



gemeente harderwijk

Programma 2 Verkeer, vervoer en waterstaat



Algemeen Programma 2

Gemeente Harderwijk is een bereikbare stad. Wij werken aan het verbeteren van de bereikbaarheid van gemeente Harderwijk vanaf de A28/N302 en de eigen gemeentelijke infrastructuur (waaronder de ontsluiting van bedrijventerrein Lorentz). Er staan twee principes voorop. Ten eerste richten we onze wegen zoveel mogelijk Duurzaam Veilig in. Naast een bereikbare stad is gemeente Harderwijk namelijk ook een verkeersveilige stad. Op basis van meerdere jaren is sprake van een afname van het aantal ongevallen in gemeente Harderwijk. Deze trend willen wij doorzetten door aanpak van de verkeersonveilige situaties. Ten tweede is het STOMP-principe leidend. Dat wil zeggen dat de gemeente het wandel- en fietsgebruik promoot en wandel- en fietsvoorzieningen daar waar mogelijk verbetert. De gemeente Harderwijk stimuleert het gebruik van openbaar vervoer. Hierbij is het uitgangspunt om het huidige niveau minimaal in stand te houden en waar mogelijk met maatwerk verbeteringen door te voeren.

Inhoud

Het programma omvat activiteiten gericht op het beheer en onderhoud van (water-) wegen, straten, bermen, pleinen, bruggen, openbare verlichting en gladheidsbestrijding. Daarnaast het opstellen/vernieuwen van beleid en het treffen van verkeersmaatregelen ten behoeve van de verkeersafwikkeling, de verkeerscirculatie en de verkeersveiligheid.

Ontwikkelingen

De groei van Harderwijk in combinatie met de groei van de landelijke en regionale economie heeft effect op de groei van de mobiliteit. Ook verwachten we dat de uitbreidingsplannen van Defensie in de regio zijn invloed krijgt. De verwachting is dat de verkeersintensiteit op de A28 de komende jaren blijft toenemen. Voor het blijvend bereikbaar houden van de gemeente Harderwijk wordt in regionaal verband uitvoering gegeven aan het strategisch thema Bereikbaarheid/A28. Ook nemen de intensiteiten op de provinciale wegen toe. Dat heeft deels te maken met de (autonome) groei maar ook door grootschalige ontwikkelingen zoals op en rond het bedrijventerrein Lorentz en woningbouwontwikkelingen. Uit onderzoek blijkt dat het nodig is om op diverse locaties maatregelen te nemen om tot een verbeterde doorstroming en verkeersveiligheid te komen in relatie tot het bedrijventerrein en de omliggende ontwikkelingen, die zich de komende jaren voordoen.

Naast de voorbereiding van infrastructurele maatregelen wordt regionaal ook volop ingezet op minder woon-werkverkeer met de auto, verkeersveiligheid, werkgeversbenadering, fietscampagnes, aanleg snelle fietsroutes, sneller en frequenter openbaar vervoer naar omliggende plaatsen als Amersfoort, Apeldoorn, Lelystad en Zwolle. Via de OV- en Spoortafel Oost is de ambitie voor een verbeterd spoorproduct voor gemeente Harderwijk op de landelijke agenda gezet, resulterend in de opname van gemeente Harderwijk in het Toekomstbeeld OV 2040 (waaronder het onderzoek naar de keervoorziening).

Een ontwikkeling binnen de mobiliteit is de transitie van de fossiele brandstof voor voertuigen naar duurzame energie. De vraag naar elektrische laadpunten op parkeerplaatsen en in woonstraten neemt de komende jaren verder toe en ook in de transportsector zullen de ontwikkelen op het gebied van electrificatie/emissieloos worden gevolgd.

Op 1 april 2025 is door burgemeester en wethouder de Havenregeling vastgesteld. In de Havenregeling zijn de kaders opgenomen voor het dagelijks 'reilen en zeilen'. Belangrijk onderdeel van de Havenregeling is de ligplaatsenkaart. Alle doelgroepen die wij in de havens van Harderwijk onderscheiden zijn de ligplaatsen op basis van de ligplaatsenkaart aangewezen, bijvoorbeeld passanten, bewoners van Waterfront en historische schepen. De Havenregeling is de basis voor de dagelijkse werkzaamheden. De regeling leidt niet tot ingrijpende veranderingen van de werkzaamheden maar biedt een duidelijker kader voor de werkzaamheden. Nieuw is wel het vergunningstelsel en verdeelsysteem voor de ligplaatsen voor bewoners van Waterfront. Dat stelsel is bedoeld om de schaarse ligplaatsen op een eerlijke en transparante manier te verdelen.

Verbonden partijen

- Coöperatie Gastvrije Randmeren

Beleidskaders

- Verordening fysieke leefomgeving
- Omgevingsvisie
- Omgevingsprogramma Bouw en Infrastructuur, deelprogramma verkeer en infrastructuur
- Programma Noord-Veluwe Bereikbaar 2023

Taakvelden Programma 2

2.1 Verkeer en vervoer

Portefeuillehouder(s): W. Mazier & M. Pijnenburg

Domein: Stad & Omgeving

Wat wilden we bereiken?

Bewustwording creëren betreffende verkeersveiligheid

We willen dat weggebruikers zich meer bewust worden hoe ze zich veilig moeten gedragen in het verkeer.

Wat gingen we er voor doen?

Ondersteunen activiteiten Veilig Verkeer Nederland

Het bevorderen, stimuleren en ondersteunen van activiteiten en campagnes die derden organiseren op gebied van gedragsbeïnvloeding, voorlichting, educatie en communicatie. Dit zijn bijvoorbeeld de activiteiten van Veilig Verkeer Nederland.

Regulier beleid

Wat wilden we bereiken?

Een goed bereikbare gemeente blijven

Gemeente Harderwijk groeit. En wordt steeds aantrekkelijker om te werken en te bezoeken. Dit leidt ertoe dat er steeds meer weggebruikers bij komen. We willen dat Harderwijk een prettige gemeente blijft om te wonen, werken en bezoeken. Randvoorwaarde is dat de gemeente goed bereikbaar is.

Bij een goede bereikbaarheid spelen meerdere modaliteiten een rol. Ons doel is de fietsbereikbaarheid te verbeteren en aantrekkelijker te maken. Zowel voor mensen die zich binnen de gemeente verplaatsen als mensen die van circa 15 km buiten gemeente Harderwijk komen. Ook de bereikbaarheid per openbaar vervoer is van belang. Zie hiervoor een aparte paragraaf. Door de bereikbaarheid per fiets en openbaar vervoer te verbeteren, groeit de druk op het autoverkeerssysteem minder hard.

Tegelijkertijd willen we dat de autobereikbaarheid ook toekomstbestendig is. Hierbij denken we aan het hoofdwegennet (A28, N302), maar ook aan de ringweg om Harderwijk (Groene Zoomweg - Ceintuurbaan - Knardijk). Binnen de bebouwde kom moeten de ontsluitingswegen op orde zijn, om te voorkomen dat er te veel druk op de routes in woonwijken komt te liggen.

Wat gingen we er voor doen?

Kwaliteit voorzieningen in stand houden

Er is sprake van planmatig jaarlijks onderhoud, meerjarig onderhoud (vervanging van op basis van technische en economische levensduur), correctief onderhoud (herstellen van schade) en meer projectmatige werkzaamheden (grootschalige vervanging, renovatie en reconstructie).

Regulier beleid

Is conform omschrijving uitgevoerd.

Civiele kunstwerken onderhouden

Het preventief en correctief onderhouden van bruggen, tunnels, duikers, kademuren, een viaduct en hellingbaan. Inspecteren van 1/3 van het areaal om onderhoudsstatus te monitoren. Areaal bijhouden in beheer management systeem iASSET

Regulier beleid

Diverse schades en molest hersteld en de instandhoudingsinspectie uitgevoerd.

Wegverhardingen onderhouden

Wegverhardingen onderhouden die zijn opgenomen in de planning vanuit het assetmanagement programma GISIB Inspecteren van het areaal conform de landelijke gebruikte CROW normen.

Areaal bijhouden in beheer management systeem GISIB

Regulier beleid

De jaarlijkse weginspectie heeft eind 2025 plaatsgevonden, we gaan begin 2026 aan de slag met de uitkomsten. In 2025 hebben we aan de volgende wegen (groot) onderhoud uitgevoerd:

- Varenweg
- Boerhaavelaan
- Johanniterlaan
- Fietspad langs de Verkeersweg
- Koeweg
- Diverse slechte stukken fietspad op het Beekhuizerzand
- Burgemeester de Meesterstraat
- Parkeerplaats Boekhorstlaan
- Grote schades aan Zuiderzeestraatweg hersteld

Wel gepland nog niet gedaan:

Door personele wisselingen zijn we vertraagd gestart met voorbereidingen van groot onderhoudswerkzaamheden in de wijk Vogelwaard, specifiek de Gruttomeen. De participatie om te komen tot een door de buurt gedragen ontwerp is succesvol afgerond. Maar de uitvoering in 2025 was niet meer haalbaar.

Ook is er opdracht gegeven om groot onderhoud uit te voeren aan diverse onverharde wegen. (De Paasloweg, Kieftweg en Reigershofweg) Deze werkzaamheden vragen echter om de juiste weersomstandigheden en die zijn er na de opdrachtverlening niet meer geweest. Daarom zijn deze werkzaamheden doorgeschoven naar het voorjaar van 2026.

Weginspectie heeft eind 2025 plaatsgevonden, we gaan begin 2026 aan de slag met de uitkomsten.

Reiniging wegen

Het machinaal vegen, handmatig opruimen van zwerfvuil en bestrijden van onkruid op verhardingen.

Regulier beleid

Uit de maandelijkse schouwen is gebleken dat de kwaliteit van het machinaal vegen en handmatig opruimen van zwerfvuil en bestrijding van onkruid op verhardingen voldeed aan het afgesproken onderhoudsniveau B. De ideale weersomstandigheden, met name rond de zomer, zorgden ervoor dat er veel inzet nodig was om tot dit resultaat te komen.

We hebben sinds kort een nieuw raamcontract afgesloten voor onkruidbeheersing op verhardingen waarbij de prijzen zijn gestegen. Maar nog steeds passende binnen de beschikbare middelen vanuit de begroting

Gladheidsbestrijding

Strooien en/of schuiven van wegen en fietspaden die zijn opgenomen in het strooibeleid.

Regulier beleid

Op het gebied van de gladheidsbestrijding hebben we een rustig 2025 gehad. Wel hebben we samen met omliggende gemeenten een aanbesteding voor de inkoop van zout succesvol afgerond.

Openbare verlichting

Preventief en correctief onderhoud aan lichtmasten, muurarmen, armaturen, grondspots en andere decoratieve verlichting.

Inspectie (4 keer per jaar) van het areaal op functioneren. Areaal bijhouden in beheer management systeem GISIB

Regulier beleid

Is conform omschrijving uitgevoerd.

Bewegwijzering en straatmeubilair

Preventief en correctief onderhoud aan verkeersborden, verkeerstekens en markeringen op het wegdek, bewegwijzering, straatnaamborden, fietsenrekken, zitbanken e.d. Inspecteren van het areaal. Areaal bijhouden in beheer management systeem GISIB

Regulier beleid

Voor de levering van bebording hebben we een nieuwe aanbesteding gedaan en succesvol afgerond ook hebben we een nieuw model afvalbakken die we langzaam aan over de gemeente gaan uitrollen.

Wat wilden we bereiken?

Een veiliger verkeerssituatie

Het verbeteren van de verkeersveiligheid in algemene zin, zowel subjectief als objectief, en het terugdringen van het aantal ongevallen maar ook het inspelen op mogelijke risico's. Binnen het taakveld verkeer en vervoer staan twee principes voorop. Ten eerste richten we onze wegen in volgens het ontwerpprincipe Duurzaam Veilig. Ten tweede is het STOMP-principe leidend. Het STOMP-principe is een manier van denken waarbij actieve mobiliteit en openbaar vervoer als eerste aan bod komt.

Wat gingen we er voor doen?

Op regionaal niveau samenwerken

Het verbeteren van de regionale samenwerking op het gebied van verkeersveiligheid met omliggende gemeenten, provincie Gelderland, politie, et cetera.

Regulier beleid

[Het verkeersveiligheidsplan](#)

Noemenswaardige projecten zijn o.a. de realisatie van een veilige oversteekplaats op de Burgemeester De Meesterstraat bij DOK19 en de voorbereidingen voor de aanpassing van de rotonde Newtonweg/Langekamp, de Ceintuurbaan en de Leuvenumseweg (N302). Ook is gewerkt aan nieuw verkeersveiligheidsbeleid (deelomgevingsprogramma Verkeer en Infrastructuur). Het oude verkeersveiligheidsplan gaat hierin op.

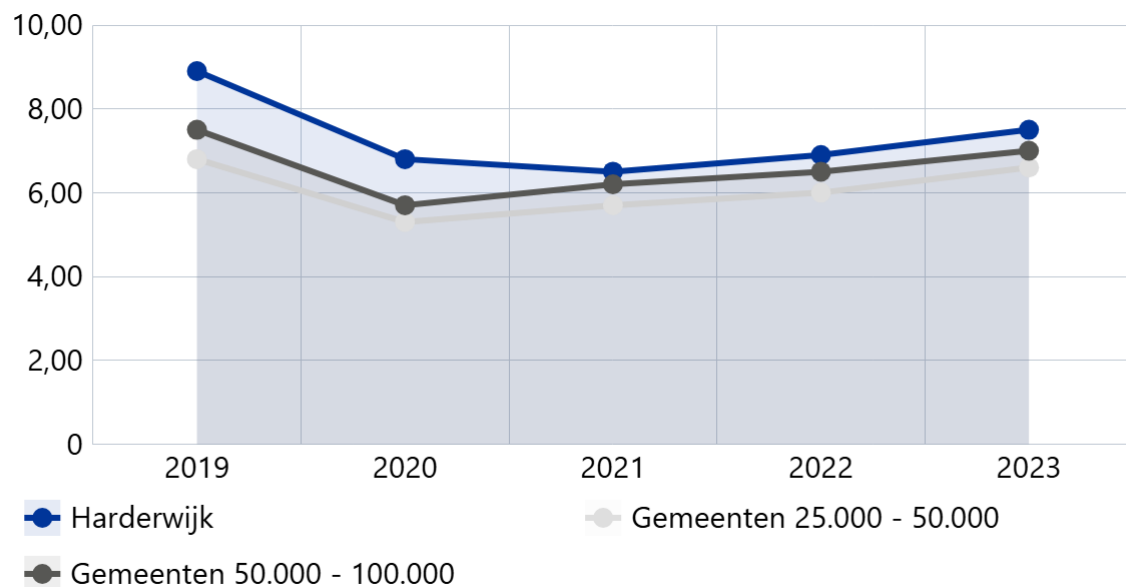
Specifiek beleid

De herinrichting van de Burgemeester De Meesterstraat nabij DOK19 is afgerond. Ook is de snelheidslimiet op de Burgemeester De Meesterstraat verlaagd naar 30 km/h. Dit heeft positieve invloed op verkeersveiligheid en het terugdringen van doorgaand verkeer door de binnenstad.

Verder hebben we plannen uitgewerkt voor de aanpak van diverse verkeerslocaties. Bijvoorbeeld voor de kruisingen Lorentzstraat/Stephensonstraat, Newtonweg/Lorentzstraat/Vlierburgweg, Newtonweg/Langekamp, de Leuvenumseweg en de Groene Zoomweg. De plannen liggen gereed om hier in 2026 uitvoering aan te geven. Doel is de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren.

Verplichte beleidsindicatoren 2.1 Verkeer en vervoer

Aantal verkeersongevallen per 1.000 inwoners



Bron: waarstaatjegemeente.nl

Het aantal verkeersongevallen stijgt. Dat is een landelijke trend, die Harderwijk helaas niet ontgaat. Wel is de Harderwijkse trendlijn de achterliggende jaren wat dichterbij de landelijke trendlijn komen te liggen. Dat onderstreept dat onze inzet op verkeersveiligheid niet zonder effect is geweest.

Bij ongevallen is onderscheid te maken tussen dodelijke ongevallen, letselongevallen en ongevallen met materiële schade. Het valt op dat het aantal letselongevallen in Harderwijk sinds 2022 beneden de landelijke trendlijn ligt. Het aantal geregistreerde ongevallen met uitsluitend materiële schade ligt juist boven de trendlijn.

De cijfers voor 2024 en 2025 zijn nog niet in deze viewer verwerkt. Wel hebben we inzicht in ongevalscijfers voor onze eigen gemeente. Deze cijfers laten zien dat de licht stijgende trend doorzet. En dat verkeersveiligheid dus blijvend aandacht nodig heeft.

2.2 Parkeren

Portefeuillehouder(s): W. Mazier

Domein: Stad & Omgeving

Wat wilden we bereiken?

Een goede bereikbare en leefbare stad op het gebied van parkeren

Het versterken van de stad door de bereikbaarheid en leefbaarheid te vergroten op het onderdeel parkeren door:

- Op basis van het STOMP-principe (Stappen, trappen, openbaar vervoer, mobility as a service en prive-auto) in te zetten op het stimuleren van duurzame mobiliteit waaronder bijvoorbeeld deelauto's en deelfietsen.
- Het in stand houden en realiseren van extra (fiets)parkeercapaciteit;
- Effectieve verdeling van de beschikbare parkeercapaciteit onder de verschillende doelgroepen in de verschillende reguleringsgebieden;
- Inzet op intensivering van handhaving van de parkeerregulerende maatregelen;
- Inzet op verkeersgeleiding/ -informatie van verkeersstromen van en naar de parkeerlocaties door het Parkeer Route Informatiesysteem (PRIS);
- Het borgen van voldoende parkeercapaciteit bij ruimtelijke ontwikkelingen (nieuwbouw of functiewijziging). Hierbij rekening houdend met het uitgangspunt dat het parkeren zo veel als mogelijk uit het zicht moet plaatsvinden.
- I.s.m. programma Duurzaamheid en Economie onderzoeken we de mogelijkheden voor duurzame stadslogistiek in de Binnenstad van de gemeente van Harderwijk.
- Het bevorderen van de toegankelijkheid door voldoende speciaal gereserveerde en afgestemde parkeerplaatsen voor de doelgroep gehandicapten.

Wat wilden we bereiken?

Mobiliteit verbeteren

Mobiliteit bevorderen volgens het STOMP principe en, ter bevordering van de gezondheid, op termijn toewerken naar autoluwe, liefst autovrije wijken en buurten.

Wat gingen we er voor doen?

Intensiveren van de handhaving

We intensiveren de handhaving. Met de toekomstige uitbreiding van de blauwe zones in de Zeebuurt en het vergunninggebied in het Waterfront wordt het reguleringsgebied groter en is mede om die reden intensivering nodig.

Regulier beleid

De uitbreiding van het reguleringsgebied wordt in 2026 doorgevoerd. Dat is ook het moment dat extra handhaving wordt ingezet. Het benodigde budget wordt aangevraagd via de kadernota.

Is nog niet geïntensiveerd omdat het reguleringsgebied nog niet is uitgebreid. Vanaf 2026 is dat wel het geval.

Inzetten deelmobiliteit

We vergroten de inzet van deelmobiliteit op basis van het STOMP-principe. Dit kan in meerdere vormen. Het plaatsen van bijvoorbeeld elektrische deelfietsen en deelauto's in woonwijken is een alternatief voor de tweede auto.

Regulier beleid

In de binnenstad zijn op verschillende locaties deelauto's geplaatst. Aanvullend zijn in de woonwijken 14 deelauto's geplaatst. Ook is met de vaststelling van de nadere regels voor de uitgifte van parkeervergunningen hier een nieuw parkeerproduct voor ontwikkeld.

Programma Parkeren (Omgevingsvisie)

Begin 2025 is het programmaonderdeel Parkeren vastgesteld en in werking getreden. Hierin staat het beleid en de daarbij behorende maatregelen op het gebied van parkeren beschreven.

Specifiek beleid

In 2025 hebben we uitvoering gegeven aan:

- Het opstellen van de nadere regels voor de uitgifte van parkeervergunningen
- Een beleidsregel in ontwerp vastgesteld voor de uitgifte van ontheffingen in de blauwe zone
- Een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden voor intensivering van parkeerlocatie Westeinde. Dit mede in relatie tot de opgave om de binnenstad autoluw te maken en het parkeren meer aan de randen van de stad te organiseren. Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat een parkeervoorziening technisch mogelijk lijkt, maar dat er grote financiële uitdagingen zijn. In 2026 wordt hier een vervolg aan gegeven.
- Een uitwerking van het herverdelingsvraagstuk. Welke doelgroep(en) faciliteren we op welke locatie en wat zijn daarvan de gevolgen voor de parkeercapaciteit op die locaties.

2.3 Recreatieve havens

Portefeuillehouder(s): M. Pijnenburg

Domein: Stad & Omgeving

Wat wilden we bereiken?

Bevordering van het watertoerisme

Watertoerisme draagt bij aan de aantrekkelijkheid van de stad. Nederlandse en buitenlandse toeristen en watersporters komen graag naar de gemeente Harderwijk en verblijven één of meerdere nachten in de havens.

De havens versterken het toeristisch en recreatieve aanbod van de historische binnenstad van Harderwijk, de Veluwe en de regio.

De havens van gemeente Harderwijk hebben behalve een toeristisch-recreatieve waarde ook een economische waarde. Ze voegen meer aanbod aan het product gemeente Harderwijk toe en verhogen de beleving voor inwoners en recreanten.

Wat gingen we er voor doen?

Beheer Harderwijker havens

Het beheer van de havens richt zich op een aantal aspecten.

In maart is het Havenbeheerplan 2025-2029 vastgesteld. Dit is een plan voor het beheer en onderhoud van de gemeentelijke havens, inclusief kostenraming, voor de periode 2025-2029.

Een belangrijk onderdeel is het gastheerschap voor alle gebruikers van de havens waaronder de passanten in het zomerseizoen en de bewoners van Waterfront. In 2025 zijn er 7016 boten geweest met gezamenlijk 13.897 overnachtingen. De havenmeesters zorgen ervoor dat havens en havenvoorzieningen op de juiste manier worden gebruikt. Havengeld, dat nodig is om het beheer te bekostigen, wordt door de havenmeesters geïnd.

Om de kwaliteit van de havens en de havenvoorzieningen op peil te houden, is regelmatig onderhoud nodig. Onderhoud bestaat onder andere uit gepland jaarlijks onderhoud en meerjarig onderhoud. Meerjarig onderhoud bestaat uit vervanging op basis van technische en economische levensduur van de havenvoorzieningen. Ook herstel van schade (curatief onderhoud) is onderdeel van het beheer.

Tot slot ontkomen wij ook niet aan toezicht en zo nodig handhaving. Toezicht is een belangrijke schakel in het bewaken van de openbare orde en veiligheid in de openbare ruimte, dus ook in en rondom de havens.

Specifiek beleid

We hebben de vaargeulen Strandhaven-Wolderwijd, Strandhaven en rondom het Noorder- en Zuidereiland gebaggerd en weer op diepte gebracht. Ook hebben we onderwater gemaaid om de wildgroei van fonteinkruid in de vaargeulen rondom Noorder- en Zuidereiland te beteugelen.

De gemetselde hangschotten bij de bruggen in het Waterfront en de nieuwe brug nabij het strandeiland zijn geïnspecteerd. Zo ook de damwanden en wrijfgordingen van de openbare kade Lorentzhaven. Daarnaast de inspectie en reiniging van de duikers nabij het Noorder- en Zuidereiland. En er is onderhoud uitgevoerd aan de oevers (basaltkeien) langs de vaargeul Strandhaven.

Verder beheer en onderhoud van de 6 beweegbare bruggen, inclusief de afstandsbediening, in het havenkantoor. En hebben we een update van de software en het netwerk voor de bruggen in het Waterfront uitgevoerd.

Uitvoeren locatiestudie watersportactiviteiten

Na de ingebruikname van de nieuwe havens is de vraag naar locaties voor watersportactiviteiten toegenomen. Specifieke locaties voor commerciële watersportactiviteiten zijn geen onderdeel van de gerealiseerde en nog te realiseren plannen van Waterfront (m.u.v. de kleine watersport).

Vanwege de vraag hebben wij een quick-scan uitgevoerd. Het doel van de quick-scan is locaties in gemeente Harderwijk aanwijzen die mogelijk geschikt zijn voor (commerciële) watersportbedrijven. Een haalbaarheidsonderzoek is voor de verdere ontwikkeling van de locaties die op basis van de quick-scan geschikt lijken de vervolgstap. Deze stap, het haalbaarheidsonderzoek, staat gepland voor 2026.

Specifiek beleid

Uitvoering van de locatiestudie watersportactiviteiten staat gepland voor 2026. In 2025 is hieraan daarom nog geen uitvoering gegeven.

Uitvoering Havenregeling

Nadat de havenregeling op 10 april 2025 in werking is getreden zijn wij begonnen met de ligplaatsvergunningen voor de bewoners van Waterfront. De eerste groep zijn de gebruikers van Waterfront fase waar de overgangsregeling op toeziet. De volgende stap in het vergunningverleningsproces is de wachtlijst voor Waterfront fase 2 en vervolgens Waterfront fase deelgebied 1.

Specifiek beleid

Uitvoering Havenregeling in 2025 is uitgevoerd door de havendienst. De uitvoering bestaat voor een belangrijk deel uit het dagelijks beheer van de havens, bijvoorbeeld het toewijzen van ligplaatsen, het veilig en ordentelijk gebruik van de haven en het op orde houden van de havenvoorzieningen.

Ook is het team Ruimtelijke dienstverlening in 2025 gestart met het verlenen van ligplaatsvergunningen voor de bewoners van Waterfront.

Proces ligplaatsvergunningen historische schepen

Eind 2025 zijn wij gestart met de voorbereiding van het vergunningenproces voor historische schepen. Voordat wij ligplaatsvergunningen daadwerkelijk kunnen verlenen moeten wij, in afwachting van de behandeling van een zienswijze hierover, het ruimtelijk kwaliteitsplan voor historische schepen nog vaststellen. Wij verwachten dat wij de eerste ligplaatsvergunningen in 2026 kunnen verlenen.

Specifiek beleid

De vaststelling van het ruimtelijk kwaliteitsplan voor historische schepen, noodzakelijk voor de beoordeling van vergunningaanvragen, was in 2025 nog niet vastgesteld. Ligplaatsvergunningen voor historische schepen zijn daarom nog niet verleend. Vaststelling van het ruimtelijk kwaliteitsplan staat gepland voor 2026.

Eind 2025 is gestart met het proces. Als voorbereiding op de vergunningverlening is de eigenaren gevraagd naar informatie over hun schip. Deze informatie is nodig om te beoordelen of voor alle historische schepen waarop de voorrangsregel van toepassing is, vastgelegd in de Verordening fysieke leefomgeving, voldoende ligplaatsen beschikbaar zijn. Die beoordeling heeft in 2025 nog niet kunnen plaatsvinden omdat eind 2025 nog niet alle informatie beschikbaar was.

2.4 Economische havens en waterwegen

Portefeuillehouder(s): M. Pijnenburg

Domein: Stad & Omgeving

Wat wilden we bereiken?

Havens die van toegevoegde waarde zijn voor de lokale en regionale economie

De havens in het havengebied noord, de Lorentzhaven en de Pasteurhaven, zijn een belangrijk onderdeel voor de economie van gemeente Harderwijk en de regio. De bedrijfshavens zijn een belangrijke schakel voor de op- en overslag van goederen en containers, reparatie, productie en winterstalling van (recreatie)vaartuigen.

De Lorentzhaven draagt bij aan (duurzaam) vervoer over water. Lokale en regionale bedrijven kunnen hiervan gebruikmaken. De Lorentzhaven is voorzien van een openbare kade, voldoende bedrijven die werkzaam zijn in de sector op- en overslag en een containerterminal met deels een openbaar karakter. Zo ondersteunen de havenvoorzieningen de lokale en regionale economie. Voor bedrijven en bezoekende schepen heeft de Lorentzhaven een toegevoegde waarde.

Voor 2026 onderzoeken wij de mogelijkheden om de Lorentzhaven efficiënter te laten benutten door de ondernemers. Voor dit proces werken wij waar nodig samen met de provincie Gelderland en Oost NL. Omdat dit proces eind 2025 in een pril stadium verkeert is meer informatie nog niet beschikbaar.

De Pasteurhaven huisvest vooral watersportbedrijven en visserijbedrijven en biedt daarvoor goede voorzieningen. De Pasteurhaven is goed bevaarbaar met voldoende kadelengte en een brede diversiteit van watersportbedrijven die de watersporter op alle vlakken faciliteert.

Wat gingen we er voor doen?

Actualisatie havenregeling

De actualisatie van de havenverordening is ook van toepassing op het taakveld Economische havens en waterwegen, zie taakveld Recreatieve havens.

Specifiek beleid

De Havenregeling Harderwijk is op 10 april 2025 in werking getreden. De havendienst heeft het afgelopen jaar het dagelijks beheer van het havengebied uitgevoerd waarvoor de Havenregeling Harderwijk de basis is. Door bijvoorbeeld toewijzen van ligplaatsen en veilig en ordentelijk gebruik van de havens. Ook zijn de eerste ligplaatsvergunningen voor bewoners van Waterfront verleend.

De eerste ervaringen die in 2025 zijn opgedaan geven geen aanleiding om de Havenregeling Harderwijk in 2025 al te actualiseren. De eerste actualisatie verwachten wij medio 2026.

2.5 Openbaar vervoer

Portefeuillehouder(s): W. Mazier

Domein: Stad & Omgeving

Wat wilden we bereiken?

In stand houden en mogelijk verbeteren van het OV-aanbod

De gemeente Harderwijk stimuleert, in combinatie met stappen en trappen, het gebruik van het openbaar vervoer. Uitgangspunt is het huidige niveau minimaal in stand te houden en waar mogelijk met maatwerk verbeteringen in de bus en treinverbindingen door te voeren. Bij maatwerk kan o.a. gedacht worden aan een verbeterde, snellere en frequentere treinverbinding met de Randstad en Zwolle. Bezuinigingen in het openbaar busvervoer zijn echter zeer actueel. We maken ons sterk voor behoud van belangrijke buslijnen en onderzoeken samen met de provincie Gelderland waar mogelijk nieuwe vormen van openbaar vervoer, zoals de haltetaxi. Samen met vervoerder EBS en de provincies Gelderland en Flevoland zetten we in op een verbetering van de bestaande stadslijn en van de streeklijnen op de Veluwe maar ook op snelle en frequente verbindingen van en naar de steden (Lelystad-Harderwijk-Apeldoorn) en dorpen in Flevoland. De fiets-/voetveer tussen Strand Horst en Zeewolde vervult een zeer belangrijke functie voor met name scholieren en recreatief fietsverkeer. We hechten er waarde aan deze voorziening te behouden.

Wat gingen we er voor doen?

Samenwerken via Noord-Veluwe Bereikbaar

Onder de paraplu van Noord-Veluwe Bereikbaar werken we samen met de provincie Gelderland en alle gemeenten langs de A28-corridor tussen Amersfoort en Zwolle aan een betere doorstroming op de A28. Dit doen we door in te zetten op duurzame alternatieven, zoals sneller en frequenter openbaar vervoer en goede fietsvoorzieningen in deze corridor. Ook wordt ingezet op gedragsverandering bijvoorbeeld door fietscampagnes, gericht op woon-werkverkeer, maar ook recreatief verkeer.

Met de samenwerkende gemeenten is een Mobiliteitsfonds opgericht waar jaarlijks financiële middelen in gedoneerd worden om gericht in een betere regionale bereikbaarheid te investeren. Tevens wordt hiermee een duidelijk signaal afgegeven aan andere organisaties.

Specifiek beleid

In 2025 is de verkenning naar een keervoorziening voor intercitytreinen op de Veluwelijn gestart. Deze Verkenning wordt uitgevoerd met samenwerkende overheden en de spoorsector. Drie varianten (locaties) in Harderwijk worden onderzocht en getoetst op diverse criteria.

Daarnaast is regionaal een verkenning gestart naar de Doorfietsroute Nunspeet-Harderwijk-Ermelo-Putten-Nijkerk (F28). Deze Verkenning leidt tot een voorkeursroute, ontwerp en kostenraming voor de realisatie ervan.

Lobbyen voor verbeteringen niet-gemeentelijke infrastructuur

Er is flink gelobbyd voor een betere treinverbinding en ook een toekomstbestendige aanpak van de N302 (Knardijk en Leuvenumseweg). Bestuurlijk en ambtelijk is, met onze samenwerkende partners, gezocht naar bredere (financiële) steun. Een goed voorbeeld hiervan is (het doortrekken van Intercitytreinen op) de Veluwelijn. Steun en samenwerking is gezocht en gevonden bij omliggende provincies en regio's, alsook bij de spoorsector.

Specifiek beleid

Er is breed draagvlak voor een beter bereikbare regio. Er wordt nog steeds volop samengewerkt met de omliggende gemeenten en regio's, provincies Utrecht en Gelderland, Ministerie van I&W en de spoorsector.

Samen met provincie Gelderland en het Platform N302 Harderwijk (bewoners, belanghebbenden en verenigingen) is overeenstemming gevonden over de aanpak van de Leuvenumseweg. De weg wordt medio 2026 verkeersveiliger gemaakt.

Verbeteren en frequenter openbaar vervoer

Samen met partners, zoals NS, EBS, provincie Gelderland en omliggende gemeenten en regio's, werken we samen aan een goed netwerk van openbaar vervoer van en naar de gemeente Harderwijk. Speerpunt is het realiseren van een keervoorziening op of naast het station van gemeente Harderwijk om Intercitytreinen uit Amersfoort door te laten rijden naar Harderwijk. Er is ingezet op meer spitsreinen in de ochtend van Harderwijk, via Nijkerk, naar Amersfoort en vice versa in de middagspits. Ook is de spitspendel op de vrijdag gewenst.

Regulier beleid

Ambtelijk en bestuurlijk hebben we veel overleg gevoerd met de provincies Utrecht en Gelderland, omliggende regio's en de spoorsector om de spitspendel Harderwijk-Nijkerk-Amersfoort v.v. weer in de dienstregeling te krijgen. Dat is gelukt, sinds 7 april 2025. De spitsreinen worden weer goed gebruikt en we zien een forse groei van instappers op ons station. Voor de dienstregeling 2027 wordt ingezet op meer spitsreinen in de ochtend en middag.

De verkenning naar de keervoorziening voor intercitytreinen loopt goed en betreft een intensief proces met andere overheden, spoorsector en bewoners.

Totaaloverzicht Programma 2

Bedragen x €1.000

Exploitatie	Realisatie 2024	Primitieve begroting 2025	Begroting incl. wijzigingen 2025	Realisatie 2025	Resultaat 2025
Baten					
TV21 TV21 Verkeer en vervoer	358	178	178	679	501
TV22 TV22 Parkeren	54	17	49	43	-6
TV24 TV24 Economische havens en waterwegen	909	729	675	642	-33
Totaal Baten	1.321	924	902	1.364	462
Lasten					
TV21 TV21 Verkeer en vervoer	-6.605	-7.014	-6.976	-6.296	680
TV22 TV22 Parkeren	-2.332	-2.388	-2.801	-2.651	150
TV23 TV23 Recreatieve havens	0	-6	-5	-4	0
TV24 TV24 Economische havens en waterwegen	-1.430	-1.100	-1.394	-1.310	83
TV25 TV25 Openbaar vervoer	-69	-66	-101	-70	31
Totaal Lasten	-10.436	-10.574	-11.276	-10.332	945
Onttrekkingen					
TV21 TV21 Verkeer en vervoer	646	295	259	247	-12
TV22 TV22 Parkeren	5.127	244	332	332	0
TV24 TV24 Economische havens en waterwegen	151	40	216	215	-2
Totaal Onttrekkingen	5.925	579	806	793	-13
Stortingen					
TV21 TV21 Verkeer en vervoer	-1.162	-375	-375	-375	0
TV22 TV22 Parkeren	-5.127	0	0	0	0
TV24 TV24 Economische havens en waterwegen	-459	-142	-211	-211	0
Totaal Stortingen	-6.749	-517	-586	-586	0
Gerealiseerd resultaat	-9.939	-9.587	-10.154	-8.761	1.393

Financiële analyse jaarrekening 2025 ten opzichte van begroting 2025

Bedragen x €1.000

Exploitatie	Begroting incl. wijzigingen 2025	Realisatie 2025	Resultaat 2025
Baten	902	1.364	462
Lasten	-11.276	-10.332	945
Onttrekkingen	806	793	-13
Stortingen	-586	-586	0
Gerealiseerd resultaat	-10.154	-8.761	1.393

Het resultaat van programma 2 is als volgt te verklaren

Taakveld (Bedragen x 1.000)	Ondewerp	Bedrag afwijking	Verwijzing toelichting
	Onderhanden werken (regulier en budget neutraal)	30	1
	Kapitaallasten	161	2
	Overige doorbelastingen	-59	3
2.1	Vergunningsaanvragen kabels en leidingen + degeneratievergoedingen	153	4
2.1	Uitgesteld onderhoud	626	5
2.1	Energie	91	6
2.1	Gladheidsbestrijding	22	7
2.1	Inkomsten straatreiniging	230	8
2.2	Lagere kosten parkeervoorzieningen	76	9
2.4	Op diepte houden havens en vaarwegen	42	10
2.4	Onderhoud en onvoorzien	-24	11
2.4	Havengelden	11	12
	Diversen	34	
	Totaal	1.393	

Verklaring van de afwijkingen programma 2

1. Een totaaloverzicht van onderhanden werken wordt weergegeven in hoofdstuk 4.6.
2. Op de kapitaallasten zit een voordeel van afgerond € 161.000,-. Dit wordt veroorzaakt doordat de werkelijke omslagrente lager uitviel dan begroot en daardoor bijgesteld moet worden. Voor een verdere uitleg wordt verwezen naar het renteschema in de paragraaf Financiering.
3. Dit betreft de overige doorbelastingen. Er heeft een hogere werkelijke doorbelasting tractie op onderdeel wegen plaatsgevonden ten opzichte van de begroting.
4. Meer vergunningsaanvragen voor kabels en leidingen hebben geleid tot € 30.000,- meer legesopbrengsten en € 122.500,- meer aan degeneratievergoedingen dan verwacht.
5. Er is € 625.700,- minder uitgegeven aan onderhoud doordat diverse onderhoudsprojecten en -klussen zijn uitgesteld door een gebrek aan capaciteit, bouwvertragingen, onduidelijkheid over de stikstofwet en weersinvloeden. Er wordt een beslispoint opgenomen in het raadsvoorstel bij de jaarrekening met een voorstel om een specifiek deel van deze overschotten in een bestemmingsreserve IBOR te storten. Zie raadsvoorstel voor het beslispoint en argumentatie.
6. Het afkoppelen van een aantal VRI's heeft geleid tot een lager energieverbruik (€ 38.000,-) en tegelijkertijd zijn de openbare laadpalen meer gebruikt dan verwacht met een grotere opbrengst als gevolg (€ 53.400,-).
7. Gladheidsbestrijding heeft minder gekost dan verwacht (€ 22.000,-).

8. Er zijn meer inkomsten binnengehaald op straatreiniging dan verwacht (€ 230.400,-). Op dit onderdeel worden vergoedingen ontvangen vanuit Verpact voor zowel Zwerfafval als vergoedingen voor verpakkingen in openbare prullenbakken. Er heeft een afrekening vanuit Verpact plaatsgevonden m.b.t. de Zwerfafvalvergoeding 2023/2024 van ongeveer € 44.000,-. De gemeente heeft een eenmalige extra vergoeding ontvangen van € 0,91 per inwoner. Tevens is er een vergoeding ontvangen voor 2023 en 2024 in het kader van de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (UPV) zwerfafval, vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Dit betreft een vergoeding voor de kosten van het opruimen van zwerfafval van bepaalde kunststofproducten voor eenmalig gebruik en het treffen van bewustmakingsmaatregelen in de kalenderjaren 2023 en 2024. Dit is een vergoeding van afgerond € 187.000,-.
9. Ten opzichte van de begroting zijn er voor de parkeervoorzieningen minder exploitatiekosten (€ 49.000,- voordelig) en minder energiekosten (€ 27.000,- voordelig) gemaakt. De minder energiekosten zit in de lagere energie prijzen ten opzichte van vorig jaar door een voordelige aanbesteding.
10. Voor het op diepte houden van de havens en vaarwegen was ruim € 234.000,- begroot. De werkelijke kosten in 2025 bedroegen ca. € 192.000,-. Het voordeel van € 42.000,- wordt veroorzaakt doordat de baggerwerkzaamheden in bepaalde sectoren minder intensief uitvielen dan op basis van de peilingen vooraf was ingeschat.
11. Aan jaarlijks onderhoud is ca. € 24.000,- meer uitgegeven in 2025. De overschrijding wordt met name veroorzaakt door ad-hoc herstelwerkzaamheden.
12. Bij de 2e Tussentijdse rapportage zijn de begrote havenopbrengsten in 2025 met € 113.000,- verlaagd. Ten opzichte van de bijgestelde begroting zijn de werkelijk opbrengsten € 11.000,- hoger uitgevallen. Dit leidt tot een voordeel binnen dit taakveld.

