

Onderdeel mobiliteit en infrastructuur

Het college van burgemeester en wethouders van Gemeente Harderwijk

gelezen de tekst inhoud van "Omgevingsprogramma bouw en infrastructuur gemeente Harderwijk" en het bijbehorende voorstel van 25 maart 2026, met nummer 02430000244959,

Overwegende dat:

- het omgevingsprogramma bouw en infrastructuur is aangevuld met het onderdeel mobiliteit en infrastructuur;
- met de inhoud van dit onderdeel mobiliteit en infrastructuur is ingestemd;
- er uitvoering is gegeven aan de verplichte participatie;

Besluit;

Artikel I

Het "Omgevingsprogramma bouw en infrastructuur gemeente Harderwijk", onderdeel mobiliteit en infrastructuur, zoals opgenomen in Bijlage A vrij te geven voor inspraak.

Artikel II

Het "Omgevingsprogramma bouw en infrastructuur gemeente Harderwijk", onderdeel mobiliteit en infrastructuur, gedurende een periode van zes weken digitaal voor inzage ter beschikking te stellen door publicatie via 'Regels op de kaart' en dit bekend te maken;

Artikel III

Tijdens de periode van de digitale beschikbaarstelling, iedereen in de gelegenheid te stellen hierover een zienswijze in te dienen.

Aldus vastgesteld door Gemeente Harderwijk, 30 juni 2026

*Diegenen die mogen ondertekenen
Niet getekend proef-exemplaar*

*Dit document bevat
verschilmarkering t.o.v.
eerdere regelingtekst.*

*Tekst en afbeeldingen die
worden toegevoegd zijn
onderstreept en groen
gemarkeerd, of van een
groen kader voorzien.*

*Tekst en afbeeldingen die
worden verwijderd zijn
doorgestreept en rood
gemarkeerd, of van een rood
kader voorzien.*

*Dit document is een
ontwerpbesluit.*

Bijlage A Bijlage bij artikel I

A

Na sectie 4 wordt een sectie ingevoegd, luidende:

5 Mobiliteit en infrastructuur

5.1 Inleiding

De twee overkoepelende verkeerskundige principes vanuit de omgevingsvisie zijn het STOMP-principe en het principe Duurzaam Veilig. Deze zijn leidend in alle deelontwerpen van de Harderwijkse mobiliteit. Het STOMP-principe is vooral een manier van denken en prioriteren. Duurzaam Veilig is een ontwerpprincipes. Deze principes zijn een soort tandem: ze zijn nauw aan elkaar verbonden. Andere mobiliteitsprincipes uit de omgevingsvisie zijn meer gespecificeerd op onderwerp of locatie.

Hieronder zijn de ambities en de doelen voor mobiliteit en infrastructuur, zoals beschreven in de omgevingsvisie, verder uitgewerkt. Achtergrondinformatie is te vinden in het toelichtende deel bij dit omgevingsprogrammaonderdeel. Zie hiervoor Achtergronddocument onderdeel mobiliteit en infrastructuur. De maatregelen om de uitgewerkte visiedoelen te bereiken staan in subparagraaf 8.2.4 van dit programma.

5.2 STOMP

5.2.1 Inleiding

Het STOMP-principe gaat vooral over gedragsverandering. Inwoners en bezoekers worden aangeemoedigd om te **Stappen, Trappen, van Openbaar vervoer of M.a.a.s. (deelmobiliteit)** gebruik te maken in plaats van voor de **Privéauto** te kiezen. Anders kunnen doelen op vlak van onder andere wonen, leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid, maar ook niet-verkeerskundige doelen op het vlak van omgevingskwaliteit, klimaat, milieu, biodiversiteit en gezondheid niet worden behaald. Waar mensen nu zonder na te denken de auto pakken, moet het vanzelfsprekend worden om eerst na te denken welke modaliteit het meest geschikt is voor de reis. Bovendien: stappen (lopen/wandelen) draagt positief bij aan een gezonde samenleving. En: binnen de stad is fietsen vaak sneller dan met de auto.

Auto's blijven welkom in Harderwijk. Het streven is een verkeersveilige stad, waarin ruimte is voor alle genoemde modaliteiten, maar waar de ontwikkeling van de vervoerwijzeverdeling (de 'modal split') een blijvende trend laat zien die aansluit bij het STOMP-principe. Bij alle keuzes is vooral de gedachte: wordt actieve mobiliteit of openbaar vervoer hier aantrekkelijker van? Of zorgt de maatregel er juist voor dat de keuze om de privéauto te kiezen verleidelijker wordt? In dit licht zijn de STO van STOMP eerder integraal dan volgordelijk.

5.2.2 STOMP – Stappen (S)

5.2.2.1 Inleiding

Lopen loont. Lopen draagt bij aan een gezonde leefomgeving. Lopen is de meest natuurlijke vorm van bewegen en daarom essentieel voor het welbevinden van mensen. Daarom is lopen ook onderdeel van de basisstructuur in de Omgevingsvisie. Bovendien is er voor 'lopen' minder schaarse ruimte nodig dan voor gemotoriseerd verkeer.

Om de maatschappelijke vruchten te kunnen plukken is het wel van belang dat de loopomgeving bekend, toegankelijk, veilig en aantrekkelijk is. Dit draagt bij aan het vanzelfsprekend maken van lopen voor de korte afstanden.

5.2.2.2 Als eerste denken aan voetgangers

Werken volgens het STOMP-principe brengt een nieuwe manier van prioriteren met zich mee. Bij integrale afwegingen vormt voetgangersruimte niet langer het sluitstuk. De ruimte voor voetgangers is een volwaardige en zelfs prioritaire partij als keuzes gemaakt moeten worden tussen bijvoorbeeld

ruimte voor groen, parkeren, et cetera. Speciaal voor deze functie is ruimte gemaakt binnen de basisstructuur in de Omgevingsvisie.

5.2.2.3 Elke straat een stoep

Aanleg voetpad, Maatregel oversteekplaats

Binnen de bebouwde kom krijgt elke straat een stoep of een loopstrook. Ten minste aan één kant van de weg. Of aan twee kanten van de weg als de situatie daarom vraagt. Het voetpad is minimaal 2 meter breed. Het voetgangersnetwerk is bovendien aaneengesloten. Oversteekplaatsen moeten veilig zijn en ingericht conform de richtlijnen die daarvoor gelden. Waar dat nog niet het geval is, passen we dit aan.

Woonerven vormen een uitzondering. Daar zijn geen trottoirs aanwezig omdat een woonerf in feite een groot semi-voetgangersgebied is.

Op plaatsen waar geen of onvoldoende stoepen of loopstroken zijn, wordt dit aangepast tijdens groot onderhoud aan de straat. Of er komt een alternatieve route die beter aansluit op de basisstructuur in de Omgevingsvisie. En daarmee samenhangend het uitgangspunt 'wandelroute in het groen' in de volgende subparagraaf.

Soms lukt het niet om een voetpad van 2 meter breed in te passen. Bijvoorbeeld omdat er geen ruimte voor is vanwege groen of andere inrichtingselementen van de weg. In dergelijke situaties wordt maatwerk toegepast die zo veel mogelijk recht doet aan de toegankelijkheidsbehoeften. De maatwerkoplossing kan per plek verschillen.

5.2.2.4 Wandelroute in het groen

Indicatie fiets- en wandelpadenstructuur

Lopen wordt aantrekkelijker als de route aanspreekt. Daarom ligt een doorgaande wandelroute, als het even kan, door het groen aan in plaats van direct langs een drukke weg overeenkomstig de basisstructuur in de Omgevingsvisie.

5.2.2.5 Toegankelijke wandelroutes

Hoofdwandelroutenetwerk, Toekomstige hoofdwandelroutenetwerk

Zo veel mogelijk mensen moeten hun bestemming in Harderwijk en Hierden te voet kunnen bereiken. Ook mensen met een beperking of die om andere redenen buiten de norm vallen. Voetpaden zijn daarom minstens ingericht volgens de landelijke richtlijnen voor een toegankelijke openbare ruimte. De wandelroutes die onderdeel zijn van het toegankelijkheidsniveau hoofdwandelroutes worden uitgerust met extra inrichtingskenmerken. Bijvoorbeeld geleidelijnen, keer-/manoeuvreer-ruimte, rustpunten en straatmeubilair. Samen met de Werkgroep Toegankelijkheid wordt bovendien bekeken of er andere maatregelen nodig zijn om de toegankelijkheid in het algemeen te verbeteren.

5.2.3 STOMP – Trappen (T)

[Gereserveerd]

5.2.4 STOMP – Openbaar vervoer (O)

5.2.4.1 Inleiding

Mobiliteit en de daarvoor benodigde infrastructuur zijn van cruciaal belang voor het goed functioneren van de samenleving. We streven naar een optimale bereikbaarheid. Openbaar vervoer is daar een belangrijk onderdeel in. Zeker kijkend naar de beschikbare ruimte, die steeds schaarser wordt. Lettend op toekomstige ontwikkelingen, zoals intensivering en inbreiding van woon- en werklocaties, is openbaar vervoer essentieel om dit daadwerkelijk mogelijk te maken.

Anders dan bij lopen, fietsen en automobilititeit is de rol en invloed van de gemeente op gebied van openbaar vervoer relatief bescheiden. Voor een goede bediening per spoor is de gemeente afhankelijk van hogere overheden, ProRail en vervoerders. Openbaar busvervoer is belegd bij de provincie als OV-autoriteit en opdrachtgever. Bussen maken gebruik van gemeentelijke infrastructuur. De

gemeente is daarom verantwoordelijk dat de infrastructuur, zoals wegen en bushaltes, goed zijn ingericht.

5.2.4.2 Aantrekkelijk openbaar vervoer per spoor

Spoorweg

Het aantal reizigers per spoor groeit. De sprinters op de lijn Amersfoort - Zwolle zitten regelmatig te vol om comfortabel te kunnen reizen. Om de bereikbaarheid van Harderwijk per spoor te borgen, werkt gemeente Harderwijk samen met de rijksoverheid, ProRail, NS, provincies Gelderland en Utrecht en regiogemeenten aan de realisatie van een extra spoor bij Harderwijk. Dat extra spoor is nodig zodat de intercity vanuit Amersfoort door kan rijden naar station Harderwijk en in Harderwijk kan keren om terug naar de Randstad te rijden. Op deze manier kan definitief invulling worden gegeven aan een frequentie van vier keer per uur tussen Harderwijk, Amersfoort en de Randstad en vice versa. En aan de doorontwikkeling van station Harderwijk naar intercitystation.

5.2.4.3 Aantrekkelijk openbaar vervoer per bus

5.2.4.3.1 Busbestendige infrastructuur

Bushalte, Toekomstige bushalte, Busroute, Toekomstige busroute

De gemeente is verantwoordelijk voor een goede inrichting van businfrastructuur, zoals wegen en bushaltes. Dit is randvoorwaardelijk om een goede bereikbaarheid per lijnbus te kunnen faciliteren.

-

Weginrichting moet fysiek afgestemd zijn op het feit dat er regelmatig een bus rijdt. De ontwerp-snelheid van de weg is minimaal 40 km/h en waar mogelijk hoger. Door de hogere ontwerp-snelheid is comfort voor reizigers geborgd en wordt hinder voor omwonenden voorkomen. Hierbij kan weliswaar een lagere snelheidslimiet gelden (30 km/h).

Daarbij moeten bushaltes toegankelijk en schoon zijn. En voorzien van haltevoorzieningen zoals eenabri, afvalbak en (digitale / dynamische) reisinformatie.

5.2.4.3.2 Goede bediening en lijnvoering

Lijnbussen worden gereden door een vervoersbedrijf in opdracht van de provincie. De invloed van de gemeente op bediening en lijnvoering is daarom beperkt. Tegelijkertijd kunnen wel wensen kenbaar gemaakt worden en kan samen met de vervoerder gekeken worden naar optimalisatie. Zo bekijken we doorlopend waar het toevoegen, verbeteren, versnellen of vermeerderen van bushaltes en buslijnen potentie heeft en hoe dit bewerkstelligd kan worden. En hoe we belangrijke functies en publiekstrekkingen beter bereikbaar kunnen maken per openbaar vervoer. Denk bijvoorbeeld aan locaties als de binnenstad, het Bouw en Infra Park (theater) of Sonnevank.

Op lokaal niveau worden er nieuwe haltes gerealiseerd, waarmee Waterfront en Harderweide met openbaar vervoer worden ontsloten. Ook de transferia worden op deze manier direct verbonden met de binnenstad en het station. In eerste instantie onderzoeken we de haalbaarheid en potentie om dit met regulier openbaar vervoer te doen. Zelfrijdende shuttles, zoals de Omgevingsvisie beschrijft, zijn op dit moment nog onvoldoende inzetbaar.

Begrijpelijkerwijs is de vervoerder gebonden aan het aantal beschikbare dienstregelingen. Zij hebben niet onbeperkt de mogelijkheid om, zeker op lokaal niveau, extra bussen in te zetten. Daarom bekijken we of het mogelijk is om onze doelen te behalen met alternatieven. Bijvoorbeeld achtpersoonsbussen, bestuurd door vrijwilligers of door mensen met enige afstand tot de arbeidsmarkt.

Op regionaal niveau zetten we bijzonder in op hoogwaardige, hoogfrequente OV-verbindingen met Zwolle, Amersfoort, Apeldoorn, Almere, Zeewolde en Lelystad, zo staat in de Omgevingsvisie. Voor Zwolle en Amersfoort duidt dit op de treinverbinding. Op de verbindingen naar Apeldoorn, Almere en Lelystad rijdt nu al 'SnelRRReis', een productformule voor hoogwaardige, snelle en rechtstreekse buslijnen. Wij zetten in op doorontwikkeling van deze drie lijnen. Ons uitgangspunt is dat SnelRR-Reislijnen op maandag tot en met zaterdag overdag minimaal 2x per uur rijden. Dat is in de huidige situatie nog niet het geval. Verder willen we de lijnen aantrekkelijker maken door:

- Lijn 206 (Harderwijk – Apeldoorn) sneller, aantrekkelijker en meer concurrerend met de auto te maken.
- Lijn 207 (Harderwijk – Lelystad) in de spits 4x per uur te laten rijden.
- Lijn 216 (Harderwijk – Zeewolde – Almere) sneller, aantrekkelijker en meer concurrerend met de auto te maken.

Bovendien kijken we breder dan de bestaande verbindingen. We vinden het belangrijk dat op middellange termijn ook goede verbindingen komen met steden als Ede, Arnhem en Enkhuisen.

Ontwikkelingen in de regio hebben impact op Harderwijk. Bijvoorbeeld de opening van Lelystad Airport en de opening en doorontwikkeling/realisatie van kazernes bij Ermelo en Zeewolde. Goed openbaar vervoer tussen Harderwijk en deze bestemmingen is randvoorwaardelijk om te zorgen voor een goede bereikbaarheid. En om te voorkomen dat de bereikbaarheid van Harderwijk eronder lijdt vanwege dichtslibbende wegen. Tegelijkertijd bieden deze ontwikkelingen de mogelijkheid om het openbaar vervoer van en naar Harderwijk een extra impuls te geven door het verder opwaarderen van lijnen.

5.2.4.3.3 (Bijna) gratis met het openbaar vervoer

Er komt (bijna) gratis openbaar vervoer voor sociale minima en ouderen. Zo maken we het openbaar vervoer voor een breder publiek aantrekkelijk. En gaan we vervoersarmoede tegen. We liften hierbij mee op de ontwikkeling van de landelijke Onderwegpas. De Onderwegpas is een ov-reisproduct voor mensen met een smalle beurs.

5.2.4.4 Aantrekkelijk openbaar vervoer over water

5.2.4.4.1 Verbinding Horst - Zeewolde

Het fietsveer tussen Horst en Zeewolde is een onmisbaar onderdeel van de route Harderwijk – Zeewolde en Ermelo – Zeewolde. Onmisbaar, maar niet onvervangbaar. We zien het liefst een vaste oeververbinding op deze locatie. Voor zowel fietsers als lijnbussen biedt dat veel perspectief. Studie wijst uit dat een brug op deze locatie potentie heeft. We onderzoeken in regionaal verband of het realiseren van een vaste oeververbinding haalbaar is en wat er voor nodig is om deze te realiseren.

Tot er een vaste oeververbinding is, moet de veerpont blijven varen. In de huidige situatie vaart de veerpont 's avonds en in de winterweekenden niet. We bekijken of het nuttig en mogelijk is om de vaartijden te verruimen.

5.2.4.4.2 Verbinding Harderwijk-Centrum - Zeewolde

Om de uitwisseling met Zeewolde te stimuleren wordt een vaarverbinding tussen Zeewolde en de Harderwijker binnenstad opgezet. Dit is niet nieuw: in 2021 heeft deze waterbusverbinding al gevaren. Toen bleek deze onvoldoende potentie te hebben. Het structureel aanbieden van een waterverbinding is nog steeds ons streven, maar wel op de langere termijn, als de potentie voldoende is gebleken.

5.2.5 STOMP - Duurzame mobiliteit (M)

[Gereserveerd]

5.2.6 STOMP – Privéauto (P)

5.2.6.1 Autoluw en autovrij

5.2.6.1.1 Inleiding

Om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren en het welbevinden van bewoners en gebruikers te bevorderen worden wijken autoluw. Waar mogelijk zelfs autovrij. Dit sluit aan op het STOMP-principe. En geeft ruimte aan het (herstellen van) het natuurlijk systeem als drager voor ontwikkelingen.

In de praktijk komt het erop neer dat er in wijken meer ruimte gecreëerd wordt voor verblijven, spelen, ontmoeten en bewegen op straat. Door de auto minder dominant te maken ontstaat er meer ruimte voor wandel- en fietsinfrastructuur, voor spelen, groen, et cetera. Zo wordt een aantrekkelijk woon-, werk- en leefklimaat bewerkstelligd. Dit helpt om zowel de lichamelijke als de geestelijke gezondheid te bevorderen.

Tegelijkertijd blijft bereikbaarheid, ook per auto, belangrijk. In autoluwe en autovrije gebieden is hier specifiek aandacht voor. Dit zal anders zijn dan we eerder gewend waren. Doel is niet om auto's te verbannen. Doel is dat er weer buurten ontstaan waar de straat weer recht doet aan de verblijfsfunctie, en de focus niet meer alleen op de verkeersfunctie ligt.

5.2.6.1.2 Invulling

'Autoluw' is een breed begrip wat op verschillende manieren geïnterpreteerd kan worden. In de basis betekent dit dat woonstraten niet bedoeld zijn voor doorgaand verkeer. Daarom richten we alle woonstraten in als erftoegangsweg. In dergelijke straten staat de verblijfsfunctie voorop. Er is nog wel een scheiding tussen voetgangers en overig verkeer. Fietsverkeer en autoverkeer maakt gedeeld gebruik van dezelfde ruimte.

Een woonerf is een speciaal type erftoegangsweg. Hier maken ook voetgangers gebruik van de gedeelde ruimte. Het overige verkeer is te gast. Er zijn geen aparte loopstroken of stoepen aanwezig. De snelheidslimiet ligt op stapvoets, dat is 15 km/h.

Een meer letterlijke vorm van autoluw is het daadwerkelijk afsluiten van wegen voor autoverkeer. Straten worden aangeduid als voetgangersgebied. Fietsers zijn te gast en auto's mogen alleen nog met ontheffing de straat in.

Geheel autovrij, als laatste en meest rigoureuze variant, houdt in dat straten alleen voor voetgangers en/of fietsers toegankelijk zijn.

5.2.6.1.3 Uitwerking

5.2.6.1.3.1 Binnenstad

Autovrije binnenstad

Vanaf medio 2026 is de binnenstad alleen nog toegankelijk voor ontheffinghouders. Dit is de eerste stap in het verminderen van het aantal auto's in de binnenstadstraten.

Op termijn wordt het aantal auto's in de autoluwe binnenstad steeds minder. Bijvoorbeeld doordat de parkeervakken, die er nu nog zijn, op termijn worden weggehaald. Dit doen we stap voor stap, in overleg met de bewoners. Ook moet er een alternatieve parkeerlocatie voorhanden zijn. In het deelprogrammaonderdeel Parkeren wordt hier verder op ingegaan.

Enkele straten in de binnenstad worden niet autoluw. De Waltorenstraat en de Havendam blijven ook in de toekomst opengesteld omdat dit toegangswegen zijn tot algemene parkeervoorzieningen.

5.2.6.1.3.2 Overige wijken

In overige wijken richten we alle wegen die niet bedoeld zijn voor doorgaand verkeer goed als erftoegangsweg in. Dit sluit aan op de uitgangspunten die bijvoorbeeld bij de deelprogrammaonderdelen Stappen en Duurzaam Veilig zijn benoemd. Op langere termijn kunnen vervolgstappen worden genomen, bijvoorbeeld het afsluiten van bepaalde straten. Daarvoor kiezen we natuurlijke momenten: momenten waarop de tijd er rijp voor is en er volwaardige alternatieven zijn om voldoende bereikbaar te blijven.

In wijken die nieuw ontwikkeld worden is het uitgangspunt om parkeren zoveel mogelijk geclusterd te faciliteren. En innovatiever, bijvoorbeeld door andere mobiliteitsconcepten toe te passen en meer te focussen op Stappen, Trappen en OV. Op deze manier hoeft autoparkeren niet meer dominant op straat. Zo ontstaat er ruimte om straten in te richten als bijvoorbeeld autovrije speel-, wandel- of parkstraat. Een dergelijke inrichting wordt bijvoorbeeld beoogd en/of toegepast in Waterfront, Nieuw-Weiburg en Kranenburg. En is ook voor toekomstige nieuwbouwlocaties het uitgangspunt.

Op alle plekken waar auto's toegestaan zijn, in zowel nieuwe als bestaande wijken, blijft een trottoir of loopstrook voor voetgangers nog wel de standaard. Deze straten worden dus wel ingericht als erftoegangsweg, maar niet als woonerf. Om juridische, verkeerstechnische en kostenefficiënte redenen is de tijd nog niet rijp om alle wegen als woonerf aan te leggen in lijn met de stip op de horizon die de Omgevingsvisie geeft.

Sommige straten zijn overigens al wel als woonerf ingericht, maar nog niet zo aangeduid. Met name in de wijken Friesegracht, Frankrijk en Stadsweiden komt dit veel voor. Deze straten duiden we wel als woonerf aan.

5.2.6.1.4 Schoolomgevingen

Schoolzones

In de omgeving van scholen zijn veel kwetsbare verkeersdeelnemers aanwezig. Niet alleen omdat ze zich lopend of fietsend door het verkeer bewegen, maar ook vanwege de leeftijd. Daarom is het belangrijk dat de omgeving van scholen veilig zijn ingericht.

In schoolomgevingen scheiden we langzaam verkeer en gemotoriseerd zoveel mogelijk van elkaar. We moedigen kinderen en hun ouders aan om lopend of met de fiets naar school te komen. Met de auto naar school kan nog wel, maar dat hoeft niet pal voor de ingang te zijn.

De ingang voor fietsers en voetgangers is idealiter op een plek waar geen auto's komen. Op die plekken zijn schoolomgevingen autovrij. Samen met stakeholders voeren we campagnes om het gewenste gedrag te beïnvloeden en te stimuleren. En door de inrichting wordt het praktischer en aantrekkelijker om met de fiets of lopend naar school te gaan. Zo wordt ontmoedigd om voor de auto te kiezen.

Rondom de school- en schoolpleinentrees liggen schoolzones. Hoewel we schoolzones zo autoluw mogelijk willen maken, zijn er bijna altijd wegen met gemotoriseerd verkeer in de buurt van scholen. Om de verkeersveiligheid bij scholen te borgen richten we schoolzones herkenbaar in conform de landelijke richtlijnen van het CROW.

Ook ontsluiten we weggegevens, zoals schoolzones, via een landelijke digitale applicatie. Zo maken we het mogelijk dat automobilisten in-car een seintje krijgen dat ze een schoolzone naderen. Op deze manier wordt het mogelijk om automobilisten die op navigatie rijden om de schoolzones heen te leiden. En actief te sturen op het rijgedrag in de buurt van scholen.

5.2.6.2 Parkeren

[Gereserveerd]

5.3 Duurzaam Veilig

5.3.1 Inleiding

Het tweede verkeerskundige hoofdprincipe, Duurzaam Veilig, heeft net als het STOMP-principe een nauwe relatie met het welbevinden van Harderwijkers en Hierdenaren. Dit principe draait vooral om het begrip verkeersveiligheid. 'Duurzaam Veilig' is anders te verwoorden als 'blijvende (of toekomstbestendige) verkeersveiligheid'.

Waar we vroeger vooral reactief handelden, staat een proactieve aanpak nu centraal. Verkeersveiligheidsbeleid wordt daarmee risicogestuurd: ongevallen voorkomen door risico's in het verkeerssysteem aan te pakken in plaats van de veiligheid verbeteren als ergens veel ongevallen hebben plaatsgevonden. Daarbij kijken we in het bijzonder naar situaties en doelgroepen met een verhoogd verkeersveiligheidsrisico.

Door wegen en paden volgens het ontwerpprincipie Duurzaam Veilig in te richten wordt het veiliger op straat. De richtlijnen van verkeerskundig kenniscentrum CROW zijn hierbij onze leidraad.

5.3.2 Aanpak verkeersveiligheid

5.3.2.1 Inleiding

Het verbeteren van verkeersveiligheid is nooit 'klaar'. We werken daarom voortdurend toe naar een veiliger verkeerssysteem. De STOMP-denkwijze, de ontwerpprincipes van Duurzaam Veilig en de Aanpak SPV zijn de basis voor het maken van de keuzes bij oplossingsrichtingen. We focussen ons daarbij in het bijzonder op de volgende drie pijlers:

- Focus op fietsers en voetgangers.
- Focus op veilige infrastructuur.
- Focus op veilig gedrag.

Periodiek monitoren we hoe het staat met de verkeersveiligheid in Harderwijk. Zo maken we de trends en ontwikkelingen inzichtelijk en kunnen we gericht actie ondernemen.

5.3.2.2 Focus op fietsers en voetgangers

5.3.2.2.1 Inleiding

Voetgangers en fietsers zijn de meest kwetsbare verkeersdeelnemers. Bovendien vormen fietsers de grootste groep onder de verkeersslachtoffers in de gemeente Harderwijk. Tegelijkertijd zijn 'stappen' en 'trappen' de eerste twee letters van STOMP die prioritair gezien de meeste aandacht behoeven.

Om daadwerkelijk prioriteit te geven aan voetgangers en fietsers moet hen meer kwaliteit – lees: ruimte – worden gegeven. Zo worden lopen en fietsen aantrekkelijk, comfortabel en bovenal ook veiliger. Letterlijk kan dit door werkelijk meer ruimte te creëren, zoals bredere fietspaden en het verwijderen van obstakels. Figuurlijk door in (ontwerp)keuzes prioriteit te geven aan de kwaliteit van fietsvoorzieningen. Dat kan bijvoorbeeld ten koste gaan van parkeren, groen of rijruimte voor autoverkeer. In elke situatie maken we een zorgvuldige afweging om tot een goede integrale inpassing te komen.

5.3.2.2.2 Veilige oversteekplaatsen

Om oversteekplaatsen veilig te maken is het belangrijk dat zebra-paden goed zichtbaar zijn en op een logische plek liggen. Oversteekplaatsen die niet goed zijn ingericht worden aangepast. Zebra-paden die op basis van de huidige richtlijnen niet meer nodig zijn en zelfs een averechts effect op de veiligheid kunnen hebben halen we weg.

5.3.2.2.3 Aantrekkelijke en veilige fietsinfrastructuur

Te verbreden fietspad , Te verruimen opstelruimte

Prioriteit geven aan fietsen betekent dat de fietsinfrastructuur niet ondermaats mag zijn. Fietspaden moeten breed genoeg zijn om een toenemend aantal fietsers aan te kunnen. En om steeds meer soorten fietsen te kunnen faciliteren. Dit komt de aantrekkelijkheid en de veiligheid op het fietspad ten goede. Daarom verbreden we fietspaden en fietsoverstekten die op basis van landelijke richtlijnen en onderzoek te smal zijn.

Fietspaden moeten ook voldoende vergevingsgezind zijn. Dat houdt in dat een stuurfoutje niet direct leidt tot vallen. Om risico's op dit soort ongevallen te vermijden zijn er zo min mogelijk obstakels, zoals paaltjes en stoepranden. Soms zijn bochten te scherp. Fietspaden worden veiliger en comfortabeler door extra markering, verlichting of bochtverbreding toe te passen.

5.3.2.2.4 Ontbrekende fietsschakels

Ontbrekende fietsschakels

Fietsen kan aantrekkelijker gemaakt worden door het fietsnetwerk uit te breiden. Er zijn een aantal verbindingen die nu nog ontbreken, maar wel meerwaarde hebben. Verschillende van deze ontbrekende routes zijn ook onderdeel van de basisstructuur in de Omgevingsvisie.

Door ontbrekende schakels te realiseren neemt de druk op andere fietsroutes af. En kunnen we fietsers en gemotoriseerd verkeer beter van elkaar worden gescheiden. Ook zullen mensen eerder de fiets pakken als we kortere en snellere verbindingen realiseren.

5.3.2.2.5 Klimaatadaptatie

Straten worden steeds klimaatadaptiever ingericht. Bijvoorbeeld door open verhardingen, zoals grasstenen, toe te passen waar dat kan. Voor (met name) fietsers, voetgangers, mensen met hulpmiddelen en spelende kinderen is het belangrijk dat ze veilig gebruik kunnen maken van de straten. Daarom passen we grasstenen en vergelijkbare open verhardingen alleen toe op gedeelten van de straat die daarvoor geschikt zijn. Bijvoorbeeld parkeervakken of rabatstroken. Op rijbanen wordt verharding met minimale kieren toegepast.

5.3.2.3 Focus op veilige infrastructuur

5.3.2.3.1 Inleiding

De mate van verkeers(on)veiligheid hangt voor een groot deel samen met de inrichting van wegen. Het ontwerpprincipes Duurzaam Veilig geeft handvaten voor een veilig wegennetwerk. Door wegen in te richten aan de hand van dit principe kan de inrichting van de weg het correcte en gewenste gedrag van weggebruikers afdwingen. Door verkeerskundig kenniscentrum CROW zijn deze handvaten vertaald naar landelijke ontwerprichtlijnen. Een weg die niet volgens de richtlijnen is ingericht, is per definitie in een zekere mate risicovol.

5.3.2.3.2 Wegencategorisering

Stroomweg, Gebiedsontsluitingsweg, Gebiedsontsluitingsweg 30km/u

Volgens het principe Duurzaam Veilig is elke weg gecategoriseerd als erftoegangsweg, gebiedsontsluitingsweg of stroomweg. In de Omgevingsvisie is de uiteindelijke gewenste situatie qua categorisering vastgelegd. Echter, de mobiliteitstransitie is nog niet voltooid. Sterker nog: we staan slechts aan het begin. Dat maakt het onmogelijk om nu al wegen in te richten overeenkomstig de streefwegencategorisering die in de Omgevingsvisie staat. We creëren daarom in dit omgevingsprogramma een tussenfase. Hierbij hanteren wij de volgende uitgangspunten:

- Elke weg heeft een duidelijke en passende wegcategorie. En is ook overeenkomstig de Duurzaam Veilig-richtlijnen voor die categorie ingericht.
- De wegcategorieën in Harderwijk moeten goed aansluiten op de wegcategorieën in onze buurgemeenten.
- Wegen die nu als volwaardige gebiedsontsluitingsweg zijn ingericht, blijven dat voorlopig ook. We waarderen geen wegen af die nu goed ingericht zijn, tenzij dat er bijkomende redenen zijn.
- Grijsse wegen (zie paragraaf 5.3.2.3.3 'grijze wegen' voor toelichting) passen we wel aan. Dat kan infrastructureel of door het snelheidsregime te wijzigen.
- De in de Omgevingsvisie genoemde 'rondweg' wordt ingericht als weg waar binnen de bebouwde kom 70 km/h en buiten de bebouwde kom 80 km/h gereden mag worden.
- Wegen die al als woonerf zijn ingericht, duiden we actief zo aan.

5.3.2.3.3 Grijze wegen

Grijze weg

Grijze wegen zijn wegen waar het voor de weggebruiker onduidelijk is wat de functie van de weg is, of waar de inrichting niet goed is afgestemd op de wegfunctie. Deze onduidelijkheid leidt (vaak onbewust) tot verkeersonveilig gedrag. Ook houdt dit automatisch in dat Duurzaam Veilig op de betreffende weg niet goed is doorgevoerd. Vanuit de principes van Duurzaam Veilig is een eenduidige, herkenbare en onderscheidende inrichting nodig. Daarom richten we grijze wegen opnieuw in.

5.3.2.3.4 Vlotte doorstroming en goede bereikbaarheid

Knelpunt verkeersafwikkeling

Op verschillende locaties in Harderwijk hebben gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen onvoldoende capaciteit om het verkeersaanbod af te wikkelen. Om ervoor te zorgen dat Harderwijk (ook

per auto) vlot en veilig bereikbaar blijft, pakken we deze knelpunten aan. Zo gaan we sluipverkeer, onveilige situaties en risicovol verkeersgedrag tegen.

De komende jaren groeit de gemeente Harderwijk met duizenden inwoners. En vinden er allerlei ontwikkelingen in de regio plaats. Dit zijn zowel woningbouwontwikkelingen als bijvoorbeeld de opening van Lelystad Airport en nieuwe kazernes. Dit heeft impact op het nu al volle wegennet. Inbreiding en uitbreiding is alleen mogelijk als de wegenstructuur wordt aangepast. Voorafgaand aan de ontwikkeling van nieuwe wijken en buurten wordt onderzocht welke aanpassingen aan de wegenstructuur nodig zijn om een vlotte en veilige verkeersafwikkeling te kunnen bewerkstelligen. Hierbij wordt breder gekeken dan alleen naar auto-ontsluiting. Het extra inzetten op goede bereikbaarheid te voet, per fiets of met het openbaar vervoer, of het inzetten van innovatieve mobiliteitsconcepten, kan hierbij ook onderdeel van de oplossing zijn.

5.3.2.3.5 Openbare verlichting

Het belangrijkste doel van openbare verlichting is een bijdrage te leveren aan de veiligheid op straat. Dit kan zowel verkeersveiligheid als sociale veiligheid zijn. Ook kan openbare verlichting worden ingezet als sfeerverlichting of gebruiksverlichting. Voor de invulling van de beleidsruimte hanteren we, naast de richtlijnen van verkeerskundig kennisplatform CROW, de NEN-normen.

Op basis van de genoemde normen en richtlijnen is een vertaling te maken naar de Harderwijkse situatie. In de praktijk betekent dit het volgende:

- Binnen de bebouwde kom zijn alle wegen en fietspaden verlicht. Het verlichtingsniveau sluit aan bij de geldende NEN-norm. Fietspaden worden zo mogelijk verlicht vanaf de weg, niet met zelfstandige verlichting.
- Wegen binnen de bebouwde kom waar alleen auto's rijden en waar de rijtaak niet complex is, zijn maatwerklocaties waar verlichting minder kan. Een voorbeeld van dit soort wegen zijn de Groene Zoomweg en delen van de Westermeeuweg. Kruispunten blijven goed verlicht, tussenliggende wegvakken worden minder of niet verlicht.
- Op parkeerplaatsen die 's nachts niet regulier gebruikt worden schakelen we de verlichting 's nachts uit. Bijvoorbeeld bij sportterreinen en bij parkeerterreinen zoals aan de Boekhorstlaan. De schakeltijden stemmen we af op het gebruik ter plaatse.
- Voetpaden die onderdeel zijn van het Hoofdwandelroutenetwerk zijn verlicht volgens de NEN-norm. Overige voetpaden binnen de bebouwde kom verlichten we niet zelfstandig.
- Parken, speelplekken en hondenvelden verlichten we niet. Is er een sportveld aanwezig dat ook 's avonds wordt gebruikt? Dan verlichten we die wel, maar gaat de verlichting 's nachts uit. De schakeltijden stemmen we af op het gebruik ter plaatse. Deze verlichting is gebruiksverlichting en voldoet niet aan de NEN-normen. We bekijken per locatie hoeveel verlichting er nodig is.
- Buiten de bebouwde kom plaatsen we in principe geen verlichting. Om het wegverloop zichtbaar te maken, brengen we markeringen, reflectoren en oriëntatieverlichting aan op plaatsen waar dat nodig is. Uitzonderingen zijn woongebieden zoals Sonnevanc en Duinen en routes waar meer dan 100 fietsers per (spits)uur fietsen. Daar verlichten we volgens de NEN-norm.
- De sociale veiligheid kan aanleiding geven om aanvullende verlichting te plaatsen.

5.3.2.3.6 Gladheid

Gladheidsbestrijding heeft prioriteit op de wegen waar het meeste verkeer rijdt. Dat zijn de stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen. Om de kwaliteit van het Harderwijker fietsnetwerk zoveel mogelijk te waarborgen is gladheidsbestrijding op de fietsroutes ook prioritair. Ten slotte is de functionaliteit van busroutes van belang. Zo blijft de gemeente ook veilig en vlot bereikbaar per openbaar vervoer.

Globaal zijn alle wegen en paden aan de hand van bovenstaande onder te verdelen in drie categorieën:

1. Primaire wegen: gebiedsontsluitingswegen, fietsroutes, busroutes.

2. Secundaire wegen: winkelgebieden, schoolomgevingen, maatschappelijke voorzieningen, marktpleinen.

3. Overige wegen.

Als er sprake is van gladheid wordt gladheidsbestrijding opgestart voor wegen met prioriteit 1 en daarna prioriteit 2. Deze wegen zijn onderdeel van een prioritaire route die elk jaar opnieuw wordt vastgesteld. Als er meer dan drie dagen sprake is van gladheid door sneeuw, wordt de sneeuw weggeschoven op wegen met prioriteit 3. Hiermee wordt gestart zodra de prioritaire route is afgerond. Op deze zogenoemde B-route wordt alleen geschoven, met de zwaailichten aan. Er wordt geen dooimiddel gebruikt.

5.3.3 Focus op veilig gedrag

Een groot deel van de ongevallen heeft een relatie met gedrag. Gedragingen die bijzonder risicovol zijn, zijn bijvoorbeeld afleiding, snelheid, rijden onder invloed en rijden zonder goede verlichting. Ook onervaren en kwetsbare verkeersdeelnemers vragen om aandacht.

Om hierop in te spelen werken we samen met verschillende partners. Bijvoorbeeld met de ANWB, Veilig Verkeer Nederland en de Fietsersbond. Dit doen we zo mogelijk in provinciaal of regioverband. De doelgroepen en/of specifieke locaties waar we ons op richten kunnen periodiek verschillen. Landelijke of regionale analyses en ons driejaarlijkse verkeersveiligheidsonderzoek geven hier richting aan.

Naast het voeren van campagnes treffen we locatiespecifieke maatregelen aan de infrastructuur. Deze maatregelen leiden ertoe dat weggebruikers hun gedrag aanpassen. Locatiespecifieke maatregelen zijn bijvoorbeeld het accentueren van gelijkwaardige kruispunten en het weghalen van verkeersborden die niet wettelijk noodzakelijk zijn.

B

De volgende sectie wordt op de aangegeven wijze gewijzigd:

5 Mobiliteit en infrastructuur

[Gereserveerd]
[Vervallen]

C

Na sectie 8.2.3 wordt een sectie ingevoegd, luidende:

8.2.4 Mobiliteit en infrastructuur

STOMP

Pa- ra- graf	Waarom	Wat	Waarmee	Waar	Wanneer
5.2.2 STOMP - Stappen (S)					
523	Stappen is prioritair, daarom elke straat een stoep	We leggen trottoirs aan op plekken binnen de bebouwde kom waar een trottoir ontbreekt. Op het hoofdwandelnetwerk gaat het om: <ul style="list-style-type: none"> • Waterplaspad (80 m) • Voorste Wei (25 m) • Boomkamp (250 m) • Zuidwalstraat (325 m) 	Waterplaspad: krediet à € 36.000 via kadernota-aanvraag Voorste Wei: krediet à € 12.000 via kadernota-aanvraag Boomkamp: krediet à € 115.000 via kadernota-aanvraag Zuidwalstraat: krediet à € 400.000 binnen beschik-	Aanleg voetpad	Waterplaspad: 2029 Voorste Wei: 2029 Boomkamp: 2030 Zuidwalstraat: 2027 Straten die geen hoofdwandelroute zijn:

Para- graf	Waarom	Wat	Waarmee	Waar	Wanneer
			bare middelen, waarvan 50% GREX Waterfront en 50% subsidie Straten die geen hoofdwandelroute zijn: kostenneutraal (werk-met-werk)		doorlopend (werk-met-werk)
	Stappen is prioritair, daarom een aaneengesloten wandelnetwerk	We inventariseren waar wandelroutes niet goed op elkaar aansluiten.	Kostenneutraal	Gemeentebreed	2026
	Stappen is prioritair, daarom moeten voetgangersoversteekplaatsen voldoen aan inrichtingseisen	<p>We verbeteren het zicht door twee parkeervakken op te heffen bij het volgende kruispunt: Bloemendreef (Biezenpad)</p> <p>We heffen de zebrapaden op bij de volgende kruispunten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De Wittenhagen (Evertsenlaan) • Luttekepoortstraat (Friese gracht) • Tonselredreef (Trompetdreef) • Vondellaan (Vondelpark) <p>We passen de zebrastrepen aan, zodat ze de juiste lengte hebben bij de volgende kruispunten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Drielandendreef (Drielandenpad) • Drielandendreef (Ragtime-dreef) • Krommekamp (Frankenspad) • Rotonde Deventerweg / Nasaulaan • Rotonde Hoofdweg / Vondellaan • Rotonde Verkeersweg / Alberdingk Thijmlaan • Rotonde Westeinde / Stadswei • Rotonde Zuiderzeestraatweg / Molenweg • Stadswei (Drielandenpad) • Tesselschadelaan (Vondelpad) • Westermeeuweg (Weiburglaan) <p>We realiseren zebrapad(en) bij de volgende kruispunten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rotonde Zuiderzeestraatweg / Molenweg • Krommekamp (Zuiderzeestraatweg) • Operadreef (Klassiekpad) • Van Speyklaan (Van Speykpad) • Vondellaan (Vlasakkerpad) <p>We realiseren een middengeleider bij het kruispunt: Langekamp (Boomkamp)</p> <p>We plaatsen verkeerslichten bij het kruispunt: Horsterhout (Spitsbergerpad)</p>	<p>Aanpak bestaande zebrapaden: budget à € 51.000 via kadernota-aanvraag</p> <p>Realisatie ontbrekende zebrapaden: budget à € 140.000 via kadernota-aanvraag</p> <p>Realisatie VRI: € krediet à 90.000 incidenteel + € 2.300 structureel via kadernota-aanvraag</p> <p>Verwijderen zebrapaden: kostenneutraal (werk-met-werk)</p>	Maatregel oversteekplaats	2027 - 2029
525	Stappen is prioritair, daarom moet het wandelnetwerk voldoen aan de gestelde	We bekijken samen met de Werkgroep Toegankelijkheid welke verbeteringen er nodig en wenselijk zijn. Deze pakken we ad hoc op.	Jaarlijks budget à € 50.000, t/m 2027 binnen beschikbare middelen (budget toegankelijk)	Gemeentebreed	Doorlopend

Para- graf	Waarom	Wat	Waarmee	Waar	Wanneer
	toegankelijkheidseisen		heid), vanaf 2028 kadernota-aanvraag		
5.2.3 STOMP – Trappen (T)					
523	Trappen is prioritair, daarom meer mensen op de fiets	We voeren elke drie jaar verkeerstellingen uit.	Budget à € 30.000 via kadernota-aanvraag	Gemeentebreed	2027, daarna elke drie jaar herhaald
5.2.4 STOMP – Openbaar vervoer (O)					
522	Goed OV is belangrijk, daarom frequentieverhoging spoor en realisatie intercity-stop	We realiseren (samen met onze partners) een extra spoor. We maken frequentieverhoging en intercitystop mogelijk.	Krediet à € 145 mln, waarvan 132,5 mln subsidie binnen beschikbare middelen (bestemmingsreserve en subsidies keervoorziening)	Spoorweg	2031
523	Goed OV is belangrijk, daarom aantrekkelijker maken van bushaltes	We vervangen deabri's bij bushaltes.	Vervanging: kostenneutraal Flankerende maatregelen: budget à € 15.000 via kadernota-aanvraag	Bushalte	2031
		We voorzien alle bushaltes van een zitgelegenheid en een afvalbak. Op strategische plekken komen extra fietsparkeerplaatsen.	Budget à € 50.000, waarvan 50% via kadernota-aanvraag en 50% via subsidie	Bushalte, Toekomstige bushalte	2027
		We plaatsen digitale informatieschermen die actuele reisinformatie tonen (DRIS-displays).	Krediet à € 147.000, waarvan € 31.000 beschikbaar (budget verbeteren ov) en € 116.000 via kadernota-aanvraag	Bushalte, Toekomstige bushalte	2027
522	Goed OV is belangrijk, daarom verbeteren bereikbaarheid per bus	We realiseren een busverbinding en bushaltes in Waterfront.	Gefinancierd door provincie	Waterfront	2029
		We realiseren een busverbinding en bushaltes in Harderweide	Gefinancierd door provincie	Harderweide	2028
		We bekijken hoe lijn 206 (Harderwijk – Apeldoorn) sneller, aantrekkelijker en meer concurrerend kan zijn.	Kostenneutraal	Lijn 206	2029
		We bekijken hoe lijn 216 (Harderwijk – Zeewolde – Almere) sneller, aantrekkelijker en meer concurrerend kan zijn.	Kostenneutraal	Lijn 216	2029
		We onderzoeken waar het toevoegen van openbaar vervoer potentie heeft. Bijvoorbeeld van en naar de transfèria.	Budget à € 25.000 via kadernota-aanvraag	Gemeentebreed	2028
	Goed OV is belangrijk, daarom verhogen busfrequentie	We bekijken hoe de frequentie op SnelRRReislijnen op maandag t/m zaterdag kan worden verhoogd naar 2x per uur.	Kostenneutraal	Lijn 206, 207 en 216	2029
		We bekijken hoe de frequentie op lijn 207 (Harderwijk-Lelystad) in de spits kan worden verhoogd naar 4x per uur.	Kostenneutraal	Lijn 207	2027
523	Goed OV is belangrijk, daarom (financieel) toegankelijker maken voor minima	We faciliteren (bijna) gratis OV voor nader te bepalen minimagroepen.	Kostenneutraal	Gemeentebreed	2029
524	Goed OV is belangrijk, daarom verbeteren verbinding Har-	We onderzoeken of het realiseren van een vaste oeververbinding tussen Horst en Zeewolde haalbaar is	Gefinancierd vanuit Regioarrangement	Veerpont Horst-Zeewolde	2029

Pa- ra- graf	Waarom	Wat	Waarmee	Waar	Wanneer
	derwijk (Horst) - Zeewolde	en wat er voor nodig is om deze te realiseren. We onderzoeken of het potentie heeft om de vaartijden van de veerpont te verruimen.	Kostenneutraal	Veerpont Horst-Zeewolde	2026
5.2.5 STOMP – Duurzame mobiliteit (M)					
-	-	-	-	-	-
5.2.6 STOMP – Privéauto (P)					
522	Verhogen verkeersveiligheid door woonerven juridisch te borgen	We duiden straten die al als woonerf zijn ingericht formeel aan als erf.	Budget à € 5.000 via kadernota-aanvraag	Gemeentebreed	2027
523	Verhogen verkeersveiligheid door schoolomgevingen herkenbaar in te richten	We richten schoolzones in conform de landelijke richtlijnen.	Krediet à € 50.000 via kadernota-aanvraag	Schoolzones	2027
		We ontsluiten wegkenmerken, zoals schoolzones, digitaal.	Kostenneutraal	Gemeentebreed	2027
		We bekijken hoe we autovrije zones kunnen inrichten bij schoolingangen voor fietsers en voetgangers.	Kostenneutraal	Schoolzones	2028
533	Verhogen verkeersveiligheid door onveilig rijgedrag tegen te gaan	We zetten gedragscampagnes in om veilig gedrag te stimuleren.	Bekostiging door regio en provincie	Gemeentebreed	Doorlopend
-	-	-	-	-	-

Duurzaam Veilig

Pa- ra- graf	Waarom	Wat	Waarmee	Waar	Wanneer
5.3 Duurzaam Veilig					
521	Verkeersveiligheidsrisico's inzichtelijker maken	We monitoren de staat van verkeersveiligheid driejaarlijks	Budget à € 25.000, eens per drie jaar, via kadernota-aanvraag	Gemeentebreed	2029, daarna elke drie jaar herhaald
	Aantal verkeersslachtoffers tot een minimum beperken	We stellen een actieplan met maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren op en voeren die uit.	Kleinschalige maatregelen: jaarlijks budget à € 200.000 via kadernota-aanvraag Grootschalige maatregelen: planvoorbereiding; jaarlijks budget à 15.000 via kadernota-aanvraag/ uitvoering: PM	Gemeentebreed	Doorlopend
523	Verhogen verkeersveiligheid en bevorderen van fietsen door fietsinfrastructuur aantrekkelijker en veiliger te maken	We verbreden fietspaden die te smal zijn.	Planvoorbereiding: jaarlijks budget à € 15.000 tot 2034 via kadernota-aanvraag Uitvoering reguliere fietspaden: krediet à € 2,72 mln via kadernota-aanvraag (waarvan € 335.000 subsidie (onder voorbehoud)) Uitvoering bosfietspaden: PM	Te verbreden fietspad	Planvoorbereiding: jaarlijks vanaf 2027 Uitvoering: 2035 gereed
		We verbreden fietsoversteken die te smal zijn.		Te verruimen opstelruimte	
524	Meer mensen op de fiets door aantrekkelijke fietsroutes	We realiseren ontbrekende fietsverbindingen	Graaf Ottolaan – De Sypel: kostenneutraal (onderdeel van project keervoorziening)	Ontbrekende fietsschakels	2027-2033

Para-graf	Waarom	Wat	Waarmee	Waar	Wanneer
			Westermeenweg – Westeinde: zie punt 5.3.2.3.4 Stadswei beide locaties: PM Horst – Zeewolde: zie punt 5.2.4.4.1		
523	Verhogen verkeersveiligheid door het verbeteren van de weginrichting	We vormen grijze wegen om tot volwaardige erftoegangswegen of gebiedsontsluitingswegen.	Planvoorbereiding: jaarlijks budget à 15.000 tot 2034 via kadernota-aanvraag Uitvoering: PM	Grijze weg	Planvoorbereiding: jaarlijks vanaf 2027 Uitvoering: 2035 gereed
524	Verbeteren doorstroming op ontsluitingswegen	We verbeteren de verkeersdoorstroming op de Groene Zoomweg door twee turborotondes te realiseren	€ 1.600.000 binnen beschikbare middelen (krediet ombouw rotondes Groene Zoomweg)	Knelpunt verkeersafwikkeling	2027
		We verbeteren de verkeersdoorstroming op de rotonde Westermeenweg / Westeinde door de bestaande rotonde aan te passen.	Planvoorbereiding: budget à € 15.000 via kadernota-aanvraag Realisatie: krediet à € 900.000 via kadernota-aanvraag, waarvan € 400.000 subsidie (onder voorbehoud)		2028
		We verbeteren de verkeersdoorstroming op de rotonde Verkeersweg / Hoofdweg / Selhorstweg door een turborotonde te realiseren.	Krediet à € 1.100.000 via kadernota-aanvraag, waarvan € 400.000 subsidie (onder voorbehoud)		2030
		We verbeteren de verkeersdoorstroming op de kruising Hoofdweg / Van Maerlantlaan door een rotonde te realiseren.	Planvoorbereiding: budget à € 15.000 via kadernota-aanvraag Realisatie: krediet à € 700.000 via kadernota-aanvraag, waarvan 80% subsidie (onder voorbehoud)		2027
		We verbeteren de verkeersdoorstroming op de Knardijk-West door de rijstrookindeling aan te passen.	Planvoorbereiding: budget à € 15.000 Realisatie: PM		2028
525	Verhogen verkeersveiligheid door openbare verlichting in overeenstemming te brengen met het beleid	We inventariseren op welke plekken openbare verlichting bijgeplaatst moet worden of weggehaald kan worden	Kostenneutraal	Gemeentebreed	2026
533	Verhogen verkeersveiligheid door voorrangsgedrag op kruisingen te beïnvloeden	We accentueren gelijkwaardige kruisingen door kruisingsvlakken te kleuren	Kostenneutraal (werk-met-werk)	Gemeentebreed	Doorlopend
	Verhogen verkeersveiligheid door afleiding in het verkeer te voorkomen	We verwijderen verkeersborden die juridisch niet nodig zijn.	Kostenneutraal	Gemeentebreed	2026
	Verhogen verkeersveiligheid door onveilig rijgedrag tegen te gaan	We zetten gedragscampagnes in om veilig gedrag te stimuleren.	Bekostiging door regio en provincie	Gemeentebreed	Doorlopend
-					

D

De volgende sectie wordt op de aangegeven wijze gewijzigd:

8.2.4 Mobiliteit en infrastructuur

[Gereserveerd]
[Vervallen]

E

Na het lichaam wordt een bijlage ingevoegd, luidende:

Bijlage I Overzicht Informatieobjecten

<u>Aanleg voetpad</u>	<u>/join/id/regdata/gm0243/2026/e403bf25d9bf4205843ffa26d9c4019a/nld@2026-07-03;10373233</u>
<u>Autovrije binnenstad</u>	<u>/join/id/regdata/gm0243/2026/236b81f18d804ae9ba8297114db117b1/nld@2026-07-03;10373233</u>
<u>Buiten de bebouwde kom</u>	<u>/join/id/regdata/gm0243/2026/cab11b11a4194a3a9f1e49d14c1657c1/nld@2026-07-03;10373233</u>
<u>Bushalte</u>	<u>/join/id/regdata/gm0243/2026/82637068bf1e471b8463d74e6a27142d/nld@2026-07-03;10373233</u>
<u>Busroute</u>	<u>/join/id/regdata/gm0243/2026/d11cae2e2f9941698702233ec4255a78/nld@2026-07-03;10373233</u>
<u>Gebiedsontsluitingsweg</u>	<u>/join/id/regdata/gm0243/2026/0aa7464e196248008cc77e0621db1f41/nld@2026-07-03;10373233</u>
<u>Gebiedsontsluitingsweg 30km/u</u>	<u>/join/id/regdata/gm0243/2026/73aa8b3020c445e5ac89393b2d8d6000/nld@2026-07-03;10373233</u>
<u>Grijze weg</u>	<u>/join/id/regdata/gm0243/2026/44a47bbc14714038872fb8a9c154a33b/nld@2026-07-03;10373233</u>
<u>Hoofdwandelroutenetwerk</u>	<u>/join/id/regdata/gm0243/2026/a900f162d1dd47d1a6ebfed38fd99d34/nld@2026-07-03;10373233</u>
<u>Indicatie fiets- en wandelpadenstructuur</u>	<u>/join/id/regdata/gm0243/2026/dc62f45a2e564f2aa9740226e493f341/nld@2026-07-03;10373233</u>
<u>Knelpunt verkeersafwikkeling</u>	<u>/join/id/regdata/gm0243/2026/74121073ffdf4e77ba2d0aa5e48081a5/nld@2026-07-03;10373233</u>
<u>Maatregel oversteekplaats</u>	<u>/join/id/regdata/gm0243/2026/96ceae15d234482a9e1b1f930f5b3830/nld@2026-07-03;10373233</u>
<u>Ontbrekende fietsschakels</u>	<u>/join/id/regdata/gm0243/2026/216858fc7e6445cc82bd16e2a3e6b647/nld@2026-07-03;10373233</u>
<u>Schoolzones</u>	<u>/join/id/regdata/gm0243/2026/f02d7a2435e944a7bef4d3860d4cc-cde/nld@2026-07-03;10373233</u>
<u>Spoorweg</u>	<u>/join/id/regdata/gm0243/2026/0ce5447b29be43e8960d021a12653902/nld@2026-07-03;10373233</u>
<u>Stroomweg</u>	<u>/join/id/regdata/gm0243/2026/e5fd3c42f1a24fe7b9e903b33db3790c/nld@2026-07-03;10373233</u>

<u><i>Te verbreden fietspad</i></u>	<u>/join/id/regdata/gm0243/2026/8a0d301cf6234f6f838996dd42d1b3c0/nld@2026-07-03;10373233</u>
<u><i>Te verruimen opstelruimte</i></u>	<u>/join/id/regdata/gm0243/2026/632e0cb297bb40de8d84c169f1870f13/nld@2026-07-03;10373233</u>
<u><i>Toekomstige bushalte</i></u>	<u>/join/id/regdata/gm0243/2026/fb-cd9bd4a4bc4b18a1a8bcf0564a9d85/nld@2026-07-03;10373233</u>
<u><i>Toekomstige busroute</i></u>	<u>/join/id/regdata/gm0243/2026/6ec941a5998745e098a80df4499be0ec/nld@2026-07-03;10373233</u>
<u><i>Toekomstige hoofdwandelroutenetwerk</i></u>	<u>/join/id/regdata/gm0243/2026/3ee24d7d154e49bd8b44af8033ea2c7a/nld@2026-07-03;10373233</u>

F

Bijlage II wordt op de aangegeven wijze gewijzigd:

Bijlage II Overzicht Documentenbijlagen

<i>Overzicht Documentenbijlagen</i>	/join/id/regdata/gm0243/2026/aad5983d00f74f398ed7b092c3e68754/nld@2026-02-17;16314782
-------------------------------------	---

<i>Achtergronddocument onderdeel mobiliteit en infrastructuur</i>	/join/id/regdata/gm0243/2026/7e6fdc08a09e46e7a425bb1df1061248/nld@2026-07-03;10373233
---	---

I Overzicht Documentenbijlagen

Verantwoording participatie en inspraak / [joindownload/02432026b31aa8706843ee45478d031eand@202607031037323](#)

Motivering

1 Aanleiding

De omgevingsvisie omvat de hoofdlijnen van het gemeentelijk beleid. Voor mobiliteit en infrastructuur richt dit beleid zich op het verbeteren van de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid. In het omgevingsprogramma bouw en infrastructuur, onderdeel mobiliteit en infrastructuur (verder: onderdeel mobiliteit en infrastructuur) is dit verder uitgewerkt en gedetailleerd en zijn de maatregelen beschreven die nodig zijn om hier uitvoering aan te geven.

De twee overkoepelende verkeerskundige principes vanuit de omgevingsvisie zijn het STOMP-principe en het principe Duurzaam Veilig. Deze zijn leidend in alle deelontwerpen van de Harderwijkse mobiliteit. Het STOMP-principe is vooral een manier van denken en prioriteren. Duurzaam Veilig is een ontwerpprincipe. Deze beide principes zijn een soort tandem: ze zijn nauw aan elkaar verbonden.

2 Participatie

Het omgevingsprogramma bouw en infrastructuur is een vrijwillig programma volgens de Omgevingswet. Op grond van artikel 10.8 van het Omgevingsbesluit is participatie hierbij verplicht. Participatie over het onderdeel mobiliteit en infrastructuur heeft op verschillende manieren plaatsgevonden die hierna kort worden toegelicht.

- **Inclusienetwerk**

Het Inclusienetwerk bestaat uit een betrokken groep mensen die ervaring hebben met een (familielid met een) beperking, met bestaansonzekerheid, een andere achtergrond. Aan hen is gevraagd om vanuit hun ervaringen in de praktijk aan te geven of er vanuit van toegankelijkheid nog wensen, aanvullingen en/of wijzigingen nodig zijn op de huidige situatie. Uitgangspunt hierbij was de inhoud van het Handboek Toegankelijkheid. Dit handboek is met het vaststellen van de Omgevingsvisie Harderwijk 2040 ingetrokken en is de inhoud opgenomen in het onderdeel mobiliteit en infrastructuur. Daarbij is deze inhoud op onderdelen verbeterd of bijgesteld aan de hand van de input van het Inclusienetwerk.

- **Verkeersplatform**

Het Verkeersplatform is een groep specialisten die de gemeente gevraagd en ongevraagd advies geeft over allerlei verkeerssituaties. Lid van het Verkeersplatform zijn lokale vertegenwoordigers van Veilig Verkeer Nederland, Fietsersbond, brandweer, politie en rijjschoolhouders.

Aan het Verkeersplatform is gevraagd om input te geven voor het onderdeel mobiliteit en infrastructuur vanuit de verschillende disciplines. Zo is aandacht gevraagd voor de toename van lichte elektrische voertuigen, prioriteit op veiligheid voor voetgangers en fietsers, de bereikbaarheid voor hulpdiensten en de betaalbaarheid van openbaar vervoer en deelmobiliteit. In het onderdeel mobiliteit is aan al deze aandachtspunten aandacht besteed onder andere in aansluiting op het STOMP-principe, de inrichting van de voet- en fietspaden, de ontwerprichtlijnen en '(bijna) gratis met het openbaar vervoer'.

- **Buurgemeenten**

De buurgemeenten Ermelo, Zeewolde en Nunspeet zijn gevraagd wat zij belangrijk vinden als het gaat om mobiliteit en infrastructuur. Opgehaald is onder meer de wens voor betere en goed aansluitende fietsverbindingen met Ermelo, extra en goed gefaciliteerde verbindingen van openbaar vervoer met alle buurgemeenten, een efficiënte verbinding met Zeewolde voor alle modaliteiten, het tegengaan van sluipverkeer via Hierden het Hulshorst en de wens voor de doorfietsroute.

In het onderdeel mobiliteit en infrastructuur krijgt alles dat is aangedragen door de buurgemeenten aandacht of leidt tot nader onderzoek of een concrete maatregel.

- **Online Stadsgesprek**

Voor inwoners en andere belanghebbenden is een enquête uitgezet via het Online Stadsgesprek. Via deze enquête is met name gevraagd naar de beleving van verkeersveiligheid op voetpaden, fietspaden en wegen. Ook zijn vragen gesteld over gebruik en behoefte van het openbaar vervoer.

Vanuit de respondenten wordt onder meer de veiligheid van voetgangers en fietsers als aandachtspunt meegegeven net als de routes naar de scholen, de overzichtelijkheid en de inrichting van wegen. Ook worden er verbeteringen gezien voor de bereikbaarheid per lijnbus, is er behoefte aanabri's en digitale reisinformatie. De resultaten van de enquête zijn gebruikt om mede richting te geven aan de onderdelen van het onderdeel mobiliteit en infrastructuur.

Een volledige verantwoording van de participatie is in de bijlagen opgenomen onder Verantwoording participatie en inspraak.

3 Inspraak

Het college van burgemeester en wethouders heeft op 30 juni 2026 besloten het ontwerp omgevingsprogramma bouw en infrastructuur, onderdeel mobiliteit en infrastructuur vrij te geven voor inspraak.

In lijn met de Inspraakverordening Harderwijk 2007 wordt het ontwerp van het onderdeel mobiliteit en infrastructuur gedurende een periode van zes weken digitaal ter beschikking gesteld via het digitaal stelsel omgevingswet (DSO). Via de website 'Regels op de kaart' kan iedereen het onderdeel mobiliteit en infrastructuur bekijken.

Tijdens de periode van zes weken waarin het onderdeel mobiliteit en infrastructuur digitaal kan worden bekeken, wordt aan iedereen de gelegenheid geboden om een zienswijze in te dienen bij het college. De resultaten van de inspraak worden betrokken bij de besluitvorming over de vaststelling van het onderdeel mobiliteit en infrastructuur.

4 Monitoring en evaluatie

Monitoring en evaluatie zijn belangrijke elementen voor een continue verbetering van de leefomgeving. Jaarlijks wordt gerapporteerd. Daarin wordt de uitvoering van de maatregelen uit het onderdeel mobiliteit en infrastructuur gemonitord en geëvalueerd en wordt bekeken in welke mate de doelen en ambities uit de omgevingsvisie zijn behaald.

De rapportage wordt aangeboden bij de jaarrekening waarin ook voorstellen worden gedaan om maatregelen af te ronden, te verlengen of aan te passen. Dat kan aanpassing van het onderdeel mobiliteit en infrastructuur en zelfs in uitzonderlijke gevallen de omgevingsvisie betekenen. Dit is onderdeel van de beleidscyclus (zie paragraaf 6.5 van de omgevingsvisie).