



Verkeersveiligheidsplan

Uitvoeringsprogramma 2021 - 2025

gemeente harderwijk

Verkeersveiligheidsplan

Uitvoeringsprogramma 2021 – 2025

Versie 2.2

12 november 2020

gemeente harderwijk

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4
1.1 Aanleiding 4
1.2 Actuele ontwikkelingen 4
1.3 Input 4
1.4 Leeswijzer 5
2 Terugblik uitvoeringsprogramma 2016-2020 6
2.1 99 van de 106 locaties behandeld 6
2.2 Nog lopende projecten 6
3 Cijfers en trends 8
3.1 Effecten 8
3.2 Conclusie 11
4 Input uitvoeringsprogramma 2021-2025 12
4.1 Ongevalscijfers 12
4.2 Risicoanalyse 13
4.3 Resultaat van risicogestuurd werken 13
4.4 Niet-opgenomen locaties 13
5 Implementatie uitvoeringsprogramma 2021-2025 14
5.1 Opbouw programma 14
5.2 Continuïteit Verkeersveiligheidsplan 2016 14
5.3 Bijzondere infrastructurele (technische) maatregelen 14
5.4 Financieel 15
Bijlage – Lijst van aandachtlocaties 2021-2025 16
Prioriteit 1: Locaties die resteren uit het uitvoeringsprogramma 2016-2020 16
Prioriteit 2: Locaties die geselecteerd zijn op basis van letselongevallenregistratie 17
Prioriteit 3: Locaties die geselecteerd zijn op basis van UMS-ongevallenregistratie (ongevallen met uitsluitend materiële schade), inrichtingsschade of waar de weg onvoldoende conform ontwerpprincipe Duurzaam Veilig is ingericht 18
Prioriteit 4: Locaties die geselecteerd zijn op basis van snelheidsregistratie 19
Prioriteit 5: Locaties die geselecteerd zijn op basis van subjectieve onveiligheid 20

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Gemeente Harderwijk is al jaren actief bezig om de verkeersveiligheid binnen de gemeentegrenzen te verbeteren. In 2010 is een integraal beleidsplan opgesteld op het gebied van verkeer en vervoer: het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP). In 2016 is het beleidsonderdeel 'verkeersveiligheid' verder uitgewerkt in het Verkeersveiligheidsplan. Onderdeel van het Verkeersveiligheidsplan is een lijst van aandachtlocaties, welke fungeert als uitvoeringsprogramma.

In de periode 2016-2020 is een impuls gegeven aan de aanpak van de verkeersveiligheid. Dit is gebeurd op basis van het GVVP, het Verkeersveiligheidsplan en het bijbehorende uitvoeringsprogramma. Het uitvoeringsprogramma 2016-2020 is nu grotendeels afgehandeld. Daarom is het goed terug te blikken op achterliggende jaren en een nieuw uitvoeringsprogramma op te stellen. In het nieuwe uitvoeringsprogramma worden concrete locaties genoemd die verkeerskundige aandacht nodig hebben. Deze nieuwe lijst van aandachtlocaties dient als input om de verkeersveiligheid in Harderwijk en Hierden in de periode 2021-2025 een nieuwe stimulans te geven.



Figuur 1 – Werkzaamheden aan De Wittenhagen ter herinrichting van de weg (mei 2020)

De opbouw, achtergrond en werkwijze van het Verkeersveiligheidsplan zijn nog actueel. Wel is in januari 2020 het Integraal Fietsbeleid vastgesteld. Het Verkeersveiligheidsplan heeft hier raakvlakken mee en sluit aan op het Integraal Fietsbeleid.

1.2 Actuele ontwikkelingen

Ook andere ontwikkelingen staan in de tussentijd niet stil. Zo is de achterliggende jaren landelijk gewerkt aan de uitrol van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV 2030). Het SPV 2030 levert een nieuwe werkwijze op gebied van verkeersveiligheid, waarbij vooral gericht wordt op het proactief aanpakken van risico's. In hoofdstuk 4 wordt hier uitgebreider bij stilgestaan.

Daarnaast spelen trends en ontwikkelingen op duurzaamheidsgebied een rol. Ontwikkelingen in de verkeerswereld gaan door. De afgelopen jaren is veel bereikt, onder andere qua duurzamer vervoer. Elektrische modaliteiten, waterstofauto's en (varianten op) het oer-Nederlandse fietsen zijn steeds meer in opkomst. Het is essentieel om de ontwikkelingen goed bij te houden en de verkeersinrichting hierop af te stemmen, zodat deze toekomstbestendig is en blijft. Dit geldt overigens algemeen, niet specifiek voor het uitvoeringsprogramma 2021-2025.

Harderwijk en Hierden groeien en bloeien. Waar 106 knelpunten uit het uitvoeringsprogramma 2016-2020 grotendeels zijn opgelost, ontstaan weer nieuwe aandachtlocaties. Ook de ontwikkeling van onder andere Waterfront, Harderweide en Hoge Varen leiden ertoe dat de nieuwe straten in deze wijken nu ook in het uitvoeringsprogramma naar voren komen.

1.3 Input

Het stellen van nieuwe concrete aandachtlocaties en het opstellen van dit uitvoeringsprogramma komt voor een groot deel voort uit snelheidsmetingen en ongevalscijfers. Daarnaast spelen partijen zoals Fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland, politie en rijschoolhouders een belangrijke rol bij het aandragen van locaties. Ook leveren zij (o.a. in de vorm van het *verkeersplatform*) een doorlopende bijdrage in het ontwerpproces van herinrichten van betreffende locaties. Daarnaast is ook dankbaar gebruik gemaakt van meldingen van bewoners.

1.4 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk, hoofdstuk 2, wordt teruggeblikt op het voorgaande uitvoeringsprogramma. Wat is de stand van zaken? Wat is achterliggende jaren bereikt?

Hoofdstuk 3 gaat in op de cijfers en trends die in de achterliggende jaren zijn gebleken. Hier wordt duidelijk wat de effecten van de verschillende maatregelen zijn op het gebied van verkeersveiligheid.

In hoofdstuk 4 wordt beschreven welke input wordt gebruikt voor het opstellen van het uitvoeringsprogramma 2021-2025. Centrale vraag hierbij is: wanneer komt een locatie in het nieuwe uitvoeringsprogramma terecht?

Vervolgens wordt in hoofdstuk 5 aandacht besteed aan de implementatie van het uitvoeringsprogramma 2021-2025. Welke aandachtlocaties komen als eerste aan bod?

In de bijlage is de lijst van aandachtlocaties opgenomen, waarmee het uitvoeringsprogramma 2021-2025 concreet wordt.

2 Terugblik uitvoeringsprogramma 2016-2020

Bij het uitvoeringsprogramma 2016-2020 hoorde een lijst van 106 aandachtlocaties. Een groot deel van deze lijst is inmiddels afgehandeld. Op enkele laatste locaties van dit uitvoeringsprogramma staan herinrichtingsprojecten ingepland of zijn vooronderzoeken gaande. Elke locatie vereist maatwerk en specifieke oplossingen. Toch zijn er gemene delers: de input van weggebruikers, omwonenden en verkeersplatform is onmisbaar.

2.1 99 van de 106 locaties behandeld

De achterliggende vier jaren zijn 99 aandachtlocaties goeddeels afgehandeld. Op enkele plaatsen moeten alleen de werkzaamheden nog uitgevoerd worden, de plannen liggen al klaar. Meest in het oog springend zijn de grote reconstructies van wegen en kruispunten. Daarnaast zijn er ook een flink aantal kleine infrastructurele aanpassingen uitgevoerd. Deze vallen weliswaar minder op, maar de (veiligheids)vruchten van deze aanpassingen worden zeker geplukt.

Het gebleken kernwoord bij het uitvoeringsprogramma 2016-2020 is ‘samen’. Vooral bij de grotere reconstructies is zorgvuldige samenwerking met belanghebbenden essentieel om samen tot een goed herinrichtingsontwerp te komen. Allereerst gaat het daarbij om de vraag waar in de oorspronkelijke wegsituatie het exacte knelpunt zit. Middels het voeren van gesprekken met betrokkenen wordt heel specifiek duidelijk hoe de weginrichting beter kan. Door in het wegherinrichtingsproces mede op die specifieke zaken te focussen, ontstaat een duidelijk effect op verkeersveiligheidsgebied.

Het ene project is de andere niet. Toch zijn er verschillende noemenswaardige projectvormen geweest. Meest in het oog springend is het project Melis Stokelaan. Een werkgroep was onderdeel van de interne gemeentelijke projectgroep. Deze werkgroep bestond uit zes bewoners en een aantal leden van het wijkplatform Stadsdennen. Op deze manier werden de wijkbewoners direct betrokken bij de gemeentelijke processen en afwegingen die komen kijken bij een dergelijke herinrichting. Anderzijds ontstond zo een aanspreekpunt in de buurt voor andere buurtbewoners. Het resultaat van deze samenwerking is een nieuwe en verkeersveilige Melis Stokelaan, waar bewoners met extra trots (en een speciaal gevoel van verkeersveiligheid) aan wonen.

Bij andere projecten (o.a. Vondellaan, De Wittenhagen, Krommekamp, Belcantodreef) is ook gewerkt met bewonerswerkgroepen. Hier maakte de werkgroep geen deel uit van het interne proces, maar werden zij tussentijds wel steeds betrokken bij te nemen stappen. Ook is gewerkt met enquêtes (o.a. aan de Alberdingk Thijmlaan), video-/droneregistratie (Vondellaan, N302) en zijn er routeonderzoeken uitgevoerd (Hierden-De Enk, Belcantodreef).

2.2 Nog lopende projecten

Nog 7 aandachtlocaties uit het uitvoeringsprogramma 2016-2020 wachten op aanpak. Verschillende hiervan worden gecombineerd met gepande herinrichting of met sloop en nieuwbouw van bebouwing in het omliggende gebied. Voor enkele andere projecten is onderzoek inmiddels opgestart, maar is nog geen concrete oplossingsrichting gereed. Dit geldt onder andere voor de rotonde Scheepssingel / Havenkade / Vogelstraat, fietsroute Belcantodreef en de kruising N302 / Lorentzstraat.

In andere gevallen zijn werkzaamheden al wel ingepland. Zo wordt in de loop van 2020 onder meer gestart aan de herinrichting van de Stationslaan. Ook wordt het laatste stukje vrijliggend fietspad langs de Melis Stokelaan gerealiseerd. Verder wordt de kruising Smeepoortstraat / Westeinde aangepakt en wordt de route Engelserf / Veldkamp / Nassaulaan gereconstrueerd. Volgens de huidige planning wordt op deze locaties in de loop van 2020 nog een start gemaakt met de aanpak. Dat betekent dat deze niet worden opgenomen in het uitvoeringsprogramma 2021-2025.

















Figuur 2 – Collage van het resultaat van enkele (kleine en grote) projecten uit het Uitvoeringsprogramma 2016-2020.
1 – De Wittenhagen (aanbrengen fietsstroken, 2020)
2 – Melis Stokelaan (complete herinrichting, 2019)
3 – Anne Franklaan (plantvak tegen ontwijkgedrag drempel, 2018)
4 – Krommekamp (herinrichting, klinkerlint en drempels, 2018)
5 – Zuiderzeestraatweg (verbeteren markering fietspad, 2019)
6 – Langekamp (plateau, zebrapad en betere verlichting, 2018)
7 – Hierden-De Enk (geslotenverklaring voor grote voertuigen, 2020)
8 – Stadswei (herinrichting kruisingen, 2018)

3 Cijfers en trends

Het belangrijkste doel van het Verkeersveiligheidsplan en bijbehorend uitvoeringsprogramma is uiteraard een verbetering van de verkeersveiligheid. Anders gezegd: een afname van het aantal ongevallen. Hierbij gaat het om alle ongevallen, maar letselongevallen in het bijzonder. Om inzicht te krijgen in deze cijfers wordt gebruik gemaakt van de VIA Ongevallenregistratie, de BLIQ-verkeersrapportages en de CROSS-tool van *Traffic Solutions Software*bureau VIA.

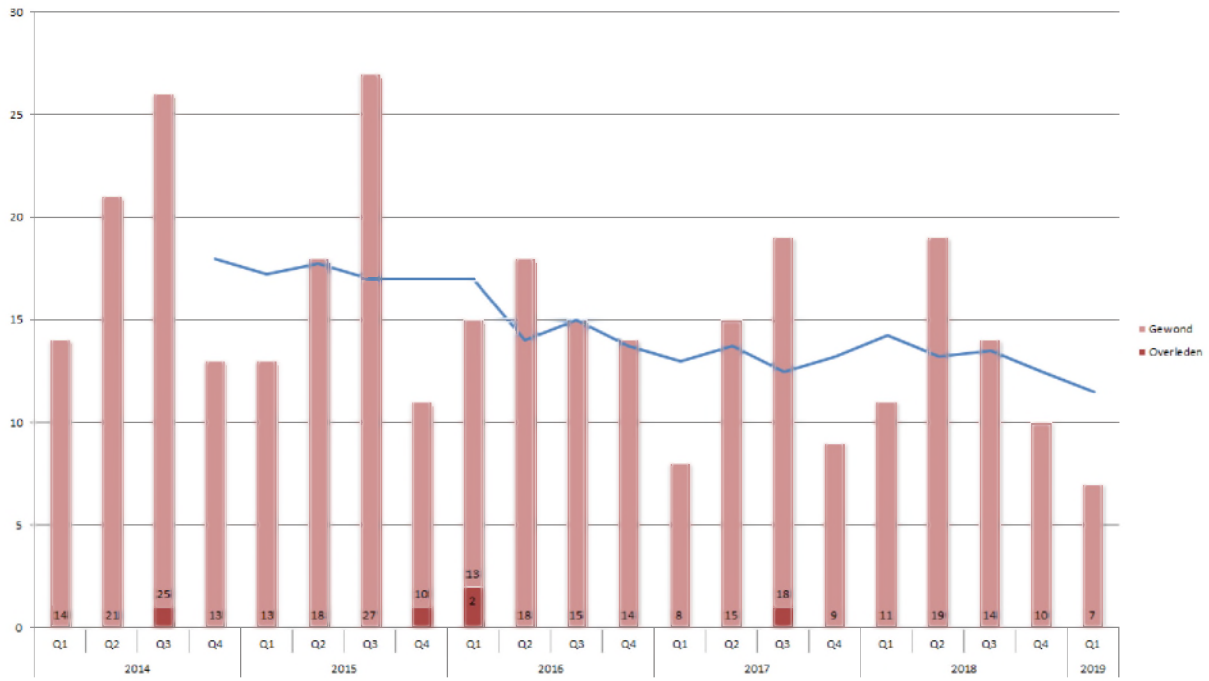
3.1 Effecten

Uit ongevallenregistratie in de periode 2014-2019 blijkt dat het gemiddelde aantal letselslachtoffers (slachtoffers van een letselongeval) binnen de gemeentegrenzen van Harderwijk dalend is. Lag het aantal in 2014 nog op gemiddeld 18,25 gewonden per kwartaal, in 2019 waren dit er nog 11,5. Een schematische weergave hiervan is te vinden in figuur 3.

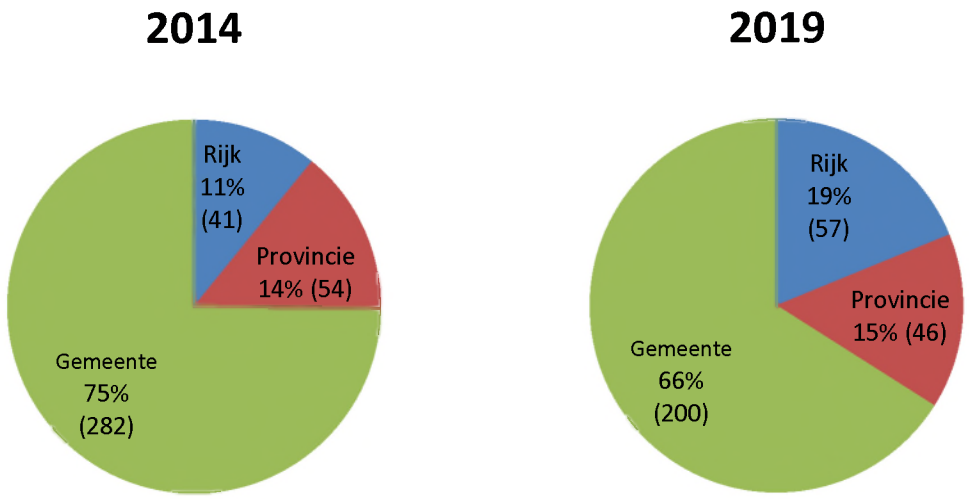
Voorheen waren er jaarlijks één of zelfs meerdere dodelijke verkeersslachtoffers binnen de gemeente Harderwijk te betreuren. Na 2017 zijn er geen dodelijke ongevallen meer binnen de gemeentegrenzen gebeurd.

Het totale aantal ongevallen (letselongevallen en UMS-ongevallen samen) is de achterliggende jaren met 19,6% gedaald, van 377 in 2014 naar 303 in 2019. UMS-ongevallen zijn ongevallen met uitsluitend materiele schade.

Anno 2014 vond 75% van alle ongevallen binnen de gemeentegrenzen plaats op een weg in gemeentelijk beheer. In 2019 was dit nog 66%. De overige ongevallen vonden plaats op een provinciale weg (N302, N303 en N796) of op een rijksweg (A28). Een weergave van deze verdeling in 2014 en 2019 is te vinden in figuur 4.



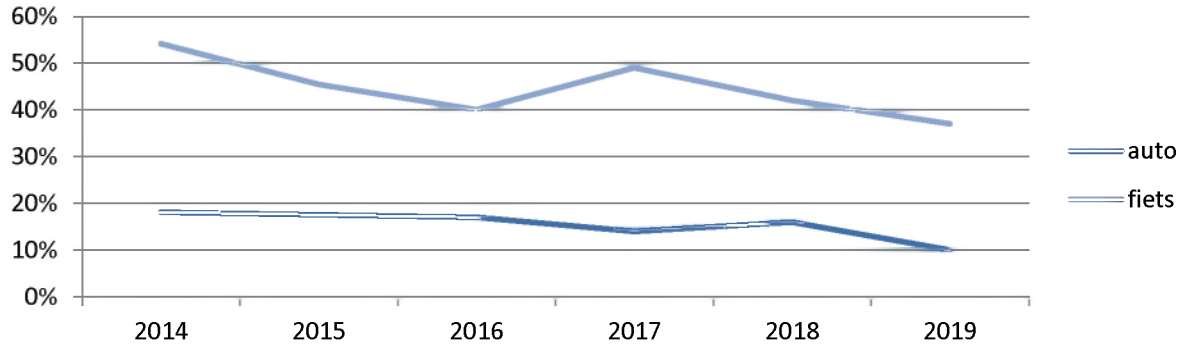
Figuur 3 - Deze figuur toont het aantal letselongevallen per kwartaal, onderverdeeld in gewonden en dodelijke slachtoffers. De blauwe lijn geeft het gemiddelde aantal ongevallen per kwartaal weer, gemeten als gemiddelde van de achterliggende vier kwartalen.



Figuur 4 – De verdeling van het totaal aantal ongevallen naar wegbeheerder in 2014 (links) en in 2019 (rechts).

Bij letselongevallen zijn meestal automobilisten of fietsers betrokken. In figuur 5 is gefilterd op deze twee modaliteiten. Deze grafiek toont voor zowel automobilisten als fietsers het aandeel letselslachtoffers als percentage van het totaal aantal ongevallen waarbij deze modaliteit betrokken is. Voor zowel de categorie auto als fiets is een dalende trend te zien. Zo raakte in 2014 54% van de fietsers die bij een ongeval betrokken waren gewond. In 2019 was dit nog 37%. Daarnaast raakte in 2014 18% van de automobilisten die bij een ongeval betrokken was gewond. In 2019 was dit 10%.

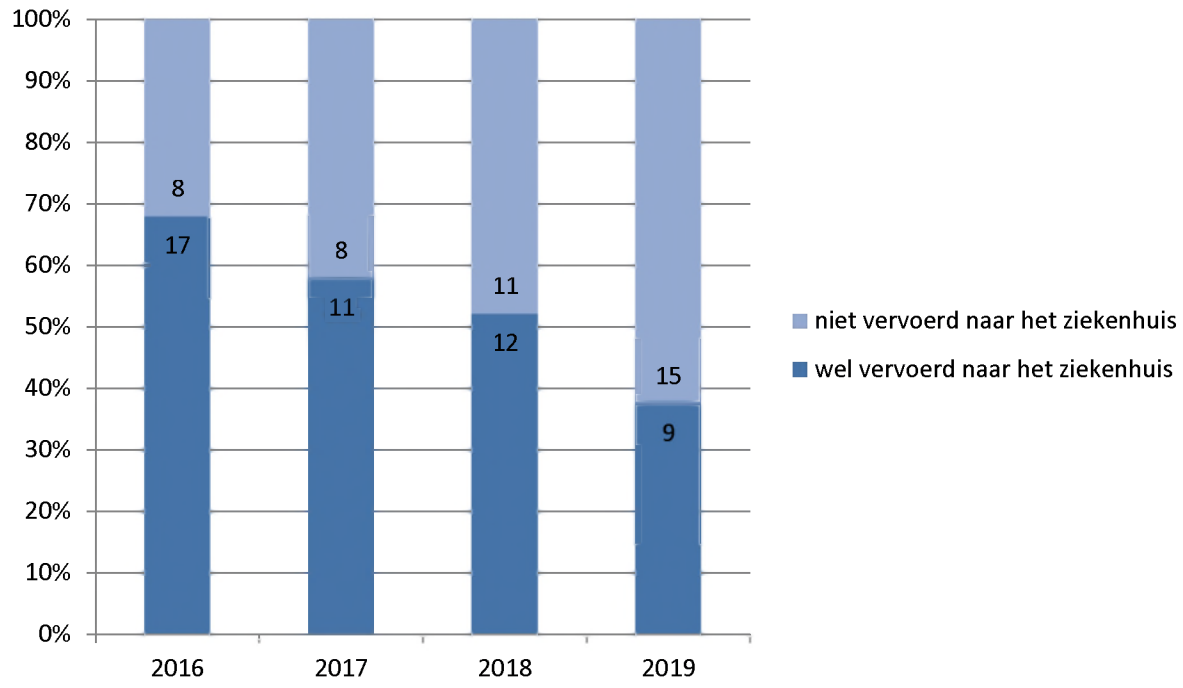
Anders gezegd: de kans dat iemand gewond raakt wanneer hem een ongeval overkomt, is de achterliggende jaren kleiner geworden.



Figuur 5 – De ontwikkeling van het aandeel letselongevallen als percentage van het totaal aantal ongevallen waarbij een automobilist of fietser betrokken is.

Binnen de groep 'letselslachtoffers' is nog een ander onderscheid te maken. Uiteraard zijn er letselongevallen met dodelijke en met niet-dodelijke afloop. Daarnaast wordt binnen de groep letselslachtoffers die gewond raakten bij een verkeersongeval een gedeelte naar het ziekenhuis gebracht. Een ander gedeelte is wel gewond, maar minder ernstig. Vervoer naar het ziekenhuis is voor hen niet nodig. Ook hierin is de achterliggende jaren een positieve trend te herkennen. Er worden steeds minder letselslachtoffers naar het ziekenhuis vervoerd. Figuur 6 geeft deze trend weer. Deze trend houdt in dat letselslachtoffers doorgaans minder ernstig gewond raken bij een letselongeval.

In figuur 6 is specifiek geselecteerd op fietsers. Voor andere modaliteiten geldt eveneens een dalende trend. Fietsers hebben echter een verhoogd risico op ernstiger letsel wanneer hen een ongeval overkomt. Zij hebben namelijk geen beschermingsconstructie om zich heen, zoals bijvoorbeeld een automobilist wel heeft.



Figuur 6 – Verhouding van het aantal fietsers dat na een letselongeval per ambulance naar het ziekenhuis gebracht is.

3.2 Conclusie

Een terugblik op achterliggende jaren levert de volgende samenvatting op:

- Het totaal aantal ongevallen is in de periode 2014-2019 met 19,6% gedaald;
- Van het totaal aantal ongevallen vond in 2019 66% plaats op een gemeentelijke weg. Dat is 9% minder dan in 2014;
- Het gemiddeld aantal letselongevallen per kwartaal is in de periode 2014-2019 gedaald van 18,25 naar 11,5. Dat is een daling van 37%;
- Het aantal fietsers dat een ongeval overkomt en daarbij gewond raakt is tussen 2014 en 2019 met 17% afgenomen;
- Het aantal automobilisten dat een ongeval overkomt en daarbij gewond raakt is tussen 2014 en 2019 met 8% afgenomen;
- Het aantal fietsers dat naar het ziekenhuis vervoerd wordt bij een letselongeval is tussen 2016 en 2019 met 31% gedaald.

Desondanks: de verkeersveiligheid blijft continu aandacht nodig hebben. Het doel is dan ook dat het aantal ongevallen blijft dalen. In deze update van het uitvoeringsprogramma worden nieuwe aandacht-locaties voor de periode 2021-2025 gesteld. Het nemen van verkeersmaatregelen op de betreffende locaties helpen de verkeersveiligheid te verbeteren. Vooral wordt, in navolging van het Integraal Fiets-beleid, extra ingezet op fietsveiligheid. De meeste letselslachtoffers zijn immers fietsers. Tegelijk is Harderwijk fietsgemeente bij uitstek. In dit uitvoeringsprogramma wordt dan ook bijzonder ingezet op infrastructurele maatregelen die de fietsveiligheid vergroten.

4 Input uitvoeringsprogramma 2021-2025

Het uitvoeringsprogramma 2016-2020 richtte zich vooral op het verbeteren van gebleken verkeersonveilige situaties. Daarbij is onder meer gekeken naar (letsel)ongevalscijfers van de voorgaande jaren. Ook in de lijst van aandachtlocaties 2021-2025 vormen de gegevens van achterliggende jaren een belangrijke input. Daarnaast wordt een koppeling gemaakt met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV 2030). Een van de kernelementen van het SPV 2030 is het risicogestuurd werken. Om tot een structurele aanpak te komen van verkeersveiligheid is voorkomen beter dan genezen. Om die reden is het inzetten op risicobeheersing van grote waarde.

4.1 Ongevalscijfers

De geregistreerde ongevallen de achterliggende jaren tonen een aantal hotspots die niet in de lijst van aandachtlocaties 2016-2020 zijn opgenomen. Het gaat hier niet alleen om letselgevallen, maar ook ongevallen waarbij sprake is van uitsluitend materiële schade. Materiële schade is wel een aanwijzing van verhoogd (letsel)ongevalsrisico. Om een aantal opvallende locaties te noemen:



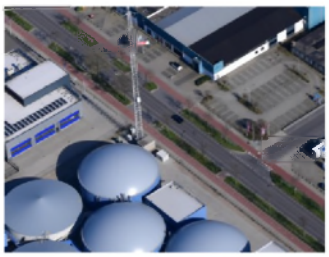
Rotonde Hoofdweg/Verkeersweg

In de periode 2016-2019 zijn 23 ongevallen geregistreerd op deze locatie. In veel gevallen gaat het om flankaanrijdingen bij het oprijden of verlaten van de rotonde. Hier zijn variërend auto's en fietsers bij betrokken. Ook kop-staartaanrijdingen komen met enige regelmaat voor.



Strandboulevard-Oost

Opvallende stijger in de achterliggende jaren is de locatie Strandboulevard-Oost ter hoogte van de kruising met de Havendam. Het gaat hier voornamelijk om aanrijdingen met de piramide op relatief korte tijd na openstelling van de vernieuwde boulevard. In de periode 2017-2019 zijn op deze locatie 6 ongevallen geregistreerd.



Lorentzstraat

Een verzameling van ongevallen is te vinden op de Lorentzstraat, verspreid over verschillende kruisingen. Vooral aan de zijde van de Marie Curiestraat / N302 ligt een piek qua ongevalsaantallen. De Lorentzstraat is nog niet geheel Duurzaam Veilig ingericht. Zo ontbreekt de markering op de weg. Ook is de situatie rondom de N302 complex door meerdere complexe kruisingen op korte afstand van elkaar.



Rotonde Deventerweg/Nassaulaan/De Wittenhagen

Sinds 2016 zijn er 9 ongevallen geregistreerd op deze rotonde. De hoofdmoot wordt gevormd door aanrijdingen waarbij een auto en een fietser betrokken is. Vooruitlopend op dit uitvoeringsprogramma is in 2020 de oversteek over De Wittenhagen verkeersveiliger gemaakt, in combinatie met de herinrichting van de straat De Wittenhagen.



Zuiderzeestraatweg

Ten slotte toont de Zuiderzeestraatweg in Hierden over de gehele lengte van de weg een aanzienlijk aantal ongevallen. Het gaat hier vooral om ongevallen tussen verschillende auto's, zoals kop-staartaanrijdingen. Doorgaans is er geen langzaam verkeer (fietsers, bromfietsers) bij de aanrijdingen op de Zuiderzeestraatweg betrokken. De ongevallen op de Zuiderzeestraatweg lijken vaak gerelateerd aan te hoge snelheden van gemotoriseerd verkeer.

4.2 Risicoanalyse

Risico betekent in feite: de kans op gevaar. Daarbij moet de vraag worden gesteld: hoe kan de kans op een verkeersonveilige situatie worden gesignaleerd? In deze casus is 'risico' vooral gericht op het voorkomen van verkeersonveilige situaties in de toekomst. Hierbij gaat het in hoofdzaak om locaties die op dit moment nog niet direct 'onveilig' zijn volgens de (letsel)ongevalscijfers, maar waar zonder aanpassing van de verkeerssituatie wel de kans reëel is dat hier ongevallen gebeuren. In dat kader is het van belang deze locaties nu in beeld te brengen en maatregelen uit te voeren.

Een belangrijke indicator in dezen is de snelheidsscore. Daarbij wordt ook gekeken naar de verhouding van de gemiddeld gereden snelheid in relatie tot het aantal ongevallen met – in verhouding – veel materiële schade en weinig letselschade.

Ook locaties die niet voldoen aan de richtlijnen van het landelijk toegepaste ontwerpprincipe Duurzaam Veilig vormen een aandachtlocatie. Een onduidelijke of onjuiste weginrichting kan leiden tot verkeersonveilige situaties.

Ten derde is schade aan de weg ook een belangrijke indicator. Soms blijkt dat bijvoorbeeld een berm, haag of lichtmast op een bepaalde locatie met enige regelmaat kapot wordt gereden. Dan is dat een aanwijzing dat de inrichting van de weg veiliger kan.

Last but not least zijn signalen van bewoners, wijkplatforms en het verkeersplatform van belang. Door hen wordt aandacht gevraagd voor bepaalde locaties vanwege vaak vooral gevoelsmatige (subjectieve) onveiligheid. Dat kan een teken zijn van een verhoogd ongevalsrisico op die bewuste locatie. Daarmee is dit reden om deze locaties ook op te nemen in het uitvoeringsprogramma 2021-2025.

4.3 Resultaat van risicogestuurd werken

Risicogestuurd werken leidt niet altijd direct tot zichtbare resultaten qua verkeersveiligheid. Dit gaat vooral over de langere termijn. Risicogestuurd werken springt immers niet in op ongevallen uit het verleden, maar juist op ongevallen die zonder aanpassingen aan de infrastructuur mogelijk gaan gebeuren. Wel kan risicogestuurd werken helpen de gevoelsmatige verkeersonveiligheid aan te pakken. Veel risicolocaties hangen samen met gevoelsmatige verkeersonveiligheid, bijvoorbeeld omdat ergens objectief of subjectief te snel gereden wordt.

4.4 Niet-opgenomen locaties

De oplettende lezer zal enkele locaties missen in de lijst van aandachtlocaties die bij dit uitvoeringsprogramma hoort. Dat is juist. Enkele locaties die wel aan bovenstaande indicatoren voldoen, zijn desondanks niet opgenomen in de lijst van aandachtlocaties. Het gaat om plaatsen waar al een herinrichtingsproject loopt en daarom al aanpassingen aan de weg gedaan zullen worden. Voorbeelden hiervan zijn onder andere de kruising Smeepoortstraat / Vitringasingel / Westeinde (gepande start uitvoering Q4 2020), de rotonde Westermeenweg / Stationslaan (geplande start uitvoering Q4 2020) en de route Nassaulaan / Veldkamp / Engelserf (geplande start uitvoering Q4 2020).

5 Implementatie uitvoeringsprogramma 2021-2025

5.1 Opbouw programma

Net als bij de implementatie van het uitvoeringsprogramma 2016-2020 wordt waar mogelijk meegelift met lopende werkzaamheden en projecten. Hierbij is te denken aan beheer- en onderhoudsprojecten. Wanneer nodig wordt een aandachtlocatie als apart project opgestart. Bijvoorbeeld als een combinatie met een ander project niet mogelijk is.

De lijst van aandachtlocaties is opgedeeld en geprioriteerd op basis van de verschillende indicatoren. Het gaat om de volgende indeling/prioritering:

1 Resterende onderdelen uit het uitvoeringsprogramma 2016 – 2020
2 Locaties die een knelpunt vormen op basis van letselongevallenregistratie
3 Locaties die een knelpunt vormen op basis van UMS-ongevallenregistratie (ongevallen met uitsluitend materiele schade), inrichtingsschade of waar de inrichting onvoldoende aansluit bij de landelijke Duurzaam Veilig-eisen
4 Locaties die een risico vormen op basis van objectief vastgesteld snelheidsbeeld
5 Locaties die een risico vormen op basis van subjectieve onveiligheid

De hoogste prioriteit wordt gegeven aan nog openstaande acties uit het uitvoeringsprogramma 2016-2020 en de locaties die op basis van ongevalsgegevens aandacht eisen. Het gaat hier om respectievelijk de prioriteiten 1, 2 en 3. De prioriteiten 4 en 5 betreffen locaties waar de huidige ongevalsgegevens niet direct een veiligheidsknelpunt aanwijzen, maar waar wel een risico ontstaat, zoals beschreven in voorgaande hoofdstukken.

5.2 Continuïteit Verkeersveiligheidsplan 2016

In tabel 6.9 van het Verkeersveiligheidsplan 2016 is een overzicht opgenomen van verschillende actiepunten. Veel van deze actiepunten zijn continue processen die ook in de periode 2021-2025 en daarna doorgang vinden. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om de doorlopende aandacht voor de juiste implementatie en toepassing van bebording (inclusief saneren van overbodige verkeerstekens). Ook gedragsbeïnvloeding, handhaving en goede implementatie van het inrichtingsprincipe Duurzaam Veilig blijft actueel en wordt doorlopend toegepast. In het uitvoeringsprogramma 2021-2025 worden alleen locaties opgenomen waar wordt ingezet op infrastructurele aanpassingen.

5.3 Bijzondere infrastructurele (technische) maatregelen

Een bijzondere variant van infrastructurele maatregelen zijn technisch-infrastructurele maatregelen. Met name op wegen waar het snelheidsbeeld een issue is (prioriteit 4 in de lijst van aandachtlocaties), is structurele snelheidsreductie essentieel om de verkeersveiligheid te verbeteren. Een bijpassende technisch-infrastructurele maatregel is de inzet van snelheidscontroleapparatuur, zoals flitspalen.

Op ontsluitingswegen is het namelijk niet altijd mogelijk om snelheidsremmende maatregelen zoals wegversmallingen of drempels aan te brengen. Deze leveren namelijk tegelijkertijd een beperking op voor de doorstroming, wegcapaciteit en comfort (o.a. ambulanceverkeer). Vaak komt het voor dat de weginrichting op deze wegen weliswaar volgens de geldende inrichtingsvoorwaarden is, maar er structureel een selecte groep hardrijders is waar tegen opgetreden moet worden om de verkeersveiligheid te optimaliseren.

Bij het uitvoeren van technisch-infrastructurele maatregelen zoals snelheidscontroles is de politie in combinatie met het Openbaar Ministerie (OM) aan zet. In het kader van het Verkeersveiligheidsplan zal in de periode 2021-2025 dan ook worden ingezet op het inkleuren van de rollen van zowel gemeente als politie en OM in dit proces. Uiteindelijk doel is technisch-infrastructurele maatregelen te nemen op de locaties die hierom vragen gezien het snelheidsbeeld op betreffende locaties.

5.4 Financieel

Zoals in het Verkeersveiligheidsplan 2016 beschreven staat, is voor het uitvoeren van het uitvoeringsprogramma jaarlijks een budget van € 350.000,- nodig. Voor 2021 is dit bedrag reeds beschikbaar gesteld. Voor de periode 2022-2025 is eenzelfde jaarlijks budget benodigd. Deze zal worden meegenomen in de kadernota-aanvraag voor 2022. Het meest wenselijk is een structureel budget beschikbaar te stellen, zodat de voortgang van het uitvoeringsprogramma gegarandeerd kan worden.

Bijlage – Lijst van aandachtlocaties 2021-2025

Prioriteit 1: Locaties die resteren uit het uitvoeringsprogramma 2016-2020

Nr	Straat	Wegvak/ter hoogte van	Knelpuntomschrijving	Oplossingsrichting	Planning uitvoering
3	**Tonselsedreef**	kruising Horsterhout	onoverzichtelijk kruispunt	onderzoek loopt, vervolgens kunnen maatregelen concreet gemaakt worden	2021
11	**Scheepssingel**	minirotonde Vogelstraat	onveilige fietsoversteek, verkeer snijdt de bochten af	onderzoek loopt, vervolgens kunnen maatregelen concreet gemaakt worden	2021
20	**Westermeenweg**	fietsroute Belcantodreef	doorgaande fietsroute ontbreekt, fietsroute door de wijk onduidelijk en verkeersonveilig	proefmaatregel uitgevoerd in 2020, vervolgmaatregelen worden onderzocht	2021
55	**Vondellaan**	viaduct N302	rijbaan te smal, fietsers komen in de knel	nader te onderzoeken	2021
59	**Knardijk** (N302)	kruising Lorentzstraat	onduidelijke rijstrookindeling	onderzoek i.s.m. provincie loopt, vervolgens kunnen maatregelen concreet gemaakt worden	2021
98	**Marijkelaan**		hinder van paaltjes	wordt meegenomen bij herinrichting van het gebied in het kader van project Tinnegieter	2021
102	**Deventerweg**	kruising Karel Doormanlaan	onveilige fietsoversteek	nader te onderzoeken	2021

Prioriteit 2: Locaties die geselecteerd zijn op basis van letselongevallenregistratie

Nr	Straat	Wegvak/ter hoogte van	Knelpuntomschrijving	Oplossingsrichting	Letselongeval vanaf 2016	>1 letselongeval vanaf 2016	Planning uitvoering	Meekoppelkansen
107	**Deventerweg**	rotonde De Wittenhagen	onveilige fietsoversteek	nader te onderzoeken	✓		2023	werk-met-werk (onderhoud asfalt)
108	**Drielandendreef**	kruising Ragtimedreef	onveilige fietsoversteek	voorrangssituaties op kruising heroverwegen	✓		2022	
109	**Fahrenheitstraat**		markering ontbreekt, voorrang onduidelijk, zijstraten vallen niet op	markering aanbrengen, voorrangssituaties heroverwegen	✓	✓	2021	werk-met-werk (onderhoud wegmarkeringen)
110	**Hierdenseweg**	Stadsdennenweg - Newtonweg	niet-eenduidige voorrangsregels op achtereenvolgende kruisingen, lange rechtstand leidt tot gevoelsmatig hoge verkeerssnelheid	voorrangssituaties heroverwegen, visuele snelheidsremmers aanbrengen	✓	✓	2022	
111	**Lorentzstraat**	kruising Marie Curiestraat	onoverzichtelijke kruising	kruisingsvlak verkleinen en overzichtelijker maken	✓		2021	relatie met punt 59
112	**Oranjelaan**	kruising Slingerbos/Engelserf	afstelling verkeerslichten/beperkte lengte opstelstroken	verkeerslichten herafstellen, opstelstroken aanpassen	✓		2022	werk-met-werk (onderhoud N303)
113	**Parallelweg**		markering ontbreekt, geleiding beperkt	markering aanbrengen	✓		2022	relatie met punten 219 en 220
114	**Selhorstweg**	rotonde Hierdenseweg	onveilige fietsoversteek	nader te onderzoeken	✓		2022	
115	**Selhorstweg**	kruising Stadsdennenweg	onveilige fietsoversteek	markering verbeteren	✓	✓	2022	
116	**Stadswei**	kruising Rietmeen	onveilige fietsoversteek	aanbrengen middengeleider	✓		2021	werk-met-werk (onderhoud asfalt)
117	**Verkeersweg**	rotonde Alberdingk Thijmlaan	onveilige fietsoversteek	nader te onderzoeken	✓	✓	2022	relatie met punt 208
118	**Vondellaan**	kruising Anne Franklaan	onduidelijke voorrangsregels, kruising direct na einde voorrangsweg	voorrangssituatie heroverwegen	✓		2021	relatie met punt 55
119	**Watervalweg**		smalle weg, slechte berm	bermen verbeteren	✓		2022	
120	**Westeinde**	rotonde Stadswei	onveilige fietsoversteek	nader te onderzoeken	✓	✓	2022	
121	**Westermeenweg**	rotonde Voorste Wei	onveilige fietsoversteek	nader te onderzoeken	✓		2022	

Prioriteit 3: Locaties die geselecteerd zijn op basis van UMS-ongevallenregistratie (ongevallen met uitsluitend materiële schade)**, inrichtingsschade of waar de weg onvoldoende conform ontwerpprincipe Duurzaam Veilig is ingericht**

Nr	Straat	Wegvak/ter hoogte van	Knelpuntomschrijving	Oplossingsrichting	Schade aan straat-straat-meubilair	>2 UMS-ongevallen sinds 2016	Onvoldoende Duurzaam Veilig ingericht?	Planning uitvoering	Meekoppelkansen
122	**Couperuslaan**	Alberdingk Thijmlaan – J.P. Heyelaan	Brede straat, onvoldoende Duurzaam Veilig ingericht, gevoelsmatig hoge snelheid	Straat herprofileren, snelheidsremmers aanbrengen			X	2023	
123	**Couperuslaan**	Hoofdweg – Sint-Jurriënstraat	Brede straat, onvoldoende Duurzaam Veilig ingericht, gevoelsmatig hoge snelheid	Straat herprofileren, snelheidsremmers aanbrengen			X	2021	werk-met-werk (onderhoud asfalt)
124	**Havendam**		Brede straat, onvoldoende Duurzaam Veilig ingericht, gevoelsmatig hoge snelheid	Straat herprofileren, voorrangssituaties heroverwegen			X	2021	werk-met-werk (onderhoud bestrating)
125	**Hoofdweg**	kruising Van Maerlantlaan	Relatief hoog aandeel ongevallen (UMS)	Nader te onderzoeken		✓		2023	werk-met-werk (onderhoud asfalt)
126	**Hoofdweg**	kruising Couperuslaan en inrit Hoofdweg 2 - 4	Relatief hoog aandeel ongevallen (UMS)	Middenberm aanpassen		✓		2023	werk-met-werk (onderhoud asfalt)
127	**Hoofdweg**	rotonde Verkeersweg / Selhorstweg	Relatief hoog aandeel ongevallen (UMS)	Rotonde herprofileren		✓		2023	
128	**Hoeveweg**		Bochten slecht herkenbaar, onvoldoende Duurzaam Veilig ingericht	Markering aanbrengen	✓		X	2023	
129	**Korhoenlaan**		Parkeergedrag, verkeersdrukte op smalle weg, geen voetgangers- en fietsvoorzieningen aanwezig	Straat herprofileren	✓	✓		2023	relatie met punten 142, 165 en 178
130	**Leuvenumseweg (N302)**	kruising Plaggenweg	Drukke kruising, moeilijk oversteken	Middengeleider toepassen, i.s.m. provincie		✓		2025	werk-met-werk (onderhoud N302)
131	**Lorentz I + II**		Lengtemarkering ontbreekt op veel plaatsen, zijwegen worden niet opgemerkt	Markering aanbrengen, voorrangssituaties heroverwegen, attentieverhogende maatregelen rondom kruisingen		✓	X	2023	relatie met punten 109 en 147
132	**Maltezerlaan**		In gebruik als fietsstraat, niet als zodanig ingericht	Fietsstraat beter inrichten		✓		2021	werk-met-werk (onderhoud bestrating)
133	**Newtonweg**	Oosteinde – Knardijk-West	Relatief hoog aandeel ongevallen (UMS)	Opstelstroken herconfigureren, oversteken aanpassen		✓		2023	relatie met punt 189
134	**Pauwenkamp / Parallelweg**		Smalle doorgaande weg, veel zijstraten en fietsoversteken, beperkte afscheiding tussen rijbaan en fietspad	Bermverharding verbeteren, hagen tussen rijbaan en fietspad doortrekken, extra markering aanbrengen	✓	✓		2023	
135	**P.C. Boutenslaan**	Alberdingk Thijmlaan – A.M. de Jonglaan	Brede straat, onvoldoende Duurzaam Veilig ingericht, gevoelsmatig hoge snelheid	Straat herprofileren, snelheidsremmers aanbrengen			X	2023	
136	**Slingerbos**		Brede straat, onvoldoende Duurzaam Veilig ingericht, fietspad eindigt tussen de parkeervakken	Straat herprofileren, parkeervakaanduiding verbeteren, fietspad beter aansluiten op rijbaan			X	2023	
137	**Stadswei**	kruising Voorste Wei	Ruim opgezette kruising, daardoor onoverzichtelijk	Kruisingsvlak verkleinen		✓		2023	
138	**Stedenmeen**		Voorrangssituatie op kruisingen onduidelijk	Uitritconstructies bij zijstraten aanpassen conform landelijke regelgeving			X	2023	
139	**Strandboulevard-Oost**	kruising Havendam	Onoverzichtelijke kruising m.b.t. voetgangersstroom beweegbare bruggen en beweegbare afsluiting	Kruising anders vormgeven, voetgangersoversteekplaats realiseren	✓	✓		2021	werk-met-werk (onderhoud verharding Havendam)
140	**Strokelweg**		Bermschade, rijbaanafwijkingen	Markering aanbrengen, Duurzaam Veilig inrichten	✓		X	2023	
141	**Westermeenweg**	Stationslaan – Westeinde	Parkeervakken zorgen voor bijzondere manoeuvres op doorgaande weg	Parkeervakken langs de rijbaan saneren			X	2021	werk-met-werk (reconstructie Stationslaan)

Prioriteit 4: Locaties die geselecteerd zijn op basis van snelheidsregistratie

Nr	Straat	Wegvak/ter hoogte van	Knelpuntomschrijving	Oplossingsrichting	Limiet	V85*	Planning uitvoering	Meekoppelkansen
142	**Ceintuurbaan**	Deventerweg – Harderwijkerweg	Hoge snelheid i.c.m. oversteekplaatsen	Nader uitwerken	60	74	**2024**	relatie met punten 129, 165 en 178
143	**Gelreweg**		Hoge snelheid	Nader uitwerken	30	38	**2024**	
144	**Hoge Varenweg**		Hoge snelheid	Snelheidsremmers aanbrengen	30	42	**2024**	
145	**Horsterhout**		Hoge snelheid i.c.m. fietsoversteek Verkeersintensiteit en weginrichting passen niet bij een 30-kilometerweg	Snelheidsregime en voorrang heroverwegen, kruisingen herinrichten	30	41	**2021**	relatie met punt 3
146	**Kleine Mheenweg**	Zuiderzeestraatweg – Braillepad	Hoge snelheid i.c.m. veel zijwegen / inritten	Nader uitwerken i.o.m. busmaatschappij	30	38	**2021**	relatie ontwikkeling Lorentz III
147	**Lorentzstraat**	Einsteinstraat - N302	Hoge snelheid	Juiste markering aanbrengen	50	59	**2021**	werk-met-werk (onderhoud wegmarkeringen)
148	**Mecklenburglaan**	Nassaulaan - Oranjelaan	Hoge snelheid	Voorrangssituaties heroverwegen	30	40	**2024**	
149	**Molenweg**	Zuiderzeestraatweg - Kerkpad	Hoge snelheid i.c.m. oncomfortabele fietsstroken	Duurzaam Veilig inrichten, fietsstroken aanpassen	30	37	**2024**	
150	**Newtonweg**	Langekamp - Lorentzstraat	Hoge snelheid i.c.m. fietsoversteek	Snelheidsregime heroverwegen, fietsoversteek verplaatsen	50	64	**2024**	
151	**Ouverturebaan**	Triasplein - Dixielanddreef	Hoge snelheid i.c.m. fietsoversteek	Nader uitwerken i.o.m. busmaatschappij	30	39	**2024**	
152	**Scheepssingel**	Vogelstraat - Hogeweg	Hoge snelheid i.c.m. rotonde/fietsoversteek	Rotonde en plateaus aanpassen zodat meer snelheidsremmend effect ontstaat	30	38	**2021**	relatie met punt 11
153	**Selhorstweg**	Hierdenseweg - Kapittelstraat	Hoge snelheid i.c.m. veel afslaand verkeer	Nader uitwerken	30	37	**2024**	
154	**Tonselsedreef**	Horsterhout - Zeeburgherhout	Hoge snelheid i.c.m. school	Nader uitwerken	30	37	**2024**	
155	**Walstein**	Overkampsweg - Grensweg	Hoge snelheid	Snelheidsremmers aanbrengen	30	37	**2024**	
156	**Zuiderzeestraatweg**	Wijtgraaf - Kleine Varenweg	Hoge snelheid	Komgrens beter aanduiden, eventueel extra snelheidsremmers aanbrengen	50	62	**2024**	

* V85 = verkeerskundige snelheid. Dit is de snelheid die 85% van het passerende verkeer niet overschrijdt. Als de V85 op of rondom de geldende maximumsnelheid ligt, betekent dat dat de weginrichting past bij de geldende maximumsnelheid.

Prioriteit 5: Locaties die geselecteerd zijn op basis van subjectieve onveiligheid

Nr	Straat	Wegvak/ter hoogte van	Knelpuntomschrijving	Oplossingsrichting	Planning uitvoering	Meekoppelkansen
157	**Bazuindreef**	kruising Fagotdreef	Drukke verkeerssituatie bij medisch centrum, verkeer rijdt over de stoep	Nader uitwerken	2025	
158	**Beneluxlaan**		Gevoelsmatig hoge snelheid	Snelheidsremmers aanbrengen	2025	
159	**Bernhardlaan**	parkeerplaats winkelcentrum Tweelingstad	Krappe bochten, onoverzichtelijke situatie op kruising Nassaulaan	Kruising verruimen, eenrichtingscircuit op parkeerterrein verbeteren	2021	werk-met-werk (reconstructie Nassaulaan)
160	**Bloemendreef**		Enige toegangsweg Harderweide, drukke schoolspits, veel oversteekbewegingen	Extra snelheidsremmers aanbrengen, oversteekplaatsen verbeteren	2025	
161	**Boerhaavelaan**	fietsstraat	Fietsstraatinrichting onvoldoende duidelijk	Fietsstraatinrichting verduidelijken	2025	
162	**Breewijd / Westrak**		Gevoelsmatig hoge snelheid	Snelheidsremmers aanbrengen	2025	
163	**Burgemeester De Meesterstraat**	kruising Flevoweg	Onveilige fiets-/voetgangersoversteek	Routing aanpassen	2025	
164	**Burgemeester Van Boeijenplein** (N303)		Onoverzichtelijke situatie, niet alle weggebruikers begrijpen wat verwacht wordt	Rotonde herconfigureren i.s.m. provincie	2022	werk-met-werk (onderhoud N303)
165	**Ceintuurbaan**		Congestie tijdens spitsuren vanwege ontwijkgedrag A28	Nader te onderzoeken	2025	relatie met punten 129, 142 en 178
166	**Ceintuurbaan** (N302)	kruising Boekhorstlaan	Overstekende voetgangers ondanks geslotenverklaring	Geslotenverklaring verduidelijken of juist faciliteren, i.s.m. provincie	2025	
167	**Cremerstraat / Jac. Perkstraat**		Fietsstraat, voorrangsregels niet eenduidig	Voorrangssituaties heroverwegen	2025	
168	**Deventerweg**	ventweg winkelcentrum Tweelingstad t.h.v. rotonde	Onduidelijke voorrangssituatie: fietsers en voetgangers hebben op de rotonde wel voorrang, maar op de ventweg niet	Voorrangssituatie doortrekken over ventweg	2025	relatie met punt 107
169	**Drielandendreef**	kruising Tonselsedreef	Voorrangsregels onduidelijk	Bestrating/markering aanpassen	2022	werk-met-werk (onderhoud bestrating)
170	**Friesegracht**	bruggetje Frisialaan – Vitringasingel	Onoverzichtelijke fietsoversteken, steile brug	Brugopgang verflauwen	2025	
171	**Grevenhofsweg**	Zuiderzeestraatweg – Kruisweg	Smalle weg, gevoelsmatig hoge snelheid	Nader uitwerken	2025	
172	**Groene Zoomweg**	rotondes Horsterhout, Bloemendreef en Groot Horloo	Overstekende voetgangers op de rotonde	Geslotenverklaring verduidelijken of juist faciliteren, i.s.m. gemeente Ermelo	2025	
173	**Gruttomeen**	westelijk deel	Gevoelsmatig hoge snelheid, slecht zicht op aankomend verkeer	Straat herprofileren, bochten aanpassen	2021	werk-met-werk (onderhoud bestrating)
174	**J.P. Heijelaan**	Schimmelstraat – Vondellaan	Gevoelsmatig hoge snelheid	Straat herprofileren, kruising Schimmelstraat anders vormgeven	2025	
175	**Kamperfoeliedreef**	wegvak bij huisnummers 1 t/m 17	Gevoelsmatig hoge snelheid	Snelheidsremmers aanbrengen	2025	
176	**Kleine Varenweg**		Gevoelsmatig hoge snelheid	Snelheidsremmers aanbrengen	2025	
177	**Knardijk-West** (N302)		Krappe afstelling verkeerslichten, spookrijdgedrag	Verkeerslichten bijstellen, verkeerssituatie (eenrichtingsverkeer) verduidelijken, i.s.m. provincie	2025	
178	**Korhoenlaan**		Negeren geslotenverklaring, sluipverkeer richting Ermelo	Geslotenverklaring herzien of fysiek afsluiten, i.s.m. gemeente Ermelo	2025	relatie met punten 129, 142 en 165
179	**Krommekamp**	wegvak ten noorden van Zuiderzeestraatweg	Gevoelsmatig hoge snelheid, onoverzichtelijke situaties door hoge begroeiing	Begroeiing aanpassen, drempels verbeteren	2025	
180	**Kruithuis**	t.h.v. scholen	Onoverzichtelijke verkeerssituatie tijdens spitsperiodes	Eenrichtingsverkeer instellen Kruithuis > Roos- en Doornhof	2025	
181	**Langekamp**	kruising Tabaksweg	Onoverzichtelijke kruising direct na 30/50-grens	Voorrangssituatie heroverwegen, kruising anders vormgeven	2025	
182	**Langekamp**	kruising fietspad Boomkamp	Hoewel deze kruising heringericht is, worden overstekende fietsers nog onvoldoende opgemerkt	Nader uitwerken	2025	
183	**Leuvenumseweg** (N302)	kruising Koeweg	Drukke kruising, moeilijk oversteken	Middengeleider toepassen, i.s.m. provincie	2025	werk-met-werk (onderhoud N302)
184	**Leuvenumseweg** (N302)	kruising Sonnevancklaan	Drukke kruising, moeilijk oversteken	Opstelruimte in middenberm verruimen, i.s.m. provincie	2025	werk-met-werk (onderhoud N302)
185	**Leuvenumseweg** (N302)		Gevoelsmatig hoge snelheid i.c.m. veel in- en uitritten	Nader uitwerken i.s.m. provincie	2025	werk-met-werk (onderhoud N302)
186	**Leuvenumseweg** (N302) (fietspad)	Ceintuurbaan – Strokelweg	Onoverzichtelijke kruising onderaan de brug	Nader uitwerken i.s.m. provincie	2025	werk-met-werk (onderhoud N302)
187	**Luttekepoortstraat**	kruising Friesegracht	Onoverzichtelijke oversteek	Kruispuntgrootte verkleinen	2025	
188	**Newtonweg**	kruising Knardijk-West	Voetgangersoversteek ontbreekt	Voetgangersoversteek aanbrengen, i.s.m. provincie	2025	
189	**Newtonweg**	kruising Oosteinde	Fietsoversteekplaats, routing onduidelijk	Fietsoversteken herinrichten, kruising aanpassen	2025	relatie met punt 133
190	**Nieuwe Grensweg**		Gevoelsmatig hoge snelheid	Extra snelheidsremmers aanbrengen	2025	
191	**Ooster Mheenweg**	bocht Zuiderzeestraatweg	Onoverzichtelijke bocht	Nader bestuderen	2025	
192	**Operadreef**	kruising Ariadreef / Rappad	Fietsoversteekplaats, fietsers worden laat opgemerkt	Extra markering aanbrengen, voetgangersoversteekplaats realiseren, overbodig straatmeubilair weghalen	2021	relatie punt 20
193	**Oranjelaan**	ventweg richting Oranjepark	Gevoelsmatig hoge snelheid, conflictsituatie fietsers/auto's	Nader bestuderen	2025	
194	**Overkampsweg**	kruising Walstein / Berkenboomsweg	Onoverzichtelijke kruising, gevoelsmatig hoge snelheden over de kruising	Kruising herinrichten	2022	werk-met-werk (onderhoud asfalt)
195	**Papenerf**		Gevoelsmatig hoge snelheid	Snelheidsremmers aanbrengen	2025	
196	**Prins Frederik Hendriklaan**		Gevoelsmatig hoge snelheid, belemmerend parkeergedrag	Snelheidsremmers aanbrengen	2025	
197	**Ragtimedreef**		Gevoelsmatig hoge snelheid	Snelheidsremmers aanbrengen	2025	
198	**Renate Rubinsteinlaan**		Gevoelsmatig hoge snelheid, met name vanaf Vondelpark	Snelheidsremmers aanbrengen	2025	
199	**Sonnevancklaan**		Gevoelsmatig hoge snelheid, zijstraten worden over het hoofd gezien	Nader uitwerken, i.s.m. wegeigenaar	2025	
200	**Sonnevancklaan**	fietsoversteek Leuvenumseweg over Sonnevancklaan	Onoverzichtelijke fietsoversteekplaats	Nader uitwerken, i.s.m. provincie	2025	werk-met-werk (onderhoud N302)
201	**Stadswei**	kruising Breewijd	Belangrijke fietsoversteek, grote oversteeklengte	Middengeleider aanbrengen	2025	
202	**Stadswei**	kiss & ridestroken	Te weinig capaciteit, ouders parkeren in het gras	Kiss & ridestroken verlengen	2025	
203	**Thorbeckelaan**	Anne Franklaan – De Wittenhagen	Gevoelsmatig hoge snelheid, fietsers worden ingehaald terwijl het zicht beperkt is	Nader uitwerken	2025	
204	**Tonselsedreef**	Drielandendreef – Bazuindreef	Brede straat, gevoelsmatig hoge snelheid	Straat herprofileren, snelheidsremmers aanbrengen	2022	werk-met-werk (onderhoud asfalt)
205	**Valeriuslaan**	t.h.v. Hoofdweg	Goede doorsteek voor fietsers ontbreekt	Aansluiting op fietspad Hoofdweg realiseren	2025	
206	**Van Heems-kercklaan**		Grote hoeveelheid vrachtverkeer van/naar Zandlaan door woonwijk	Nader uitwerken	2025	
207	**Van Looystraat**		Gevoelsmatig hoge snelheid	Snelheidsremmers aanbrengen	2025	
208	**Verkeersweg**	rotonde Alberdingk Thijmlaan	Onduidelijke routing fietsverkeer	Bewegwijzering verbeteren	2022	relatie met punt 117
209	**Vondellaan**	Tesselschadelaan – Anne Franklaan	Gevoelsmatig hoge snelheid	Snelheidsremmers aanbrengen	2025	
210	**Waterplassteeg**	Westermeenweg – Belcantodreef	Voetpad houdt halverwege op	Voetpad doortrekken	2025	
211	**Weiburglaan**	kruising Beemd	Afgebogen voorrang onvoldoende duidelijk	Voorrangssituatie verduidelijken	2025	relatie ontwikkeling Nieuw Weiburg
212	**Weiburglaan**	fietsstraat	Fietsstraatinrichting onvoldoende duidelijk	Fietsstraatinrichting verbeteren	2025	relatie ontwikkeling Nieuw Weiburg
213	**Wijtgraaf**	Zuiderzeestraatweg – Lageweg	Kruispunten slecht waarneembaar, gevoelsmatig hoge snelheid	Snelheidsremmers aanbrengen	2021	werk-met-werk (onderhoud bestrating)
214	**Zuiderbreedte**	rotonde Groene Zoomweg	Enige fietsoversteekplaats in Harderwijk waar fietsers geen voorrang hebben	Voorrangsregeling heroverwegen	2025	
215	**Zuiderzeepad**	kruising Drielandenpad	Onduidelijke voorrangssituatie	Voorrangsregeling heroverwegen	2025	
216	**Zuiderzeestraatweg**	Krommekamp – Newtonweg	Gevoelsmatig hoge snelheid	Nader uitwerken	2025	
217	**Zuiderzeestraatweg** (fietspad)	Molenweg – Newtonweg	Fietsers rijden tegen de rijrichting in om oversteken op rotondes te ontwijken	Nader uitwerken	2025	relatie onderzoek 'snelle fietsroutes'
218	**Zuiderzeestraatweg**	kruising Grevenhofsweg / Kleine Mheenweg	Drukke en compacte kruising met veel oversteekbewegingen	Kruising verruimen, oversteekmogelijkheden verbeteren	2025	relatie onderzoek 'snelle fietsroutes'
219	**Parallelweg** (fietspad)	Nieuwe Grensweg – Bredeweg	Onopvallende bochten, hobbels in het wegdek	Nader uitwerken	2025	relatie met punten 113 en 220
220	**Parallelweg**	Bredeweg – Duinweg	Geen fiets-/voetpad aanwezig	Fietspad doortrekken	2025	relatie met punten 113 en 219
221	**Brouwersbosweg**		Onoverzichtelijke weg (vooral in de donkere uren); geen verlichting aanwezig	Markering/bebakening verbeteren, verlichting aanbrengen	2025	
222	**Drielandenpad**	oversteek Stadswei	Slecht zicht op afslaand verkeer bij fietsoversteek	Spiegels plaatsen	2025	