijn expliciet benoemd in het DMP. Er is echter nog niet vastgesteld wanneer maatregelen exact worden uitgevoerd. Dat geldt met name voor de selectieve doorgang projecten, waarvan in hoofdstuk 7 van het DMP alleen gezegd is dat alle 17 maatregelen binnen 10 jaar zullen worden uitgevoerd.

Een eerste stap van de werkwijzer grootschalige wijzigingen is dan ook om alle grootschalige wijzigingen expliciet op te nemen in de uitvoeringsagenda van het DMP. Hierdoor is de gemeenteraad altijd op de hoogte welke projecten exact uitgevoerd worden de komende jaren<sup>1</sup>.

### ***Projectfase***

De projectfase is de belangrijkste fase. In deze fase wordt immers de grootschalige wijziging voorbereid en uitgevoerd. Deze projectfase kent verschillende subfasen, namelijk:

- Initiatiefase
- Definitiefase

---

<sup>1</sup> In deze uitvoeringsagenda is alleen het project Oranjebrug expliciet opgenomen. De overige projecten dienen nog onderling te worden geprioriteerd. Dat zal ook komend jaar plaatsvinden. De volgende uitvoeringsagenda zal dus meer 'selectieve doorgang' projecten bevatten.

- Uitvoeringsfase

### **Initiatieffase**

De initiatiefase is de eerste fase van een project waarin de problematiek wordt verkend, de haalbaarheid wordt onderzocht en een globale afbakening van het project plaatsvindt.

In deze fase worden in ieder geval de volgende stappen doorlopen.

- Vastleggen problematiek.
- Participatie met de stakeholders.
- Mogelijke oplossingen bepalen en effecten inzichtelijk maken
- Voorkeursoplossing vastleggen. College vast laten stellen, raad informeren. Inclusief informatie uit voorgaande stappen

#### *Vastleggen problematiek*

Alle grootschalige wijzigingen dienen een doel. Soms is dat het tegengaan van ongewenst verkeer, soms is dat om meer ruimte te maken voor andere mobiliteit en soms om het minder aantrekkelijk te maken om met de auto door de stad te rijden. In de initiatieffase leggen we deze problematiek zo expliciet mogelijk vast. Indien mogelijk kwantificeren we de problematiek. Dat kunnen verkeerskundige aspecten zijn, maar ook andere positieve en negatieve (milieu) effecten. Met het vastleggen van de problematiek wordt zowel de inhoudelijke grond voor het project vastgelegd als de basis voor communicatie richting stakeholders (waarom doen we dit project?).

#### *Participatie*

Participatie zal logischerwijs altijd onderdeel van de projectfase van een grootschalige wijziging zijn. We streven ernaar om zo hoog mogelijk op de participatieladder te participeren, waarbij we naar waarschijnlijkheid veelal op het niveau van adviseren zullen acteren. Het participatieniveau verschilt per project. Zo is er soms maar één oplossing mogelijk (terugbrengen capaciteit van een weg), maar zal de participatie voornamelijk gaan over hoe we die oplossing vormgeven. In andere gevallen (met name bij de selectieve toegang) is er nog geen vaste oplossing en kan in de participatie ook over zowel de oplossing als de wijze waarop deze wordt vormgegeven worden geparticipeerd.

Participatie staat los beschreven in de werkwijzer, maar is zeker geen losse fase. Participatie loopt door alle stappen van het project (van het bepalen van de problematiek tot het bepalen van de oplossing door).

#### *Mogelijke oplossingen bepalen en effecten inzichtelijk maken*

Zoals hiervoor aangegeven zullen er, afhankelijk van het project, één of meerdere oplossingen mogelijk zijn. Aangezien deze werkwijzer gaat over grootschalige wijzigingen zullen deze oplossingen ook grotere impact hebben. Deze impact (zowel negatief als positief) zal inzichtelijk worden gemaakt.

Hierbij kijken we naar verschillende aspecten:

- Verkeerskundige impact
- Ruimtelijke impact
- Gezondheid/leefbaarheid
- Kosten
- Draagvlak
- Uitvoerbaarheid

Indien er meerdere oplossingen mogelijk zijn, wordt op basis van een beoordeling op deze aspecten ook een voorkeursoplossing bepaald. Maar ook als er maar één hoofdoplossing is zullen de effecten in beeld worden gebracht. Deze beoordeling vormt beslisinformatie om te bepalen of we daadwerkelijk verder gaan met het project. Lost de oplossing het probleem op en ontstaan er geen ongewenste neveneffecten die we niet willen.

Wat er precies onderzocht wordt is afhankelijk van het project. Bij een selectieve afsluiting is bijvoorbeeld de omrijdtijd een belangrijk criterium, terwijl bij een beperking van het aantal rijstroken de verwachte extra reistijd belangrijk is.

#### *Voorkeursoplossing vastleggen*

Op basis van de informatie uit de voorgaande stap leggen we de voorkeursoplossing vast.

- **Het college stelt de voorkeursoplossing vast en de gemeenteraad geïnformeerd over deze oplossing.**
- **De omgeving wordt geïnformeerd over de gekozen oplossing.**

We geven hierbij aan hoe de voorkeursoplossing eruitziet en wat de effecten (zie initiatieffase) van die oplossing is. Hierbij is vooral aandacht voor aspecten/effecten die zijn gewijzigd ten opzichte van de initiatieffase.

De volgende aspecten worden in ieder geval beschreven bij het vaststellen van de voorkeursoplossing. Zowel gemeenteraad als omgeving worden hier dus over geïnformeerd.

- Aanleiding en probleemanalyse
- Beschrijving doorlopen proces, inclusief overwogen alternatieven en afstemming met stakeholders
- Toelichting voorkeursoplossing
- Effecten voorkeursoplossing

- Vervolgproces

### **Definitiefase**

In de definitiefase wordt de voorkeursoplossing technisch verder uitgewerkt. Resultaat van de definitiefase is dat

- **Het college de definitieve oplossing vast en informeert de gemeenteraad over deze oplossing.**
- **De omgeving wordt geïnformeerd over de gekozen oplossing.**

### **Uitvoeringsfase**

In deze fase wordt het project uitgevoerd. De omgeving wordt goed betrokken bij de uitvoering van de maatregelen om de overlast van werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken.

### **Evaluatie**

Grootschalige aanpassing van infrastructuur is complex. Om te leren van onze aanpak zullen we projecten evalueren. We gaan niet alle projecten evalueren, maar in ieder geval de projecten waarvoor goede redenen zijn om deze te evalueren.