



Harderwijk, 25 augustus 2025

Geachte politieke partijen van Harderwijk,

Middels bijgevoegde notitie willen wij input geven voor jullie partijprogramma voor de aanstaande gemeenteraadsverkiezingen. Inzetten op toename van het fietsgebruik is namelijk een (relatief) goedkoop medicijn tegen veel kwalen.

De notitie bevat ideeën hoe onzes inziens bij het gemeentebestuur rekening kan worden gehouden met het belang c.q. het maatschappelijke nut en de opbrengst van fietsgebruik.

Onze oproep aan jullie is om in het verkiezingsprogramma op te nemen wat de plannen zijn op dit gebied. Op die manier wordt voor de kiezer duidelijk hoe de verschillende partijen zich op dit punt gaan inzetten.

De notitie is bewust beknopt gehouden voor de leesbaarheid. Voor meer informatie verwijzen we naar de Nadere Toelichting, waarin ook de bronnen staan.

De notitie wordt ook naar de andere partijen gestuurd.

Namens de Fietsersbond afdeling Harderwijk en Veilig Verkeer Nederland afdeling Harderwijk,

Dick Bouman

harderwijk@fietsersbond.nl

Anne-Wil Douma

anne-wil@kpnplanet.nl



Veilige en gezonde fietsstad

De Fietsersbond wil het fietsgebruik stimuleren onder andere door het aantrekkelijker en veiliger te maken. Wij zijn ervan overtuigd dat het autogebruik hierdoor gaat afnemen en dat dit positieve effecten heeft op leefbaarheid, gezondheid, bereikbaarheid, ruimtegebruik, parkeerbehoefte, veiligheid en de gemeentefinanciën. We zijn zeker niet uit op het wegpesten van auto's.

De Fietsersbond is daarom blij met de ambitie van de gemeente om een uitnodigende fietsstad te worden, waarin het vanzelfsprekend is om te voet te gaan of de fiets te nemen en de auto te laten staan. Voor de veiligheid is de ambitie dat er in 2030 geen ernstige fietsongevallen meer zijn. Een uitnodigende fietsstad houdt dus ook in een veilige, gastvrije en duurzame fietsstad.



De gemeente Harderwijk heeft de afgelopen jaren op allerlei manieren de ambitie in daden omgezet. Veel knelpunten zijn aangepakt. En ook bij nieuwe situaties wordt rekening gehouden met het belang van fietsers.

Bij haar aanpak hanteert de gemeente zoveel mogelijk het zogenaamde STOMP-principe, om de alternatieven voor het gebruik van de auto te stimuleren. Deze letters geven de volgorde van belang. Eerst de voetganger (Stappen), dan de fiets (Trappen), vervolgens Openbaar Vervoer en allerlei vormen van deelgebruik (Mobiliteit als een Service) en pas tot slot de auto (Privé auto).



Fietsen past bovendien perfect bij het beleid van de gemeente om de leefbaarheid in Harderwijk te verbeteren. Fietsen is goed voor de gezondheid en helpt daarmee om de kosten van de gezondheidszorg te beperken.



Ten opzichte van het autogebruik levert het fietsgebruik in de gemeente nog de volgende voordelen op:

- Het draagt bij aan het verminderen van energiegebruik en de uitstoot van CO₂, fijnstof en stikstof.
- Het is goed voor de leefbaarheid van de stad: minder verkeerslawaaai, minder uitlaatgassen en meer leefruimte.
- Veilig (kunnen) fietsen levert een bijdrage aan de zelfstandigheid/zelfredzaamheid van met name kinderen en ouderen.
- Het vermindert de behoefte aan (dure) parkeerplaatsen en parkeerruimte in het centrum, bij sportvoorzieningen, bij buurtwinkelcentra, bij scholen e.d.
- Het verbetert de bereikbaarheid van het centrum en van bijvoorbeeld de gezondheids- en winkelvoorzieningen voor bevoorrading en hulpdiensten.
- En last but not least: fietsen is gezond.

Door de uitbreiding van Harderwijk komen er in Harderwijk meer auto's bij, zodat zonder extra beleid de problemen van het autogebruik toenemen.

Wat ons betreft is het belangrijk dat de komende jaren (blijvend) ingezet wordt op :

1. Verbetering van de verkeersveiligheid. Het aantal matige tot ernstige verkeersongevallen onder fietsers is namelijk nog steeds hoger dan het landelijk gemiddelde.
2. Bevorderen van het gebruik van de fiets bij alle leeftijdsgroepen, met speciale aandacht voor jongeren en ouderen.
3. Het versterken van het imago van Harderwijk als Fietsstad.
4. Het realiseren van veilige stallingsruimte, ook voor bak- en duofietsen.

Wij pleiten ervoor dat er voldoende budget wordt vrijgemaakt om deze activiteiten te realiseren.

Als er behoefte is aan meer informatie dan horen we het graag!

Dick Bouman
Fietzersbond Harderwijk
harderwijk@fietzersbond.nl

Anne-Wil Douma
Veilig Verkeer Nederland Harderwijk
anne-wil@kpnplanet.nl



Nadere toelichting

Deze bijlage bevat een nadere toelichting op wat in de notitie staat, en geeft verwijzingen naar bronnen. Voor het gemak van de lezer wordt steeds met een link verwezen naar een bron. Dus door op de link te klikken komt men op internet direct bij de bron.

De opbouw van deze toelichting is als volgt:

- Eerst wordt ingegaan op de huidige stand van zaken, wat er de afgelopen jaren is gedaan door de gemeente en wat het heeft opgeleverd.
- Vervolgens wordt ingegaan op toekomstige ontwikkelingen die gevolgen gaan hebben voor het fietsen in Harderwijk.
- Tot slot wordt nader ingegaan op elk van de voorstellen in de notitie.

Stand van Zaken

De Gemeente Harderwijk is bezig met een omslag richting een duurzame stad ([Duurzaamheidsvisie, 2020](#)), met veel zorg voor het milieu en de leefbaarheid. Na een participatief proces rond het thema Harderwijk als circulaire stad, is in 2024 een [Omgevingsvisie](#) verschenen.

Ook is door Harderwijk in 2019 het [Fietsbeleid](#) vastgelegd met bijbehorend actieplan. Daarin staat als ambitie dat Harderwijk een uitnodigende fietsstad wil zijn. Ook streeft Harderwijk ernaar dat er vanaf 2030 geen doden of ernstige gewonden vallen onder fietsers. Daarom geeft Harderwijk hoge prioriteit aan verbetering van de veiligheid voor fietsers.

Een [onderzoek van de Fietzersbond](#) uit 2024 plaatst Harderwijk op de 31^e plek van de beste fietssteden in Nederland. Dit op basis van scores van de eigen bewoners. Gezien de ambitie van Harderwijk moet dat nog beter kunnen.

De afgelopen jaren is door de gemeente al veel goed werk verricht, zoals:

- het uitvoeren van een actieplan om knelpunten aan te pakken en de voortgang van die acties te bewaken.
- Het verwijderen van 556 gevaarlijke fietspaaltjes.



- De start van het proefproject High-Five, om te bevorderen dat kinderen lopend of fietsend naar school komen.
- De aanleg van meerdere goede fietsparkeergelegenheden in het centrum.
- Er ligt voor 362 km aan fietspad in de gemeente. Van elk uur dat de Harderwijker onderweg is, zijn dat 15 minuten op de fiets ([AD 5/4/2025](#) gebaseerd op CBS).

Toch valt er nog heel wat te verbeteren ([Harderwijker Courant, 2024](#)):

- Het aantal ongevallen per 10.000 inwoners is relatief hoog (ruim anderhalf keer hoger dan het gemiddelde in Gelderland en het gemiddelde in Nederland) ([Harderwijkse Zaken, 2024](#)). De volgende punten zijn daarbij waarschijnlijk van belang.
- 40 % van de vrij liggende fietspaden in de gemeente is smaller dan de richtlijnen voorschrijven, waarvan 25 km meer dan 40 cm smaller dan de standaard, waarvan 4,6 km meer dan 1 meter smaller en 1,5 km meer dan 2 meter ([SWEVO 2025](#)). Dat gaat vooral om de fietspaden in het bos.
- Veel middenbermen bij oversteekpunten zijn te smal, waardoor het voor fietsers gevaarlijk kan zijn. Het gaat om minstens 28 plaatsen.
- Het onderhoud van veel fietspaden is onvoldoende, met name in de buitengebieden.

Maar Harderwijk kent veel fietsende bezoekers met een hogere leeftijd, waardoor het hoge aantal ongevallen zeker wordt beïnvloed.

Fietsongevallen

Het aantal ongevallen in Harderwijk is aanzienlijk hoger dan het landelijk gemiddelde. Waar het landelijk gemiddelde op 10,6 fietsongevallen per 10.000 inwoners ligt, scoort Harderwijk maar liefst 14,9. Harderwijk staat daarmee op de 2^e plaats in Gelderland. ([Harderwijkse Zaken, 2024](#))

Om betrouwbare tendensen te zoeken zijn de cijfers in Harderwijk echter te klein. Maar uit landelijke cijfers ([SVOV, 2024](#)) blijkt het volgende:

- Van alle 684 verkeersdoden in 2023 was 39 % fietser, waarbij het aantal fietsers dat omkwam door een botsing met een auto (95) veruit het grootste was.
- Oorzaak nummer 2 was een enkelvoudig ongeluk (37). Bij een enkelvoudig ongeluk is er geen andere verkeersdeelnemer in het spel. Bij de verkeersgewonden lag het aandeel van de enkelvoudige ongelukken nog veel hoger. Uit onderzoek blijkt dat verwacht mag worden dat enkelvoudige ongevallen in de toekomst zullen toenemen ([SVOV, 2024](#)).



- Van de 7400 ernstige verkeergewonden in 2023 was 70 % fietser, waarvan 82 % als gevolg van een enkelvoudig ongeval.
- Bij enkelvoudige ongevallen en fiets/fiets ongevallen is de helft van de gevallen gerelateerd aan infrastructuur (RWS 2024).
- Ouderen lopen meer risico op een fietsongeval. Jaarlijks overlijden ca 120 ouderen van boven de 55 jaar door een fietsongeval. Vooral personen in de leeftijdsgroep 70+ hebben een relatief grote kans op overlijden of ernstig letsel door een fietsongeval. Dat heeft ook deels te maken met het eigen gedrag zoals harder rijden op een elektrische fiets dan passend is bij de eigen reactiesnelheid en onzekerheid over de route.
- Het gedrag van verkeersdeelnemers blijkt ook een belangrijke oorzaak van ongevallen. Dat zit in allerlei zaken:
 - o Niet houden aan verkeersregels, met name door fietsers en automobilisten
 - o Onoplettendheid, waaronder ook het gebruik van de telefoon.
 - o Gebruik van koptelefoons door fietsers, die daardoor waarschuwingsgeluiden en auto's niet horen.
 - o Onderschatting van risico's en overschatting van de eigen reactie, vooral door jongeren en ouderen, die daardoor bijvoorbeeld onveilig hard rijden.
 - o Een toenemend individualisme, waarbij minder rekening wordt gehouden met de andere weggebruikers.
 - o Te grote verschillen in snelheid tussen de verschillende fietsers.

Toekomstige ontwikkelingen

Er is een aantal ontwikkelingen te verwachten die voor het fietsbeleid van belang zijn:

- Groei aantal bewoners van Harderwijk. Verwacht wordt dat de gemeente van de huidige 50.000 inwoners de komende jaren groeit naar ongeveer 60.000 inwoners, dus 20 % meer ([De Stentor, 2024](#)). Verwacht mag worden dat dit tot meer autogebruik gaat leiden, en daarmee tot meer behoefte aan parkeerplaatsen en tot een grotere druk op het wegennet.
- Groei wegverkeer. In het algemeen is de verwachting in Nederland dat in 2029 6 tot 12 % meer kilometers met de auto wordt afgelegd dan in 2023 ([Rijkswaterstaat, 2024](#)).



- Vergrijzing van Nederland en daarmee ook van Harderwijk. Op zichzelf zal dit tot meer fietsongevallen leiden doordat ouderen meer slachtoffer zijn van fietsongevallen.
- Meer fietsen. Landelijk wordt verwacht dat in 2029 het aantal fietskilometers 11 % hoger is dan in 2023, en dat het elektrisch fietsen met 40 % zal toenemen. In 2024 zorgt elektrisch fietsen al voor 38 % van die fietskilometers ([CROW, 2024](#)).
- Landelijk wordt verwacht dat bij voortzetting van het huidige verkeersbeleid het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers in 2040 bijna de helft meer zal zijn dan in 2023 ([CROW, 2025](#)).
- De uitbreiding van een snelle fietsroute ter ontlasting van A28, de zgn. F28. Deze uitbreiding van Nijkerk naar Nunspeet zal naar verwachting ertoe leiden dat meer mensen binnen deze regio de fiets gaan gebruiken in plaats van de auto. Landelijk is de verwachting dat dergelijke fietsroutes tot ca 14 % meer fietsers leidt ([Fietzersbond, 2024](#)).
- Wellicht de aanleg van een fietsbrug over het Randmeer bij Horst. Dan mag verwacht worden dat op de route Zeewolde-Harderwijk meer gefietst wordt en de auto minder wordt gebruikt.

Toelichting per onderwerp

In onderstaande toelichting wordt herhaaldelijk aangegeven dat meer fietsen tot maatschappelijke baten leidt (gezondheid, veiligheid, welzijn etc). Diepgaande kosten/baten analyses zijn de afgelopen tien jaar uitgevoerd door Decisio, dat daarvoor een algemeen aanvaarde methodiek heeft ontwikkeld in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De meest recente zijn:

- Decisio (2023) [Actualisatie MBKA fiets 2023](#)
- Decisio (2024) [bijlage onderzoeksverantwoording Maatschappelijke waarde Nederlandse fietsenexport](#)

De methodiek is door Decisio voor een aantal fietsprojecten in 10 verschillende Europese steden uitgevoerd, waarbij men kwam op een Kosten/Baten ratio van 0,26 (bijna vier maal zoveel baten dan kosten). ([Decisio 2024](#)). Dergelijke fietsstimuleringsprojecten zouden zelfs 19 maal zoveel opleveren als dat het kost ([City-deal fietsen 2025](#)).

Een recente opname van [SWECO/Bouwend Nederland/Fietzersbond \(2025\)](#) kwam uit op een benodigde investering van 2,5 miljoen Euro om de belangrijkste verbeteringen in Harderwijk aan te brengen, met een schatting van 6,8 miljoen aan baten. Dit komt neer op een ratio van



0,37 (2,7 maal meer baten dan kosten). De afwaardering van een 50 km weg zonder fietspad naar 30 km zou een ratio van 0,13 hebben, oftewel 7,5 maal meer baten dan kosten.

Goed voor gezondheid

Hoe meer mensen fietsen en wandelen in plaats van de auto te gebruiken, hoe beter het is voor hun eigen gezondheid. Op die manier verkleint men de kans op allerlei ziektes, mede doordat het goed is tegen overgewicht. Ook is [fietsen goed](#) tegen stress, voor gezonde hersenen, voor gezonde spieren en botten en voor een goede nachtrust. Deze verbeteringen zijn vele malen groter dan het gezondheidsverlies ten gevolge van [ongevallen](#).

Bevorderen van het fietsen past ook prima bij het concept positieve gezondheid dat door de gemeente gesubsidieerd wordt bij onder meer wijkcentrum De Roef ([zie toelichting](#)).

Fietsen is goed voor de leefbaarheid van de stad: minder verkeerslawaaï, minder uitlaatgassen en meer leefruimte

Minder verkeerslawaaï en minder uitlaatgassen is goed voor alle burgers in Harderwijk.

Om dergelijke overlast tegen te gaan is het belangrijk dat er niet meer auto's in de gemeente rijden dan nodig. Als de stad minder ingericht hoeft te zijn op autoverkeer en parkeerplaatsen, komt er ruimte voor langzaam verkeer, groen en speelplekken.

Meer fietsgebruik bespaart dure parkeerplaatsen

Elke parkeerplaats die niet hoeft te worden aangelegd scheelt minimaal 10.000 euro (parkeerplaats op straat) tot ruim 25.000 euro voor een autovak in een parkeergarage ([COB, 2013](#)). De geraamde kosten in de nog geplande parkeergarages in Harderwijk zijn al flink hoger.

Bovendien zijn bovengrondse parkeerplaatsen bepaald geen verfraaiing van de stad.

Ook voor bedrijven en andere werkgevers is het aantrekkelijk om minder parkeerplaatsen aan te hoeven leggen. Het scheelt niet alleen in kosten, maar de grond die wordt bespaard kan dan voor zaken worden benut die voor het bedrijf meer toegevoegde waarde hebben.



Ook belangrijk: fietsparkeerplaatsen nemen veel minder ruimte in dan autoparkeerplaatsen; er gaan zeker 10 fietsen op de plek van 1 autoparkeerplek en bij zelfstandige woningen wordt de fiets voornamelijk op het erf gestald.

Verbetering fietsveiligheid

De gemeente heeft een concrete ambitie voor het aantal fietsongevallen: na 2030 geen ernstige fietsongevallen ([Fietsbeleid, 2019](#)).

Er zijn hiervoor goede, concrete mogelijkheden:

- Snelheidsverschillen verminderen, bij voorkeur door zoveel mogelijk in Harderwijk een maximumsnelheid van 30 km per uur in te voeren voor gemotoriseerd verkeer en daarop te handhaven. Sluiproutes vragen wat dat betreft extra aandacht.
- Invoering van een maximumsnelheid op fietspaden van bijvoorbeeld 25 km per uur. Snellere fietsen zoals speed pedelecs verbieden op het fietspad.
- Zorgen dat alle fietspaden voldoen aan de (CROW) ontwerpnormen ([CROW, 2016](#)).
- Onderhoud van de fietspaden verbeteren, vooral in de buitengebieden.
- Onverminderd doorgaan om bij allerlei beleidsinitiatieven het STOMP-principe te hanteren. Bijvoorbeeld bij de aanleg van nieuwe wijken en bij het opnieuw inrichten van straten.
- Onverminderd doorgaan met het aanpakken van knelpunten. Met prioriteit voor de omgeving van scholen en winkelcentra, omdat daar helaas te vaak de verkeersveiligheid voor fietsers onvoldoende is. Vaak kan dit voor relatief weinig geld. Bijvoorbeeld door bij scholen en winkelcentra een maximum snelheid in te voeren van 15 km per uur voor alle verkeersdeelnemers. Of door beplanting bij oversteekplaatsen voldoende laag te houden.
- Handhaven op snelheid en rijgedrag van brommers, scooters en fatbikes, en controleren op illegale opvoering, aanspreken en tenslotte beboeten van bedrijven die gebruik maken van fiets- en brommerbezorgers die zich niet aan de regels houden.
- Door de inrichting van de wegen bevorderen dat fietsen meer gebruik maken van fietstunnels en daarbij drukke onbeveiligde oversteekplaatsen mijden.

Ter illustratie 2 voorbeelden:



- Fietsers die vanuit Drielanden na de tunnel onder de A28 bij de Rietmeen komen worden als vanzelf naar het drukke kruispunt met de Stadswei geleid. Ze moeten echt moeite doen om de bestaande fietstunneltjes onder de Stadswei te bereiken.
- Fietsers op de Stadswei kunnen maar moeilijk de doorsteek maken naar de fietstunnels onder de Stadswei.
- Voor elk verkeersongeval een ongevalsanalyse uitvoeren, vooral gericht op hoe de kans op een dergelijk ongeval in de toekomst mogelijk kan worden verminderd ([zie uitleg](#)). Bovendien deze informatie jaarlijks op groepsniveau analyseren om verbetermogelijkheden na te gaan.

Bevorderen fietsgebruik

Diverse zaken weerhouden mensen om te fietsen, die dan in plaats daarvan vaak de auto gebruiken. Dat kan worden tegengegaan door belemmeringen aan te pakken, zoals:

- Meer diefstalveilige parkeerplaatsen voor fietsen in het centrum en bij andere plaatsen waar relatief veel fietsers parkeren, zoals scholen, winkels en sportvoorzieningen.
Belangrijk is dat die parkeerplaatsen op logische plaatsen zijn, zoals direct langs de belangrijkste toevorroutes naar het centrum. Ook belangrijk is dat ze goed gemarkeerd zijn.
Bekend is dat als mensen bang zijn voor diefstal van hun (dure en/of elektrische) fiets, ze minder snel hun fiets gebruiken. Uit onderzoek van de ANWB onder 1400 leden is gebleken dat in 2023 1 op de 3 mensen met een e-bike een of meer keer per maand hun fiets niet gebruikt wegens het risico op diefstal. Voor mensen met een gewone fiets gaat het om 1 op de 6 mensen ([ANWB, 2023](#)).
De fietsenstallingen in de Academiestraat en bij het NS station zijn daarvan mooie voorbeelden. Maar het kan ook gaan om onbewaakte veilige parkeerplekken, bijvoorbeeld waar men de fiets aan een stevige beugel kan vastzetten.
- Fietsparkeerplekken en fietsenbergingen dicht bij de voordeur en winkels situeren dan autoparkeerplaatsen.
Belangrijk in dit kader is ook dat fietsen vaak als boodschappenkar worden gebruikt, zeker door minder mobiele mensen. Dit betekent dat het belangrijk is dat het ook in het kernwinkelgebied mogelijk moet blijven fietsen dichtbij winkels (kort) te kunnen stallen.



- Veilige stallingsruimte voor bak- en duofietsen.
Elektrische bakfietsen worden zoveel gestolen dat verzekeren zelfs vaak moeilijk is. Voor bakfietsen en duofietsen geldt bovendien dat ze zoveel groter zijn dan gewone fietsen dat parkeren vaak lastig is en ook vaak hinder voor anderen geeft. Het zou jammer zijn als mensen om die reden met de auto naar de stad gaan in plaats van met de bak- of duofiets.
Om dit te voorkomen is de aanleg van voldoende veilige parkeerplekken in de stad voor bakfietsen en duofietsen aan te raden, bijvoorbeeld standaard bij elke speciale parkeerplaats voor meerdere fietsen, met beugels waaraan ze met een los kettingslot veilig vastgemaakt kunnen worden.
- Zorgen dat ook zoveel mogelijk bewoners met een kleine beurs de beschikking kunnen hebben over een fiets. Dit sluit dan goed aan bij de High-Five projecten voor basisscholen om te bevorderen dat kinderen zoveel mogelijk lopend of fietsend naar school gaan.
Bijvoorbeeld door te stimuleren dat oude fietsen door vrijwilligers (van AZC, praktijkonderwijs) worden opgeknapt, en dat fietsen voor die doelgroep worden gesponsord. (zie ook [White paper City Deal fietsen 2025](#)).
- Veilige fietsroutes naar scholen en winkelcentra.
De fietsveiligheid bij scholen in Harderwijk wordt wisselend ervaren ([Fietsbeleid, 2019](#)). Verbetering van de veiligheid van de fietsroutes naar scholen vereist maatwerk per school, waarvoor het beste de ervaringen en ideeën van ouders en leerkrachten van de school kunnen worden benut.
Een veilige schoolroute en -omgeving zijn belangrijk bij het bevorderen van het fietsen naar school en draagt bij aan het verminderen van het autoverkeer rondom scholen en levert daarmee direct en indirect een bijdrage aan de veiligheid en leefbaarheid rondom scholen.

Hiervoor kan ook goed aangesloten worden bij [City Deal Fietsen voor Iedereen](#). Daarin werken al onder meer 17 gemeentes, 2 provincies en de ANWB samen om het fietsen te bevorderen.

Imago als fietsstad

De ervaring in vele steden in Europa wijst uit dat het imago van een veilige fietsstad vele voordelen heeft. In de eerste plaats als fijne stad om te (gaan) wonen ([Immoweb, 2025](#)). Maar ook voor toeristen om de stad op de fiets te bezoeken, wat weer gunstig is voor



winkeliers en horeca in Harderwijk. Ook kan het de aantrekkelijkheid vergroten voor bedrijven in Harderwijk bij het werven van personeel, doordat medewerkers geen dure eigen auto nodig hebben om op het werk te komen ([zie voorbeeld Amsterdam](#)).