



VERSTEDELIJING OP DE FIETS!

Investeer in het
VeluweWaalpad

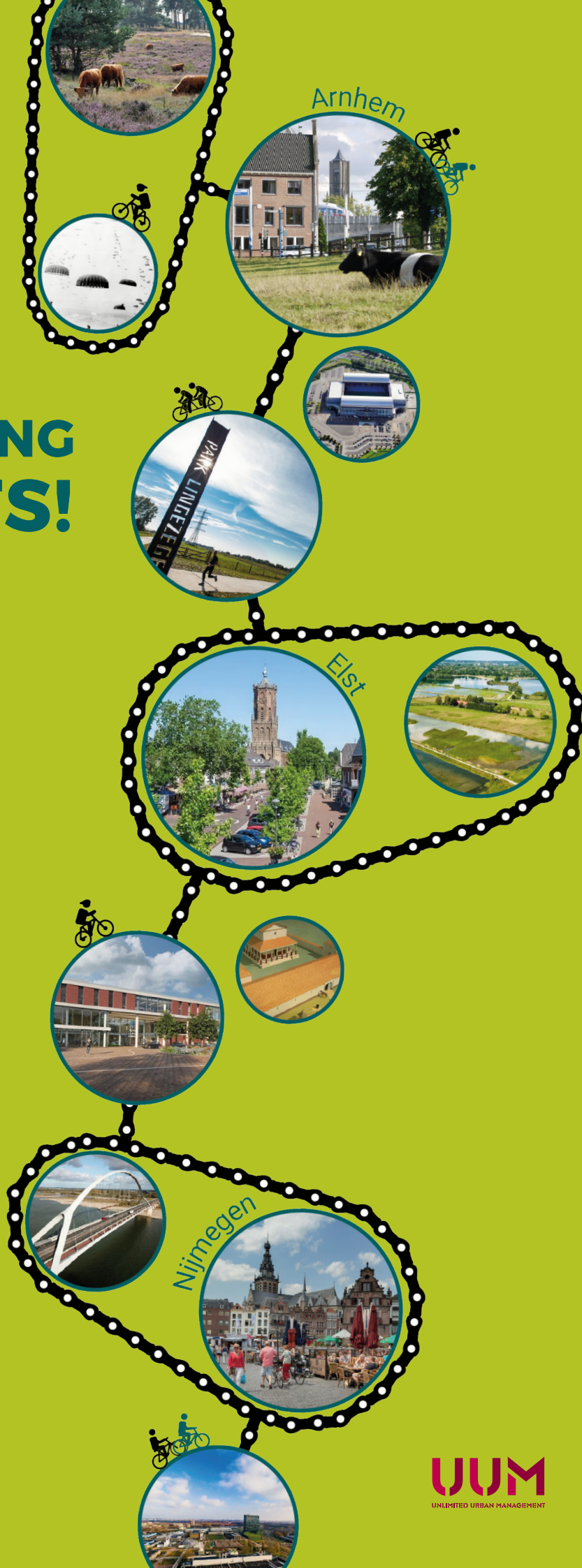


gemeente Overbetuwe



**GROENE
METROPOL
REGIO** ARNHEM
NIJMEGEN

≡ provincie
Gelderland



UUM
UNLIMITED URBAN MANAGEMENT

Het VeluweWaalpad: de groene, gezonde fietsroute

Deze brochure is een open uitnodiging om samen te werken aan de realisatie van de nieuwe snelfietsroute tussen Arnhem, Schuytgraaf, Elst, Lent en Nijmegen. Van Veluwe naar Waal en hiertussen in. De vijf gemeenten in het gebied pakken samen met regio en provincie deze uitdaging aan. In deze brochure benoemen we onze gezamenlijke ambities en de kansen en meerwaarde van deze nieuwe fietsroute. Onze ambities zijn:

Ambitie 1: VeluweWaalpad als drager van nieuwe verstedelijking

1

De fiets als dé drager voor de nieuwe verstedelijking in het gebied. Naast het afbouwen van de Waalsprong, Schuytgraaf en Westeraam groeien de steden en het middengebied door nieuwe verstedelijking. Nieuwe bewoners heroverwegen hun mobiliteitsgedrag en maken andere keuzen dankzij een aantrekkelijk verbindend snelfietsnetwerk. Het VeluweWaalpad is cruciaal in dit netwerk en maakt de nieuwe verstedelijking minder autoafhankelijk.

Ambitie 2: VeluweWaalpad zorgt voor betere bereikbaarheid

2

In het middengebied is de fiets een serieus, duurzaam alternatief voor de auto. De kansen liggen voor het oprapen: 60% van de autoritten is binnen fietsafstand. De overstap op fiets vermindert de druk op de A325, A50 en de Pleijroute. De fiets draagt bij aan een betere stedelijke bereikbaarheid en is essentieel voor nieuwe verstedelijking. Met de opkomst van de elektrische fiets is het VeluweWaalpad niet alleen kansrijk, maar ook een voorwaarde.

Ambitie 3: VeluweWaalpad rijgt bestemmingen in de regio aaneen

3

Een verbindend snelfietsnetwerk in het middengebied en naar de steden is hard nodig. Niet alleen als noord-zuid route tussen Arnhem en Nijmegen - zoals het RijnWaalpad - maar in alle richtingen: ook oost-west. Het VeluweWaalpad verbindt het Nederrijnpad, Lingepad en Batavierenpad. De route rijgt belangrijke bestemmingen in de regio aaneen: natuur, woon- en werklocaties, onderwijs, zorg én centrumgebieden.

Ambitie 4: VeluweWaalpad is de aantrekkelijke, gezonde route

4

Fietsen is pas echt aantrekkelijk op een veilige en prettige route, los van drukke autowegen. Het VeluweWaalpad voorziet hierin: niet langs de drukke A325, maar door de wijk en open landschap. Zonder constante drukte en geluid van auto's en met schone lucht. Van en naar allerlei bestemmingen. Voor woon-werkverkeer en als veilige schoolroute. De route is ook recreatief aantrekkelijk: naar de Veluwe, rivierzone Nederrijn, park Lingezegen en Waal.

Ambitie 5: VeluweWaalpad is de investering waard!

5

Het is hoog tijd om gezamenlijk te investeren in het snelfietsnetwerk in de regio. Niet alleen voor de vijf gemeenten, maar samen met provincie én het Rijk. De route is topprioriteit: een cruciale verbinding in de metropoolregio. Met de fiets als volwaardig onderdeel van het investeringspakket voor regionale mobiliteit (BO-MIRT). Het VeluweWaalpad is een robuuste investering: gezien het succes van het RijnWaalpad verwachten we hier een nóg hoger maatschappelijk rendement.

Samen investeren in de fiets: VeluweWaalpad!

Het VeluweWaalpad: dit is onze nieuwe naam voor de zogenoemde Westflankroute. Het is de nieuwe snelfietsroute tussen Arnhem, Elst en Nijmegen aan de westkant van onze groene metropoolregio. Een groene en gezonde route die alle bestemmingen verbindt.

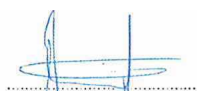
Onze groene metropoolregio staat voor een flinke schielsprong in nieuwe verstedelijking en bereikbaarheid. Arnhem en Nijmegen werken aan de herontwikkeling van hun verouderde stadsdelen en werkgebieden. Arnhem-Oost en Kanaalzone Nijmegen. Tegelijkertijd bouwen we verder aan Schuytgraaf, Westeraam en de Waalsprong en voorzien we een aanvullende bouwopgave van 12.000 woningen in het middengebied tot 2040.

Dit zet de bereikbaarheid in het gebied verder onder druk. Nu al is er sprake van congestie op de A325, A50 en de Pleijroute en dit zal verder toenemen met de verstedelijking. Zeker als we niet in actie komen. Dit vraagt om slimme investeringen en integrale oplossingen voor openbaar vervoer, mobiliteitshubs én fiets. Een verbindend snelfietsnetwerk voorziet hierin.

Daarom is de realisatie van het VeluweWaalpad een belangrijk project voor de toekomst. Als drager voor nieuwe verstedelijking en voor een betere bereikbaarheid in het gebied. Als groene en gezonde route waarmee we transitie naar duurzame en actieve mobiliteit versnellen. Hiermee dragen we bij aan de Gelderse ambitie om in 2030 35% van alle verplaatsingen met fiets te laten plaatsvinden (Omgevingsvisie Gaaf Gelderland) en zo onze groene metropoolregio te verduurzamen door energiebesparing en CO2-reductie.

Vijf gemeenten, regio én provincie slaan de handen ineen en gaan samen de uitdaging aan om het VeluweWaalpad te realiseren. Deze brochure schetst onze gezamenlijke ambities en geeft invulling aan kansen voor de toekomst. We nodigen alle partijen – bewoners, bedrijven, instellingen en overheden – uit om met ons samen de uitdaging van het VeluweWaalpad aan te gaan. Die uitdaging ligt in de meerwaarde van de fietsroute: niet alleen voor mobiliteit, maar ook voor economie, maatschappelijke voorzieningen, leefklimaat en duurzaamheid. Nut en noodzaak bezien vanuit een meervoudig perspectief.

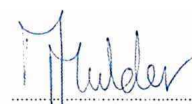
We willen en kunnen dit niet alleen. Daarom nodigen wij onze partners uit om samen te werken aan het VeluweWaalpad. We rollen onze mouwen op en gaan volop aan de slag. Doet u met ons mee?



Johan Sluiter - wethouder
Gemeente Lingewaard



Helga Witjes - gedeputeerde
Provincie Gelderland



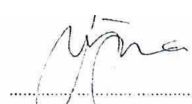
Marinka Mulder - wethouder
Gemeente Renkum



Wijnte Hol - wethouder
Gemeente Overbetuwe



Roeland van der Zee - wethouder
Gemeente Arnhem



Jan Wijnia - wethouder
Gemeente Nijmegen



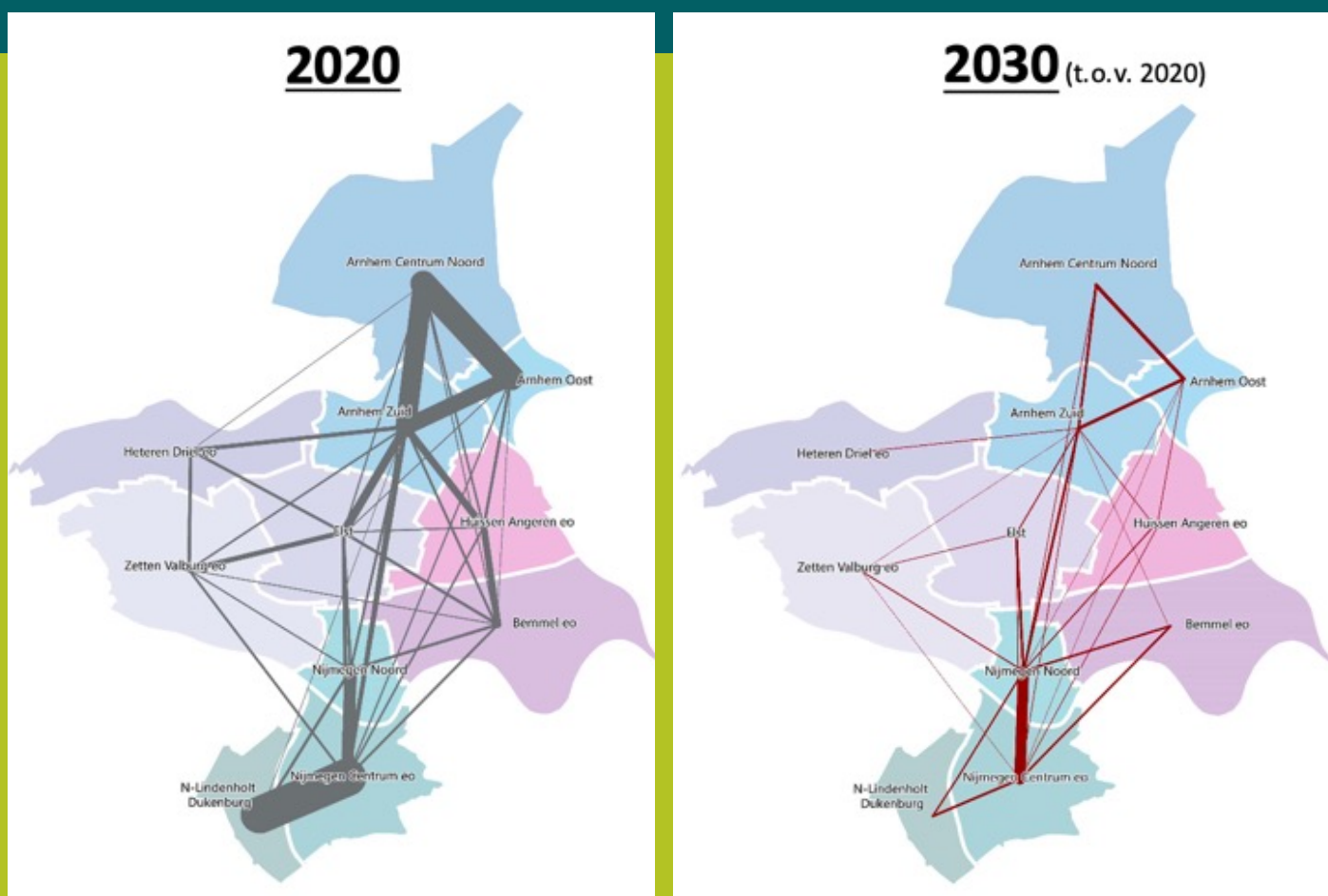
1. Opgave: bereikbaarheid onder druk

De Groene Metropoolregio Arnhem Nijmegen – en het middengebied in het bijzonder – staat voor de opgave om de bereikbaarheid en leefbaarheid te verbeteren. Groeiend autoverkeer zorgt nu al voor fileproblemen op de A325, A50 en Pleijroute. Het effect is sluisverkeer, onveiligheid en parkeerdruk, waardoor de leefbaarheid onder druk staat.

Snelfietsroutes kunnen een sleutelrol vervullen in het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid. Niet als sluitstuk of *nice to have*, maar als drager in een breder pakket van mobiliteitsmaatregelen. We weten inmiddels dat goede snelfietsroutes het verschil maken.

De kansen zijn er: bijna 60% van alle autoverplaatsingen tussen de steden en in het middengebied zijn binnen fietsbare afstand. Tussen 2020 en 2030 groeit de automobilititeit naar verwachting nog fors door, ook aan de westkant van het middengebied. Bewoners zijn te autoafhankelijk. Dat is geen autonoom gegeven: we weten dat automobilisten verleiden tot fietsen flink kan bijdragen aan minder korte autoritten en minder parkeerdruk.

We zien dit terug in het succes van het RijnWaalpad: in de afgelopen jaren is het fietsverkeer met 43% gegroeid, mede door de elektrische fiets, die voor brede groepen aantrekkelijk en betaalbaar is geworden. Alle snelle fietsroutes in de regio laten gemiddeld 29% groei zien. Aan de westkant van de regio - tussen de steden - is er nu nog niets en is veel potentie voor overstap naar fiets via een route die allerlei bestaande en nieuwe bestemmingen verbindt.



Ontwikkeling reiscongestie, omgeving VeluweWaalpad

bron: CBS, bewerkt Goudappel Coffeng

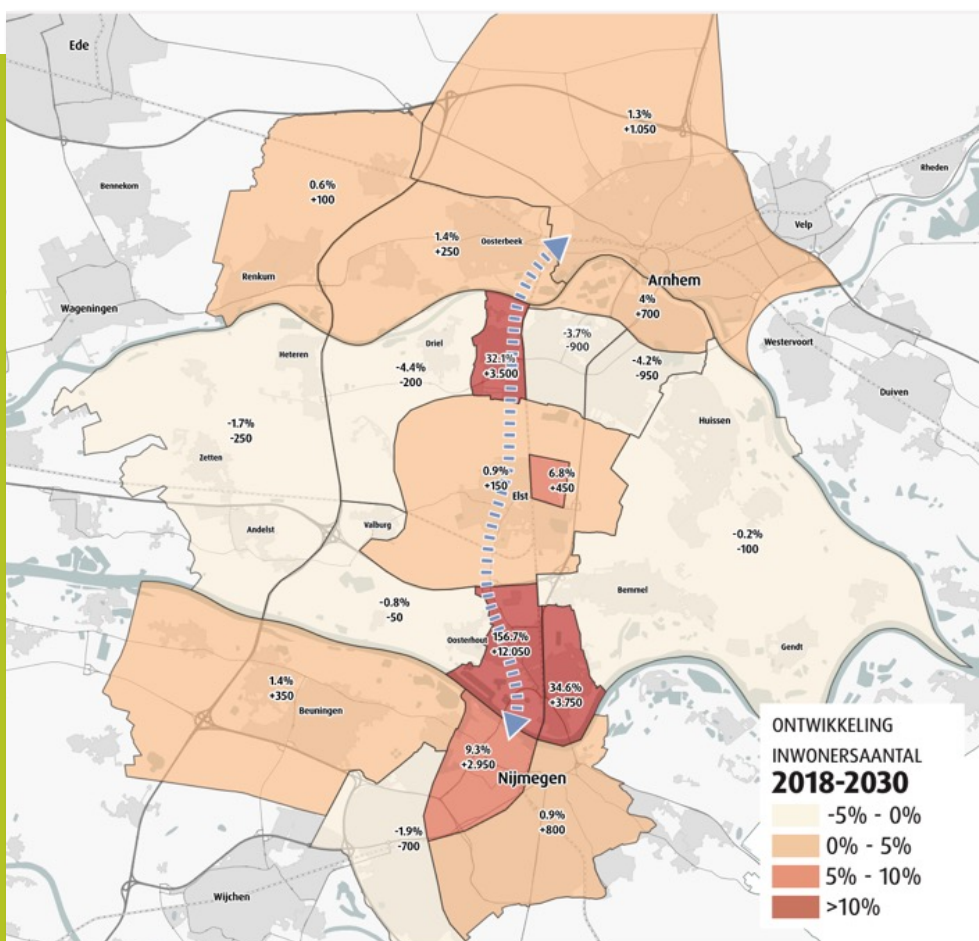
1. Opgave: dynamiek in de regio

Er is nu al een bereikbaarheidsprobleem in het middengebied. Dat wordt versterkt door de ruimtelijke en stedelijke ontwikkeling. Naast het voortbouwen aan nieuwe woongebieden zoals Schuytgraaf, Westeraam en de Waalsprong worden ook aanvullende bouwlocaties voorzien en groeit het gebruik van de economische en maatschappelijke voorzieningen..

Los van de nieuwe verstedelijkingsopgave groeit het aantal inwoners in de steden en in het middengebied. Het CBS voorziet een autonome groei van inwoners van 5%-9% in de steden en in de jonge woongebieden zelfs een toename tot 30%-35%. Aan de 'buitenranden' van het middengebied is juist sprake van stabilisatie of soms van een lichte krimp.

Die groei volgt op de dynamische ontwikkeling van het gebied. Niet alleen in woningbouw, maar ook door nieuwe economische en maatschappelijke functies die hier hun plek vinden. Zo vestigt Rijnstate Arnhem een polikliniek in Elst. Ontstaan er stevige werklocaties met Park15, De Grift, Next Garden en spoorzone Elst. Vestigen zich nieuwe scholen zoals het Lorentz Lyceum en Citadel College. En zoeken meer bewoners Park Lingezegen en het rivierenlandschap op voor recreatie en cultuur.

Er ontstaat meer dynamiek en uitwisseling tussen de steden en met het middengebied. Met nieuwe relaties tussen Elst en Arnhem Zuid, tussen Oosterhout en Elst en met de centra van Arnhem en Nijmegen. Ook groeit de behoefte aan fijne verbindingen met het landschap van de grote rivieren, Park Lingezegen en de Veluwe. De ontwikkeling van het VeluweWaalpad ondersteunt die verweving binnen de regio. De snelfietsroute loopt door de dynamische groeigebieden heen en faciliteert de transitie naar duurzame mobiliteit.



2. Ambitie: fiets als sleutel in mobiliteit

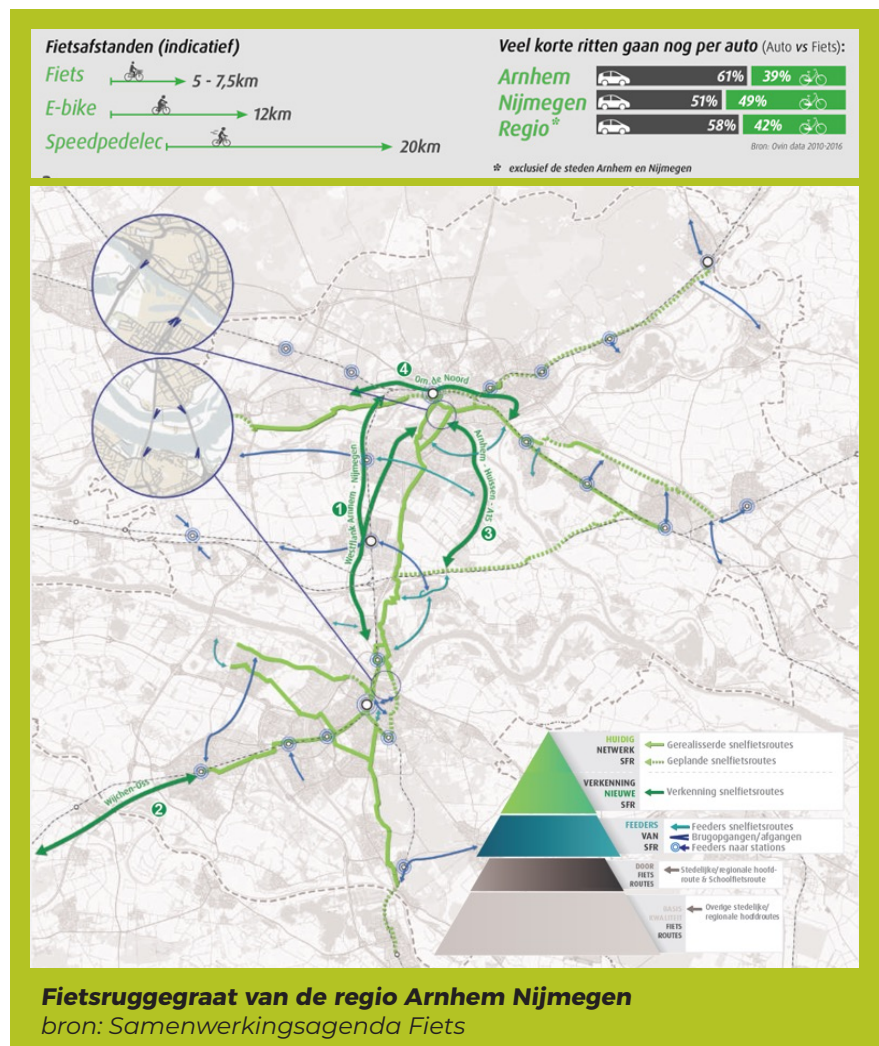
In de Samenwerkingsagenda Fiets heeft de regio Arnhem Nijmegen een duidelijke ambitie neergezet voor het ontwikkelen van een toekomstbestendig en veilig fietsnetwerk in de regio. Naast het ontwikkelen van een verbindend snelfietsnetwerk met routes die hierop feederen, gaat het evenzeer om een brede aanpak van gedragstimulering voor fietsen.

In de Samenwerkingagenda Fiets (pag. 5) van de regio worden twee centrale ambities geformuleerd die van betekenis zijn voor de ontwikkeling van het VeluweWaalpad:

- 1. Méér korte ritten met de fiets:** in 2025 is de fiets en e-bike het meest gekozen vervoermiddel in onze regio voor ritten korter dan 10 kilometer.
- 2. Méér prioriteit voor duurzame mobiliteit:** de regio zet in op minder CO-2 uitstoot door mobiliteit. De regio bouwt voort om het gemak van de fiets in de mobiliteitsketen te verbeteren, zoals het optimaliseren van de overstap fiets-OV en auto-fiets.

Voor de fietsinfrastructuur is het perspectief van de fietspiramide ontwikkeld. De fietspiramide geeft de typen fietsinfrastructuur weer en hoe belangrijk deze zijn voor het verbeteren van de regionale mobiliteit en stedelijke bereikbaarheid. Hoe hoger in de piramide, hoe zwaarder het belang van betere mobiliteitsoplossingen. De top van de piramide bestaat uit snelfietsroutes en feeders. Feeders zijn belangrijke toeleidende routes (voedingslijnen) naar snelfietsroutes en OV-knooppunten en -halten. Zowel rond de steden als verspreid in de regio moet het makkelijker worden om naar een snelfietsroute te fietsen, of naar een OV-knooppunt zoals een druk treinstation. Om ketenmobiliteit te stimuleren is het van belang dat de overstap comfortabel en gemakkelijk is.

Het stimuleren van actieve, duurzame mobiliteit vraagt om meer dan het aanbieden van een aantrekkelijk fietsnetwerk. Het vergt ook een brede aanpak voor het stimuleren van gedrag, gericht op bewustwording en het geven van de juiste prikkels. Stimulansen om mensen te wijzen op de voordelen van fietsen en snelfietsroutes, die ze zelf moeten ervaren. De fiets is nog niet voor iedereen vanzelfsprekend. Structurele fietscampagnes, educatie en een gerichte benadering van specifieke doelgroepen is van belang om de ambities te behalen.



2. Ambitie: fiets als drager voor verstedelijking

Het verbindende snelle fietsnetwerk kan dé ruimtelijke drager worden voor de nieuwe verstedelijking in de steden en in het middengebied. Hiervoor introduceren we **bike oriented development**: alle nieuwe woon- en werklocaties worden direct verbonden aan het regionale snelfietsnetwerk waardoor bewoners minder autoafhankelijk zijn.

In de regionale Verstedelijkingsstrategie 'Meer landschap, meer stad' wordt de nieuwe verstedelijking gekoppeld aan vier domeinen: leefomgeving, mobiliteit, wonen en economie. Het middengebied wordt benoemd voor 'extra integrale groei', gericht op woningbouw in de intermediaire zone Elst-Bemmel-Huissen, naast enkele geconcentreerde clusters van economische en maatschappelijke voorzieningen. De steden zetten vol in op transformatie van de bestaande stad: Arnhem richt zich op de herontwikkeling van Arnhem Oost en Nijmegen op de afbouw van het Waalfront en de herontwikkeling van de Kanaalzone.

Voor mobiliteit zet de Verstedelijkingsstrategie in op het vergroten van de capaciteit op de noord-zuid verbindingen, zoals het spoor Arnhem-Nijmegen, HOV, de N325/A325 en A50, inclusief de westflankroute. Evenzeer wordt gepleit voor het versterken van de oost-west verbindingen voor alle modaliteiten om hiermee het gebruik te vergroten en 'missing links' in het mobiliteitsnetwerk te completeren. Dat geldt ook voor het toegankelijk maken van recreatieve gebieden. Zo wordt een nieuwe recreatieve route langs de Linge geïntroduceerd.

Het verbindende snelle fietsnetwerk kan dé ruimtelijke drager worden voor de nieuwe verstedelijking in de steden en in het middengebied. Hiervoor willen we de benadering van **bike oriented development** introduceren (naar analogie van transit oriented development of OV-knooppuntontwikkeling). Alle nieuwe woningbouw wordt direct verbonden aan het regionale snelfietsnetwerk waardoor bewoners minder autoafhankelijk zijn. Het gros van alle bestemmingen in de steden en in het middengebied ligt op fietsbare afstand. Bike oriented development keert de regionale planning om volgens het STOMP-principe: eerst Stappen en Trappen, dan Openbaar vervoer en Mobility-as-a-service en als laatste de Privé-auto.



Gebiedsuitwerkingen Arnhem, Middengebied en Nijmegen

bron: Verstedelijkingsstrategie ANF



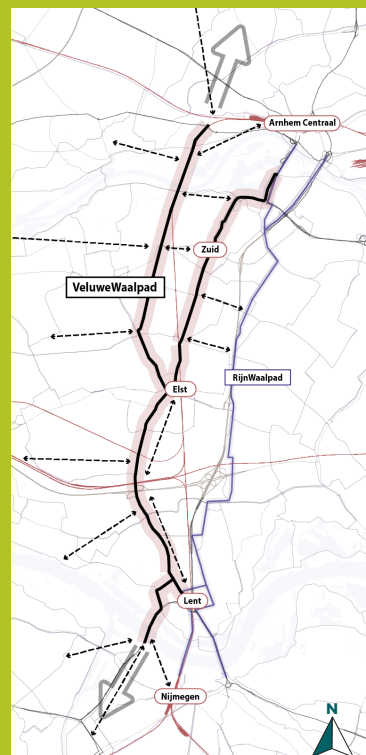
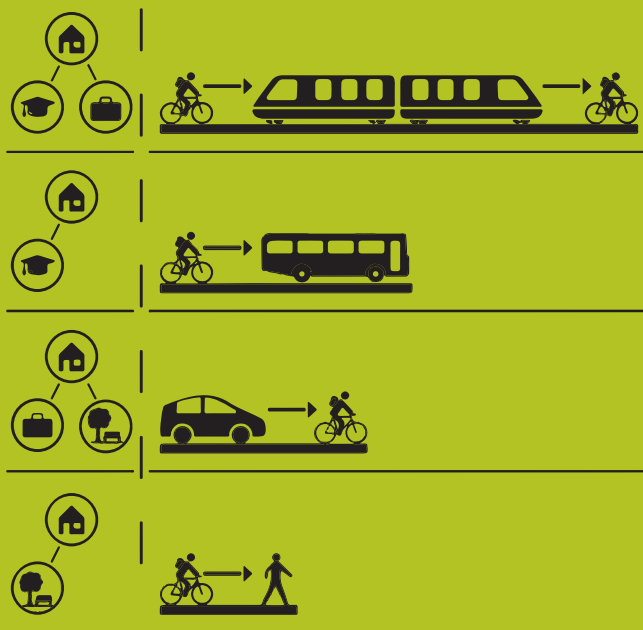
3. Meerwaarde mobiliteit: verbinden en feederen

Een verbindend snelfietsnetwerk vervult een sleutelrol in de transitie naar duurzame mobiliteit in de regio. Natuurlijk is de auto niet weg te denken, maar de combinatie van fiets, mobiliteitshubs en hoogwaardig openbaar vervoer biedt een duurzaam perspectief. Dit vraagt om een geïntegreerde mobiliteitsaanpak van alle modaliteiten tezamen.

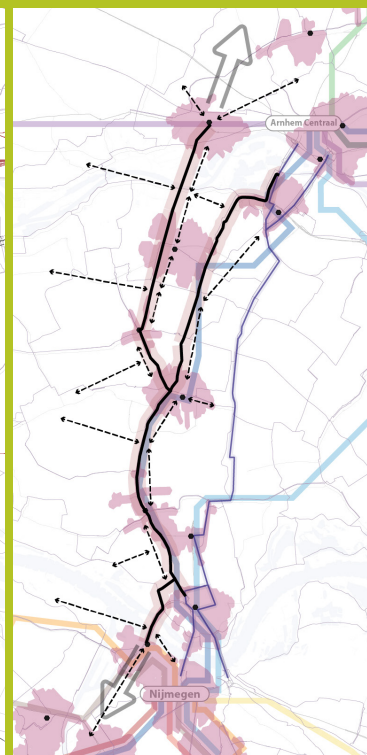
Het gemeentehuis van Overbetuwe in Elst ligt hemelsbreed 8 kilometer van zowel het Arnhemse als het Nijmeegse stadhuis. Een afstand die met de fiets in 30 minuten haalbaar is. Voor veel korte ritten is het autogebruik dominant. Eerdere berekeningen van Goudappel Coffeng laten zien dat in 2030 ruim 50.000 korte autoritten in de westflank van de regio plaatsvinden. Tussen Arnhem Noord en Schuytgraaf 5.000 dagelijkse autoritten, tussen Schuytgraaf en Elst 3.300 autoritten en tussen Elst en Nijmegen 6.400 autoritten. Allemaal korte ritten waar de fiets een belangrijk alternatief is. Het VeluweWaalpad kan hiervoor een goed, veilig en concurrerend alternatief bieden als aantrekkelijke snelle fietsroute.

De fiets en het VeluweWaalpad staan echter niet op zichzelf. Het is zaak dat het verbindende snelle fietsnetwerk volwaardig en integraal deel gaat uitmaken van de mobiliteitsaanpak van de steden en het middengebied. Naast de betekenis als zelfstandige snelle route, zien we meerwaarde in de koppeling van de fiets aan de treinstations, HOV-haltes en de nieuwe mobiliteitshubs. Ook op kortere afstanden kan de fietsroute feederen op grote IC-stations en op de haltes van de HOV-corridors, bijvoorbeeld bij langere reisafstanden of slecht weer. Kansrijk is ook het afvangen van autoverkeer bij mobiliteitshubs in de stadsranden, zoals Westeraam/A325, Gelredome/Kronenburg en Nyma Nijmegen, waar automobilisten hun reis vervolgen met de fiets over het VeluweWaalpad naar hun bestemming.

Verbinden van bestemmingen en feederen van hubs en hoogwaardig openbaar vervoer



feederen van stations



feederen van HOV

3. Meerwaarde breed: maatschappelijke kansen

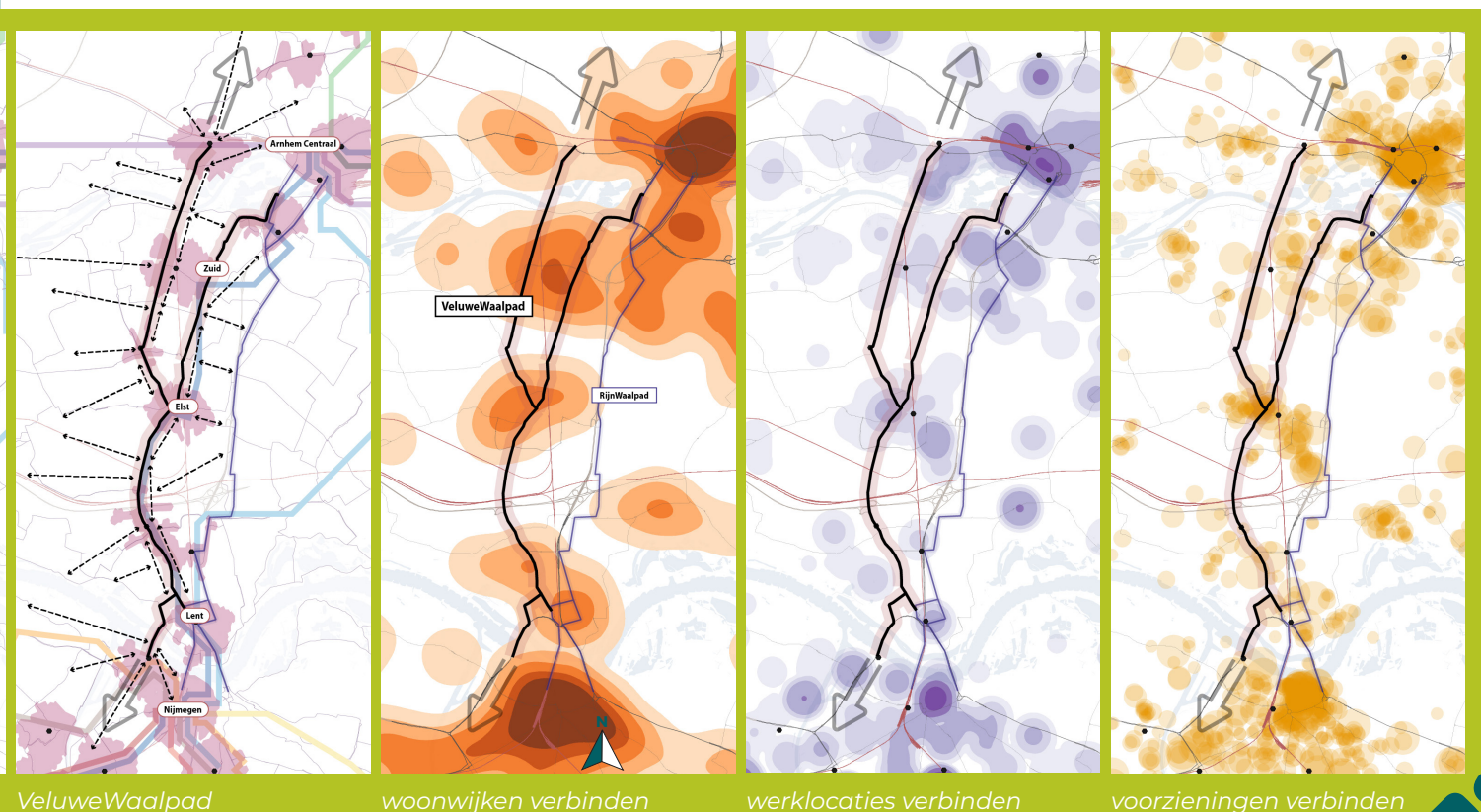
Investeren in een verbindend snelfietsnetwerk is niet alleen vanuit mobiliteitsperspectief kansrijk. We kijken veel breder naar de betekenis die snelfietsroutes hebben. Vanuit perspectief van ruimte, economie, sociaal-maatschappelijk en duurzaamheid heeft het VeluweWaalpad een brede betekenis voor de ontwikkeling van steden en middengebied.

We kijken meervoudig naar de betekenis van snelfietsroutes. Niet als enkelvoudige route voor de fietser, maar voor de maatschappelijke effecten en werking ervan. Juist op dit vlak biedt het VeluweWaalpad bijzondere kansen op lokaal en regionaal niveau. Op een rij:

- **economisch:** profijt voor (lokale) ondernemers, winkels, horeca en bedrijven
- **ruimte:** drager voor verstedelijking en toegang tot groen, recreatie en landschappen
- **sociaal-maatschappelijk:** veilige toegang tot sociale voorzieningen, onderwijs en zorg
- **duurzaamheid:** verminderen van milieubelasting en ruimtebeslag van auto's
- **mobilititeit:** stimuleren van actieve, gezonde mobiliteit door fysieke beweging

Onze data-analyse laat zien dat de spreiding en dichtheid van inwoners, arbeidsplaatsen en voorzieningen in grote delen van de westkant van de regio (nog) niet goed aangesloten zijn op het snelfietsnetwerk van de regio. De onderstaande 'hittekaarten' laten zien dat het bestaande RijnWaalpad relatief veraf ligt van plekken waar mensen wonen, werken of gebruik maken van voorzieningen. Het RijnWaalpad ligt uit de buurt van bestemmingen in Schuytgraaf, Elst en Waalsprong en is minder aantrekkelijk door de drukke A325. Het RijnWaalpad is vooral een directe, monofunctionele fietsroute tussen Arnhem en Nijmegen.

Het VeluweWaalpad kruist juist de gebieden met een hoge dichtheid, kan feederen op de diverse treinstations en rijgt vele bestaande en nieuwe bestemmingen aaneen. De route bedient potentieel veel inwoners en forenzen en brengt gebruikers bijna 'tot aan de voordeur'. Ook de directe koppeling aan voorzieningen, zoals wijkcentra, winkels, horeca, scholen, zorg- en maatschappelijke voorzieningen maakt het VeluweWaalpad bijzonder kansrijk voor bezoekers, werknemers, leerlingen en andere doelgroepen. Tegelijkertijd is het ook die doorgaande snelfietsroute die hen verbindt met de binnensteden en economische toplocaties in en rond de steden. Het combineert de verbindende en ontsluitende functie.



4. Kansen voor het VeluweWaalpad

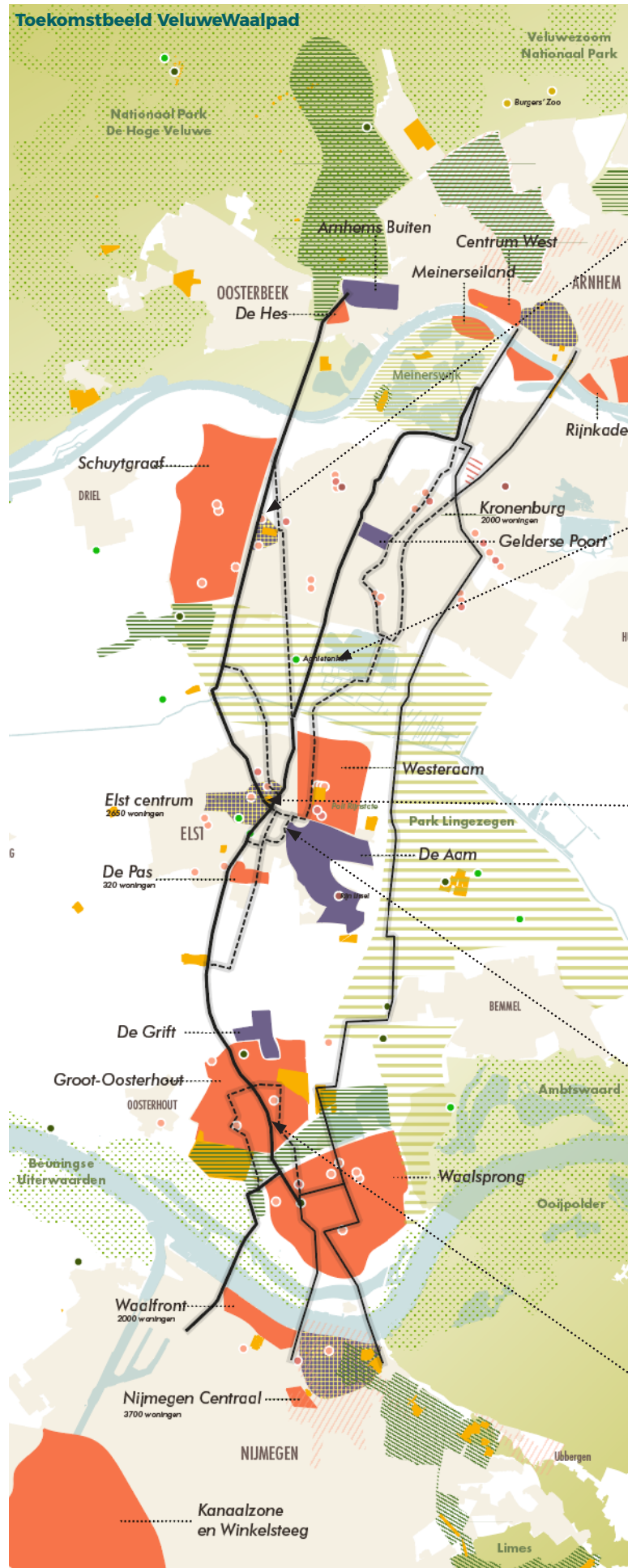
Het VeluweWaalpad maakt koppelingen met allerlei tussenliggende bestemmingen op kortere fietsafstanden. Dat maakt de snelfietsroute bijzonder kansrijk: niet alleen op de volledige verbinding tussen Arnhem en Nijmegen, maar juist op deelgebruik op kortere afstanden tussen allerlei bestemmingen in Arnhem Zuid, Elst, Oosterhout en Waalsprong.

Van zuid naar noord: Nijmegen werkt aan de herontwikkeling van Kanaalzone en Waalfront, de ontwikkeling van Groot Oosterhout en winkelcentrum Hart van de Waalsprong. Het nieuwe Citadel College biedt ruimte voor 1.400 leerlingen van de 4.000 leerlingen (12-16 jaar) die tot 2025 in dit gebied verwacht worden. Rond de A15 ontstaan met Park15 en De Grift stevige werklocaties. In 2030 biedt Park15 ruimte aan ruim 3.000 arbeidsplaatsen.

In en rond Elst zijn ontwikkelingen geconcentreerd in de spoorzone, met onder meer de poli van Rijnstate. Tegelijkertijd ontwikkelt Elst woonwijk De Pas met 320 woningen en worden op termijn meer woningen voorzien in Elst-Zuid. Ook wordt de wijk Westeraam afgebouwd en biedt de gelijknamige school ruimte aan 350 leerlingen uit Elst, Arnhem en Nijmegen. Bovenop het Lyceum Elst met 900 leerlingen en het OBC met 600 leerlingen.

Park Lingezegen en specifiek het deel 'De Park' is het groene stadspark tussen Elst en Schuytgraaf. De voorzieningen van deze wijk liggen rond station Arnhem Zuid: de winkels, de zorgvoorzieningen en de scholen. De internationale school en het Lorentz Lyceum met 1.000 leerlingen hebben hier recent hun deuren geopend. Naast natuur en wonen in Stadsblokken Meinerswijk ontwikkelt Arnhem aan de noordkant van de rivier het werkgebied 'Arnhems Buiten' met grote spelers in de energiesector zoals Tennet en Alliander. Bovendien worden in de nabijheid honderden woningen gerealiseerd in De Hes.

Tenslotte gloort het landschap van de Veluwezoom voor natuurbeleving en buitenrecreatie en bieden het centrum Oosterbeek en het cultuurhistorische verleden van landgoederen, kastelen en de Tweede Wereldoorlog interessante bestemmingen voor de fiets.



4. Kansen voor het VeluweWaalpad

Het nieuwe VeluweWaalpad biedt allerlei kansen op vijf domeinen:

Mobiliteit

- verkeersveilige doorgaande route
- hoogwaardige route: snelheid en comfort
- koppeling aan stations, HOV en A325

Voorbeeld: station Arnhem Zuid



Duurzaamheid

- verminderen van korte ritten en parkeerdruk
- schone lucht: minder last van CO2 en geluid
- energie-efficiënt en klimaatvriendelijk

Voorbeeld: Park Lingezen



Economisch

- stimulans voor winkels en wijkcentra
- verbinden van economische toplocaties
- fietsontsluiting voor bedrijventerreinen

Voorbeeld: centrum Elst



Sociaal- maatschappelijk

- toegankelijkheid voor voorzieningen
- directe verbinding met schoollocaties
- gezonde leefstijl: actief bewegen

Voorbeeld: Poli Rijnstate Elst



Ruimtelijk

- ruimtelijke drager van verstedelijking
- minder ruimtebeslag voor de auto
- mooie route naar diverse landschappen

Voorbeeld: Groot Oosterhout Nijmegen



5. Vervolg: een gezamenlijke actieagenda

Met dit ambitiedocument leggen we de basis voor de verdere ontwikkeling en realisatie van het VeluweWaalpad, de nieuwe naam van de Westflankroute. In deze brochure benoemen we onze gemeenschappelijke ambities, de meerwaarde en schetsen we de kansen voor de toekomst. We zien drie vervolglijnen voor de verdere ontwikkeling:

Productiespoor - inhoudelijke uitwerking

- integraal toekomstbeeld van het fietsnetwerk in relatie tot spoor, HOV, A325
- planvorming voor het voorkeurstracé en inpassing van het VeluweWaalpad
- strategie en fasering voor korte en lange termijn, met investeringsbegroting

Dialoogspoor - stakeholders en participatie

- inhoudelijk uitwerking met ambtelijke experts van gemeenten en provincie
- in gesprek met institutionele partners in het gebied (o.a. Fietzersbond)
- verkennende dialogen met ondernemers, bewoners, bedrijven en instellingen

Sturingsspoor - besluitvorming en investeringen

- verankering van het ambitiedocument in de coalitieakkoorden van gemeenten
- verkennende dialoog met de gedeputeerde mobiliteit / GS van de provincie
- agenderen bij het Nationaal Toekomstbeeld Fiets en bij het BO-MIRT in november

Colofon

Dit ambitiedocument is het resultaat van een reeks interviews en een bestuurlijke meeting met de wethouders van de onderstaande gemeenten over de fiets en de Westflankroute.

Bestuurlijke kerngroep:

Johan Sluiter	wethouder gemeente Lingewaard / portefeuillehouder fiets GMR
Jan Wijnia	wethouder gemeente Nijmegen
Wijnte Hol	wethouder gemeente Overbetuwe
Dimitri Horsthuis	wethouder gemeente Overbetuwe
Marinka Mulder	wethouder gemeente Renkum
Roeland van der Zee	wethouder gemeente Arnhem

Begeleiding door Groene metropoolregio Arnhem Nijmegen (GMR)

Martijn te Lintelo	accounthouder Fiets - Westflankroute / Kopgroep Fiets
Babet Hendriks	secretaris Westflankroute / Kopgroep Fiets

Ondersteuning en productie door UUM | Unlimited Urban Management:

Edwin van Uum	procesmanager/planoloog
Mathijs Dielissen	planoloog/landschapsontwerper
Bart Groen	planoloog
Gabriëlla Pekelharing	stedenbouwkundig ontwerper

UUM | Unlimited Urban Management - www.uum.nl
Amsterdam, mei 2022

