

# Arnhem, Loopstad





## Voorwoord

*Lopen is heel gewoon. Bijna iedereen doet het, bijna elke dag. Een stukje naar de bushalte, samen met de kinderen naar school, boodschappen doen of gewoon even naar buiten om je hoofd leeg te maken. Lopen is zo vanzelfsprekend dat we er nauwelijks bij stilstaan. We hebben er tot nu toe ook nooit apart beleid voor gemaakt.*

*Daar komt nu verandering in. Arnhem heeft de ambitie een echte loopstad te worden. Een stad waar je gemakkelijk te voet je bestemming bereikt, waar de omgeving uitnodigt om anderen te ontmoeten, te ontdekken, te ontspannen en fit te blijven. Een aantrekkelijke loopomgeving draagt bij aan schone lucht, minder drukverkeer en meer ruimte voor groen.*

*In de Omgevingsvisie en het Duurzaam Mobiliteitsplan speelt de voetganger al een prominente rol. Met deze eerste integrale visie op lopen laten we zien dat we het menen. We vergroten onze inzet op lopen en brengen samenhang in beleid en projecten die hieraan raken. Ons doel is een stad waar elke stap bijdraagt aan gezondheid, plezier en verbondenheid.*

*Dat doen we door een fijnmazig, veilig, logisch en uitnodigend netwerk van looproutes te creëren dat door de hele stad loopt. Routes die iedereen kan gebruiken – jong en oud, met of zonder beperking, bewoner of bezoeker.*

*Vooraf voor kinderen vinden we dit extra belangrijk. Als zij van jongs af aan ervaren dat lopen de normaalste zaak van de wereld is, groeit er een generatie op die bewegen vanzelfsprekend vindt. Dat is goed voor hun gezondheid, hun zelfstandigheid en hun verbondenheid met stad en buurt.*

*De komende jaren investeren we in een stad waar je niet alleen kunt lopen, maar waar je ook wil lopen en wil zijn. Met meer ruimte, meer groen, meer veiligheid, meer comfort en meer inspiratie.*

*Wij zetten stappen. Loopt u mee?*

*Nermina Kundić*

*Arnhem, maart 2026*



## Samenvatting

Arnhem kiest met het loopbeleid expliciet voor lopen als volwaardige pijler van mobiliteit, gezondheid, leefbaarheid en stedelijke ontwikkeling. Lopen is alledaags en speelt een (bij)rol in veel beleidsvelden, maar kreeg nooit eigen beleid. Dat verandert nu: Arnhem wil een loopstad worden. Lopen is gezond, goedkoop, laagdrempelig en sociaal verbindend. Het verhoogt mentale gezondheid, verkleint eenzaamheid en zorgt voor een actieve leefstijl. Als meer mensen lopen en verblijven, wordt de stad levendiger en veiliger, wat ook de economische vitaliteit versterkt. Het vermindert autogebruik, verbetert luchtkwaliteit, vermindert geluidshinder en verhoogt de klimaatbestendigheid doordat groenruimte kan toenemen. Het beleid richt zich vooral op kinderen. Kinderen bewegen en spelen steeds minder, terwijl dit cruciaal is voor motoriek, zelfstandigheid, creatief denken en sociale ontwikkeling. Wie jong leert lopen en spelen, ontwikkelt een gezonde basis voor de rest van het leven. We investeren daarom de komende jaren in een goed netwerk van looproutes met meer ruimte, veiligheid, comfort en inspiratie om te lopen; gedacht vanuit het kind, maar uiteindelijk voor iedereen.

### Meer dan een uitwerking van het Duurzaam Mobiliteitsplan

Het beleid sluit aan op de Omgevingsvisie en het Duurzaam Mobiliteitsplan (DMP), waarin het STO(M)P principe geldt: Stappers eerst, dan Trappen, OV, Mobility as a service (deelmobiliteit) en dan pas de Personenwagen. Lopen moet korte ritten vervangen en onderdeel worden van integrale ketenreizen (ov, deelmobiliteit, parkeren op afstand). In het DMP is al een voetgangersnetwerk vastgesteld, maar er is meer nodig om van Arnhem een echte loopstad te maken. Door doelen uit het DMP samen te brengen met doelen vanuit andere beleidsvelden, waaronder Sport en Gezondheid en Recreatie en Toerisme, ontstaat een compleet en samenhangend verhaal. Op die manier kunnen maatregelen tegelijkertijd bijdragen aan meerdere doelen en elkaar versterken.

### Kansen en uitdagingen

Arnhem heeft alles in zich om een loopstad te worden. De groene ligging en de parken die doorlopen tot in het centrum bieden kansen om een geweldig netwerk van groene, ontspannen routes door de hele stad te maken. De autoluwe binnenstad en het Modekwartier lenen zich om te dwalen. De vele creatieve inwoners kunnen de stad niet alleen verfraaien met muurschilderingen, maar kunnen lopen ook stimuleren met toegepaste kunst en tijdelijke inrichtingen van straten. De grote woningbouwopgave biedt gelegenheid om loopvriendelijke wijken te bouwen en in bestaande wijken extra draagvlak voor voorzieningen te creëren.

Maar we staan ook voor uitdagingen. Niet alle inwoners vinden dagelijkse voorzieningen op een comfortabele loopafstand van hun woning. Barrières zoals de Rijn, het spoor, drukke wegen en

afgesloten terreinen belemmeren lopen. Smalle stoepen, onveilige oversteken en conflicten met fietsverkeer maken lopen een lastige en soms gevaarlijke aangelegenheid. Om hier iets aan te kunnen doen, hebben we kennis en inzicht nodig, maar kaartmateriaal en cijfers zijn incompleet en we hebben weinig inzicht in loopgedrag. Hier hebben we een inhaalslag te maken.

### Toekomstbeeld 2040: Arnhem als dé Loopstad

We werken toe naar een toekomstbeeld waarin Arnhem een echte loopstad is. Iedereen kan op een prettige manier de stad doorkruisen via een compleet, goed verbonden voetgangersnetwerk met brede, obstakelvrije trottoirs met veilige en soepele oversteken. Schaduwrijke hoofdroutes zorgen ervoor dat ook op warme dagen dagelijkse voorzieningen te voet goed bereikbaar zijn. De binnenstad is autoluw en ingericht op rust, ontmoeting en verblijf. Loopvriendelijke straten zorgen voor ontmoeting, levendigheid en economische vitaliteit. Kunst, cultuur en evenementen (zoals de Arnhemse marathon) versterken de loopbeleving.

De stad benut haar landschappelijke ligging maximaal: bossen, parken, de Rijn en de Betuwe zijn met elkaar verbonden via groene looproutes die woonwijken en werkgebieden dooraderen. Kantoormedewerkers lopen een lunchrondje langs een aangenaam pad, senioren en mensen met een beperking vinden rustpunten en duidelijke markeringen. Kinderen lopen veilig en zelfstandig, onderweg uitgedaagd door spelaanleidingen. Bezoekers, sportieve wandelaars en hardlopers kiezen uit gevarieerde routes. Vrouwen en meisjes zijn ook 's avonds op straat te vinden. Arnhem wordt nationaal en internationaal erkend als innovatieve loopstad dankzij de integrale aanpak waarin mobiliteit, gezondheid, klimaatadaptatie en recreatie samenkomen.

### Doelstellingen

Met dit loopbeleid werken we toe naar het toekomstbeeld waarbij Arnhem een echte loopstad is. Daar horen zes doelstellingen bij:

1. Arnhem heeft een loopcultuur: lopen is een vanzelfsprekend onderdeel van het dagelijks leven.
2. Het aandeel lopen in de keuze voor vervoerswijzen is verhoogd. Mensen die nu nog voor korte ritten de auto pakken, gaan vaker lopen. Mensen die al liepen, lopen vaker of verder. Door goede looproutes van en naar ov en deelmobiliteit groeit het aandeel van deze vervoerswijzen in de modal split ten koste van de (privé) auto.
3. Mensen die weinig of niet liepen, zijn meer gaan lopen en voldoen zo vaker aan de beweegrichtlijn.
4. Kinderen lopen en spelen vaker, niet alleen in speeltuinen, maar ook op de stoep en op straat. Vanaf 1,5 jaar spelen en lopen zij vaker buiten en vanaf 8 jaar doen zij dat ook vaker zelfstandig.
5. Mensen ontmoeten elkaar vaker in de openbare ruimte.
6. Bezoekers van Arnhem komen vaker en blijven langer door de aanwezigheid van aantrekkelijke wandelpaden, looproutes tussen wijken.

### Algemene kennis en Arnhemse inbreng leiden tot Arnhemse maatregelen

Een loopvriendelijke stad is een stad waar mensen niet alleen kunnen lopen, maar ook graag willen lopen. Belangrijke ruimtelijke voorwaarden zijn nabijheid van voorzieningen en een compleet en fijnmazig netwerk, dat zorgt voor logische, doorlopende routes en korte afstanden. Ook een goede kwaliteit van de voetpaden zelf is essentieel. Deze zijn (sociaal) veilig, goed begaanbaar, leesbaar en aantrekkelijk. Daarnaast is het belangrijk dat mensen ook denken dat lopen iets voor hen is, dat het goed te doen is en dat er iets bij te winnen valt (fit voelen, nieuwe vrienden maken, punten scoren).

Bovenstaande zaken gelden in het algemeen. Bij de ontwikkeling van maatregelen pakken we zaken aan die specifiek in Arnhem gelden en leggen we Arnhemse accenten. Dat kan zijn vanwege de specifieke Arnhemse situatie (ligging, stedenbouwkundige opbouw), maar het kan ook gaan om zaken waar extra aandacht voor gevraagd is door bewoners, ondernemers of belangengroepen tijdens inspraakrondes voor het Duurzaam Mobiliteitsplan of het loopbeleid zelf. Dit betekent onder andere extra aandacht voor oversteken en fijne schoolomgevingen. Daarnaast willen we met de maatregelen de Arnhemse kernwaarden tot uitdrukking laten komen: groen, creatief en vrij.

De maatregelen die we nemen zijn verdeeld over drie paden: de loopvriendelijke inrichting van de stad, het stimuleren van een loopcultuur en de lopende organisatie.

#### Loopvriendelijke inrichting van de stad (Pad 1)

We gaan de stad loopvriendelijk inrichten en onderhouden. Dat doen we met twaalf maatregelen, waaronder:

- **Het sturen op nabijheid**, o.a. via het opstellen van een Visie Binnenstedelijk Bouwen en Accommodatiebeleid.
- **De aanleg van een goed Voetgangersnetwerk** dat belangrijke bronpunten en bestemmingen met elkaar verbindt: we leggen ontbrekende verbindingen aan en verbeteren bestaande voetpaden. Daarbij hebben we extra aandacht voor oversteken en toegankelijkheid voor mensen met een beperking. Dit netwerk maakt het mogelijk om op een snelle, veilige en aangename manier lopend bestemmingen te bereiken. Het vormt de basis voor het Koele netwerk, waardoor lopen op warme dagen ook goed mogelijk is.
- De aanleg van het zogenaamde **Groene, ontspannen netwerk**, een uniek Arnhems netwerk van rustige voetpaden, grotendeels door of langs groen dat de hele stad dooradert en doorloopt tot in het buitengebied. Dit netwerk biedt straks talloze mogelijkheden voor ontspannen lopen vanuit huis of werk, hardlopen en natuurbeleving.

- **De aanpak van schoolomgevingen en het kindvriendelijk maken van looproutes** die veel door kinderen worden gebruikt: we leggen schoolzones aan, gaan experimenteren met schoolstraten en/of schoolerven en leggen spelaanleidingen aan die lopen een belevenis maken en creativiteit bij kinderen stimuleert.
- **Ruimte maken voor lopen en verblijven**: we gaan wegen afwaarderen waardoor ruimte ontstaat voor lopen en verblijven en onderzoeken mogelijkheden voor de toepassing van erven. Om goede keuzes te kunnen maken bij de (her)verdeling van de schaarse openbare ruimte stellen we een Multi Modaal Netwerkkader op en werken we met het Waardenmodel Arnhems Buitengeluk.
- **Verbetering loopkwaliteiten in wijkenaanpak**: we verankeren lopen in de wijkenaanpak en gaan jaarlijks verbeterplannen maken per wijk.
- **Goed onderhoud en beheer**: we gaan meer voetpaden op een hoger niveau onderhouden. We maken plannen voor betere gladheidsbestrijding en het voorkomen van worteldruk. We zorgen voor goede, tijdelijke looproutes bij werkzaamheden.

#### Stimuleren van een loopcultuur (Pad 2)

Om een echte loopcultuur te ontwikkelen in Arnhem gaan we per doelgroep acties ondernemen, waarbij verbeteringen in de fysieke omgeving samen opgaan met gedragsstimuleringsmaatregelen. We richten ons hierbij op verschillende doelgroepen:

- **Kinderen**: we gaan kinderen stimuleren meer te lopen via verschillende programma's. Het gaat hierbij niet alleen om kinderen in de basisschoolleeftijd, maar ook om kinderen tussen 1,5 en 4 jaar oud. Hierbij werken we samen met het Sportbedrijf en consultatiebureaus.
- **Kantoormedewerkers**: we stimuleren wandelen tijdens de werkdag door het maken van zogenaamde 'weeting-routekaartjes' en kijken naar mogelijkheden om lopen naar werk te stimuleren via de werkgeversaanpak.
- **Kwetsbare groepen**: We gaan door met het aanbieden van valpreventiecurstussen, onderzoeken mogelijkheden voor de inzet van beweegprogramma's en buurtsportcoaches en brengen de toegankelijkheid van routes in kaart.
- **Alle inwoners en bezoekers**: we zorgen ervoor dat mensen weten dat de stad beloopbaar is, onder andere door goede bewegwijzering en (online) informatie over routes, georganiseerde wandelgroepen en evenementen. Om aandacht te vestigen op lopen zetten we (interactieve) kunst in, zetten we loopprojecten in de kijker via verschillende communicatiekanalen en geven we lopen een prominente plek in een welkomstpakket voor nieuwe bewoners.

#### Lopende organisatie (Pad 3)

Om deze maatregelen te kunnen realiseren, is het nodig om ook dingen anders te gaan doen in onze eigen organisatie. We gaan ervoor zorgen dat helder is hoe een loopvriendelijke inrichting van de openbare ruimte eruitziet. We stellen richtlijnen op en integreren deze in een ontwerpwijzer voor een beweegvriendelijke openbare ruimte. Daarnaast gaan we onze kennis over lopen op peil brengen, onder andere door op meer plekken voetgangers te gaan tellen, onderzoek te doen naar valongevallen en fiximeldingen te analyseren. Ook gaan we kennis opdoen en uitwisselen door deelname aan het Nationaal Masterplan Lopen en de Citydeal Ruimte voor Lopen. We zorgen ervoor dat alle afdelingen het loopbeleid incorporeren en samen meehelpten om van Arnhem de loopstad van de toekomst te maken. Bij het maken en uitvoeren van plannen betrekken we bewoners, waaronder kinderen, ondernemers en belangenverenigingen.

#### Uitvoeringsagenda

De uitvoeringsagenda bevat 22 acties, onderverdeeld naar de drie paden. Een deel van de maatregelen is een op een overgenomen uit de uitvoeringsagenda van het Duurzaam Mobiliteitsplan, een deel is een uitwerking van maatregelen uit de uitvoeringsagenda van het DMP en een deel is nieuw. Deze laatste categorie bestaat uit

maatregelen die voortkomen uit andere beleidsvelden (zoals Sport en bewegen of Recreatie en Toerisme) of aangenomen moties.

Het budget dat benoemd staat, komt uit het budget dat is gereserveerd voor het DMP. Daar waar andere vakgroepen of afdelingen betrokken zijn, staat dit aangegeven. De agenda wordt jaarlijks geactualiseerd en richt zich op realistische fasering en prioritering.

#### Eindconclusie

Het Arnhemse loopbeleid vormt een integrale en toekomstgerichte aanpak waarin mobiliteit, gezondheid, klimaat, leefbaarheid en sociale cohesie samenkomen. De gekozen thema's -kinderen centraal, nabijheid van voorzieningen, aantrekkelijk netwerk, gedragsstimulering en Arnhemse identiteit- maken het beleid onderscheidend in Nederland. Lopen wordt niet alleen een mobiliteitskeuze, maar een manier om de stad beter te laten functioneren: rustiger, gezonder, inclusiever en mooier.

Arnhem kiest voor lopen als motor van verandering én als dagelijkse gewoonte. Daarmee zet de stad, letterlijk en figuurlijk, de voetganger op één.



## Goed om te weten

- Nederlanders maakten in 2023 4,2 miljard ritten te voet., bijna een kwart van het totaal aantal ritten. Daarbij legden zij 6,9 miljard km af en waren zij 1,7 miljard uur onderweg. Dit komt neer op 1,1 km en 17 minuten lopen per Nederlander per dag. In Arnhem ligt het percentage verplaatsingen te voet relatief hoog vergeleken met andere middelgrote steden (Arnhemmers fietsen relatief weinig), maar er is zeker nog ruimte voor groei (Loopfeiten 2024, Kennis Instituut voor Mobiliteitsbeleid).
- Kinderen en ouderen lopen relatief gezien het vaakst. Meer dan een kwart van hun ritten wordt te voet afgelegd. Ook Nederlanders uit huishoudens met een laag besteedbaar inkomen lopen vaker dan mensen met een hoger inkomen (Loopfeiten 2024, Kennis Instituut voor Mobiliteitsbeleid).
- Sinds 2020 neemt het aantal voetgangers dat door een verkeersongeval om het leven komt, toe. In 2023 lag het aantal verkeersdoden onder voetgangers op het hoogste niveau sinds 2011. Een botsing met een auto is in 80% van de gevallen de oorzaak. Daarnaast zijn enkelvoudige voetgangersongevallen een groeiend probleem, vooral onder ouderen (Loopfeiten 2024, Kennis Instituut voor Mobiliteitsbeleid).
- 58% van alle verplaatsen binnen Arnhem gaat per fiets of te voet (Bijlagenrapport Duurzaam Mobiliteitsplan 2025)
- 27% van de Arnhemse kinderen gaat nooit lopend of fietsend naar school (Kindermonitor 2021)
- In 2024 voldeed maar 50,8% van de Arnhemse volwassenen aan de beweegrichtlijn ([www.sportenbewegenincijfers.nl/](http://www.sportenbewegenincijfers.nl/))<sup>1</sup>
- De beweegnorm van 5 uur per week wordt maar door 50% van de kinderen tussen 4 en 12 jaar gehaald en 1 op de 7 kinderen speelt nooit buiten (Gezond en Fit 2025).
- Kinderen die minder dan 2 uur per dag (14 uur per week) buiten zijn of spelen lopen een verhoogd risico op bijziendheid (Buitenspelen = Gezond, Jantje Beton 2024)
- 37% van de Arnhemmers voelt zich eenzaam (Gezond en Fit 2025).
- Wandelen is met 18% de meest ondernomen vrijetijdsactiviteit (Beleidskader Recreatie en Toerisme Provincie Gelderland 2025)
- Ruim drie op de tien Arnhemmers (31%) zeggen dat zij zich 's avonds onveilig voelen als ze in de buurt over straat lopen (Arnhemse Leefbare Wijken Monitor 2023)
- 69% van de Arnhemmers is het eens met de stelling: wegen en paden nodigen uit om te lopen (Arnhemse Leefbare Wijken Monitor 2025)

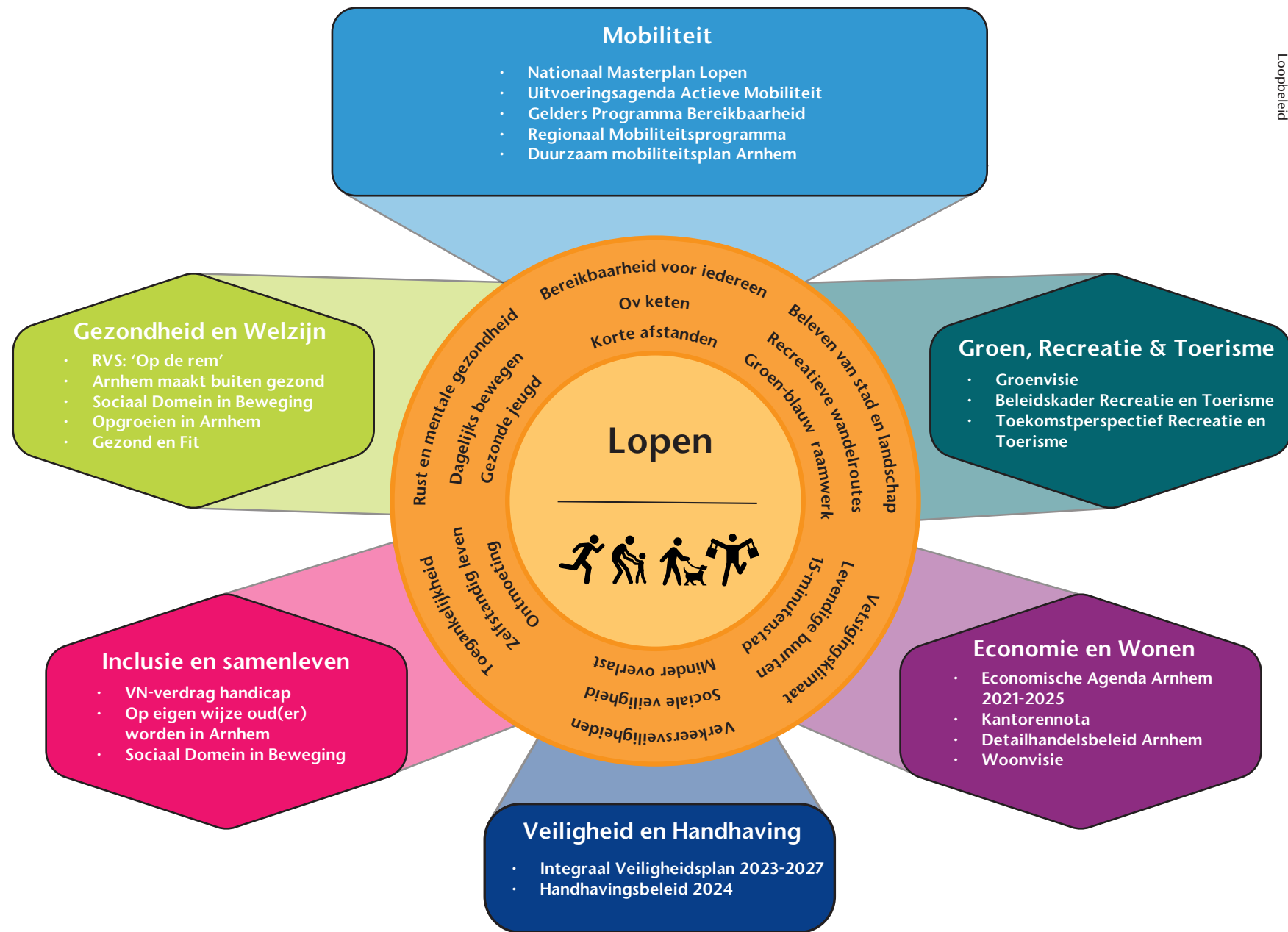
## Verkeersregels

- Als voetganger loop je op het voetpad. Als dat ontbreekt mag je op het fietspad lopen of anders op (of in de berm van de) rijbaan. Alleen op autowegen en snelwegen is het verboden te lopen.
- Bij verkeerslichten mag je gaan lopen als het licht op groen springt. Als het licht gaat knipperen is dat een teken dat het rode licht spoedig verschijnt. Pas als het licht op rood springt mag je niet meer beginnen met lopen, maar als je al op weg bent, is het verkeerslicht zo afgesteld dat je gewoon veilig aan de overkant kunt komen.
- Auto's mogen niet op de stoep parkeren, ook niet half met het wiel op de stoep, tenzij met een speciaal bord is aangegeven dat dit wel mag.

<sup>1</sup>) Beweegrichtlijn voor volwassenen en ouderen (18 jaar en ouder): doe minstens 150 minuten per week aan matig intensieve inspanning en doe minstens tweemaal per week spier- en botversterkende activiteiten, voor ouderen gecombineerd met balansoefeningen. En: voorkom veel stilzitten

## Inhoud

<b>1. Inleiding</b>	<b>11</b>
<b>2. Toekomstbeeld</b>	<b>15</b>
<b>3. Wat is nodig?</b>	<b>17</b>
<b>4. Pad 1: Loopvriendelijke inrichting van de stad</b>	<b>23</b>
<b>5. Pad 2: Loopcultuur stimuleren</b>	<b>39</b>
<b>6. Pad 3: Lopende organisatie</b>	<b>43</b>
<b>7. Uitvoeringsagenda</b>	<b>47</b>
Bijlage 1: aansluiting op relevant beleid	62
Bijlage 2: Walkability analyse	63
Bijlage 3: analyses kwaliteit Voetgangersnetwerk: Hoofdlooproutes en verbindingsnetwerk	67
Colofon	70



Met het loopbeleid werken we op een integrale manier aan doelstellingen van diverse beleidsvelden, zoals verwoord in verschillende visies, plannen en programma's op nationaal, regionaal en vooral ook op gemeentelijk niveau.

# 1. Inleiding

## Voordelen van lopen

Een stad waarin lopen vanzelfsprekend is, biedt talloze voordelen. Voetgangersvriendelijke steden zijn gezonder, socialer en aantrekkelijker. Het is goed voor het individu, voor de samenleving en voor de stad:

- Lopen is de meest toegankelijke en gezonde manier van verplaatsen. Het draagt bij aan een actieve levensstijl, vermindert stress en is voor iedereen beschikbaar, ongeacht inkomen of fysieke conditie! Lopen vergroot ontmoetingskansen tussen (on)bekenden, wat leidt tot kleine geluismomenten en vermindering van eenzaamheid.
- Een stad waar mensen vaker lopen en verblijven (zitten, spelen), is een stad waar meer ontmoeting en interactie plaatsvindt. Straten worden levendiger en veiliger en de sociale cohesie binnen wijken versterkt.
- Meer lopen draagt bij aan vermindering van het aantal autoritten. Bij korte ritten als volwaardig alternatief en bij langere ritten als onderdeel van de reis van deur tot deur (i.c.m. ov of deelauto). Minder autoverkeer betekent dat de stad als geheel beter bereikbaar wordt. Ook zorgt het voor schonere lucht, minder geluidsoverlast en een aantrekkelijker stedelijk milieu. Dit draagt bij aan de lokale economie. Voetgangersvriendelijke steden, waar minder ruimte nodig is voor auto's, zijn beter bestand tegen klimaatverandering door minder verharding en meer ruimte voor groen.

## Loopbeleid voor Arnhem

Omdat een voetgangersvriendelijke stad zoveel voordelen biedt, groeit de aandacht voor lopen, ook in Arnhem. In de Omgevingsvisie krijgt een loopvriendelijke inrichting van de stad al de nodige aandacht. Zo staat in de visie dat we inzetten op investeringen en woningbouw op plekken die goed met het ov bereikbaar zijn en al over voorzieningen (op loopafstand) beschikken. Het centrum transformeert naar een bruisend ontmoetingscentrum en we gaan zorgen voor meer groene en veilige verbindingen tussen wijken en parken. Om de buitenruimte veiliger te maken, gaan we functies mengen en veel ramen en zichtlijnen richten op het openbaar gebied. Ook gaan we de openbare ruimte inrichten om te kunnen sporten en bewegen (Omgevingsvisie Arnhem 2040).

Het Duurzaam Mobiliteitsplan (DMP) geeft meer invulling aan de wens voor een verschuiving naar duurzamere vervoerswijzen. Het zogenaamde STO(M)P-principe staat daarin centraal, waarbij de Stappers op een staan, de Trappers op twee, het OV op drie, daarna Mobility as a Service (deelmobiliteit) en als laatste de Privé-auto. Lopen is een belangrijke pijler onder de mobiliteitstransitie. Niet alleen omdat lopen korte ritten kan vervangen, maar ook omdat het een noodzakelijk onderdeel is van de reis van deur tot deur. Als we vaker wat verder weg gaan parkeren -in een garage of bij een hub- dan zijn goede looproutes een voorwaarde. Ditzelfde geldt voor looproutes naar bushaltes en stations. Zelfs fietsritjes eindigen met een stukje te voet. In het DMP is de basis gelegd voor een aantrekkelijk loopklimaat met onder andere de vaststelling van een voetgangersnetwerk. De inzet op een prettige verblijfsomgeving met zo min mogelijk overlast van verkeer, zorgt ervoor dat in de hele stad meer ruimte voor lopen, verblijven en groen ontstaat. Maatregelen

gericht op verkeersveiligheid en verandering van reisgedrag dragen bij aan een loopvriendelijker omgeving.

## We zijn op weg, maar er zijn nog veel stappen te zetten

Het loopbeleid beschrijft wat Arnhem gaat doen om meer mensen meer te laten lopen. Niet alleen om te komen tot een mobiliteitstransitie, maar ook om de andere voordelen van lopen te verzilveren, waarmee we bijdragen aan doelstellingen van diverse andere beleidsvelden (zie figuur op pagina 10). We hebben de afgelopen jaren al een begin gemaakt met het loopvriendelijker maken van de stad. De herinrichting van Onderlangs en de Van Muijlwijkstraat laat zien dat het ook langs belangrijke verkeersaders prettig lopen kan zijn. Er zijn meerdere aangelegde wandelroutes verschenen, zoals de Groene Route Malburgen. Ook is een wandelknooppuntennetwerk aangelegd. Maar er gaat nog te veel mis. Voor een deel van de Arnhemmers zijn dagelijkse voorzieningen te voet niet goed bereikbaar en niet iedereen kan makkelijk een ommetje lopen of via fijne wandelroutes het buitengebied bereiken. Dit komt onder andere doordat flinke barrières de stad doorsnijden, waaronder de Rijn, maar ook spoorlijnen, drukke wegen en ontoegankelijke private terreinen. Zo vormt de Batavierenweg een flinke barrière tussen Elden en Elderveld, de Johan de Wittlaan slijpt het Broek in tweeën en het voormalige AKZO-terrein zorgt er samen met het sportpark voor dat Molenbeke en Plattenburg twee gescheiden werelden zijn. Als korte verbindingen ontbreken, moeten mensen (te) ver omlopen of gebruikmaken van het fietspad, waar steeds snellere en zwaardere fietsen voorbijsnellen. Omgekeerd rijden fietsers soms over de stoep. Regelmatig zijn voetpaden te smal of staan vol obstakels. Oversteken ontbreken, zijn onveilig of laten voetgangers lang wachten. Ouders vinden schoolomgevingen te gevaarlijk om hun kinderen naar school te laten lopen. Wandelpaden zijn op mooie dagen soms zo druk dat verschillende gebruikers elkaar hinderen. Op meerdere plekken in de stad voelen vooral vrouwen zich onveilig. Kortom: er is werk aan de winkel om lopen in Arnhem voor iedereen vanzelfsprekend te maken.

Voetganger op het fietspad van station Arnhem Zuid richting werkgebied Gelderse Poort:

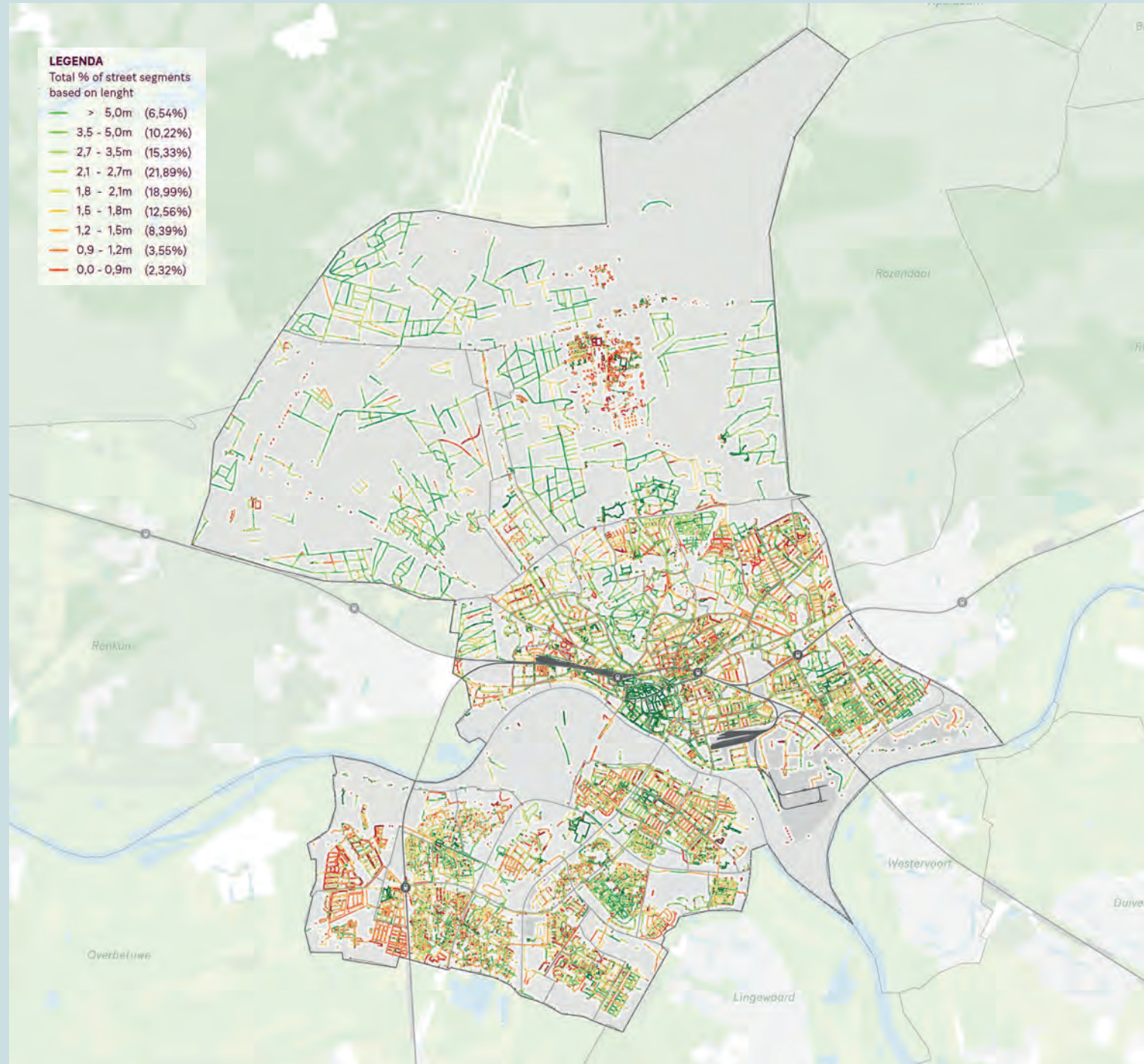
*'Dan moet je eerst naar beneden en dan weer naar boven en dan een drukke weg oversteken en dan denk je: laat maar.'*

## Totstandkoming van het loopbeleid

De basis van het loopbeleid is gelegd in het Duurzaam Mobiliteitsplan. Vervolgens is met diverse collega's van andere beleidsvelden besproken hoe het loopbeleid en onderwerpen die daaraan raken elkaar zouden kunnen versterken. Tijdens een informatieavond konden verschillende organisaties en belangengroepen aangeven wat zij belangrijk vonden. Aanwezig hierbij waren onder andere het Arnhem Platform voor Chronisch zieken en Gehandicapten (APCG), Wandelnet, Platform Binnenstad Arnhem, City Center Arnhem, het Routebureau Veluwe en het Sportbedrijf. Op basis van vakkennis en de inbreng van collega's en externen is vervolgens een concept loopbeleid opgesteld. Hierin zijn ook meerdere relevante moties verwerkt die na vaststelling van het DMP door de Raad werden aangenomen. Het concept loopbeleid is voorgelegd aan diverse collega's en deelnemers aan de informatieavond. Terugkoppelingen hebben geleid tot deze definitieve versie.

<sup>1)</sup> Ook mensen met rollator of in een rolstoel zijn voetganger.

# Knelpunten in beeld



Voetpadbreedtes van voetpaden in Arnhem zoals beschikbaar in de Basisregistratie Grootchalige Topografie. De kaart laat niet alleen zien dat veel voetpaden te smal zijn om prettig te lopen, maar ook waar dat veel voorkomt. Opvallend zijn de slechte scores in Schuytgraaf en Saksen Weimar, twee vrij recent gebouwde buurten (analyse Posad Maxwan, zie ook bijlage 2).



Als voorzieningen uit buurten verdwijnen, worden loopafstanden te groot (op de foto een voormalig supermarktpand in Schaarsbergen).



Het ontbreken van oversteken leidt tot onveilige situaties.



Voetpaden zijn regelmatig in de basis al smal of worden te smal door obstakels. Voetpaden worden hierdoor ontoegankelijk, zeker voor mensen met een beperking.



Grote wegen vormen barrières tussen buurten. Omlopen naar een oversteek, maakt loopafstanden te groot. Vaak zijn er ook geen voetpaden langs dergelijke wegen.



Als looproutes ontbreken, ontstaan olifantenpaden of men gebruikt noodgedwongen het fietspad of de rijbaan.



Gebrek aan sociale veiligheid is een belangrijke reden om niet te gaan lopen.



## 2. Toekomstbeeld

### Arnhem 2040: loopstad van Nederland

In 2040 is Arnhem een stad waar lopen de meest vanzelfsprekende en aantrekkelijke keuze is. Afstanden tot dagelijkse bestemmingen zijn kort. Voor grotere afstanden is het gemakkelijk lopen naar een bushalte, station of deelauto. De openbare ruimte is ingericht op het ritme van voetgangers: brede en obstakelvrije trottoirs, schaduwrijke wandelroutes en een autoluwe binnenstad zorgen voor een aangename en veilige loopervaring. Lopen in Arnhem is niet alleen een manier om van A naar B te komen, maar ook een belevenis op zichzelf.

### Een stad waarin lopen vanzelfsprekend is

Iedereen kan in Arnhem moeiteloos en veilig te voet op pad, direct vanaf de voordeur. De stad beschikt over een compleet en samenhangend voetgangersnetwerk, dat wijken, parken en de binnenstad naadloos met elkaar verbindt. Dit netwerk bestaat uit brede, toegankelijke trottoirs en goed gemarkeerde voetpaden zonder barrières of onveilige oversteken. Bewegwijzering met loopafstanden en -tijden maakt het eenvoudig om je route te plannen. Hierdoor wordt lopen niet alleen een praktische keuze, maar ook een comfortabele en prettige manier om je door de stad te bewegen.

### Lopen door een groen en gezond Arnhem

Arnhem benut haar unieke groene karakter met haar ligging aan de Rijn, de Veluwe, de Betuwe en de vele parken. Er is een groen, ontspannen netwerk van looproutes dat al deze plekken met elkaar verbindt, dat door de hele stad loopt en aansluit op paden in het buitengebied. Daardoor gaat een lunchwandeling in het centrum moeiteloos over in een natuurlijke wandeling. Het zogeheten Koele netwerk zorgt ervoor dat Arnhemmers op warme dagen comfortabel en schaduwrijk door de stad kunnen lopen.

### Slimme technologie voor voetgangers

Navigatie in Arnhem is afgestemd op voetgangers. Waar looproutes vroeger via omslachtige en onlogische wegen werden geleid, tonen navigatieapps nu de snelste, prettigste en veiligste wandelroutes. Daarnaast zorgen innovatieve verkeerslichten met voetgangersdetectie voor een prettige loopervaring. Zo krijgen groepen voetgangers (zoals schoolklassen) sneller en langer groen en blijft het licht langer op groen staan voor mensen die minder snel oversteken, zoals ouderen of mensen met een beperking.

### Looproutes op maat voor iedereen

Arnhem is een stad voor alle voetgangers. Senioren, mensen met een mobiliteitsbeperking en mensen met dementie profiteren van drempeelvrije paden, duidelijke markeringen en rustpunten op strategische plekken. Kinderen lopen niet alleen veilig naar school via autoluwe schoolroutes, maar ervaren lopen ook als iets leuks en uitdagends. Spelaanleidingen, zoals hinkelpaden, stapstenen en klimobjecten, nodigen kinderen uit om te bewegen en hun omgeving spelenderwijs te ontdekken. Hierdoor groeien kinderen op met lopen als een vanzelfsprekende en plezierige activiteit. Vrouwen en meisjes voelen zich niet alleen veilig, maar echt welkom, omdat de openbare ruimte is ingericht met hen in gedachten. Sportieve wandelaars en hardlopers kunnen kiezen uit diverse typen paden en routes van verschillende lengten. De een loopt een rondje Rijn door Rijnpark, over de nieuwe brug en via de uiterwaarden terug over de Mandelabrug. De ander kiest voor een route over onverharde paden in het bos en over de hei, precies uitgezet of juist onderzoekend, op intuïtie.

### Lopen als motor van ontmoeting en ontdekking

De voetgangersvriendelijke inrichting heeft de sociale cohesie versterkt: straten en pleinen zijn levendige ontmoetingsplekken waar mensen elkaar spontaan tegenkomen. De Arnhemse binnenstad heeft zich getransformeerd van een winkelgebied naar een plek van ontmoeting, beleving en creativiteit, niet alleen voor volwassenen, maar ook voor kinderen. Horecaterrassen en straatkunst zorgen voor een bruisend straatbeeld, terwijl markten en evenementen voetgangers uitnodigen om te dwalen en te ontdekken. Inwoners en bezoekers kunnen wandelen langs diverse thematische routes door de stad en het buitengebied en het culturele erfgoed van Arnhem beleven. De Arnhemse marathon die in 2033 voor het eerst werd georganiseerd ter ere van haar 800-jarig bestaan, is een jaarlijks fenomeen geworden dat mensen trekt uit de hele wereld. Groene bedrijfsterreinen nodigen werknemers uit om tijdens en na hun werkdag naar buiten te gaan waardoor toevallige ontmoetingen tot nieuwe samenwerkingen leiden.

### Arnhem als voorbeeldstad voor voetgangersbeleid

Arnhem wordt nationaal en internationaal geroemd als een toonaangevende loopstad. De integrale aanpak waarin mobiliteit, klimaatadaptatie, gezondheid en recreatie samenkomen, dient als inspiratie voor andere steden. Door te investeren in een loopvriendelijke infrastructuur, een sterke wandelcultuur en een inclusieve openbare ruimte, is Arnhem niet alleen een stad waar je moet zijn, maar vooral een stad waar je wilt lopen.



### 3. Wat is nodig?

Om te weten wat we moeten doen om van Arnhem een echte loopstad te maken, moeten we eerst weten voor wie we dat doen en wat voor hen belangrijk is. Omdat we voor het eerst loopbeleid maken, staan we hier iets uitgebreider bij stil. Vervolgens leggen we Arnhemse accenten. We zetten in op de kwaliteiten die Arnhem heeft, leggen zwakke punten bloot en besteden hierbij extra aandacht aan zaken rond lopen die benoemd zijn door inwoners tijdens de participatierondes van het DMP en het loopbeleid. We sluiten af met een zestal concrete doelstellingen en de bijbehorende aanpak.

**Wat is een voetganger?**

Een voetganger is iemand die zich te voet voortbeweegt of stilstaat in de openbare ruimte. Dit geldt ook voor mensen met hulpmiddelen zoals rolstoelen, rollators, skateboards of rolschaatsen. Volgens het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV) zijn voetgangers een aparte verkeerscategorie en de enige weggebruikers die geen bestuurder zijn.

**Redenen om te lopen**

Lopen kent verschillende vormen: van A naar B gaan (naar school, werk of de supermarkt), wandelen, hardlopen, flaneren, winkelen of om de omgeving te ontdekken. Vaak is lopen onderdeel van een zogenaamde ketenreis, bijvoorbeeld een stukje naar de bushalte, parkeergarage, of deelauto. Zelfs fietsers lopen het laatste stukje als ze hun fiets in een stalling zetten. Ook beroepen zoals postbodes en pakketbezorgers omvatten veel lopen. Daarnaast gaat lopen ook over verblijven: kletsen op de stoep, spelen of uitrusten op een bankje. Sommige mensen lopen uit keuze, anderen uit noodzaak (bijvoorbeeld omdat ze niet kunnen fietsen, autorijden of openbaar vervoer betalen).

**Lopend ervaar je meer**

Voetgangers zijn de meest diverse groep verkeersdeelnemers. Lopen is langzaam, maar er zijn flinke verschillen onderling. De een staat of zit stil (0 km/uur), de ander slentert (2 à 3 k/uur), loopt lekker door (5 km/uur) of loopt hard (10 km/uur). Lopen kost relatief veel (eigen) energie. Tegelijkertijd zijn voetgangers heel wendbaar en hebben ze een ultrakorte remweg. De meeste voetgangers kunnen gemakkelijk kleine hoogteverschillen overbruggen, maar dat geldt niet voor voetgangers met wielen (rolstoel, rollator, kinderwagen, rolkoffer). Doordat ze geen omhulsel hebben, komt de omgeving ongefilterd binnen, wat gunstig (vogelgeluiden) en minder gunstig (hagelbui) kan uitpakken. Ze zien meer details van gebouwen, groen en mensen, wat sociale contacten makkelijker maakt.

**Kunnen lopen**

De meest genoemde reden dat mensen niet lopen is dat het te ver is of te veel tijd kost. Afstanden die mensen bereid zijn te lopen verschillen van persoon tot persoon (uithoudingsvermogen, zin in lopen) en per type bestemming (afvalcontainer of intercitystation), maar hangen ook

af van de aantrekkelijkheid van de route en de situatie op dat moment (zware tassen, weersomstandigheden). In de regel wordt uitgegaan van 15 minuten lopen, wat overeenkomt met een afstand van ongeveer 1 kilometer. Dagelijkse bestemmingen zoals een supermarkt, basisschool, kinderdagverblijf of bushalte liggen bij voorkeur dichterbij. De meeste mensen vinden een wat grotere afstand acceptabel bij culturele bestemmingen, werk en grootschaliger functies, zoals een ziekenhuis of winkelcentrum. Voor korte loopafstanden is een samenhangend, fijnmazig voetgangersnetwerk zonder barrières cruciaal. Op die manier hoeven mensen niet om te lopen. Oversteken moet soepel en snel gaan. Voor ouderen is het belangrijk om te kunnen rusten onderweg om zo grotere afstanden af te kunnen leggen.

Veiligheid en toegankelijkheid zijn twee andere randvoorwaarden om te kunnen lopen. Ouders hechten logischerwijs grote waarde aan veiligheid voor henzelf, maar zeker voor hun kinderen. Als zij de omgeving als onveilig inschatten, zullen zij hen niet zelf laten lopen. Voor mensen met een beperking geldt dat de zwakste schakel in een looproute ervoor zorgt dat zij de hele route niet kunnen gebruiken. Ook moeten mensen zich op elk moment van de dag veilig voelen. Vooral vrouwen en meisjes voelen zich sneller onveilig, mijden onveilige plekken of kiezen een ander vervoermiddel.

**Willen lopen**

Als we willen dat iedereen niet alleen kan, maar ook wil lopen, moet lopen niet alleen praktisch en haalbaar zijn, maar ook makkelijk en prettig of zelfs stimulerend. Gemak zit hem voor een groot deel in een goede vindbaarheid van routes door een soepel verloop, goede bewegwijzering en accurate routeinformatie via navigatie- of wandelapps. Dit is zeker van belang voor bezoekers van de stad, maar ook voor inwoners kan het lopen makkelijker maken of zelfs uitlokken. Voldoende bankjes, schaduw en beschutting bieden comfort. Ruime voetpaden zorgen ervoor dat mensen elkaar kunnen passeren of even een praatje kunnen maken. Naast elkaar kunnen lopen maakt van lopen een gezellige bezigheid en maakt het mogelijk een metgezel te ondersteunen als dat nodig is. Als er iets te zien of te doen is onderweg, wordt lopen interessanter. Omdat mensen verschillen, is het slim variatie in routes te bieden, waarbij drukte en rust naast elkaar bestaan.

**Sociale stimulansen**

Dat lopen lang niet voor iedereen vanzelfsprekend is, heeft niet alleen te maken met de inrichting van de stad. Het heeft ook te maken met het beeld wat mensen hebben van lopen (is lopen suf of juist voor hippe mensen?), met de capaciteiten of vaardigheden die zij zelf hebben (is iemand bang om te vallen of te worden lastiggevalen?) en of ze lopen leuk vinden. Lopen is vaak een gewoonte. Voor mensen voor wie dat niet zo is, geldt dat zij hun gedrag sneller veranderen als ze anderen zien lopen of samen met iemand kunnen lopen. Daarnaast kan het helpen als er iets te winnen valt, bijvoorbeeld een korting op de zorgpremie. Valpreventiecurssussen en het organiseren van wandelactiviteiten zijn andere voorbeelden van sociale stimulansen. Welke aanpak effectief is, verschilt per doelgroep.



# Lopen als natuurlijke, gezonde en aantrekkelijke keuze

## Kunnen lopen

Korte afstanden en een toegankelijke, veilige en logische infrastructuur



## Willen lopen

Comfortabele, aantrekkelijke en inspirerende omgeving



## Echt Ernems

### groen



Lopen en groen versterken elkaar o.a. door de aanleg van een groen, ontspannen netwerk dat de hele stad dooradert en doorloopt in de bossen en parken.

### creatief



Kunst ter verfraaiing, gedrag te stimuleren, creativiteit uit te lokken en inrichtingen te testen.

### vrij



Iedereen voelt zich vrij om te lopen en verblijven. Thematische wandelingen en (hard)loopevenementen houden ons oorlogsverleden levend.

### Lopen op zijn Ernems

Algemene kennis over wat voetgangers nodig hebben vormt de basis voor onze aanpak om te komen tot een loopvriendelijke stad. Inzet op de Arnhemse kernwaarden maakt het loopbeleid echt Arnhem.

- **Groen:** lopen en groen kunnen elkaar versterken. Enerzijds doordat lopen door of langs groen aangenaam is en anderzijds omdat een verschuiving naar meer lopen, fiets en ov en minder auto ruimte kan bieden voor extra groen. Arnhem is een stad die sterk verbonden is met haar groene omgeving. Denk aan de historische landschapsparken op de stuwwal met z'n vergezichten, Park Klarendal met de Steenen Tafel, de dijken en uiterwaarden langs de Rijn en de openheid van het polderlandschap in het zuiden. De stad is ontstaan op dit prachtige en diverse landschap en het groen verbindt het buitengebied met het centrum en de wijken. We gaan deze kwaliteit nog beter benutten - bijvoorbeeld door paden beter begaanbaar te maken- en verder versterken door groengebieden via nieuwe routes aan elkaar te knopen. Het vergroenen van belangrijke looproutes door de stad zorgt ervoor dat mensen ook via aangename routes naar dagelijkse bestemmingen kunnen lopen.
- **Creatief:** dat Arnhem een creatieve stad is, is de laatste jaren steeds zichtbaarder in de openbare ruimte, o.a. door de vele muurschilderingen. Naast de inzet van kunst ter verfraaiing van de stad, kunnen we kunst ook inzetten om gewenst gedrag te stimuleren en kan een uitdagende inrichting van de openbare ruimte kinderen stimuleren in hun eigen creativiteit. De inzet van 'tactical urbanism'<sup>1</sup> is een mooie manier om nieuwe straatinrichtingen te testen.
- **Vrij:** deze kernwaarde gaat in de basis over het koesteren van onze vrijheid. Als het gaat om lopen vatten we 'vrij' op in de zin dat iedereen zich vrij voelt om te lopen en te verblijven in de openbare ruimte, op ieder moment van de dag. Lopen is ook een goede manier om ons oorlogsverleden te herdenken, bijvoorbeeld door een thematische stadswandeling en de jaarlijkse organisatie van de Airborne Freedom Run.

### Onderzoek en participatie geven inzicht in knelpunten

In hoofdstuk 1 lieten we al een aantal knelpunten zien. De vraag is wat nu precies waar speelt en wat Arnhemmers belangrijk vinden. Een analyse naar de loopvriendelijkheid van Arnhemse buurten (zie bijlage 2) laat zien dat de meeste Arnhemmers een divers aanbod aan voorzieningen vindt binnen 1200 meter lopen van hun woning. Voor dagelijkse voorzieningen is dat echter voor veel mensen te ver. Vooral buurten aan de rand van de stad scoren slecht op nabijheid. De kaart met voetpadbreedtes laat zien dat Arnhem veel eenpersoonsstoepen telt, maar ook dat het voetgangersareaal brokkelig is. Op veel plekken in de stad lopen voetpaden niet door. Gekeken naar de totaalscores zien we dat Schuytgraaf opvallend laag scoort, wat we deels terugzien in de

Arnhemse Leefbare Wijken Monitor. De buurt heeft het laagste cijfer als gevraagd wordt naar het gemak waarmee men zich lopend kan verplaatsen. Aan de andere kant vinden de bewoners de voetpaden wel uitnodigend om te lopen (ALW monitor 2025). Om meer inzicht te krijgen in de oorzaken van de scores en in de kwaliteit van voetpaden (zoals de mate van begaanbaarheid en de kwaliteit van oversteken) is nader onderzoek nodig.

Participatierondes voor het DMP en het loopbeleid geven meer inzicht in wat bewoners en ondernemers belangrijk vinden en welke knelpunten zij ervaren. Zo bleek tijdens de participatie van het DMP dat zij groot belang hechten aan verkeersveiligheid, terwijl de stad hierop laag scoort. Ook de oversteekbaarheid van de centrumring scoort hoog op belang en juist laag op waardering. Bij de participatie voor het loopbeleid werd oversteken andermaal als probleem benoemd, niet alleen over de centrumring, maar ook elders in de stad. Vooral Arnhemmers in noord gaven aan dat de auto te dominant is, wat leidt tot onveiligheid en gebrek aan ruimte voor voetgangers. Rondom scholen komen onveilige situaties veel voor. Ook uitten deelnemers zorgen over veiligheid op plekken waar voetgangers en snelle fietsers ruimte moeten delen. Het APCG (Arnhems Platform voor Chronisch zieken en Gehandicapten) gaf in een inspraakreactie onder andere aan dat -naast een toegankelijke inrichting van hoofdlooproutes- extra aandacht nodig is voor een overzichtelijke en herkenbare weginrichting en voor veilig en toegankelijk oversteken. Verschillende organisaties gaven aan dat bewegwijzering tekortschiet, zowel voor de vindbaarheid van locaties in de (binnen)stad als van toeristische en recreatieve routes.

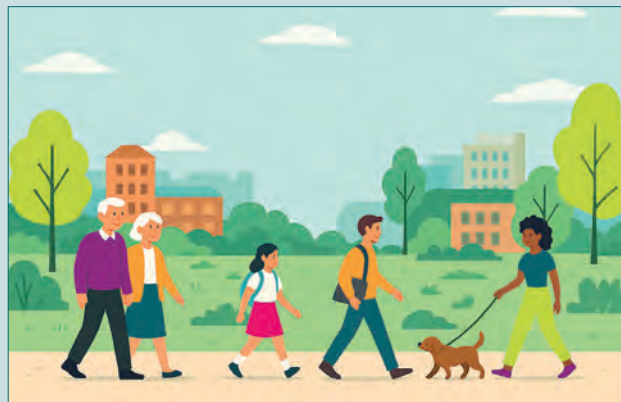
### Fijn opgroeien in een loopvriendelijk Arnhem

Hoewel bijna iedereen loopt, kiezen we ervoor om bij de uitwerking van maatregelen de focus op kinderen te leggen. Voor kinderen is lopen de belangrijkste manier om ergens heen te kunnen gaan, zeker als ze er zelf op uit willen en nog niet fietsen. Kinderen bewegen en spelen steeds minder. Dit leidt tot overgewicht en tot achteruitgang van motorische vaardigheden en de sociale en mentale ontwikkeling van het kind. Te weinig lopen op jonge leeftijd kan leiden tot een lagere botdichtheid, iets wat op latere leeftijd niet meer kan worden ingehaald. Dit is een landelijke trend die we ook terugzagen van Arnhemse gymleraren en schooldirecteuren. We willen daarom dat kinderen in Arnhem opgroeien met het idee dat straten er ook voor hen zijn, niet alleen schoolpleinen en speeltuinen. We zorgen ervoor dat lopen van kinds af aan vanzelfsprekend is met als motto: jong geleerd is oud gedaan. De focus op kinderen betekent niet dat we andere mensen vergeten. We geloven er juist in dat als we straten -en meer specifiek looproutes- ontwerpen met kinderen en hun verzorgers in gedachten, deze beter zijn voor iedereen: veiliger, comfortabeler, mooier en een bron van plezier.<sup>2</sup>

<sup>1</sup>) Tactical urbanism is een term die gebruikt wordt voor goedkope, tijdelijke veranderingen in de gebouwde omgeving, bedoeld om een snelle verbetering te realiseren en/of om een nieuwe inrichting te testen. Hierbij wordt vaak verf op het wegdek gebruikt en verplaatsbare elementen, zoals groenbakken en picknicktafels.

<sup>2</sup>) Als voetpaden goed begaanbaar zijn voor ouders met kinderwagen, zijn zij dit ook voor mensen in een rolstoel of met rollator. Kinderen hebben net als mensen in een rolstoel een laag gezichtspunt en nog weinig verkeersinzicht en hebben daarom baat bij overzichtelijke, duidelijke situaties. Iets wat ook geldt voor mensen met een mentale beperking of dementie.

# Doelstellingen



Arnhem heeft een loopcultuur: lopen is een vanzelfsprekend onderdeel van het dagelijks leven.



Mensen die weinig of niet liepen, zijn meer gaan lopen en voldoen zo vaker aan de beweegrichtlijn.



Mensen ontmoeten elkaar vaker in de openbare ruimte.



Het aandeel lopen in de keuze voor vervoerswijzen is verhoogd. Door goede looproutes van en naar ov en deelmobiliteit groeit ook het aandeel van deze vervoerswijzen in de modal split ten koste van de (privé) auto.



Kinderen lopen en spelen vaker, niet alleen in speeltuinen, maar ook op de stoep en op straat.



Bezoekers van Arnhem komen vaker en blijven langer en ook eigen inwoners profiteren van aantrekkelijke wandelpaden, georganiseerde wandelingen en (hard)loopevenementen.

## Zes concrete doelstellingen

Het toekomstbeeld hebben we vertaald in zes concrete doelstellingen (zie ook de verbeelding hiervan op pagina 20):

- Arnhem heeft een loopcultuur: lopen is een vanzelfsprekend onderdeel van het dagelijks leven.
- Het aandeel lopen in de keuze voor vervoerswijzen is verhoogd.<sup>3</sup> Mensen die nu nog voor korte ritten (korter dan 1 km) de auto pakken, gaan vaker lopen. Mensen die al liepen, lopen vaker of verder.
- Door goede looproutes van en naar ov en deelmobiliteit groeit het aandeel van deze vervoerswijzen in de modal split ten koste van de (privé) auto.
- Mensen die weinig of niet liepen, zijn meer gaan lopen en voldoen zo vaker aan de beweegrichtlijn.<sup>4</sup>
- Kinderen lopen en spelen vaker, niet alleen in speeltuinen, maar ook op de stoep en op straat. Vanaf 1,5 jaar spelen en lopen zij vaker buiten en vanaf 8 jaar doen zij dat ook vaker zelfstandig.
- Mensen ontmoeten elkaar vaker in de openbare ruimte.
- Bezoekers van Arnhem komen vaker en blijven langer door de aanwezigheid van aantrekkelijke wandelpaden, looproutes tussen wijken en langs bezienswaardigheden. Ook de eigen inwoners profiteren hiervan.

<sup>3)</sup> Een van de doelen uit het DMP is het aandeel actieve mobiliteit (fietsen en lopen samen) te laten groeien van 40 naar 50%.

<sup>4)</sup> De beweegrichtlijn voor volwassenen schrijft voor dat iemand minstens 150 minuten per week matig of zwaar intensieve inspanning levert (zoals wandelen in stevig tempo), verspreid over meerdere dagen. Daarnaast gaat het om minstens twee keer per week spier- en botversterkende activiteiten, voor senioren aangevuld met balansoefeningen. Als laatste stelt de gezondheidsraad dat het belangrijk is om stilzitten te voorkomen. Voor kinderen geldt een minimum van een uur per dag matig tot intensief bewegen.

## Structurele aanpak langs drie paden

We kunnen deze doelstellingen bereiken door verschillende typen maatregelen te nemen, zowel in de fysieke omgeving als in de vorm van gedragsmaatregelen. Daarnaast hebben we op organisatorisch vlak een opgave. Hoewel er vanuit verschillende afdelingen aandacht is voor lopen, is deze nog teveel versnipperd en soms slechts op de achtergrond aanwezig. Koppelkansen worden daardoor onvoldoende benut. Ook hebben we een achterstand in te halen op het gebied van kennis over lopen.

We werken de maatregelen daarom uit langs drie paden:

- Pad 1: loopvriendelijke inrichting van de stad (zie hoofdstuk 4)
- Pad 2: stimuleren van een loopcultuur (zie hoofdstuk 5)
- Pad 3: lopende organisatie (zie hoofdstuk 6)

Door alle drie de paden geïntegreerd uit te voeren, werken we effectief toe naar een stad waar lopen vanzelfsprekend is.





## 4. Loopvriendelijke inrichting van de stad (pad 1)

Pad 1 gaat over het loopvriendelijk inrichten van de stad, zodat lopen in Arnhem vanzelfsprekend wordt. Veel maatregelen uit het Duurzaam Mobiliteitsplan dragen bij aan een loopvriendelijker inrichting van de stad. De ambitie om zoveel mogelijk wegen terug te brengen naar 30 km/u en het uitbreiden van parkeerregulering maken de stad veiliger en de straten makkelijker overstekbaar. Ook brengt het meer rust en komt er ruimte vrij om te lopen en verblijven in combinatie met groen. Ook de inzet op versterking van het ov en het aanbod van deelmobiliteit kan bijdragen aan een loopvriendelijker omgeving. Tegelijkertijd zijn goede looproutes een voorwaarde voor een goed functionerend ov en gebruik van deelmobiliteit. Meerdere nieuwe fietsverbindingen zijn ook bestemd voor voetgangers, waaronder de nieuwe Rijnbrug die de Spoorzone zal gaan verbinden met Malburgen.

In het DMP is het voetgangersnetwerk al geïntroduceerd. Dit netwerk moet meer samenhang krijgen, fijnmaziger worden, veiliger, beter begaanbaar en aantrekkelijker. Hieronder beschrijven we hoe we dat gaan doen. Maar -zoals ook blijkt uit het voorgaande hoofdstuk- er is meer nodig om de stad echt loopvriendelijk te maken. Niet alleen voor mensen die naar een bestemming lopen, maar ook voor mensen die lopen om andere redenen, bijvoorbeeld om te bewegen, te ontspannen of de omgeving te verkennen. Hieronder volgen twaalf maatregelen die ervoor zorgen dat lopen niet alleen kan, maar ook aanlokkelijk is voor diverse mensen met verschillende wensen.

### 1. Voldoende diverse bestemmingen op loopafstand

We zetten in op meer nabijheid door te bouwen in hogere dichtheden en functies zoveel mogelijk te mengen. De woningbouwopgave biedt mogelijkheden voor deze aanpak bij grootschalige gebiedsontwikkeling, zoals Rijnpark. Daarnaast kan de toevoeging van extra woningen in bestaande buurten zorgen voor extra draagvlak voor voorzieningen, waardoor deze op loopafstand blijven liggen. Op die manier komen meer voorzieningen binnen loopafstand van de woning te liggen en kunnen ook werknemers gebruik maken van deze voorzieningen. Door menging van functies wordt ook werk voor meer mensen te voet bereikbaar. Hoewel clustering van voorzieningen kan leiden tot kruisbestuiving, kan te veel clustering ook leiden tot te grote loopafstanden. We zoeken hierin de balans. We hebben hierbij vooral aandacht voor korte loopafstanden tot dagelijkse voorzieningen voor mensen met een kleine actieradius. Denk aan kinderen die te voet naar school moeten kunnen en ouderen die hun dagelijkse boodschappen moeten kunnen doen. Ook groengebieden zijn een belangrijke bestemming om te voet te kunnen bereiken. Om grotere afstanden mogelijk te maken, liggen ook bushaltes, stations en locaties waar deelvervoer wordt aangeboden op loopafstand van de woning.

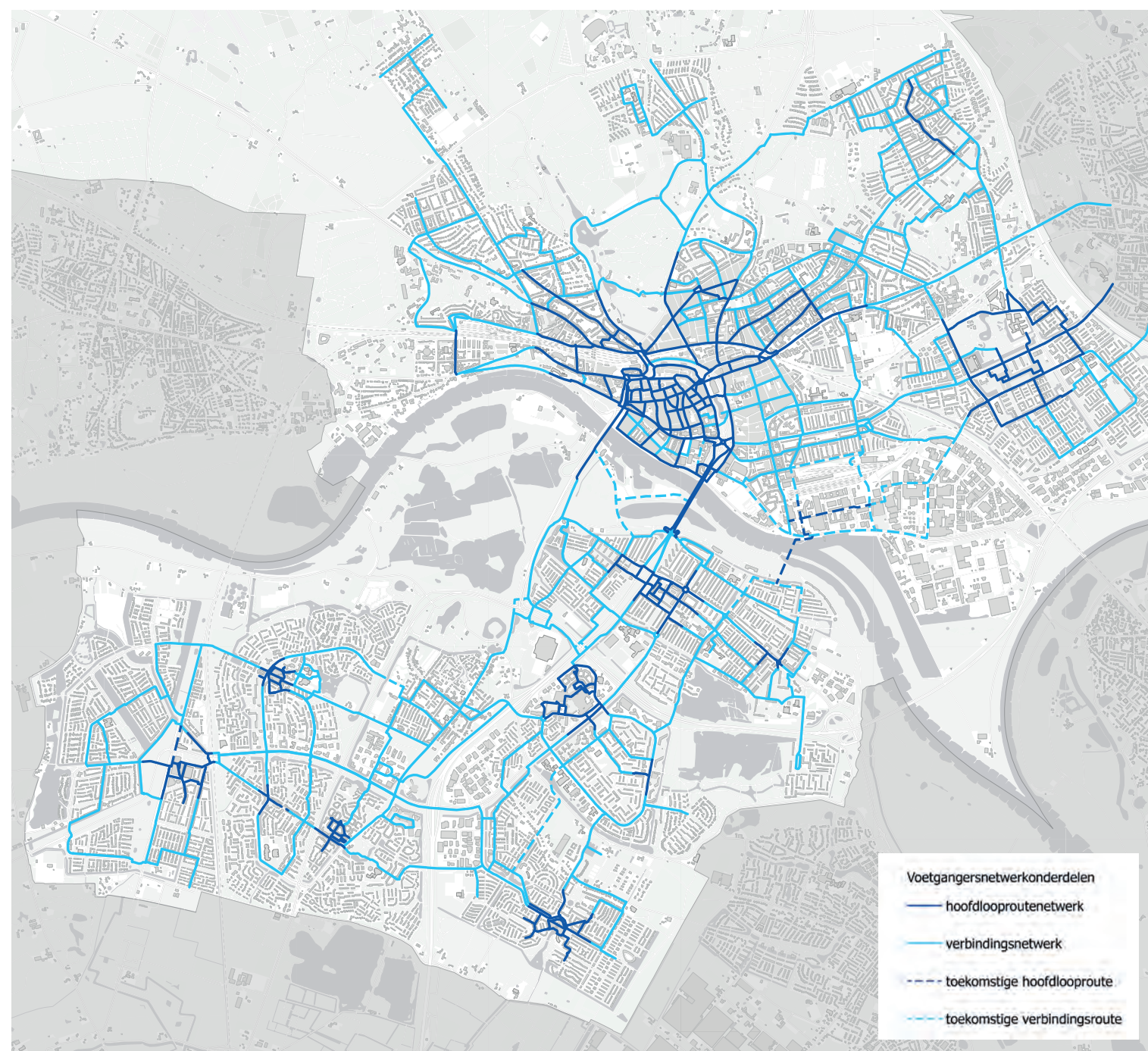
- We stellen een Visie Binnenstedelijk Bouwen op. Dit is een van de aangewezen beleidsdocumenten waarin het sturen op bestemmingen op loopafstand concrete vorm kan krijgen, onder andere door aan te geven welk programma waar het beste kan landen in de stad.
- We stellen Accommodatiebeleid op, waarin o.a. het realiseren van met name maatschappelijke voorzieningen op loopafstand nader uitgewerkt wordt.
- We geven uitvoering aan de visie Werklocaties Arnhem 2040, waarin functiemenging als goed middel wordt gezien om bepaalde werklocaties te verdichten of om aantrekkelijke werkmilieus te creëren.
- We geven uitvoering aan de detailhandelsvisie, waarin staat dat gestuurd wordt op voorzieningen binnen 15 minuten lopen.
- We zetten in op een zo hoog mogelijke score op de 3-30-300 regel<sup>1)</sup>, waarbij we sturen op een maximale afstand van 300 meter van elke woning, school of werkplek tot een parkje of groen stukje om te ontspannen (verblijven en recreëren).
- We werken samen met de concessiehouder van het busvervoer aan een lijnennetwerk waarbij alle Arnhemmers een bushalte hebben op loopafstand van de woning.



Diverse voorzieningen op loopafstand van de woning. Bron: Loop! Tien ontwerpprincipes voor een loopvriendelijke omgeving (Molster en Schuit 2020).

<sup>1)</sup> Zie ook <https://www.arnhem.nl/alle-onderwerpen/klimaat-en-vergroenen/3-30-300-regel/>

## Het Voetgangersnetwerk: hoofdlooproutes en verbindingroutes



### 2. Het Voetgangersnetwerk: een netwerk van hoofdlooproutes en verbindingroutes

We zorgen voor een netwerk van hoofdlooproutes en verbindingroutes: een netwerk dat door de hele stad loopt en belangrijke bronpunten en bestemmingen met elkaar verbindt (zie kaart op pagina 24). Via deze routes kunnen mensen bestemmingen snel, veilig en comfortabel bereiken. Het kan hierbij gaan om een supermarkt, school of buurthuis. Ook ingangen van parken zien we als belangrijke bestemmingen. Bronpunten zijn bijvoorbeeld stations, haltes en locaties waar vormen van deelmobiliteit te vinden zijn. Voor de binnenstad en andere grotere winkelcentra zijn parkeergarages en -terreinen belangrijke bronpunten. Het netwerk van hoofdlooproutes voor toegankelijkheid, zoals opgenomen in de Arnhemse Standaard Toegankelijkheid (AST), is hierin vrijwel volledig opgenomen.<sup>2</sup> Op basis van dit netwerk gaan we gestructureerd werken aan verbetering. Dit betekent het aanleggen van ontbrekende verbindingen, zodat een compleet, samenhangend netwerk ontstaat en het verbeteren van de kwaliteit van de voetpaden zelf.

- We gaan de noodzakelijke voetgangersverbindingen die ontbreken aanleggen. We gebruiken hiervoor onze analyse zoals te vinden in bijlage 3. Bij de aanleg van een deel van de ontbrekende verbindingen trekken we samen op met de fiets (denk aan de Rijnbrug, Spoorzone Arnhem Oost en de Rijnbrug Arnhem West), maar er zijn ook schakels in het netwerk die vooral voor voetgangers van belang zijn, zoals een verbinding tussen Elden en Elderveld. Regelmatig mist een voetpad, maar ligt er wel een fietspad waarvan voetgangers in principe gebruik mogen maken. Dit onwenselijk, zeker als het gaat om een doorfietsroute. In die gevallen

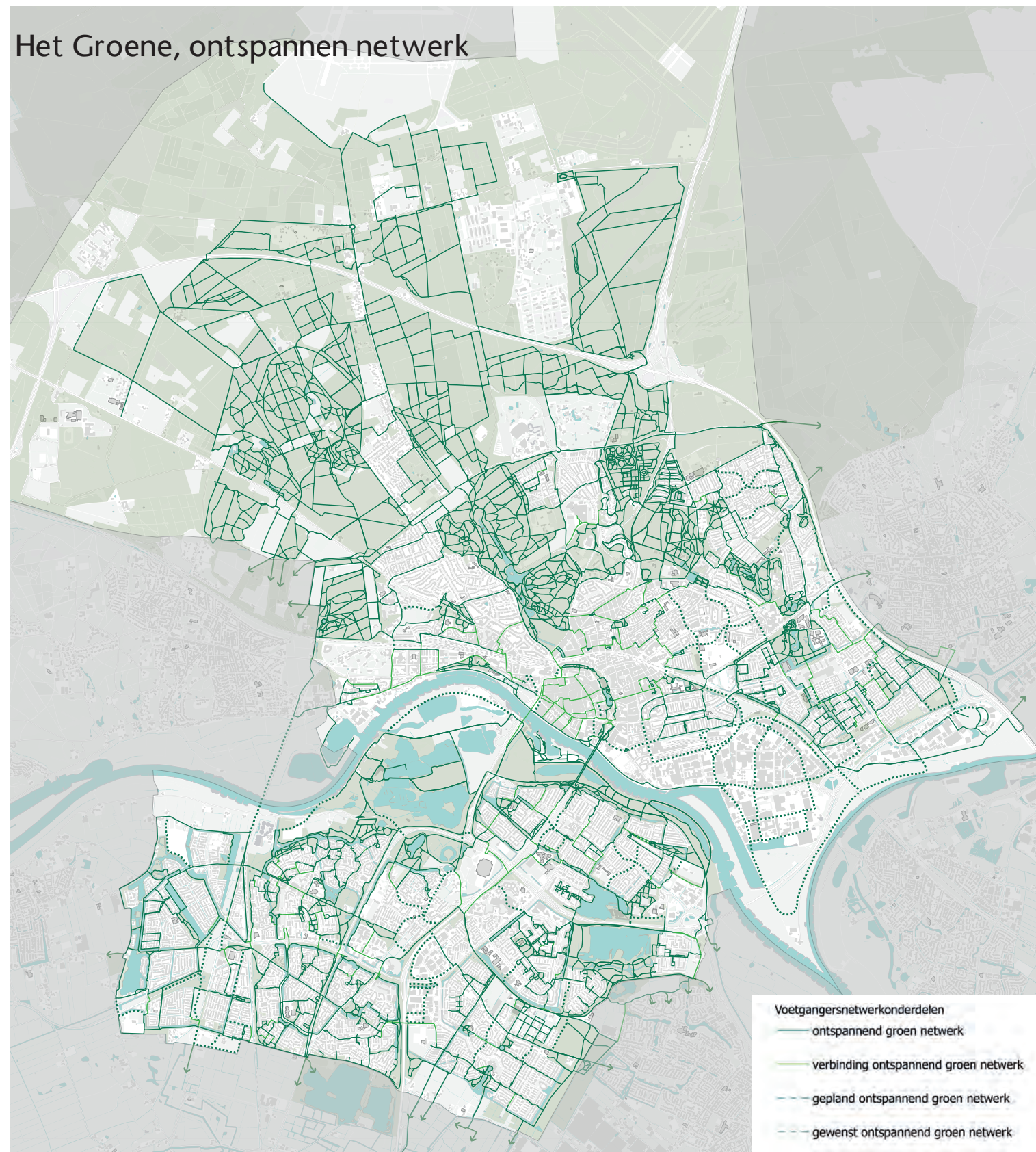
kijken we of we een voetpad kunnen realiseren of dat een andere oplossing nodig is.

- We gaan de kwaliteit van voetpaden verbeteren. Locaties die onderdeel zijn van het netwerk van toegankelijke routes (zoals weergegeven in de Arnhemse Standaard Toegankelijkheid), locaties in schoolomgevingen en looproutes van en naar stations, bushaltes en hubs krijgen prioriteit bij de aanpak. We hanteren hierbij de richtlijnen zoals beschreven op pagina 32 en 33 en meer gedetailleerd in de AST. Belangrijke uitgangspunten zijn dat voetgangers op hoofdlooproutes naast elkaar kunnen lopen, dat zij bij voorkeur hun eigen ruimte hebben en dat oversteken veilig en gemakkelijk gaat.
- Daarnaast gaan we werken aan verkoeling van deze routes. Het Voetgangersnetwerk vormt de basis van het Koele netwerk. Prioriteit ligt bij verkoeling van de hoofdlooproutes.
- We gaan inventariseren waar mensen zich onveilig voelen en gaan deze plekken vervolgens aanpakken.
- We onderzoeken samen met externe toegankelijkheidsdeskundigen/organisaties/ervaringsdeskundigen de toegankelijkheid van het voetgangersnetwerk als onderdeel van een bredere inventarisatie naar de toegankelijkheid van infrastructuur en ov-voorzieningen. We integreren de resultaten in de plannen.

<sup>2</sup>) Alleen enkele korte stukjes naar ingangen van gebouwen zijn hierin niet opgenomen, omdat ze op stadsniveau niet tot het hoofdnetwerk behoren. Dat doet echter niets af aan de inrichtingseisen die aan deze routesegmenten worden gesteld.



## Het Groene, ontspannen netwerk



### 3. Een Groen, ontspannen netwerk

We bouwen aan een Groen, ontspannen netwerk: een netwerk van voetpaden door de stad voor mensen die een rustige, ontspannen route zoeken (zie kaart op pagina 26). Dit netwerk biedt mogelijkheden voor een ommetje, een route om wandelend te kunnen vergaderen en voor hardlopen, maar maakt het ook mogelijk alle-daagse verplaatsingen te combineren met een aangename wandeling. Deze voetpaden lopen grotendeels door of langs groen: door bossen en parken, maar ook langs groene lanen door de stad en langs water. De paden zijn divers en reflecteren het Arnheems DNA. Het netwerk sluit aan op paden in het buitengebied. Hierdoor zijn routes van verschillende lengtes mogelijk. Het doel is dat iedereen straks maximaal 300 meter vanuit zijn/haar voordeur hoeft te lopen om op het Groene, ontspannen netwerk te komen. Zo biedt het een laagdrempelige manier om lekker te bewegen, te ontspannen, mensen te ontmoeten en in contact te komen met de natuur, wat positieve effecten heeft op de gezondheid en het welzijn van mensen. Door vergroening van de openbare ruimte nadrukkelijk te koppelen aan dit netwerk, kunnen groenstructuren ontstaan die ook van ecologische betekenis zijn. Als meer mensen dichtbij huis kunnen ontspannen en er meer routes zijn om uit te kiezen, kunnen we bezoekers beter spreiden en de druk op kwetsbare natuur verlichten. Routes tussen gebieden en bezienswaardigheden kunnen bezoekers verleiden om langer te blijven. Ook werkgebieden waar nu nog weinig groen te vinden is, worden onderdeel van het netwerk. Op die manier kunnen werknemers een ontspannen lunchwandeling maken en kunnen groene, ontspannen routes in de stad via de werkgebieden worden aangesloten op het buitengebied.

- Op basis van deze kaart gaan we gestructureerd werken aan verbetering. Daarbij gaat het vooral om het aanleggen van ontbrekende verbindingen, zodat een compleet netwerk ontstaat en het mogelijk wordt om kleine en grotere afstanden te lopen ter ontspanning (voor het hoofd) en inspanning (voor het lijf:

wandelen en hardlopen). Soms is een smal pad in halfverharding genoeg als verbindende schakel tussen bestaande paden. Andere keren is een grotere ingreep nodig. Daarbij kunnen we meeliften op fietsprojecten. Denk aan de fietsbrug naast de Spoorbrug die voor voetgangers Meinerswijk verbindt met de Rosandepolder. Bij de aanpak van werkgebieden zorgen we voor groene ommetjes, te beginnen in 't Broek.

- Daarnaast werken we aan verbetering van de kwaliteit van de voetpaden. Dit doen we in samenspraak met collega's van Team Leefomgeving, Groen en Ecologie (waar kunnen we groen toevoegen?), Toegankelijkheid (hoeveel en welke routes moeten toegankelijk worden voor mensen met een beperking?) en met Recreatie & Toerisme en met Sport & Beweging (welke routes zijn het meest nodig, kunnen we speelaanleidingen of wetenswaardigheden toevoegen?). Prioriteit ligt bij buurten waar weinig groen is en waar mensen een gezondheidsachterstand hebben. Juist voor hen is het belangrijk om vanuit de voordeur gemakkelijk te kunnen sporten, bewegen en spelen.

### 4. Het Basisnetwerk: een compleet en fijnmazig netwerk buiten en op de kaart

Het Basisnetwerk bestaat uit alle voetpaden die voordeuren met elkaar verbinden. Het is belangrijk dat dit netwerk compleet is en voldoende fijnmazig, zodat mensen alle bestemmingen te voet kunnen bereiken en niet om hoeven te lopen. Dat betekent dat we waar mogelijk sturen op een maaswijdte van 70 tot 120 meter (Ontwerpwijzer Voetgangers CROW 2023). Samen met het Groene, ontspannen netwerk (dat deels overlapt) hebben we dan een compleet netwerk van alle voetpaden in de gemeente. Dit netwerk staat nu nog 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.





Voorbeelden van voetpaden die onderdeel uitmaken van het Voetgangernetwerk: in de binnenstad, langs hoofdroutes in de wijken en als verbindingen tussen buurten.



Voorbeelden van voetpaden die onderdeel uitmaken van het Groene, ontspannen netwerk: in bossen en parken, langs groenstructuren en door rustige, groene straten.



Voorbeelden van voetpaden die onderdeel uitmaken van het Basisnetwerk: voetpaden in woonstraten, maar ook tussen buurten (overlap met verbindingroutes) en door parken als deze nodig zijn om een voordeur te kunnen bereiken (overlap met Groen, ontspannen netwerk).

## De drie netwerken

We onderscheiden drie netwerken:

1. Het Voetgangernetwerk dat bestaat uit hoofdlooproutes en verbindingroutes
2. Het Groene, ontspannen netwerk
3. Het Basisnetwerk

Hieronder staan de eigenschappen van deze netwerken beschreven. Op pagina 31 volgen de bijbehorende richtlijnen voor de inrichting.

### 1: Het Voetgangernetwerk

Het Voetgangernetwerk verbindt belangrijke plekken in de stad met elkaar. Het zijn routes tussen belangrijke bronpunten en (clusters van) bestemmingen, zoals stations, winkelcentra, scholen, plekken met veel arbeidsplaatsen, belangrijke culturele bestemmingen en maatschappelijke voorzieningen. De routes die deze plekken met elkaar verbinden zijn belangrijk en moeten daarom van goede kwaliteit zijn. Hoofdlooproutes (de donkerblauwe lijnen op de kaart) worden naar verwachting drukker belopen dan verbindingroutes (de lichtblauwe lijnen op de kaart). Hoe druk het precies op elke route is, weten we niet, want we hebben nog geen meetgegevens. Twee zaken zijn goed om scherp te hebben:

- alle hoofdlooproutes voor toegankelijkheid, zoals opgenomen in de AST zijn onderdeel van het Voetgangernetwerk (zie pagina 49).
- het Voetgangernetwerk vormt de basis van het Koele netwerk, waarbij de hoofdlooproutes als eerste verkoeld zullen worden.

Er is een duidelijk verschil te zien in de opbouw van het netwerk in de oudere stadsdelen en de nieuwere stadsdelen van Arnhem. In Arnhem-noord lopen veel hoofdlooproutes door het centrum. Daar komen veel voorzieningen samen. Vanuit de historische binnenstad lopen meerdere oude stadsradialen, waarlangs zich veel bestemmingen bevinden. In nieuwere buurten (vooral in zuid, maar bijvoorbeeld ook in Presikhaaf) is de stedenbouwkundige opzet anders en is er sprake van duidelijke centra in woongebieden. Daar worden routes steeds drukker naarmate men het centrum dichtert. Daarom heeft het hoofdnetwerk de vorm van een soort spinnenweb rond het centrum, waarbij de routes als hoofdroute zijn aangegeven binnen een straal van 300 meter rond grotere centra (Presikhaaf, Kronenburg, Malburgen=Drieslag, Schuytgraaf en Rijkerswoerd) en 150 meter rond kleinere buurtwinkelcentra (Elderveld en de Laar). Nog kleinere centra zoals Vredenburg, Alteveer-Cranevelt en Elden, liggen niet aan het hoofdnetwerk, tenzij een hoofdroute het winkelcentrum en verschillende andere bestemmingen aan elkaar rijgt (de Schuttersbergweg in de Geitenkamp en de Lawick van Pabststraat in de Burgemeesterswijk).

De verbindingroutes zijn langere lijnen door de stad, waarlangs verschillende bestemmingen liggen. Ze worden minder druk belopen dan de hoofdlooproutes, maar hebben wel een belangrijke functie binnen buurten en zorgen daarnaast voor verbindingen tussen de buurten. Supermarkten en basisscholen liggen allemaal aan hoofdlooproutes of aan verbindingroutes. Bij het tekenen van deze verbindingroutes valt op dat op sommige plaatsen verbindingen ontbreken (bijvoorbeeld tussen Elden en Elderveld) en dat er soms wel verbindingen zijn, maar dat dit eigenlijk fietspaden zijn die ook door voetgangers worden gebruikt. De kaart moet dan ook gezien worden als een wensbeeld, waarbij sommige verbindingen nog moeten worden gelegd en andere beter bruikbaar voor voetgangers moeten worden gemaakt, zodat uiteindelijk een compleet en samenhangend netwerk ontstaat met directe routes van en naar belangrijke bestemmingen.

### 2: Het Groene, ontspannen netwerk

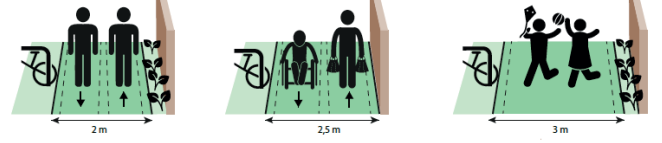
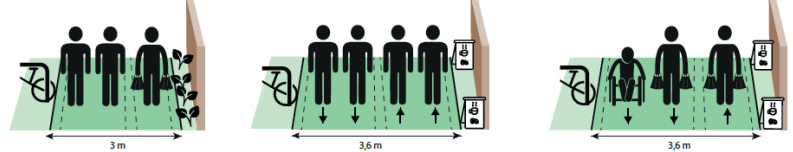
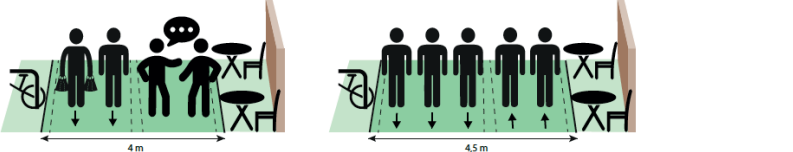
Het Groene, ontspannen netwerk bestaat uit voetpaden die groen en relatief rustig zijn. Dit netwerk kan overlappen met andere netwerken, maar bestaat ook uit paden in parken en groengebieden die geen onderdeel zijn van het basisnetwerk. Dit netwerk is niet alleen bedoeld voor recreatief lopen (wandelen, hardlopen, ommetje), maar ook voor mensen die graag via een dergelijke route lopend een bestemming willen bereiken. Deze paden hoeven niet allemaal te voldoen aan de richtlijnen voor (toegankelijke) voetpaden. Ze kunnen smaller zijn, onverhard en/of onverlicht. Overigens is het de bedoeling dat een deel van het Groene, ontspannen netwerk wel toegankelijk is voor mensen met een beperking, zodat ook zij kunnen genieten van dergelijke routes.

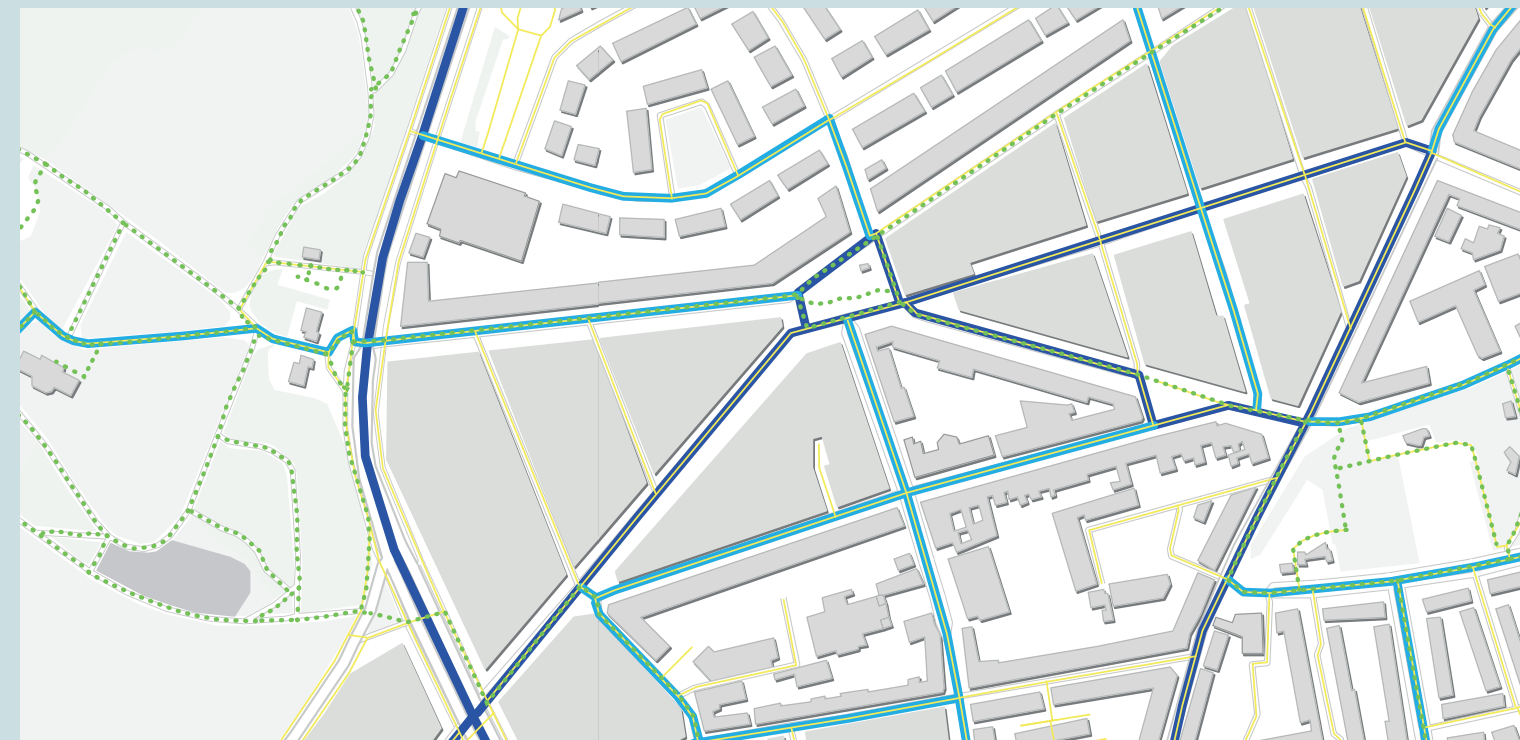
Het Groene, ontspannen netwerk is net als het Voetgangernetwerk een wensbeeld. De paden die er onderdeel van zijn, lopen in principe langs bestaande groenstructuren, maar de visie over het netwerk kan aanleiding zijn om een route (verder) te vergroenen en/of voetpaden toe te voegen, zodat uiteindelijk een robuust groen netwerk ontstaat dat de hele stad dooradert en groene plekken met elkaar verbindt, zowel binnen als buiten de stad.

### 3: Het Basisnetwerk

Het Basisnetwerk bestaat feitelijk uit alle voetpaden die nodig zijn om voordeuren te kunnen bereiken. Voetpaden die onderdeel zijn van het Basisnetwerk moeten voldoen aan de minimale richtlijnen (zoals minimale vrije doorloopruimte en andere toegankelijkheidseisen, waaronder verlichting). We gaan het niet actief op orde brengen, maar wel als de gelegenheid zich voordoet (als een straat vanwege een andere reden op de schop gaat) of als problemen gemeld worden. Inrichtingsrichtlijnen voor het Basisnetwerk zijn ook van belang voor nieuwe gebiedsontwikkelingen.

Breedtecategorieën  
obstakelvrije loopruimte  
(bron: Ontwerpwijzer  
Rotterdam Loopt! Juni  
2023).

Straattypologieën	Beschrijving van gebruik door voetgangers
<p><b>Basis niveau straat</b> <b>minimaal 2 meter obstakelvrije loopruimte</b></p> <p>Er geldt een minimale obstakelvrije loopruimte van 2 meter voor alle straten. In rustige (woon)straten met een lage voetgangersintensiteit zonder belangrijke voorzieningen of bestemmingen kan dit voldoende zijn om comfortabel te kunnen doorlopen. Wanneer meer ruimte wordt geboden, kunnen kinderen beter op de stoep spelen.</p>	<p>Bij 2 meter obstakelvrije ruimte kunnen 2 mensen elkaar passeren. Vanaf 2,5 m kunnen ook mensen met een hulpmiddel of met tassen elkaar passeren. Bij drukte of wanneer mensen in groepen lopen, wordt het oncomfortabel. Bij meer ruimte ontstaat er een plek voor burens om elkaar te ontmoeten. Vanaf 3 meter obstakelvrije loopruimte kun je spreken van een speelstoep.</p> 
<p><b>Stadsstraten en lanen</b> <b>3 meter obstakelvrije loopruimte</b></p> <p>In stadsstraten is meer ruimte nodig, door de aanwezige voorzieningen en daarmee samenhangende hogere voetgangersintensiteit. Er is ruimte nodig om winkels in- en uit te lopen, stil te staan en te wachten en mensen te kunnen laten passeren. Lanen hebben een belangrijke functie in het verbinden van wijken en hebben ook een recreatieve functie. In deze straten wil je met z'n tweeën een derde persoon kunnen passeren.</p>	<p>Vanaf 3 meter kunnen drie mensen naast elkaar lopen, ook als iemand extra ruimte nodig heeft. Mensen kunnen in groepen lopen en er is ruimte om winkels in- en uit te lopen, stil te staan en te praten. Er is meer ruimte nodig als er veel kriskrasbewegingen zijn of veel mensen staan stil en verzamelen zich, zoals op toeristische plekken.</p> 
<p><b>Boulevards</b> <b>4 meter obstakelvrije loopruimte</b></p> <p>Boulevards zijn straten met veel bezoekers en bestemmingen en hebben een belangrijke verbindingfunctie tussen bestemmingen. Er komen ook veel toeristen en je wilt de ruimte kunnen bieden aan grote groepen mensen. De Cool-singel is zo'n plek, een binnenstadboulevard.</p>	<p>Vanaf 4 meter obstakelvrije ruimte kunnen 4 mensen gemakkelijk naast elkaar lopen. Ze kunnen iets meer ruimte innemen en stilstaan om een praatje te maken. Vanaf 4,5 meter kan een groep van 3 personen een groep van twee passeren.</p> 



Uitsnede van de kaart van Arnhem (rond het Graaf Ottoplein) met daarop de verschillende netwerken: in blauw het Voetgangersnetwerk (hoofdlooproutes donkerblauw, verbindingroutes lichtblauw), in groen gestippeld het Groene, ontspannen netwerk en in geel het Basisnetwerk. Zoals te zien, kunnen de netwerken overlappen. Daar waar dit het geval is, gelden de meest vergaande richtlijnen voor de inrichting (zie pagina 31).

Hieronder staan de belangrijkste richtlijnen voor voetpaden op een rij. Deze zijn grotendeels ontleend aan de Ontwerpwijzer Voetgangers van CROW. Meer specifieke richtlijnen zijn te vinden in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR). Voor het netwerk van hoofdlooproutes voor toegankelijkheid (zie kaart op pagina 51) gelden aanvullende eisen op het gebied van toegankelijkheid. Deze zijn na te lezen in de Arnhemse Standaard Toegankelijkheid. Overigens is het Koele netwerk geen apart netwerk. Het Voetgangersnetwerk vormt hiervoor de basis

	Voetgangersnetwerk: hoofdlooproutes	Voetgangersnetwerk: verbindingroutes	Groen, ontspannen netwerk	Basisnetwerk
<b>Directheid en fijnmazigheid</b>	Routes zijn direct en verbinden op efficiënte wijze zoveel mogelijk belangrijke bestemmingen.	Routes zijn direct en verbinden op efficiënte wijze belangrijke bestemmingen en buurten met elkaar.	Routes zijn geschikt om te dwalen. In de stad heeft het Groene, ontspannen netwerk een maaswijdte van maximaal 600 m.	Het Basisnetwerk is fijnmazig (maaswijdte tussen 70 tot 120 meter)
<b>Loop- en verblijfsruimte</b>	Voetgangers kunnen makkelijk met z'n tweeën naast elkaar lopen en anderen passeren. Hiervoor is een vrije doorloopruimte van minimaal 2,90 m nodig. Als de voetgangersintensiteit hoger is dan 20 voetgangers per minuut, is meer ruimte nodig (zie vb R'dam op p30). Er is extra ruimte nodig voor verblijven en spelen.	Voetgangers kunnen makkelijk met z'n tweeën naast elkaar lopen, maar moeten mogelijk wel af en toe even achter elkaar bij plaatselijke versmallingen of tegenliggers. Er is extra ruimte nodig voor verblijven en spelen.	Sommige paden zijn geschikt om naast elkaar te lopen; sommige zijn juist smal.	Voetgangers kunnen makkelijk met z'n tweeën naast elkaar lopen, maar moeten mogelijk wel af en toe even achter elkaar bij plaatselijke versmallingen of tegenliggers. Er is extra ruimte nodig voor verblijven en spelen.
<b>Bewegwijzering</b>	Er is duidelijke bewegwijzering aanwezig;	Er is beperkt bewegwijzering aanwezig.	Is er duidelijke bewegwijzering aanwezig (wandelpaden en belangrijke bestemmingen).	Er is geen bewegwijzering aanwezig.
<b>Kwaliteit bestrating en meubilair</b>	De kwaliteit van de bestrating en het straatmeubilair is hoog.	De kwaliteit van de bestrating en het straatmeubilair is op basisniveau.	Het type verharding en de kwaliteit van het straatmeubilair is afhankelijk van de locatie.	De kwaliteit van de bestrating en het straatmeubilair is op basisniveau.
<b>Onderhoud en beheer</b>	Het onderhoud en beheer is op hoog niveau.	Het onderhoud en beheer is op basisniveau.	Het niveau van onderhoud en beheer is afhankelijk van de locatie.	Het onderhoud en beheer is op basisniveau.
<b>Scheiding van overig verkeer</b>	Voetgangers zijn in principe gescheiden van overig verkeer. Voetgangers voeren de boventoon op plaatsen waar zij niet gescheiden zijn van overig verkeer (bijvoorbeeld in winkelstraten waar beperkt doorheen gefietst kan worden en laad- en losverkeer beperkt mogelijk is).	Voetgangers zijn in principe gescheiden van overig verkeer. Voetgangers voeren de boventoon op plaatsen waar zij niet gescheiden zijn van overig verkeer (bijvoorbeeld bij erven).	Voetpaden zijn bij voorkeur vrij-liggend.	Voetpaden zijn in principe gescheiden van overig verkeer. Voetgangers voeren de boventoon op plaatsen waar zij niet gescheiden zijn van overig verkeer (bijvoorbeeld bij erven).
<b>Sociale veiligheid</b>	Routes zijn overzichtelijk en goed verlicht. Er zijn andere mensen aanwezig gedurende de dag en avond.	Routes zijn overzichtelijk en goed verlicht. Op het grootste deel van de route zijn andere mensen aanwezig gedurende de dag en avond.	Routes hoeven niet overzichtelijk of verlicht te zijn (tenzij er sprake is van overlap met andere netwerken).	Routes zijn overzichtelijk en goed verlicht.
<b>Oversteken</b>	Voetgangers kunnen niet alleen veilig, maar ook comfortabel en snel oversteken. Het uitgangspunt is dat oversteken op hoofdlooproutes onderdeel zijn van de route in plaats van een onderbreking. De looproute loopt logisch door, oversteken zijn zoveel mogelijk gelijkvloers, voetgangers hoeven niet lang te wachten en -in geval van een VRI- is de groentijd ruim voldoende.	Voetgangers kunnen niet alleen veilig, maar ook comfortabel en snel oversteken. Het uitgangspunt is dat oversteken op verbindingroutes onderdeel zijn van de route in plaats van een onderbreking. De looproute loopt logisch door, oversteken zijn zoveel mogelijk gelijkvloers, voetgangers hoeven niet lang te wachten en -in geval van een VRI- is de groentijd ruim voldoende.	Voetgangers kunnen veilig oversteken en begrijpen hoe de route doorloopt.	Voetgangers kunnen veilig oversteken.
<b>Rustgelegenheid</b>	Voetgangers kunnen regelmatig uitrusten. De maximale afstand tussen bankjes of andere zitmogelijkheden (zoals zitmuurtjes, maar geen terrasstoelen waar je verplicht bent iets te kopen) is 100 meter.	Voetgangers kunnen regelmatig uitrusten. De maximale afstand tussen bankjes of andere zitmogelijkheden (zoals zitmuurtjes, maar geen terrasstoelen waar je verplicht bent iets te kopen) is 200 meter.	Voetgangers kunnen regelmatig uitrusten (afstand tussen bankjes varieert afhankelijk van de gebruiksfrequentie en de accidentatie van het terrein).	Voetgangers kunnen regelmatig uitrusten. De afstand tussen zitmogelijkheden is bij voorkeur niet groter dan 200 meter.



### 5. Veilig en prettig oversteken voor iedereen

We zorgen ervoor dat iedereen goed en gemakkelijk kan oversteken. Dat betekent dat er voldoende oversteeken zijn, zodat mensen niet om hoeven te lopen naar een oversteek en dat alle oversteeken veilig en toegankelijk zijn. Op hoofdlooproutes en verbindingroutes zijn oversteeken een logisch onderdeel van de route en vormen deze zo min mogelijk een onderbreking. Uitgangspunt is dat de te kruisen stroom het voetpad oversteekt in plaats van andersom. Oversteeken gaat gemakkelijk en snel doordat voetgangers prioriteit krijgen, bijvoorbeeld door de toepassing van zebrapaden of een verkeerslicht dat vaak op groen springt. Bij oversteken in meerdere delen krijgen voetgangers een groene golf. De uitwerking hiervan kan verschillen per locatie. We hanteren hierbij het Multimodaal Netwerk Kader (zie actie 7).

- We gaan onderzoek doen naar de kwaliteit van voetgangersoversteeken en brengen deze op orde. Prioriteit gaat daarbij uit naar oversteken op hoofdlooproutes en routes die onderdeel zijn van het hoofdlooproutenetwerk voor toegankelijkheid, zoals weergegeven in de AST (deze overlappen deels).

### 6. Veilige en uitdagende routes voor kinderen

We richten looproutes zo in dat kinderen op een veilige, maar ook uitdagende manier te voet op pad kunnen en op de stoep of op straat kunnen spelen. Onze aandacht gaat daarbij als eerste uit naar routes naar basisscholen. Uitgangspunt is dat kinderen van jongs af aan met hun ouders of verzorgers naar school kunnen lopen en dat ze dit vanaf een jaar of 8 à 9 zelfstandig kunnen. We koppelen de aanpak in de fysieke omgeving aan stimuleringsmaatregelen (zie volgende hoofdstuk).

- We gaan door met het aanleggen van schoolzones. Uiteindelijk krijgen alle scholen een schoolzone of andere inrichting die

bijdraagt aan minder en/of langzamer rijdend verkeer (zie ook volgende bullet).

- We onderzoeken de mogelijkheden om in straten waaraan scholen liggen de voetganger echt op een te zetten. Dat kan bijvoorbeeld door het afsluiten van de straat voor autoverkeer tijdens venstertijden (naar het Vlaamse model van de Schoolstraten). Een andere mogelijkheid is het inrichten van een Schoolerf, waarbij autoverkeer toegestaan blijft, maar de voetganger voorop staat en automobilisten hun snelheid terugbrengen naar maximaal 15 km/uur. We betrekken hierbij scholen, ouders en buurtbewoners, maar ook de kinderen zelf.
- We gaan spelaanleidingen toevoegen op routes die veel door kinderen gebruikt worden. Denk aan routes naar school, de speeltuin, bibliotheek of sportveld. Voorbeelden van spelaanleidingen zijn stapstenen in groenstroken of waterlopen (meervoudig ruimtegebruik), kleurrijke beschilderingen op de stoep en bijzondere afwateringstegels die niet alleen hemelwater oppervlakkig afvoeren, maar tijdens regenbuien ook een speels waterloopje laten zien. We gaan hieraan werken in samenspraak met o.a. het Sportbedrijf, Team Leefomgeving, Groen en Ecologie, betrokken wijkregisseurs en externe organisaties zoals Team Buitenspel en Bijzonder in Arnhem.

### 7. Loop- en verblijfsruimte als onderdeel van de ruimtebalans

We gaan meer ruimte maken voor lopen en verblijven, zodat mensen naast elkaar kunnen lopen, een praatje kunnen maken, even kunnen uitrusten op een bankje en kinderen ruimte hebben om te spelen. Om prettig te kunnen lopen is 2 meter vrije doorloopruimte nodig. Dit is dan ook het uitgangspunt voor alle voetpaden die onderdeel uitmaken van het Basisnetwerk. Voor hoofdlooproutes geldt een minimale vrije doorloopruimte van 2,90 meter. Bij deze maat is het mogelijk naast elkaar te lopen, ook als iemand wil passeren. Bij hoge voetgangersintensiteiten is





Een voorbeeld van een hedendaagse erfinrichting in Antwerpen, waarbij ook klimaatadaptieve maatregelen zijn genomen, zoals groenvakken, half-open verhardingen en ondergrondse waterbuffers.



Daar waar fietsen de vrije doorloopruimte beperken en te weinig mogelijkheden zijn om fietsen op eigen terrein te stallen, kunnen fietsen verplaatst worden naar de parkeerstrook, eventueel als proef met behulp van een fietsvlonder.



Een voorbeeld van een herinrichting van een straat als schoolstraat in Lyon. Links: deel 1: nog niet volledig heringericht en rechts deel 2: volledig heringericht.



meer ruimte nodig om voldoende comfort te kunnen bieden. Dit geldt bijvoorbeeld in winkelstraten. Voor het maken van een praatje, uitrusten op een bankje of spelen op de stoep is ook extra ruimte nodig. Deze ruimte is er nu vaak niet. Bij herinrichtingen van straten van 50 naar 30 km/uur ontstaat in de meeste gevallen meer ruimte voor lopen en verblijven. Afgezien daarvan nemen we de volgende maatregelen:

- Daar waar obstakels de vrije doorloopruimte beperken, gaan we opruimen. Dat kan betekenen dat geparkeerde fietsen verplaatst worden naar een parkeervak, dat meerdere borden gecombineerd worden op een paal of dat gehandhaafd wordt op overgroei van beplanting in privétuinen of op terrasstoelen die buiten het vergunde gebied staan (zie actie 12). Bewustwordingscampagnes kunnen hierbij ook helpen.
- Bij herinrichtingen van straten, kijken we hoe we meer ruimte voor lopen en verblijven kunnen maken. We gebruiken het Multimodaal Netwerkmanagement Kader (MNK)<sup>1</sup> om een afweging te maken tussen vervoerswijzen onderling. Om een integrale afweging te kunnen maken waarbij ook andere ruimtevragers, zoals groen, terrassen en uitstallingen worden betrokken, gebruiken we het Waardenmodel Arnhems Buitengeluk<sup>2</sup>.
- We onderzoeken de mogelijkheden om vaker erven toe te passen. In straten die zijn ingericht als erf is de voetganger leidend, hij of zij mag de weg over de volle breedte gebruiken en automobilisten (en fietsers) rijden maximaal 15 km/uur. Erven bieden ruimte om te lopen, spelen en ontmoeten. De Belgische Tuinstraten bieden inspiratie. Bij de ontwikkeling van erfinrichtingen dragen we zorg voor de behoeften van mensen met een beperking.

## 8. Lopen in de wijkenaanpak

We gaan lopen verankeren in de wijkenaanpak. Hierbij gebruiken we de netwerkkaarten, maar ook de analyse van de loopvriendelijkheid van buurten die we hebben laten maken (zie bijlage 2). Door die analyse weten we hoe elke buurt scoort op een 10-tal criteria, waaronder loopafstanden tot voorzieningen, aanwezigheid van barrières, ruimte voor lopen en veiligheid. Op basis daarvan stellen we per wijk een verbeterplan op in samenhang met andere zaken die daar spelen. Ontbreken er bijvoorbeeld voorzieningen, dan kijken we samen met Team Leefomgeving en de afdeling Economie naar mogelijkheden om het voorzieningenniveau te verhogen. Het verbeterplan biedt ook de kans om recreatieve mogelijkheden te vergroten, bijvoorbeeld door het opnemen van een thematische wijkroute. We beginnen met de wijken die het slechtst scoren (o.a. Schuytgraaf en Rijkerswoerd). Daarnaast spelen we in op buurtinitiatieven en gebruiken zo de energie die er is in de buurt.

- 1) Het Multimodaal Netwerkmanagement Kader (MNK) geeft inzicht in welke netwerken van verschillende vervoerswijzen er zijn en hoe deze in volgorde van belangrijkheid staan ten op zichte van elkaar, afhankelijk van de locatie in de stad. Dit kader biedt handvatten bij het ontwerpen van straatprofielen en kruispunten doordat er heldere afspraken in staan over prioritering, bijvoorbeeld bij het verdelen van ruimte of het geven van voorrang bij kruispunten.
- 2) Het Waardenmodel Arnhems Buitengeluk is een waardengedreven afwegingskader dat helpt om keuzes voor de openbare ruimte transparant, consistent en integraal te maken. Het brengt economische, landschappelijke en sociaal-maatschappelijke waarden samen en verbindt deze met beleidsdoelen van de stad. Het model maakt in één oogopslag zichtbaar hoe strategische ambities doorwerken naar projecten, ontwerp en dagelijks beheer, en biedt houvast om in teams het gesprek te voeren over kwaliteit, prioriteiten en gewenste prestatieniveaus.



Een voorbeeld van een bewustwordingscampagne om mensen hun fiets buiten de looproute te laten parkeren (Amersfoort).



Een voorbeeld van toepassing van *tactica urbanism* in Barcelona (superblocks).



### 9. Leren door experimenteren

We experimenteren al op kleine schaal, zoals met goten voor laadkabels in stoeptegels en met fietsvlonders op plekken waar fietsen de loopruimte versperren. We willen meer en grotere experimenten gaan doen. Hierbij denken we bijvoorbeeld aan de aanleg van nieuwe (woon)erven, zowel in woonstraten als bij scholen (schoolerf). Een andere optie is het instellen van zogenaamde Leefstraten, waarbij bewoners de kans krijgen hun straat tijdelijk autoluw of autovrij in te richten en zo ruimte te maken voor lopen, groen, spelen en ontmoeting. Hierbij kunnen *tactical urbanism*<sup>1)</sup> interventies ingezet worden. We evalueren deze projecten, zodat we leren over wat werkt en wat beter kan.

### 10. Kansen verzilveren

Bij alle projecten waar zich kansen voordoen, zorgen we ervoor dat straten of gebieden loopvriendelijk worden ingericht met aandacht voor nabijheid, directheid van routes, begaanbaarheid, veiligheid (verkeerskundig en sociaal), leesbaarheid en aantrekkelijkheid. Het gaat hierbij zowel om grootschalige nieuwbouwlocaties, zoals Rijnpark, als om kleinschaliger ingrepen, zoals de herinrichting van een kruispunt of straat. Dit betekent onder andere het volgen van richtlijnen, zoals benoemd onder actie 18. Naast de inrichting van de openbare ruimte gaat het uitdrukkelijk ook om de bebouwing en de invloed die deze heeft op lopende en verblijvende mensen (denk bijvoorbeeld aan het belang van levendige plinten en zaken als windhinder).

### 11. Voetpaden in onderhoud en beheer

We gaan de kwaliteit van voetpaden beter borgen in onderhoud en beheer. De kwaliteit van looproutes en of mensen niet alleen kunnen, maar ook willen lopen, hangt hier nauw mee samen. Scheve, opwippende tegels en gladheid door ijzel of mosgroei vergroten het risico op vallen. Overhangende takken en uitgegroeide hagen kunnen de doorgang versperren of het zicht bij oversteken belemmeren. Laadkabels over de stoep kunnen ervoor zorgen dat mensen struikelen of de stoep voor mensen met wielen ontoegankelijk maken. Een lager onderhoudsniveau van de openbare ruimte, is niet alleen minder mooi, maar geeft ook een onveilig gevoel. Een ander aspect van onderhoud en beheer is het garanderen van goede looproutes tijdens werkzaamheden. Ook als er in de stad wordt gewerkt, moet je er prettig en veilig kunnen blijven lopen. We ondernemen de volgende acties:

- Een deel van het Voetgangersnetwerk ligt in gebieden die op A-niveau worden onderhouden, een deel valt daarbuiten en wordt nu op C-niveau onderhouden. We gaan voortaan de hoofdlooproutes voor toegankelijkheid minimaal op B-niveau onderhouden (zie kaart op pagina 49).
- We zorgen conform onze beheervisies voor een goed onderhoud van paden in onze bossen en parken. Als het gaat om recreatieve paden in het buitengebied werken we samen met de routebureaus.
- We gaan mogelijkheden onderzoeken om gladheidsbestrijding op voetpaden uit te breiden, mogelijk met inzet van bewoners. Hierbij kijken we ook naar kosten en praktische haalbaarheid.
- We ontwikkelen een aanpak om wortelopdruk te voorkomen zodat de vlakheid van de verharding gewaarborgd blijft.

- We experimenteren al met laadgoten in de stoep en zullen de resultaten hiervan meenemen bij de (her)inrichting van voetpaden.
- We zorgen ervoor dat tijdelijke looproutes bij werkzaamheden logisch aansluiten op de bestaande routes, zonder onnodige onderbrekingen, met veilige oversteken en zo weinig mogelijk omloop. Is een omleiding toch nodig, dan kiezen we niet alleen voor de kortste weg, maar vooral voor een route die veilig, comfortabel en duidelijk is, en die ook goed te gebruiken is met een hulpmiddel.

### 12. Handhaving

Het uitgangspunt bij de inrichting van de openbare ruimte is altijd om dat op zo'n manier te doen dat de omgeving het gewenste gedrag duidelijk maakt en beter nog: dat het gewenste gedrag vanzelfsprekend is. De realiteit is echter dat handhaving nodig blijft. Automobilisten rijden te hard, stoppen lang niet altijd voor een zebraapad en parkeren toch 'eventjes' op de stoep. Fieters fietsen graag tot aan de voordeur en nemen daarbij een stuk stoep mee, zetten hun fiets neer in een zone waar dat verboden is (zoals in de binnenstad en rond het station) of zodanig dat anderen er niet meer langs kunnen. Er wordt gefietst op wandelpaden in parken, hondeneigenaren ruimen niet altijd op achter hun hond en café-eigenaars of hun klanten plaatsen stoelen buiten het vergunde gebied. Mensen kunnen ook overlast geven door op bankjes luidruchtig alcohol te nuttigen of op andere manieren mensen lastig te vallen. Een openbare ruimte die dergelijk gedrag zoveel mogelijk tegengaat, is geen fijne plek en is vaak ook voor voetgangers onprettig. Denk aan anti-parkeerpaaltjes op de stoep en aan 'hufferproof' straatmeubilair, of erger nog: het dan maar weglaten van bankjes of speelgelegenheid. Daarbij komt dat geen enkele inrichting al het onwenselijke gedrag voorkomt. Handhaving blijft daarom nodig.

- We blijven inzetten op handhaving en besteden daarbij extra aandacht aan fietsen en scooters op het voetpad, foutparkeren met name in schoolomgevingen en het openlaten van voldoende vrije doorloopruimte (o.a. door weesfietsen te ruimen, te handhaven op terrassen buiten het vergunde gebied en op gedumpt afval).
- Daarnaast blijven we inzetten op handhaving op drank- en drugsgebruik in de openbare ruimte en huffergedrag.
- We koppelen handhaving aan de resultaten van het onderzoek naar onveilige plekken (zie ook actie 2).

<sup>1)</sup> Tactical urbanism is een term die gebruikt wordt voor goedkope, tijdelijke veranderingen in de gebouwde omgeving, bedoeld om een snelle verbetering te realiseren en/of om een nieuwe inrichting te testen. Hierbij wordt vaak verf op het wegdek gebruikt en verplaatsbare elementen, zoals groenbakken en picknicktafels.



## 5. Stimuleren van een loopcultuur (pad 2)

We willen dat lopen als vanzelfsprekende bezigheid in de ‘mental map’ van alle Arnhemmers komt te zitten. Om dat voor elkaar te krijgen moeten mensen zichzelf in staat achten om te kunnen lopen, ze moeten het willen, durven en het idee hebben dat de stad ze daartoe uitnodigt. Om een echte loopcultuur te ontwikkelen in Arnhem gaan we per doelgroep acties ondernemen, waarbij verbeteringen in de fysieke omgeving samen opgaan met gedragsstimuleringsmaatregelen. We geven hierbij prioriteit aan groepen die het meest baat hebben bij meer lopen. Dat zijn in eerste instantie kinderen omdat zij een leven lang profiteren van de voordelen van lopen. Daarnaast gaat het om groepen die afhankelijk zijn van lopen, zoals mensen die niet (meer) fietsen of autorijden. Als derde besteden we aandacht aan groepen die te weinig bewegen, zoals kantoorwerknemers en mensen met een lage sociaaleconomische status. Bij meerdere gedragsmaatregelen kan het slim zijn om aan te sluiten bij bestaande programma's, waarbij nu nog het accent op fietsstimulering ligt. Een combinatie van lopen en fietsen kan met relatief weinig inzet veel opleveren. Ook gaan we als gemeente lopen in het algemeen en specifieke loopprojecten meer in de kijker zetten. We zorgen voor goede informatie over routes en georganiseerde activiteiten en gaan uitdragen hoe belangrijk we lopen vinden en hoe leuk en handig het kan zijn.

### 13. Kinderen en jongeren stimuleren meer te lopen

We gaan kinderen en studenten stimuleren om meer te gaan lopen, ook in combinatie met spel. Kinderen kunnen vanaf ongeveer anderhalf jaar al zelf stukjes lopen. Vanaf een jaar of 8 à 9 kunnen kinderen in principe zelfstandig aan het verkeer deelnemen, omdat hun verkeersinzicht op die leeftijd groot genoeg is. Voor kinderen vanaf 4 jaar lopen er al verschillende programma's waar we op aansluiten. Daarnaast willen we de leeftijdsgroep 1,5 tot 4-jarigen stimuleren meer te gaan lopen.

- We werken al samen met het Sportbedrijf met de 2+1+2 aanpak<sup>1</sup> voor basisschoolleerlingen. We gaan kijken hoe we lopen een (nog) sterkere plek in deze aanpak kunnen geven. Hiervoor gebruiken we onder andere de resultaten van de BLOC-test die we sinds schooljaar 2025-2026 kunnen afnemen.
- We stellen samen met betrokkenen van het sociaal domein en het Sportbedrijf een Plan van Aanpak op met het doel kinderen tussen 1,5 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 1,5-4-jarigen.
- We vragen scholen die een schoolzone krijgen om fietsen en lopen te stimuleren in samenwerking met de gemeente. Ook met scholen die al een schoolzone hebben, willen we een samenwerking aangaan om het gedrag van kinderen blijvend te veranderen. We gaan scholen o.a. stimuleren meer gebruik te maken van de programma's die de Provincie aanbiedt.
- We stimuleren lopen van en naar Hoger Onderwijs binnen de Campus aanpak. Hierbij gaat het ook om lopen als vorm van voor- en natransport bij trein- en/of busreizen.

<sup>1)</sup> 2+1+2 is het Arnhemse model waarin de onderwijsbesturen PO, Sportbedrijf Arnhem en gemeente Arnhem samenwerken aan meer bewegen en beter leren bewegen rondom school voor alle kinderen. Door het bundelen van inzet (menskracht en middelen) komen we tot meer samenhang in het aanbod.





Zet je hele afdeling op straat.

**zo maak je aantekeningen onderweg**

- schrijf onderweg in een notitieboekje of op je mobiel
- gebruik de dictafon of voice to text app op je mobiel
- noteer aan het eind, samen zittend, de belangrijkste conclusies en acties
- zet direct na het overleg afspraken even op de mail

PARK ZUIDERVELD Arnhem

zullen we ons overleg wandelend doen? prima idee!

**loop eens buiten de gebaande paden**

**WANDELEN WERKT**

**WANDELEN WERKT IN JE VOORDEEL**

- bewegen maakt je tot wel **60% creatiever**
- wandelen en een groene omgeving zorgen allebei voor **minder stress**
- bewegen maakt je **productiever**
- na een wandeling ben je **70% besluitvaardiger**
- na een **half uur** lopen voel je je **23% energiever**
- ook een **pauzerondje** is productief: het 'default-netwerk' van je brein verwerkt informatie.

Werken in Beweging maakte al weetingroutekaartjes voor de Gelderse Poort en voor de omgeving van het Stadskantoor.

#### 14. Kantoormedewerkers aan de wandel

Nederlanders zijn kampioen zitten van Europa. Vooral mensen met een kantoorbaan zitten veel achter elkaar. Ommetjes lopen tijdens het werk maakt mensen productiever en vermindert verzuim. Als mensen ook tijdens het werk stukjes lopen, draagt dit bij aan de Arnhemse loopcultuur.

- We geven als gemeente het goede voorbeeld en stimuleren lopen tijdens het werk in de eigen organisatie door 'weetings' (wandelen vergaderen) te promoten en actief mee te doen aan de landelijke 'Wandel tijdens je werkdag'.
- We stimuleren lopen tijdens het werk bij onze bureaus (o.a. RVB, Rijkswaterstaat en de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland Midden) door hen gebruik te laten maken van de weetingroutekaart rond het stadskantoor en te helpen bij de implementatie in hun organisatie.
- We stimuleren 'weetings' via gebiedsorganisaties van andere werklocaties.
- We onderzoeken mogelijkheden om lopen van en naar het werk te stimuleren. We haken hierbij aan bij het programma Slim en Schoon Onderweg van de Groene Metropool Regio (GMR).

#### 15. Lopen als laagdrempelige manier om meer te bewegen

We gaan mensen die afhankelijk zijn van lopen en mensen die laag scoren op ervaren gezondheid stimuleren om meer te gaan lopen. Waar mogelijk sluiten we aan op fietsstimuleringsprogramma's of andere beweeginterventies.

- Als het gaat om groepen die laag scoren op ervaren gezondheid kijken we naar mogelijkheden om beweegprogramma's aan te bieden en de inzet van buurtsportcoaches. We sluiten hierbij aan op de actieplannen vanuit het domein Gezondheid en Sport.
- We gaan door met het aanbieden van valpreventie cursussen (eveneens aansluitend bij actieplannen vanuit het Domein Gezondheid en Sport).
- We brengen de mate van toegankelijkheid van looproutes in beeld en zorgen ervoor dat deze informatie vindbaar is voor mensen met een beperking.

#### 16. De stad is beloopbaar

We zorgen ervoor dat mensen weten dat de stad beloopbaar is en dat niet alleen bestemmingen, maar ook routes en wandelactiviteiten goed vindbaar zijn.

- We maken een zogenaamde Metrominutokaart, een kaart van Arnhem met daarop belangrijke bestemmingen en iconische plekken en de loopafstanden en looptijden daartussen. Met deze kaart laten we zien dat Arnhem een loopstad is, waar veel plekken op loopafstand van elkaar liggen. We hangen de kaart op, op verschillende plekken in de stad.
- We zorgen voor goede bewegwijzering, plattegronden en andere vormen van routeaanduidingen. Ook voegen we verwijzingen toe naar bezienswaardigheden.
- We gaan de online-informatie over routes en georganiseerde wandelingen in Arnhem uitbreiden waar nodig en beter onder de aandacht brengen bij verschillende doelgroepen. Het gaat hierbij

om verschillende wandelgroepen, maar ook om toeristische routes, natuurwandelingen en (hard)loopevenementen, zoals de Avondvierdaagse, de Sonsbeek parkrun en de Airborne Freedom Run. We stimuleren het uitbreiden van hardloopevenementen in onder andere doelgroepen en soort evenementen. We voegen thematische routes toe en zetten minder bekende routes in de schijnwerpers om bezoekers beter te spreiden.

#### 17. Lopen voor het voetlicht

We vestigen de aandacht op lopen, zowel in de openbare ruimte als in de media. Thematische routes en evenementen dragen bij aan het imago van Arnhem als loopstad en leggen het verband met ons oorlogsverleden.

- We onderzoeken mogelijkheden voor de inzet van (interactieve) kunst en gaan deze vervolgens ook aanbrengen of plaatsen. Denk bijvoorbeeld aan grappige teksten op het voetpad, spelletjes om te doen tijdens het wachten bij een verkeerslicht of een installatie die de automobilist die stopt bij een zebraapad bedankt. De toepassing van kunst om mensen meer te laten lopen, is een van de dingen die het loopbeleid echt Arnhem maken.
- We koppelen lopen aan ons oorlogsverleden door het uitzetten van thematische stadswandelingen en de organisatie van evenementen. We breiden de Airborne Freedom Run uit en kijken naar mogelijkheden voor het toevoegen van een halve of hele marathon.
- We zetten loopprojecten in de kijker. We delen beelden van projecten op de website van de gemeente en op sociale media, bijvoorbeeld met voor en na foto's en laten gebruikers aan het woord. Communicatie over het loopbeleid is onderdeel van de communicatiestrategie over het Duurzaam Mobiliteitsplan.
- We gaan actieve en duurzame mobiliteit stimuleren in een welkomstpakket voor bewoners. Hierin krijgt lopen een prominente plek.



Kunst die aanzet tot lopen, de weg wijst en je een glimlach bezorgt (Montréal)



## 6. Lopende organisatie (pad 3)

Om de acties genoemd onder pad 1 en 2 allemaal goed te kunnen doen, gaan we in onze werkprocessen meer aandacht besteden aan lopen. Ook gaan we meer kennis opbouwen over lopen. Concreet gaat het om de volgende acties:

### 18. Samenwerken tussen afdelingen en met externe organisaties

We geven invulling aan het idee dat de voetganger op één staat in het Arnhemse mobiliteitsbeleid, maar de ambitie is breder. Loopbeleid raakt aan heel veel beleidsdomeinen, zoals stedenbouw, gezondheid, welzijn, ouderenzorg, jeugdbeleid, toegankelijkheid, economie, toerisme en sport & bewegen. We gaan ervoor zorgen dat alle afdelingen het loopbeleid incorporeren en samen meehelpten om van Arnhem de loopstad van de toekomst te maken. We gaan kijken hoe we daar het beste invulling aan kunnen geven. Dat kan bijvoorbeeld door het aanstellen van een loopcoördinator of -met een iets bredere insteek- een coördinator actieve mobiliteit of strategisch adviseur beweegvriendelijkheid. Deze persoon kan dan zorgen voor een goede implementatie van het loopbeleid in de organisatie, zorgen voor samenwerking over afdelingsgrenzen en domeinen heen en kan verbindingen leggen met relevante externe partijen, zoals de NS, de GGD en het APCG.

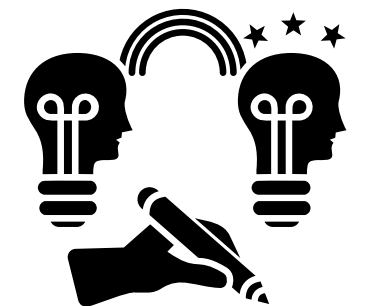
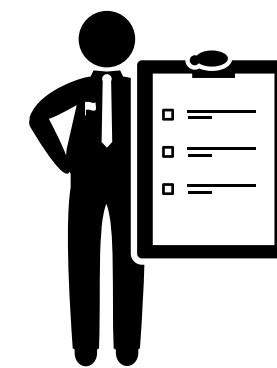
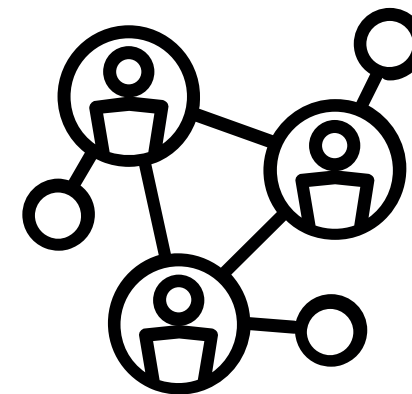
### 19. Richtlijnen en toetsingskaders

We stellen duidelijke richtlijnen op voor de inrichting van voetpaden en voetgangersoversteken en zorgen dat deze worden opgenomen in relevante toetsingskaders.

- We stellen richtlijnen op voor voetpaden afhankelijk van het type netwerk waar ze deel van uitmaken. Deze richtlijnen worden gebaseerd op de Ontwerpwijzer Voetgangers van CROW en waar nodig in overeenstemming gebracht met het HIOR en

andere relevante richtlijnen en regels, zoals deze er zijn voor geveltuintjes, terrassen en uitstallingen. De basis hiervoor staat op pagina 32 en 33. Hierin staat o.a. dat de minimale vrije doorloopruimte voor alle routes 2,00 meter is (conform CROW, al in HIOR) en voor hoofdlooproutes 2,90 meter (ook conform CROW, maar nog niet in HIOR). De opname van alle richtlijnen in de HIOR en het stroomlijnen met andere richtlijnen en regels is een actie die volgt. Hierin staat bijvoorbeeld ook gedetailleerder welke richtlijnen gelden voor plaatselijke versmallingen.

- We stellen per type oversteek duidelijke richtlijnen op. Ook deze richtlijnen zijn grotendeels gebaseerd op CROW-richtlijnen. Daar waar deze onvolledig zijn, vullen we deze naar eigen inzicht in. Deze actie is onderdeel van het project Veilig en Toegankelijk oversteken en loopt parallel aan het opstellen van het loopbeleid. Ook deze richtlijnen moeten worden opgenomen in het HIOR.
- We ontwikkelen een Arnhemse Ontwerpwijzer Bewegvriendelijke Openbare Ruimte. Lopen, ontmoeten en spelen krijgen hierin ruim aandacht. De Ontwerpwijzer kan als leidraad en inspiratie gebruikt worden, zowel bij herinrichting van openbare ruimte als bij gebiedsontwikkeling. We gebruiken de opgestelde richtlijnen voor voetpaden en oversteken en voegen daar principetekeningen voor archetypische situaties aan toe, zodat voor medewerkers van Mobiliteit, Stedenbouw & Landschap en Openbare Ruimte helder is hoe we bepaalde situaties aanpakken. Hoewel maatwerk altijd nodig blijft, hoeft op deze manier niet meerdere keren het wiel uitgevonden te worden. De Ontwerpwijzer kan ook gebruikt worden in Programma's van Eisen bij gebiedsontwikkeling en mogelijk ook voor scoringsmogelijkheden bij tenders.
- We zorgen ervoor dat lopen en de kwaliteiten die daarbij horen opgenomen worden in de nog op te stellen Nota Omgevingskwaliteit. Vooruitlopend daarop gaan we meer aandacht aan lopen besteden in het Initiatieven Beraad. Het gaat hierbij niet alleen om openbare ruimte, maar ook om programmering en uitstraling van bebouwing.





In 2025 was Arnhem gaststad van een van de Citydealdagen Ruimte voor Lopen met als onderwerp lopen van en naar school.

## 20. Zichtbaar op het looptoneel

We zijn op de hoogte van innovaties op het gebied van loopbeleid en houden de vinger aan de pols bij andere steden en relevante actoren. Zo nemen we actief deel aan werkgroepen die gekoppeld zijn aan het Nationaal Masterplan Ruimte voor Lopen (NML) en de City Deal Ruimte voor Lopen. Ook nemen we als spreker en luisteraar deel aan relevante congressen, waar we leren van anderen en onze ervaringen in Arnhem delen. We verspreiden deze kennis binnen de gemeentelijke organisatie en maken iedereen een stukje eigenaar van het loopbeleid door middel van regelmatige opleidingen over het thema.

## 21. Meer onderzoek naar lopen

We gaan meer onderzoek doen naar lopen. Sinds 2025 staan er betere vragen over lopen in de Arnhemse Leefbare Wijken Monitor. Daarnaast ondernemen we de volgende acties:

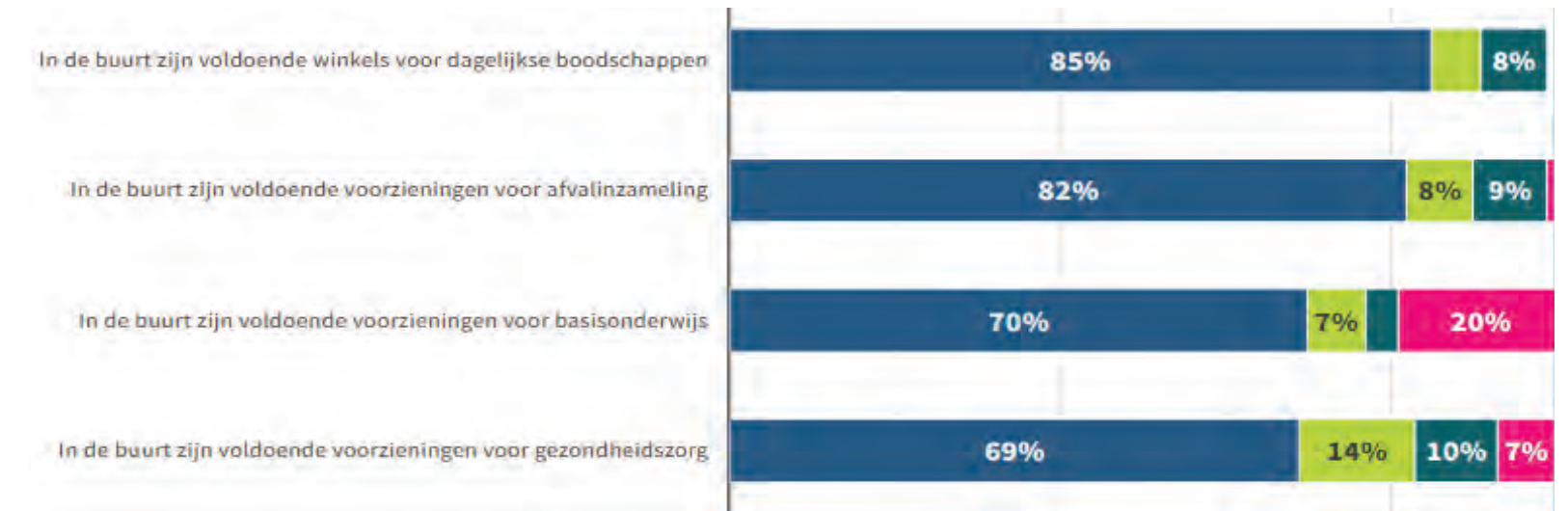
- We gaan op meerdere plekken in de stad voetgangers tellen, zodat voetgangers beter kunnen worden opgenomen in verkeersmodellen.
- We gaan het gebruik van recreatieve paden in beeld brengen.
- We zorgen ervoor dat lopen een goede plek krijgt in het monitoringsplan dat is gekoppeld aan het DMP. Hierin is onder andere van belang dat lopen en fietsen van elkaar kunnen worden onderscheiden en niet opgeteld worden tot 'actieve mobiliteit'.
- We nemen het onderwerp lopen mee in de doorontwikkeling van de Arnhemse Monitor Gezonde Wijken.

- We kijken naar mogelijkheden om aan te sluiten op kennis die wordt ontwikkeld op het gebied van fietsen (o.a. Fietsapp Da's zo gefietst en het Fiets Kenniscentrum van de HAN).
- We onderzoeken hoe we fiximeldingen beter kunnen rubriceren en analyseren zodat we inzicht krijgen in welke meldingen te maken hebben met lopen en hoe deze meldingen worden opgelost.
- We onderzoeken mogelijkheden om beter inzicht te krijgen in valongevallen en de oorzaken van deze ongevallen.

## 22. Samen met bewoners en ondernemers

We betrekken bewoners en ondernemers actief bij onze plannen. Het gaat daarbij om meerdere doelgroepen.

- We gaan kinderen zelf (naast hun ouders) actiever betrekken bij onderzoek naar loopgedrag, verbetering van looproutes en voetpaden.
- We betrekken belangengroepen, zoals het Arnheems Platform voor Chronisch zieken en Gehandicapten bij onderzoek naar de kwaliteit van voetpaden en bij planvorming ten aanzien van verbeteringen of nieuwe aanleg van voetpaden. We zorgen ervoor dat dit vroeg in het ontwerptraject gebeurt.
- Bij het doen van experimenten (zie actie 9) gaan we bewoners en ondernemers actief betrekken bij de ontwikkeling en uitvoering van deze maatregelen, bijvoorbeeld via een prijsvraag of een ideeënplatform.



Op dit moment biedt de Arnhemse Leefbare Wijken Monitor op een aantal punten relevante informatie over voetgangers, maar om de voortgang in het behalen van de gestelde doelstellingen te kunnen monitoren is meer onderzoek nodig. Dit krijgt onder andere vorm in het Monitoringsplan van het DMP (afbeelding ALW 2023).



## 7. Uitvoeringsagenda

De uitvoeringsagenda volgt de indeling van type maatregelen, zoals beschreven in voorgaande hoofdstukken. In totaal gaat het om 22 acties, onderverdeeld in drie categorieën:

- Loopvriendelijke inrichting van de stad
- Stimuleren van een loopcultuur
- Lopende organisatie

Deze indeling gaat min of meer gelijk op met de indeling van de uitvoeringsagenda van het Duurzaam Mobiliteits Plan (DMP). Daarin staan de meeste loopmaatregelen benoemd onder het kopje *Realiseren van veilige loopinfrastructuur met voldoende ruimte voor de voetganger* of onder het kopje *Loopcultuur stimuleren*. Al deze maatregelen komen een op een terug in voorliggende uitvoeringsagenda. In de uitvoeringsagenda van het DMP staan echter meer maatregelen die niet in hoofdzaak, maar wel deels voor voetgangers relevant zijn. Denk aan nieuwe fietsverbindingen die ook een voetgangersverbinding zijn, maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid, fijner verblijven in de stad en gedragsstimuleringsmaatregelen gericht op verkeersveilig gedrag of duurzamer reisgedrag. In deze uitvoeringsagenda staan alle maatregelen uit de uitvoeringsagenda van het DMP die ofwel een volledige loopmaatregel zijn of een hele duidelijke link hebben met de benoemde acties uit het loopbeleid. Om het overzichtelijk te houden, hebben we niet alle wegen die opgewaarderd worden naar 30 opgenomen. Duidelijk zal zijn dat bij elke herinrichting van een straat de positie van de voetganger waar nodig verbeterd zal worden. De voetganger staat immers op een in het DMP. Ook maatregelen om het aantal auto's op straat te verminderen, zijn niet in deze uitvoeringsagenda opgenomen. Hoewel ook deze kansen bieden om de situatie voor voetgangers te verbeteren. Een laatste categorie betreft maatregelen die niet in het DMP benoemd staan. Dat zijn maatregelen die voortkomen uit andere beleidsvelden (zoals Sport en bewegen of Recreatie en Toerisme), maar een duidelijke link hebben met lopen. Bij deze maatregelen vindt afstemming plaats tussen de verschillende beleidsvelden, maar er is meestal geen sprake van een financiële bijdrage vanuit Mobiliteit. Het benodigde budget komt voor rekening van de betrokken afdeling of het programma waarbinnen de maatregel wordt uitgevoerd. Het kan zijn dat er nog geen volledige dekking is voor deze maatregelen. In dat geval zullen we in overleg prioriteren, temporiseren en/of onze ambities bijstellen. Een voorbeeld hiervan is de

aanleg van het Koele netwerk. Om dit compleet te maken is een forse investering nodig, waarvoor nu nog geen volledige dekking is.

Om de koppeling met het DMP duidelijk te maken werken we met een kleurcodering:

- Maatregelen die in de uitvoeringsagenda van het DMP staan als loopmaatregel of daar een concretisering van zijn, zijn **donkergroen gearceerd**.
- Maatregelen die onder een ander kopje in de uitvoeringsagenda van het DMP staan, maar ook een belangrijk loopaspect hebben, zijn **lichtgroen gearceerd**.
- Maatregelen die een uitwerking zijn van ander beleid of de uitwerking zijn van een aangenomen motie zijn **blauw gearceerd**.
- **Maatregelen die niet gearceerd zijn, komen voort uit de doelstellingen van het loopbeleid, zonder dat deze al benoemd waren in de uitvoeringsagenda van het DMP of in ander beleid.**

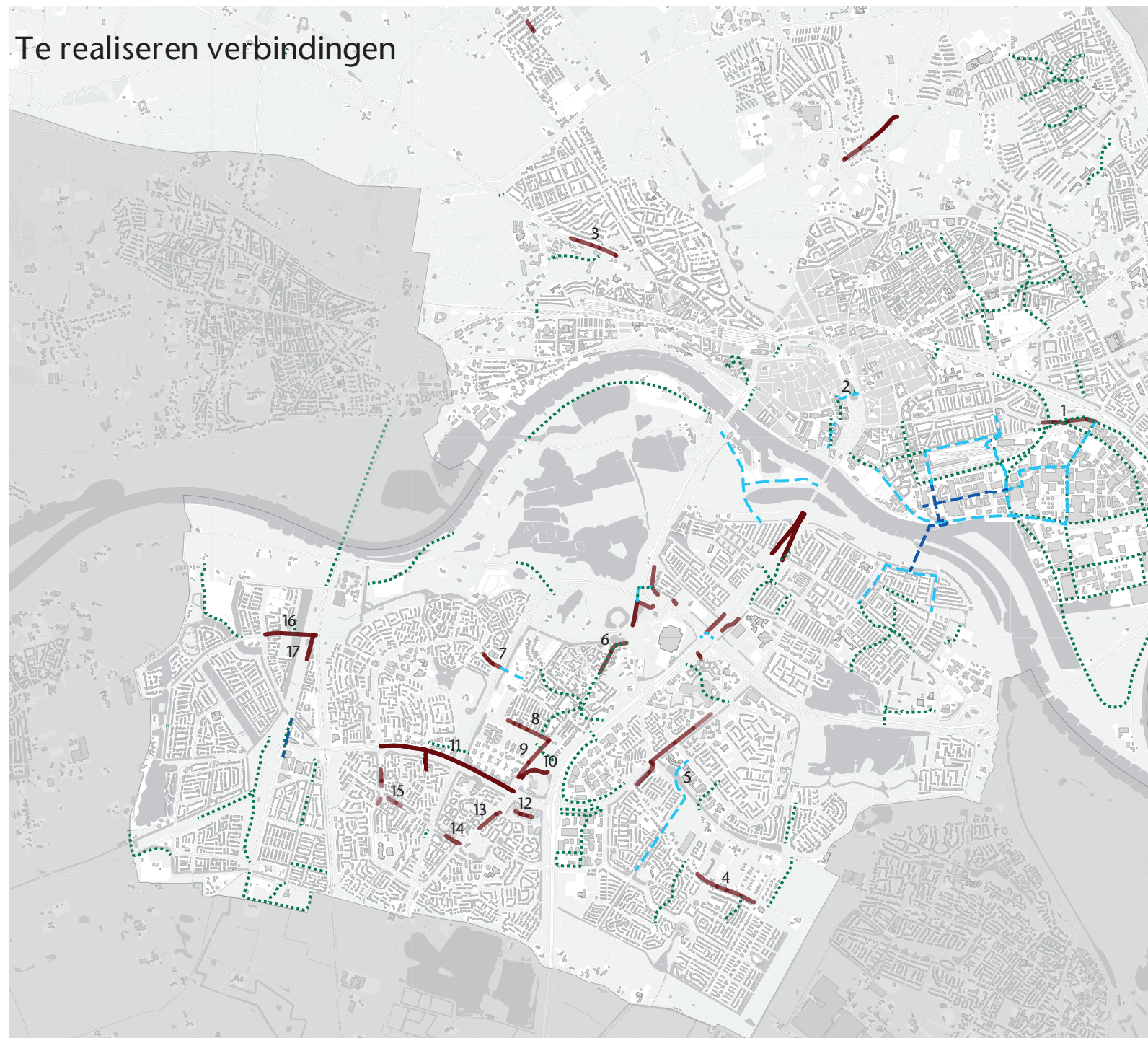
Enkele belangrijke punten vooraf:

- Een aantal maatregelen is al heel concreet, andere maatregelen zijn globaal omschreven. Dit is het geval als eerst nader onderzoek nodig is om de opgave scherper te krijgen. Omdat we een kennisachterstand hebben op het gebied van lopen, komt dit relatief vaak voor.
- De uitvoeringsagenda wordt jaarlijks geactualiseerd, waarbij de nu nog globaal omschreven maatregelen concreter worden gemaakt. Daarbij zal duidelijker worden welke investeringen hiermee gemoeid zijn.
- De bedragen die genoemd staan, komen volledig uit het budget voor de uitvoering van het DMP. Dit budget is de komende vijf jaar beschikbaar.
- We zetten bij de uitvoering van projecten waar mogelijk in op samenloop met andere beleidsvelden. Een belangrijke samenloop is regulier onderhoud. We zullen jaarlijks de projectenlijsten op elkaar afstemmen. Er worden (naast de investeringen vanuit Mobiliteit) geen extra middelen gevraagd.
- Om zoveel mogelijk uit te kunnen voeren, onderzoeken we in hoeverre aanspraak gemaakt kan worden op cofinanciering vanuit samenwerkingsverbanden, Rijk, Provincie en mogelijke andere subsidieverstrekters.
- Alle genoemde bedragen zijn schattingen. Daar waar de uiteindelijke investeringen afwijken zullen we prioriteren, temporiseren en/of onze ambities bijstellen. In de prioritering maken we een integrale afweging met andere uit te voeren maatregelen vanuit het DMP.

	< 2 jaar	< 5 jaar	< 10 jaar	Totaal
Investerings ontbrekende schakels	310.000	690.000	200.000	1,2 miljoen
Investerings verbetering voetpaden en oversteken	440.000	660.000	100.000	1,2 miljoen
<b>Totaal</b>	750.000	1.350.000	300.000	2,4 miljoen

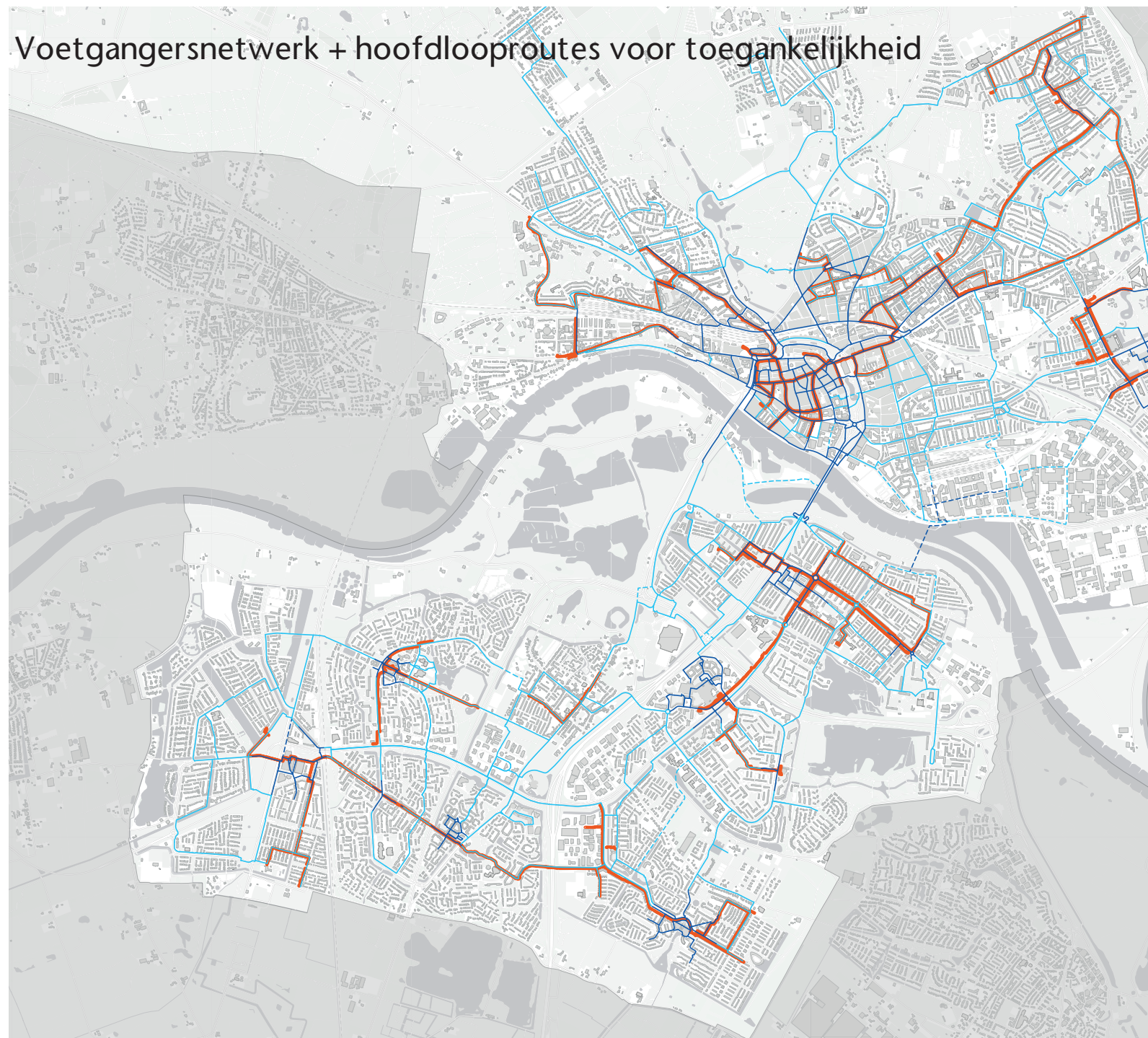
Overzicht investeringen

## Te realiseren verbindingen



Deze kaart laat zien waar we nieuwe voetgangersverbindingen willen realiseren om te komen tot een compleet en samenhangend voetgangersnetwerk (zie de kaart op pagina 26). Het gaat hierbij om verbindingen die er nu nog helemaal niet zijn (de blauwe gestippelde lijnen) en om verbindingen die er wel zijn, maar niet geschikt zijn voor voetgangers (de donkerrode lijnen, zie ook de analyse beschikbaarheid looproute in bijlage 3). Een deel van de verbindingen wordt gerealiseerd als onderdeel van een gebiedsontwikkeling (Bestuurskwartier, Rijnpark, Stadsblokken-Meinerswijk). Een deel wordt gerealiseerd als apart loopproject. De genummerde lijnstukken verwijzen naar te realiseren verbindingen die zijn opgenomen in de tabel op de volgende pagina's (zie maatregel 2a). De groene, gestippelde lijnen zijn de missende verbindingen in het Groene, ontspannen netwerk. Het precieze verloop van deze verbindingen en de volgorde waarin we deze gaan realiseren is nog onderwerp van studie.

## Voetgangersnetwerk + hoofdlooproutes voor toegankelijkheid



Deze kaart toont het Voetgangersnetwerk met hoofdlooproutes (donkerblauw) en verbindingroutes (lichtblauw). In rood zijn de toegankelijke hoofdroutes te zien, zoals deze zijn vastgesteld in de Arnhemse Standaard Toegankelijkheid (AST). Dit zijn routes die extra van belang zijn voor mensen met een beperking en waar we als eerste aan de slag gaan om de toegankelijkheid op orde te brengen (zie maatregel 2b en 5 in de tabel op de volgende pagina's). Deze routes overlappen deels met de hoofdlooproutes en deels met de verbindingroutes. Ze liggen echter vaak maar aan een zijde van de straat.

## Loopvriendelijke inrichting van de stad

### Budget DMP

- Investerings ontbrekende schakels in het Voetgangersnetwerk: 1,2 miljoen, verdeeld in 1 miljoen voor het Voetgangersnetwerk en 2 ton voor het Groene, ontspannen netwerk.
- Investerings verbetering voetpaden: 1,2 miljoen, verdeeld in 1 miljoen voor het Voetgangersnetwerk en 2 ton voor het Groene, ontspannen netwerk.
- Onderhoud van trottoirs: 500.000 euro (jaarlijks 1 ton): ongeveer de helft hiervan besteden we aan het op hoger niveau onderhouden van toegankelijke hoofdroutes. Overig budget is nodig als gevolg kwaliteitsverbeteringen, zoals spelaanleidingen.
- Er is in totaal 270.000 euro benodigd voor het doen van onderzoek. Hier is dekking voor vanuit het bestedingsplan mobiliteit.

### Binnen 2 jaar

Loopvriendelijke inrichting van de stad					
Nr.	Actie	Deelactie	Toelichting	Betrokken beleidsveld	Bijdrage Mobiliteit
1.	Realiseren voldoende diverse bestemmingen op loopafstand	Opstellen Visie Binnenstedelijk Bouwen	De Visie Binnenstedelijk Bouwen is een van de aangewezen beleidsdocumenten waarin het sturen op bestemmingen op loopafstand concrete vorm kan krijgen, o.a. door aan te geven welk programma waar het beste kan landen in de stad.	Stedenbouw & Landschap	
		Opstellen Accommodatiebeleid	Het Accommodatiebeleid is een ander beleidsdocument waarin o.a. het realiseren van met name maatschappelijke voorzieningen op loopafstand nader uitgewerkt wordt.	Sport, Welzijn, Onderwijs	
		Sturen op hogere dichtheden, functiemenging en voldoende voorzieningen op loopafstand	O.a. uitvoering detailhandelsvisie waarin staat dat gestuurd wordt op voorzieningen binnen 15 minuten lopen.	Stedenbouw & Landschap; Economie	
2a.	Een compleet netwerk van hoofdlooproutes en verbindingsroutes	Realiseren missende voetgangersschakels	We realiseren een compleet en samenhangend netwerk van looproutes dat de hele stad dooradert. Waar voetpaden ontbreken en mensen nu om moeten lopen of gebruik moeten maken van fietspad of rijbaan, leggen we nieuwe voetpaden aan. Het voetpad langs de Rijksweg-West [9] is inmiddels gerealiseerd. We gaan verder met drie andere verbindingen in Arnhem-Zuid: voetpad Elderhofseweg [8], voetpad Rijksweg-west – aansluiting Rijksweg oost [10], Heerlenstraat [12].	Mobiliteit; Openbare Ruimte	260.000 (ontbrekende schakels)
			We onderzoeken de mogelijkheden voor de aanleg van een voetpad tussen station Arnhem-Zuid en Gelderse Poort en zorgen voor een tijdelijke oplossing, bijvoorbeeld door duidelijker bewegwijzering en signing op het wegdek. [11]	Mobiliteit; Openbare Ruimte	15.000 (ontbrekende schakels)
			We onderzoeken de mogelijkheden om de barrièrewerking van de Batavierenweg, Nijmeegseweg, A325 en Pleijroute te verminderen.	Mobiliteit	25.000 (onderzoeksbudget)
2b.	Verbetering kwaliteit voetpaden	Verbetering loopruimte	Op basis van informatie over ons hoofdloopnetwerk gaan we actief aan de slag om op de slechtste plekken de loopinfrastructuur te verbeteren. Indien mogelijk koppelen we dit aan onderhoudsprojecten.	Stedenbouw & Landschap; Mobiliteit; Openbare Ruimte	100.000 (verbetering voetpaden)
		Onderzoek toegankelijkheid	We onderzoeken samen met externe toegankelijkheidsdeskundigen/organisaties/ ervaringsdeskundigen de toegankelijkheid van het voetgangersnetwerk als onderdeel van een bredere inventarisatie naar de toegankelijkheid van infrastructuur en ov-voorzieningen. We integreren de resultaten in de plannen (conform motie 25M20).	Mobiliteit; Openbare Ruimte	25.000 (onderzoeksbudget)
		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.	Stedenbouw & Landschap; Mobiliteit; Openbare Ruimte	

Nr.	Actie	Deelactie	Toelichting	Betrokken beleidsveld	Bijdrage Mobiliteit
		Onderzoek en aanpak onveilige plekken	We inventariseren waar mensen zich onveilig voelen en komen tot een plan van aanpak (conform motie 25M176).	Zorg en Welzijn; Veiligheid & Handhaving; Openbare Ruimte; Stedenbouw & Landschap	
3.	Een Groen, ontspannen netwerk	Realiseren missende voetgangersschakels	We realiseren een netwerk van groene, ontspannen routes. We leggen nieuwe verbindingen aan waar deze ontbreken (locaties nog niet nader gespecificeerd).	Mobiliteit; Openbare Ruimte; Recreatie & Toerisme, Groen	100.000 (ontbrekende schakels)
		Kwaliteitsverbetering voetpaden	We verbeteren de kwaliteit van paden die onderdeel uitmaken van het Groene, ontspannen netwerk. Het gaat hierbij o.a. om verbreding van paden, beter toegankelijk maken van paden, verlichting en de toevoeging van bankjes en drinkwatertappunten	Mobiliteit; Openbare Ruimte; Recreatie & Toerisme; Groen; Sport & Beweging	100.000 (verbetering voetpaden)
		Optimalisatie recreatieve routenetwerken	We gaan de recreatieve routenetwerken in Arnhem optimaliseren en professionaliseren o.a. door wandelroutes toe te voegen en de bewegwijzering uniform te maken.	Mobiliteit; Recreatie & Toerisme	
4.	Het Basisnetwerk als basis voor analyse en navigatie	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.	Mobiliteit; Openbare Ruimte	10.000 (onderzoeksbudget)
5.	Veilig en prettig oversteken voor iedereen	Onderzoek onveilige en ontoegankelijke oversteekplaatsen	Oversteekplaatsen (met zebrastrakken en oversteken met kanalisatiestroken) op het hoofdlooproutenetwerk worden getoetst aan de richtlijnen en indien nodig en mogelijk aangepast (conform motie 25M13).	Mobiliteit; Openbare Ruimte	60.000 (onderzoeksbudget)
		Toegankelijke oversteken	We maken oversteken die onderdeel zijn van het netwerk van toegankelijke routes (zoals weergegeven in de Arnhemse Standaard Toegankelijkheid) toegankelijk.	Mobiliteit; Openbare Ruimte	200.000 (verbetering voetpaden)
		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 (reeds uitgevoerd).	Mobiliteit; Openbare Ruimte	
		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 (reeds uitgevoerd).	Mobiliteit; Openbare Ruimte	
		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.	Mobiliteit; Openbare Ruimte	50.000 (verbetering voetpaden)

Nr.	Actie	Deelactie	Toelichting	Betrokken beleidsveld	Bijdrage Mobiliteit
		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 zebrapad op een drempel verbeteren we de oversteekbaarheid voor voetgangers (uitgevoerd maart 2026).	Mobiliteit; Openbare Ruimte	
		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.	Mobiliteit; Openbare Ruimte	
6.	Veilige en uitdagende routes voor kinderen	Aanleg schoolzone	We maken schoolzones bij de scholen De Graslaan (inmiddels gereed), Margarethaschool, 't Panorama, Kentalis/Dr. P.C.M. Bosschool, Pastoor van Arsschool, Monchyschool, de Salamander en de Jozef Sartoschool.	Mobiliteit; Openbare Ruimte	Budget voorzien (verkeersveiligheid)
		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.	Mobiliteit; Openbare Ruimte	Budget voorzien (verkeersveiligheid)
		Toevoegen spelaanleidingen	Veilige routes maken lopen voor kinderen mogelijk, uitdagende routes maken lopen ook echt leuk. Door spelaanleidingen aan te leggen, stimuleren we kinderen niet alleen te lopen, maar ook om te hinkelen, springen of te huppelen.	Mobiliteit; Openbare Ruimte; Sport & Bewegen	25.000 (verbetering voetpaden)
7.	Loop- en verblijfsruimte als onderdeel van de ruimtebalans	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.	Mobiliteit	Budget voorzien (maatregelen netwerk)
		Onderzoek toepassing erven	Het toepassen van erven is een van de mogelijkheden om voetgangers meer belang toe te kennen, ruimte te scheppen voor verblijf en tegelijkertijd efficiënt met de beschikbare ruimte om te gaan. We onderzoeken waar erven op en goede manier toegepast kunnen worden.	Mobiliteit; Openbare Ruimte	25.000 (onderzoeksbudget)
8.	Lopen in de wijkenaanpak	Verbeterplan loopkwaliteit in Schuytgraaf	We hebben de loopkwaliteiten van alle buurten van Arnhem in beeld laten brengen. Schuytgraaf is hierbij een van de slechtst scorende buurten. We maken daarom als eerste een verbeterplan voor Schuytgraaf om daar de loopkwaliteit te verhogen.	Mobiliteit; Stedenbouw & Landschap; TLO; Openbare Ruimte	25.000 (onderzoeksbudget)
		Verbeterplannen wijken	Ook na 2026 gaan we door met het maken van verbeterplannen voor wijken.	Mobiliteit; Stedenbouw & Landschap; TLO; Openbare Ruimte	25.000 (onderzoeksbudget)
9.	Leren door experimenteren	Toepassing en evaluatie tactical urbanism bij meerdere projecten	We passen tactical urbanism toe bij een tijdelijke inrichting van de omgeving van schoolgebouw de Salamander in Schuytgraaf. Op basis van een evaluatie gaan we over tot een definitieve inrichting (zie ook onderzoek en aanleg schoolstraten).	Mobiliteit; Openbare Ruimte	20.000 (verbetering voetpaden)
			Ook na 2026 gaan we door met het toepassen van tactical urbanism als manier om tijdelijke inrichtingen te testen.	Mobiliteit; Openbare Ruimte	20.000 (verbetering voetpaden)
11.	Voetpaden in onderhoud en beheer	We gaan (hoofd) looproutes onderhouden op een hoger niveau	We gaan het netwerk van toegankelijke hoofdroutes voortaan minimaal op B-niveau onderhouden. Dit voorkomt valongevallen en zorgt voor een aantrekkelijker beeld, wat op haar beurt zorgt voor een prettiger loopervaring, meer lopen en een langer verblijf.	Mobiliteit; Openbare Ruimte	52.000 jaarlijks (onderhoud van trottoirs)
			We zorgen ervoor dat kwaliteitsverbeteringen, zoals het verbreden van voetpaden en de toevoeging van spelaanleidingen, ook onderhouden worden.	Mobiliteit; Openbare Ruimte	48.000 jaarlijks (onderhoud van trottoirs)
			We onderzoeken mogelijkheden om gladheidsbestrijding op voetpaden uit te breiden, met extra aandacht voor hoofdlooproutes.	Mobiliteit; Openbare Ruimte	

## Binnen 5 jaar

Loopvriendelijke inrichting van de stad					
Nr.	Actie	Deelactie	Toelichting	Betrokken beleidsveld	Bijdrage Mobiliteit
2a.	Een compleet netwerk van hoofdlooproutes en verbindingroutes	Realiseren ontbrekende voetgangerschakels	Verbinding Elden-Elderveld (kruising Batavierenweg) – koppeling met aanpak Batavierenweg, aanleg busstroken [7]	Mobiliteit; Openbare Ruimte	Budget ov (maatregelen openbaar vervoer) + 200.000 (ontbrekende schakels)
			Verbetering looproute station Arnhem-Zuid en Gelderse Poort op basis van uitkomsten onderzoek [11]	Mobiliteit; Openbare Ruimte	100.000 (ontbrekende schakels)
			De Laar: Randweg [13] en Oostburgwal	Mobiliteit; Openbare Ruimte	250.000 (ontbrekende schakels)
		Loopstructuur diverse gebiedsontwikkelingen	Aanleg van een goede loopstructuur in Rijnpark	Stedenbouw & Landschap; Mobiliteit; Openbare Ruimte	(Gebiedsontwikkeling)
			Kronenburg: verbinding F235 - Kronenburgsingel	Stedenbouw & Landschap; Mobiliteit; Openbare Ruimte	(Gebiedsontwikkeling)
			Aanleg van een goede loopstructuur in Stadsblokken-Meinerswijk	Stedenbouw & Landschap; Mobiliteit; Openbare Ruimte	(Gebiedsontwikkeling)
		Meekoppeling diverse nieuwe fietsverbindingen	Johan de Wittlaan Oost + Oude Zevenaarseweg spooronderdoorgang, inclusief voetpad aansluiting Johan de Wittlaan – Pieter Calandweg [1]	Mobiliteit; Openbare Ruimte	Budget fiets (maatregelen bruggen en verbindingen) + 50.000 (ontbrekende schakels)
			Rijnbrug Spoorzone Arnhem oost aanlanding noordzijde	Mobiliteit; Openbare Ruimte	Budget fiets (maatregelen bruggen en verbindingen)
			Schuytgraaf fase 1, herinrichting snelfietsroute (tunnel). Deze tunnel die onderdeel is van de snelfietsroute is ook voor voetgangers en zorgt zo voor een verbinding tussen het centrum van Schuytgraaf en de overzijde van de Metamorfoseallee.	Mobiliteit; Openbare Ruimte	Budget fiets (maatregelen bruggen en verbindingen) + 25.000 (ontbrekende schakels)
			Schuytgraaf: spoortunnel richting Elderveld, Zomerdijk-Platinum) [16, 17] – koppeling met Veluwe-Waalpad west	Mobiliteit; Openbare Ruimte	Budget fiets (maatregelen hoogwaardige fietsroute) 50.000 ontbrekende schakels)
			Elden: voetpad Rijksweg west – aansluiting Drielsedijk [6] – koppeling aanleg fietsstraat (oostelijk deel Veluwe-Waalpad)	Mobiliteit; Openbare Ruimte	Budget fiets (Maatregelen hoogwaardige fietsroutes) + 50.000 (ontbrekende schakels)
2b.	Verbetering kwaliteit voetpaden	Verbetering loopruimte	Op basis van informatie over ons hoofdloopnetwerk gaan we actief aan de slag om op de slechtste plekken de loopinfrastructuur te verbeteren. Indien mogelijk koppelen we dit aan onderhoudsprojecten.	Stedenbouw & Landschap; Mobiliteit; Openbare Ruimte	315.000 (verbetering voetpaden)

Nr.	Actie	Deelactie	Toelichting	Betrokken beleidsveld	Bijdrage Mobiliteit
		Meekoppeling fietsprojecten	De Nijmeegseweg wordt heringericht om ruimte maken voor woningbouw. In combinatie hiermee wordt de doorfietsroute Rijn-Waalpad verbeterd waarbij o.a. meer ruimte wordt gemaakt op de John Frostbrug. Bij de herinrichting van deze route krijgt ook de voetganger meer ruimte.	Mobiliteit; Openbare Ruimte	Meerdere budgetten (maatregelen hoogwaardige fietsroutes, maatregelen netwerk)
3.	Een Groen, ontspannen netwerk	Realiseren ontbrekende voetgangersschakels	We realiseren een netwerk van groene, ontspannen routes. We leggen nieuwe verbindingen aan waar deze ontbreken (locaties nog niet nader gespecificeerd).	Mobiliteit; Openbare Ruimte; Recreatie & Toerisme; Groen	100.000 (ontbrekende schakels)
		Kwaliteitsverbetering voetpaden	We verbeteren de kwaliteit van paden die onderdeel uitmaken van het Groene, ontspannen netwerk. Het gaat hierbij o.a. om verbreding van paden, beter toegankelijk maken van paden, verlichting en de toevoeging van bankjes en drinkwatertappunten	Mobiliteit; Openbare Ruimte; Recreatie & Toerisme; Groen; Bestaanszekerheid; Sport, Gezondheid en Inclusie	100.000 (verbetering voetpaden)
		Routes voor iedereen.	Er zijn verschillende gebruikersgroepen (jong en oud, mensen met een fysieke beperking, sporters, etc.). We inventariseren welke routes we hebben en voor wie. Op basis daarvan kijken we voor welke doelgroepen nog aanbod moet worden ontwikkeld.	Mobiliteit; Openbare Ruimte; Recreatie & Toerisme; Groen; Bestaanszekerheid, Sport, Gezondheid en Inclusie	
5.	Veilig en prettig oversteken voor iedereen	Aanpak onveilige en ontoegankelijke overstekplaatsen	We verbeteren oversteklocaties op het netwerk van hoofdlooproutes op basis van de uitkomsten van het onderzoek. Dit conform motie 25M13.	Mobiliteit; Openbare Ruimte	200.000 (verbetering voetpaden)
6.	Veilige en uitdagende routes voor kinderen	Aanleg schoolzone	Ook na 2026 blijven we doorgaan met het realiseren schoolzones, totdat alle basisscholen zijn voorzien van een schoolzone.	Mobiliteit; Openbare Ruimte	Budget voorzien (verkeersveiligheid)
		Aanleg schoolstraten	We leggen schoolstraten aan op geschikte locaties.	Mobiliteit; Openbare Ruimte	Budget voorzien (verkeersveiligheid)
		Toevoegen speleaanleidingen	Veilige routes maken lopen voor kinderen mogelijk, uitdagende routes maken lopen ook echt leuk. Door speleaanleidingen aan te leggen, stimuleren we kinderen niet alleen te lopen, maar ook om te hinkelen, springen of te huppelen.	Mobiliteit; Openbare Ruimte; Sport & Bewegen	25.000 (verbetering voetpaden)
8.	Lopen in de wijkenaanpak	Verbeterplan loopkwaliteit wijken.	We hebben de loopkwaliteiten van alle buurten van Arnhem in beeld laten brengen. Ook na 2026 gaan we door met het maken van verbeterplannen voor wijken.	Mobiliteit; Stedenbouw & Landschap; TLO; Openbare Ruimte	75.000 (onderzoeksbudget)
9.		Toepassing en evaluatie tactical urbanism bij meerdere projecten	Ook na 2026 gaan we door met het toepassen van tactical urbanism als manier om tijdelijke inrichtingen te testen.	Mobiliteit; Openbare Ruimte	45.000 (verbetering voetpaden)
11.	Voetpaden in onderhoud en beheer	We gaan hoofdlooproutes onderhouden op een hoger niveau	We gaan het netwerk van toegankelijke hoofdroutes voortaan minimaal op B-niveau onderhouden. Dit voorkomt valongevallen en zorgt voor een aantrekkelijker beeld, wat op haar beurt zorgt voor een prettiger loopervaring, meer lopen en een langer verblijf.	Mobiliteit; Openbare Ruimte	52.000 jaarlijks (onderhoud van trottoirs)
			We zorgen ervoor dat kwaliteitsverbeteringen, zoals het verbreden van voetpaden en de toevoeging van speleaanleidingen, ook onderhouden worden.	Mobiliteit; Openbare Ruimte	48.000 jaarlijks (onderhoud van trottoirs)

## Binnen 10 jaar

Loopvriendelijke inrichting van de stad					
Nr.	Actie	Deelactie	Toelichting	Betrokken beleidsveld	Bijdrage Mobiliteit
2a	Een compleet netwerk van hoofdlooproutes en verbindingroutes	Realiseren ontbrekende voetgangersschakels	Apeldoornseweg t.h.v. Klarenbeek – meekoppelen met aanleg busbaan	Mobiliteit; Openbare Ruimte	
			De Laar: Kroonsewal en Oostburgwal [14 en 15]	Mobiliteit; Openbare Ruimte	
		Loopstructuur diverse gebiedsontwikkelingen	Aanleg van een goede loopstructuur in Rijnpark	Stedenbouw & Landschap; Mobiliteit; Openbare Ruimte	Gebiedsontwikkeling
			Looproute Bestuurskwartier	Stedenbouw & Landschap; Mobiliteit; Openbare Ruimte	Gebiedsontwikkeling
		Meekoppeling diverse fietsprojecten	Fietsbrug Batavierenweg – Grote Griet	Mobiliteit; Openbare Ruimte	
			Voetganger- en fietsbrug Malburgen - Arnhem Oost (SFR Arnhem Centrum - Huissen)	Mobiliteit; Openbare Ruimte	
		Meekoppeling aanpak centrumring	De centrumring wordt heringericht om de leefbaarheid langs de ring te verbeteren en de overstekbaarheid van de centrumring te verbeteren. De centrumring zal daarbij ook (deels) als gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/ uur worden ingericht. Onderdeel hiervan is een voetgangersbrug over de Lauwersgracht heen, die het centrum (Stadsouse) met het Spijkerskwartier (Parkstraat) verbindt. [2]	Mobiliteit; Openbare Ruimte	
2b.	Verbetering kwaliteit voetpaden	Verbetering loopruimte	Op basis van informatie over ons hoofdloopnetwerk gaan we actief aan de slag om op de slechtste plekken de loopinfrastructuur te verbeteren. Indien mogelijk koppelen we dit aan onderhoudsprojecten.	Stedenbouw & Landschap; Mobiliteit; Openbare Ruimte	
3a.		Een groen, ontspannen netwerk (zie < 20 jaar)		Mobiliteit; Openbare Ruimte; Recreatie & Toerisme; Groen	

## Binnen 20 jaar

Loopvriendelijke inrichting van de stad					
Nr.	Actie	Deelactie	Toelichting	Betrokken beleidsveld	Bijdrage Mobiliteit
2a	Een compleet netwerk van hoofdlooproutes en verbindingroutes	Realiseren ontbrekende voetgangerschakels	Alle nog niet apart opgenomen ontbrekende verbindingen, waaronder Amsterdamseweg, meerdere schakels n.a.v. onderzoek barrièrewerking Batavierenweg, Nijmeegseweg, A325 en Pleijroute, Burgemeester Matsersingel, Brabantweg, Mooieweg en de verbinding Kruisstraat- Groningensingel inclusief brug.	Mobiliteit; Openbare Ruimte	
2b.	Verbetering kwaliteit voetpaden	Verbetering loopruimte	Op basis van informatie over ons hoofdloopnetwerk gaan we actief aan de slag om op de slechtste plekken de loopinfrastructuur te verbeteren. Indien mogelijk koppelen we dit aan onderhoudsprojecten.	Stedenbouw & Landschap; Mobiliteit; Openbare Ruimte	
		Netwerk van koele routes	We leggen een netwerk van koele routes aan. Het hoofdlooproutenetwerk vormt hiervoor de basis.	Mobiliteit; Openbare Ruimte	
3a.	Een Groen, ontspannen netwerk	Realiseren ontbrekende voetgangersschakels	We realiseren een netwerk van groene, ontspannen routes. We leggen nieuwe verbindingen aan waar deze ontbreken (locaties nog niet nader gespecificeerd).	Mobiliteit; Openbare Ruimte; Recreatie & Toerisme; Groen	
		Meekoppeling nieuwe fietsverbindingen	Rijnbrug, aanleg voetganger- en fietsbrug Arnhem West-Renkum, SFR VeluweWaalpad.	Mobiliteit; Openbare Ruimte	

## Stimuleren loopcultuur

Binnen het DMP is: 100.000 (jaarlijks 20.000) euro beschikbaar voor het opzetten van een voetgangersstimuleringsprogramma. Daarnaast is er budget voorzien voor gedragsmaatregelen, waaronder loopstimuleringsmaatregelen: in 2026 150.000 euro + daarna jaarlijks 300.000 euro = totaal / tm 2029 1.050.000 euro.

## Binnen 2 jaar

Loopvriendelijke inrichting van de stad					
Nr.	Actie	Deelactie	Toelichting	Betrokken beleidsveld	Bijdrage Mobiliteit
13.	Kinderen en jongeren stimuleren meer te lopen	Lopen steviger in de 2+1+2 aanpak	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.	Mobiliteit; Sport & Bewegen	Budget voorzien (maatregelen gedrag)
		Plan van aanpak stimuleren lopen kinderen 1,5-4 jaar	Gedragsbeïnvloeding 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 1,5 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 1,5-4-jarigen.	Mobiliteit; Sport & Bewegen	Budget voorzien (maatregelen gedrag)
		Stimuleren deelname scholen aan stimuleringsprogramma's lopen en fietsen provincie	De provincie biedt verschillende programma's aan om lopen en fietsen naar school te stimuleren. Scholen zouden hier meer gebruik van kunnen maken. In onze contacten met scholen gaan we ze hier actief op wijzen.	Mobiliteit; Openbare Ruimte; Sport & Bewegen	Budget voorzien (maatregelen gedrag)
		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).	Mobiliteit	Budget voorzien (maatregelen gedrag)
		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).	Mobiliteit; Sport & Bewegen	Budget voorzien (maatregelen gedrag)
		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 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 reispiekeraanpak. We zetten de werkzaamheden van de afgelopen jaren voort en bouwen duurzaam door met de aanpak.	Mobiliteit	Budget voorzien (maatregelen gedrag)
14.	Kantoor-medewerkers aan de wandel	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.	Mobiliteit; P&O	Budget voorzien (maatregelen gedrag)

Nr.	Actie	Deelactie	Toelichting	Betrokken beleidsveld	Bijdrage Mobiliteit
		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	Mobiliteit	Al (kosteloos) uitgevoerd
15.	Lopen als laagdrempelige manier om meer te bewegen	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)	<b>Mobiliteit</b>	Bovengemeentelijk budget (Provincie en/of Rijk)
		Beweegprogramma's en valpreventie	We onderzoeken de mogelijkheden om lopen een (nog) betere plek te geven in actieplannen vanuit het domein Gezondheid en Sport. We gaan door met het aanbieden van valpreventie-cursussen.	Mobiliteit; <b>Sport &amp; Bewegen</b>	
		Verbetering informatie toegankelijkheid	We zorgen ervoor dat informatie over de toegankelijkheid van voetpaden vindbaar is voor mensen met een beperking. (zie ook Uitvoeringsagenda DMP 2025-2027: borging toegankelijkheid in DMP conform motie 25M20)	Mobiliteit; Openbare Ruimte	Budget voorzien (maatregelen gedrag)
16.	De stad is beloopbaar	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.	<b>Mobiliteit</b> ; Openbare Ruimte	Budget voorzien (maatregelen gedrag)
17.	Lopen voor het voetlicht	Inzet interactieve kunst	We onderzoeken mogelijkheden voor de inzet van (interactieve) kunst.	Mobiliteit; Kunst	Budget voorzien (maatregelen gedrag)
			We voeren vanaf 2027 jaarlijks een kunstproject uit om lopen te stimuleren.	Mobiliteit; Kunst	Budget voorzien (maatregelen gedrag)
		Uitbreiding Airborne Freedom Run	We stimuleren uitbreiding van de Airborne Freedom Run tot een groter evenement. We onderzoeken hierbij verschillende mogelijkheden, waaronder het opnemen van een (halve) marathon als extra afstand, verschillende onderdelen en doelgroepen.	Economie (evenementen)	
		Loopprojecten in de kijker	We zetten loopprojecten in de kijker als onderdeel van de communicatiestrategie over het Duurzaam Mobiliteitsplan: 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.	Mobiliteit; Communicatie	Budget voorzien (maatregelen gedrag)
		Welkomstpakket voor bewoners	We gaan actieve en duurzame mobiliteit stimuleren in een welkomstpakket voor bewoners. Hierin krijgt lopen een prominente plek. Dit welkomstpakket wordt een onderdeel van de bredere bewonersaanpak duurzaam reisgedrag i.h.k.v. het DMP.	Mobiliteit; Communicatie	Budget voorzien (maatregelen gedrag)

## Binnen 5 jaar

Stimuleren van de loopcultuur					
Nr.	Actie	Deelactie	Toelichting	Betrokken beleidsveld	Bijdrage Mobiliteit
13.	Kinderen en jongeren stimuleren meer te lopen	Stimuleren deelname scholen aan stimuleringsprogramma's lopen en fietsen provincie	De provincie biedt verschillende programma's aan om lopen en fietsen naar school te stimuleren. Scholen zouden hier meer gebruik van kunnen maken. In onze contacten met scholen gaan we ze hier actief op wijzen.	Mobiliteit; Openbare Ruimte; Sport & Bewegen	
		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).	<b>Mobiliteit</b>	Budget voorzien (maatregelen gedrag)
		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).	<b>Mobiliteit</b> ; Sport & Bewegen	Budget voorzien (maatregelen gedrag)
		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 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 reispiekeraanpak. We zetten de werkzaamheden van de afgelopen jaren voort en bouwen duurzaam door met de aanpak.	<b>Mobiliteit</b>	Budget voorzien (maatregelen gedrag)
14.	Kantoor-medewerkers aan de wandel	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.	Mobiliteit; <b>Economie</b>	Budget voorzien (maatregelen gedrag)
15.	Lopen als laagdrempelige manier om meer te bewegen	Bewegwijzering	We zorgen voor goede bewegwijzering, plattegronden en andere vormen van routeaanduidingen. Ook voegen we verwijzingen toe naar bezienswaardigheden en belangrijke gebeurtenissen.	Mobiliteit; <b>Recreatie &amp; Toerisme</b> ; Openbare Ruimte	
		Verbetering online informatie routes en wandelgroepen	We gaan de online-informatie over routes en georganiseerde wandelingen in Arnhem uitbreiden waar nodig en beter onder de aandacht brengen bij verschillende doelgroepen.	Mobiliteit; <b>Recreatie &amp; Toerisme</b> ; Sport & Bewegen	
		Ontwikkeling thematische routes	We gaan nieuwe thematische routes ontwikkelen voor wandelaars, o.a. langs erfgoedlocaties en -in samenspraak met bewoners- ook in de wijken.	Mobiliteit; <b>Recreatie &amp; Toerisme</b> ; Sport & Bewegen	
17.	Lopen voor het voetlicht	Inzet interactieve kunst	We voeren vanaf 2027 jaarlijks een kunstproject uit om lopen te stimuleren.	Mobiliteit; Kunst	Budget voorzien (maatregelen gedrag)
		Loopprojecten in de kijker	We zetten loopprojecten in de kijker als onderdeel van de communicatiestrategie over het Duurzaam Mobiliteitsplan: 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.	Mobiliteit; Communicatie	Budget voorzien (maatregelen gedrag)

## Lopende organisatie

In het DMP is geen apart budget gereserveerd voor allerlei zaken die we moeten uitzoeken of opstellen. In onderstaande tabel staan acties die we gaan uitvoeren die grotendeels kunnen worden gedaan vanuit de reguliere formatie en deels vanuit het bestedingsplan mobiliteit voor het doen van onderzoek. In totaal gaat het om 50.000 euro.

### Binnen 2 jaar

Lopende organisatie					
Nr.	Actie	Deelactie	Toelichting	Betrokken beleidsveld	Bijdrage Mobiliteit
18.	Samenwerken tussen afdelingen en met externe organisaties	Onderwerp lopen op de kaart in de eigen organisatie	Organisatie diverse activiteiten, zoals rondwandeling met de Raad, Masterclass lopen voor collega's openbare ruimte, presentaties loopbeleid aan andere afdelingen.	Mobiliteit	Reguliere formatie
		Samenwerking met externe organisaties	Contacten leggen en onderhouden met externe organisaties zoals APCG, GGD	Mobiliteit; Openbare Ruimte; Sport & Bewegen; Inclusie	Reguliere formatie
19.	Lopen in richtlijnen en toetsingskaders	We stellen richtlijnen op voor voetpaden.	Er staan al richtlijnen voor voetpaden in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) en er staan regels in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) die van invloed zijn op (de ruimte op) voetpaden. We leggen deze naast de richtlijnen uit de Ontwerpwijzer Voetgangers van CROW en gaan na of er richtlijnen of regels moeten worden toegevoegd en/of aangepast.	Mobiliteit; Openbare Ruimte	Reguliere formatie
		We stellen richtlijnen op voor voetgangersoversteken	Er staan al richtlijnen voor voetpaden in het HIOR. We leggen deze naast de richtlijnen uit de Ontwerpwijzer Voetgangers van CROW en gaan na of er richtlijnen moeten worden toegevoegd en/of aangepast.	Mobiliteit; Openbare Ruimte	Gereed
		We brengen het HIOR en de APV in overeenstemming met deze richtlijnen	We verwerken de gevonden hiaten en verschillen die we gevonden hebben in de twee bovenstaande acties in het HIOR en de APV.	Mobiliteit; Openbare Ruimte; Economie; Juridische Zaken	Reguliere formatie
		Ontwikkeling Ontwerpwijzer Beweegvriendelijke openbare ruimte	We ontwikkelen een Arnhemse Ontwerpwijzer Beweegvriendelijke openbare ruimte. Deze Ontwerpwijzer kan als leidraad en inspiratie gebruikt worden, zowel in de bestaande stad als bij gebiedsontwikkeling. Lopen en (vormen van) verblijven spelen hierin een belangrijke rol. In de Ontwerpwijzer passen we de richtlijnen die we voor voetgangers hebben opgesteld toe op verschillende archetypische situaties. Met behulp van deze principe oplossingen maken we duidelijk wat de richtlijnen betekenen in de praktijk.	Mobiliteit; Sport & Bewegen; Openbare Ruimte	30.000 (onderzoeksbudget)
20.	Zichtbaar op het looptoneel	Deelname CityDeal, actielijnen NML, diverse congressen, in- en externe verspreiding van kennis	We zijn op de hoogte van innovaties op het gebied van loopbeleid en houden de vinger aan de pols bij andere steden en relevante actoren. O.a. actieve deelname aan werkgroepen die gekoppeld zijn aan het Nationaal Masterplan Ruimte voor Lopen (NML) en de City Deal Ruimte voor Lopen.	Mobiliteit	Reguliere formatie + 20.000 euro (onderzoek)
21.	Onderzoek naar lopen	Tellingen	Tellingen voetgangers op hoofdlooproutes: o.a. John Frostbrug	Mobiliteit	Budget voorzien (monitoring en evaluatie)
		Gebruik recreatieve paden	We tellen bezoekersaantallen van parken	Groen; Mobiliteit; Recreatie & Toerisme	

Lopende organisatie					
Nr.	Actie	Deelactie	Toelichting	Betrokken beleidsveld	Bijdrage Mobiliteit
		Lopen in het monitoringsplan DMP	We zorgen ervoor dat lopen goed wordt meegenomen in het monitoringsplan van het DMP. Een van de onderdelen hiervan is een uitbreiding van het ODIN t.a.v. voetgangersdata.	Mobiliteit; Openbare Ruimte	Budget voorzien (monitoring en evaluatie)
		Lopen in het Dashboard Gezonde en Veilige Leefomgeving	We zorgen ervoor dat lopen een goede plek krijgt in het dashboard gezonde en veilige leefomgeving.	Mobiliteit; Gezonde Leefomgeving	Reguliere formatie
		Lopen in Fixi-meldingen	We onderzoeken hoe we Fixi-meldingen beter kunnen rubriceren en analyseren zodat we inzicht krijgen in welke meldingen te maken hebben met lopen en hoe deze meldingen worden opgelost.	Mobiliteit; Openbare Ruimte	Reguliere formatie

### Binnen 5 jaar

Naast doorlopende maatregelen, zoals omschreven in bovenstaande tabel voeren we de volgende maatregelen uit:

Nr.	Actie	Deelactie	Toelichting	Betrokken beleidsveld	Bijdrage Mobiliteit
21.	Onderzoek naar lopen	Onderzoek naar valongevallen	We onderzoeken mogelijkheden om beter inzicht te krijgen in valongevallen en de oorzaken van deze ongevallen.	Mobiliteit; Sport & Bewegen; Openbare Ruimte	Reguliere formatie

## Bijlage 1: aansluiting op relevant beleid

Het Arnhemse loopbeleid raakt aan diverse beleidsvelden op nationaal, regionaal en lokaal niveau. Landelijk is het Nationaal Masterplan Lopen (NML) van 2024 een belangrijk kader, waarin lopen wordt erkend als een duurzame en gezonde vorm van mobiliteit. Recent bracht De Raad voor Volksgezondheid & Samenleving (RVS) het rapport *Op de rem, voorbij de hypernerveuze samenleving* uit, waarin gepleit wordt voor meer rust, lege tijd en lummelen. Lopen is de meest langzame manier van verplaatsen en kan bijdragen aan meer rust.

Provinciaal stimuleert de Uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit 2024-2027 lopen als vanzelfsprekende keuze voor korte afstanden en voor lange afstanden in combinatie met ov. In het Gelders Programma Bereikbaarheid wordt expliciet aandacht besteed aan voetgangers. Daarnaast biedt het Beleidskader Recreatie en Toerisme kansen om recreatieve wandelroutes verder te versterken.

Op regionaal niveau zet het Regionaal Mobiliteitsprogramma 2030, Koersdocument (RMP) in op een modal shift<sup>1</sup> naar schone en actieve mobiliteit in een fijnere leefomgeving. Ook de wens om adequaat vervoer voor iedere inwoner te bieden, is nauw verbonden met lopen. Voor mensen die geen auto bezitten of geen rijbewijs (meer) hebben, zijn nabijheid van voorzieningen en alternatieven voor de auto voor grotere afstanden van groot belang. Naast een goed aanbod van ov en opties voor deelvervoer, is bereikbaarheid te voet van stations, haltes en locaties voor deelvervoer noodzakelijk.

Op gemeentelijk niveau zijn de Omgevingsvisie Arnhem 2040 en het Duurzaam Mobiliteitsplan Arnhem (DMP) belangrijke kaders. Beide documenten benadrukken dat lopen een cruciale rol speelt in een gezonde, groene en toegankelijke stad. Participatiebijeentkomsten onderstrepen de behoefte aan bredere, obstakelvrije voetpaden, veilige oversteekplaatsen, fijne schoolomgevingen en aantrekkelijke looproutes met voldoende groen en zitgelegenheid.

Vanuit de Groenvisie 2017-2030<sup>5</sup> wordt gewerkt aan een groen-blauw raamwerk in en om de stad. Een samenhangend netwerk van recreatieve routes in het groen met voldoende rustplekken is van belang voor wandelaars. In het Toekomstperspectief Recreatie en Toerisme wordt wandelen gezien als belangrijke manier om stad, landschap, natuur en cultuur te beleven.

Lopen is ook verbonden met beleid op het gebied van gezondheid, zoals het plan Arnhem maakt buiten gezond, waarin een schone en groene leefomgeving wordt gestimuleerd. Meerdere beleidsdocumenten beschrijven de wens om de openbare ruimte beweegvriendelijk in te richten, zodat iedereen gelijke mogelijkheden heeft voor een gezonde leefstijl (Sociaal domein in beweging 2021), meer mensen aan de beweegnorm kunnen gaan voldoen (Gezond en Fit) en kinderen en jongeren ook buiten schooltijd kunnen leren, spelen, bewegen

en ontmoeten (Opgroeien in Arnhem: een toekomst vol kansen, Jeugdbeleid 2021-2025). Het Visiedocument Bewegen, Gezondheid en Sport op basisscholen richt zich specifiek op een actieve leefstijl bij kinderen, waarbij veilige schoolroutes en beweegvriendelijke openbare ruimte centraal staan.

Verder draagt het loopbeleid bij aan een toegankelijke en inclusieve stad (Inclusieagenda, VN-verdrag handicap 2021-2024), en ondersteunt het ouderen om langer zelfstandig te blijven (Op eigen wijze oud(er) worden in Arnhem). Ook biedt een loopvriendelijke omgeving meer mogelijkheden tot ontmoeting (Sociaal domein in beweging 2021, Gezond en Fit) en verbetert het de leefbaarheid in wijken (Woonvisie 2024-2029).

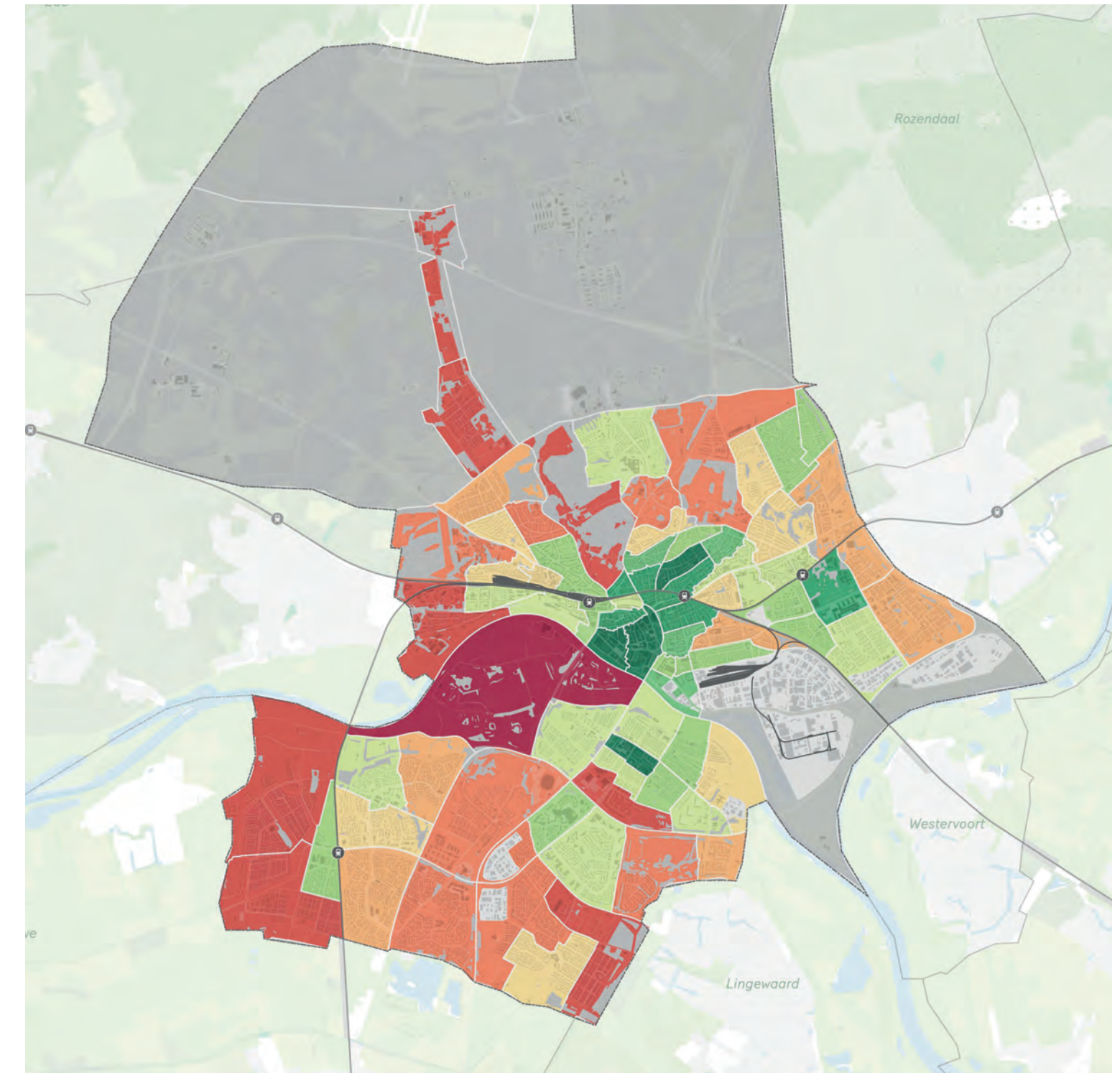
In de Economische Agenda Arnhem 2021-2025 en in Kantorennota Arnhem 2022-2030 wordt het belang van een aantrekkelijk vestigingsklimaat onderstreept. Een goede bereikbaarheid is een van de randvoorwaarden, naast een goede verblijfs- en leefkwaliteit. Een loopvriendelijke inrichting met goede looproutes en verblijfsplekken draagt hieraan bij; niet alleen in de binnenstad, maar ook in de woonbuurten en op werklocaties. Andersom geldt dat verdichting van en functiemenging op werklocaties (Visie Werklocaties Arnhem 2040) mogelijkheden om te lopen kunnen vergroten. Een divers aanbod van voorzieningen binnen 15 minuten lopen is al een wens in het Detailhandelsbeleid Arnhem 2025.

Als laatste bestaat er een wisselwerking tussen het loopbeleid enerzijds en het Integraal Veiligheidsplan 2023-2027 (IVP) en het Handhavingsbeleid 2024 anderzijds. Meer voetgangers op straat betekent meer levendigheid en een groter gevoel van (sociale) veiligheid. Tegelijkertijd is veiligheid (zowel verkeersveiligheid als sociale veiligheid) een voorwaarde voor mensen om prettig te kunnen lopen. In het IVP wordt sterk ingezet op het verminderen van verloederend en overlast. In het handhavingsbeleid is daarnaast o.a. aandacht voor verkeers excessen en foutgeparkeerde auto's.

Door al deze losse beleidslijnen samen te brengen in een integraal loopbeleid, kan Arnhem gericht investeren in een stad waar lopen de natuurlijke en aantrekkelijke keuze is voor iedereen.

<sup>1</sup>) Een modal shift is een verschuiving in het aandeel verplaatsingen van de ene vervoerswijze naar de andere.

## Bijlage 2: Walkability Arnhemse buurten



Walkability Arnhemse buurten, totaal score volgens analyse Posad Maxwan september 2023 (lage score rood, via oranje en geel naar donkergroen=hoge score).

Bureau Posad Maxwan maakte in 2023 een analyse van de loopvriendelijkheid van Arnhemse buurten. De kaart op pagina 63 laat de totaalscore zien van elke buurt. De totaalscore is gebaseerd op tien deelindicatoren: De kaarten per deelindicator zijn niet opgenomen in deze bijlage. Wel staan ze hieronder beschreven, inclusief opvallende scores per buurt.

Gekeken naar de totaalscores valt op dat vooral buurten aan de randen van de stad matig tot slecht scoren. Meinerswijk/de Praets is een uitzonderlijk gebied met nauwelijks voetpaden en bebouwing. Als we deze buurt buiten beschouwing laten (net als overigens bedrijfsterrainen en bossen en parken die grijs zijn op de kaart), dan valt op dat Schaarsbergen en Bakenberg slecht scoren in het noorden, Klingelbeek in het westen en Schuytgraaf (noord en zuid), Rijkserwoerd oost en Eimerswijde in zuid. Goed scorende buurten liggen vooral in en vlak bij het centrum. Daarnaast scoren het winkelcentrum in Presikhaaf en de Middelgraafaan relatief hoog.

#### 1. Afstand tot voorzieningen

Deze indicator laat zien in hoeverre mensen gemakkelijk dagelijkse voorzieningen te voet kunnen bereiken. De score geeft de gemiddelde afstand weer die bewoners moeten lopen om voorzieningen te bereiken. Hoe hoger de score, hoe minder ver bewoners hoeven te lopen. Korte afstanden zijn een basisvoorwaarde voor doelmatige verplaatsingen te voet en vormen zo het fundament van een loopvriendelijke omgeving.

Sint Marten scoort een 10 met een gemiddelde afstand van 1,2 kilometer. In Schaarsbergen moeten mensen gemiddeld genomen maar liefst 3,8 kilometer lopen naar een voorziening.

#### 2. Aandeel voetgangsvriendelijke straten

Het aandeel voetgangsvriendelijke straten geeft aan in welke mate straten zijn ontworpen om prioriteit te geven aan de veiligheid en het comfort van voetgangers. Onder voetgangsvriendelijke straten verstaan we alle voor auto's toegankelijke straten met een snelheidslimiet van 30 km/uur of minder. Straten met een lagere snelheidslimiet maken wandelen veiliger en aangenamer. Het risico op ernstige ongevallen is kleiner, de oversteekbaarheid van de straat is beter en de overlast door langsrazend verkeer is kleiner. Een hoger percentage voetgangsvriendelijke straten is daarom een belangrijk aspect van beloopbaarheid.

De Van Verschuerbuurt scoort hoog met een aandeel van 92%. De Jansingel scoort het laagst met 0%. Dat laatste is logisch omdat vrijwel de hele buurt bestaat uit de Jansingel, een straat met een 50 km/uur regime.

#### 3. Belloopbaar netwerk

Het beloopbare netwerk meet de verhouding tussen de lengte van alle aanwezige voetgangersroutes en de grootte van elke buurt. Deze indicator geeft weer hoeveel routes mensen tot hun beschikking hebben om te lopen en is een indicatie voor de fijnmazigheid van het voetgangersnetwerk. Hoe fijnmaziger het netwerk, hoe groter de kans dat routes direct zijn en mensen niet hoeven omlopen. Dit is vooral belangrijk voor doelmatige verplaatsingen.

Scores lopen uiteen van 630 meter voetpad per hectare in Stationsplein tot slechts 136 meter per hectare in Schaarsbergen.

#### 4. Voetgangersgebied

Deze indicator meet de verhouding tussen het oppervlak dat bestemd is voor voetgangers en de grootte van elke buurt. Het geeft de mate aan waarin een buurt is ontworpen om voetgangers voorrang te geven boven auto's en andere functies. Een hogere score betekent een grotere hoeveelheid ruimte gewijd aan lopen en verblijven. Meer ruimte bevordert in de regel lopen als primair vervoermiddel en biedt meer mogelijkheden voor verblijven en ontmoeten.

Scores lopen uiteen van 30% in de Rijnstraat tot slechts 1% in Schaarsbergen.

#### 5. Dichtheid voetgangersoversteekplaatsen

Deze indicator meet de verhouding tussen het aantal oversteekplaatsen en de lengte van het voetgangersnetwerk in elke buurt. Een hogere verhouding betekent meer frequente voetgangersoversteekplaatsen. Het weerspiegelt het gemak waarmee voetgangers door een buurt kunnen navigeren, straten kunnen oversteken en van richting kunnen veranderen. Samen met een groot aantal looproutes, bevordert een hoge kruispuntendichtheid lopen door routes directer te maken en omwegen te minimaliseren.

Scores lopen uiteen van 0,4 per km in Meinerswijk/ de Praets tot 15,5 per kilometer in Bij de John Frostbrug. Dit zijn twee vrij uitzonderlijke buurten. De meeste buurten scoren de tussen de 3 en 5 oversteekplaatsen per kilometer beloopbaar netwerk.

#### 6. Grootschalige stedelijke obstakels/ barrières

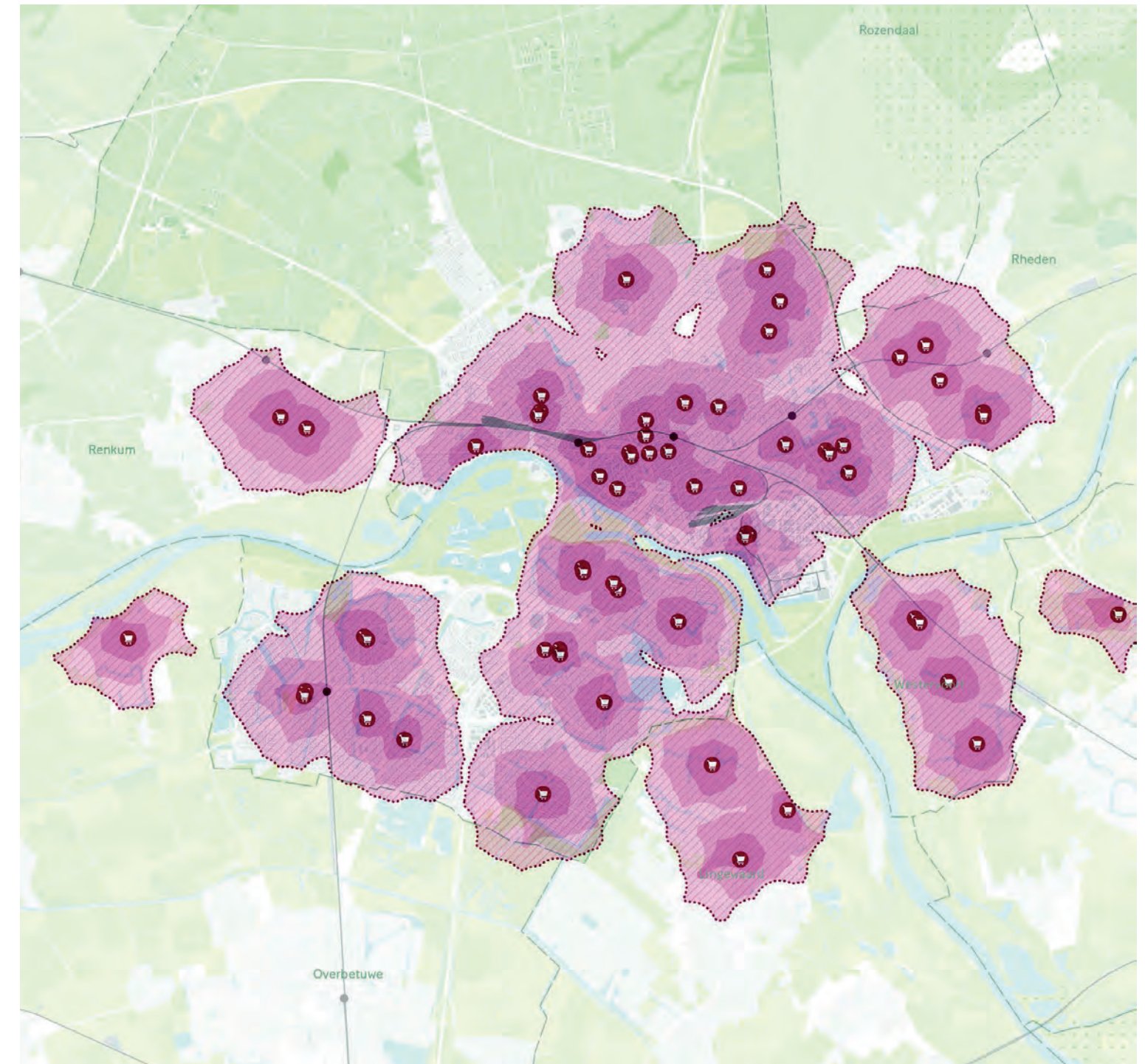
De indicator voor grootschalige obstakels meet de verhouding tussen het gebied dat in beslag wordt genomen door grootschalige infrastructuur en het totale gebied van elke buurt. Het geeft een indicatie van de 'doorwaadbaarheid' van de buurt, niet alleen fysiek, maar ook psychisch. Om deze barrières te kunnen doorkruisen, zijn bruggen en/of tunnels nodig. Deze kosten relatief veel moeite om te gebruiken. Mensen moeten meestal een hoogteverschil overbruggen en vooral tunnels worden als onaangenaam ervaren. Daarnaast zorgen dit soort grootschalige elementen voor grotere psychologische afstanden. De overkant lijkt verder weg, omdat deze voor het gevoel in een ander gebied ligt.

Scores lopen uiteen van 0% (meerdere buurten verspreid over de stad) tot 25% (Stationsplein).

#### 7. Gemiddelde breedte voetgangersgebied

Deze indicator meet de gemiddelde breedte van alle voetpaden en andere ruimtes bestemd voor voetgangers in de buurt, zoals pleinen. Het is een belangrijke maat voor het gemak en het comfort waarmee mensen kunnen lopen en verblijven.

Scores lopen uiteen van 2,2 meter in Schaarsbergen tot 7,8 meter in Rijnstraat. Het is overigens goed om zich te realiseren dat grote ruimtes (zoals pleinen) het gemiddelde enorm omhoog kunnen trekken. De gevonden waarden zijn dan ook geen indicatie van de gemiddelde stoepbreedte.



Isochronen rond supermarkten in Arnhem. De isochronen stellen het oppervlak voor van het gebied rond een supermarkt dat beloopbaar is via voetpaden over een lengte van 400, 600 en 1200 meter. NB: de analyse is van 2023. De sluiting van supermarkten op de Geitenkamp is daarom niet meegenomen in de analyse.

## 8. Verkeersongevallen met voetgangers

Deze indicator meet het aantal verkeersongevallen met voetgangers binnen een bepaalde buurt. Deze indicator geeft weer hoe veilig het is voor voetgangers om in de buurt te lopen en te interageren met andere weggebruikers. Verkeersveiligheid is een van de basisvoorwaarden van een loopvriendelijke omgeving.

In de buurten van Arnhem loopt het aantal ongevallen per jaar uiteen van 0 tot 12. Gedeeld door het oppervlak van de buurt komt dit neer op 0 tot 0,6 ongevallen per hectare.

## 9. Actieve voorgevels

Deze indicator berekent het aandeel voetgangersroutes met actieve voorgevels. Actieve voorgevels zijn gedefinieerd als voorgevels van gebouwen met minstens twee commerciële of maatschappelijke functies. Deze indicator is een maat voor de levendigheid van een buurt. Commerciële en maatschappelijke functies trekken publiek en zorgen zo voor levendigheid op straat, vooral overdag, maar soms ook 's avonds. Zeker als het gaat om winkels of horeca zorgen zij ook voor levendigheid binnen, die ook vanaf buiten te zien is. Dit is aantrekkelijk voor voetgangers en draagt ook bij aan sociale veiligheid.

Rijnstraat scoort het hoogst. 85% van de voetpaden wordt begeleid door actieve voorgevels. Woonwijken zonder andere functies scoren laag. Zo zijn er in Schuytgraaf-Zuid, Sterrenberg, Gulden Bodem, Hazegrietje, Bakenberg, Schaarsbergen, Holthuizen en Zeegsingel nul actieve voorgevels te vinden.

## 10. Zichtbaarheid voetgangersgebied

Deze indicator berekent het deel van het voetgangersgebied dat zichtbaar is vanuit gebouwen met minstens twee verschillende functies. Een hogere score wijst op een groter oppervlak aan voetgangerszones dat zichtbaar is vanuit deze gebouwen gedurende de dag en avond. Mensen willen zich graag gezien voelen. De zichtbaarheid van het voetgangersgebied is daarom een maat voor sociale veiligheid.

Scores lopen uiteen van 98% in Rijnstraat tot 0% in Holthuizen.

## Bereikbaarheid van dagelijkse voorzieningen

Naast bovenstaande deelindicatoren is een aparte analyse gemaakt van de bereikbaarheid te voet van dagelijkse voorzieningen. Op de pagina hiernaast staat hier een voorbeeld van, de bereikbaarheid te voet van supermarkten in Arnhem. Andere bereikbaarheidsanalyses zijn er van: apotheken, basisscholen, bushaltes, buurthuizen, cafés/restaurants/cafetaria's, huisartsen, ingangen van parken, speeltuinen, sportfaciliteiten en treinstations. Bij deze analyse valt een aantal zaken op:

- Wijken aan de randen van de stad scoren slecht: Schaarsbergen scoort het slechtst en ook Bakenberg scoort heel laag, maar verder liggen slecht scorende buurten voornamelijk in Arnhem Zuid. Woon je aan de rand van Schuytgraaf, in 't Duifje of Bakenhof dan kun je lopend niet veel.
- Malburgen-oost treft het slecht qua horeca;
- Rijkerswoerd oost heeft geen buurthuis;
- Bewoners van Klingelbeek moeten ver voor een huisarts en apotheek;
- Elden heeft geen supermarkt.

De isochronen (zie afbeelding op pagina 65) laten mooi zien waar verbindingen ontbreken. Bij goede looproutes in alle windrichtingen, is een isochroon immers nagenoeg rond. Is dat niet het geval en is de isochroon afgeplat, dan is dat een teken dat er een verbinding mist. Zo is de isochroon rond de supermarkt in het centrum van Schuytgraaf driehoekig, wat laat zien dat er een verbinding mist over de Metamorfoseallee. Was die er wel, dan zouden bewoners ten noorden van de Metamorfoseallee minder ver om hoeven te lopen en dus gemakkelijker te voet hun boodschappen kunnen doen.

## Voetpadbreedtes

Posad Maxwan heeft ook de breedtes van alle (als zodanig in de Basisregistratie Grootchalige Topografie aangegeven) voetpaden opgemeten. Uit deze analyse (zie pagina 12) blijkt dat 27% van de geanalyseerde voetpaden smaller is dan 1,80 meter. Landelijke richtlijnen gaan uit van een minimale vrije doorloopruimte van 2,00 meter. De vrije doorloopruimte is de voetpadbreedte minus de ruimte die in beslag genomen wordt door objecten, zoals geparkeerde fietsen, prullenbakken, bankjes et cetera. Het lijkt daarom redelijk te stellen dat 1/3 deel van de voetpaden in Arnhem niet voldoet aan de richtlijnen.

Het analyseren van de werkelijke vrije doorloopruimte is een tijdrovende klus, omdat de locatiegegevens van op het voetpad geplaatste objecten verre van compleet zijn. Daarom zijn we begonnen met een analyse van de vrije doorloopruimte op alle voetpaden die deel uitmaken van het Voetgangersnetwerk. Zie hiervoor bijlage 3.

## Analyse walkability per wijk

Zoals benoemd onder actie 8 gaan we deze analyse gebruiken om te komen tot verbetervoorstellen per wijk en deze meenemen in de wijkaanpak. Als voorbeeld staan hieronder de scores van de buurten die samen de wijk Schuytgraaf vormen overzichtelijk in een tabel. In de wijk-analyse besteden we aandacht aan de stedenbouwkundige opzet van de wijk, proberen we te achterhalen waarom de wijk laag of juist hoog scoort op bepaalde indicatoren en geven we aan welke kansen er zijn voor het verhogen van de scores.

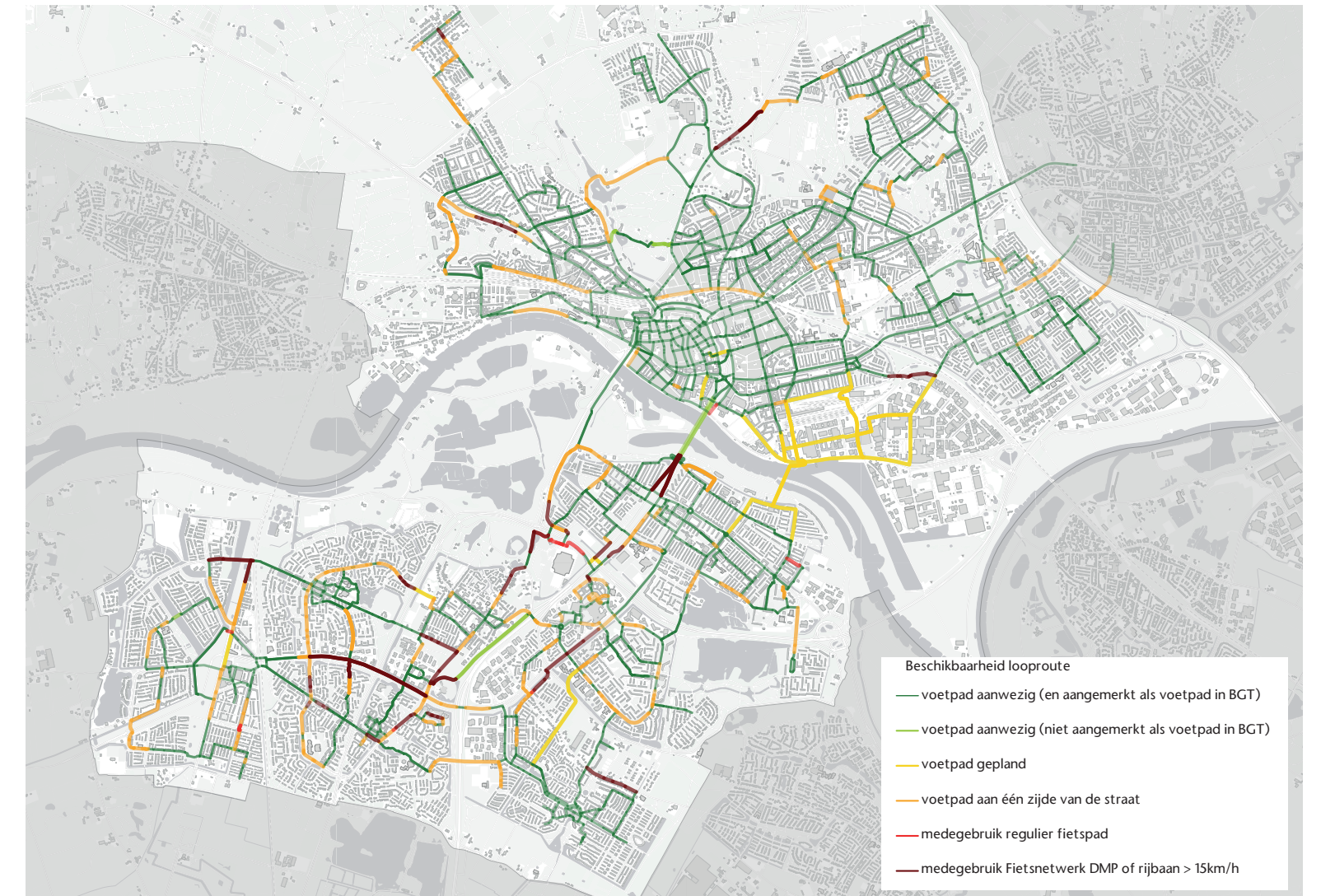
Buurt	prestatie	score	punten	voorzieningen	Voetgangersvriendelijke straten	Beloopbaar netwerk	Voetgangersgebied	Voetgangersoversteekplaatsen	Grootschalige obstakels	Trottoirbreedte	Verkeersongevallen	Actieve plinten	Zichtbaarheid voetgangersgebied	Veiligheid/ criminaliteit	Bouwblokgruimte
Noord	RO	56	2	2	7	2	1	4	10	1	8	1	1	10	9
Zuid	RO	57	2	2	6	4	2	5	9	1	8	1	1	10	8
Centrum	RV	75	7	4	8	8	4	6	7	7	7	3	5	9	7

# Bijlage 3: analyses kwaliteit Hoofdlooproutes en verbindingsnetwerk

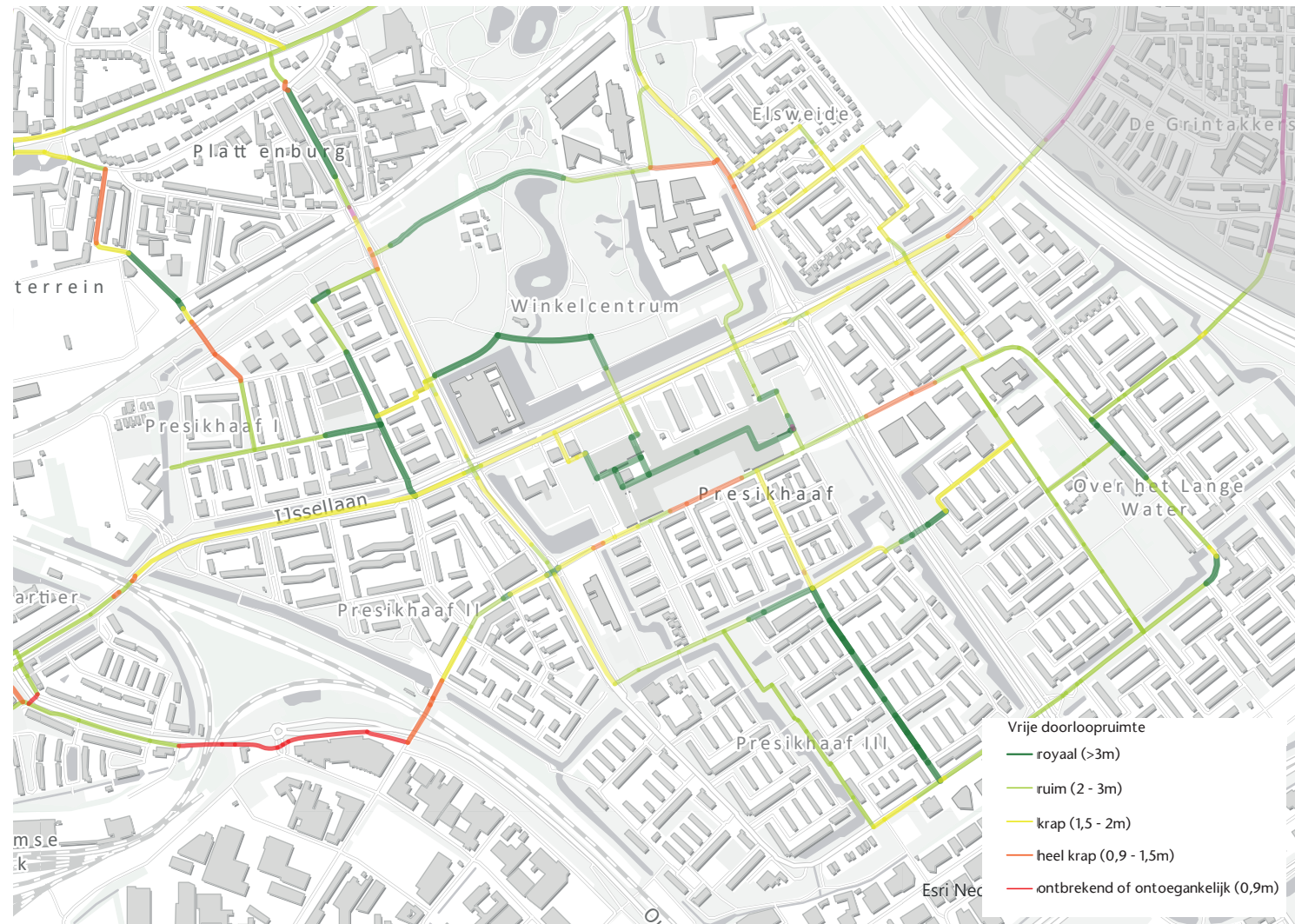
Het in beeld brengen van de kwaliteit van alle voepaden in Arnhem is erg tijdrovend. Daarom zijn we begonnen met een analyse van het Voetgangersnetwerk (bestaande uit hoofdloop- en verbindingsroutes) op een drietal aspecten:

- Beschikbaarheid looproute: is er een voetpad? Als dit er niet is, is er dan de mogelijkheid om op het fietspad te lopen of de rijbaan? (zie afbeelding op deze pagina)

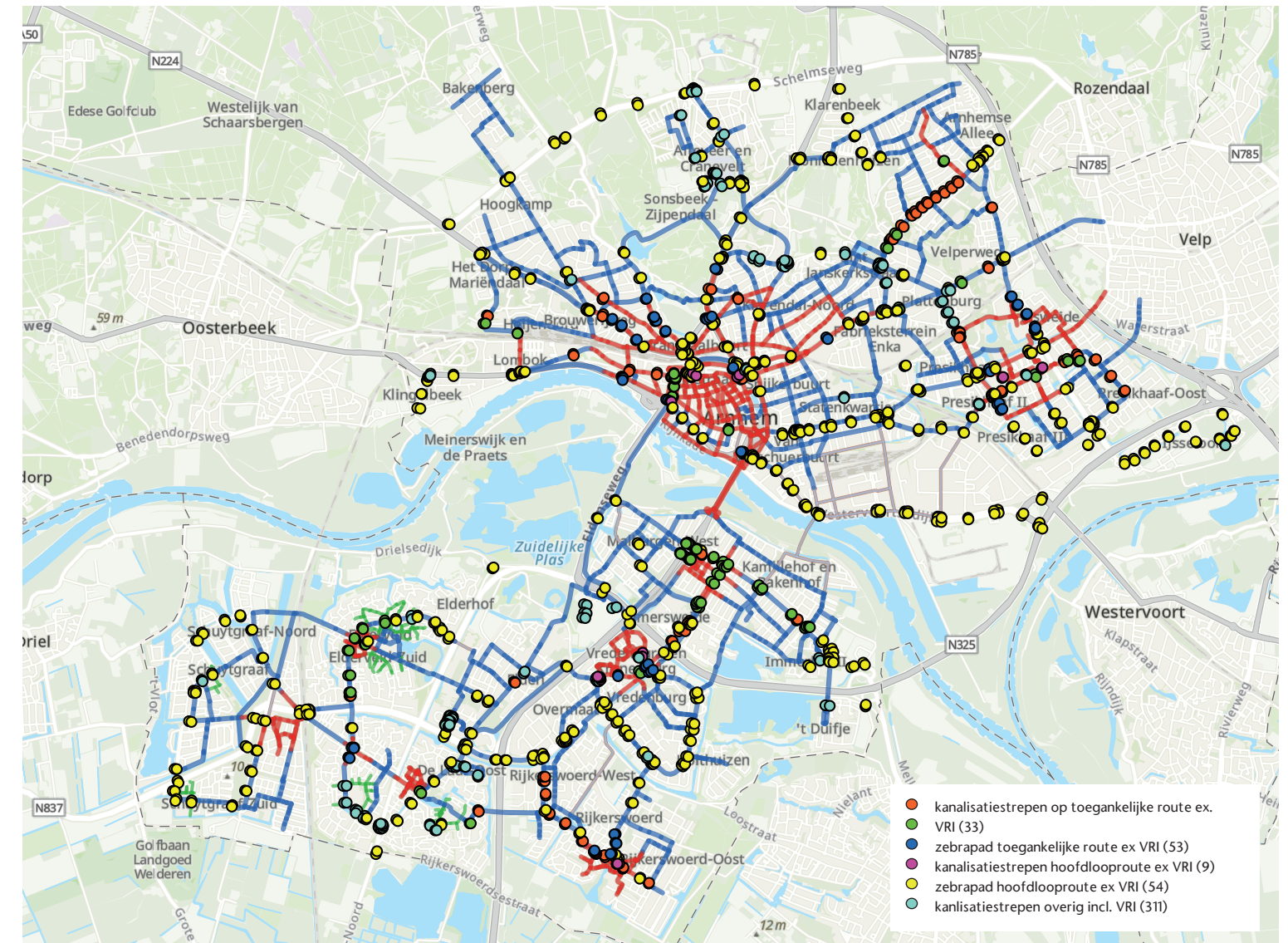
- Vrije doorloopruimte: hoe breed is de ruimte die voetgangers daadwerkelijk tot hun beschikking hebben na aftrek van ruimte voor obstakels? (zie afbeelding op pagina 68)
- Type oversteek: welk type oversteek ligt waar? We onderscheiden geregelde oversteeken (met verkeerslichten), oversteeklocaties met zebrapaden en oversteekplaatsen die gemarkeerd zijn met kanalisatiestroken (zie afbeelding op pagina 69).



Beschikbaarheid van looproutes op het Voetgangersnetwerk. Vooral locaties waar voetgangers noodgedwongen op een rijbaan (niet zijnde een erf) of hoofdfietsroute moeten lopen verdienen prioriteit bij de aanpak.



Vrije doorloopruimte op het Voetgangersnetwerk: de analyse hiervan is gestart en zal in 2026 worden afgerond. Op basis hiervan gaan we de vrije doorloopruimte vergroten daar waar dat noodzakelijk is. Onze prioriteit bij aanpak gaat uit naar locaties waar een voetpad ontbreekt (hier ligt uiteraard een link met de analyse over beschikbaarheid looproute) of waar de vrije doorloopruimte de toegankelijkheid belemmert. Vervolgens gaan we aan de slag met hele krappe locaties (minder dan 1,5 meter vrije doorloopruimte).



Type oversteek: we hebben in beeld gebracht welk type oversteek waar ligt op het Voetgangersnetwerk. We hebben een apart onderscheid gemaakt voor oversteeken die onderdeel zijn van het netwerk van toegankelijke looproutes, zoals weergegeven in de Arnhemse Standaard Toegankelijkheid. Deze toegankelijke routes zijn in rood weergegeven op bovenstaande kaart. Hoofdlooproutes zijn weergegeven in groen en verbindingroutes in blauw. In het onderzoek naar de kwaliteit van de oversteeken geven we prioriteit aan de oversteeken die liggen het netwerk van toegankelijke routes en vervolgens op oversteeken die liggen op hoofdlooproutes. Deze prioritering geldt ook bij de verbetering van oversteeken waar dat nodig blijkt te zijn op basis van de analyse.

# Colofon

Opgesteld door: Vakgroep Mobiliteit (Annemieke Molster)

Beeldmateriaal: Gemeente Arnhem met uitzondering van:

- Afbeelding pagina 14: Harriet Wansink
- Iconen pagina 17: the noun project door Gan Khoon Lay, Designs by MB, Lorie Shaull, Iconographer, Prosymbols, Mellonie Manohar, 1516, gravisio, Gan Khoon Lay
- Foto pagina 33: overgenomen uit Adviesrapport Speelspots Schuytgraaf door Nijha, Sportbedrijf en Renske Bogers
- Foto pagina 38: Edwin Verdurmen
- Iconen pagina 43: the noun project door Justin Blake, Marie van den Broeck, Nurul Huda

Grafische vormgeving: Gemeente Arnhem; cluster De Connectie, grafische studio

Gemeente Arnhem,  
Maart 2026