

Gemeenteraad Harderwijk
t.a.v. raadsfractie D66
Postbus 149
3840 AC HARDERWIJK

datum: 17 juni 2026
ons kenmerk: 02430000259209 / 02430000895115
uw brief van: 26 mei 2026
uw kenmerk:
onderwerp: Beantwoording schriftelijke vragen van D66 over veilige straten voor fietsers, voetgangers en omwonende

Geachte heer Star,

Op 26 mei 2026 heeft u schriftelijke vragen gesteld met als onderwerp 'veilige straten voor fietsers, voetgangers en omwonende'. U vindt dat veilige en leefbare straten vragen om een combinatie van goede inrichting, duidelijke snelheidskeuzes en geloofwaardige handhaving. Hier stemmen wij van harte mee in.

In deze brief leest u ons antwoord op de vragen die u gesteld heeft.

Vraag 1:

Ziet het college in de recente stijging van het aantal verkeersdoden, met name onder fietsers, aanleiding om de aanpak van verkeersveiligheid in Harderwijk te versnellen, bijvoorbeeld op wegen waar fietsers en automobilisten dicht op elkaar rijden?

Antwoord 1:

We hechten veel waarde aan verkeersveiligheid. Elk verkeersslachtoffer is er een te veel. Daarom werken we voortdurend aan het verbeteren van de veiligheid op onze wegen. Ook werken we samen met medewegbeheerders, zoals de provincie en het rijk, aan het verbeteren van de verkeersveiligheid op bijvoorbeeld de N302 en de A28.

We zetten in op een continue aanpak van de verkeersveiligheid in Harderwijk. Dit deden we aan de hand van het Verkeersveiligheidsplan (2016) en de actualisatie daarvan (2021). En dat blijven we doen, ook de komende jaren. In de omgevingsvisie staat namelijk dat we onze wegen volgens het ontwerpprincipe Duurzaam Veilig inrichten. De omgevingsvisie benoemt hiermee verkeersveiligheid als een van de leidende principes binnen het thema mobiliteit.

organisatie eenheid: Team Ruimtelijk Beleid
behandeld door: W. van Blijderveen
telefoonnummer: 0341 411 393
bijlage(n): geen

Havendam 56
Correspondentieadres:
Postbus 149
3840 AC Harderwijk
T 0341 411 911
E info@harderwijk.nl
W harderwijk.nl
B NL44 BNGH 0285 0033 13

Binnen enkele weken geven we het ontwerp van het omgevingsprogramma bouw en infrastructuur, onderdeel mobiliteit en infrastructuur vrij voor inspraak. Dit programmaonderdeel is een uitwerking van hetgeen in de omgevingsvisie staat. Het beschrijft hoe we ons de komende jaren (blijven) inzetten voor het verbeteren van de verkeersveiligheid in de gemeente.

De aanpak van verkeersveiligheid kan nooit snel genoeg. Daarom doen we ons best om – binnen de gegeven (financiële) kaders en mogelijkheden – de verkeersveiligheid zo snel als ons mogelijk is te verbeteren. Dit lukt ons echter niet sneller dan we nu al doen.

Vraag 2:

Welke criteria gebruikt het college om te bepalen of een weg in Harderwijk van 50 km/u naar 30 km/u kan worden teruggebracht?

Antwoord 2:

Het ontwerpprincipe Duurzaam Veilig (en de landelijke kaders en richtlijnen die daarbij horen) is onze basis om te bepalen wat de juiste maximumsnelheid voor een bepaalde weg is.

Elke weg heeft een bepaalde wegcategorie met een bijpassende functie in het wegennet. In het ontwerp-omgevingsprogramma waar bij antwoord 1 al aan gerefereerd is, leest u hier meer over.

Op diverse wegen in Harderwijk geldt een maximumsnelheid van 50 km/h, terwijl de betreffende weg volgens ons beleid is geclassificeerd als 30-kilometerweg. Omdat de landelijke wetgeving uitgaat van een standaardlimiet van 50 km/h binnen de bebouwde kom (en niet van 30 km/h), geldt tot op heden een maximumsnelheid van 50 km/h op deze wegen. Het aanpassen van de snelheidslimiet van 50 naar 30 km/h omvat meer dan het plaatsen van een paar verkeersborden. Wettelijk is bepaald dat het verlagen van de snelheidslimiet alleen mag als de nieuwe maximumsnelheid aansluit bij de weginrichting. Er zijn landelijke richtlijnen hoe de weginrichting eruit moet zien. We kunnen en mogen de snelheidslimiet op diverse wegen niet aanpassen zonder de weg opnieuw in te richten. Ook speelt mee dat verschillende wegen waar het om gaat belangrijke routes zijn voor busverkeer, hulpdiensten en/of industrie(vracht)verkeer. Verkeers- en snelheidsremmende maatregelen en het verlagen van de maximale snelheid hebben direct invloed op de rijtijd van lijnbussen, de reactietijd van hulpdiensten of kunnen bijvoorbeeld trillings-/geluidshinder opleveren voor omwonenden.

Wegen waar de weginrichting en de wegfunctie niet met elkaar overeenkomen, noemen we in vaktermen 'grijze wegen'. 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 kan leiden 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 is in het uitvoeringsprogramma van het genoemde ontwerp-omgevingsprogramma opgenomen dat we grijze wegen opnieuw inrichten.

Ook zijn er verschillende wegen waar in het verleden, toen de richtlijnen nog soepeleer waren, wel een lagere snelheidslimiet is ingesteld, maar waar we merken dat de weginrichting en het rijgedrag

niet met elkaar in overeenstemming is. De betreffende weg is niet goed ingericht volgens de huidige richtlijnen. De grijze wegen die dit betreft zijn opgenomen in de uitvoeringsparagraaf van het eerder genoemde omgevingsprogrammaonderdeel. We onderzoeken welke maatregelen mogelijk zijn om de betreffende wegen veiliger te maken en tegelijkertijd bruikbaar te houden voor de diverse gebruikers van de weg.

Vraag 3:

Het college heeft de afgelopen jaren op verschillende plekken gewerkt aan verkeersveiligheid en meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Kan het college aangeven welke knelpunten volgens het college nog niet zijn opgelost?

Antwoord 3:

Zoals bij het antwoord op vraag 1 al aangegeven, is het verbeteren van de verkeerveiligheid nooit 'klaar'. De lijst met verkeersknelpunten is daarom dynamisch: we vinken knelpunten af en voegen ook steeds nieuwe knelpunten toe. Bijvoorbeeld

- als we zien dat op een bepaalde locatie meer veiligheidsrisico's ontstaan (preventieve aanpak);
- omdat landelijke richtlijnen worden aangescherpt;
- omdat ergens daadwerkelijk meer ongevallen gebeuren.

Ook zetten we in op het realiseren van ontbrekende fietsschakels, het verbreden van smalle fietspaden en het aanpakken van kruispunten waar filevorming ontstaat. De achterliggende jaren hebben we hiervoor al de nodige inventarisaties uitgevoerd. De resultaten van deze inventarisaties en onderzoeken zijn verwerkt in het uitvoeringsprogramma van het (ontwerp) omgevingsprogramma bouw en infrastructuur. De komende jaren voeren we de maatregelen uit die uit de inventarisaties en onderzoeken volgen. Ook winnen we vanaf dit najaar extra data in, bijvoorbeeld vanuit ziekenhuizen en ambulancemeldingen. Zo kunnen we onze dynamische lijst met verkeersknelpunten nog verder verbeteren.

Voor een verdere toelichting verwijzen we u naar het ontwerp van het programmaonderdeel mobiliteit en infrastructuur in het omgevingsprogramma bouw & infrastructuur, in het bijzonder de uitvoeringsparagraaf. Dit programmaonderdeel wordt binnen enkele weken ter inzage gelegd.

Vraag 4:

Is het college bereid om de criteria voor verlaging van 50 naar 30 km/u expliciet te maken, Harderwijkse wegen langs die criteria te leggen en de raad te informeren welke wegen mogelijk in aanmerking komen, welke al in voorbereiding zijn en welke belemmeringen daarbij spelen?

Antwoord 4:

Als criteria om te bepalen welke maximumsnelheid de juiste is, houden we ons aan de landelijke wetgeving en daaraan verbonden richtlijnen. Bijvoorbeeld het ontwerpprincipe Duurzaam Veilig. Zie ook het antwoord op vraag 2.

Wegen waar we een snelheidsverlaging naar 30 km/h gaan onderzoeken, zijn:

- Vondellaan (wegvak Tesselschadelaan – Anne Franklaan): het schetsontwerp voor aanpassing van dit wegvak ligt gereed, kostenraming volgt nog. Onder voorbehoud van financiering volgt uitvoering binnen twee à drie jaar.
- Selhorstweg (wegvak Kapittelstraat – Haaksepad): voorbereiding moet nog starten.
- Alberdingk Thijmlaan: voorbereiding moet nog starten.
- De Wittenhagen: voorbereiding moet nog starten.

Grijze wegen, waar al wel een snelheidslimiet van 30 km/h geldt, maar waar de weginrichting niet overeenkomt met de huidige richtlijnen:

- Rietmeen: deze weg wordt nog dit jaar heringericht.
- Mecklenburglaan (wegvak Nassaulaan – Oranjelaan): onderdeel van ontwikkeling Kranenburg.
- Horsterhout: dit is eigenlijk een 50-kilometerweg, maar vanwege een risicovolle fietsoversteek is een lagere limiet ingesteld. Als onderdeel van de uitvoeringsparagraaf mobiliteit en infrastructuur van het omgevingsprogramma bouw & infrastructuur nemen we maatregelen om de fietsoversteek veiliger te maken. Uitvoering staat gepland in 2027, onder voorbehoud van beschikbaarstelling van financiële middelen.
- Luttekepoortstraat (wegvak Friesegracht – Selhorstweg): voorbereiding moet nog starten.
- Molenweg (wegvak binnen de bebouwde kom van Hierden): voorbereiding moet nog starten.

Het genoemde uitvoeringsprogramma bevat meer maatregelen dan bovengenoemde. Omdat we niet alle maatregelen tegelijkertijd kunnen uitvoeren, worden maatregelen geprioriteerd. Dit doen we onder andere op basis van ongevalscijfers, risicovorming en mogelijkheden om werk-met-werk te maken. Om die reden staat bij verschillende locaties dat de voorbereiding nog moet starten. Dit houdt in dat we nog nader onderzoeken welke maatregelen er nodig en mogelijk zijn om tot een goede inrichting te komen, die recht doet aan de verkeersveiligheid en ook aan bijvoorbeeld busverkeer en hulpdiensten.

Vraag 5:

Hoe betreft het college signalen van inwoners over verkeersonveilige situaties bij keuzes over inrichting, snelheidsverlaging en handhaving?

Antwoord 5:

We hechten veel waarde aan de signalen van inwoners. Aan de hand daarvan zoomen we in op bepaalde locaties. We bekijken of er maatregelen nodig zijn. Dit doen we vanuit verschillende perspectieven, bijvoorbeeld risicobeheersing, daadwerkelijke ongevallen, effectiviteit en wenselijkheid.

Bij keuzes over inrichting en snelheidslimieten is ons beleid, zoals beschreven in het omgevingsprogramma bouw & infrastructuur, leidend. We stoelen onze keuzes op objectieve bevindingen en de landelijke richtlijnen.

Bij signalen van inwoners waarbij handhaving gewenst is, bekijken we of we dit met team Stadstoezicht kunnen oppakken. Zo niet, dan spelen we deze signalen door naar de contactpersoon voor verkeerszaken bij de lokale politie.

Vraag 6:

Is het college bereid om de uitkomsten van inwonerssignalen, verkeersmetingen en ongevalsgegevens te combineren tot een prioriteitenlijst voor verkeersveiligheid in Harderwijk? Zo ja, wanneer kan de raad iets verwachten? Zo nee: waarom niet?

Antwoord 6:

Het ontwerp-omgevingsprogramma bouw en infrastructuur, onderdeel mobiliteit en infrastructuur, dat binnenkort ter inzage wordt vrijgegeven, is tot stand gekomen door gebruik te maken van de waardevolle input van inwoners, verkeersmetingen en ongevalsgegevens. We kiezen er bewust voor om het ontwerp zes weken ter inzage te leggen, zodat men in de gelegenheid is om op de inhoud te reageren. Daarnaast gebruiken we de input die u in uw vraag noemt doorlopend om onze dynamische 'actielijst verkeersveiligheid' te actualiseren.

Vraag 7:

Kan het college aangeven of er in Harderwijk locaties bekend zijn waar structureel te hard wordt gereden en waar inzet van mobiele handhaving volgens het college wenselijk zou zijn?

Antwoord 7:

Er zijn inderdaad straten waar structureel te hard wordt gereden. Op ontsluitingswegen die zijn ingericht volgens de geldende inrichtingsvoorschriften, waar desondanks structureel te snel wordt gereden en waar dit gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid, vinden we mobiele handhaving wenselijk.

Er zijn ook wegen waar in theorie te snel wordt gereden, maar waar de huidige maximumsnelheid eigenlijk lager is dan waar de weg op is ingericht. De geldende maximumsnelheid en de weginrichting sluiten dus niet goed op elkaar aan. Op dit soort wegen vinden we de inzet van mobiele handhaving niet wenselijk. Hier kijken we naar aanpassing van de weginrichting of aanpassing van de snelheidslimiet. Voorbeelden zijn de Groene Zoomweg en de Newtonweg.

Vraag 8:

Ziet het college kansen om Harderwijk actief aan te melden of onder de aandacht te brengen voor de inzet van mobiele flitspalen of andere vormen van snelheidscontrole om daarmee de veiligheid te vergroten?

Antwoord 8:

Zeker. De achterliggende jaren hebben we het Openbaar Ministerie actief benaderd om meer flitspaallocaties te realiseren in Harderwijk. Dit heeft ertoe geleid dat er een vaste flitspaal is geplaatst aan de Lorentzstraat. En dat er vier flexflitserlocaties zijn aangewezen (Stadswei, Hoofdweg, Burgemeester De Meesterstraat en Zuiderzeestraatweg). We monitoren nut en noodzaak van de bestaande flitspaallocaties. Ook blijven we locaties waar geen flitspaal staat

monitoren en toetsen aan het beleid van het Openbaar Ministerie. Wanneer nodig en mogelijk gaan we met politie en Openbaar Ministerie in gesprek om extra flitspaallocaties toe te voegen.

Vraag 9:

Is het college bereid om, samen met politie en OM, te onderzoeken of wegen zoals de Selhorstweg, Alberdingk Thijmalaan, Middenlaan en Zuiderzeestraatweg in aanmerking kunnen komen voor gerichte snelheidscontroles?

Antwoord 9:

Zoals bij het antwoord op vraag 8 al aangegeven zijn we hier zeker toe bereid. En hebben we dit ook al voor meerdere locaties gedaan. Kanttekening is wel dat de betreffende locaties moeten passen binnen het beleidskader van het Openbaar Ministerie. Om die reden komen de Alberdingk Thijmalaan en de Middenlaan niet in aanmerking. Op de Selhorstweg is het manco dat de wegvaklengtes te kort zijn: halverwege de straat ligt een snelheidsovergang van 30 naar 50 km/h. Op de Zuiderzeestraatweg in Hierden is reeds een flexflitserlocatie aanwezig.

Vraag 10:

Is verkeersveiligheid onderdeel van de agenda van de lokale driehoek? Zo ja, welke signalen over verkeersonveiligheid en snelheidsovertredingen worden daar besproken en welke afspraken zijn hierover gemaakt? Zo nee, is de burgemeester bereid om verkeersveiligheid, waaronder gerichte handhaving op risicovolle locaties, als onderwerp te agenderen in de lokale driehoek?

Antwoord 10:

In de lokale driehoek (op niveau Harderwijk, Ermelo en Putten) worden actuele en relevante onderwerpen besproken op het vlak van openbare orde en veiligheid. Hiermee kan ook verkeersveiligheid geagendeerd worden, vaak als onderdeel van een breder onderwerp zoals politiecapaciteit en -inzet, of het Integraal Veiligheidsplan waarin Verkeersveiligheid is benoemd als geprioriteerd onderwerp. De analyse is in dit overleg met name cijfermatig van aard (overtredingen, ongevallen) en gericht op opvallende ontwikkelingen.

In het lokale politieoverleg tussen de burgemeester en teamchef van de politie worden meer lokale onderwerpen besproken. Hier is verkeersveiligheid met regelmaat onderwerp van gesprek, bijvoorbeeld wanneer de politie opvallende zaken signaleert, of de gemeente meldingen ontvangt.

Wij gaan ervan uit dat wij hiermee uw vragen hebben beantwoord. Mocht u toch nog vragen hebben, dan kunt u contact opnemen met de heer W. van Blijderveen van Team Ruimtelijk Beleid via w.vanblijderveen@harderwijk.nl of telefoonnummer 0341 411 393.

In het licht van het ontwerp-omgevingsprogramma bouw en infrastructuur, onderdeel mobiliteit wordt binnenkort een raadsinformatiesessie georganiseerd. Tijdens deze informatiesessie wordt u in de gelegenheid gesteld om vragen te stellen over de inhoud van het ontwerp-omgevingsprogramma. En daarmee ook over het onderwerp en de inhoud van deze schriftelijke vragen.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Harderwijk,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Klaassen', with a large, sweeping flourish above the name.

de heer C. Klaassen
loco-secretaris

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Joon', with a large, sweeping flourish above the name.

de heer J. Joon
burgemeester