gemeente Deventer

Nota voor Burgemeester en Wethouders

Bestuursorgaan	:	Burgemeester en Wethouders
Onderwerp	:	Omgevingsprogramma Fiets Deventer
Portefeuillehouder	:	Wethouder Elferink
Notanummer	:	2026-615
Datum B&W-vergadering	:	27-10-2026
Team	:	Team Ruimtelijke Ontwikkeling
Programma	:	05 - Ruimtelijke ontwikkeling
Parafen voor akkoord nota	:	• 21-10-2026: Teamleider Ruimtelijke Ontwikkeling
Parafen voor agendering	:	• 21-10-2026: Gemeentesecretaris/algemeen directeur
Bijlagen bij deze nota	:	Bijlage 1 - Ontwikkelingen [okt 2026].pdf,Bijlage 2 - Beleidsevaluatie [okt 2026].pdf,Bijlage 3a - Participatieopzet [okt 2026].pdf,Bijlage 3b - Eindrapport Peiling Omgevingsprogramma Fiets [07-04-26].pdf,Bijlage 4 - Fietsnetwerk Deventer [okt 2026].pdf,Bijlage 5 - Inrichtingseisen [okt 2026].pdf,Bijlage 6 - Maatregelenlijst 2026-2030 [okt 2026].pdf,Omgevingsprogramma Fiets Deventer [okt 2026].pdf,Reactienota zienswijzen Ontwerp-Omgevingsprogramma Fiets [okt 2026].pdf
Datum definitieve akkoord	:	27-10-2026

Besluit

1. De reactienota zienswijzen vast te stellen, en als bijlage bij het definitieve Omgevingsprogramma op te nemen
2. Het "Programma Fiets Deventer 2021-2025" (2021) in te trekken
3. Het Omgevingsprogramma Fiets Deventer vast te stellen
4. De Raadsmededeling vast te stellen, en inclusief bijlagen aan te bieden aan de raad

De nota en het besluit openbaar te maken

Inleiding

Deventer stimuleert duurzame mobiliteit door de fiets en voetganger centraal te zetten in de inrichting van de leefomgeving, volgens het STOMP-principe. Het Omgevingsprogramma Fiets Deventer draagt bij aan het realiseren van drie ambities uit de ontwerp-Omgevingsvisie: een duurzaam mobiliteitssysteem, een nabije en verbonden gemeenschap en een gezonde leefomgeving. Het geeft een vervolg aan het “Programma Fiets Deventer 2021-2025”. Ontwikkelingen zoals e-bikes, speedpedelecs, fatbikes en andere lichte elektrische voertuigen vragen daarbij om toekomstbestendige fietsinfrastructuur. We werken aan concrete doelstellingen voor de fiets die passen bij wat Deventer nodig heeft. Die behoefte is opgehaald bij stakeholders en de Deventer samenleving. Door de komende jaren de focus te leggen op een aantal hoofdopgaven, kunnen deze doelstellingen worden bereikt.

Beoogd maatschappelijk resultaat

De compacte structuur van Deventer is een belangrijke kwaliteit, met dagelijkse voorzieningen, scholen, werklocaties en stations grotendeels op 15 minuten fietsafstand. Deze nabijheid willen we behouden en versterken. Dat doen we door barrières te voorkomen of weg te nemen en zo kortere fietsreistijden naar deze plekken ten opzichte van de auto te kunnen bieden. Door het fietsnetwerk en de stallingsvoorzieningen te verbeteren waar dat het hardste nodig is, zorgen we voor meer fietsgebruik op korte en middellange afstanden, en zijn er meer tevreden inwoners over de fietspaden en het fietsparkeren. De maatregelen die we nemen zorgen daarbij voor meer verkeersveiligheid en een betere doorstroming voor fietsers bij drukke kruispunten.

Kader

De relevante beleidstukken die de kaders stellen voor het Omgevingsprogramma Fiets Deventer zijn hieronder weergegeven. Enkele daarvan zijn in de ontwerp- of conceptfase, wat betekent dat gebouwd wordt op de principes en kaders die in dat document vastgelegd zijn.

- Ontwerp-Omgevingsvisie Deventer (dec 2025)
- Omgevingsprogramma Wegencategorisering Deventer (juni 2026)
- Ontwerp-Omgevingsprogramma Mobiliteit Binnenstad & Periferie (okt 2026)
- Ontwerp-Omgevingsprogramma Laadinfrastructuur (apr 2026)
- Concept Beleidsregels Parkeernormen Deventer (apr 2026)
- Concept Nota Parkeerbeleid Deventer (apr 2026)
- Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur (2025)
- Programma Fiets 2021-2025 (2021)
- Uitvoeringsprogramma Duurzame mobiliteit (2019)

Betrokken partijen en participatie

Het Omgevingsprogramma Fiets Deventer is tot stand gekomen na gesprekken met collega wegbeheerders (gemeenten en provincies), de regio Stedendriehoek, Veilig Verkeer Nederland, Fietsersbond Deventer, hulpdiensten (politie, brandweer en ambulance), en bedrijvenparkmanagement. Deze externe stakeholders zijn tijdens twee inhoudelijke sessies betrokken om mee te denken en input te leveren, en hebben tussentijds ook kunnen meedenken over de kwaliteit van de inhoud. De samenleving is uitgebreid betrokken door middel van een online vragenlijst, tijdens die periode zijn zij actief benaderd om mee te denken en de vragenlijst in te vullen. Inhoudelijk wordt verwezen naar bijlage 3a en 3b van het Omgevingsprogramma.

De Adviesraad Sociaal Domein (ASDD) is in het voortraject om een informele reactie gevraagd. Zij hebben daarbij een aantal voor hen belangrijke aandachtspunten aangestipt. Bijvoorbeeld scheiden van kwetsbare verkeersdeelnemers van gemotoriseerd verkeer, zorgen voor bredere fietspaden op drukke plekken en uitbreiden van fiets- en scootmobieltrainingen. Deze punten zijn meegenomen in de verdere uitwerking van het definitieve Omgevingsprogramma.

De gemeenteraad is bij het vrijgeven van het ontwerp-Omgevingsprogramma voor zienswijzen, betrokken door middel van een consulterende raadsmededeling. Op 6 mei 2026 vond hiervoor de consulterende raadstafel plaats. Het ontwerp-Omgevingsprogramma Fiets Deventer heeft vervolgens ter inzage gelegen van 27 mei 2026 tot en met 8 juli 2026, in overeenstemming met artikel 16:26 Omgevingswet en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Binnen deze termijn heeft eenieder een zienswijze in kunnen dienen. Er zijn in totaal 9 zienswijzen ingediend. De zienswijzen én de opmerkingen die gemaakt zijn tijdens de consulterende raadstafel, zijn behandeld en verwerkt in de reactienota zienswijzen. In de reactienota zienswijzen staat ook vermeld of, en zo ja tot welke wijzigingen de reacties en opmerkingen in het definitieve Omgevingsprogramma hebben geleid. Zo is een passage en een maatregel toegevoegd over de aandacht voor voldoende (veilige) fietsenstallingen bij het station.

Argumenten voor en tegen

1.1. Dit zorgt voor een transparante verwerking van de ingediende zienswijzen

Door alle ingediende zienswijzen te bundelen met de opmerkingen van de raad, en deze in één document vast te leggen, wordt gezorgd voor een transparante en uniforme verwerking. Door het vast te stellen en als bijlage bij het definitieve Omgevingsprogramma te voegen, is de beoordeling en beantwoording voor iedereen makkelijk terug te vinden.

3.1. Dit zorgt voor onderbouwd en gedragen fietsbeleid;

Om duurzame mobiliteit te stimuleren, en de fiets onderbouwd centraal te kunnen zetten bij de inrichting van de leefomgeving is een zorgvuldig traject doorlopen. De belangen van diverse onderwerpen en fietsthema's zijn tegen elkaar afgewogen door beleidsevaluatie, participatie en experts. Dat heeft geleid tot het nu voorliggende Omgevingsprogramma Fiets Deventer, met concrete maatregelen en inrichtingseisen voor fiets(infrastructuur). Deventer werkt met inwoners, scholen, bedrijven en maatschappelijke partners aan de uitvoering.

3.2. Het draagt bij aan de ambities uit de Omgevingsvisie;

Het Omgevingsprogramma Fiets werkt de drie ambities uit de ontwerp-Omgevingsvisie verder uit: een duurzaam mobiliteitssysteem, een nabije en verbonden gemeenschap en een gezonde leefomgeving.

3.3. Het zorgt voor een optimale balans tussen duurzame bereikbaarheid en verkeersveiligheid

Door in te zetten op de voor Deventer belangrijkste fietsthema's waarop we de meeste invloed kunnen uitoefenen, ontstaat een optimale balans tussen het stimuleren van duurzame vervoerswijzen (het gebruik van de fiets voor korte en middellange ritten) en het terugdringen van fietsslachtoffers.

3.4. Het geeft invulling aan de wens voor een groenere, veilige en leefbare stad

Maatregelen zoals snelheidsverlaging en verbeterde veiligheid voor actief verkeer (lopen en fietsen) worden breed gesteund in Deventer. Dit bleek al uit recente participatietrajecten én uit het participatietraject voor dit Omgevingsprogramma. Het zorgt voor een openbare ruimte die uitnodigt tot lopen en fietsen. Het draagt daarnaast bij aan minder geluid- en geurhinder, en geeft daarmee invulling aan doelen uit het door Deventer ondertekende Schone Luchtakkoord.

4.1. Dit sluit aan bij de gemaakte afspraken in de "uniforme werkwijze voor college en raad bij Omgevingsprogramma's"

Hierdoor is de gemeenteraad op de hoogte wat er met de inbreng, reacties en zienswijzen is gedaan en waar het toe heeft geleid in het definitieve Omgevingsprogramma.

4.2. Het zorgt voor transparantie over de totstandkoming en besluitvorming

Het opstellen en vaststellen van een Omgevingsprogramma is een bevoegdheid van het college. Door de raad te informeren door middel van een raadsmededeling is zij op de hoogte van het afronden van dit traject en waarin het heeft geresulteerd.

Financiële consequenties en dekking

Het realiseren van de maatregelen uit bijlage 6 zorgt voor het behalen van de fiets-doelstellingen en draagt daarmee bij het verwezenlijken van de ambities uit de ontwerp-Omgevingsvisie Deventer. Een deel van de infrastructurele maatregelen is opgenomen in het MJOP-MIND 2027 – 2030 (in bijlage 6 onder kopje "programmering"), welke u in het najaar wordt toegezonden met het verzoek om de kredieten beschikbaar te stellen. Daarin wordt ook dekking gevonden voor wegen die zonder grote infrastructurele ingrepen in maximumsnelheid van 50 naar 30km/u kunnen worden verlaagd, onder de projectnaam "Sneller naar 30". Voor de overige maatregelen is op dit moment nog geen financiële dekking, het MIND is niet toereikend voor álle mobiliteitsopgaven. In het overkoepelende Omgevingsprogramma Mobiliteit, zal een prioritering worden opgenomen voor de daarin aangeven maatregelen. Het Omgevingsprogramma Fiets wordt integraal onderdeel van het Omgevingsprogramma Mobiliteit, zodra die in 2027 wordt vastgesteld. Parallel worden landelijke, provinciale en regionale subsidiekansen voor fietsprojecten nauwlettend in de gaten gehouden, en waar mogelijk aangevraagd.

Openbaarmaking en communicatie

Dit besluit wordt openbaar gemaakt na besluitvorming. Het Omgevingsprogramma Fiets Deventer wordt ook via een digitale kaart ontsloten, en is onder andere via de gemeentewebsite en het Digitaal stelsel omgevingswet (DSO, Regels op de kaart) raadpleegbaar.

Aanpak en uitvoering

Voor het realiseren van de infrastructurele maatregelen uit bijlage 6, stemmen we af met het Meerjarig Onderhoudsplan (MJOP) voor de komende jaren. Dit doen we op basis van vastgestelde werkwijze uit de Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur, en het Omgevingsprogramma Wegencategorisering.

1. Bij een geplande reconstructie, richten we de weg in conform de geldende wegencategorisering en de beoogde maatregel uit Omgevingsprogramma Fiets;

2. Bij een geplande asfaltdeklaagvervanging, zoeken we naar extra cofinanciering (subsidie/MIND) om de herinrichting/maatregel uit Omgevingsprogramma Fiets gelijk mee te kunnen nemen;

3. Op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u, maar die de toekomstige status GOW30 of ETW30 hebben, plaatsen we (eventueel met enkele kleine verkeerskundige ingrepen) een nieuw snelheidsbord. Dekking hiervoor wordt gevonden in het MJOP-MIND 2027-2030, onder het project "Sneller naar 30";

4. Als er geen koppelkans ligt of de weg nog niet geschikt is, zoeken we naar extra middelen (subsidie/MIND). Vinden we die niet, dan kan de herinrichting of de maatregel uit Omgevingsprogramma Fiets pas plaatsvinden als er een onderhoudsopgave ligt (terug naar stap 1 of 2).

RAADSMEDEDELING

Onderwerp : Omgevingsprogramma Fiets Deventer
Portefeuillehouder : Wethouder Elferink
Nummer : 2026-615
Datum B&W besluit : 27-10-2026
Team : Team Ruimtelijke Ontwikkeling

Inleiding

Het college heeft een thematisch Omgevingsprogramma vastgesteld, het Omgevingsprogramma Fiets Deventer. Hierover heeft u op 23 april 2026 een raadsmededeling ontvangen (2026-300). Het opstellen van een (thematisch) Omgevingsprogramma is een bevoegdheid van het college. Hiervoor is een uniforme werkwijze afgesproken tussen college en raad (RM 2025-601 Werkwijze bij omgevingsprogramma's). In overeenstemming met het besluitvormingsproces, heeft het college eerst een ontwerp-Omgevingsprogramma opgesteld en vrijgegeven voor zienswijzen. Op 6 mei 2026 vond een consulterende raadstafel plaats. Hierbij is de gemeenteraad gevraagd om te reageren op het ontwerp-Omgevingsprogramma Fiets Deventer.

Kader

De relevante beleidstukken die de kaders stellen voor het Omgevingsprogramma Fiets Deventer zijn hieronder weergegeven. Enkele daarvan zijn in de ontwerp- of conceptfase, wat betekent dat gebouwd wordt op de principes en kaders die in dat document vastgelegd zijn.

- Ontwerp-Omgevingsvisie Deventer (dec 2025)
- Omgevingsprogramma Wegencategorisering Deventer (juni 2026)
- Ontwerp-Omgevingsprogramma Mobiliteit Binnenstad & Periferie (okt 2026)
- Ontwerp-Omgevingsprogramma Laadinfrastructuur (apr 2026)
- Concept Beleidsregels Parkeernormen Deventer (apr 2026)
- Concept Nota Parkeerbeleid Deventer (apr 2026)
- Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur (2025)
- Programma Fiets 2021-2025 (2021)
- Uitvoeringsprogramma Duurzame mobiliteit (2019)

Kern van de boodschap

Dit Omgevingsprogramma Fiets Deventer is de actualisatie van het huidige "Programma Fiets 2021-2025". Dat programma is destijds specifiek opgesteld op verzoek van de gemeenteraad. Het heeft de afgelopen vijf jaar een positieve bijdrage geleverd aan de transitie naar duurzamere mobiliteitsvormen door maatregelen te nemen ten gunste van de fiets als vervoersmiddel.

In de ontwerp-Omgevingsvisie Deventer staat dat we duurzame mobiliteit en beweging verder willen stimuleren door de belangen van voetgangers en fietsers meer centraal te stellen bij de inrichting van de leefomgeving (het STOMP-principe). Drie ambities vanuit de ontwerp-Omgevingsvisie zijn daarbij leidend; Werken aan een duurzaam mobiliteitssysteem, een gezonde samenleving en leefomgeving, en een nabije en verbonden gemeenschap. Dit Omgevingsprogramma Fiets Deventer bevat de concrete uitwerking van doelstellingen, opgaven en maatregelen om aan die ambities invulling te geven.

Nadere toelichting

Het ontwerp-Omgevingsprogramma Fiets Deventer heeft ter inzage gelegen van woensdag 27 mei 2026 tot en met woensdag 8 juli 2026. Binnen deze termijn zijn 9 zienswijzen binnengekomen. Op 6 mei 2026 vond de consulterende raadstafel plaats, waarin de gemeenteraad is gevraagd om te reageren op het ontwerp. Er zijn door diverse partijen vragen gesteld en opmerkingen gemaakt op de

inhoud van het stuk. Alle reacties en zienswijzen zijn verwerkt in de reactienota zienswijzen. Met deze raadsmededeling informeert het college u over wat er met de reacties en zienswijzen is gedaan, en tot welke wijzigingen het heeft geleid in het definitieve Omgevingsprogramma. Het definitieve Omgevingsprogramma Fiets Deventer, inclusief reactienota zienswijzen is als bijlage bij deze mededeling gevoegd.

Voor het realiseren van de infrastructurele maatregelen uit bijlage 6 van het Omgevingsprogramma, stemmen we af met het Meerjarig Onderhoudsplan (MJOP) voor de komende jaren. Dit doen we op basis van vastgestelde werkwijze uit de Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur, en het Omgevingsprogramma Wegencategorisering.

1. Bij een geplande reconstructie, richten we de weg in conform de geldende wegencategorisering en de beoogde maatregel uit Omgevingsprogramma Fiets;

2. Bij een geplande asfaltdeklaagvervanging, zoeken we naar extra cofinanciering (subsidie/MIND) om de herinrichting/maatregel uit Omgevingsprogramma Fiets gelijk mee te kunnen nemen;

3. Op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u, maar die de toekomstige status GOW30 of ETW30 hebben, plaatsen we (eventueel met enkele kleine verkeerskundige ingrepen) een nieuw snelheidsbord. Dekking hiervoor wordt gevonden in het MJOP-MIND 2027-2030, onder het project "Sneller naar 30". Het MJOP-MIND 2027-2030 wordt binnenkort aan uw raad aangeboden. Bij de start van het project zal duidelijk zijn welke wegen voor versneld 30 in aanmerking komen;

4. Als er geen koppelkans ligt of de weg nog niet geschikt is, zoeken we naar extra middelen (subsidie/MIND). Vinden we die niet, dan kan de herinrichting of de maatregel uit Omgevingsprogramma Fiets pas plaatsvinden als er een onderhoudsopgave ligt (terug naar stap 1 of 2).

Het MIND budget is niet toereikend voor álle mobiliteitsopgaven. Het college werkt aan een overkoepelend Omgevingsprogramma Mobiliteit, waarin een prioritering zal worden opgenomen voor de daarin aangeven maatregelen. Het Omgevingsprogramma Fiets wordt integraal onderdeel van het Omgevingsprogramma Mobiliteit, zodra die in 2027 wordt vastgesteld door het college van B&W.



Fiets voorop in Deventer!

Voor gezonde groei en een leefbare stad

Omgevingsprogramma Fiets Deventer

Deventer | oktober 2026

gemeente Deventer

Voorwoord

Fietsers nemen een belangrijke plaats in bij de inrichting van de straten, wegen en de openbare ruimte in Deventer. De gemeenteraad heeft dat in 2025 vastgelegd, en met dit nieuwe Omgevingsprogramma Fiets zetten we deze koers kracht bij. Dat is belangrijk voor vandaag, maar minstens zo belangrijk voor de leefbare en gezonde stad die we willen doorgeven aan toekomstige generaties.
Met dit Omgevingsprogramma willen we bereiken dat meer inwoners voor korte afstanden de fiets pakken – veilig, snel en comfortabel. Fietsen is gezond, schoon en efficiënt. En een fiets neemt minder ruimte in dan een auto, waardoor er plek vrijkomt voor groen, spel, verblijven en ontmoeten. Met het Omgevingsprogramma Fiets vertalen we deze ambitie naar concrete maatregelen, die we koppelen aan heldere doelstellingen. Zo werken we stap voor stap aan een fietsvriendelijker Deventer.
De afgelopen jaren hebben we al veel bereikt, op basis van het voorgaande Programma Fiets 2021-2025. Denk bijvoorbeeld aan het nieuwe fietspad langs de Schipbeek, en de fietspaden langs de Oerdijk en de Margijnenenk. Samen met de provincies en buurgemeenten verbeteren we bovendien de doorfietsroutes, zoals tussen Deventer en Zutphen en de Raalterweg.

Het zijn investeringen waar inwoners dagelijks profijt van hebben. Maar het werk is niet af. Nu is het tijd om door te pakken en de fiets ook de komende vijf jaar stevig op de agenda te houden. We blijven investeren: in een optimaal fietsnetwerk, goede fietsparkeervoorzieningen en educatie- en gedragsprojecten die bijdragen aan een veilige verkeersomgeving.
Inwoners en belangenorganisaties hebben volop met ons meegedacht hoe we Deventer nog fietsvriendelijker kunnen maken. Dit programma is mede het resultaat van de ideeën, zorgen en kansen die zij hebben aangedragen, en ik wil hen dan ook hartelijk danken hiervoor. Zo werken we samen toe naar een Deventer waar fietsen vanzelfsprekend is, voor iedereen.

Marcel Elferink
Wethouder Mobiliteit



Samenvatting

Deventer stimuleert duurzame mobiliteit door de fiets en voetganger centraal te zetten in de inrichting van de leefomgeving, volgens het STOMP-principe. Dit Omgevingsprogramma Fiets werkt de drie ambities uit de ontwerp-Omgevingsvisie verder uit: een **duurzaam mobiliteitssysteem**, een **nabije en verbonden gemeenschap** en een **gezonde leefomgeving**. De compacte structuur van Deventer is een belangrijke kwaliteit, met dagelijkse voorzieningen, scholen, werklocaties en stations grotendeels op 15 minuten fietsafstand. Deze nabijheid willen we behouden en versterken, onder meer door barrières te voorkomen of weg te nemen en de potentie van stationsgebieden beter te benutten.

Ontwikkelingen zoals e-bikes, speedpedelecs, fatbikes en andere lichte elektrische voertuigen vragen om toekomstbestendige fietsinfrastructuur. De evaluatie van het Programma Fiets 2021–2025 laat zien dat enkele doelstellingen zijn behaald (o.a. groei gebruik doorfietsroutes en uitbreiding deelfietsen), maar dat veel doelen moeilijk te meten waren. Dat leidt in dit nieuwe programma tot concretere, SMART geformuleerde doelen en scherpere indicatoren. Deventer wil in 2030:

- Een hoger fietsgebruik (42% tot 7,5 km, 30% tot 15 km);
- Meer tevreden inwoners over fietspaden en fietsparkeren (minimaal 75%);
- Minder fietsongevallen en veiliger gedrag onder jongeren en ouderen;
- Kortere of gelijkwaardige fietsreistijden ten opzichte van de auto;
- Minder barrières door ongelijkvloerse kruisingen of andere oplossingen;
- Betere doorstroming voor fietsers dankzij verkeerslichten die voldoen aan wachttijdcriteria.

We richten ons de komende jaren op zes hoofdopgaven waar we de grootste impact kunnen maken:

1. **Snelheidsverlaging en herinrichting van GOW30-wegen**
   Sneller invoeren van 30 km/u op wegen waar auto's en fietsers samen rijden, met heroverweging van de positie van de fiets (vrijliggend fietspad, fietsstrook, fietsstraat).
2. **Verbeteren van stallingsvoorzieningen**
   Kwalitatieve, vindbare en inclusieve stallingen in de hele stad, afgestemd op diverse fietstypen en gekoppeld aan mobiliteitsknooppunten.
3. **Betere oversteekbaarheid en voorrang voor fietsers**
   Minder wachttijd bij verkeerslichten, meer prioriteit op belangrijke routes en onderzoek naar ongelijkvloerse kruisingen bij barrières zoals spoor, A1 en Hanzetracé.
4. **Gedrag, educatie en stimulering**
   Focus op jongeren (12–17 jaar), 60-plussers en schoolkinderen; inzet van educatie, campagnes en samenwerking met werkgevers.

5. **Vergevingsgezinde fietsinfrastructuur**
   Minder paaltjes, betere markering, veilige bermen en schuine stoepranden om solo-ongevallen te voorkomen.
6. **Verbeteren van het fietsnetwerk en bereikbaarheid**
   Aansluiting op het Overijsselse Kernnet fiets 2.0 en de regionale fietsruggengraat. Drie categorieën routes (doorfietsroutes, hoofdfietsroutes en basisfietsroutes) met bijbehorende inrichtingseisen.

Deventer werkt met inwoners, scholen, bedrijven en maatschappelijke partners aan de uitvoering. Data, digitale oplossingen en nieuwe verkeerslichtregelingen helpen om fietsers meer prioriteit te geven en de kwaliteit van de infrastructuur continu te monitoren.



Inhoud

Voorwoord 2

Samenvatting 3

1. Inleiding 6

   Leeswijzer 7

2. Ontwikkelingen & Beleidsevaluatie 8

3. Uitwerking van de kaders 10

4. Van ambities naar doelstellingen 13

5. Fietsmaatregelen 16

6. Prioritering 23

7. Financiën & middelen 24

8. Monitoring 25

9. Slotbepalingen 27

Bijlage 1 Ontwikkelingen

Bijlage 2 Beleidsevaluatie

Bijlage 3a Participatieopzet

Bijlage 3b Rapportage Kennis & Verkenning online vragenlijst

Bijlage 4 Gemeentelijk Fietsnetwerk

Bijlage 5 Inrichtingseisen

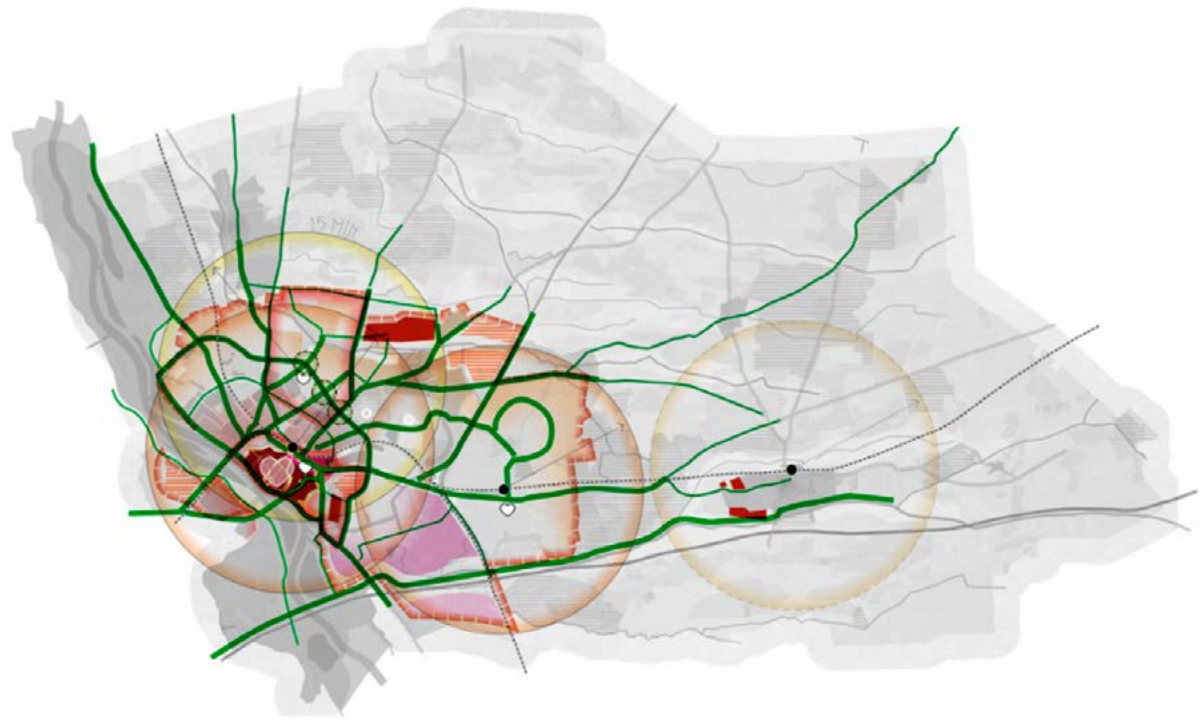
Bijlage 6 Maatregelenlijst

1. Inleiding

In de ontwerp-Omgevingsvisie Deventer staat dat we duurzame mobiliteit en beweging willen stimuleren door de belangen van voetgangers en fietsers meer centraal te stellen bij de inrichting van de leefomgeving (het STOMP-principe). Drie ambities vanuit de ontwerp-Omgevingsvisie zijn daarbij leidend;

- Werken aan een duurzaam mobiliteitssysteem;
- Een gezonde samenleving en leefomgeving;
- Een nabije en verbonden gemeenschap.

Deventer heeft een compact stedelijk gebied, met naast de binnenstad meerdere centrumgebieden, zoals winkelcentra Colmschate en Keizerslanden, verschillende kleinere wijk- en buurtcentra, treinstations en de dorpen met elk een eigen dorpshart. Veel van deze dagelijkse voorzieningen, werkgebieden, maar ook het landelijk gebied zijn voor het grootste deel van onze inwoners steeds op 15 minuten fietsafstand bereikbaar. Dit is een belangrijke kwaliteit die we willen vasthouden en versterken. Deze kwaliteit willen we ook hanteren als belangrijk leidend principe voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen.



Figuur 1 | Deventer fietsambities
(niet uitputtend) vanuit de ontwerp-Omgevingsvisie, inclusief 15 minutencirkels

We willen de potentie van onze stations nog beter benutten. Het zijn gebieden waar aantrekkelijke gemengde omgevingen kunnen ontstaan met een uitstekende bereikbaarheid met duurzaam vervoer (voetganger, fiets, OV, deelmobiliteit). Door functies slim te combineren (wonen, werken en voorzieningen op fietsafstand) en aantrekkelijke routes voor fietsers en voetgangers te realiseren en in stand te houden versterken we dit. We willen door de groei van de stad en de bijbehorende nieuwe infrastructuur geen nieuwe barrières introduceren, maar juist oude opheffen, zodat de voorzieningen in de buurten, de wijken en in het omliggende landschap op 15 minuten afstand bereikbaar blijven.

Het betekent de komende jaren fors investeren in het faciliteren van fietsen voor korte en middellange afstanden tot 15 kilometer. Om dat doelgericht te kunnen doen, is het nodig om de belangrijkste fietsthema's en opgaven in beeld te hebben, en te weten waar de meeste winst te behalen valt voor het verbeteren van het Deventer fietsklimaat. Dit Omgevingsprogramma fiets is de uitwerking van de bovenstaande ambities uit de ontwerp-Omgevingsvisie Deventer voor de periode 2026-2030.

Leeswijzer

Deze leeswijzer helpt om snel de juiste informatie in het document te kunnen vinden. Om het rapport leesbaar te houden zijn de uitgebreide analyses en tabellen, en verslagen en rapporten van de participatie opgenomen in bijlagen.

In hoofdstuk 2 wordt stilgestaan bij de ontwikkelingen op fietsgebied en de beleidsevaluatie van het vorige fietsbeleid. Hoofdstuk 3 beschrijft de uitwerking van de gemeentelijke beleidskaders, hoe het omgevingsprogramma tot stand is gekomen en de looptijd. In hoofdstuk 4 worden de ambities vertaald naar concrete doelstellingen met bijbehorende opgaven.

Hoofdstuk 5 gaat dieper in op de fietsmaatregelen voor de komende 5 jaar, het omschrijft het fietsnetwerk, de categorisering van fietsroutes en de benodigde inrichtingseisen van infrastructuur. In hoofdstuk 6 beschrijven we hoe we omgaan met de prioritering van maatregelen, en in hoofdstuk 7 wordt de koppeling gemaakt met het financiële aspect en de te hanteren werkwijze om tot daadwerkelijke uitvoering te kunnen komen. In hoofdstuk 8 wordt omschreven hoe en op welke momenten we de doelstellingen monitoren. Als laatste hoofdstuk zijn slotbepalingen opgenomen.

2. Ontwikkelingen & Beleidsevaluatie

2.1 Ontwikkelingen

Om het programma voor de komende vijf jaar goed te kunnen vormgeven, is eerst naar de (voor Deventer relevante) ontwikkelingen en trends op fietsgebied gekeken. Ook (verwachte) ontwikkelingen in de nabije toekomst zijn hier van belang. Naast de lokale (eigen) ontwikkelingen, zijn ook de effecten van landelijke richtlijnen en wetgeving, en de regionale ontwikkelingen belangrijk.
Niet alleen naar de fiets is bekeken, maar ook de bromfiets, snorfiets, speedpedelec, fatbike, grote (bak)fietsen, E-steps en andere LEV's (lichte elektrische voertuigen) als daar relevante ontwikkelingen zijn of eraan zitten te komen. Zij maken namelijk steeds vaker gebruik van dezelfde fietsvoorzieningen die niet altijd even snel meegroeien. Deze ontwikkelingen zijn opgenomen in bijlage 1, en spelen een belangrijke rol in de verdere uitwerking van dit programma fiets.

2.2 Beleidsevaluatie

In het programma fiets 2021 zijn zeven doelen gesteld waar naartoe is gewerkt richting 2025. De doelen zijn gesteld ten opzichte van het gegevensjaar 2020 (voor zover relevant en beschikbaar). Dit waren:

- Het aantal fietsverplaatsingen in de gemeente groeit van 34% naar 44%
- De totaalscore voor het fietsklimaat stijgt van 3,5 naar 3,7
- Tevredenheid fietsbereikbaarheid van voorzieningen scoort minimaal het cijfer 8
- Tevredenheid over stallingslocaties binnenstad scoort minimaal het cijfer 8
- 5% minder fietsongevallen
- Fietsen op regionale snelle fietsroutes is met 5% toegenomen
- Het aantal deelfietsen in Deventer is met 10% toegenomen

In bijlage 2 is een uitgebreide analyse opgenomen, waarin per doelstelling staat omschreven op welke manier de doelstelling wel of niet is behaald en met welke reden(en). In deze paragraaf staan alleen de conclusies per doelstelling en de belangrijkste oorzaak.

Bij het opstellen van een aantal doelstellingen blijkt dat onvoldoende rekening gehouden is met het achteraf kunnen meten ervan. Het is niet altijd duidelijk welke data en/of bronnen gebruikt moeten worden, of die nog beschikbaar zijn ten tijde van de evaluatie en of het nodig is om zelf actief data bij te houden of in te winnen. Ook is destijds geen budget vrijgemaakt voor monitoring van de doelstellingen.

Daarom is het voor sommige doelstellingen onmogelijk te concluderen of ze op dit moment behaald zijn. Alleen voor de doelstellingen meer fietsers op regionale snelle fietsroutes en toename van het aantal deelfietsen, kan met zekerheid worden geconcludeerd dat deze zijn behaald.

2.3 Conclusies doelstellingen Programma fiets 2021-2025

- **Het aantal fietsverplaatsingen in de gemeente groeit van 34% naar 44%** ✗
  Belangrijkste oorzaak: Groei aandeel voetgangers en autoverkeer

- **De totaalscore voor het fietsklimaat stijgt van 3,5 naar 3,7** ✗
  Belangrijkste oorzaak: Lage waardering veiligheid wegen met gemengd verkeer, fietsdiefstal, onderhoud fietspaden en afstelling verkeerslichten

- **Tevredenheid fietsbereikbaarheid voorzieningen scoort minimaal een 8** ✗
  Belangrijkste oorzaak: Lage veiligheid fietsende scholieren en ontbreken stallingsvoorzieningen

- **Tevredenheid over stallingslocaties binnenstad scoort minimaal een 8** ?
  Belangrijkste oorzaak: Niet gemeten, wel uitvoeringsplan fietsparkeren

- **5% minder fietsongevallen** ✗
  Belangrijkste oorzaak: Grote landelijke trend stijging fietsslachtoffers

- **Fietsen op regionale snelle fietsroutes is met 5% toegenomen** ✓
  Belangrijkste oorzaak: Kwaliteitsverbetering op doorfietsroutes

- **Het aantal deelfietsen in Deventer is met 10% toegenomen** ✓
  Belangrijkste oorzaak: Uitbreiding OV-fietscapaciteit



3. Uitwerking van de kaders

In dit hoofdstuk werken we de door de raad vastgestelde kaders (ambities) uit naar concrete doelstellingen en opgaven voor de fiets. Dit doen we op basis van het programma fiets 2021-2025 en overig door de raad vastgesteld beleid. We hebben bij de totstandkoming ervan stakeholders en inwoners benaderd om hierover mee te denken.

3.1 Doel Omgevingsprogramma

Verbetering van het Deventer fietsklimaat dat bijdraagt aan de gemeentelijke ambities vraagt om een thematische aanpak. De basis voor uitwerking van de opgaven en doelen voor de modaliteit fiets is gelegd in de ontwerp-Omgevingsvisie Deventer. Daarin staat dat we werken aan een duurzaam mobiliteitssysteem, dat bijdraagt aan een gezonde samenleving en leefomgeving. We willen ook zorgen voor een nabije en verbonden gemeenschap (de 15-minuten stad). De doelstellingen, opgaven en maatregelen in dit Omgevingsprogramma geven hier direct invulling aan.

3.2 Tijdshorizon

Dit omgevingsprogramma heeft een looptijd van de dag van definitieve vaststelling tot en met 31 december 2030. Het volgt het programma fiets 2021-2025 op dat daarmee wordt ingetrokken.

3.3 Beleidskaders

De relevante beleidstukken die de kaders stellen voor de op te stellen doelen zijn hieronder weergegeven. Enkele daarvan zijn in de ontwerp- of conceptfase, wat betekent dat gebouwd wordt op de principes en kaders die in dat document vastgelegd zijn.

- Ontwerp-Omgevingsprogramma Wegencategorisering Deventer (maart 2026)
- Ontwerp-Omgevingsvisie Deventer (dec 2025)
- Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur (2025)
- Tussenproduct Mobiliteitsplan Binnenstad & Periferie (2025)
- Integrale laadvisie (2022, actualisatie 2026 verwacht)
- Programma Fiets 2021-2025 (2021)
- Uitvoeringsprogramma Duurzame mobiliteit (2019)
- Beleidsregels parkeren bestemmingsplannen Deventer (2015, actualisatie 2026 verwacht)
- Nota Parkeernormen Auto en Fiets (2013, actualisatie 2026 verwacht)

De Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur schept daarbij de belangrijkste kaders en uitgangspunten voor het gemotoriseerde verkeer. Dat plan zorgt daarmee voor grotere gebieden met een beter fietsklimaat door het bundelen van doorgaand gemotoriseerd verkeer op wegen die daar geschikt voor zijn (volgens het dakpanprincipe via Hanzetracé en N348). Dit is verder geconcretiseerd in het Omgevingsprogramma wegencategorisering, waarin wegen zijn ingedeeld naar functie en gebruik. Het Tussenproduct Mobiliteitsplan Binnenstad & Periferie bevat de eerste aanzet van het integrale mobiliteitsbeleid voor de binnenstad en de schilwijken. De doelen en maatregelen uit het Programma Fiets 2021-2025 hebben de afgelopen jaren al concreet invulling gegeven aan het bereiken van de ambities uit bovengenoemd beleid. Het nieuwe programma moet dit continueren.

Bijdrage aan andere beleidsterreinen

Het stimuleren en versterken van actieve mobiliteit en specifiek het fietsgebruik draagt ook bij aan het bereiken van doelen op andere beleidsterreinen rondom brede welvaart. Niet alleen in het fysieke domein maar ook in het sociale domein en in gebiedsprogramma's, zoals Centrum&Schil en Keizerslanden.

Duurzaam en toekomstgericht

Meer mensen op de fiets zorgt voor een beter woon- en leefklimaat als gevolg van schonere lucht en minder verkeerslawaai. Het zorgt voor een afname van (korte) autoritten, waardoor het bijdraagt aan het verminderen van de gemeentelijke CO_2 uitstoot (100 tot 400 ton minder uitstoot, afhankelijk van de combinatie van maatregelen[1]).

Gezonde Leefomgeving

Fietsen betekent bewegen. Dit draagt direct bij aan de vitaliteit en gezondheid van onze inwoners. Omdat het een relatief goedkope manier van verplaatsen is, gaat het ook mobiliteitsarmoede tegen. Door voorzieningen zo dicht bij mogelijk te hebben, of ervoor te zorgen dat deze per fiets binnen 15 minuten bereikbaar zijn kunnen inwoners makkelijker mee blijven doen in de samenleving, ook op latere leeftijd. Ze zijn minder afhankelijk van anderen en blijven langer zelfredzaam. Dit draagt bij aan het creëren van sterke buurten en dorpen met laagdrempelige en passende voorzieningen (Beleidsplan WMO 2025-2030). Onder andere door op wijkniveau te kijken naar de behoefte van bijvoorbeeld deelmobiliteit (ook aangepaste fietsen) en mobiliteitshubs kan het Programma Fiets bijdragen aan de doelen vanuit het beleidsplan WMO.

Dit geldt ook voor scholieren en studenten. Basisscholen, voortgezet onderwijs, MBO- en HBO-locaties zoals Aventus en Saxion (en hun sportlocaties) goed bereikbaar maken en houden per fiets is essentieel. Hierdoor stimuleren we van jongs af aan om te fietsen, zodat jongeren dit (hopelijk) op latere leeftijd blijven doen.

[1] Bron: CO_2-effect mobiliteitsmaatregelen Deventer, CE Delft, oktober 2025



Innovatieve economie
Een goede bereikbaarheid per fiets draagt bij aan een aantrekkelijk ondernemersklimaat en toekomstbestendigheid van werklocaties. Door in te zetten op een kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk en stallingsvoorzieningen stimuleren we het fietsgebruik onder woon-werkverplaatsingen. De combinatie openbaar vervoer en deelfietsen kan bijdragen aan een aantrekkelijke OV en fiets combinatie voor forenzen. Samen met werkgevers kan een mobiliteitsplan/fietsplan uitgewerkt worden om het gebruik van de fiets nog aantrekkelijker te maken. Vanuit het project Toekomstbestendige Bedrijventerreinen (TBBT) trekt de gemeente samen met ondernemers op om de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid per fiets te verbeteren.

3.4 Totstandkoming

Om te weten te komen hoe we het beste naar doelstellingen en opgaven toe kunnen werken, hebben we externe stakeholders en de samenleving opgezocht. Naar aanleiding van de evaluatie op basis van (onder andere) eerder gehouden participatietrajecten, zoals omschreven in bijlage 1, is een pragmatische aanpak gekozen, waarbij inwoners online en fysiek zijn benaderd om mee te denken over de te nemen maatregelen en de prioritering daarvan. Met externe professionals hebben we twee sessies gehouden (fysiek en online). Voor een uitgebreide omschrijving van de inhoud van het participatietraject wordt verwezen naar bijlage 3a en 3b.

4. Van ambities naar doelstellingen

Om de ambities uit de ontwerp-Omgevingsvisie Deventer te kunnen realiseren, zijn doelstellingen geformuleerd. Deze doelstellingen zijn SMART[2] geformuleerd om zo aan het einde van de looptijd van dit Omgevingsprogramma ook daadwerkelijk te kunnen evalueren. Daarbij is lering getrokken uit de evaluatie van het voorgaande programma fiets in hoofdstuk 2. De doelen zijn specifiek en meetbaar gemaakt en er is getoetst of ze acceptabel zijn (op basis van gesprekken met stakeholders en de participatie) en of het realistisch is om het doel na te streven. Het nastreven van de doelen start direct na definitieve vaststelling van dit Omgevingsprogramma, en moeten worden behaald na afloop van de looptijd (31 december 2030). Als uit de monitoring (hoofdstuk 8) blijkt dat we niet op koers liggen voor het behalen van deze doelen, kan het college besluiten tot tussentijds bijsturen.

Eind 2030 hebben we een duurzamer mobiliteitssysteem, want...

1. Van alle verplaatsingen tot 7,5km (start én einde in de gemeente Deventer) vindt 42% met de fiets plaats (was 38% in 2023 – **Bron:** CBS, ODiN);
2. Van alle verplaatsingen tussen 7,5 en 15km (start en/of einde in de gemeente Deventer) vindt 30% met de fiets plaats (was 26% in 2023 – **Bron:** CBS, ODiN);
3. Minimaal 75% van onze inwoners is tevreden over het fietsparkeren (was 50% – **Bron:** Bewonersonderzoek Deventer);
4. Minimaal 75% van onze inwoners is tevreden over de fietspaden (was 68% voor fietspaden – **Bron:** Bewonersonderzoek Deventer);

Eind 2030 hebben we een gezondere samenleving en leefomgeving, want...

5. We hebben ingegrepen op 5 fietsroutes in de gemeente met de hoogste risico-score (**Bron:** DOKdata, Verkeersveiligheidsbrief 2025);
6. Er is een daling ingezet van het totaal aantal jaarlijkse letselongevallen onder fietsers (39 letselongevallen in 2025 - **Bron:** ViaStat);

Eind 2030 hebben we een meer verbonden en nabijere gemeenschap, want...

7. De fietsreistijd tussen buurten naar (winkel)centra, station(s) en scholen is verkleind ten opzichte van 2026;
8. 85% van de fietsoversteken bij verkeerslichten in de stad voldoen aan de wachttijdcriteria.

[2] "Smart formuleren" verwijst naar de SMART-methode, welke wordt gebruikt om duidelijke, haalbare en meetbare doelen te stellen. Het helpt om abstracte ideeën om te zetten in concrete en uitvoerbare plannen, waardoor de kans op succes aanzienlijk groter wordt.

4.1 Opgaven per fietsthema

Voor een zo effectief mogelijk programma, is het verstandig om te focussen op zaken waar de gemeente zelf invloed op uit kan oefenen én daadwerkelijk het verschil kan maken, onderwerpen waar veel winst valt te behalen. Op basis van de rode draad (bijlage 1) en de evaluatie (bijlage 2), zijn hieronder zes fietsthema's omschreven met daarin specifieke opgaven. Door ons hier de komende vijf jaar op te richten, maken we een zo groot mogelijke impact voor de verkeersveiligheid, het Deventer fietsklimaat en de ambities uit de ontwerp-Omgevingsvisie Deventer.



OPGAVE: Bereikbaarheid van voorzieningen en het fietsnetwerk verbeteren
Een goed bereikbare omgeving met dagelijkse voorzieningen en openbaar vervoer stimuleert het gebruik van de fiets voor korte en middellange ritten. Dit versnelt de overgang naar duurzame mobiliteit en vermindert CO_2-uitstoot. Een dekkend, kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk dat tot in de wijken reikt, maakt voorzieningen in Deventer snel, veilig en comfortabel bereikbaar. Grote barrières zoals het spoor of drukke autoroutes kruisen bij voorkeur ongelijkvloers met de belangrijkste fietsroutes. Deze opgave geeft invulling aan de ambities nabije en verbonden gemeenschap en een duurzaam mobiliteitssysteem uit de ontwerp-Omgevingsvisie Deventer.



OPGAVE: Doorvoeren snelheidsverlaging autoverkeer
Met de vastgestelde Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur zet Deventer in op het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 kilometer per uur op gebiedsontsluitingswegen waar fietsers en gemotoriseerd verkeer samen gebruik maken van de rijbaan. De zogenaamde GOW30 wegen. Het Omgevingsprogramma Fiets onderschrijft een snellere transitie van deze wegen. Hierin zal de positie van de fiets in het wegprofiel heroverwogen moeten worden (vrij liggend fietspad, fietsstroken, fietsstraat of mening bij lage intensiteiten). Een zorgvuldige afweging heeft een direct positief effect op het fietsgebruik op korte en middellange afstanden, omdat fietsers zich met een betere plek op de weg, veiliger voelen en daardoor eerder voor de fiets zullen kiezen.



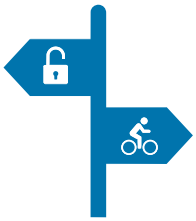
OPGAVE: Vergevingsgezindheid van fietspaden verbeteren
Fietsers zijn kwetsbaar en kleine stuurfouten kunnen grote gevolgen hebben. Ruim 2 op de 3 fietsongevallen zijn solo-ongevallen (geen botsing met een ander voertuig of object). Een vergevingsgezind ontwerp vermindert de kans op letsel en maakt fietsen aantrekkelijker en veiliger. Denk aan visuele geleiding door markering, minder onnodige paaltjes, schuine stoepranden waar je overheen kan rijden of een berm waar je niet in wegzakt. Het biedt ruimte voor (stuur)fouten en zorgt voor veilige en comfortabele fietsroutes. Mensen kiezen sneller voor de fiets als een klein foutje niet direct wordt afgestraft.

OPGAVE: Veilig verkeersgedrag, educatie en fietsstimulering



Om de (risico's op) ongevallen te beperken, is het sturen op gedrag en blijvend aandacht hebben voor verkeerseducatie, van jong tot oud, essentieel. De afgelopen jaren wordt hier al flink op ingezet (zie paragraaf 2.3.3.) De belangrijkste doelgroepen voor de komende periode zijn de verkeersdeelnemers die aantoonbaar het grootste veiligheidsrisico hebben. In Deventer zijn dat de groepen in de leeftijd van 12 tot en met 17 jaar en de 60-plussers. Daarnaast is specifieke aandacht voor schoolgaande jeugd als beginnend verkeersdeelnemer belangrijk, en het stimuleren van werknemers om op de fiets naar het werk te gaan. Samen met werkgevers kan een specifieke aanpak het fietsgebruik verder stimuleren.

OPGAVE: Verbeteren kwaliteit & vindbaarheid van stallingsvoorzieningen



Het belang van kwalitatief goede en vindbare stallingen is herhaaldelijk aangetoond. Het uitvoeringsplan fietsparkeren (maart 2025) geeft hier al concreet invulling aan voor bezoekers van de binnenstad, maar fietsparkeren op andere plekken in de gemeente valt daar niet onder. Dit programma ondersteunt het uitvoeringsplan voor de binnenstad, en vult het aan voor wat betreft de rest van de gemeente. Dit doen we altijd in afstemming met het vastgestelde uitvoeringsplan zodat het geen losstaande oplossingen worden. Openbare stallingsvoorzieningen koppelen we waar mogelijk op mobiliteitsknooppunten waar meerdere vervoersstromen samenkomen. Zo ontstaat een gemakkelijkere overstap. Bij het station moet het aanbod en de kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen aan de noordkant worden verbeterd, als gevolg van woningbouwplannen en de ontwikkelingen rond het vierde perron. Nieuwe openbare stallingsvoorzieningen moeten bovendien rekening houden met diverse fietsen, zoals bakfietsen, driewielfietsen en aangepaste fietsen, zowel thuis als op de eindbestemming. Het inspelen op lokale behoeften met maatwerk is daarbij het uitgangspunt.

OPGAVE: Voorrang en oversteekbaarheid bij (drukke) kruispunten verbeteren



Lange wachttijden bij verkeerslichten verslechteren het fietsklimaat. Optimalisaties zijn soms mogelijk, maar moeten worden afgewogen tegen andere beleidsdoelen. Het STOMP-principe benadrukt een sterke positie voor de fiets, met aandacht voor bereikbaarheid en toegankelijkheid. Belangrijke fietsroutes krijgen meer prioriteit in het oversteken van drukke kruispunten, waar veilige en vlotte oversteekbaarheid cruciaal is om het fietsgebruik te stimuleren. Voor hoofdwegen (zoals het Hanzetracé, N348, A1) en het spoor onderzoeken we ongelijkvloerse kruisingen om de fietsveiligheid en doorstroming te verbeteren. Waar dat niet kan, bekijken we andere alternatieven waarbij een directe en herkenbare route met korte wachttijden en duidelijke voorrangssituaties als uitgangspunt dienen.

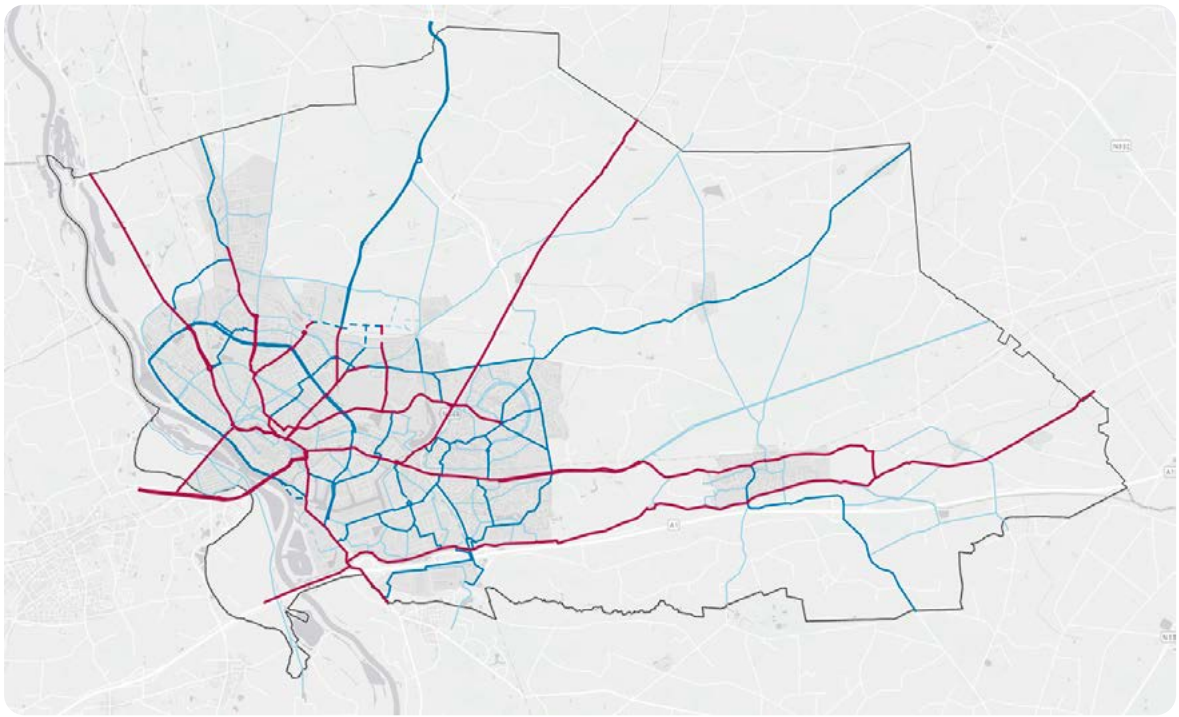


5. Fietsmaatregelen

In dit hoofdstuk omschrijven we welke fietsmaatregelen nodig zijn om de doelstellingen uit paragraaf 2.4 te realiseren. Dit zijn fysieke opgaven, zoals het optimaliseren en compleet maken van het (bestaande) fietsnetwerk, maar ook inzet op (verkeers)gedrag, stimuleren van fietsen en educatieprogramma's. Het zorgen voor goede en betrouwbare navigatie voor de fiets, en inwinnen van data zoals bijvoorbeeld over het gebruik en beschikbaarheid van OV-fiets zijn ook belangrijk om het fietsen te stimuleren. In bijlage 6 is de complete maatregelenlijst opgenomen.

5.1 Het fietsnetwerk

Vanuit het programma fiets 2021-2025 is al een fietsnetwerk gedefinieerd.
We hebben kritisch gekeken naar de functie van het netwerk en de categorisering. Dit hebben we gedaan om (blijvend) aan te sluiten bij het Overijsselse Kernnet fiets 2.0, de fietsruggengraat van de Regio Stedendriehoek én het fietsnetwerk van onze buurgemeenten. Dat heeft geresulteerd in een aanpassing van de benaming van de categorieën, en een aantal wijzigingen in netwerkverbindingen tussen routes onderling.
Hieronder staat het Deventer fietsnetwerk globaal weergegeven.
Het totale gemeentelijke fietsnetwerk met alle details is opgenomen als bijlage 4 en via regels op de kaart interactief in te zien.

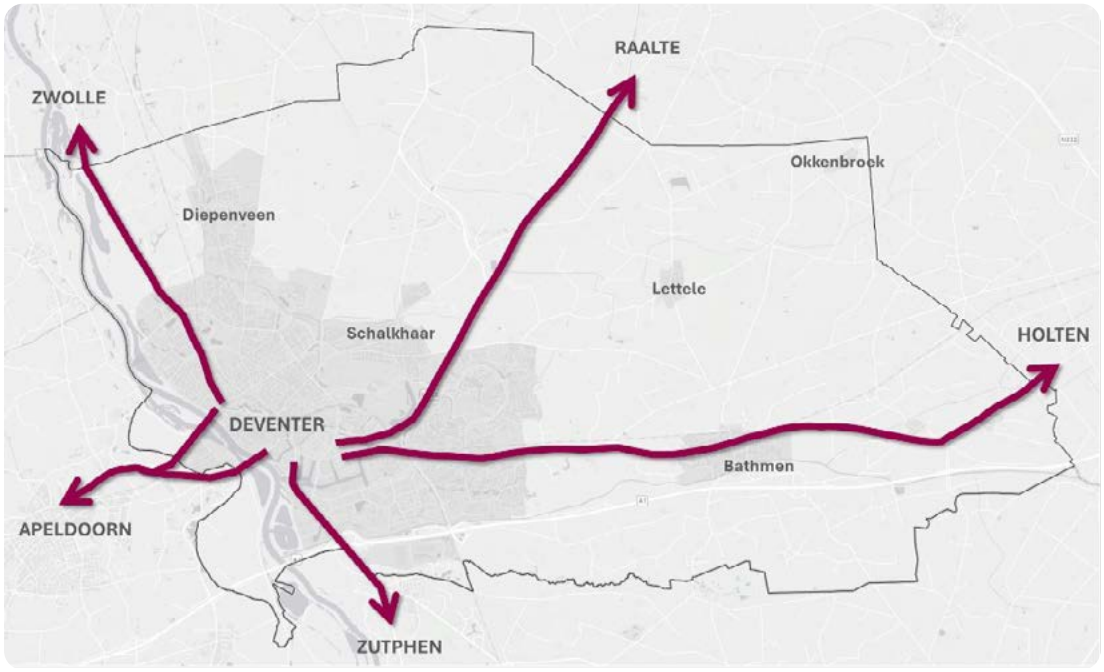


Figuur 2 | Het totale gemeentelijke fietsnetwerk van Deventer, met in het paars de doorfietsroutes, donkerblauw de hoofdfietsroutes en lichtblauw de basisfietsroutes

5.1.1 Categorisering fietsroutes

Het “oude” programma fiets spreekt van “snelle fietsroute” als meest belangrijke route, met daaronder een “hoofdfietsroute”. Ook zijn er een aantal gewenste, nog niet bestaande routes. Onlangs zijn zowel de regionale fietsruggengraat (Regio Stedendriehoek) als het kernnet fiets 2.0 (Provincie Overijssel) van een update voorzien. Om zo goed mogelijk aan te sluiten bij dat beleid, is in dit nieuwe programma fiets sprake van drie categorieën. Het “oude” gemeentelijke fietsnetwerk is bekeken en hierop aangepast.

- **(Regionale) Doorfietsroute;**
  Doorfietsroutes vormen de ruggengraat van het fietsnetwerk en vormen het topsegment van de fietsroutes in Nederland. Het zijn fietspaden met de hoogste kwaliteit. Het ideaalbeeld is dat ze zo direct mogelijk zijn, dat fietsers niet worden gemengd met autoverkeer of voetgangers, dat oponthoud wordt geminimaliseerd en dat door de toegepaste breedte de kans op gevaarlijke ontmoetingen of discomfort zeer klein is. Bovendien zijn ze goed bewegwijzerd, herkenbaar als fietsroute door de rode kleur en hebben de juiste markering. We stimuleren het gebruik van deze routes maximaal, het kan daarbij voorkomen dat doorsteekjes naar andere, informele routes worden opgeheven.
  Deze routes gaan de concurrentie aan met de auto. Deventer kent doorfietsroutes in regionaal en landelijk verband (zie figuur 3). Vanuit de rijksoverheid en de provincies wordt de komende jaren gestimuleerd om die routes zo snel mogelijk in kwaliteit, directheid en comfort te verhogen. We kiezen er daarnaast voor om ook enkele lokale doorfietsroutes aan te wijzen vanwege het grote lokale gebruik en de functie die die routes vervullen (zie figuur 2 en voor details bijlage 4).



Figuur 3 | Doorfietsroutes in regionaal verband waar hoge kwaliteit, directheid en comfort hoog in het vaandel staan.

- **(Regionale) Hoofdfietsroute;**
  De hoofdfietsroute verbindt de doorfietsroutes en de kleinere kernen met regionale voorzieningen in de stad Deventer. Ze ontsluiten middelbare scholen, MBO's en HBO's, de stations en (economische) publiekstrekkers zoals winkelcentra. De routes hebben zowel lokaal als regionaal een functie en zijn daarom van hogere kwaliteit dan de onderliggende basisfietsroutes. Hieronder vallen ook de "Regionaal aanvullende fietsroutes" uit het Kernnet fiets 2.0.

- **Basisfietsroute;**
  De basisfietsroutes zijn een bundeling van de "Regionale basisfietsroute" uit de fietsruggengraat van de regio Stedendriehoek, en het eigen gemeentelijke basisfietsnetwerk. Hier ligt de focus op het comfortabel en veilig fietsen tussen wijken en kleine kernen onderling, waarbij iets meer ruimte is voor maatwerkoplossingen als bijvoorbeeld door ruimtegebrek de inrichtingseisen (net) niet kunnen worden behaald.

5.1.2 Inrichtingseisen

Iedere categorie vervult een belangrijke functie in het totale gemeentelijke fietsnetwerk. Bij die functies horen ook bepaalde inrichtingseisen. Alle inrichtingseisen zijn opgenomen in bijlage 5, en zijn opgesteld op basis van de publicaties "Door met Doorfietsroutes" en "Ontwerpwijzer fietsverkeer" van het CROW. We sluiten hierbij zo veel mogelijk aan bij de CROW-richtlijnen, en de lokale keuzes die binnen de fietsruggengraat van de Stedendriehoek gemaakt zijn.

Door inrichtingseisen per categorie op te nemen, zorgen we ervoor dat de routes er zo veel mogelijk hetzelfde uitzien, en dat ze van vergelijkbaar niveau zijn in het netwerk. Bij het aanleggen van nieuwe, of het aanpassen van bestaande fietsverbindingen zijn dit de leidende principes voor het ontwerp. In figuur 4 is indicatief te zien wat bijvoorbeeld de belangrijkste kenmerken van een doorfietsroute zijn.

Figuur 4 | Essentiële kenmerken van een doorfietsroute (CROW: "Door met doorfietsroutes")



Niet alleen voor fietspaden hanteren we inrichtingseisen, ook voor stallingsvoorzieningen. Omdat de laatste jaren veel diversiteit aan fietsen is ontstaan, is maatwerk steeds belangrijker geworden. Daarom worden bij nieuwe of aan te passen stallingsvoorzieningen in de openbare ruimte zo veel mogelijk de richtlijnen van de Leidraad fietsparkeren van het CROW toegepast. Sinds kort is de "beleidsregel gelijkwaardige maatregel gemeenschappelijke fietsenberging bij woongebouwen" van kracht. Deze zorgt voor realisatie van bruikbare, goede, veilige en toegankelijke fietsbergingen bij nieuw te bouwen of te transformeren woongebouwen.

5.1.3 Vergevingsgezindheid

Naast de inrichtingseisen is het vanuit de opgave “vergevingsgezindheid” belangrijk om te zorgen voor fietspaden die menselijke fouten van fietsers opvangen, zonder dat dit direct leidt tot ernstige ongevallen of letsel. Dit kan op verschillende manieren, hieronder zijn enkele voorbeelden indicatief afgebeeld. De exacte inrichting hangt ook af van de categorie van een fietspad. Hierbij moet worden vermeld dat altijd maatwerk toegepast kan worden op lokale behoeften. In Deventer hanteren we in het buitengebied bijvoorbeeld betonfietspaden, wat het contrast met de berm al verhoogt.



Bermen (buitengebied) niet zo



Maar zo



Stoepranden niet zo



Maar zo



Kantmarkering buitengebied niet zo



Maar zo



Noodzakelijke paaltjes niet zo



Maar zo

5.2 Gedrag & Educatie

Het stimuleren van het gebruik van de fiets en het zorgen voor verkeersveilig fietsgedrag draagt bij aan gezondheid en een fijne leefomgeving. Denk aan schone lucht, minder verkeerslawaai en minder verkeersslachtoffers. De effectiviteit van de maatregelen hang nauw samen met de fysieke (infrastructurele) aanpassingen aan de fietsinfrastructuur, en deze versterken elkaar.

Vanuit de evaluatie zien we dat de komende periode de meeste winst behaald kan worden voor twee fietsende leeftijdsgroepen, de 12 t/m 17-jarigen (op een elektrische fiets) en de 60-plussers. Daarnaast blijven doelgroepen als de beginnende fietser (basisscholieren) en forenzen ook belangrijke doelgroepen in het kader van verkeersveiligheid en stimuleren van fietsen naar werk/school. Grofweg ontstaan daarmee drie doelgroepen: jongeren, de zakelijke fietser en ouderen. De komende jaren gaan we de maatregelen daarop toespitsen. Een totaaloverzicht van alle maatregelen is opgenomen in bijlage 6.

5.2.1 Fietsstimulering

Om te gaan fietsen, moet je eerst kunnen fietsen en een fiets hebben. Vanuit stichting leergeld en stichting rechtop Deventer wordt er al het een en ander tegen gereduceerd tarief aangeboden, met name fietsen voor kinderen tot en met 18 jaar van gezinnen met een krappe beurs en fietsreparaties. Daarnaast blijven we samen met de Regio Stedendriehoek inzetten op het stimuleren van fietsgebruik door middel van campagnes en scholing.

We rollen de landelijke app “Da’s zo gefietst” lokaal verder uit. Gebruikers kunnen punten sparen voor goede doelen of kortingen bij lokale ondernemers. Bij bijvoorbeeld wegwerkzaamheden kan de app ingezet worden om mensen te stimuleren om de fiets te pakken. Gratis een Elektrische fiets of speedpedelec testen tijdens de werkzaamheden, of extra punten sparen als je de fiets pakt tijdens de werkzaamheden behoren tot de mogelijkheden.



Figuur 5 | De “Da's Zo gefietst” app

Er worden vanaf dit jaar al meerdere doortrapinterventies uitgevoerd als onderdeel van de afspraken in het bestuurlijk overleg mobiliteit in de provincie Overijssel (Programma Doortrappen). We bekijken hoe we dit gedurende de looptijd van dit omgevingsprogramma verder kunnen intensiveren.

In het stimuleren van het fietsgebruik voor forenzen en werknemers richten we ons met name op het stimuleren van goede woon-werk reiskostenvergoedingen en willen we werkgevers wijzen op de voordelen van een fiets(lease)plan en het aanbieden van deel of leenfietsen. We onderzoeken hoe we hier als gemeente een actievere rol in kunnen gaan spelen. Onder de doelgroep 60-plussers bekijken we de mogelijkheden om het dragen van een fietshelm te stimuleren.

Voor de veiligheid van de nog altijd groeiende groep speedpedelec gebruikers gaan we speedpedelecs op geselecteerde fietspaden in de gemeente toestaan. In de gemeentelijke verkenning “Speed pedelec en bromfiets – Positie op de weg in Deventer” (d.d. mei 2023) is uitgezocht welke fietspaden daarvoor in aanmerking komen. Omdat de Hoofdwegenstructuur in de tussentijd is vastgesteld, moeten de daarin geselecteerde fietspaden tegen het licht worden houden. Daarbij is het belangrijk de effecten op toezicht en handhaving integraal mee te nemen.

Onder jongeren en schoolgaande kinderen is het zorgen voor verkeersveilige omstandigheden essentieel om ze op de fiets te krijgen en te houden. Door bijvoorbeeld het aanbieden van een fietsbus (een georganiseerde groep kinderen die onder volwassen begeleiding via een vaste route en op vaste tijden samen naar school fietst, waarbij ze onderweg op vaste 'haltes' kunnen aansluiten) of het creëren van veilige schoolstraten zorgen we voor de juiste randvoorwaarden voor een goed fietsklimaat. Een eerste pilot van de fietsbus start na de meivakantie 2026.

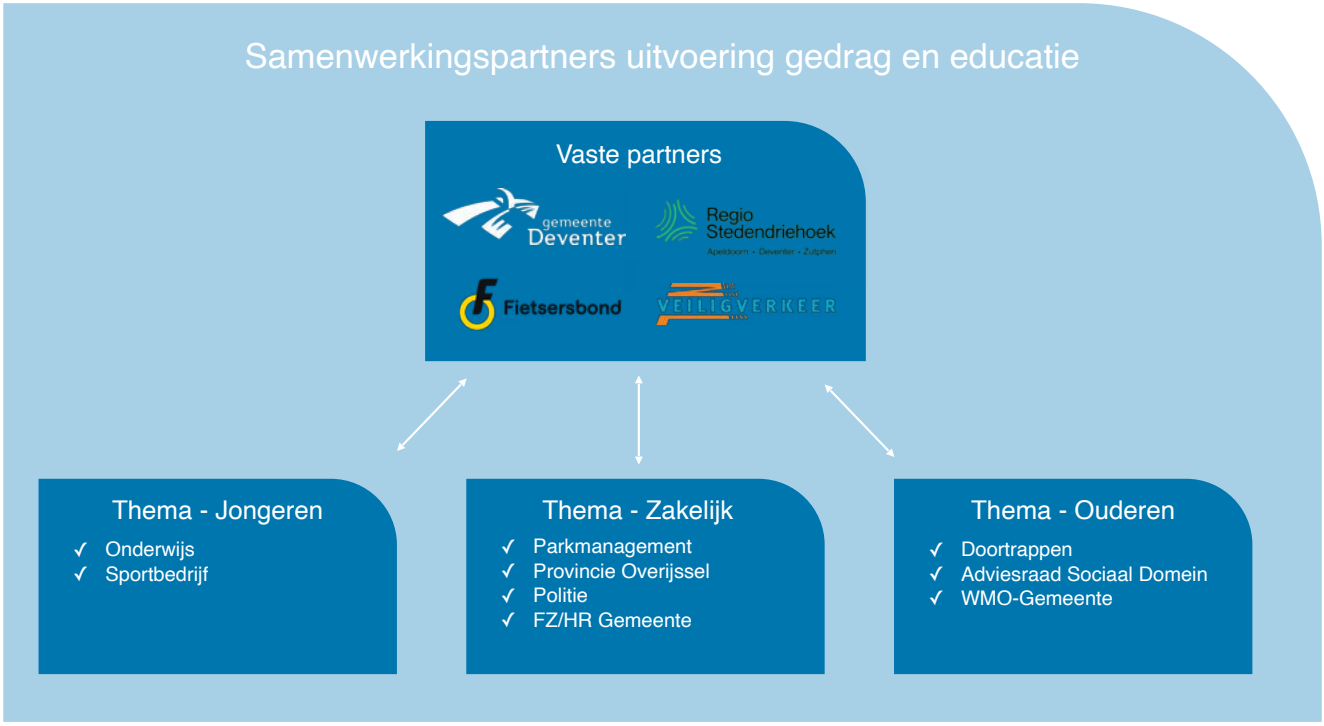
Onder de vlag 'Route Deventer' werken we verder aan een breed programma verkeerseducatie voor alle leeftijden, van peuters tot senioren. Waarbij we ons in de periode tot en met 2030 meer gaan richten op de doelgroep 12 t/m 17-jarigen en 60-plussers.

5.2.2 Digitale oplossingen

Om fietsen verder te stimuleren kijken we ook naar de digitale kant van mobiliteit. Data en intelligente transportsystemen zijn hierin steeds belangrijker. In het Uitvoeringsplan Verkeersmanagement zijn nieuwe, aangescherpte wachttijden voor fietsers opgenomen bij verkeerslichten. De Da's zo gefietst! app kan voor de gebruiker sneller groen aanvragen bij verkeerslichten (op momenten dat de doorstroming en veiligheid dit toelaat). We zorgen er samen met de regio Stedendriehoek voor dat de uitrol van deze app breed bij het publiek bekend wordt gemaakt.

5.2.3 Samenwerkingspartners

Als gemeente hebben we een belangrijke rol in het initiëren van deze initiatieven. Het succes ervan hangt sterk af van de samenwerking en communicatie met inwoners, bedrijven en andere organisaties. Op basis van de belangrijkste doelgroepen zijn de volgende partners vast aanspreekpunt.



Figuur 6 | Samenwerkingspartners bij de uitvoering en implementatie van gedragsmaatregelen

6. Prioritering

Het uitvoeren van maatregelen kost tijd en geld. De beschikbare middelen zijn beperkt en sommige maatregelen kosten meer tijd en inspanning om te realiseren dan andere. Om de doelstellingen te behalen, en bij te dragen aan de drie hoofdambities is het belangrijk dat maatregelen slim worden geprioriteerd in de tijd. Bij voorkeur voeren we maatregelen als eerste uit die aan zo veel mogelijk doelstellingen bij dragen. Waar dat kan, combineren we infrastructurele maatregelen bij voorkeur met onderhoudswerk en verkeersveiligheidsinvesteringen (het MJOP-MIND[3]).

In de maatregelenlijst is daarom per maatregel inzichtelijk aan welke doelstelling(en) wordt bijgedragen. Zo is in de monitoring en evaluatie snel inzicht te verkrijgen op welke doelen (en uiteindelijk de ambities uit de Omgevingsvisie) de meeste inzet gepleegd wordt. De verdere prioritering en toekenning van (aanvullende) middelen gebeurt in samenhang met de onderhoudsplanning en de overige ambities op mobiliteitsbeleid.
In de tweede helft van 2026 verwachten we een integraal voorstel aan de gemeenteraad voor te kunnen leggen vanuit het traject rondom het Omgevingsprogramma Mobiliteit, dat op het moment van schrijven wordt voorbereid.



[3] MJOP staat voor ‘Meerjarenonderhoudsprogramma’ en gaat over groot onderhoud aan de openbare ruimte. MIND staat voor ‘Meerjarenprogramma Infrastructuur Deventer’, en gaat over verbeteringen aan de verkeerstechnische inrichting.

7. Financiën & middelen

De opgaven voor mobiliteit zijn fors. De benodigde investeringen voor fiets zijn dat ook. De kans om de maatregelen uit te voeren hangt nauw samen met de beschikbare gemeentelijke middelen, zowel voor onderhoud aan infrastructuur als investeringsgelden voor verkeerstechnische verbeteringen. Ook landelijke en provinciale subsidies zijn kansrijk en worden nauwlettend in de gaten gehouden.

Er zal altijd gemeentelijke cofinanciering nodig zijn. Om te voorkomen dat we op meerdere losse momenten middelen aanvragen bij de raad, werkt het college toe naar een Omgevingsprogramma Mobiliteit, waarin een integrale uitwerking plaatsvindt van de ambities uit de Ontwerp-Omgevingsvisie op gebied van mobiliteit. Onderdeel vormt ook een integraal, geprioriteerd uitvoeringsprogramma mobiliteit. Dit voorstel zullen we spiegelen aan het meerjarig onderhoudsprogramma (MJOP) en de Meerjarenprogramma Infrastructuur Deventer (MIND).

Vanuit de Hoofdwegenstructuur en het Omgevingsprogramma Wegencategorisering houden we vast aan onderstaande principes voor het uitvoeren van maatregelen. Dit Omgevingsprogramma neemt deze principes over;

1. Als er voldoende middelen beschikbaar zijn (bijvoorbeeld versnellingsgelden) dan kan het project worden gestart;
2. Als er vanuit onderhoud een volledige reconstructie gepland staat, dan worden de inrichtingseisen (bijlage 5) voor fiets meegenomen in de reconstructie;
3. Als er regulier onderhoud gepland staat - werk met werk maken. Dit kan alleen als er extra middelen beschikbaar zijn, mogelijke bron provincie Overijssel via DUVV-subsidie of rijkssubsidie (SPV-subsidie).
4. Geen middelen beschikbaar, geen onderhoud gepland - in kaart brengen wat opgave is en gefaseerd aanvragen via voorjaarsnota of cofinanciering andere overheden.



8. Monitoring

Monitoring van de 8 doelstellingen vindt plaats op programmaniveau. Dat wil zeggen dat we vanuit dit omgevingsprogramma de voortgang in de gaten houden. Per doelstelling volgt een korte omschrijving hoe, en met welke frequentie we de voortgang bijhouden. Voor een aantal doelstellingen zijn aanvullende middelen noodzakelijk om de monitoring uit te kunnen voeren. Dit is in de maatregelenlijst opgenomen.

Algemeen geldt, dat de maatregelen uit de maatregelenlijst in bijlage 6 gemonitord moeten worden op voortgang. In de jaarlijkse verkeersveiligheidsbrief, blikken we terug (en vooruit) op de uitgevoerde fietsmaatregelen. Als er signalen zijn dat de maatregelen vertraging oplopen in de realisatie, komt dit vroegtijdig in beeld en kan zo nodig worden bijgestuurd.

1. **Van alle verplaatsingen tot 7,5km (start én einde in de gemeente Deventer) vindt 42% met de fiets plaats (was 38% in 2023 – Bron: CBS, ODiN);**
2. **Van alle verplaatsingen tussen 7,5 en 15km (start en/of einde in de gemeente Deventer) vindt 30% met de fiets plaats (was 26% in 2023 – Bron: CBS, ODiN);**
    a. Het onderzoek Onderweg in Nederland (ODiN) is het nationale mobiliteitsonderzoek onder inwoners van Nederland. Dit is een jaarlijks onderzoek. De resultaten hieruit vormen de basis voor de monitoring van deze doelstellingen;
    b. De gemeente gaat twee jaarlijks fietstellingen houden op de doorfietsroutes (waar de provincie dat nog niet doet) en een aantal geselecteerde hoofdfietsroutes.

3. **Minimaal 75% van onze inwoners is tevreden over het fietsparkeren (was 50% – Bron: Bewonersonderzoek Deventer 2023);**
    a. Hiervoor is het noodzakelijk een inwonerspeiling te houden. De respondenten uit de fiets enquête die hebben aangegeven in een toekomstig Deventer fietspanel mee te willen denken (ca. 500 inwoners) alsook het bewonersonderzoek (ca. 3000 inwoners) worden hiervoor tweejaarlijks benaderd. De eerstvolgende editie staat gepland voor december 2027. Omdat maatregelen eerst uitgevoerd moeten worden voordat er effecten optreden, zal het bewonersonderzoek van december 2029 het meest relevant zijn.

4. **Minimaal 75% van onze inwoners is tevreden over de fietspaden (was 68% voor fietspaden – Bron: Bewonersonderzoek Deventer 2023);**
    a. Hiervoor is het noodzakelijk een inwonerspeiling te houden. De respondenten uit de fiets enquête die hebben aangegeven in een toekomstig Deventer fietspanel mee te willen denken (ca. 500 inwoners) alsook het bewonersonderzoek (ca. 3000 inwoners) worden hiervoor benaderd. Omdat maatregelen eerst uitgevoerd moeten worden voordat er effecten optreden, zal een peiling pas in de laatste twee jaar van de looptijd worden gehouden (2029/2030).

5. **We hebben ingegrepen op 5 fietsroutes in de gemeente met de hoogste risico-score (Bron: DOKdata, Verkeersveiligheidsbrief Deventer);**
    a. In de verkeersveiligheidsbrief zijn deze 5 routes/locaties opgenomen. Deze vijf locaties worden opgenomen in de maatregelenlijst voor de periode 2026-2030. Gemiddeld zal er per jaar één locatie moeten worden aangepakt om de doelstelling te halen. Monitoring hiervan vindt plaats op uitvoeringsniveau. Het gaat om:
        i. Hoge Hondstraat (west);
        ii. Diepenveenseweg / van Lithstraat;
        iii. Henri Dunantlaan;
        iv. Raalterweg;
        v. Zweedsestraat.

6. **Er is een daling ingezet van het totaal aantal jaarlijkse letselongevallen onder fietsers (Bron: ViaStat, 39 letselongevallen in 2025);**
    a. Door de jaarlijkse ongevallencijfers actief bij te houden wordt inzichtelijk of de maatregelen effect hebben op het totaal aantal jaarlijkse letselongevallen onder fietsers;

7. **De fietsreistijd tussen buurten naar (winkel)centra, station(s) en scholen ten opzichte van de autoreistijd is verkleind, maar bij voorkeur gelijk of korter dan in 2026;**
    a. We ontwikkelen de komende jaren een tool die fietsreistijd en autoreistijd bijhoudt, en ook de basissituatie vastlegt. Daarna wordt deze jaarlijks volgens dezelfde methode gemeten om zo de voortgang te bewaken.
    b. De voortgang van de grote infrastructurele maatregelen die reistijd verkortend werken (fietsbruggen, -tunnels en -viaducten) wordt jaarlijks bijgehouden en teruggekoppeld in de gemeentelijke verkeersveiligheidsbrief. Dit zijn de maatregelen die in bijlage 6 aangeduid worden met een “+”.

8. **85% van de fietsoversteken bij verkeerslichten in de stad voldoen aan de wachttijdcriteria;**
    a. In het Uitvoeringsplan verkeersmanagement is op kruispunten waar belangrijke fietsstromen passeren de positie van de fiets versterkt. Dit geldt voornamelijk voor doorfietsroutes en hoofdfietsroutes. De verkeerslichtenregeling op straat wordt stapsgewijs verbeterd. Dit is een continu doorlopend proces. De te hanteren wachttijden zijn ook in dat uitvoeringsplan vastgelegd omdat de wachttijden daar integraal zijn bekeken en afgewogen samen met andere beleidsambities.

9. Slotbepalingen

9.1 Inwerkingtreding en intrekking

Dit Omgevingsprogramma treedt in werking de eerstvolgende dag ná definitieve vaststelling door het college van B&W van de gemeente Deventer. Het collegebesluit wordt gepubliceerd in de openbare besluitenlijst op de website van de gemeente Deventer, en de bijbehorende nota op de lijst met openbare nota's. Het Omgevingsprogramma wordt gepubliceerd in het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO). Bij inwerkingtreding wordt het "Programma Fiets 2021-2025" ingetrokken.

9.2 Citeertitel

Dit document wordt aangehaald als "Omgevingsprogramma Fiets Deventer".

9.3 Positionering

Dit thematische Omgevingsprogramma is opgesteld als nadere beleidsuitwerking onder de Omgevingsvisie zoals bedoeld in de Omgevingswet. Parallel wordt gewerkt aan een overkoepelend thematisch Omgevingsprogramma Mobiliteit. Bij vaststelling daarvan, wordt het Omgevingsprogramma Fiets daar integraal onderdeel van. Dit is een wijziging ambtshalve waarbij de inhoud en werking niet wijzigt, maar wel de positionering in het beleidshuis.



Productie
Gemeente Deventer

Vormgeving AMGdesign, Deventer

Datum oktober 2026

gemeente Deventer

Reactienota zienswijzen

Ontwerp-Omgevingsprogramma Fiets Deventer

Inhoud

1. Inleiding 2
2. Zienswijzen uit terinzagelegging 3
   2.1. Zienswijze 1 - Particulier *(zaaknr. 119810-2026)* 3
   2.2. Zienswijze 2 – Particulier *(zaaknr. 120269-2026)* 4
   2.3. Zienswijze 3 – Particulier *(zaaknr. 127810-2026)* 5
   2.4. Zienswijze 4 – Particulier *(zaaknr. 135448-2026)* 7
   2.5. Zienswijze 5 – Particulier *(zaaknr. 139820-2026)* 8
   2.6. Zienswijze 6 – Particulier *(mondeling ingediend 01-07-2026)* 10
   2.7. Zienswijze 7 – Fietsersbond *(zaaknr. 145104-2026)* 11
   2.8. Zienswijze 8 – Werkgr. Verkeersveiligheid Diepenveen *(zaaknr. 145740-2026)* 14
   2.9. Zienswijze 9 – ProRail B.V. *(zaaknr. 147820-2026)* 16
3. Reacties uit consulterende raadstafel 19
4. Wijzigingen in het Omgevingsprogramma 25
   4.1. Ambtshalve wijzigingen 25
      4.1.1. Tekstuele correcties 25
      4.1.2. Correcties in de Fietsnetwerkkaart 26
   4.2. Wijzigingen op basis van zienswijzen 26
   4.3. Wijzigingen op basis van consulterende raadstafel 26

1. Inleiding

Zienswijzen

Het college van B&W heeft op 21 april 2026 besloten het Omgevingsprogramma Fiets Deventer als ontwerp ter inzage te leggen. Dit plan heeft van woensdag 27 mei 2026 tot en met woensdag 8 juli 2026 ter inzage gelegen, in overeenstemming met artikel 16:26 Omgevingswet en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Er zijn in totaal 9 zienswijzen naar voren gebracht.

Deze reactienota bevat de samenvatting en beantwoording van deze zienswijzen ten aanzien van bovengenoemd Omgevingsprogramma. Daarnaast bevat het alle wijzigingen die zijn doorgevoerd op basis van de terinzagelegging.

Leeswijzer

Deze reactienota betreft de zienswijzen op het Ontwerp-Omgevingsprogramma Fiets Deventer. In hoofdstuk 2 wordt per zienswijze gereageerd op de inhoudelijke vragen en opmerkingen. In hoofdstuk 3 zijn de opmerkingen van fracties uit de consulterende raadstafel van 6 mei 2026 in meegenomen en op een gelijke manier behandeld. In hoofdstuk 4 is een toelichting opgenomen op alle wijzigingen in het Omgevingsprogramma, voor zover van toepassing.

2. Zienswijzen uit terinzagelegging

Het ontwerp Omgevingsprogramma Fiets Deventer heeft ter inzage gelegen van woensdag 27 mei 2026 tot en met woensdag 8 juli 2026. Binnen deze termijn zijn 9 zienswijzen binnengekomen.

De zienswijzen zijn binnen de termijn ingediend en zijn daarom ontvankelijk. Hierna zijn de zienswijzen (samengevat) weergegeven en voorzien van beantwoording op volgorde van binnenkomst. De naam en adresgegevens van een particulier mogen vanwege de Wet bescherming persoonsgegevens niet digitaal publiek worden gemaakt, tenzij daar toestemming voor is gegeven.

2.1. Zienswijze 1 - Particulier *(zaaknr. 119810-2026)*

Indiener:

1. Vraagt in de plannen rekening te houden met fietsers met een beperking. Met name als het gaat om het kiezen van asfalt of beton boven klinkers/tegels. Deze laatste zijn volgens indiener voor rolstoel en driewiel fietsgebruikers erg hinderlijk en soms zelfs pijnlijk om overheen te rijden;
2. Verzoekt fietspaden waterpas aan te leggen, zodat driewielers niet naar de kant worden getrokken. Bij handbikes en driewielfietsen zorgt een scheef wegdek er namelijk sneller voor dat de fiets naar de zijkant kantelt;
3. Verzoekt hellingen bij op- en afritten zo flauw mogelijk te maken, zodat fietsers met een beperking hier ook gebruik van kunnen maken. Verminderde spierkracht en een niet elektrisch aangedreven fiets maken het nog vaak te moeilijk voor deze fietser om een verhoging op te rijden. Vooral als deze zich voor een verkeerslicht bevindt, en de fietser geen aanloop kan maken;
4. Pleit voor het reserveren van fietsparkeerplaatsen voor fietsers met een lichamelijke beperking, zo dicht bij de eindbestemming mogelijk, en zorg bij nieuwe fietsparkeervoorzieningen voor ruimte voor aangepaste fietsen. Waar er voor parkeerplaatsen voor auto’s regels gelden voor het aanbieden van invalideparkeerplaatsen – minimaal 5 procent van de parkeerplaatsen, zo dicht mogelijk bij de bestemming – is dat niet het geval voor fietsers met een beperking. Parkeerplekken zijn nu vaak te klein voor driewielfietsen en handbikes, of bevinden zich boven andere parkeerplekken, waardoor de fiets opgetild moet worden.

Beantwoording

1. We hebben als opgave opgenomen dat nieuwe openbare stallingsvoorzieningen rekening moeten houden met diverse fietsen, zoals bakfietsen, driewielfietsen en aangepaste fietsen, zowel thuis als op de eindbestemming. Het inspelen op lokale behoeften met maatwerk is daarbij het uitgangspunt.

2. Alle wegen, fietspaden en trottoirs liggen onder een afschot in verband met het afvoeren van (regen)water dat op de verharding valt. Het is daarom niet mogelijk om fietspaden geheel waterpas aan te leggen. Voor solitaire (vrijliggende) fietspaden is het wel mogelijk om deze in een “tonrond” profiel te leggen in plaats van “op één oor”, omdat daar niet naar één kant hoeft te worden afgewaterd.
3. Hellingen bij op- en afritten worden aangelegd volgens de richtlijnen ontwerpwijzer fietsverkeer van het CROW (landelijk adviesorgaan voor inrichting openbare ruimte). Als een bestaande helling te steil is, kunt u daar melding van maken via https://meldingen.deventer.nl/incident/beschrijf ;
4. Zie antwoord onder vraag 1. Deze opgave geven we specifiek mee in het bestaande uitvoeringsplan fietsparkeren binnenstad. Nieuwe fietsparkeervoorzieningen moeten ruimte bieden aan de diversiteit aan fietsen van vandaag de dag;

2.2. Zienswijze 2 – Particulier *(zaaknr. 120269-2026)*

Indiener:

1. Spreekt allereerst complimenten uit voor de aandacht voor de fiets in Deventer. Heel veel is goed geregeld. Fijn dat bijvoorbeeld op zoveel rotondes het fietspad er verder vanaf wordt gelegd, dat is veiliger en fijner voor fiets en auto;
2. Pleit voor verbreding van het fietspad op de spoorbrug. Indiener fietst hier meermalen per week en vindt het gevaarlijk smal. Diens zoon heeft er al eens een ongeluk gehad. Indiener begrijpt dat dit duur, complex en tijdrovend is, maar het zou veel opleveren. En het is een doorfietsroute.

Beantwoording

1. We zijn erg blij met dit mooie compliment;
2. We delen dit standpunt. Het verbreden van het fietspad op de spoorbrug is daarom ook één van de maatregelen zoals opgenomen in bijlage 6. Dit fietspad is onderdeel van een regionale doorfietsroute, die door zowel de Provincie Gelderland als Overijssel als belangrijke schakel in het regionale fietsnetwerk wordt gezien. De gemeente heeft al geïnvesteerd in het verbreden van het fietspad onderaan de brug (het Hovenpad) naar 4,5 meter. Het verbreden van het fietspad langs de spoorbrug vereist een geheel nieuwe draagconstructie. De gesprekken hierover met ProRail, de beheerder van de brug, lopen al langere tijd. Het is op dit moment niet te zeggen of en zo ja wanneer ProRail mee kan en wil werken aan het verbreden van het fietspad.

2.3. Zienswijze 3 – Particulier *(zaaknr. 127810-2026)*

Indiener:

1. Kan volledig instemmen met de voorgestelde doelstellingen;
2. Vindt dat in de maatregelenlijst onvoldoende aandacht is voor de belangrijke fietsroute tussen Diepenveen en de Deventer binnenstad. (via de Oranjelaan, Havezathelaan, Laan van Borgele, Boxbergerweg (stadscentrum) of Diepenveense weg (station)). Het grootste deel van deze route is volgend indiener qua inrichting en/of onderhoudstoestand verre van optimaal tot regelrecht onveilig voor fietsers. In de maatregelenlijst 2026-2030 wordt van deze hele route echter alleen Laan van Borgele genoemd met als maatregel 'vrijliggende fietsinfrastructuur verbeteren'. En onder 'programmering' staat 'geen' en er zijn geen middelen beschikbaar. Dit doet volgens indiener absoluut geen recht aan de noodzaak om te investeren in de veiligheid op deze route. Indiener vindt daarbij de volgende maatregelen noodzakelijk:
    a. Het vernieuwen van de grotendeels weggesleten wegmarkeringen op de Oranjelaan vanaf de grens van de bebouwde kom tot aan de Dorpsstraat (rood asfalt fietsstrook, aanduidingen fietsstrook enz.). Verder verlaging van de maximumsnelheid op het deel buiten de bebouwde kom en verkeersremmende maatregelen. Dit wegdeel wordt veel gebruikt door scholieren, fietsers die naar de stad gaan of terugkomen, auto's van ouders die hun kinderen naar de basisscholen in Diepenveen brengen en deze route te onveilig vinden voor hun kinderen op de fiets. Ook is er veel vrachtverkeer en rijden er regelmatig grote landbouwvoertuigen;
    b. De Havezathelaan is een paar jaar geleden aangepakt. Daarbij is helaas het vrijliggende fietspad richting stad verdwenen. De laan heeft nu brede fietsstroken aan beide zijden. In de praktijk is het nu een kaarsrechte racebaan voor auto's. Vooral in de avond geeft dat een erg onveilig gevoel voor fietsers. Ook overdag hebben auto's bij tegemoetkomend verkeer nogal eens de neiging om fietsers scherp af te snijden. Het minste dat zou moeten gebeuren is de verkeersremmende maatregelen flink aanscherpen. Alleen een bordje '30 km' zal weinig opleveren.
    c. Het fietspad langs de Laan van Borgele ter hoogte van het voormalige Aupingcomplex, in de richting Diepenveen, is enkele jaren geleden deels geasfalteerd. Maar vreemd genoeg zijn er toen twee stukken overgeslagen waar de oude tegelverharding is blijven liggen. Onlangs zijn op deze stukken de tegels verwijderd en tot ieders verbazing opnieuw gelegd. Dat is niet comfortabel voor fietsers. Waarom niet deze stukken ook asfalteren, zodat over dit hele deel een egaal wegdek voor fietsers ontstaat?
    d. De Diepenveenseweg tussen Ceintuurbaan en Hoge Hondstraat is de meest gebruikte fietsroute van Diepenveen naar het station. Ook hier is de

wegmarkering flink weggesleten. Vanwege het drukke autoverkeer voor fietsers een onveilige situatie. Herstel daarvan en inrichting als 30 km-weg zijn daarom gewenst.

3. Pleit afsluitend dat investeren in deze route hard nodig is, zodat:
    a. Ouders hun kinderen veel meer op de fiets naar de twee basisscholen in Diepenveen durven laten gaan. Op de spitstijden is het op de Molenweg ter hoogte van de OBS Slingerbos een enorme drukte met rijdende en geparkeerde auto's. Niet veilig, net als de situatie in Schalkhaar die onlangs in het nieuws was;
    b. Bewoners van Diepenveen en Deventer en zeker de ouderen niet de auto pakken maar met de fiets durven gaan, ook 's avonds. De busverbinding Diepenveen-Deventer is immers erg gebrekkig (1x per uur, niet na 19 uur en niet in weekends).

Beantwoording

1. We zijn blij dat indiener de doelstellingen onderschrijft en zien het als een mooi compliment;
2. Nog dit jaar (2026) wordt de Oranjelaan voorzien van nieuw asfalt, met bredere rode fietsstroken, omdat dit project al (bijna) uitgevoerd is tegen de tijd dat het Omgevingsprogramma fiets definitief is, hebben we dit project niet in de maatregelenlijst opgenomen. In het najaar stellen we het bestuur voor om de snelheid op een aantal andere wegen in de gemeente versneld naar 30 kilometer per uur te verlagen. (Het resterende stuk van) de Oranjelaan en de Havezathelaan zijn onderdeel van dat voorstel. Op De Laan van Borgele willen we inderdaad de vrijliggende fietsinfrastructuur verbeteren, omdat dit nu nog niet op niveau van een doorfietsroute is. Ook wordt er gewerkt aan de aanleg van een rotonde op het kruispunt Laan van Borgele x Ceintuurbaan. Voor de Diepenveenseweg vindt op dit moment de voorbereiding plaats voor onderhoud, waarbij de weg ingericht wordt als fietsstraat. De voorrang met de Hoge Hondstraat wordt daarbij omgedraaid (De Diepenveenseweg krijgt voorrang);
3. We delen de mening dat investeren in fietsroutes van en naar scholen noodzakelijk is om fietsen naar school veilig en aantrekkelijk te maken. Zoals onder antwoord 2 te lezen is, worden op de Oranjelaan, Havezathelaan, Laan van Borgele en Diepenveenseweg op korte en middellange termijn maatregelen getroffen. De Molenweg is opgenomen als basisfietsroute, maar op dit moment zijn er nog geen concrete plannen om die weg aan te pakken.

2.4. Zienswijze 4 – Particulier *(zaaknr. 135448-2026)*

Indiener:

1. Juicht de ambitie toe met het STOMP-principe als uitgangspunt. Maar mist duidelijke referenties tot automobiliteit beteugelende maatregelen, vooral bij de geplande nieuwbouw in combinatie met een bewuste aansluiting op het fietsnetwerk. Hetzelfde geldt voor zichtbare prioritering van fietsenstallingen boven parkeerplaatsen bij hotspots zoals winkelcentra. De infrastructurele middelen worden nu vooral gereserveerd voor punten die indiener niet als knelpunten ervaart, en vraagt zich af wat de onderbouwing ervan is;
2. Lijkt het voor wat betreft het netwerk zeer wenselijk om het Hanzetracé als hoofdader voor auto's, niet ook als hoofdfietsroute aan te wijzen, maar de Ceintuurbaan;
3. Vindt dat een betere bewegwijzering naar voorzieningen resp. wijken met routenummer en minutenaanduiding helpen bij het stimuleren van de fiets.
4. Vindt handhaving op het telefoongebruik tijdens het fietsen en op opgevoerde fatbikes dringend nodig, door de BOA's i.s.m. de politie;

Beantwoording

1. Maatregelen om automobiliteit gericht terug te dringen zijn onderdeel van andere beleidsplannen, zoals de actualisatie van de parkeerproducten. Daarin staat onder andere het voornemen om het gereguleerd parkeren uit te breiden waar hoge parkeerdruk of ruimtelijke ontwikkelingen dat noodzakelijk maken. Daarnaast is er een uitvoeringsplan fietsparkeren binnenstad, waarin concrete verbeteringen voor het fietsparkeren worden uitgewerkt en gerealiseerd. Daar zijn ook middelen voor vrijgemaakt. In dit Omgevingsprogramma staan de maatregelen om fietsen voor korte en middellange afstanden te stimuleren en veiliger te maken.
2. Het Hanzetracé is onderdeel van de ringstructuur rondom de Binnenstad & Periferie en is daarmee óók een belangrijke hoofdfietsroute. Het verbindt de doorfietsroutes met regionale voorzieningen in de stad. Het ontsluit middelbare scholen (Etty Hillesum, Het Vlier, De Marke, Arkelstein) en (economische) publiekstrekkers zoals winkelcentrum Keizerslanden en Borgele en de Adelaarshorst. De Ceintuurbaan heeft deze ontsluitende en verbindende functie veel minder. De route langs het Hanzetracé heeft zowel lokaal als regionaal een functie en vereist daarom een hogere kwaliteit dan de onderliggende basisfietsroutes.
3. Bewegwijzering naar voorzieningen is onderdeel van het gemeentelijke project Wayfinding, dat op dit moment in de voorbereidende fase zit. Voor basis- en hoofdfietsroutes is de standaard ANWB-bewegwijzering opgenomen in de

inrichtingseisen in bijlage 5. Voor (regionale) doorfietsroutes sluiten we aan bij de landelijke bewegwijzering voor doorfietsroutes.

4. Handhaving (op opgevoerde fatbikes en telefoongebruik in het verkeer) is in beginsel een taak van de politie, die zij ook actief uitvoeren. BOA's mogen handhaven op telefoongebruik en op rijdende voertuigen, waarbij telefoongebruik op dit moment de prioriteit heeft. Begin juli 2026 is er overigens nog een succesvolle fatbike controle in Deventer uitgevoerd door de politie. In dit Omgevingsprogramma willen we gedragscampagnes intensiveren op de doelgroep 12 t/m 17 jaar. Dit is een doelgroep die aantoonbaar steeds vaker bij ongevallen betrokken is.

2.5. Zienswijze 5 – Particulier *(zaaknr. 139820-2026)*

Indiener:

1. Juicht de ambitie toe om de fiets een prominentere plaats te geven en de verkeersveiligheid te verbeteren. Ook de keuze om de maximumsnelheid te verlagen naar 30 km/u op wegen waar fietsers en gemotoriseerd verkeer de rijbaan delen, is wat indiener betreft een goede ontwikkeling;
2. Ervaart als gezin dagelijks hoe de 30 km-zone op de Dorpsstraat in de praktijk uitwerkt. Diens kinderen lopen en fietsen er regelmatig. Indiener kijkt daardoor niet alleen naar de ambitie op papier, maar vooral naar de verkeerssituatie zoals die iedere dag wordt ervaren. Indiener ervaart dat een 30 km-regime alleen veilig is wanneer ook de inrichting van de weg daarop is afgestemd. Wanneer een weg grotendeels de uitstraling van een voormalige 50 km-weg behoudt, blijven automobilisten harder rijden dan de bedoeling is. Dan ontstaat een situatie die op papier veilig lijkt, maar in de praktijk anders voelt. Dat ervaart indiener iedere dag op de Dorpsstraat. Dat is niet alleen een gevoel, maar blijkt volgens indiener ook uit de snelheidsmetingen van de gemeente zelf. Vooral het gedeelte tussen het Dorpshuis en de Kerkstraat oogt nog als een 50 km-weg, waardoor automobilisten vaak harder rijden dan wenselijk. Als ouder merk je dat direct. Wanneer indiener met zijn kinderen loopt of fietst, of vanuit de Schildersstraat de Dorpsstraat op wil rijden, voelt de snelheid van het autoverkeer regelmatig te hoog voor een straat die als 30 km-zone is ingericht. Juist omdat automobilisten vaak harder rijden dan verwacht, ontstaan situaties waarin weinig tijd overblijft om veilig te reageren. De kaart van de gemeente laat bovendien zien dat de 30 km-zone in de toekomst verder in noordelijke richting wordt uitgebreid. In overleg met de gemeente is echter aangegeven dat hiervoor op dit moment onvoldoende budget beschikbaar is om de weg ook daadwerkelijk als volwaardige 30 km weg in te richten.
3. Is bang dat dezelfde situatie gaat ontstaan: een lagere maximumsnelheid op papier, terwijl de inrichting onvoldoende verandert om het gewenste snelheidsgedrag af te dwingen. Deze praktijkervaring sluit aan bij de analyse in het

Omgevingsprogramma zelf, waarin wordt geconstateerd dat de verkeersveiligheid op wegen met gemengd verkeer verbetering vraagt;

4. Verzoekt om in het definitieve Omgevingsprogramma expliciet op te nemen dat 30 km-zones consequent worden ingericht als herkenbare en geloofwaardige 30 km-wegen; bestaande 30 km-zones periodiek worden geëvalueerd op snelheid, inrichting en verkeersveiligheid, waarbij locaties waar de beoogde snelheid niet wordt gehaald prioriteit krijgen bij verbetering; uitbreiding van 30 km-zones alleen plaatsvindt wanneer ook de benodigde middelen beschikbaar zijn om deze zones verkeersveilig in te richten;
5. Wil er als ouder op kunnen vertrouwen dat zijn kinderen veilig naar school, vrienden en de sportvereniging kunnen lopen en fietsen. Dat vraagt niet alleen om een lagere maximumsnelheid, maar vooral om een inrichting die ervoor zorgt dat automobilisten die snelheid ook daadwerkelijk rijden. Juist daarom hoopt indiener dat de gemeente de ambitie uit het Omgevingsprogramma niet alleen vertaalt naar nieuwe snelheidsborden, maar ook naar een inrichting die van 30 km/u in de praktijk de vanzelfsprekende snelheid maakt.

Beantwoording

1. We vinden het erg fijn dat deze ambities worden onderschreven;
2. In de huidige onderhoudsplanning wordt de Oranjelaan dit jaar voorzien van nieuw asfalt, met bredere rode fietsstroken. Omdat dit project al (bijna) uitgevoerd is tegen de tijd dat het Omgevingsprogramma fiets definitief is, hebben we dit project niet in de maatregelenlijst opgenomen. Dit geldt ook voor de Olsterweg, die ook aan asfaltonderhoud toe is. Daar passen we de weginrichting aan zodat deze past bij een 30 kilometerinrichting. De snelheid op deze wegen wordt na het onderhoud verlaagd naar 30 kilometer per uur. Dit najaar komt er een voorstel om de maximumsnelheid op een aantal andere wegen in de gemeente versneld naar 30 kilometer per uur te verlagen. We stellen dat voor, op wegen die al grotendeels ingericht zijn als een 30 kilometer per uur weg (Gebiedsontsluitingsweg-30 of Erftoegangsweg-30), maar nog een maximumsnelheid hebben van 50 kilometer per uur. Waar enkel een bord 30 niet voldoende is, stellen we ook kleine verkeerskundige maatregelen voor, zoals drempel(plateau)s;
3. Zie antwoord onder 2;
4. Dit verzoek is al opgenomen in de vastgestelde werkwijze die is opgenomen in het Omgevingsprogramma Wegencategorisering Deventer. De verzochte evaluatie vindt plaats in de jaarlijkse gemeentelijke verkeersveiligheidsbrief. Voor de rest verwijzen we naar het antwoord onder 2;
5. Zie antwoord onder 2 en 4;

2.6. Zienswijze 6 – Particulier *(mondeling ingediend 01-07-2026)*

Indiener:

1. Vraagt zicht af op welke manier de gemeente de doelstelling van 75% tevredenheid voor fietsparkeren wil gaan behalen;
2. Is benieuwd hoe het (langdurig) stallen van fietsen voor bewoners van de binnenstad die geen eigen fietsenberging hebben en deze ook niet kunnen realiseren wordt opgelost, eventueel tegen een kleine vergoeding. Dit lijkt nu onderbelicht in de plannen;
3. Vraag zich af wat het effect is van de ontwikkeling bij de (oude) Scapino in relatie tot de mogelijkheden tot fietsparkeren (onderdoorgang achter Jacky's bij de Korte Assenstraat);
4. Roept op om het bewonersperspectief mee te nemen in de plannen voor (het verbeteren van) fietsparkeren in de binnenstad én het fietsen in algemene zin. Een fiets (dicht) bij huis kunnen stallen is volgens indiener een essentieel onderdeel van het stimuleren van het fietsgebruik;

Beantwoording

1. Door uitvoering te geven aan het uitvoeringsplan fietsparkeren binnenstad wordt het aanbod en de kwaliteit van de fietsenstallingen sterk verbeterd. Om de tevredenheid vervolgens te kunnen meten, is een monitoring voorgesteld. Daarvoor verwijzen we naar hoofdstuk 8 uit het Omgevingsprogramma.
2. De aanpak van het benoemde uitvoeringsplan fietsparkeren binnenstad, richt zich onder andere op het tekort aan overdekte en eigen stallingen voor bewoners van de binnenstad. Voor de specifieke maatregelen, verwijzen we naar het uitvoeringsplan.
3. Nieuwe ontwikkelingen (zoals het voormalige Scapino pand) moeten voldoen aan de fietsparkeernorm die geldt bij nieuwbouw. In principe geldt dat deze fietsparkeereis op eigen terrein moet worden opgelost. Dit heeft geen direct effect op de huidige mogelijkheid voor het stallen van fietsen bij de onderdoorgang aan de Kleine Assenstraat, achter Jacky's;
4. Dit is specifiek onderdeel van het uitvoeringsplan fietsparkeren binnenstad, waarin staat dat een goede afstemming tussen de uitvoeringsstappen essentieel is om knelpunten te voorkomen en een soepele implementatie te waarborgen. Daarom worden de voortgang en onderlinge samenhang regelmatig gemonitord en waar nodig bijgestuurd. Zo blijft de aanpak wendbaar en afgestemd op de behoeften van de stad, haar bewoners, ondernemers en bezoekers. De in dat plan benoemde aanpak wordt ondersteund met duidelijke, doelgerichte communicatie om draagvlak te creëren onder bezoekers, bewoners en ondernemers. Dit draagt bij aan een hogere tevredenheid over fietsparkeren in de binnenstad.

2.7. Zienswijze 7 – Fietsersbond *(zaaknr. 145104-2026)*

"Tijdens de inzagetermijn van het ontwerp-Omgevingsprogramma Fiets 2026-2030 kwamen bij indiener ook een 30-tal reacties binnen van leden en 'de achterban', nadat zij er in een nieuwsbrief aandacht aan hadden besteed, en na een Stentor artikel als gevolg van die nieuwsbrief. Die reacties/klachten/meningen over het ontwerpprogramma zijn eigenlijk samen te vatten als; 'te abstract' en te weinig concrete punten. Zij zullen reflectanten beantwoorden en daarbij ook de richting gevende werking van een Omgevingsprogramma uitleggen. Toch willen zij met deze zienswijze een poging doen de meningen en de passie van reflectanten te kanaliseren en deze in compacte vorm voor het voetlicht te brengen.

Enkele leden van het kernteam vrijwilligers van de Fietsersbond Deventer waren betrokken bij de totstandkoming van dit ontwerpprogramma en er vond voortdurende terugkoppeling plaats met het gehele kernteam. Zij zijn het dan ook niet oneens met het richting gevende karakter van de inhoud. Dat is dus iets anders dan; volledig eens/klaar/strikje erom. Ze zijn in ieder geval blij dat, mede door hun aandrang, de opgenomen ambities nu meetbaar zijn gedefinieerd. Ervaringen met het vorige programma Fiets 2020-2025 heeft geleerd dat dat nodig is om het na afloop beter te kunnen toetsen op realisering. Het moge duidelijk zijn dat de Fietsersbond de lat altijd hoger heeft liggen. Het kan naar hun smaak ambitieuzer (ofwel soms nog strenger voor m.n. autoverkeer) en vooral concreter."

Indiener:

1. Is van mening dat op alle wegen in de bebouwde kommen (van de gemeente Deventer) zonder separaat fietspad, de maximumsnelheid van 30 km/uur moet worden ingevoerd, met passende (GOW30) infrastructurele inrichting (o.a. extra brede fietsstroken en gedragsbeïnvloeding van automobilisten);
2. Wil een maximum toegestane snelheid op alle (klinker)straten en pleinen in de oude binnenstad van Deventer van 10 km/uur of maximaal 15 km/uur (afhankelijk van de nog te definiëren categorisering en mogelijkheid tot handhaving). Dit geldt dan ook voor fietsers. 30 km/uur is daar veel te snel voor zowel fietsers (denk aan e-bikes en fat-bikes) als voor autoverkeer;
3. Vindt, dat er geen verdere toename van het autoverkeer in de bebouwde kom van Deventer mag ontstaan, ondanks alle voorgenomen woningbouw-uitbreidingen en 'inbreidingen', en afgezien van verkeer vanuit buiten de bebouwde kom naar de (geplande) parkeerhubs en v.v. . Dit is meetbaar en moet dan ook voortdurend worden gemeten.
4. Wil dat gebruik (van voldoende) afhaalpunten voor pakjes voor bewoners van de Deventer binnenstad i.p.v. bezorging aan huis wordt bevorderd (of liever nog

uitsluitend toestaan), met als doel vermindering van verkeersbewegingen van bestelbusjes. Wel bezorging aan huis met bakfiets toestaan of zelfs bevorderen.

5. Vindt dat in het ontwerp-Omgevingsprogramma te weinig aandacht is voor voldoende ruimte voor (elektrische) bakfietsen voor privégebruik (vervoer kinderen), bezorging en andere services, (elektrische) driewielers en duofietsen. Fietspaden, fietsstroken en voorsorteerruimte/wachtruimte bij verkeerslichten zijn vaak sowieso al te krap voor het aantal fietsers, maar zeker voor de genoemde speciale categorieën;
6. Vindt dat er in het ontwerp-Omgevingsprogramma een paar meer concrete voornemens van de hoogste prioriteit als voorbeeld genoemd en toegelicht hadden mogen worden zoals: Autoluwer IJsselfront, fietspad in twee richtingen voor Pothoofdflats langs, fietsparkeer-chaos bij o.a. Mimik oplossen, fietsstallingen nu niet diefstalbestendig genoeg voor (dure) e-bikes. (Bewaakte fietsstallingen nodig met persoonlijk controle op elke fiets die de stalling verlaat);
7. Draagt een specifiek punt aan van de Fietsersbond Deventer: In het ontwerp-Omgevingsprogramma wordt in de bijlage de kaart van de Fietsersbond Deventer genoemd waarop de Fietsersbond gevaarlijke punten en wenspunten heeft gemarkeerd en die voor iedereen raadpleegbaar is op de internetsite van de Fietsersbond Deventer. Deze punten, meestal aangedragen door leden van de Fietsersbond Deventer, worden, na screening door het kernteam vrijwilligers, vermeld/beschreven bij de kaart en voorzien van een passende foto.

   In de reguliere en ad hoc contacten van de Fietsersbond kernteamleden met verkeerskundigen, andere beleidsmedewerkers en de wethouder zouden ze graag een duidelijk standpunt van het gemeentebestuur willen vernemen, per aangemerkt gevaarlijk punt en wenspunt, die ze dan, met een bewoording die zij (de Fietsersbond) dan zullen verantwoorden, mogen vermelden bij de kaart. Hun leden, andere raadplegers van de kaart op de internetsite en indieners van de klachten of wensen in kwestie ‘snakken’ hiernaar. Nu wordt gemis daaraan vaak, en hopelijk onterecht, als desinteresse van het gemeentebestuur gezien.

Beantwoording

1. In het Omgevingsprogramma Wegencategorisering is vastgelegd op welke wegen we de snelheid van 50 naar 30 terug willen brengen. We hanteren daarbij de werkwijze zoals opgenomen in dat Omgevingsprogramma. In het najaar volgt een voorstel om op een selectie van die wegen de snelheid omlaag te brengen naar 30 kilometer per uur, door middel van bebording, markering en (in sommige gevallen) het aanleggen van drempel(plateau)s;
2. De afweging voor het aanwijzen van één, meerdere of alle straten in de binnenstad als erf, met bijbehorende lagere maximumsnelheid, maken we in het Omgevingsprogramma Mobiliteit Binnenstad & Periferie.

3. In de actualisatie van de parkeerproducten zijn nieuwe (lagere) parkeernomen opgenomen. Door het toepassen van die parkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen, regulering uit te breiden, en het parkeren te centreren in hubs, zorgen we voor minder en minder zichtbare auto's op straat. Omdat de gemeentelijke autoparkeernorm bij geen enkele ontwikkeling 0 is, is een toename van autoverkeer als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen niet realistisch. Dit is dus per definitie ook niet meetbaar.
4. Deze afweging maken we in het Omgevingsprogramma Mobiliteit Binnenstad & Periferie, omdat logistiek en bevoorrading integraal onderdeel is van dat Omgevingsprogramma;
5. In de huidige situatie kan het voorkomen dat er op sommige plekken te weinig ruimte is voor het stallen van, of fietsen met een buitenmodel fiets. In het Omgevingsprogramma Fiets is hier expliciet aandacht voor. We hebben voor fietsinfrastructuur inrichtingseisen opgenomen (bijlage 5) die passen bij de meest recente richtlijnen. Op het moment van het realiseren van één van de maatregelen uit bijlage 6, óf regulier onderhoud van bestaande fietsinfrastructuur, gelden deze eisen. Bovendien is in het Omgevingsprogramma opgenomen dat nieuwe openbare stallingsvoorzieningen rekening moeten houden met diverse fietsen, zoals bakfietsen, driewielfietsen en aangepaste fietsen, zowel thuis als op de eindbestemming. Het inspelen op lokale behoeften met maatwerk is daarbij het uitgangspunt.
6. In bijlage 6 zijn alle infrastructurele en slimme fietsmaatregelen opgenomen die de komende jaren prioriteit hebben. Voor de plannen rondom fietsparkeren, is in het stuk benoemd dat we aansluiten bij het uitvoeringsplan fietsparkeren binnenstad;
7. Waar dat kan, willen we ervoor zorgen dat concrete gemeentelijke voornemens en beleidsuitspraken, overgenomen (kunnen) worden in de omgeving van de Fietsersbond. Dit vereist altijd maatwerk en nauwe afstemming tussen Fietsersbond en gemeente. We baseren ons daarbij op bestuurlijk vastgesteld beleid. Dit communiceren we richting de buitenwereld via de gebruikelijke ambtelijke kanalen. Dat gezegd hebbende, is een bestuurlijke uitspraak op een dergelijk niveau vaak niet mogelijk, daarvoor zijn juist beleidskaders afstemming op ambtelijk niveau met de Fietsersbond bedoeld;

2.8. Zienswijze 8 – Werkgr. Verkeersveiligheid Diepenveen *(zaaknr. 145740-2026)*

Indiener:

1. Juicht toe dat de fiets en voetganger centraal wordt gezet in de inrichting van de leefomgeving. Maar ziet tegelijkertijd dat dit in veel gevallen pas bij complete herinrichtingsprojecten tot uitvoering komt, gekoppeld aan MJOP. Indiener ziet daarin geen enkele route in Diepenveen, en concludeert dat de fietser en voetganger routes in Diepenveen dus voorlopig nog niet centraal staan. Stelt vast dat in Diepenveen wel enkele locaties zijn die zeer spoedig aandacht verdienen.
2. Vindt dat het plaatsen van een 30km bord alléén, niet de garantie biedt dat automobilisten zich eraan houden. Dit is volgens indiener gebleken uit gemeentelijke snelheidsmetingen op de Dorpsstraat en Oranjelaan, en het instellen van een 30km/u zone creëert een schijnveiligheid. Het risico op (bijna) ongevallen en het gevoel van onveiligheid neemt toe, als blijkt dat een groot deel van de automobilisten de maximale snelheid ruim overschrijdt.
3. Pleit voor invoeren van 30km/u (zones), enkel tezamen met snelheid remmende ingrepen die ervoor zorgen dat automobilisten niet harder kúnnen dan 30km/u;
4. Stipt aan dat in Diepenveen pijnlijk duidelijk is geworden dat fietsers en voetgangers een meer centrale plek in de leefomgeving verdienen, met name op schoolroutes naar het Slingerbos en Zonnewijzer, waar het met halen en brengen een chaos is. Dit is gebleken uit een verkeersveiligheid enquête die door indiener is uitgevoerd onder ouders van schoolgaande kinderen.
5. Steunt de ambitie om voor meer 30km in de gemeente, maar vraagt met klem hierbij ook de inrichting van de weg aan te passen om het verkeersgevaar écht te verminderen.
6. Roept op om de wegen naar/bij de Diepenveense basisscholen, daarin voorrang te geven;
7. Schetst de urgentie voor het fietsvriendelijker maken van de doorfietsroute Diepenveen-Deventer binnenstad via de Oranjelaan-Havezathelaan-Laan van Borgele-Diepenveenseweg (en de Boxenbergerweg). Deze route is onveilig voor fietsers door de onderhoudstoestand en inrichting.
8. Vindt dat de toegankelijkheid voor verkeer vanuit het oosten het dorp in een knelpunt vormt. Zonder voetpaden en fietsvoorzieningen leidt dit nu al tot gevaarlijke situaties, en indiener verwacht dat dit toeneemt.
9. Mist concreetheid in het Omgevingsprogramma, en verzoekt tot verdere uitwerking van de abstracte doelen;
10. Gaat graag in gesprek met de gemeente om het verkeersgevaar in Diepenveen, nu en in de komende jaren, aan te pakken;

Beantwoording

1. In bijlage 6 zijn alle infrastructurele maatregelen opgenomen die we de komende jaren hebben voorzien. We koppelen de (grote) ingrepen het liefst samen met groot onderhoud (MJOP) omdat dit koste efficiënt is. Waar dat kan, plannen we de kleinere ingrepen ook tussendoor. In de huidige onderhoudsplanning wordt de Oranjelaan dit jaar voorzien van nieuw asfalt, met bredere rode fietsstroken. Omdat dit project al (bijna) uitgevoerd is tegen de tijd dat het Omgevingsprogramma Fiets definitief is, hebben we dit project niet in de maatregelenlijst opgenomen. Dit geldt ook voor de Olsterweg, die ook aan asfaltonderhoud toe is. Daar passen we de weginrichting aan zodat deze past bij een 30 kilometerinrichting. De snelheid op deze wegen wordt na het onderhoud verlaagd naar 30 kilometer per uur. Daarnaast zijn nog maatregelen voorzien op de Koppeling Molenweg-Van Doetinchemlaan in Diepenveen. Hier is nog geen zicht op uitvoering;
2. In het Omgevingsprogramma Wegencategorisering is vastgelegd op welke wegen we de snelheid van 50 naar 30 terug willen brengen. We hanteren daarbij de werkwijze zoals opgenomen in dat Omgevingsprogramma. In het najaar volgt een voorstel om op een selectie van die wegen (die al grotendeels voldoen aan een weginrichting die past bij (GOW)30, de snelheid omlaag te brengen naar 30 kilometer per uur, door middel van bebording, markering en (in sommige gevallen) het aanleggen van drempel(plateau)s. Voor wegen waarbij de weginrichting onvoldoende past bij 30 kilometer per uur, doen we dat pas bij groot onderhoud of herinrichting;
3. Zie antwoord onder 2;
4. We hebben helaas nog geen kennis mogen nemen van de (resultaten van) deze enquête. Veilige schoolroutes hebben in het nieuwe coalitieakkoord *"Werken aan vooruitgang, kansen voor iedereen"* prioriteit. De gemeente heeft de scholen onlangs actief benaderd in het kader van verkeersveiligheid. Het halen en brengen bij (alle) scholen kan worden aangepast zodra scholen een verkeersplan hebben, waarbij de gemeente kan ondersteunen. In beginsel zullen maatregelen enkel bestaan uit het plaatsen van verkeersborden, omdat er (nog) geen middelen zijn voor vergaande maatregelen. Overigens wordt onveiligheid als gevolg van halen en brengen, in de basis veroorzaakt door de ouders zelf;
5. Zie antwoord onder 2, daarnaast blijkt uit ongevallenstatistieken dat Diepenveen veel veiliger is dan andere woongebieden in onze gemeente. Daarom heeft het verbeteren van de veiligheid op routes van en naar de stad Deventer meer prioriteit in dit Omgevingsprogramma;
6. Zie antwoord onder 2, aanvullend hebben we de Molenweg, Roeterdsweg, van Doetinchemlaan en Melchior van Brielstraat opgenomen als Basisfietsroute in het

geactualiseerde fietsnetwerk. Dat betekent dat er bij onderhoud aan die wegen, aandacht is voor een passende weginrichting voor fietsers. Het maakt bijvoorbeeld een inrichting als fietsstraat mogelijk. De inrichtingseisen die daarbij horen, zijn opgenomen in bijlage 5.

7. In bijlage 6 is te lezen dat we op De Laan van Borgele de vrijliggende fietsinfrastructuur willen verbeteren, omdat dit nu nog niet op niveau van een doorfietsroute is. Ook wordt er vanuit verkeersveiligheid gewerkt aan de aanleg van een rotonde op het kruispunt Laan van Borgele x Ceintuurbaan (staat los van dit Omgevingsprogramma). Voor de Diepenveenseweg vindt op dit moment de voorbereiding plaats voor aanpassing, waarbij de weg ingericht wordt als fietsstraat. De voorrang met de Hoge Hondstraat wordt daarbij omgedraaid (De Diepenveenseweg krijgt voorrang). De werkzaamheden aan de Diepenveenseweg zijn onderdeel van het huidige Meerjarenonderhoudsprogramma. Voor de Boxerbergerweg zijn vooralsnog geen (onderhouds)maatregelen gepland.
8. Zoals onder antwoord 6 is te lezen, zijn nu meer straten onderdeel van het gemeentelijke fietsnetwerk. Dit zorgt er op termijn voor dat de toegankelijkheid, veiligheid en comfort voor fietsers vanuit oostelijke richting kan worden verbeterd.
9. Voor het antwoord verwijzen we naar de fietsmaatregelen in Hoofdstuk 5 in algemene zin, en naar bijlage 5 en 6 voor de specifieke inrichtingseisen en maatregelen.
10. In de afgelopen 2 jaar zijn er al meerdere gesprekken geweest tussen gemeente en de werkgroep over de (on)mogelijkheden voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. We staan altijd open voor suggesties en verbeteringen, en bieden aan om de werkgroep als aanspreekpunt/klankbord te gebruiken bij lopende (of nieuwe) infraprojecten in Diepenveen. Daarnaast adviseren we om in contact te treden met een (onafhankelijke) consulent van Veilig Verkeer Nederland. Zij kunnen verkeersveiligheidsaudits en/of gedragsinterventies samen met de buurt/wijk oppakken.

2.9. Zienswijze 9 – ProRail B.V. *(zaaknr. 147820-2026)*

Indiener:

1. Is een groot voorstander van het STOMP principe en heeft er waardering voor dat dit nader wordt uitwerkt in een programma voor de fiets;
2. Vraagt aandacht voor haar belangen bij de uitwerking;
    a. Ziet bereikbaarheid van steden als een samenspel tussen ruimtelijke keuzes en het mobiliteitssysteem. Ontwikkelingen in de nabijheid van het spoornetwerk kunnen de bereikbaarheid van woningen en werklocaties versterken. Echter, soms kunnen ontwikkelingen en spoor elkaar

belemmeren. Om dit te voorkomen denkt indiener graag vroegtijdig mee bij ontwikkelingen in de nabijheid van het spoornetwerk;

b. Rondom de hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI) ligt een beperkingengebied (Omgevingsbesluit, artikel 3.5), ongeveer tot 11 meter buiten de HSWI. Doel van dit beperkingengebied is om het huidig functioneren en de veiligheid rondom het spoornetwerk zeker te stellen. Daarom is het bouwen in dit gebied vergunningsplichtig;
c. Vraagt om de instructieregel uit artikel 5.163 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bij de uitwerking van het programma in specifieke projecten en omgevingsplannen te respecteren. Deze regel vraagt dat in een omgevingsplan dat van toepassing is op de HSWI in beheer bij ProRail geen regels mogen worden gesteld die het gebruik, de instandhouding, de verbetering of de vernieuwing van die infrastructuur belemmeren. Dit betekent concreet, dat bij het ontwikkelen van fietsroutes, naast onder en over het spoor, indiener vraagt om toekomstige uitbreidingen van het spoornetwerk mogelijk te houden. Dit kan door het houden van de juiste afstand tot het spoor en door een zorgvuldig ruimtelijk ontwerp;
d. Wijst er (nogmaals) op dat het bouwen boven of op de HSWI vergunningsplichtig is, privaatrechtelijke toestemming van indiener vereist en een exclusief recht van indiener is. Aan de vergunning en toestemming worden voorschriften verbonden met het oog op het voorkomen van nadelige gevolgen voor de staat en werking van de hoofdspoorwegen en uitbreiding daarvan.

3. Vraagt bij de uitwerking specifiek aandacht voor het volgende:
    a. Bij de uitwerking van fietsroutes naast, over en onder het spoor rekening te houden met de ruimte die nodig is om het spoor te kunnen onderhouden;
    b. Bij fietsroutes die het spoor gelijkvloers kruisen door middel van een overweg, dient voorkomen te worden dat door nieuwe ontwikkelingen de veiligheid op overwegen afneemt;
    c. Om in uw programma ook aandacht te hebben voor fietsparkeren bij de stations in Deventer. Voldoende en kwalitatieve stallingsvoorzieningen zijn samen met kwalitatief goede en snelle routes, randvoorwaardelijk voor het succes van de fiets als vervoermiddel naar het station en vice versa. Wij zijn hierover met u in gesprek, maar zien dit nog niet terug in dit programma.

Beantwoording

1. We zijn erg blij met de uitgesproken waardering;
2. Het vroegtijdig betrekken van stakeholders en partners bij het opstarten, uitwerken en concretiseren van maatregelen uit het Omgevingsprogramma vinden we essentieel voor een goede samenwerking. Als een vergunning nodig is om bepaalde maatregelen te realiseren, zullen we dit traject zorgvuldig doorlopen.

Voor de vaststelling van het Omgevingsprogramma, is geen wijziging Omgevingsplan beoogd. Als dit voor specifieke projecten aan de orde is, zullen wij de benoemde instructieregels in acht nemen.

3. Zoals benoemd onder antwoord 2, gaan wij ervan uit dat door vroegtijdig samen op te trekken, een zorgvuldige en veilige inpassing van fietsmaatregelen geborgd is. Specifiek voor opmerking c, heeft indiener een valide punt. Het uitbreiden van (veilige) fietsenstallingen bij de stationsomgeving als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen, is expliciet toegevoegd aan het definitieve Omgevingsprogramma. Ze zijn benoemd als opgave en als maatregel opgenomen in de maatregelenlijst (bijlage 6).

3. Reacties uit consulterende raadstafel

Op 6 mei 2026 vond de consulterende raadstafel plaats. Hierbij is de gemeenteraad gevraagd om te reageren op het Ontwerp-Omgevingsprogramma Fiets. Het algemene beeld vanuit de raadstafel was dat de partijen zich goed konden vinden in de voorgestelde fietsplannen. Er zijn door diverse partijen vragen gesteld en opmerkingen gemaakt op de inhoud van het stuk, die hieronder zijn samengevat, met daarbij een reflectie en of (en zo ja hoe) dit heeft geleid tot aanpassing in de definitieve versie.

Vragen & opmerkingen:

1. Stallingsvoorzieningen onder de maat evenals fietspaden, die zijn vaak te smal. (Deventer Sociaal);
2. Fietsparkeerplekken zijn niet alleen bij nieuwbouw belangrijk (Deventer Sociaal);
3. Oplaadplaatsen ook openbaar toegankelijk maken (Deventer Sociaal);
4. Oproep voor overdekte fietspaden (Deventer Sociaal);
5. Monitoren gebruik en beschikbaarheid van OV-fiets, wellicht is er te weinig aanbod (Deventer Sociaal);
6. Te weinig oog voor de negatieve aspecten van de fatbike (Deventer Sociaal);
7. Er wordt een financiële paragraaf gemist (Deventer Sociaal);
8. Asfalt voor fietsers is belangrijker dan asfalt voor auto's (Deventer Sociaal);
9. Oproep voor meer prioriteit voor de fiets bij verkeerslichten, met name doorfietsroutes en hoofdfietsroutes (PRO);
10. Hoe voorkomen we dat vergevingsgezinde fietspaden asociaal gedrag in de hand werkt? (PRO);
11. Voor veel maatregelen is nog geen dekking, hoe maakt het college hier (geprioriteerd) middelen voor vrij? (PRO);
12. Fietsparkeren ook op kleinere plekken in de binnenstad goed regelen. Panden ombouwen tot openbare fietsgarages (Gemeentebelang);
13. Gezondheidsclaim voor elektrische fietsen en fatbikes nuanceren in het rapport (CDA);
14. Maak duidelijker waarop de raad straks concreet kan toetsen (Deventer Belang);
15. Maak inzichtelijk hoe prioritering en integrale afweging plaatsvinden (Deventer Belang);
16. Maak explicieter wat inwoners en ondernemers concreet gaan merken (Deventer Belang);
17. Geef duidelijkheid over participatie en betrokkenheid bij toekomstige wijzigingen;
18. Borg inclusieve bereikbaarheid steviger (Deventer Belang);
19. Betrek de raad vroegtijdig bij integrale keuzes binnen het toekomstige Omgevingsprogramma Mobiliteit (Deventer Belang);
20. Aandacht voor verlichting op fietspaden in het buitengebied (DENK, gesteund door alle vertegenwoordigde partijen) (Deventer Belang);

21. Eens met de 8 doelstellingen, maar mist concreetheid hoe fietsen naar de binnenstad gestimuleerd en autogebruik ontmoedigd wordt (CU);
22. Meer kijken naar de oorzaken van fietsongevallen in Deventer (CU);
23. Verkeerslichten consequent inrichten voor fietsers en voorspelbaarder maken (CU);
24. Kwaliteit van fietspaden verbeteren, alléén asfalt of beton toepassen, geen elementenverharding (CU);
25. Meer aandacht voor fietsparkeren, kijk naar Nijmegen (VOLT);
26. Waar staat de fiets écht op 1? (VOLT);
27. Feit dat Zwolle beste grootste fietsgemeente is (>100.000 inw.) zou motivatie moeten zijn om de doelen te behalen (VOLT);
28. De voorgestelde fietsmaatregelen mogen ook wat kosten (VOLT);
29. Waar hebben fietsongevallen plaatsgevonden en is daar actie op nodig? Ga dit na (VVD);
30. Benieuwd naar de ervaringen bij shared-space gebieden. Hoe zijn de veiligheidscijfers en hoe is het gesteld met de subjectieve onveiligheid? (VVD);
31. Te weinig ambitieus, oproep tot meer ambitie en dan vooral op gedrag in het verkeer (PvdD);
32. Te weinig aandacht voor fietsparkeren, dit vraagt om meer en concrete voorstellen voor verbetering (D66);

Reflectie & Beantwoording:

1. Dit Omgevingsprogramma en de bijbehorende maatregelen pleit juist voor verbeteren van fietspaden en stallingen. In 5.2.1. en bijlage 5, zijn inrichtingseisen voor zowel nieuwe als bestaande fietspaden (die gelden bij onderhoud) opgenomen;
2. Bij nieuwe of aan te passen stallingsvoorzieningen worden zo veel mogelijk de richtlijnen van de Leidraad fietsparkeren van het CROW toegepast. Daarnaast ontwikkelt Deventer voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen uitgangspunten een Deventer Bouwbrief (als onderdeel van de nieuwe parkeerproducten);
3. In nieuwe gebouwde of inpandige openbare fietsenstallingen kunnen oplaadpunten worden aangeboden, bij individuele fietsplekken op straat is dit niet mogelijk en ook niet wenselijk. Hierin hebben ondernemers ook een rol;
4. Overdekte fietspaden om fietsen bij slecht weer te stimuleren is met name een hele dure investering voor een zeer beperkt probleem. Het regent slechts 8% van de tijd, er wordt altijd maar een deel van de totale fiets- of wandelroute afgedekt (je wordt dus alsnog nat) en is maar een deel van de tijd van nut voor de reiziger. (*De invloed van het weer op de personenmobiliteit. KiM 2020*);
5. In de beleidsevaluatie in bijlage 2, is een analyse op OV-fietsen opgenomen. Zowel het aanbod fietsen als het gebruik ervan, is de afgelopen jaren toegenomen. Er is

daarbij geen sprake van een tekort aan OV-fietsen. We houden de beschikbaarheid van OV-fietsen uiteraard in de gaten;

6. De effectiviteit van maatregelen in Enschede en Amsterdam en of het juridisch standhoudt zijn nog niet bekend. Een verbod ligt daarom nu niet op tafel. We willen eerst de resultaten afwachten van de gemeenten die het hebben ingevoerd. Als blijkt dat het werkt en het juridisch houdbaar is, kan een verbod onderdeel van een mogelijke oplossing zijn voor de ervaren overlast;
7. Hiervoor wordt verwezen naar hoofdstuk 7, daarin staat: Om te voorkomen dat we op meerdere losse momenten middelen aanvragen bij de raad, werkt het college toe naar een Omgevingsprogramma Mobiliteit, waarin een integrale uitwerking plaatsvindt van de ambities uit de Ontwerp-Omgevingsvisie op gebied van mobiliteit. Onderdeel vormt ook een integraal, geprioriteerd uitvoeringsprogramma mobiliteit. Dit voorstel zullen we spiegelen aan het meerjarig onderhoudsprogramma (MJOP) en de Meerjarenprogramma Infrastructuur Deventer (MIND);
8. We hanteren het STOMP principe bij de inrichting van de openbare ruimte, daarin is de fietser per definitie belangrijker dan de auto;
9. Integrale afweging voor wachttijd bij fietsroutes is concreet vastgelegd in het Uitvoeringsplan Verkeersmanagement;
10. Het "misbruiken" van vergevingsgezinde infrastructuur (zoals op het trottoir gaan rijden als gevolg van een schuine stoeprand) is lastig tegen te gaan. De nadelen van vergevingsgezinde fietspaden wegen naar verwachting echter niet op tegen te aantoonbare voordelen, namelijk het tegengaan van solo-ongevallen. Ruim 2 op de 3 fietsongevallen zijn solo-ongevallen, en uit onder andere de participatie blijkt dat dit prioriteit zou moeten hebben. Bijna tweederde van de respondenten op de enquête vindt namelijk dat hier meer aandacht en geld naar toe zou moeten gaan;
11. In het coalitieakkoord zijn 5 onderwerpen voor fiets met de hoogste prioriteit aangegeven. Sneller naar 30km in combinatie met veilige fietspaden, verbeteren stallingsmogelijkheden, prioriteit en oversteekbaarheid voor fietsers, campagnes en verbeteringen in het fietsnetwerk.;
12. Hier wordt al invulling aan gegeven vanuit het Uitvoeringsplan Fietsparkeren Binnenstad;
13. In het Omgevingsprogramma staat dat fietsen gezond is, daarbij maken we geen onderscheid tussen reguliere of elektrische fietsen. Beiden dragen op hun eigen manier bij aan een inclusieve en verbonden samenleving waarin iedereen mee kan doen;
14. Door de SMART geformuleerde doelstellingen die gekoppeld zijn aan het monitoringsprogramma (hoofdstuk 4. Doelstellingen en 8. Monitoring) met heldere terugkoppelingsmomenten kan de raad de voortgang actief bijhouden;
15. Zoals te lezen in hoofdstuk 6, voeren we bij voorkeur als eerste maatregelen uit die aan zo veel mogelijk doelstellingen bij dragen. Waar dat kan, combineren we

infrastructurele maatregelen bij voorkeur met onderhoudswerk en verkeersveiligheidsinvesteringen (het MJOP-MIND). De fietsroutes met de hoogste risico-score op verkeersveiligheid pakken we daarbij geprioriteerd aan (als onderdeel van doelstelling 5). De voortgang monitoren we zoals beschreven in hoofdstuk 8.

16. In hoofdstuk 4 staan de opgaven per fietsthema beschreven die we hebben om de doelstellingen te kunnen behalen, in hoofdstuk 5 worden vervolgens de bijbehorende maatregelen omschreven (en verder gespecificeerd in de inrichtingseisen voor fietspaden in bijlage 5, en de concrete maatregelen op straatniveau in bijlage 6). Dit zijn de aanpassingen in de openbare ruimte die inwoners de komende jaren kunnen gaan merken aan de fietsinfrastructuur. Wanneer een maatregel start als project, dan is het participatiebeleid van de gemeente van toepassing voor wat betreft inwonersparticipatie;
17. Zie antwoord onder 16;
18. Inclusieve bereikbaarheid is een belangrijk thema, en zit verweven in het Omgevingsprogramma. Op pagina 11 is te lezen hoe het Omgevingsprogramma bijdraagt aan een gezonde leefomgeving. Op pagina 14 staat hoe we de vergevingsgezindheid van fietspaden willen verbeteren. Op pagina 21 is te lezen hoe we voor verschillende doelgroepen fietsen aantrekkelijker willen maken, ook als iemand geen fiets heeft of kan betalen, of überhaupt niet kán fietsen;
19. De gemeenteraad wordt betrokken bij het proces van het Omgevingsprogramma Mobiliteit zoals opgenomen in de Uniforme werkwijze voor college en raad bij Omgevingsprogramma's;
20. Voor doorfietsroutes buiten de bebouwde kom is als inrichtingseis opgenomen dat deze in principe verlicht moeten zijn, tenzij er gegronde redenen zijn om dit niet te doen. Zo moeten we bijvoorbeeld extra rekening houden met verlichting in het Natuurnetwerk Nederland en in N2000 en gebieden met beschermde soorten zoals vleermuizen. Daarbij moeten we ons ook conformeren aan p.26 uit het gemeentelijke biodiversiteitsplan, en ecologische hinderbeperkende maatregelen toe te passen waar verlichting wel noodzakelijk is. Dit vereist dus lokaal maatwerk, en kan niet generiek worden toegepast. Voor de overige fietsroutes (hoofd- en basisroutes) verlichten we buiten de bebouwde kom enkel de kruispunten, dit doen we ook al voor het overige verkeer vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid;
21. Autogebruik ontmoedigen komt voort uit onder andere afwaarderen van 50 naar 30 km/u op veel doorgaande wegen (OP-Wegencategorisering) en stimuleren van fietsen door fietsnetwerk te verbeteren in kwaliteit (inrichtingseisen in bijlage 5) en afmaken van het netwerk (infra-maatregelen bijlage 6). Daarnaast wordt ook ingezet op fietsstimulering door gedragsaanpak en educatie (slimme maatregelen bijlage 6);
22. Dit heeft al een plek in de verkeersveiligheidsbrief aan de raad en is een jaarlijks terugkerend thema;

23. Dit heeft een plek in het nieuwe Uitvoeringsplan Verkeersmanagement zoals te lezen op pagina 26;
24. Het fietsnetwerk verbeteren in kwaliteit door het toepassen van inrichtingseisen (bijlage 5) bij onderhoud of de aanleg van nieuwe fietspaden. Doorfietsroutes: asfalt of beton (buiten bebouwde kom altijd beton) Hoofdfietsroutes: Asfalt of beton (tenzij nutstracé) Basisfietsroutes: Asfalt of beton (open verharding mits passend bij omgeving);
25. Hier wordt al invulling aan gegeven vanuit het Uitvoeringsplan Fietsparkeren Binnenstad. Voor de overige plekken in de gemeente, gaan we de behoefte voor verbeteringen eerst in kaart brengen. Dit doen we op basis van de ingevulde enquête;
26. Met het gedefinieerde fietsnetwerk hebben we hiërarchie aangebracht op 3 niveaus. Op de doorfietsroutes staat de fiets écht op 1, en zetten we maximaal in op comfort, voorrang en zo snel mogelijk oversteken. Bij de Hoofdfietsroutes en Basisfietsroutes liggen de ambities en inrichtingseisen nog steeds hoog, maar soms moeten er keuzes gemaakt worden waardoor daar de fiets even wat langer moet wachten. (verkeers)veiligheid staat ongeacht de categorie altijd op 1;
27. Deze motivering delen we;
28. In het coalitieakkoord zijn 5 onderwerpen voor fiets met de hoogste prioriteit aangegeven. Sneller naar 30km in combinatie met veilige fietspaden, verbeteren stallingsmogelijkheden, prioriteit en oversteekbaarheid voor fietsers, campagnes en verbeteringen in het fietsnetwerk. De beschikbare middelen voor fiets zullen geprioriteerd worden ingezet op deze onderwerpen. Als deze ontoereikend blijken te zijn om de doelstellingen te behalen, kan het college de raad verzoeken om extra middelen vrij te maken;
29. In de jaarlijkse verkeersveiligheidsbrief aan de raad wordt hier al structureel bij stilgestaan. De informatie die daarin staat, is input geweest voor de te nemen maatregelen. De gemeentelijke verkeersveiligheid coördinator is daarnaast in het projectteam voor de totstandkoming van dit Omgevingsprogramma nauw betrokken;
30. Gebieden met shared space brengen altijd gemixte ervaringen met zich mee. We zien geen ongevallenconcentraties of objectief onveilige punten. Tot op heden zijn er daarom geen aanleidingen om in te grijpen in bestaande shared space gebieden in de gemeente.
31. Uit de beleidsevaluatie van het voorgaande programma fiets 2021-2025 is gebleken dat de meeste doelstellingen daaruit niet (meetbaar) zijn behaald. Door de meetbaarheid en concreetheid van de doelstellingen aan te scherpen en ze te koppelen aan maatregelen, is dit Omgevingsprogramma zo ambitieus, concreet en meetbaar mogelijk gemaakt. Er is gekozen voor een mix tussen infrastructurele alsook slimme maatregelen zoals gedrag en educatie. Daarbij is gekozen voor zo realistisch mogelijke doelstellingen voor een periode van ca. 4-5 jaar. Nóg grotere

ambities/doelstellingen zijn in onze ogen niet realistisch en op voorbaat niet haalbaar.

32. Hier wordt al invulling aan gegeven vanuit het Uitvoeringsplan Fietsparkeren Binnenstad. Voor de overige plekken in de gemeente, gaan we de behoefte voor verbeteringen eerst in kaart brengen. Dit doen we op basis van de ingevulde enquête.

4. Wijzigingen in het Omgevingsprogramma

4.1. Ambtshalve wijzigingen

Dit zijn wijzigingen die ambtshalve zijn doorgevoerd en die geen impact hebben op de inhoud of werking van het stuk. Denk aan spelfouten, interpunctie, kleine grammaticale onjuistheden of schoonheidsfoutjes in de Fietsnetwerkkaart;

4.1.1. Tekstuele correcties

Naast het aanpassen van enkele spelfouten en interpunctie, zijn de volgende tekstuele wijzigingen doorgevoerd in het definitieve Omgevingsprogramma:

- Rapportage;
    - De weggevallen lijst met bijlagen in de inhoudsopgave is hersteld;
    - De term “VRI-nota” is aangepast naar de definitieve benaming “Uitvoeringsplan Verkeersmanagement”;
    - De regio Stedendriehoek is nadrukkelijker benoemd in de gedragsaanpak, dit kwam onvoldoende naar voren;
    - Onder 5.1.2 is de informatie over de Deventer bouwbrief geactualiseerd;
    - Onder 5.2 stond een verwijzing naar bijlage 5, dit moest bijlage 6 zijn;
    - Onder 5.2.2. is de informatie over de Da’s zo gefietst app geactualiseerd;
    - In figuur 6 is de Regio Stedendriehoek toegevoegd als vaste samenwerkingspartner;
- Bijlage 5;
    - Op basis van de publicatie “Geactualiseerde aanbevelingen voor de breedte van fietspaden” van het CROW, zijn een aantal fietspadbreedtes voor Basis- en Hoofdfietsroutes aangescherpt;
    - Er is een ontwerpjaar (15 jaar in de toekomst) toegevoegd voor (nieuw) aan te leggen fietsinfrastructuur;
- Bijlage 6;
    - Bij de maatregel Smyrnastraat is “tot Hoge Hondstraat” aangepast naar “tot Ceintuurbaan”;
    - De maatregelen “fietsbrug Hunneperkade Overijsselskanaal” en “fietsbrug over de gracht ROTO-Bergpoortstraat”, zijn voorzien van het “+” symbool;
    - De maatregel “Verbeteren van de opstelruimte voor fietsers bij de VRI Welle - Pothoofd – Bokkingshang” is toegevoegd, deze kwam naar voren uit een parallel lopend participatietraject voor het Omgevingsprogramma Mobiliteit Binnenstad & Periferie;
    - Er is ter verduidelijking een legenda toegevoegd over waar het symbool “+” en de verschillende kleuren voor staan in de maatregelenlijst, dit was lastig vindbaar;

4.1.2. Correcties in de Fietsnetwerkkaart

- Rotonde Kei13 is slechts deels doorfietsroute (alleen de oostkant van de rotonde), dit is aangepast;
- De doorfietsroute bij het station tussen de Smyrnastraat en de Rielerweg (over de Diepenveenseweg, Goldenbeltstraatje en de Beestenmarkt) was onterecht een doorgetrokken lijn, dit is een wens en dus een stippellijn;
- De koppeling tussen de doorfietsroute Schipbeek en de Maagdenburgstraat is aangepast naar een stippellijn zijn, de verbinding ligt er immers nog niet;
- De Schipbeekroute over/onder de N348 en de Zutphenseweg is in onderzoek en daarmee nog niet bestaand, dit moet een stippellijn zijn;
- De basisfietsroute over de Nieuwe Markt richting de Botermarkt is doorgetrokken tot de fietsenstalling via de Hofstraat;
- De koppeling tussen de Roeterdtweg en van Doetinchemlaan is aangepast en gestippeld;
- De Sluisstraat en Bergsingel zijn toegevoegd in het basisfietsnetwerk om aan te sluiten bij toekomstige Hub ROTO en de binnenstad;
- Symbool opgenomen voor de geplande toekomstige ongelijkvloerse kruisingen;

4.2. Wijzigingen op basis van zienswijzen

Op basis van ingediende zienswijzen zijn de volgende wijzigingen doorgevoerd in het definitieve Omgevingsprogramma;

- Op basis van Zienswijze 9 (ProRail B.V.) is in het Rapport onder paragraaf 4.1. een passage toegevoegd over de aandacht voor voldoende (veilige) fietsenstallingen bij het station. Dit is ook opgenomen als maatregel in bijlage 6;

4.3. Wijzigingen op basis van consulterende raadstafel

Naar aanleiding van de consulterende raadstafel zijn geen wijzigingen doorgevoerd in het definitieve Omgevingsprogramma.

Bijlage 1 – Ontwikkelingen

Landelijke ontwikkelingen en wetgeving

Fietsveiligheid

In Nederland vormen fietsslachtoffers de grootste groep ernstige verkeersslachtoffers, met een zorgwekkende stijging in de afgelopen tien jaar. De stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid (SWOV) heeft een landelijk onderzoek gedaan naar de staat en ontwikkelingen van fietsveiligheid richting 2040[1].

Met de aanname dat het huidige (landelijke) verkeersveiligheidsbeleid wordt doorgezet en er dus geen extra maatregelen genomen worden om het aantal slachtoffers te beperken, is de verwachting dat er landelijk in 2040 zo'n 400 fietsdoden per jaar vallen (ten opzichte van 246 in 2024). Onder diezelfde aanname worden zo'n 7.500 ernstig verkeersgewonde fietsers (ten opzichte van 5.000 in 2023) en ongeveer 18.000 matig verkeersgewonde fietsers verwacht (ten opzichte van 9.600 in 2023).

Vooral ouderen lopen een verhoogd risico op ernstig letsel of overlijden bij een ongeval, mede door de vergrijzing en het toegenomen gebruik van elektrische fietsen. Hoewel fietsen per kilometer niet gevaarlijker is geworden, nemen risicofactoren zoals afleiding door telefoongebruik, snelheidsovertredingen en grotere voertuigen toe. De belangrijkste aandachtspunten (waar we als gemeente ook daadwerkelijk invloed op kunnen uitoefenen) zijn:

- Fietsers zo veel mogelijk scheiden van gemotoriseerd verkeer bij wegen met snelheidslimiet boven de 30 km/uur. Verlaging van de snelheidslimiet (met bijbehorende weginrichting) als daar onvoldoende ruimte voor is;
- Betere inrichting van fietspaden: breed genoeg voor de intensiteit, met visuele geleiding, zonder obstakels, goede verharding, en met een schuine rand en/of draagkrachtige berm;
- Inzetten op verkeersveilig(er) gedrag van fietsers zelf, bijvoorbeeld bij kruispunten en op wegvakken met gemengd verkeer;
- Stimuleren dat met name kwetsbare groepen, zoals kinderen en ouderen op elektrische fietsen, een helm dragen. (Voorkomt niet het ongeval, maar maakt eventueel letsel minder ernstig).

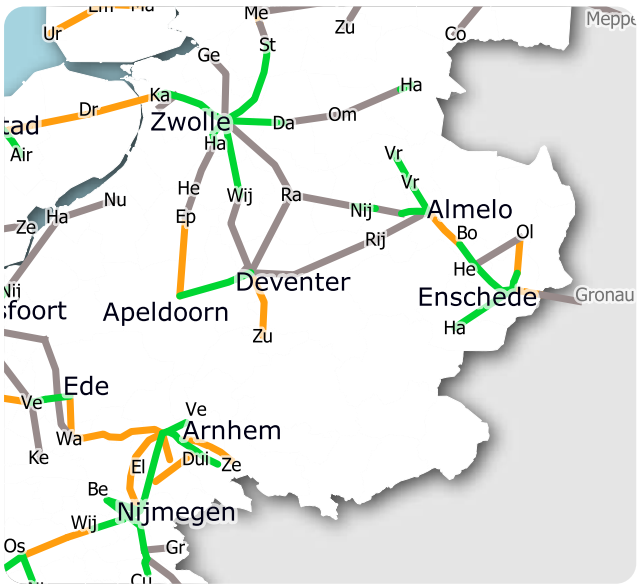
[1] De staat van de fietsveiligheid 2025, SWOV (R-2025-7)

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Om ervoor te zorgen dat de Schaalsprong Fiets[2] daadwerkelijk wordt gerealiseerd, hebben Rijk, provincies, vervoerregio's en gemeenten in 2023 het Nationaal Toekomstbeeld Fiets opgesteld (als onderdeel van Tour de Force). Om het daarin geschetste toekomstbeeld te bereiken, werken zij de komende jaren samen aan drie onderwerpen:

1. Het versterken van de fietsnetwerken (opgave tot 2030 ~ € 8 miljard);
2. Het verbeteren van de stallingsmogelijkheden (opgave tot 2030 ~ € 850 miljoen);
3. Het stimuleren van het fietsgebruik (opgave tot 2030 ~ € 150 miljoen);

Met het landelijk verbeteren van de hoofdroutes, het toevoegen van (ontbrekende) schakels, het wegnemen van barrières en het verbeteren van de stallingsmogelijkheden, wordt een impuls gegeven aan de bereikbaarheid en verkeersveiligheid voor de fiets. Met landelijke fietsstimuleringscampagnes, zoals "Das zo gefietst", worden mensen aangespoord en verleid om (meer) te gaan fietsen.



Figuur 1 | Uitsnede netwerkkaart landelijke doorfietsroutes (bron: tour de force)

Het rijk is zelf geen wegbeheerder van fietsinfrastructuur of stallingsvoorzieningen, maar draagt er wel aan bij vanuit het Mobiliteitsfonds (alsook andere, aan woningbouw gekoppelde subsidies). De landelijke investeringsopgave is voor de periode tot 2030, € 9 miljard. De totale rijksbijdrage voor regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's is voor diezelfde periode (slechts) € 743 miljoen.[3] In het nieuwe coalitieakkoord uit de Tweede Kamer staat expliciet dat het kabinet uitvoering wil geven aan het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. Mogelijk komen daardoor op korte termijn extra financiële rijksmiddelen vrij.

[2] Het motto van Tour de Force, een samenwerkingsverband tussen diverse landelijke partijen die een schaalsprong in het fietsgebruik nastreven. Deze samenwerking heeft onder meer als doel het fietsen over regionale afstanden tot 15 km te stimuleren.

[3] 3.4 Artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's | Ministerie van Financiën - Rijksoverheid

Dit betekent dat het grootste deel van de financiering voor rekening moet komen van gemeenten en provincies. Daarom is het van essentieel belang dat wegbeheerders (blijvend) nauw samenwerken, en dat binnen organisaties discipline overstijgend wordt gekeken waar investeringen voor de fiets bij kunnen dragen aan andere doelen en ambities. Bijvoorbeeld op gebied van klimaat- en duurzaamheidsdoelstellingen, sociale cohesie, gezondheid en leefbaarheid.

Verkeersveiligheid elektrische fietsen

De toename van het aandeel betrokken bestuurders bij een ongeval op een elektrische fiets (in welke verschijningsvorm ook) neemt de laatste jaren toe. De grootste risicogroepen zijn de 12 t/m 17 jarigen en de 60-plussers.[4] Het ministerie bereid daarom in 2026 een helmplicht voor, voor jongeren tot 18 jaar op een (lichte) elektrische fiets, en een minimumleeftijd van 12 jaar voor het besturen ervan. Het Expertpanel Fietsen en Gezondheid van de Vereniging voor Sportgeneeskunde pleit ook voor deze minimumleeftijd. Daarnaast zet het rijk in op het intensiveren van communicatie, handhaving en markttoezicht rondom opgevoerde elektrische fietsen.[5]

Fatbikes

Een fatbike is een elektrische fiets met dikke banden. Maar een elektrische fiets met dikke banden is niet altijd een fatbike. Want een fatbike heeft ook een compacter frame en een niet verstelbaar zadel, en vaak een buddyseat. Maar niet altijd, want er zijn ook fatbikes met een wat hoger frame en met een verstelbaar, enkel zadel. En ze zijn er ook in de vorm van een vouwfiets... Wat in de volksmond een fatbike wordt genoemd, kent steeds meer verschillende verschijningsvormen.

De laatste jaren neemt het aandeel betrokken fatbikes bij een verkeersongeval toe. VeiligheidNL geeft aan dat tussen 2020 en 2024 het aantal slachtoffers op de spoedeisende hulp onder elektrische fietsers is verdubbeld. In de leeftijdsgroep van 12 t/m 17 jaar is het aantal bestuurders van e-bikes met hersenletsel verzesvoudigd, het aantal SEH-slachtoffers op fatbikes is toegenomen (van 0 in 2020 tot 301 in 2024)[6]. Dit is een zorgwekkende trend op verkeersveiligheidsgebied, en een belangrijk aandachtspunt in de verdere uitwerking van dit programma fiets.

[4] Bron: Verkeersongevallen in Overijssel SEH-bezoeken en ziekenhuisopnamen in 2022 – Veiligheid.nl
[5] Brief Maatregelen verkeersveiligheid Tweede Kamer 29398-1193, 9 dec 2026
[6] Bron: Letsel informatiesysteem, VeiligheidNL, 2020-2024

Meerdere onafhankelijke adviesbureaus[7] hebben daarom in opdracht van het ministerie onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om de fatbike als een aparte voertuigcategorie aan te wijzen. Ook zijn zij gevraagd wat dat bij zou dragen aan de verkeersveiligheid. Dit met als doel specifieke regels te kunnen opstellen zoals een bijvoorbeeld een minimumleeftijd of een helmplicht. Daarvoor is onderzocht welke kenmerken onderscheidend zijn voor de fatbike, of deze kenmerken al dan niet makkelijk te omzeilen zijn door fabrikanten en/of consumenten en of ze van invloed zijn op de veiligheid van het voertuig of de verkeersveiligheid. Uit het onafhankelijk onderzoek blijkt dat het onuitvoerbaar is om aparte regels te maken voor fatbikes en andere e-bikes. De onderzoekers geven daarvoor 4 redenen:

- Wanneer regelgeving voor alleen fatbikes wordt ingevoerd, kunnen fabrikanten hun voertuigen zeer snel zodanig aanpassen dat ze weer vallen onder de regelgeving voor normale e-bikes;
- Handhaving is technisch te complex, het is onnauwkeurig en het vereist apparatuur die momenteel niet beschikbaar is;
- Er is geen bewijs dat een fatbike gevaarlijker is dan andere elektrische fietsen: het zwaardere gewicht en het sneller kunnen optrekken door hogere trapondersteuning zorgen niet per definitie voor meer ongelukken;
- Nieuwe regelgeving voor fatbikes treft vrijwel altijd óók andere elektrische fietsen, zoals elektrische bakfietsen en driewielfietsen.

Op basis van alle onderzoeken heeft het ministerie geconcludeerd dat aparte regelgeving voor fatbikes - zoals een minimumleeftijd - juridisch onuitvoerbaar is. Daarom willen zij een helmplicht invoeren voor kinderen tot 18 jaar die rijden op een elektrische fiets. Daarnaast wordt ingezet op een gedragsaanpak voor bestuurders van elektrische fietsen en op een keurmerk voor elektrische fietsen. Mogelijk wordt de helmplicht uitgebreid naar andere lichte elektrische voertuigen, zoals de e-step. Ook de aanpak tegen het opvoeren van elektrische fietsen wordt ondertussen onverminderd doorgezet. Er zijn inmiddels gemeenten (Enschede, Amsterdam) die de APV hebben gewijzigd met als doel de fatbike te kunnen weren uit de (binnen)stad. De effectiviteit ervan en of het juridisch gezien standhoudt zijn nog niet bekend. De resultaten daarvan volgen we op de voet.

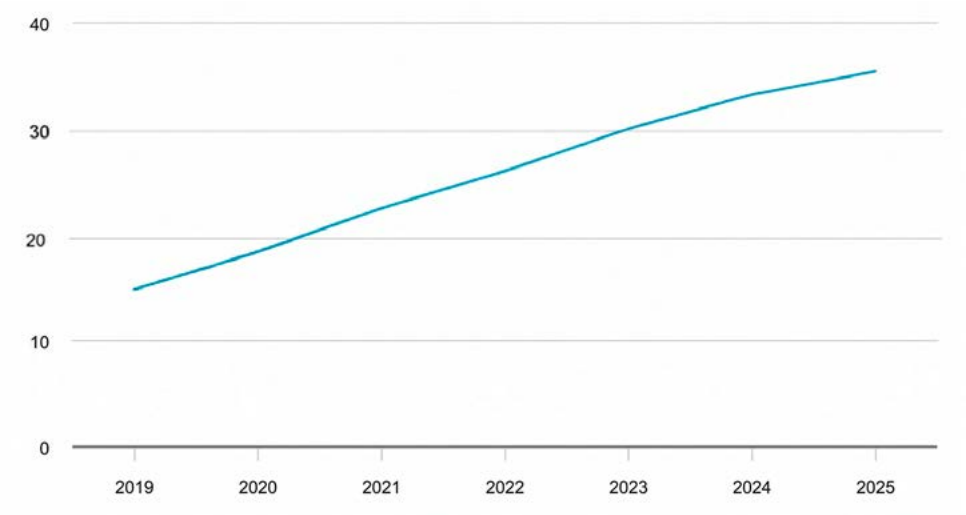
Speedpedelec

Het speedpedelec gebruik en bezit groeit de laatste jaren als alternatief voor de auto. De laatste jaren is er wel een afvlakking te zien in de verkoop van speedpedelecs. In figuur 2 is de ontwikkeling van de afgelopen 5 jaar te zien[8].

[7] DTV “Fatbikes als een aparte voertuigcategorie”, nov 2024 & Goudappel, aug 2025
[8] Bron: CBS, Speedpedelecs, 2019-2025, aug 2025

Een speedpedelec wordt juridisch gezien als bromfiets beschouwd en mag niet op een fietspad rijden. Bestuurders dienen dus, net als bromfietsers, gebruik te maken van de rijbaan. Veel gebruikers halen (bij lange na) de maximumsnelheid van 45 km/h niet. Daarom voelen zij zich niet altijd thuis tussen het snellere (auto)verkeer. Op sommige wegen waar de maximumsnelheid 50 kilometer per uur is, en er meerdere rijstroken per rijrichting zijn, kan het minder veilig en wenselijk zijn dat bestuurders gebruik maken van de hoofdrijbaan. Het levert onbegrip en frustratie op bij mede- weggebruikers (door het niet (h)erkennen van de status als bromfiets) en soms wordt een speedpedelec niet opgemerkt door detectielussen bij verkeerslichten. Er is behoefte aan maatwerk.

Speedpedelecs, 1 januari (x1000)



Figuur 2 | Ontwikkeling aantal speedpedelecs, CBS 2025

Om wildgroei aan regels te voorkomen, is de afgelopen jaren landelijk veel onderzoek gedaan over de positie van de speedpedelec op de openbare weg. Helaas heeft dat onderzoek anno 2025 nog niet geresulteerd in landelijke regelgeving. De gemeente heeft daarom zelf een verkenning[9] uitgevoerd naar de lokale situatie en mogelijkheden. Vanwege het ontbreken van landelijke regelgeving, en het feit dat dit de komende tijd niet hoog op de landelijke politieke agenda staat, wordt in dit programma fiets invulling gegeven aan de conclusies uit de gemeentelijke verkenning. Het is daarbij belangrijk om die conclusies te spiegelen aan de recent vastgestelde basisvoorkeursvariant hoofdwegenstructuur, waarin belangrijke beleidskeuzes over afwaardering van maximumsnelheden zijn gemaakt, alsook over de status en vormgeving van bijvoorbeeld het Hanzetracé.

[9] Rapport “speedpedelec en bromfiets - positie op de weg in Deventer”, gemeente Deventer, mei 2023.

Kader voor Lichte Elektrische Voertuigen (LEV-kader)

De diversiteit aan fietsen op de openbare weg neemt de afgelopen jaren steeds verder toe. De elektrische step is daar het meest actuele voorbeeld van. Door het gebrek aan kaders en regels voor dit type voertuigen, is het onduidelijk waar deze voertuigen zich op de openbare weg moeten bevinden, en hoe de bestuurder zich dient te gedragen.

Op dit moment is een elektrische step een “bijzondere bromfiets” en wordt beoordeeld aan de hand van de technische eisen die voor die voertuigen zijn gesteld. Per 1 juli 2025 is de kentekenplicht voor bijzondere bromfietsen ingegaan. Voor nieuwe voertuigen die na die datum zijn aangeschaft geldt dat deze van een kenteken moeten zijn voorzien. Voor overige voertuigen geldt een overgangsregeling van een jaar. Het rijk werkt aan het LEV-kader. In het LEV-kader wordt de term bijzondere bromfiets vervangen door LEV (licht elektrisch voertuig) en worden toelatingseisen doorgenomen en waar nodig herzien. De gemeente volgt deze ontwikkelingen op de voet. Op het moment dat het kader beschikbaar is (verwacht najaar 2026) bepalen we of verder gemeentelijke actie noodzakelijk is.

Provincie(s) & Regio

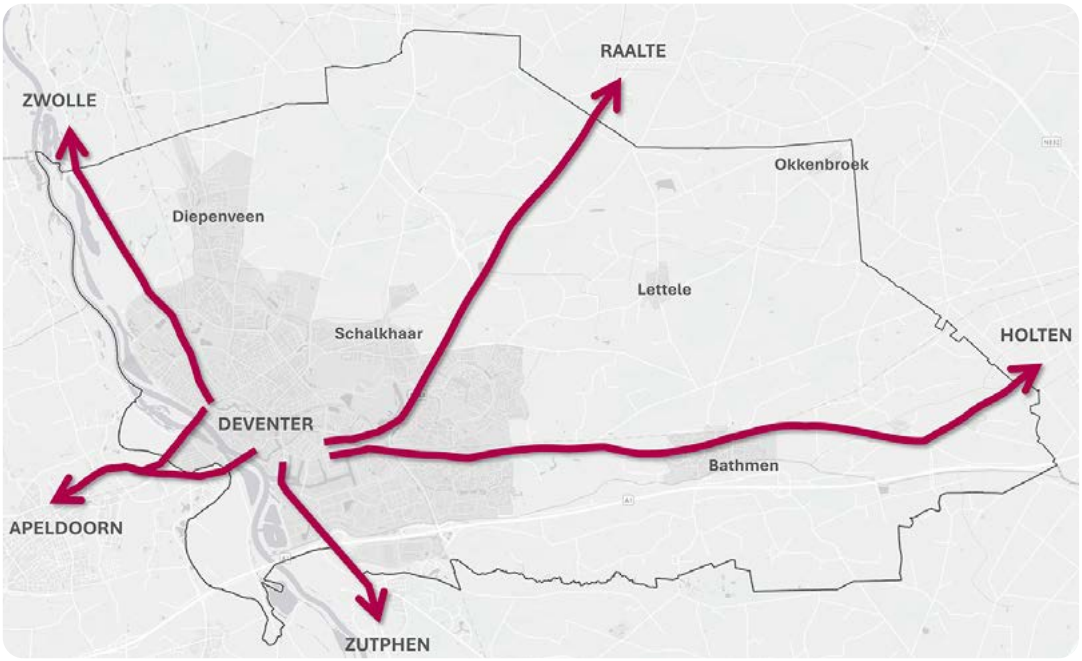
Provincie Overijssel

De Provincie Overijssel is bezig met het actualiseren van haar Omgevingsvisie. In de Ontwerp-Omgevingsvisie stellen ze als doel een “streefwaarde bereikbaarheid” te ontwikkelen. Een kwalitatieve en kwantitatieve maatstaf voor goede bereikbaarheid, op basis waarvan zij investeringen in de bereikbaarheid onderbouwen. Ze streeft naar het stimuleren van nabijheid (minder mobiliteit), en vanuit de STOMP gedachte naar schonere en actievere mobiliteit, met specifieke inzet voor lopen en fietsen. Nabijheid maakt werk of voorzieningen beter lopend en fietsend bereikbaar. Vanuit de leidende principes “Duurzaam omgaan met ruimte en voorraden” en “Ontwikkelingen die aansluiten op bestaande netwerken en deze versterken” krijgt de fiets een belangrijke rol in de mobiliteitstransitie.

De provincie stimuleert fietsgebruik door infrastructuur, gedragsbeïnvloeding en techniek te combineren, gefinancierd vanuit het Investeringsvoorstel Fiets. Daarnaast wordt geïnvesteerd in goede voorzieningen bij hubs en veilige fietsinfrastructuur. Tot slot worden gedragsinterventies uitgevoerd, zoals de app ‘Da’s zo gefietst’ en acties voor schoolkinderen, gekoppeld aan verkeersveiligheid en infrastructuurverbeteringen.

Nog dit jaar wordt het geactualiseerde Kernnet Fiets vastgesteld als basis voor beleid en subsidieregeling. Er wordt ingezet op versnelling van doorfietsroutes en verbindingen met hubs, in overeenstemming met de provinciale motie ‘Een tandje erbij’. Door middel van een vernieuwd afweegkader heeft de provincie Overijssel het fietsnetwerk opnieuw tegen het licht gehouden. Het betreft een regionaal, utilitair fietsnetwerk gericht op gebruik voor de verplaatsing voor wonen, werken, onderwijs en andersoortige utilitaire verplaatsingen. In het oude kernnet fiets was enkel sprake van regionale routes en fietssnelwegen (zoals de F35 in Twente). Er is nu onderscheid gemaakt in drie belangrijke categorieën; **Doorfietsroutes, Regionale Hoofdfietsroutes, en Regionale aanvullende routes. Deze onderverdeling heeft direct effect op de subsidiabele kosten van eventuele infrastructurele aanpassingen in de toekomst.**

Dit heeft geleid tot in totaal vijf doorfietsroutes (zie figuur 3). Doorfietsroutes vormen de ruggengraat van het provinciale fietsnetwerk en vormen het topsegment van de fietsroutes in Nederland. Het zijn fietspaden met de hoogste kwaliteit die er is. Het ideaalbeeld is dat ze zo direct mogelijk zijn, dat de fietsers niet worden gemengd met autoverkeer (ook niet met voetgangers), dat oponthoud wordt geminimaliseerd en dat door de toegepaste breedte de kans op gevaarlijke ontmoetingen en/of discomfort zeer klein is. Bovendien zijn ze goed bewegwijzerd, herkenbaar als fietsroute en voorzien van de juiste markering. De ondersteunende regionale (hoofd- en basis) routes vormen de rest van het Overijsselse kernnet fiets.



Figuur 3 | Uitsnede Doorfietsroutes uit Kernnet fiets 2.0 Provincie Overijssel

Naast infrastructuur, investeert de provincie ook in een gedragsaanpak. Het provinciale programma ‘Overijssel Onderweg’ bestaat uit een groot werkgeversnetwerk op bedrijventerreinen in Twente en West-Overijssel. Zij zetten zich actief in om werkgevers te betrekken bij de uitdagingen en kansen die er liggen voor mobiliteit en bereikbaarheid. Met de aanpak stimuleren zij hybride werken, fietsen naar werk en het reizen buiten de spits. Om fietsen te stimuleren hebben ze interessante fietsacties en informatie over fiscale mogelijkheden. Hiervoor zijn fietsmakelaars aangesteld. We werken ook samen aan het opzetten van een fietsbus, waarbij scholieren gezamenlijk met twee ouders in een “bus” naar school fietsen. Opstappen kan bij fietshaltes in de wijk.

De provincie zet ook in op de landelijke campagne “D’as zo gefietst”, met als doel mensen eraan herinneren hoe makkelijk het eigenlijk is om de fiets te pakken. In deze campagne worden situaties geschetst waarin het pakken van de fiets misschien niet je eerste keuze zou zijn, maar als je dit tóch doet het erg positief kan uitpakken.

Provincie Gelderland

Deventer grenst in het westen en zuiden aan de provincie Gelderland, daarom is het van belang ook die ambities goed in beeld te hebben. Provincie Gelderland heeft in haar beleid twee relevante doorfietsroutes benoemd die ook in Overijsselse kernnet, de fietsruggengraat van de Regio stedendriehoek en in het onderliggende gemeentelijke beleid zijn opgenomen. Dit zijn de route Deventer-Apeldoorn en Deventer-Zutphen (de zogenaamde F348). Deze laatste route krijgt tussen de A1 en Epse een impuls door de herinrichting van het wegvak van de N348 en de bijbehorende fietsinfrastructuur tussen A1 aansluiting 23, en Epse. Volgens de huidige planning starten de werkzaamheden op zijn vroegst in 2028.

Ook de provincie Gelderland stimuleert het fietsgebruik. Zij doen dat door het programma Doortrappen aan te bieden aan gemeenten. Het programma Doortrappen wil eraan bijdragen dat ouderen zo lang mogelijk veilig kunnen blijven fietsen. In 2025 én 2026 biedt de gemeente Deventer al doortrappen aan. Omdat Deventer niet onder de provincie Gelderland valt, is het belangrijk de ontwikkelingen in onze Gelderse buurgemeenten in de gaten te houden voor wat betreft doortrappen.

Regio Stedendriehoek

In 2024 is de regionale fietsvisie vastgesteld. De fietsvisie is de koersnota voor de regio, en biedt input voor gemeentelijke fietsbeleid (dit programma fiets). Door de regionale fietsvisie als basis te hanteren, ontstaat samenhang en uniformiteit in de fietsaanpak van de individuele gemeenten. Er wordt gestuurd op vier hoofddoelen voor het jaar 2030, die aansluiten bij de provinciale aanpak uit het Koersdocument Fiets Overijssel. De gemeenteraad heeft deze fietsvisie bestuurlijk vastgesteld (Raadsbesluit 2025-427), waarmee zij zich heeft gecommitteerd aan die regionale doelen[10] (hieronder weergegeven, met achter het doel de te hanteren bron);

- Toename aantal fietsverplaatsingen tot 15 kilometer (ODiN, 36% in 2022 → 40% in 2030);
- STOMP-principe als uitgangspunt in (nieuw) mobiliteitsbeleid (gemeentelijk beleid);
- Gemiddelde cijfer fietsbeleving neemt toe (Fietsgemeente, 3,6 in 2022 → 3,9 in 2030);
- Streven naar 0 fietsslachtoffers (Viastat).

Om de doelen te behalen zet de regio in op een aantal concrete projecten, waaronder regionale fietscampagnes (aansluiten bij landelijke campagnes zoals Da's zo gefietst!), het updaten van de fietsruggengraat (regionaal fietsnetwerk), het stimuleren van de aanpak van fietsknelpunten op de lokale gemeentelijke netwerken, het aantrekken van deelmobiliteit en een gedragsaanpak.



Figuur 4 | Update Fietsruggengraat regio Stedendriehoek (2024)

[10] Bron: Regio Stedendriehoek, natuurlijk de fiets! Fietsvisie Stedendriehoek 2024-2040.

De kwaliteitseisen van de Fietsruggengraat worden op dit moment geactualiseerd. Daarbij wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de huidige CROW-richtlijnen. Regionaal valt op dat de speedpedelec steeds meer beweegt richting het fietspad, mede door een ontheffingsregeling pilot in de Provincie Gelderland. Dit heeft invloed op de infrastructurele inrichting waarbij rekening moet worden gehouden met verschillende snelheden op het fietspad waar mogelijk. De stedendriehoek volgt de provinciale aanpak van Gelderland ten opzichte van de speedpedelec. Maar ook grotere formaten fietsen, zoals bakfietsen en fietskoeriers, zien we steeds meer en is iets waar we regionaal rekening mee moeten houden.

Buurgemeenten

Er zijn volop ontwikkelingen op fietsgebied in onze buurgemeenten. Zo is de gemeenten Apeldoorn op dit moment hun fietsparkeerbeleid aan het herzien, en heeft Raalte in november 2025 een nieuw fietsbeleidsplan vastgesteld. We sluiten met dit programma fiets zo goed mogelijk aan bij het (vastgestelde) beleid uit onze buurgemeenten. Bijvoorbeeld door netwerken aan elkaar te verknopen en campagnes en gedragsstimulering te stroomlijnen.

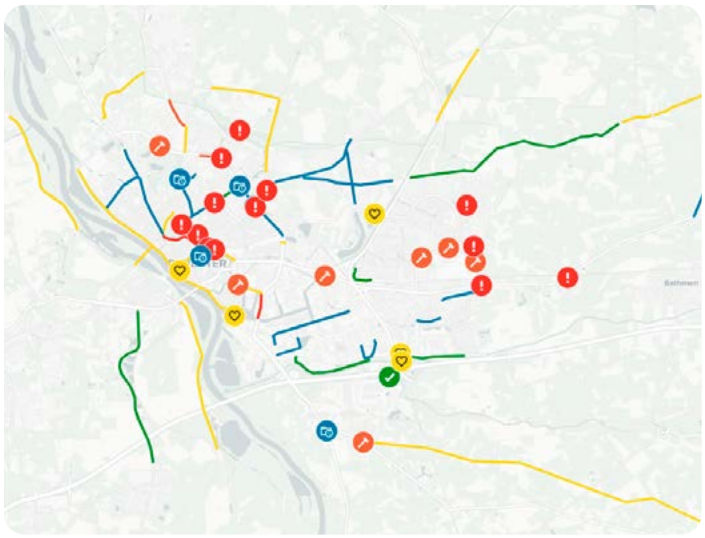
- Het Fietsplan Olst en fietsplan Wijhe;
- Het Fietsbeleidsplan “Doortrappen in Raalte” 2025-2035;
- Het Fietsplan Lochem “Aandacht en ruimte voor de fiets” 2025-2035;
- Het “Programma Mobiliteit” en het “Verkeersplan Twello 2040” van de gemeente Voorst.

Een concreet voorbeeld van samenwerking en afstemming is het opwaarderen van de fietsverbinding Deventer-Epse langs de N348 (doorfietsroute F348). Hier werken de provincie Gelderland en de gemeenten Deventer en Lochem samen aan het verbeteren van de fietsbereikbaarheid van Epse, Gorssel en het bedrijvenpark A1. Onder andere het verleggen en verbreden van het fietspad en de aanleg van een fietstunnel onder de N348 behoren tot de maatregelen;

Fietsersbond

De Fietsersbond afdeling Deventer kent een actief kernteam met een vernieuwd ledenbestand die op structurele basis in contact staat met de gemeente. Ze vertegenwoordigen ca. 400 leden, en hebben regelmatig overleg met projectmanagers, beleidsmedewerkers, verkeerskundigen en de Wethouder mobiliteit en leefomgeving. In die overleggen worden diverse aanbevelingen en wensen besproken, variërend van abstract (beleidsdocumenten) tot concreet (projectplanning en uitvoering) en van grote ontwikkelingen tot kleine aanpassingen. De fietsersbond is een belangrijke partner in de totstandkoming van dit Omgevingsprogramma programma fiets.

Eind 2025 hebben zij een interactieve kaart gelanceerd waar iedereen onderwerpen (wensen en verbeterpunten) op locatieniveau aan kan dragen (figuur 5). Het kernteam van de fietsersbond weegt deze input af op kwaliteit, en gebruikt deze in haar gesprekken met de gemeente. Deze informatie is waardevol voor het verbeteren van het gemeentelijke fietsklimaat.



Figuur 5 | Uitsnede interactieve kaart fietsersbond afdeling Deventer

Lokale ontwikkelingen

Deventer groeit de komende jaren met 11.500 woningen extra door inbreiding én uitbreiding. Dit betekent een groei in de mobiliteitsbehoefte. Bij voorkeur kan iedere inwoner binnen 15 minuten lopen of fietsen dagelijkse voorzieningen zoals een supermarkt, basisschool, apotheek, huisarts of bushalte bereiken. Daarnaast willen we een klimaat neutrale gemeente zijn in 2050, en in 2030 55% minder CO_2 uitstoten ten opzichte van 1990.

Om dit voor elkaar te krijgen zijn maatregelen nodig om actieve mobiliteit te stimuleren, en korte ritjes met de auto zo veel mogelijk te beperken. In onder andere de nieuwe gemeentelijke ontwerp-Omgevingsvisie en de Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur is vastgelegd dat we inzetten op het STOMP principe bij ruimtelijke ontwikkelingen en herinrichting van de openbare ruimte. Dat betekent dat prioriteit wordt gegeven aan actieve mobiliteit, de voetganger en de fietser.

Door het te hanteren dakpanprincipe, waarbij het (doorgaande) gemotoriseerde verkeer wordt gebundeld op de hoofdwegen (A1, Hanzetracé en N348) kan de snelheid op veel andere ontsluitingswegen worden verlaagd naar 30 km/u. Deze principes dragen bij aan de transitie naar duurzamere mobiliteitsvormen (lopen, fietsen en gebruik openbaar vervoer), verhogen de verkeersveiligheid en zorgen letterlijk voor meer ruimte voor de fiets.



Figuur 6 | Het Dakpanprincipe uit de Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur, waarbij doorgaand verkeer zo veel mogelijk langs de buitenranden van en naar de stad wordt geleid

Vanuit recente beleids- en ruimtelijke ontwikkeltrajecten zien we in Deventer een duidelijke voorkeur voor een stad die veilig, groen en fietsvriendelijk is. Een analyse van recent gehouden participatietrajecten[11] bevestigt dit beeld.

Maatregelen zoals snelheidsverlaging, betere stallingsvoorzieningen, en voorrang voor fietsers bij kruispunten worden breed gesteund. De hoeveelheid, vindbaarheid en bewegwijzering naar diverse fietsenstallingen zijn een belangrijk aandachtspunt. Het verbeteren van wachttijden bij verkeerslichten, en oversteekbaarheid van drukke kruispunten in het algemeen zijn belangrijke thema's die vaak terugkomen.
Ook bij de zoeklocaties voor woningbouw is het bereiken van toekomstige dagelijkse, en maatschappelijke voorzieningen bij voorkeur per fiets. In de uitwerking van de uiteindelijke maatregelen van dit programma fiets willen we optimaal aansluiten bij deze voorkeuren.

Omdat te kunnen doen, zijn in hoofdstuk 3 fietsthema's en doelstellingen geformuleerd voor de komende vijf jaar. Deze zullen als sturingsmiddel worden gebruikt om het programma fiets zo optimaal mogelijk te kunnen laten functioneren naar de wensen en behoeften van Deventer.

[11] Inwonerpeiling zoeklocaties Woningbouw (sep 2025), Gebiedscafés Wechelerhoek (jul 2025), Jouw Visie op Deventer! (mrt 2025), Goed op weg in Deventer (nov 2024), Inwonerspeiling Stadslint Keizerslanden (jun 2024), Fietsparkeeronderzoek Binnenstad (medio 2022)

Bijlage 2 – Beleidsevaluatie

In het programma fiets 2021 zijn zeven doelen gesteld waar naartoe is gewerkt richting 2025. De doelen zijn gesteld ten opzichte van het gegevensjaar 2020 (voor zover relevant en beschikbaar). Dit waren:

	Indicator
■ Het aantal fietsverplaatsingen in de gemeente groeit van 34% naar 44%	[5]
■ De totaalscore voor het fietsklimaat stijgt van 3,5 naar 3,7	[3]
■ Tevredenheid fietsbereikbaarheid van voorzieningen scoort minimaal het cijfer 8	[4]
■ Tevredenheid over stallingslocaties binnenstad scoort minimaal het cijfer 8	[4]
■ 5% minder fietsongevallen	[2+3]
■ Fietsen op regionale snelle fietsroutes is met 5% toegenomen	[4]
■ Het aantal deelfietsen in Deventer is met 10% toegenomen	[1]

Of de doelen behaald zijn, wordt bepaald aan de hand van onderstaande indicatoren. Achter de doelen hierboven staat tussen de vierkante haakjes de betreffende indicator. Daaronder staat per doel beschreven of, en zo ja/nee waarom het doel wel/niet behaald is.

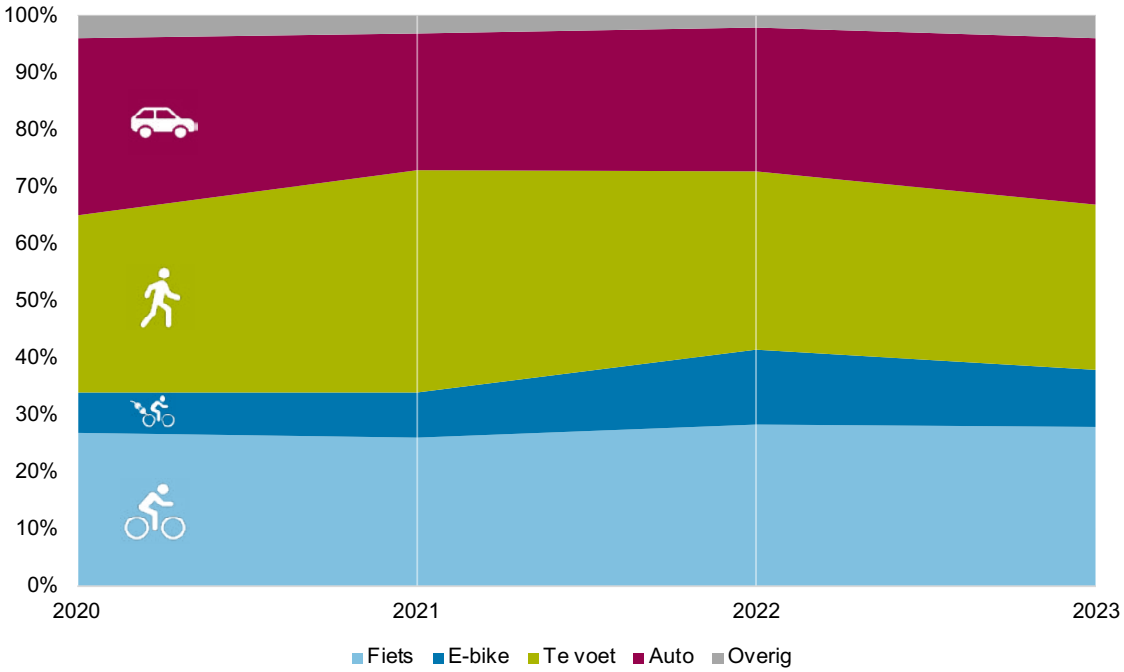
1. De hoeveelheid deelfietsen;
2. Aantallen incidenten met een fiets op ongevallenlocaties;
3. Combinatie van indicatoren op gebied van beleving en infrastructuur vanuit enquête fietsgemeente[1];
4. De bereikbaarheid van de voorzieningen per fiets;
5. Het aantal fietsbewegingen (verplaatsingen).

Het aantal fietsverplaatsingen in de gemeente groeit van 34% naar 44% [5]

In 2020 bedroeg het aantal fietsverplaatsingen tot 7,5 kilometer in de gemeente 34%[2]. Op basis van de meest actuele verplaatsingsgegevens zien we dat dit is gestegen naar 38%[3]. Hierbij is een toename te zien in het gebruik van de elektrische fiets. Ruim een kwart van alle fietsverplaatsingen in Deventer wordt gedaan op een elektrische fiets, en driekwart op een niet-elektrische fiets. Er is sprake van een groei van 4%-punt van het aandeel fietsverplaatsingen in 2023 ten opzichte van 2020. **De cijfers van 2025 komen pas medio 2026 beschikbaar, maar op basis van de trend van de afgelopen jaren lijkt het doel van 44% fietsverplaatsingen in 2025 waarschijnlijk niet te worden behaald.** Het aandeel dat de afstand tot 7,5 kilometer lopend aflegt, is tijdens de corona jaren overigens ook gestegen. Dit kan bijdragen aan een minder harde stijging van het fietsgebruik, maar is niet per se een slechte ontwikkeling.

[1] Betreft totaalscore van diverse indicatoren op fietsgebied in Deventer vanuit de tweejaarlijkse fietsgemeente enquête van de fietsersbond.
[2] Bron: CBS-ODiN 2020
[3] Bron: CBS-ODiN 2023, de gegevens van het onderzoek in 2024 bevatten een methodebreuk en worden niet plausibel geacht voor de modaliteit fiets. Daarom worden de gegevens van 2023 gebruikt.

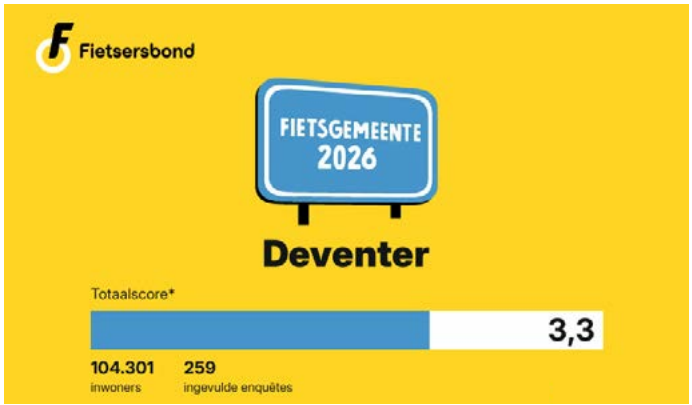
Modal split tot 7,5 km binnen gemeente Deventer



Figuur 13 | Modal split tot 7,5 km binnen gemeente Deventer (bron: ODiN 2020-2023)

De totaalscore voor het fietsklimaat stijgt van 3,5 naar 3,7 [3]

In de tweejaarlijkse landelijke enquête om te bepalen wie de beste fietsgemeente van Nederland is, stelt de Fietsersbond vragen over 9 onderwerpen, waarbij men een score van 0 tot 5 kan geven. De totaalscore geeft een beeld van het gemeentelijke fietsklimaat. In 2020 was deze score 3,5. Figuur 14 hiernaast laat zien dat dit cijfer is gedaald naar een 3,3 in 2026. Daarmee is Deventer verder van het gewenste cijfer 3,7 verwijderd geraakt. Van de 32 grote gemeenten met meer dan 100.000 inwoners, staat Deventer daarmee op de 18e plek. De top drie in 2026 bestaat uit Zwolle (3,8), Almere (3,7) en Enschede (3,6). In 2020 stond Deventer op de 10e plek. Landelijk valt op dat veel gemeenten met een grote stad een daling in het fietsklimaatcijfer laten zien.



Figuur 14 | Totaalscore Deventer uit enquête fietsgemeente 2026 van de fietsersbond

Tevredenheid fietsbereikbaarheid van voorzieningen scoort minimaal het cijfer 8 [4]

Deze doelstelling is lastig meetbaar omdat er beperkte data en informatie beschikbaar is over de afgelopen jaren. Omdat de indicator voor het meetbaar maken van deze doelstelling niet nauwkeurig genoeg is omschreven, is daarom ook niet met zekerheid te zeggen of dit doel behaald is. In de eerder benoemde tweejaarlijkse enquête van de Fietsersbond zijn een aantal specifieke vragen gesteld die te maken hebben met fietsbereikbaarheid. Deze lijken representatief genoeg voor het meten van de tevredenheid. **Daaruit volgt een "score" van 7,1 op een schaal van 10 (zie hieronder). Daarmee lijkt het doel van een 8 niet behaald, maar scoort Deventer ruim voldoende. Het is ook een stijging ten opzichte van het cijfer uit de enquête van 2024 (6,6).**

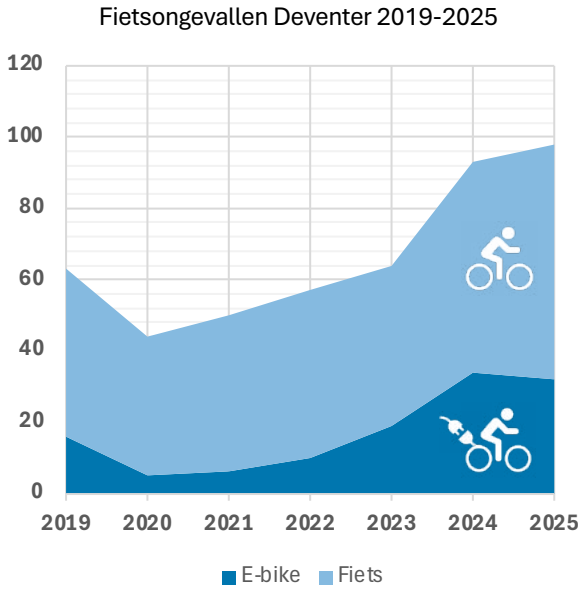
- Bereik ik mijn bestemming zonder veel omfietsen? (4,1 / 5 = 8,2)
- Kunnen kinderen veilig naar school fietsen ? (2,9 / 5 = 5,9)
- Kwaliteit bewegwijzering voor fietsers? (3,5 / 5 = 7,0)
- Zijn fiets parkeerplekken ruimschoots beschikbaar? (3,4 / 5 = 6,8)
- Zijn er weinig hindernissen op de fietsroute? (3,8 / 5 = 7,4)
- Totaalscore o.b.v. bovenstaande vragen (2026): (35,3 / 5 = 7,1)

Tevredenheid over stallingslocaties binnenstad scoort minimaal het cijfer 8 [4]

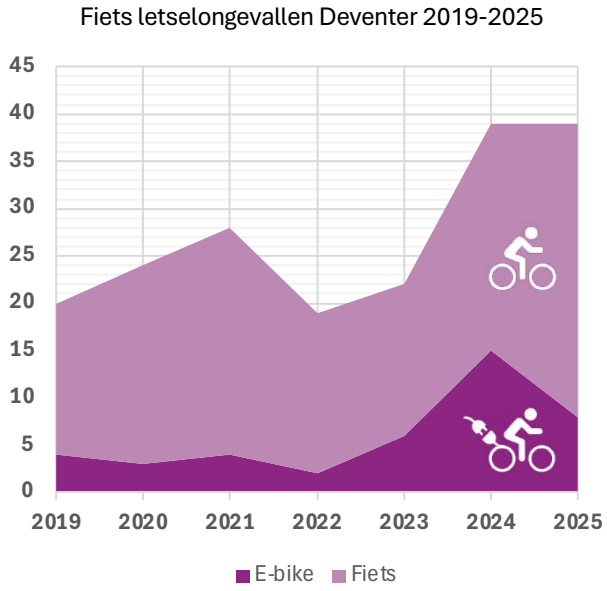
Voor deze doelstelling geldt qua meetbaarheid hetzelfde als de doelstelling over fietsbereikbaarheid. In 2022 heeft de gemeente een fietsparkeer onderzoek uitgevoerd. Net iets minder dan de helft van de respondenten (46,8% van in totaal 1320 respondenten) was tevreden over stallingsmogelijkheden in de binnenstad. Iets meer dan een kwart (27,1%) was ontevreden. Dit onderzoek is gehouden één jaar na de inwerkingtreding van het Programma Fiets, waardoor de effecten van maatregelen nog niet of nauwelijks merkbaar zijn geweest. Na het onderzoek zijn er diverse fietsenstallingen verbeterd en uitgebreid, en is in 2025 het uitvoeringsplan fietsparkeren binnenstad vastgesteld. In de eerder benoemde tweejaarlijkse enquête van de Fietsersbond zijn ook een aantal specifieke vragen gesteld die te maken hebben met stallingslocaties. Omdat het slechts twee vragen zijn, is dit niet representatief voor het meten van de tevredenheid. **Hieruit concluderen we dat het onmogelijk is om nauwkeurig te bepalen of deze doelstelling wel of niet is behaald.**

5% minder fietsongevallen [2 en 3]

In 2019 (een beter vergelijkingsjaar dan 2020 in verband met de Coronapandemie) waren er in de gemeente Deventer 63 geregistreerde fietsongevallen (20 met letsel). Het aantal geregistreerde fietsongevallen is toegenomen tot 98 in 2025 (39 met letsel), zie figuur 15 en 16. Het aandeel ongevallen dat leidt tot letsel is gestegen van 3 op 10 naar 4 op 10. Opvallend is het aandeel betrokken elektrische fietsen bij een ongeval, dat is gestegen naar 1/3 van het totaal.



Figuur 15 | Betrokken fietsers bij een ongeval in Deventer 2019-2025 (Bron: Viastat)



Figuur 16 | Fiets letselongevallen in Deventer 2019-2025 (Bron: Viastat)

Een verdere analyse van de landelijke ongevallencijfers laat zien dat het aandeel jongeren (12-17 jaar) onder de slachtoffers op een elektrische fietsers bijna is vervijfvoudigd in de periode 2020-2024[4]. De lokale gegevens hiervoor ontbreken, maar het is aannemelijk dat dit in Deventer ook het geval is. Dit is een zorgelijke trend, maar maakt het wel makkelijker maatregelen toe te passen voor die specifieke doelgroep.

[4] Bron: veiligheid.nl – infographic i&w trendsfietsslachtoffers 2020-2024

Er zijn dus niet minder, maar méér fietsongevallen (met letsel) per jaar, ten opzichte van 2019. **In ieder geval is met zekerheid te zeggen dat de doelstelling van minder fietsongevallen niet is behaald.** Hierbij moet worden vermeld dat het aandeel fietsverplaatsingen ten opzichte van het totaal aantal verplaatsingen ook met een aantal procentpunten is toegenomen (4%-punt tussen 2020 en 2023). Er wordt dus ook méér gefietst als aandeel van het totaal aantal verplaatsingen, wat per definitie de kans op een ongeval vergroot. Daarnaast zijn er ongeveer 3.600 inwoners bijgekomen (104.301 personen in 2025 ten opzichte van 100.719 in 2020[5]), die zich dagelijks ook allemaal verplaatsen. Dus het totaal aantal verplaatsingen is ook gegroeid.

De Stichting Wetenschappelijk onderzoek Verkeersveiligheid heeft onderzoek gedaan naar de fietsveiligheid anno 2025. In de laatste tien jaar is de bevolkingsomvang gegroeid, bijna uitsluitend doordat de oudere leeftijdscategorieën (vanaf 60 jaar) in omvang zijn toegenomen. Nederland vergrijst: er zijn verhoudingsgewijs meer ouderen in de bevolking door een dalend kindertal per vrouw en een stijgende levensverwachting. Er zijn niet alleen meer oudere mensen, zij fietsen ook meer dan mensen van hun leeftijd vroeger deden. Logischerwijs door de opkomst van de elektrische fiets[6].
De risico's op letsel of overlijden bij een ongeval, zijn gemiddeld relatief laag voor mensen tot een jaar of 50, waarna de risico's steeds groter worden met een extreem hoog risico voor fietsers van 80 jaar en ouder. Ongevallen waarbij sprake is van letsel of overlijden, kennen een veel hogere registratiegraad omdat er bijna altijd hulpdiensten bij betrokken raken. Dit kan een verklaring zijn van de toename aan geregistreerde fietsongevallen.

Fietsen op regionale snelle fietsroutes is met 5% toegenomen [4]

Op de (huidige) regionale snelle fietsroutes wordt met enige regelmaat de fietsintensiteit geteld. Een analyse van bestaande fietstelpunten laat zien dat er over het algemeen grote toenames in het aantal fietsverplaatsingen zijn. Op drie (van de elf) telpunten is een afname te zien. Dit zijn fietsintensiteiten per etmaal (24 uur). We vergelijken de gegevens van het meest recente niet-corona jaar (pre 2020) met het meest recente post-corona jaar waarin geen negatieve mobiliteitsinvloeden als gevolg van corona zijn (2022 en verder). In figuur 10 zijn de procentuele toe- of afnames weergegeven voor de huidige snelle fietsroutes. Er is bij het formuleren van de doelstelling destijds, geen uitspraak gedaan of de 5% toename op individuele telpunten of op een gehele route plaats moet vinden. **Omdat, gezien over alle routes, een toename te zien is, concluderen we dat deze doelstelling is behaald.**

[5] Bron: https://allecijfers.nl/gemeente/deventer
[6] Bron: SWOV, de staat van de fietsveiligheid 2025

Fietsintensiteiten per etmaal Regionale snelle fietsroutes

Route	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Verschil
Deventer-Olst/Wijhe	414	-	510	-	775	-	**87%**
Deventer-Raalte (N766)	305	-	474	-	577	-	**89%**
	1948	-	2040	-	2216	-	**14%**
	7709	-	6609	-	6630	-	**-14%**
Deventer-Holten	1295	-	692	-	826	-	**-36%**
	5099	-	4012	-	5811	-	**14%**
	6758	-	4113	-	5549	-	**-18%**
Deventer-Zutphen (N348)	1179	1470	1680	-	1920	2020	**37%**
	1475	-	1748	-	2336	-	**58%**
Deventer-Apeldoorn	3824	3680	4730	4990	5120	5180	**41%**
Deventer-Apeldoorn (N344)	3763	3610	4420	4370	4620	4770	**32%**

Figuur 17 | Fietsintensiteiten per etmaal op de (huidige) snelle fietsroutes

Het aantal deelfietsen in Deventer is met 10% toegenomen [1]

Op dit moment is nog geen sprake van een deelfietsconcept in Deventer, anders dan de OV-fiets. Samen met de gemeente Apeldoorn en Voorst wordt een deeltweewieler-corridor opgezet. Daarin wordt het mogelijk gemaakt om tussen deze gemeenten te reizen met deelfietsen, die op verschillende plekken opgehaald en ingeleverd kunnen worden.

OV-fietsvoorraad per locatie

	2021	2025
Deventer	150	162
Deventer Colmschate	0	8
Deventer Boerhavelaan	22	32
Totaal	**172**	**206 (+20%)**

Figuur 18 | OV-fietsvoorraad per locatie - Bron: Geodienst, Rijksuniversiteit Groningen (op aanvraag verkregen)

Bij beide NS-stations, en nabij het kruispunt Herman Boerhaavelaan-Raalterweg staan OV-fietsen gestald. Het aanbod aan OV-fietsen is in de periode 2021-2025 met 20% toegenomen. Nauwkeurige data over de totale voorraad OV-fietsen is er niet, maar er valt een goed beeld af te leiden uit het maximale aantal OV-fietsen dat tegelijkertijd beschikbaar is. In figuur 18 staat een overzicht. Hierin is te zien dat het aantal OV-fietsen in de gemeente tussen 2021 en 2025 met 20% is toegenomen.

Naast de ontwikkeling van de OV-fietsvoorraad is ook het gebruik van de fietsen relevant. Figuur 19 toont het jaargemiddelde van de dagpiekmomenten. Het gaat om aantallen verhuurde fietsen (totale voorraad – beschikbaar). Ook in het gebruik van OV-fietsen is een opmerkelijke toename te zien. Het gebruik als percentage van de totale voorraad OV-fietsen, is met 21%-punt toegenomen. **Uit deze gegevens kan worden geconcludeerd dat het aanbod (en gebruik) van beschikbare deelfietsen in Deventer met ca. 20%-punt is toegenomen, en dat daarmee de doelstelling is behaald.**

Jaargemiddelde van dagpiekmomenten OV-fietsgebruik per locatie

	2021		2025	
	Aantal	% van totaal	Aantal	% van totaal
Deventer	68	45%	108	67%
Deventer Colmschate	0	n.v.t.	6	75%
Deventer Boerhavelaan	5	23%	16	50%
Totaal	**73**	**42%**	**130**	**63%**

Figuur 19 | Gemiddeld gebruik OV-fietsen - Bron: Geodienst, Rijksuniversiteit Groningen (op aanvraag verkregen)

Conclusie doelstellingen

Op basis van de analyse kan de conclusie worden getrokken dat bij het opstellen van een aantal doelstellingen niet voldoende rekening is gehouden met het achteraf kunnen meten ervan. Er is wel een indicator aan gehangen, maar het is niet altijd duidelijk welke data en/of bronnen gebruikt moeten worden, of die nog beschikbaar zijn ten tijde van de evaluatie en of het nodig is om zelf actief data bij te houden of in te winnen. Ook is destijds geen budget vrijgemaakt voor monitoring van de doelstellingen. Daarom is het voor sommige doelstellingen onmogelijk te concluderen of ze op dit moment behaald zijn. Enkel voor de doelstellingen meer fietsers op regionale snelle fietsroutes en toename van het aantal deelfietsen, kan met zekerheid worden geconcludeerd dat deze zijn behaald.

- **Het aantal fietsverplaatsingen in de gemeente groeit van 34% naar 44%**
  Belangrijkste oorzaak: Groei aandeel voetgangers en autoverkeer



- **De totaalscore voor het fietsklimaat stijgt van 3,5 naar 3,7**
  Belangrijkste oorzaak: Lage waardering veiligheid wegen met gemengd verkeer, fietsdiefstal, onderhoud fietspaden en afstelling verkeerslichten



- **Tevredenheid fietsbereikbaarheid voorzieningen scoort minimaal een 8**
  Belangrijkste oorzaak: Lage veiligheid fietsende scholieren en ontbreken stallingsvoorzieningen



- **Tevredenheid over stallingslocaties binnenstad scoort minimaal een 8**
  Belangrijkste oorzaak: Niet gemeten, wel uitvoeringsplan fietsparkeren



- **5% minder fietsongevallen**
  Belangrijkste oorzaak: Grote landelijke trend stijging fietsslachtoffers



- **Fietsen op regionale snelle fietsroutes is met 5% toegenomen**
  Belangrijkste oorzaak: Kwaliteitsverbetering op doorfietsroutes



- **Het aantal deelfietsen in Deventer is met 10% toegenomen**
  Belangrijkste oorzaak: Uitbreiding OV-fietscapaciteit

Uitgevoerde maatregelen

Infrastructureel

Bij het programma fiets 2021-2025 is een meerjarenplanning fiets opgenomen, waarin alle infrastructurele fietsprojecten opgenomen staan (zowel harde geprogrammeerde projecten vanuit het MJOP-MIND[7], als zachte projecten zonder dekking). Van de in totaal 16 projecten die geprogrammeerd waren voor het MJOP-MIND 2021-2022 en 2023-2024 zijn er 12 uitgevoerd of staan in de planning voor het komende MJOP-MIND 2026-2027, daarvan zijn vier projecten nog niet uitgevoerd, namelijk:

- Oerdijk, Kolkmansweg – komgrens oostzijde Schalkhaar (Reconstructie);
- Kolkmansweg, Oerdijk – Koningin Wilhelminalaan Schalkhaar (Reconstructie);
- IJsseltraject, IJsselkade - Rembrandtkade (Reconstructie IJsselkade en onderzoek aanpassing Rembrandkade);
- Bettinkdijk, Loo Bathmen (Omvormen asfaltverharding fietspad naar beton);



Figuur 20 | Het nieuwe fietspad langs de Schipbeek, geopend in 2025

Daarentegen zijn er ook een aantal projecten die eerder uitgevoerd zijn door slim te combineren met groot onderhoud of andere beleidsopgaven. Een compleet overzicht van de tot nu toe uitgevoerde maatregelen is opgenomen onderaan deze bijlage.

[7] MJOP staat voor ‘Meerjarenonderhoudsprogramma’ en gaat over groot onderhoud aan de openbare ruimte. MIND staat voor ‘Meerjareninvestering Deventer’, en gaat over verbeteringen aan de verkeerstechnische inrichting.

Stallingsvoorzieningen

Op basis van de agenda binnenstad 2.0 en het programma fiets 2021-2025 is een uitvoeringsplan fietsparkeren binnenstad (maart 2025) vastgesteld. Het plan richt zich op vier kernthema's:

- **Kortetermijnmaatregelen en communicatie:** De realisatie van een gebouwde en bemenste fietsenstalling Op de Keizer, uitbreiding van fietsparkeer plekken op straat en de invoering van een herkenbare huisstijl en communicatiecampagne om fietsers beter te informeren;
- **Juridische verankering en handhaving:** Om structureel ruimte te creëren en een netter straatbeeld te bevorderen, worden fietsparkeerverbodsgebieden vastgelegd in de APV en weesfietsen en fietswrakken actief verwijderd;
- **Innovatie en uitbreiding stallingsmogelijkheden:** Er komen nieuwe oplossingen, zoals dynamisch fietsparkeren met LED-projecties en een menukaart voor inpandige stallingen. Daarnaast worden tijdelijke stallingen bij evenementen verbeterd;
- **Structurele borging en organisatie:** Er wordt een specialist fietsparkeren aangesteld die verantwoordelijk is voor de uitvoering, monitoring en doorontwikkeling van fietsparkeer maatregelen.

Slimme maatregelen

Verkeersveiligheid hangt in belangrijke mate samen met het gedrag van weggebruikers. Wanneer iedereen zich aan de regels houdt, zijn snelheid en gedrag aanpast aan de situatie en defensief rijdt, wordt het verkeer voor iedereen aanzienlijk veiliger. Vandaar dat we permanent inzetten op verkeerseducatie. Deze maatregelen helpen bij het stimuleren van het fietsgebruik door het fietsgedrag te beïnvloeden en de verkeersveiligheid te verbeteren. Het aanbod varieert enigszins van jaar tot jaar, maar in 2024 is de volgende inzet gepleegd op verkeerseducatie voor wat betreft fietsveiligheid[8]:

- Jongleren in het Verkeer;
- Streetwise ANWB;
- Verkeersquiz;
- Theoretisch fietsverkeersexamen;
- Praktisch fietsverkeersexamen;
- Mobiel in de hand, fiets aan de kant;
- Dode Hoekproject;
- Nationale Verkeerslab;
- Split the Risk.

Met dit brede palet aan projecten investeert Deventer in duurzame gedragsverandering en verkeersbewustzijn voor alle doelgroepen. Educatie vormt daarmee nu al een onmisbare aanvulling op infrastructurele en beleidsmatige verkeersveiligheidsmaatregelen.

[8] Bron: Verkeersveiligheidsbrief Gemeente Deventer, november 2025.

Projectenoverzicht infra Programma Fiets 2021-2025		
Locatie	**Omschrijving**	**Gereed**
Havezatelaan	Reconstructie	Ja
Overstichtlaan - Lebuinuslaan zuidzijde	Fietspaden verbreden en omvormen naar asfalt, ventwegen omvormen naar fietsstraat	Ja
Oerdijk, Kolkmansweg – komgrens oostzijde Schalkhaar	Reconstructie	MJOP-MIND 26-27
Rotonde Hoge Hondstraat – Ceintuurbaan	Reconstructie	Ja
Fietspad Boxbergerweg, Zandwetering - Randerstraat	Gedeeltelijke verbreding en omvorming naar beton	MJOP-MIND 26-27
Johannes van Vlotenlaan	Groenaanpak en deklaag fietspad vervangen	MJOP-MIND 26-27
Rembrandtkade - Roland Holstlaan, Rubensstraat – ingang zuivering	Omvormen tegelfietspad naar asfalt	Ja
Rotonde Zwolseweg – Roland Holstlaan	Reconstructie	Ja
Hovenpad	Omvormen asfaltverharding naar beton	Ja
Schipbeekpad, Bathmen,	Omvormen asfaltverharding naar beton	Ja
Koersenweg Bathmen	Omvormen halfverharding fietspad naar beton	Ja
Vliegend Hert	Omvormen naar fietsvriendelijk profiel	Ja
Spanjaardsdijk, Rotonde Westenberg - gemeentegrens	Verbreden en omvormen fietspad van asfalt naar beton	Ja
Kolkmansweg, Oerdijk – Koningin Wilhelminalaan Schalkhaar	Reconstructie	MJOP-MIND 26-27
IJsseltraject, IJsselkade - Rembrandtkade	Reconstructie IJsselkade en onderzoek aanpassing Rembrandtkade	Nee
Bettinkdijk, Loo Bathmen	Omvormen asfaltverharding fietspad naar beton	Nee
Fietspad Schipbeek, Bathmen – Oxersteeg	Verbreden naar gewenste breedte en omvormen naar beton	Nee
Fietspad Overijsselskanaal, buiten bebouwde kom tot gemeentegrens	Verbreden, gedeeltelijk strekken en omvormen naar beton	Nee
Zwolseweg, komgrens - Noorderplein	Verbreden fietsvoorzieningen tot comfortabele breedte incl. fietsstraat	Nee
Fietspad Schipbeek, Gorsselseweg -Schipbeeksweg	Aanleg fietspad in beton op schouwpad	Nee
Fietsstructuur A1	Aanleg van diverse fiets-verbindingen rondom de A1 t.h.v. stad Deventer	Ja

Projectenoverzicht infra Programma Fiets 2021-2025		
Locatie	**Omschrijving**	**Gereed**
Fietspad op spoorbrug IJssel	Verbreden en verbeteren verharding	Nee
Stadsentree, fietsbrug Schipbeek - Teugseweg	Inpassing snelle fietsroute Deventer - Zutphen	MJOP-MIND 26-27
Fietsbrug F1	Nieuwe brug aan/naast A1-brug over de IJssel	Nee
Hanzetracé, N344 en poort van Deventer binnen bebouwde kom	Verkeersmaatregelen voor een veilige inpassing van de speed-pedelec	Nee
Laan van Borgele, Overstichtlaan - Keizer Karellaan	Reconstructie met brede fietsstroken	Nee
Kruispunt Brinkgreverweg - Henri Dunantlaan	Ongelijkvloerse kruising Hanzetracé	Nee
Kruispunt Rielerweg – Veenweg	Verkeersmaatregelen ter verbetering verkeersveiligheid	Nee
Brinkgreverweg, Veenweg – Rielerweg	Verbreden fietsstroken	Nee
Handelskade	Reconstructie	Na Kop Handelskade
Brinkgreverweg, Veenweg – Rielerweg	Aanleg verbeterde fietsvoorzieningen	Nee
Henri Dunantlaan, Nico Bolkesteinlaan - Raalterweg	Reconstructie inclusief fietspaden	MJOP-MIND 26-27
Fietspaden Henri Dunantlaan, Nico Bolkesteinlaan - Deltalaan	Omvormen fietspaden naar asfalt	MJOP-MIND 26-27
Lübeckstraat	Aanleg fietsvoorzieningen	Nee
Douwelerwetering	Aanleg fietsvoorziening(en)	Nee
Duurstedeweg	Aanleg fietsstroken	Nee
Overijsselskanaal tussen Holterweg en Duurstedeweg	Aanleg fietsbrug	Nee
IJsseltraject, Ossenweerdstraat - Zandpoort	Reconstructie	Nee
Oostermaatsdijk	Aanleg eenzijdig fietspad	Nee
Het Laar-Lookersdijk-Middelweg-Schurenstraat	Omvormen naar fietsstraat/verbreed fietspad	Nee
Spoorkruising Nieuwedijk	Aanleg spoortunnel voor fietsers	Nee
Oerdijk, Lettele-Okkenbroek	Verbreden naar gewenste breedte en omvormen naar beton	Nee

Slimme Maatregelen Programma Fiets 2021-2025		
Locatie	**Omschrijving**	**Gereed**
Gemeente	Continuering bestaande regionale werkgeversaanpak	**Ja**
Scholieren	Educatiemaatregelen via VVN en Gezonde Schoolaanpak Deventer	**Ja**
Ouders van basisschool kinderen	Educatiemaatregelen via VVN en Gezonde Schoolaanpak Deventer	**Ja**
Binnenstad	Onderzoek uitbreiden bemenste/inpandige fietsenstallingen	**Uitvoeringsplan Fietsparkeren binnenstad**
Gemeente	Monitoring indicatoren	**Vanuit nieuw Programma Fiets**
Gemeente	Onderzoek Saxion: technologie/ smart city toepassingen om verleiding naar de fiets te vergroten	**Nee**
Gemeente	Promotie Ring-Ring applicatie	**Ja, heet nu "Da's zo gefietst!"**
Gemeente	Introductie barcode voor fietsen, o.a. t.b.v. medegebruik private stallingen	**Nee**
Gemeente	Relevante fietsdata inventariseren	**Onderbelicht**
Gemeente	Doorontwikkeling 'Deventer viert fietsen'	**Nee**
Gemeente	Onderzoek naar potentiële knooppunten	**Nee**
Gemeente	Onderzoek naar gewenste plek speed-pedelec	**Ja**
Gemeente	Onderzoek naar mobiele hubs in de wijk	**Nee**
Binnenstad	Onderzoek digitale verwijzing naar fietsenstallingen	**Project Fietsparkeren & Wayfinding loopt**
Gemeentelijke Organisatie	Fietsgebruik onder eigen personeel verder stimuleren	**Vergoeding voor lopen en fietsen**

Bijlage 3a – Participatieopzet

Externe stakeholders

Op woensdag 3 december 2025 en dinsdag 3 februari 2026 hebben we bijeenkomsten georganiseerd met externe stakeholders. Aanwezigen hierbij waren buurgemeenten, provincie Overijssel en Gelderland, de regio Stedendriehoek, hulpdiensten en belangenverenigingen waaronder de Fietsersbond afdeling Deventer en Veilig Verkeer Nederland.

Sessie 3 december 2025

Tijdens deze eerste bijeenkomst is in groepsverband gesproken over de evaluatie van het vorige programma fiets en de daarin opgenomen doelstellingen. In kleine groepjes is vervolgens gediscussieerd over mogelijke nieuwe belangrijke lokale en regionale fietsthema's (figuur 20). Om de discussie op gang te helpen zijn zes fietsthema's voorbereid. Voor een aantal thema's is een uitgebreide discussie gevoerd.



Figuur 21 | Impressie bijeenkomst externe stakeholders 3 december 2025

In de afbeeldingen op de volgende pagina's zijn de belangrijkste bevindingen op een flipover te zien die gemaakt zijn tijdens de sessie. Deze input is gebruik voor de verdere uitwerking van de opgaven en doelstellingen.

Sessie 3 februari 2026

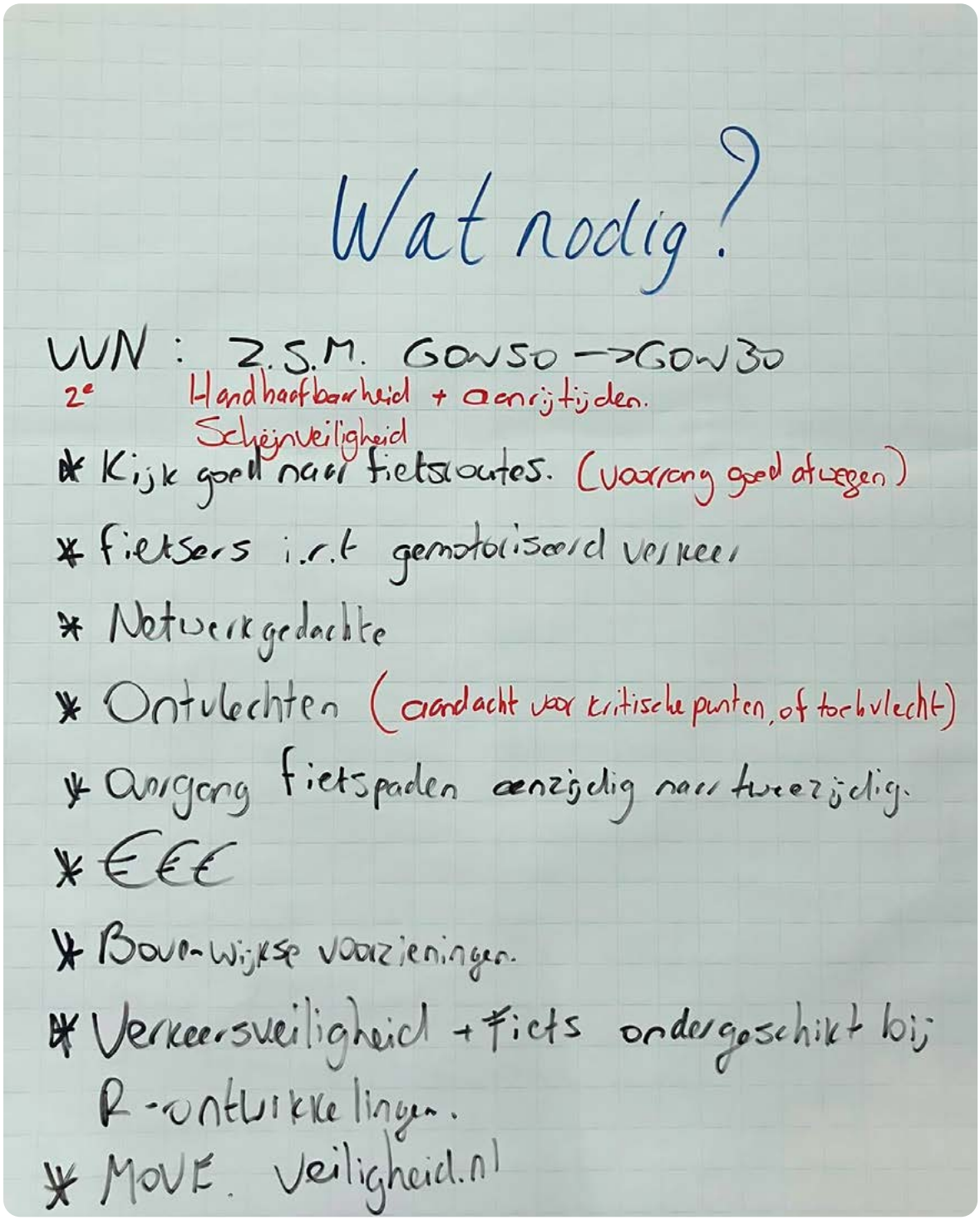
Tijdens de tweede (online) bijeenkomst is de stand van zaken gedeeld met aanwezige stakeholders. Na een korte terugblik op de eerste sessie is gesproken over de nieuwe doelstellingen voor fiets. Stakeholders gaven aan zich goed te kunnen vinden in de opzet, formulering en meetbaarheid van doelstellingen. Na de sessie zijn deze doelstellingen verder uitgewerkt en aangescherpt.

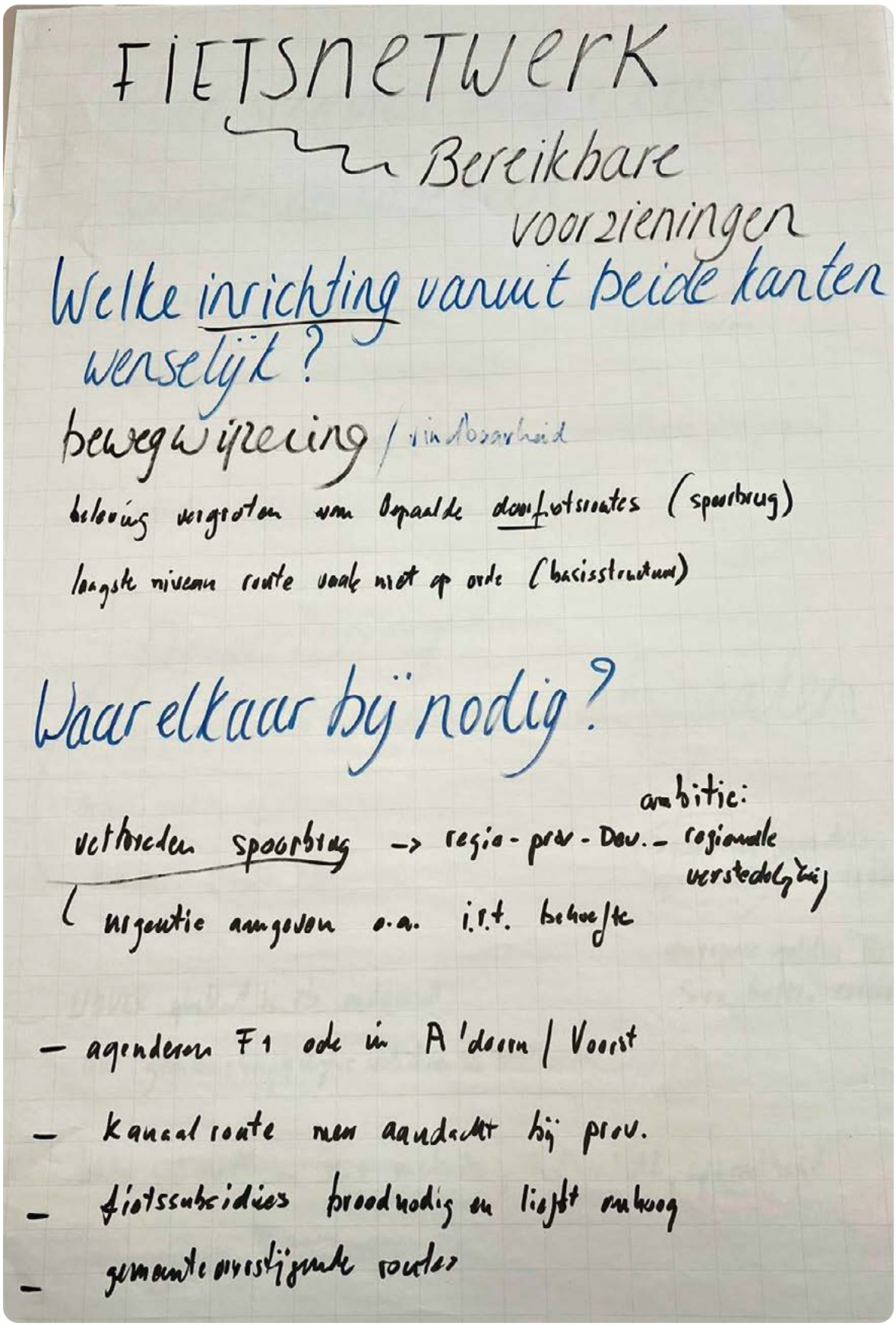
Ook het onderwerp inwonersparticipatie is besproken, waarbij is aangegeven hoe de samenleving betrokken wordt in het vervolgproces (zie onder: Samenleving). Daarna is een toelichting gegeven op het gemeentelijk fietsnetwerk en hoe we tot een opbouw van het nieuwe netwerk zijn gekomen. Op basis van logica in het netwerk (hoe sluiten de routes op elkaar aan), fijnmazigheid van fietsroutes en het aantakken op toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen is kritisch naar het bestaande netwerk gekeken. De stakeholders zijn nadien gevraagd om hier actief over mee te denken en hun opmerkingen mee te geven in een reactieformulier. Hierop zijn 25 reacties gekomen die allemaal zijn verwerkt. De adviesraad sociaal domein is in deze fase ook gevraagd mee te denken over het beleid.

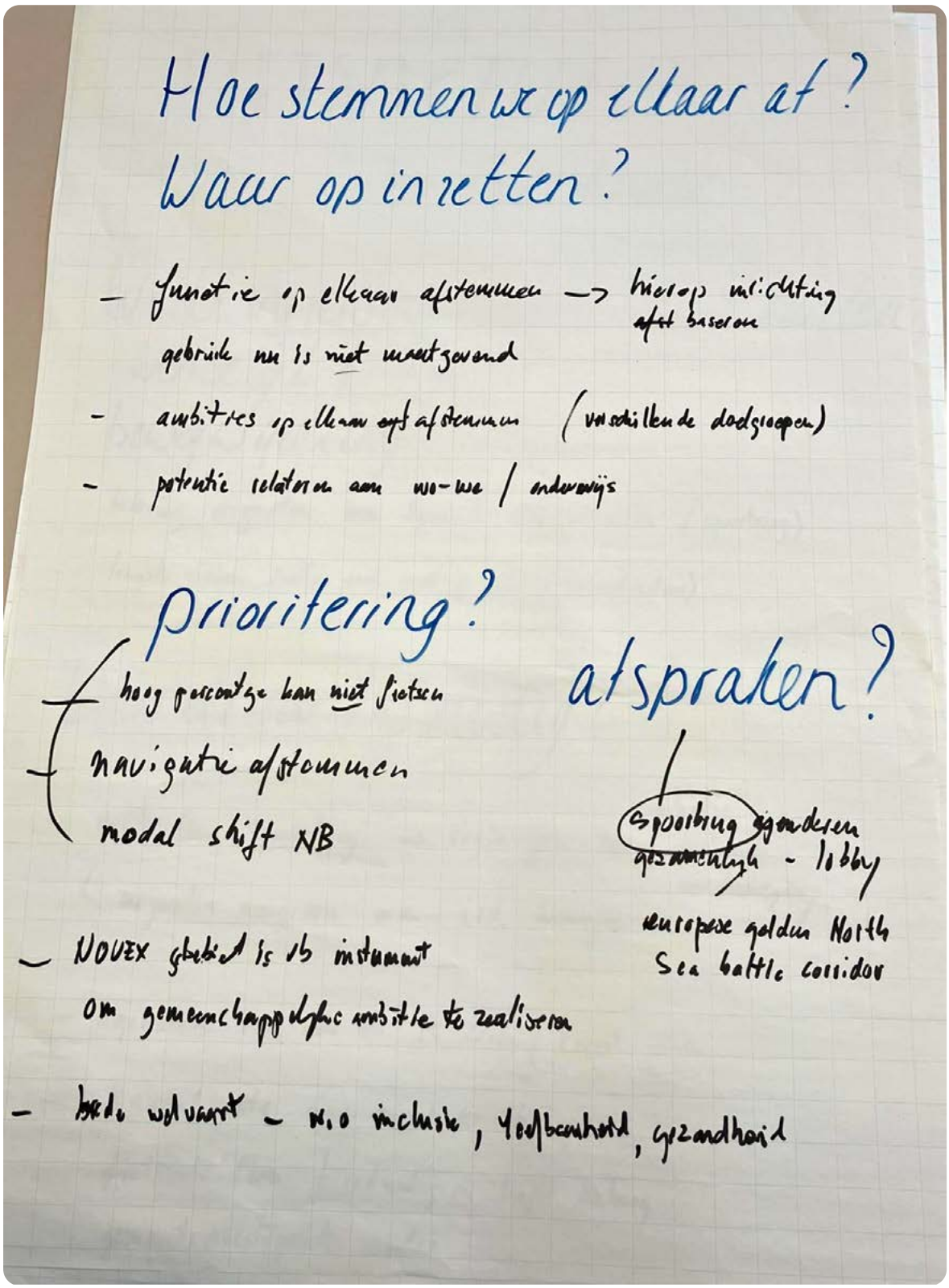
Samenleving

Van 16 februari tot en met 1 maart hebben inwoners, ondernemers en andere belangstellenden een online vragenlijst in kunnen vullen. In deze vragenlijst werden dilemma's en stellingen voorgelegd over zes fietsthema's (zie paragraaf 3.3). Ook konden zij door middel van punten een belang toekennen aan de uitvoering van elk thema. Voor een gedetailleerde beschrijving van de opzet en uitkomsten van deze participatie wordt verwezen naar bijlage 3b.

Doorvoeren snelheidsverlaging autoverkeer




FIETSNETWERK
Bereikbare voorzieningen
Welke inrichting vanuit beide kanten wenselijk?
beweegwijzering / vindbaarheid
beleving vergroten van bepaalde doorfietsroutes (spoorbrug)
hoogste niveau route vaak niet op orde (basisstructuur)
Waar elkaar bij nodig?
ambitie:
verbinden spoorbrug -> regio - prov - Dev. - regionale verstedelijking
regentie aangeven o.a. i.p.t. behoefte
- agenderen F1 ook in A'dam / Voorst
- kanaalroute meer aandacht bij prov.
- fietssubsidies broodnodig en liefst omhoog
- gemeente overstijgende routes


Hoe stemmen we op elkaar af?
Waar op inzetten?
- Junctie op elkaar afstemmen → hierop inrichting
gebruik nu is niet maatgevend
- ambitries op elkaar afstemmen (verschillende doelgroepen)
- potentie relaties aan wo-we / anderwijs
Prioritering?
hoog percentage kan niet fietsen
navigatie afstemmen
modal shift NB
afspraken?
Spoorbrug
- NOVEX gebied is ib instrument
om gemeenschappelijke ambitie te realiseren
- beide wel vaart - m.o inclusie, leefbaarheid, gezondheid

Inwonerpeiling
Omgevingsprogramma Fiets

Mening van inwoners over de te maken keuzes binnen het fietsbeleid van de gemeente Deventer



kennis+
verkenning
gemeente Deventer

Inhoudsopgave

Uitleg project en participatie 3

Onderzoeksopzet 4

Leeswijzer 5

Samenvatting 6

Achtergrondkenmerken respondenten 7

Meest gebruikte vervoersmiddel..... 8

Snelheidsverlaging 9

Stallingsvoorzieningen bewoners 11

Stallingsvoorzieningen bezoekers 13

Onderwijs en scholing 15

Voorkomen solo-ongevallen 17

Verbeteren of uitbreiden fietsnetwerk 19

Budgetverdeling 21

Wil je nog iets laten weten?..... 22

Overige constateringen en overwegingen..... 23

Wat heeft het onderzoek opgeleverd?..... 24

Uitleg volledige project en participatie traject

Deventer wil duurzame mobiliteit en beweging stimuleren door de belangen van voetgangers en fietsers meer centraal te stellen bij de inrichting van de leefomgeving. Daarom werkt de gemeente aan nieuw fietsbeleid voor de periode tot en met 2030. Deze vragenlijst is opgesteld ten behoeve van dat fietsbeleid, het “Omgevingsprogramma Fiets Deventer”. Daarin worden de doelstellingen en maatregelen beschreven om een beter fietsklimaat te realiseren.

De uitkomsten van de vragenlijst helpen om duidelijk te krijgen wat er leeft bij inwoners en mensen die gebruik maken van de Deventer (fiets)infrastructuur. Op die manier kunnen we de maatregelen die we zouden moeten treffen, beter toespitsen op de lokale behoeften en wensen.

Drie ambities vanuit de ontwerp-Omgevingsvisie zijn daarbij leidend;

- Werken aan een duurzaam mobiliteitssysteem;
- Een nabije en verbonden gemeenschap;
- Een gezonde samenleving en leefomgeving.

Van 16 februari tot en met 1 maart hebben inwoners, ondernemers en andere belangstellenden deze online vragenlijst in kunnen vullen. In de vragenlijst werden dilemma’s en stellingen voorgelegd over zes fietsthema’s.

Naast het participatietraject met inwoners, heeft de gemeente op woensdag 3 december 2025 en op dinsdag 3 februari 2026 bijeenkomsten georganiseerd met externe partijen. Hierbij waren buurgemeenten, provincie Overijssel en Gelderland, de regio Stedendriehoek, hulpdiensten en belangenverenigingen waaronder de Fietsersbond afdeling Deventer en Veilig Verkeer Nederland aanwezig.

Onderzoeksopzet

Aanleiding

De gemeente Deventer vindt duurzaam reizen belangrijk. De gemeente wil dat meer mensen gaan lopen en fietsen. Hiervoor wordt de stad zo ingericht dat voetgangers en fietsers meer ruimte en aandacht krijgen. Binnen het programma fiets zijn er 6 hoofdthema's en voor ieder thema zijn er keuzes te maken. Deze keuzes zijn voorgelegd aan de inwoners door middel van een vragenlijst.

Doelgroep en uitvoering

Iedere inwoner van de gemeente Deventer of daarbuiten kon de vragenlijst invullen. Er is geen specifieke doelgroep, maar er is wel extra inzet gepleegd om inwoners jonger dan 25 jaar en ouder dan 60 jaar te werven. Dit is gedaan door middel van op locatie te werven en poffertjes aan te bieden.

Respons, representativiteit en betrouwbaarheid

In totaal hebben 1457 inwoners de vragenlijst volledig ingevuld. Deze steekproefgrootte betekent dat de resultaten een indicatief beeld geven van de bevolking in Deventer. De foutmarge bij een betrouwbaarheid van 95% ligt rond de 3%. Dit betekent dat de resultaten een betrouwbare indruk geven van de opvattingen en ervaringen van de inwoners van de gemeente Deventer. Bij herhaling van het onderzoek kunnen dezelfde resultaten worden verwacht.



Leeswijzer

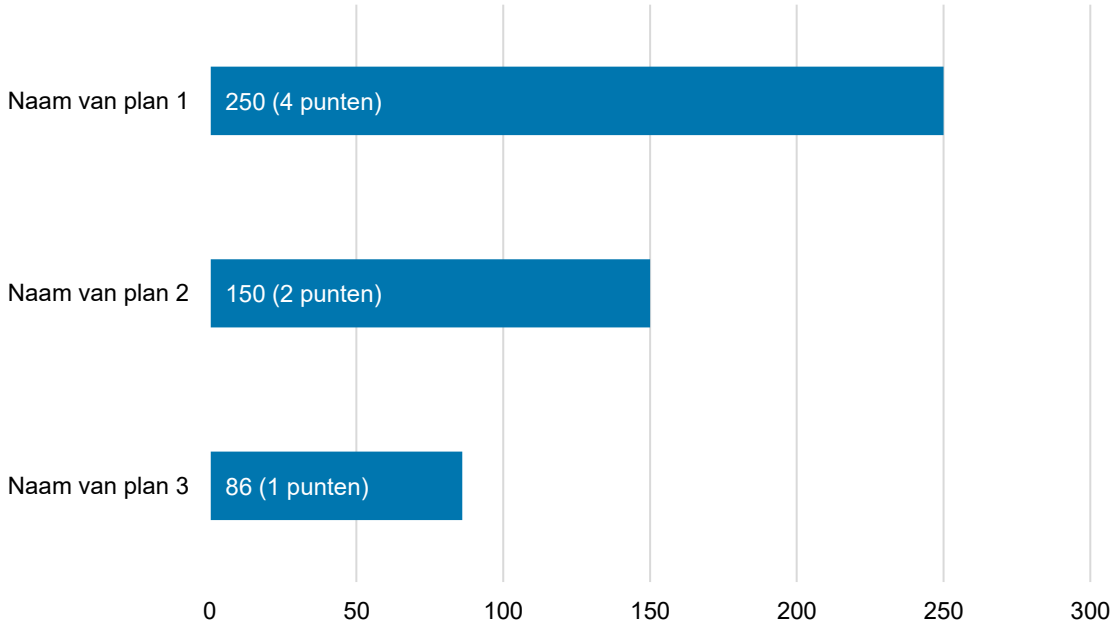
In dit rapport zijn de meningen van de respondenten over het fietsbeleid in Deventer weergegeven.

Eerst wordt de achtergrond van de respondenten weergegeven (leeftijd en woonlocatie). Ook worden de voornaamste manieren van de respondenten van voortbewegen binnen Deventer getoond. Denk hierbij bijvoorbeeld aan fietsen, lopen of auto rijden.

Hierna is weergegeven wat respondenten vinden van verschillende dilemma's binnen het fietsbeleid. De respondenten moeten kiezen tussen twee plannen per dilemma. Na elk dilemma hebben de respondenten de mogelijkheid om een open antwoord te geven. De meest genoemde onderwerpen zijn samengevat in dit rapport. Ook zijn er per onderwerp een aantal quotes toegevoegd van de respondenten die dit onderwerp goed weerspiegelen.

Als laatste bevatte de vragenlijst een budgetverdeling waarbij de respondenten 12 punten kunnen verdelen over verschillende plannen binnen het fietsbeleid. Hierin moeten respondenten keuzes maken met het beschikbare budget. Grotere plannen kosten meer punten dan kleine plannen. Iedere respondent kan binnen hun budget maximaal 8 van de 12 plannen kiezen. Het goedkoopste plan kost 1 punt en het duurste plan 6 punten.

In het rapport is met een diagram de keuzes van de respondenten weergegeven (zie afbeelding rechts). Per plan staat er eerst de naam van het plan, vervolgens hoe vaak deze is gekozen en tussen haakjes hoe veel punten het plan kostte.



Voorbeeld visualisatie van budgetverdelingsvraag

Samenvatting

- *In totaal hebben 1457 respondenten de vragenlijst volledig ingevuld.*
- *Jongeren zijn goed vertegenwoordigd.*
- *De meeste respondenten gebruiken de fiets (71%) als eerste voorkeurstransport. De tweede voorkeur is lopen (54%).*
- *Respondenten hebben geen voorkeur voor eerst de wegrichting aanpassen en daarna 30 km/u borden plaatsen (50%) of een snelle verkeersveiligheidswinst door 30-km borden te plaatsen (50%).*
- *Respondenten hebben grotendeels aangegeven dat ze in hun buurt hun eigen fiets altijd kwijt kunnen (67%).*
- *Respondenten geven aan dat ook bezoekers de fiets in hun buurt makkelijk kunnen parkeren (63%).*
- *Respondenten geven aan dat onderwijs en scholing aangeboden moet blijven worden aan zoveel mogelijk mensen (67%). Onderwijs aanbieden aan een gerichtere doelgroep van 12-17 jarigen en 60+-ers is minder vaak gekozen (33%).*
- *Respondenten geven aan dat het voorkomen van solo-ongevallen (eenzijdig ongelukken) sneller moet en daardoor extra mag kosten (64%). Met name 65+-ers hebben deze voorkeur (78%). De optie om alleen bij groot onderhoud aanpassingen te doen die solo ongevallen moeten voorkomen, is minder vaak gekozen.*
- *Respondenten hebben geen sterke voorkeur voor het prioriteren van het verbeteren van bestaande fietspaden (54%) of het onderling beter verbinden van fietsroutes (46%).*
- *Bij de budgetverdeling geven respondenten de meeste prioriteit aan het verbeteren van bestaande fietsroutes (632 keer gekozen, kost 4 punten). Verder kiezen veel respondenten voor het verbinden van fietsroutes (509 keer gekozen, 6 punten) en snelle verkeersveiligheidswinst door 30-km borden te plaatsen (504 keer gekozen, 2 punten).*
- *Via de open antwoordvelden hebben de respondenten nog hun mening gedeeld over de afstelling van verkeerslichten, onveilige verkeerspunten en zorgen/klachten over fatbikes en e-bikes.*

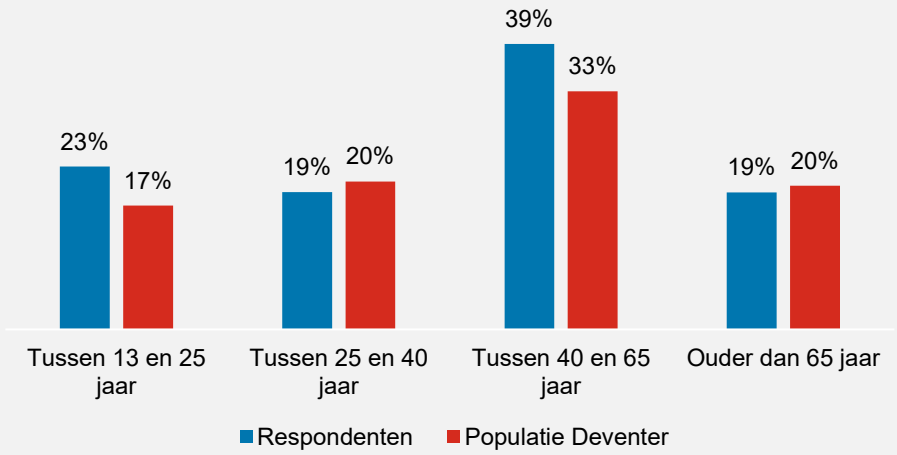
Achtergrondkenmerken respondenten

Totaal aantal respondenten

1457

Leeftijd

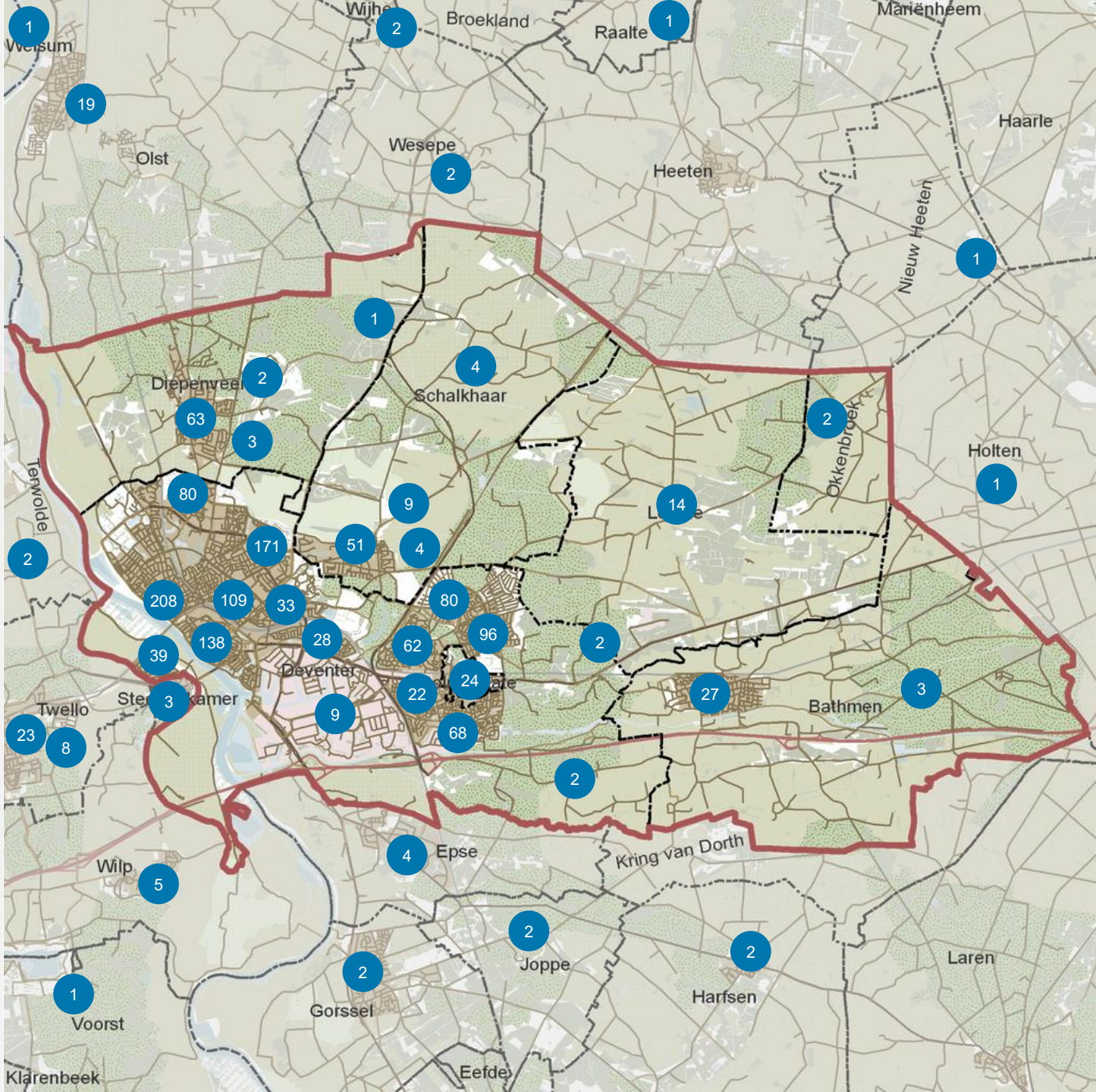
39% van de respondenten is tussen de 40 en 65 jaar. Dit is de best vertegenwoordigde groep. Ook de groep jonger dan 25 jaar is goed vertegenwoordigd.



Woonlocatie

De respondenten wonen verspreid door de gemeente Deventer en daarbuiten. De meeste respondenten wonen in of rond de binnenstad van Deventer (47%)*. 13% van de respondenten woont in de dorpen of plattelandsgebieden buiten de bebouwde kom. Ongeveer 7% van de respondenten is woonachtig buiten de gemeente Deventer.

* Postcodes: 7411, 7412, 7413, 7415, 7416 & 7417

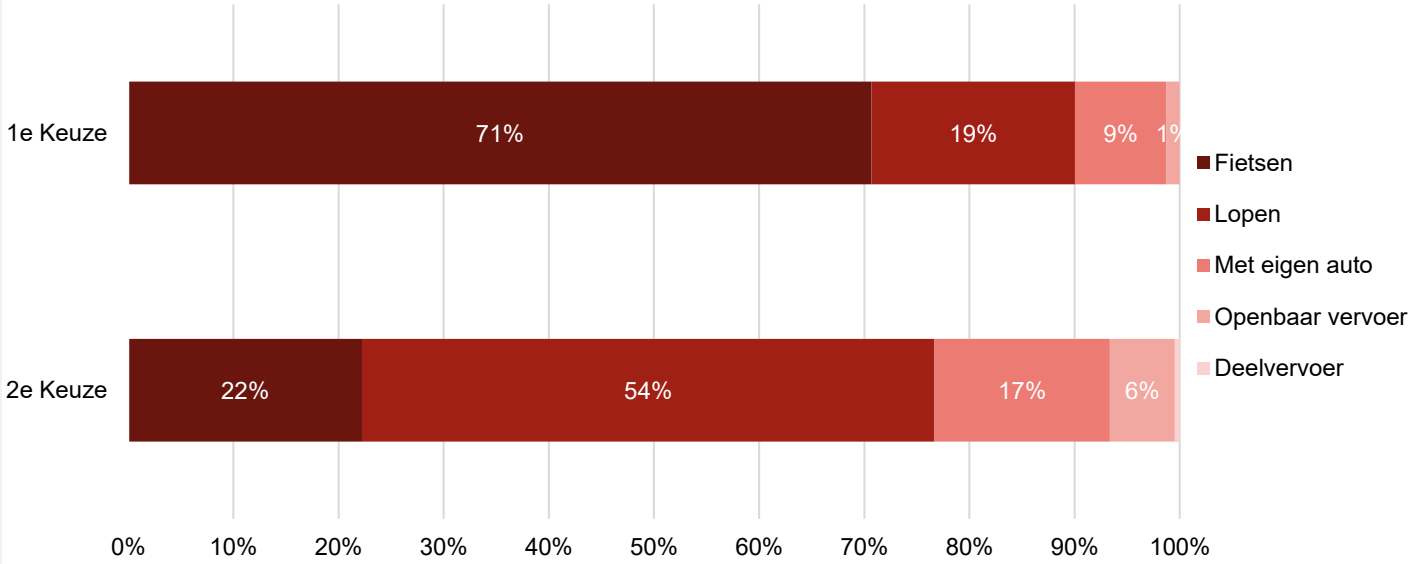


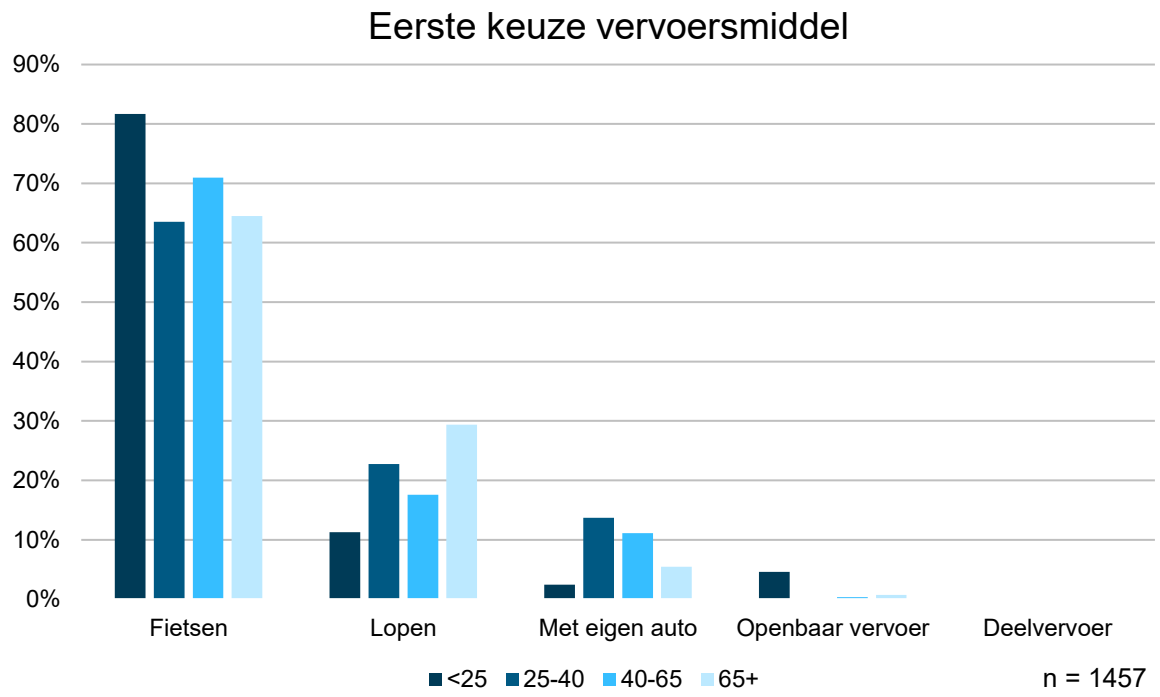
Het meest gebruikte vervoersmiddel

De meeste respondenten geven de voorkeur aan de fiets als vervoersmiddel (71%). Als tweede keuze kiest meer dan de helft voor lopen (54%). Deelvervoer wordt nauwelijks gekozen als eerste of tweede vervoersmiddel keuze (0% als eerste keuze en 0,5% als tweede keuze).

Jongeren onder de 25 kiezen vaker voor de fiets als eerste vervoerskeuze dan andere leeftijdsgroepen (82%). Lopen is voor de meeste jongeren hun tweede keuze (61%). De auto (2%) wordt nauwelijks gekozen door jongeren als eerste vervoerskeuze. Ook kiezen zij vaker het openbaar vervoer als eerste keuze (5%) dan de overige leeftijdsgroepen.

De leeftijdscategorie 65+ kiest vaker dan andere leeftijdsgroepen voor lopen als eerste vervoersmiddel (29%), hoewel fietsen ook bij deze groep de eerste keuze blijft (64%).

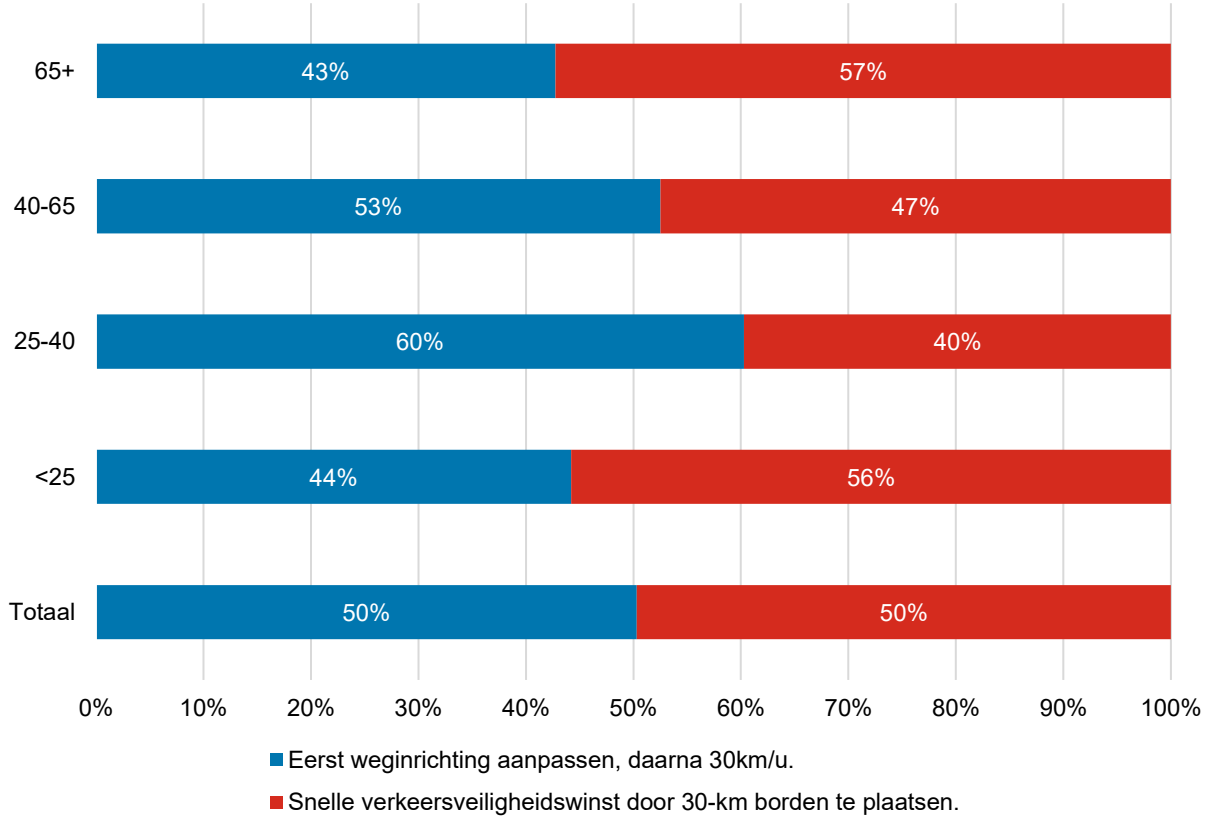




Snelheidsverlaging

Dit dilemma gaat over het aanpassen van de wegsnelheid naar 30 km/u. Respondenten hebben de keuze tussen '*eerst de weginrichting aanpassen, daarna 30km/u*' of '*Snelle verkeersveiligheidswinst door 30-km borden te plaatsen*'.

Respondenten geven geen voorkeur aan eerst de wegrichting aanpassen en daarna 30 km/u borden plaatsen (50%) of een snelle verkeersveiligheidswinst door 30-km borden te plaatsen (50%). 56% van de jongeren onder de 25 en 57% van de ouderen boven de 65 geven wel een voorkeur aan een snelle verkeerswinst door 30-km borden te plaatsen. 60% van de respondenten in de leeftijdscategorie 25 tot 40 heeft een voorkeur voor eerst de weginrichting aanpassen en daarna pas 30 km/u borden plaatsen.



n = 1457

Opmerkingen

Eerst weginrichting aanpassen, daarna 30km/u.

1. Alleen bordjes zijn niet effectief (91x)

“Die borden doen weinig meer dan een vals gevoel van veiligheid geven. Dus eerst veilig maken en dan pas de snelheid aanpassen (omdat het feitelijk ook niet meer comfortabel is om harder dan 30 te rijden bijvoorbeeld).”

“Zolang de weg er nog uitziet als een 50km weg, gaan mensen hun gedrag niet aanpassen op basis van een bord. Bij nieuwe inrichting wel want dan voelt het ook logischer omdat je als auto minder ruimte hebt en dus je snelheid moet aanpassen.”

“30km is meer schijnveiligheid. Juist groter risico omdat hard rijden minder wordt verwacht.”

2. De fietspaden moeten apart van de rijbaan en breder (22x)

“Ik wil graag fietspaden los van de rijbaan. Nu word mijn veiligheid op de weg op het spel gezet om de automobilist te dwingen langzamer te rijden. Er is geen handhaving om asociaal rijgedrag die mij als fietser in gevaar brengt te pakken. Ik word wekelijks wel een keer van de weg gedrukt door auto's die inhalen waar het niet kan, rakelings langs je rijden en/of mij afsnijden met hun grote auto's.”

“Aparte fietspaden blijft veiligst. Auto's gaan echt geen 30 km per uur rijden, zeker niet op doorgaande wegen.”

“Gescheiden fietspaden; drempels niet voor fietsers; fietspaden breed genoeg maken en in afwijkende kleur aanleggen.”

n = 186

Snelle verkeersveiligheidswinst door 30-km borden te plaatsen.

1. Snelle winst (38x)

“Aanpassing van de maximumsnelheid is kostenefficiënt, op de korte termijn uitvoerbaar, en draagt direct bij aan de veiligheid van overige verkeersdeelnemers. Het aanpassen van de weginrichting kan op termijn bij gepland onderhoud. De snelheidsaanpassing past in de bredere Nederlandse stedenontwikkeling.”

“Is op korte termijn te realiseren en biedt al veel voordeel. Zowel qua verkeersveiligheid als milieu.”

“Allebei belangrijk en nodig. Maar 30km borden lijken me relatief makkelijk te organiseren en snel resultaat.”

2. Veiligheid (24x)

“Doordat de maximum snelheid wordt verlaagd is het veiliger voor fietsers om te fietsen”

“Directe aanpassing zorgt voor directer veiliger fietsomgeving.”

“Een lagere snelheid lijkt mij in alle gevallen veiliger.”

3. In combinatie met handhaving (14x)

“In combinatie met een tijdelijke flitspaal hoeft geen jaren te worden gewacht tot een veiligere verkeerssituatie.”

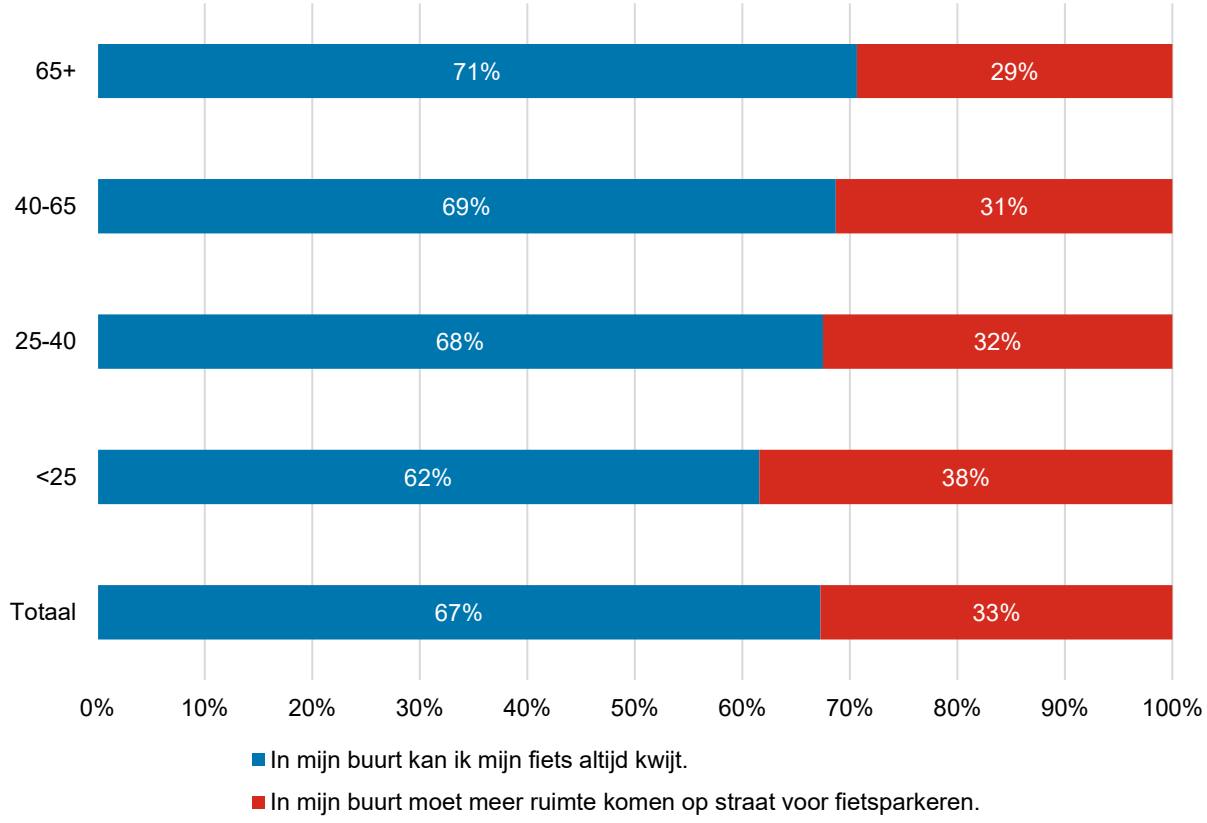
“Het is wel belangrijk om te handhaven, anders trekken automobilisten zich er niks van aan. Meer mobiele flitsers door heel Deventer!”

n = 134

Stallingsvoorzieningen bewoners

Dit dilemma gaat over de fietsstallingsvoorzieningen van bewoners. De respondenten hebben de keuze tussen '*In mijn buurt kan ik mijn fiets altijd kwijt*' of '*In mijn buurt moet meer ruimte komen op straat voor fietsparkeren*'.

Respondenten geven grotendeels aan dat ze in hun buurt hun fiets altijd kwijt kunnen (67%). Ook in alle leeftijdscategorieën wordt door het merendeel van de respondenten aangegeven dat ze hun fiets altijd kwijt kunnen in hun buurt. Jongeren onder de 25 geven het vaakste aan dat ze meer ruimte willen op straat voor fietsparkeren (38%).



n = 1457

Opmerkingen

In mijn buurt kan ik mijn fiets altijd kwijt.

1. Voldoende ruimte of fietsstallingen in de buurt (43x)

“Ruimte genoeg in directe woonomgeving.”

“Er zijn geen standaards, maar je kunt hem overal wel neerzetten.”

“Ik woon in een buitenwijk waar niet snel moeite is voor fiets parkeren. Ook in winkelcentra in mijn buurt zijn genoeg plekken.”

2. Heeft beschikking tot een privé parkeerplek (36x)

“In mijn buurt heeft bijna iedereen een eigen fietsschuur.”

“Ieder huis heeft eigen oprit of voor/achtertuin dus geen noodzaak om op de weg te parkeren.”

“Eigenlijk niet aan de orde. Fietsen staan in mijn buurt niet op straat, maar in schuur of naast het huis.”

3. Geen of te weinig fietsstallingen in de binnenstad (21x)

“Ik woon niet in de binnenstad, maar vooral daar mis ik plekken om mijn fiets te parkeren.”

“Op de Worp is het fiets parkeren geen probleem. Het probleem is groter in het centrum van de stad. Als ik met de fiets even naar het centrum moet wil ik dicht bij de winkels parkeren. Vaak ook omdat ik gericht voor 1 of 2 winkels kom. Op de Brink aan de ingang van de stad is bijna geen fiets parkeerplekken, evenals daar waar eerst de pinautomaten waren. Deze plekken zijn altijd vol.”

“In mijn buurt wel, maar in de binnenstad zeker niet. Reden om niet met de fiets te gaan!”

n = 165

In mijn buurt moet meer ruimte komen op straat voor fietsparkeren.

1. Geen of te weinig plekken om fietsen te parkeren (30x)

“In Steenbrugge zijn hier geen formele plekken voor. Wat mij betreft kan het aantal auto parkeerplaatsen minder en mag daar plek voor de fiets komen.”

“Met name in de nauwe straatjes achter mijn woning is te weinig ruimte voor fiets parkeren.”

“In mijn wijk zijn wel stoepen, maar hier kunnen geen fietsen worden geparkeerd. Veel buren beschikken wel over een eigen oprit, maar hiermee is het algemene fietsprobleem niet opgelost.”

2. Geen of te weinig fietsstallingen bij winkels (21x)

“Bij de winkels op de Flora te weinig plek om fietsen te parkeren. Vooral als ik de weekboodschappen op de fiets doe.”

“Bij de winkels zijn de fiets parkeergelegenheid vaak vol.”

3. Geen veilige fietsstallingen (19x)

“Absoluut geen plek om je fiets veilig te stallen in het Bergkwartier. (Kinder)fietsen worden continue gejat of omgegooid ‘s nachts, zeker als je in een bovenwoning woont. Nergens kun je de fiets vastzetten.”

“In mijn buurt kan ik mijn fiets altijd kwijt, maar er zijn onvoldoende punten waar je je fiets vast kunt zetten en zo veilig achter kunt laten.”

“Geen mogelijkheid om fiets veilig te stallen behalve aan een verdwaalde lantaarnpaal.”

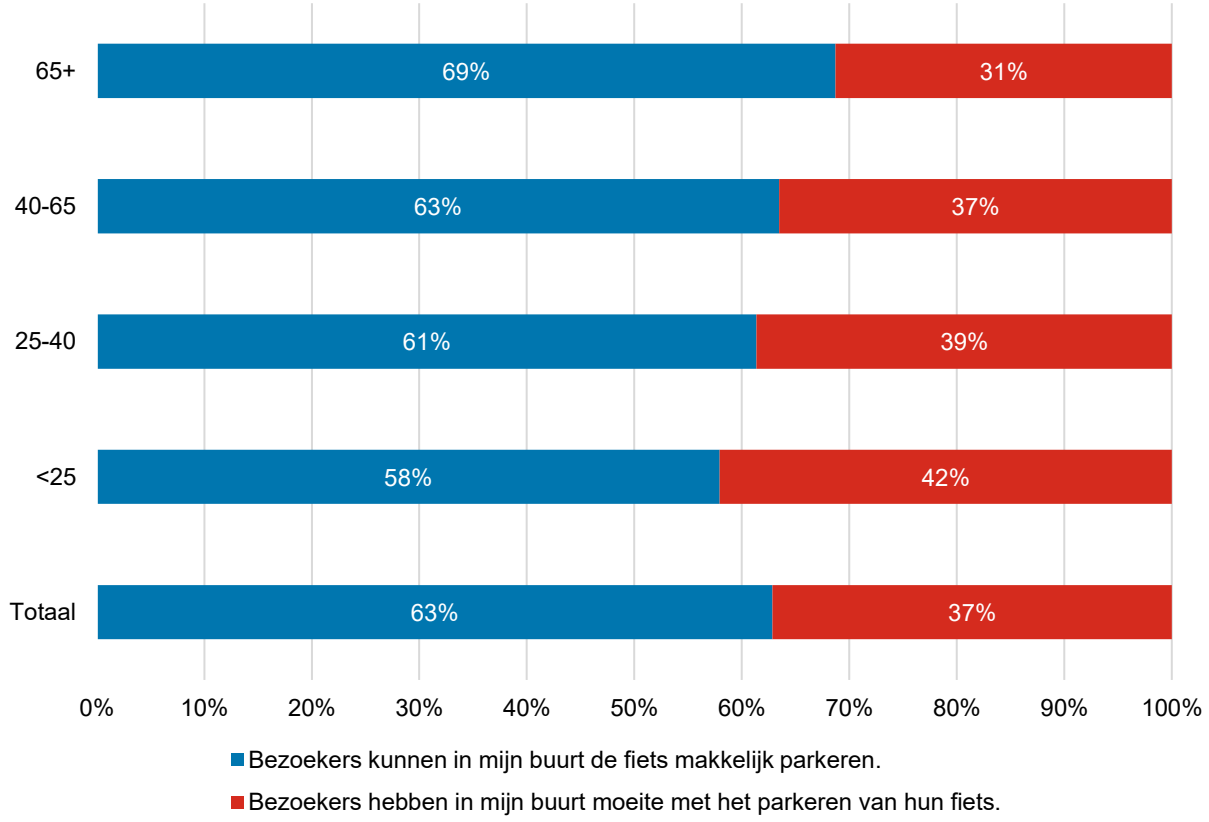
n = 128

Stallingsvoorzieningen bezoekers

Dit dilemma gaat over de fietsstallingsvoorzieningen van bezoekers in hun buurt. De respondenten hebben de keuze tussen '*Bezoekers kunnen in mijn buurt de fiets makkelijk parkeren*' of '*Bezoekers hebben in mijn buurt moeite met het parkeren van hun fiets*'.

Respondenten geven grotendeels aan dat bezoekers in hun buurt de fiets makkelijk kunnen parkeren (63%). Ook in alle leeftijdscategorieën wordt door het merendeel van de respondenten aangegeven dat bezoekers hun fiets makkelijk kunnen parkeren. Jongeren onder de 25 geven het vaakste aan bezoekers moeite hebben met het parkeren van hun fiets (42%).

Over het algemeen geven de respondenten aan dat de bezoekers meer moeite hebben met het parkeren van de fiets dan zijzelf. Bij de vorige stelling geven 33% van de bewoners aan dat zij moeite hadden met het parkeren van hun fiets, tegenover 37% die aangeeft dat bezoekers moeite hebben met het parkeren van hun fiets.



n = 1457

Opmerkingen

Bezoekers kunnen in mijn buurt de fiets makkelijk parkeren.

1. Voldoende ruimte of fietsstallingen in de buurt (34x)

“Er zijn geen speciale plekken in mijn buurt om je fiets te parkeren. Maar het kan wel op de stoep voor het huis, zonder anderen teveel te hinderen.”

“Genoeg plekken waar je de fiets vast kunt zetten aan een fietsrek.”

“Veel plek en weinig fietsen.”

2. Heeft beschikking tot een privé parkeerplek (27x)

“We hebben een eigen oprit.”

“Er is geen plek voor bezoekers, moet op eigen terrein, dat is prima.”

“Eigenlijk vooral omdat er veel huizen met opritten/grote voortuinen zijn. Niet omdat er veel fietsparkeerplaatsen zijn.”

n = 119

Bezoekers hebben in mijn buurt moeite met het parkeren van hun fiets.

1. Te weinig parkeerplekken (35x)

“De parkeerplekken zijn vaak over bezet. Dus worden de fietsen tegen de muur gezet.”

“Als er bezoekers komen dan kunnen ze hun fiets niet op de daarvoor bestemde plek voor mijn huis kwijt want die is meestal vol, ze moeten dan uitwijken naar elders in de straat.”

“In onze wijk zijn helemaal geen fietsparkeerplaatsen.”

2. Fietsen staan in de weg (22x)

“In het algemeen is er weinig ruimte op de stoep om fietsen neer te zetten zonder de stoepen volledig te barricaderen. Met kinderwagen wordt je soms naar de straat gedwongen (en met rolstoel, rollator of scootmobiel dus ook).”

“De Roggestraat staat 's avonds regelmatig vol fietsen waardoor ik de stad nauwelijks uit kom. Ook de invalidenparkeerplaats in de Golstraat wordt regelmatig voor fietsen gebruikt. Blijkbaar is er een tekort aan plekken.”

3. Te weinig ruimte op straat (19x)

“Er is structureel in elke straat te weinig ruimte om je fiets te parkeren. Dat leidt tot extreme verrommeling.”

“Alleen fietsparkeren tegen de muur van de woning is mogelijk ivm smalle straten.”

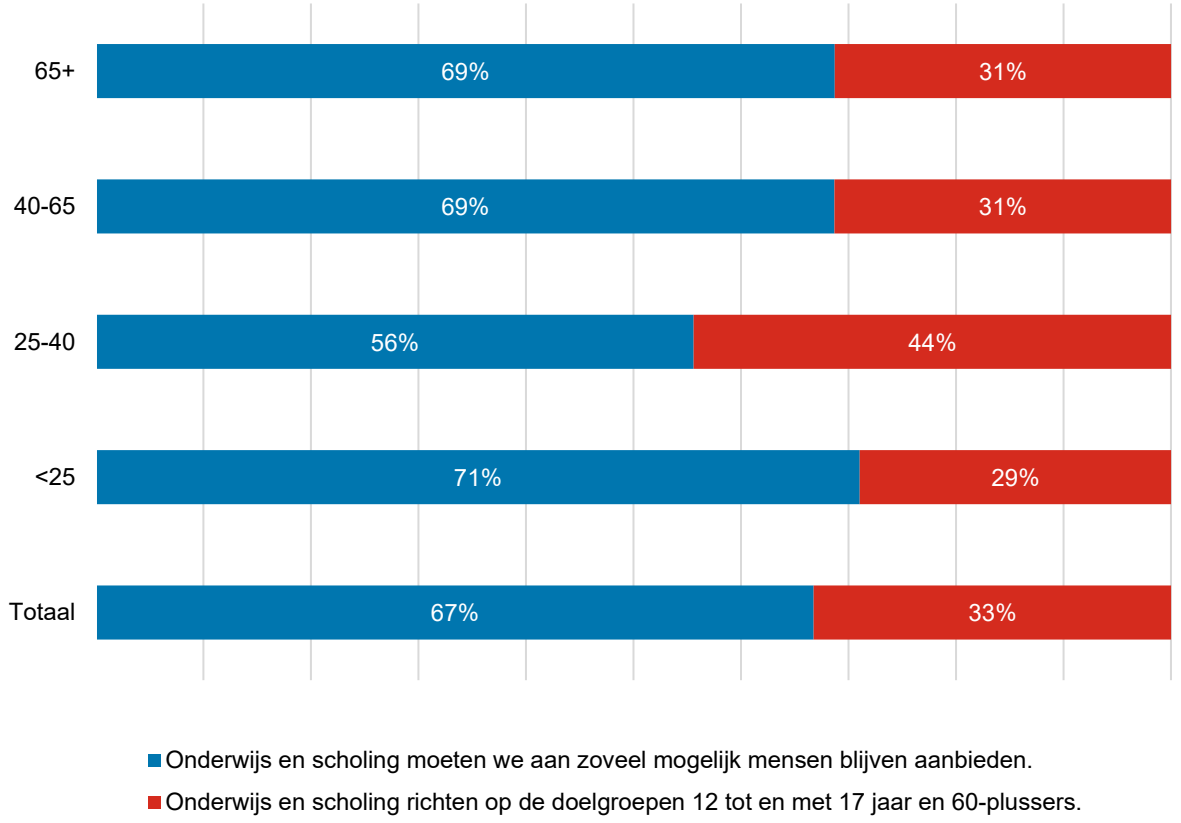
“Mijn straat staat altijd zo vol met auto’s.”

n = 105

Onderwijs en scholing

Dit dilemma gaat over fietsscholing. De respondenten hebben de keuze tussen *'Onderwijs en scholing moeten we aan zoveel mogelijk mensen blijven aanbieden'* of *'Onderwijs en scholing richten op doelgroepen 12 tot en met 17 jaar en 60-plussers'*.

De meerderheid van de respondenten geeft aan dat onderwijs en scholing aangeboden moet blijven worden aan zoveel mogelijk mensen (67%). De respondenten jonger dan 25 jaar zijn het meest eensgezind. 71% van deze groep geeft aan dat ze vinden dat scholing aan zoveel mogelijk mensen aangeboden moet blijven worden. De leeftijdsgroep 25 tot 40 jarigen behoort als enige leeftijdsgroep niet (volledig) tot de doelgroepen van 12 t/m 17 jaar en 60+. Dit zou kunnen verklaren waarom de meningen binnen deze leeftijdsgroep meer verdeeld zijn.



n = 1457

Opmerkingen

Onderwijs en scholing moeten we aan zoveel mogelijk mensen blijven aanbieden

1. Onderwijs is voor alle leeftijden (51x)
“Geen groepen uitsluiten.”
“Ik vind dat je je gedurende je hele leven moet blijven ontwikkelen.”
“Als je voorlichting over verkeer geeft moeten alle mensen worden bereikt.”

2. Alle leeftijdsgroepen hebben een gebrek aan verkeerskennis (42x)
“Fietsers houden zich in het algemeen slecht aan de verkeersregels.”
“Alle leeftijden hebben weleens een keer een opfrisser van de regels en normen en waarden nodig.”
“Ik zie veel fietsers onveilige dingen doen, ongeacht hun leeftijd. Geen licht, inhalen zonder het kenbaar te maken, geen richting aangeven en fietsen op plekken waar dat niet mag of kan.”

3 . Verkeerseducatie voor basisscholieren (15x)
“Juist kinderen in de basisschoolleeftijd hebben baat bij verkeersveiligheid voorlichting.”
“Juist ook aan lagere schoolkinderen en hun bakfietsouders.”
“Begin op de basisschool met verkeerslessen. Verkeersregels leren, verkeersborden leren lezen, voorrangsregels kennen.”

n = 196

Onderwijs en scholing richten op de doelgroepen 12 tot en met 17 jaar en 60-plussers

1. Vooral jongeren hebben extra scholing nodig (27x)
“Met name jeugd. Dus liever van 6 tot18-jarigen.”
“Met name de jongeren zijn zich niet bewust van het gevaar wat snelheid met een fatbike oplevert in het verkeer.”
“Ik merk dat jongeren vaak de verkeersregels niet kennen en/of niet toepassen.”

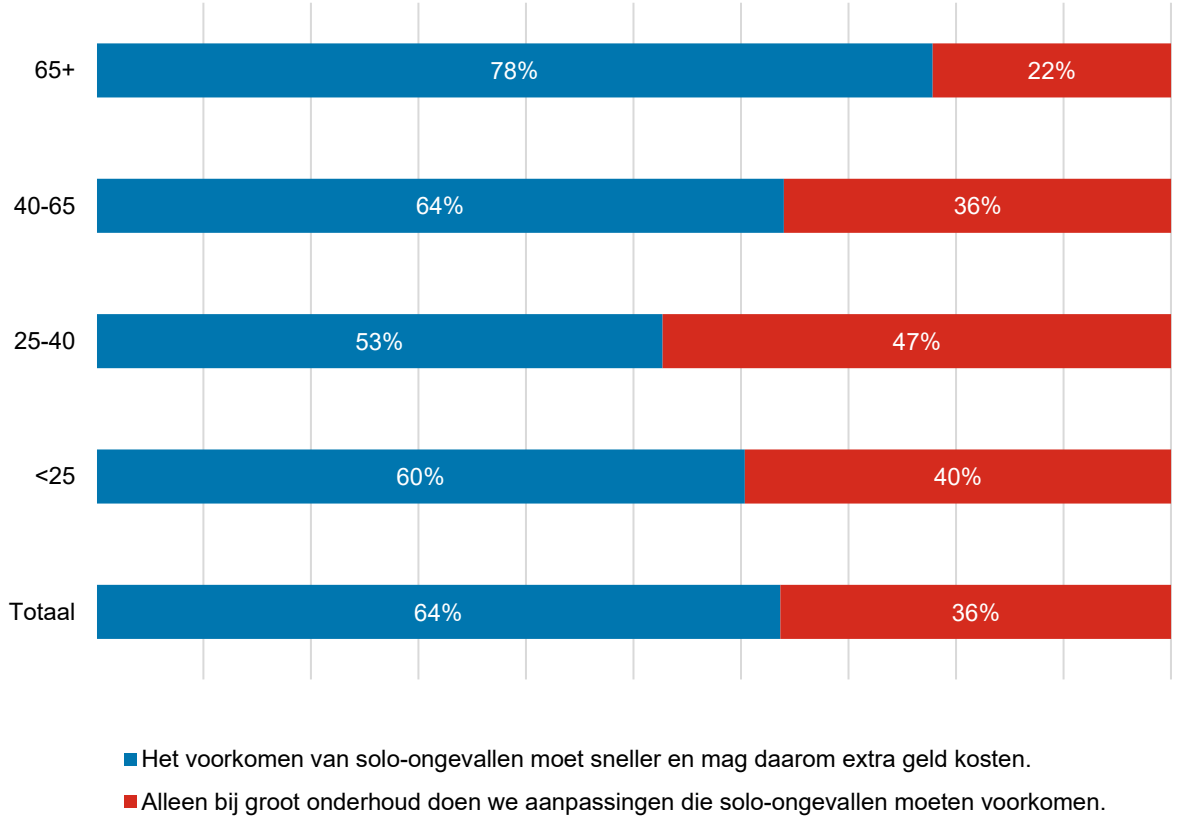
2. Een gerichte doelgroep is effectiever (24x)
“Beter gericht aanbieden met hogere impact.”
“Dit zijn de groepen met de meeste ongelukken en die de gevaarlijkste situaties veroorzaken.”
“Jongeren willen snel, hard en hebben vaak geen idee hoe anderen het verkeer ervaren. Ouderen hebben steeds vaker e bike wat niet voor iedereen ook veilig is.”

n = 96

Voorkomen solo-ongevallen

Dit dilemma gaat over het voorkomen van solo-ongevallen met de fiets. De respondenten hebben de keuze tussen '*Het voorkomen van solo-ongevallen moet sneller en mag daarom extra geld kosten*' of '*Alleen bij groot onderhoud doen we aanpassingen die solo-ongevallen moeten voorkomen*'.

De meerderheid van de respondenten geeft aan dat het voorkomen van solo-ongevallen (eenzijdige ongelukken) sneller moet en daardoor extra mag kosten (64%). Met name de respondenten ouder dan 65 jaar zijn hier een voorstander. 78% van deze groep geeft de voorkeur aan het sneller voorkomen van solo-ongevallen. De meningen van de respondenten tussen de 25 en 40 jaar zijn meer verdeeld. Hier is slecht 53% voorstander van het meer investeren in het voorkomen van solo-ongevallen.



n = 1457

Opmerkingen

Het voorkomen van solo-ongevallen moet sneller en mag daarom extra geld kosten

1. Sneller onderhoud is gewenst (43x)

“Groot onderhoud is leuk, maar dan wacht men te lang met gevaarlijke situaties.”

“Als er iets kapot is waardoor er ongelukken gebeuren moet je die direct oplossen.”

“Op plekken waar vaker ongelukken voorkomen mogen er eerder maatregelen genomen worden.”

2. Plekken met slechte fietsinfrastructuur (31x)

“Er zijn nu te veel stukken fietspad slecht ingericht en gevaarlijk. Bijvoorbeeld de bocht Schurenstraat naar Boxbergerweg. Daar zou per direct iets aan gedaan moeten worden om valrisico’s te beperken.”

“Ben zo vaak gevallen omdat een fietspad heel scheef het gras in ging.”

“Ik kom zelden op de fietsroutes. Er moet m'n gekeken worden naar veiligheid. Niet alleen gaten, losliggende stenen, maar zeker ook verlichting! Zeker in buitengebied waar ook witte strepen missen op belangrijke verbindingswegen.”

3 . Veiligheid boven alles (30x)

“Ik vind veiligheid op de weg belangrijk.”

“Veiligheid staat vóór alles. Dat mag geld kosten en levert uiteindelijk meer voordelen op.”

“Ik zou prima meer betalen voor nette onderhouden wegen. Veiligheid voor.”

n = 173

Alleen bij groot onderhoud doen we aanpassingen die solo-ongevallen moeten voorkomen

1. Gedrag en eigen verantwoordelijkheid fietser (19x)

“Geld is schaars, bij solo-ongevallen heeft de fietser een eigen verantwoordelijkheid.”

“Door scholing te geven aan alle doelgroepen en strenger te handhaven op mobiel gebruik tijdens het fietsen worden veel solo ongevallen voorkomen. Ik ervaar de fietspaden in Deventer niet als onveilig afgezien van enkele plaatsen met auto's.”

“Solo-ongelukken worden 9 van de 10 keer veroorzaakt door de fietser zelf. Niet opletten, op de telefoon, koptelefoons op, zonder licht fietsen. Alles lijkt maar te mogen.”

2. Kosteneffectiviteit (16x)

“Uiteraard combineren, efficiënter en goedkoper.”

“Er is geen onbeperkt budget en dus keuzes maken. Solo-ongevallen tellen voor mij niet zwaar om te voorkomen.”

“Wees zuinig met je geld en besteedt het liever een keer goed dan vele keren half werk te leveren. Dat blijft dan lapwerk.”

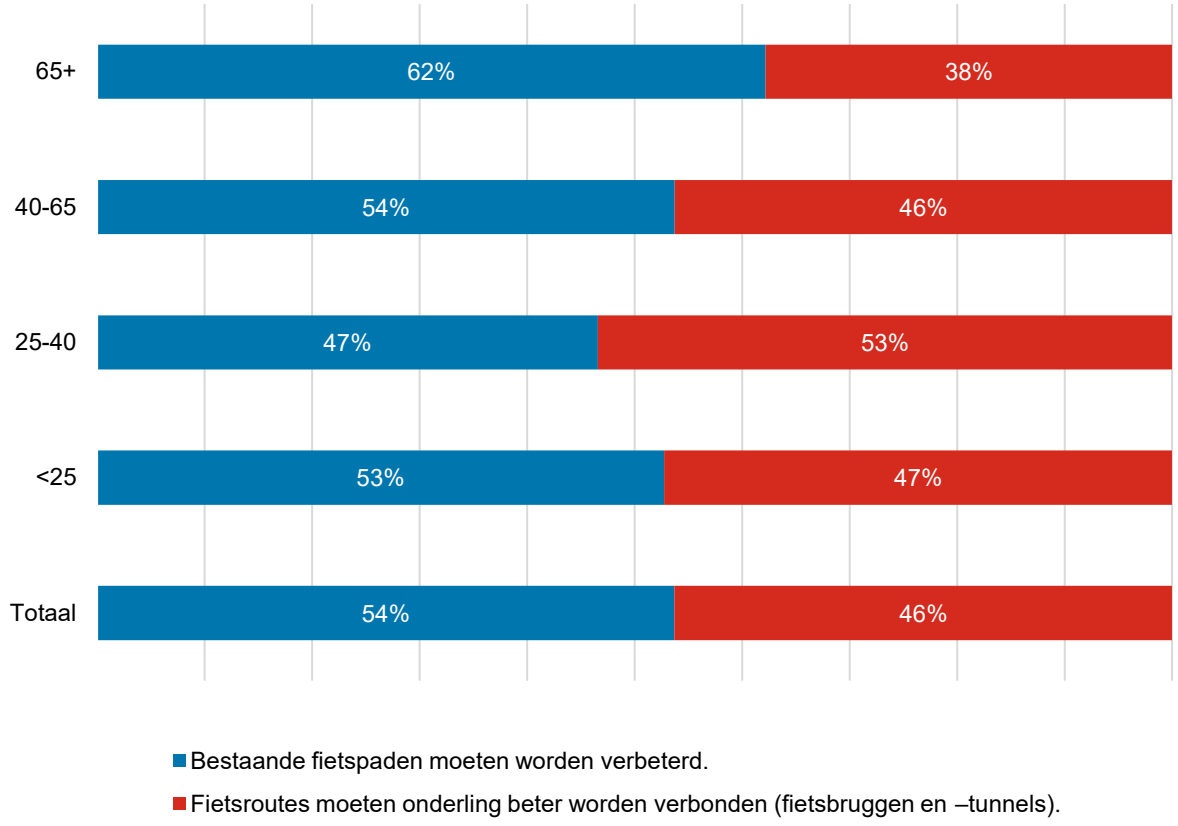
n = 80

Verbeteren of uitbreiden van fietsennetwerk

Dit dilemma gaat over het verbeteren of uitbreiden van de fietsnetwerken in gemeente Deventer. De respondenten hebben de keuze tussen '*Bestaande fietspaden moeten worden verbeterd*' of '*Fietsroutes moeten onderling beter worden verbonden*'.

Een kleine meerderheid van de respondenten geeft aan de voorkeur te hebben dat bestaande fietspaden worden verbeterd (54%). De groep van 65 jaar en ouder heeft van alle leeftijdsgroepen de grootste voorkeur hiervoor. Desalniettemin heeft ook in deze groep slechts een kleine meerderheid de voorkeur voor het verbeteren van fietspaden (62%). Alleen voor de respondenten van 25 tot 40 jaar oud geldt dat er hier een kleine meerderheid voor het beter onderling verbinden van fietsroutes is (53%).

In de open antwoorden (volgende pagina) hebben veel respondenten aangegeven eigenlijk het liefst voor beide opties te kiezen.



n = 1457

Opmerkingen

Bestaande fietspaden moeten worden verbeterd

1. Onderhoud aan fietspaden is nodig (55x)

“In mijn straat fietsen velen op de stoep omdat de kinderkopjes van de straat hinder geven.”

“Er zijn veel slecht onderhouden fietspaden. Veel losliggende- en ongelijke klinker-fietspaden.”

“De bestaande fietspaden hebben nogal eens forse gebreken. Dat levert echt onveiligheid op. Fietsroutes zijn ook gewoon wel te vinden/ maken. Mensen zijn echt wel inventief.”

2. Specifieke plekken die aandacht verdienen (34x)

“De bestaande fietspaden zijn op sommige plekken erg gevaarlijk (bijvoorbeeld Zwolse weg), dat moet eerst opgelost.”

“Er zijn veel plekken met slechte fietspaden. Neem bijvoorbeeld de Wilhelminabrug je rijdt van het ene gat in het andere.”

“De Hagenvoorderdijk (tussen Steenbrugge en Schalkhaar) is slecht begaanbaar is met de fiets. Het liefst ontwijk ik die weg en fiets ik om.”

3 . Beide opties zijn belangrijk (22x)

“Hier had ik graag beide opties aangevinkt.”

“Bij deze vraag zou ik beide antwoorden willen kiezen. Waarbij de punten waar de meeste ongelukken gebeuren prioriteit hebben.”

“Eigenlijk allebei wel belangrijk, kan dat niet tegelijk?”

n = 181

Fietsroutes moeten onderling beter worden verbonden (fietsbruggen en –tunnels)

1. Meer verbindingen nodig in fietsnetwerk (34x)

“Over het algemeen zijn de fietspaden ok. Het ontbreekt vaak aan de verbinding. Helemaal met voetpaden loop maar eens vanaf de tunnel Rielerweg naar het ziekenhuis.”

“Als voorbeeld de nieuwe fietspaden langs de Schipbeek. Deze zijn bijna niet te vinden/bereiken.”

“Ik rij fiets op kloosterlanden. Daar zijn de fietsverbindingen slecht. De verkeerslichten van en naar het industrieterrein zijn vaak lang wachten voor fietsers.”

2. Stimuleert fietsgebruik (28x)

“Ik stel me voor dat goede fietsroutes een echte stimulans vormen voor het fietsverkeer in Deventer.”

“Dit maakt fietsen aantrekkelijker.”

“Door fietspaden beter te laten aansluiten pak je sneller de fiets omdat dit vaak sneller is in de buurt.”

3. Beide opties belangrijk (20x)

“Beide eigenlijk; er zijn ook best veel bestaande paden die niet comfortabel zijn, maar de missing links zijn ergerlijk.”

“Onmogelijke keus. Een kan niet zonder ander.”

“Eigenlijk zou het ene niet koste van het andere moeten gaan.”

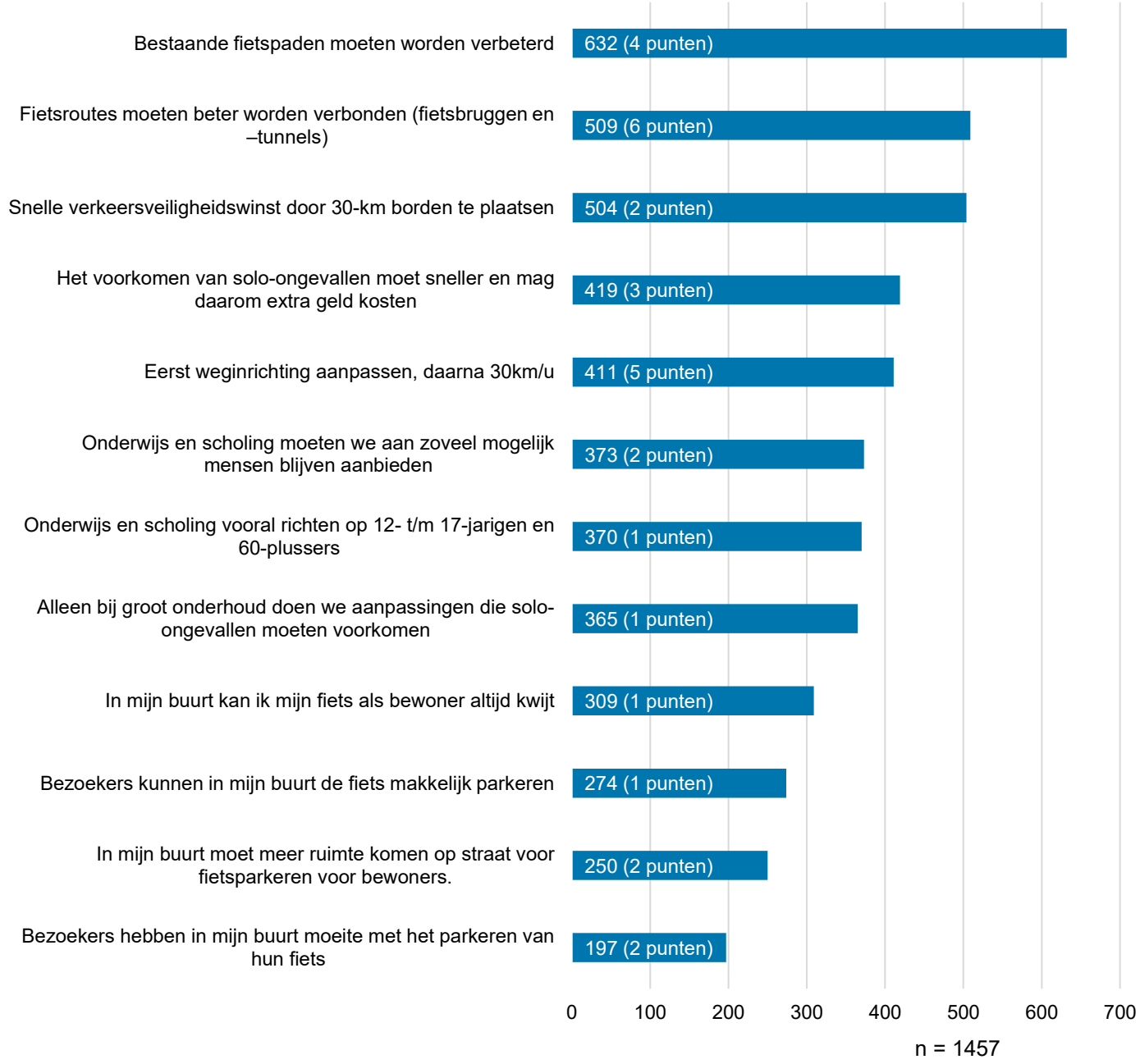
n = 170

Budgetverdeling

Respondenten hebben in dit onderdeel 12 punten die zij kunnen verdelen over verschillende maatregelen. Iedere maatregel heeft een puntprijs (tussen de 1 en 6 punten), waardoor respondenten moeten afwegen welke maatregelen zij het belangrijkst vinden.

Uit de resultaten blijkt dat respondenten de meeste prioriteit geven aan het verbeteren van bestaande fietsroutes (632 keer gekozen, kost 4 punten). Verder kiezen veel respondenten voor het verbinden van fietsroutes (509 keer gekozen, 6 punten) en snelle verkeersveiligheidswinst door 30-km borden te plaatsen (504 keer gekozen, 2 punten).

Maatregelen die betrekking hebben op het verruimen van de parkeermogelijkheden van fietsen zijn relatief weinig gekozen.



Wil je ons nog iets laten weten?

1. Verkeerslichten moeten beter worden afgesteld (68x)

“Aanpassen van stoplichten in voordeel van fietsers. Je staat nu als fietser altijd en erg vaak te wachten. Terwijl met slimme transities de fietser makkelijk tussen door kan.”

“Voor fietsers geldt ook een beter verkeersregulatiesysteem. In mijn vorige woonplaats gingen fietsers bij stoplichten altijd voor. Zodra er een auto stoplicht op rood gaat, dan gaat er altijd een fietslicht op groen als er iemand staat. Goede detectie in de weg is belangrijk. Nu sta je te vaak te kijken bij een rood stoplicht met de gedachte voor wie sta ik hier eigenlijk te wachten. Is niet heel veilig en stimuleert het door rood rijden.”

2. Behoefte een betere en veilige fietsenstallingen (65x)

“Graag meer of überhaupt beveiligde overdekte fietsenstallingen bij het centrum.”

“In Apeldoorn zijn er overdekte fietsenstallingen. Zijn er geen gebouwen geschikt in Deventer in het centrum om zoiets te realiseren?”

“Ik hoor van steeds meer mensen dat er fietsen /accu’s gestolen worden in de fietsgarage bij het station. Is het niet mogelijk om net als in Apeldoorn met gratis bewaakte stallingen te werken? Ik ken mensen die nu niet meer met de fiets naar de stad durven.”

3. Handhaving van fatbikes of ebikes (52x)

“Doe iets aan de agressieve rijstijl van fat bikes. Bijvoorbeeld meer snelheidscontroles, inbeslagname bij gevaarlijk rijgedrag.”

“Denk dat er goed gekeken moet worden naar ebikes en fatbikes, enzovoorts. Als ‘normale’ fietser heb ik hier ook last van, omdat ik niet altijd verwacht hoe snel ze gaan en dat voelt gevaarlijk.”

4. Autoverkeersdominantie (52x)

“Aandacht voor veiligheid op de weg voor fietsers! Auto's nemen soms te veel risico. Bijvoorbeeld snel rijden, geen ruimte geven aan fietsers en verlichting. Bij 30km p/u lijkt het me rustiger worden op de weg, en misschien daardoor veiliger.”

“Ik blijf de fietsvriendelijke straten gevaarlijk vinden: zoals Karel de Grotelaan en Rielerweg. De auto's drukken de fietsers vaak op het slechtere deel aan de kant van de weg. Ze halen krap in, zodat je toch maar op het hobbelende deel gaat fietsen.”

“Deventer is ingericht om de automobilist te accommoderen. Fietsers moeten vaak voorrang geven, waardoor automobilisten ook niet hoeven te remmen. Daarnaast merk ik dat automobilisten graag de rijbaan als racebaan gebruiken en geen oog hebben voor fietsers. Dit is echt heel anders dan waar ik vandaan kom. Ik denk dat er veel in fietscomfort te winnen is in Deventer door dit soort gedrag de kop in te drukken.”

5. Onveilige kruispunten (43x)

“Het kruispunt tegenover het station is een zeer onoverzichtelijk kruispunt voor wandelaars en fietsers. Je moet wel 6 tot 8 links, rechts, recht vooruit kijken waar het verkeer vandaan komt. Met name fietsers komen van alle richtingen waar je ook lopend over mag steken. Ik vermijd dit punt tegenwoordig.”

“Ik vind de kruising Brinkgreverweg bij station voor fietsers onoverzichtelijk en fietsers rijden daardoor op Brinkgreverweg tegen de stroom in. Waarom niet op 4 punten oversteken?”

n = 458

Overige constateringen en overwegingen

- Veel respondenten hebben via de open antwoorden aangegeven dat ze bepaalde vragen niet begrepen of dat ze eigenlijk geen keuze willen maken. In totaal zijn hier 68 opmerkingen over gemaakt, verdeeld over de 7 open antwoordvelden. Met name bij de vraag over scholing worden deze opmerkingen geplaatst.
- Bij de dilemmavragen bevat iedere optie een foto. Deze foto's kunnen de keuzes van de respondenten beïnvloeden.
- Bij de budgetverdeling zijn er keuzes opgenomen waar weinig onderling verschil tussen zit of niet duidelijk zijn geformuleerd als een plan. Dit zijn de plannen over fietsparkeren. Bijvoorbeeld het plan: "In mijn buurt kan ik mijn fiets altijd kwijt". Deze vier plannen over fietsparkeren zijn het minst gekozen en de formulering kan daar invloed op hebben.
- De laatste open vraag "Wil je ons nog iets laten weten?" is gesteld voorafgaand aan de budgetverdelingsvraag. Hierdoor kunnen respondenten geen opmerkingen achter laten over deze vraag. Daarom hebben we geen inzicht in hoeveel mensen de vraag begrepen.
- De export van de budgetverdelingsvraag biedt geen mogelijkheid om de antwoorden per individu te zien. Hierdoor kan er geen uitsplitsing per leeftijdscategorie worden gemaakt. Ook kan hierdoor niet worden achterhaald welke combinaties veel gekozen zijn. Daarnaast is het niet mogelijk te achterhalen hoeveel mensen de vraag hebben ingevuld of hun budget helemaal hebben opgemaakt.
- Er is een succesvolle wervingsstrategie toegepast om met name jongeren de vragenlijst te laten invullen. Dit is gedaan door het aanbieden van gratis poffertjes. Deze beloning kan ervoor zorgen dat respondenten de vragenlijst niet serieus invullen, maar meer interesse hebben in de beloning. Slechts 3% van de respondenten kiest altijd de linker of rechter opties in de dilemma's. En 53% heeft minimaal eenmaal een open antwoord gegeven. Onder jongeren is dit percentage ongeveer 40%. Dit duidt erop dat de respondenten de vragenlijst serieus hebben ingevuld.

Wat heeft het onderzoek opgeleverd?

Deventer denkt massaal mee!

Tussen 16 februari en 1 maart konden Deventenaren online een vragenlijst invullen en laten weten hoe zij met de dilemma's rondom fietsen om zouden gaan en welke maatregelen zij het belangrijkst vinden. In die periode stonden we ook 5 maal op verschillende plekken in de gemeente om vragen te beantwoorden en te helpen bij het invullen van de vragenlijst. Dat deden we van 13.00 tot 16.00 uur op 16 februari (Stationsplein), 17 februari (Winkelcentrum Flora), 18 februari (Het Vlier), 23 februari (Karel de Groteplein/Winkelcentrum Keizerslanden) en 24 februari (Op de Keizer/achter de Hema).

Succes

Deventenaren - jong en oud - hebben massaal meegedacht. De vragenlijst is in totaal 1457 keer ingevuld. Respondenten is ook gevraagd of zij wilden deelnemen aan het platform fiets, om hen ook in de toekomst te kunnen benaderen voor vraagstukken over (de uitvoering van) het omgevingsprogramma fiets. Ook hier is massaal op gereageerd. In totaal hebben 524 mensen zich aangemeld voor het fietsplatform.

Resultaat

Het resultaat van de vragenlijst helpt ons om het fietsbeleid beter te maken. Hiermee wordt duidelijk op welke onderwerpen we ons de komende jaren zouden moeten focussen volgens een grote groep Deventenaren. Deze uitkomsten zijn verwerkt in het ontwerp-Omgevingsprogramma Fiets, welke in april 2026 door het college wordt vrijgegeven voor zienswijzen. Iedereen die dat wil, kan dan nog zijn mening geven over de plannen.



Colofon

Gemeente Deventer

Vakgroep Kennis en Verkenning

Team Digitalisering en Data

Maart 2026

Max Slutter (mw.slutter@deventer.nl)

Hélène Jeurgens (hcm.jeurgens@deventer.nl)

Fietsnetwerk Deventer 2026-2030

Legenda

- Bebouwde kom
- Toekomstige ongelijkvloerse kruisingen

Doorfietsroute
- Bestaand
- Wens/verkenning

(Regionale) Hoofdfietsroute
- Bestaand
- Wens/verkenning

Basisfietsroute
- Bestaand
- Wens/verkenning

Folder: V:\RoPlan\Arcgis\Projecten\Team IBL\Fietsnetwerk\Fietsnetwerk 2026 -2030\

Inrichtingseisen fietsnetwerk

Kenmerk	(Regionale) Doorfietsroute	(Regionale) Hoofdfietsroute	Basisfietsroute
Breedte	**Breedtelabel A - Ambitie (maatwerk minimaal label B)** Vrijliggend fietspad 1-richting ≥ 3,00m Vrijliggend fietspad 2-richtingen ≥ 4,00m Fietsstroken ≥ 2,00m (bij voorkeur niet toepassen) Fietsstraat ≥ 4,50m	**Breedtelabel B - Ambitie (maatwerk minimaal label C)** Vrijliggend fietspad 1-richting ≥ 2,70m Vrijliggend fietspad 2-richtingen ≥ 3,60m Fietsstroken ≥ 2,00m Fietsstraat ≥ 4,00m	Vrijliggend fietspad 1-richting ≥ 2,30m Vrijliggend fietspad 2-richtingen ≥ 2,70m Fietsstroken ≥ 1,70m Fietsstraat ≥ 4,00m
Omrijdfactor (t.o.v. auto)	1,2 (in tijd en/of afstand)	1,3 (in tijd en/of afstand)	n.v.t.
Verharding	Asfalt of beton (bubeko altijd beton)	Asfalt of beton (tenzij nutstracé)	Asfalt of beton (open verharding mits passend bij omgeving)
Verharding berm (bubeko)	Gladgetrokken berm op zelfde hoogte als rijbaan	Gladgetrokken berm op zelfde hoogte als rijbaan	Gladgetrokken berm op zelfde hoogte als rijbaan
Voorrang fietsroute	In de voorrang of ongelijkvloers	In de voorrang waar veilig mogelijk	Maatwerk, afhankelijk van lokale situatie
Kruispunten	Ongelijkvloers bij SW/GOW 70-80-100 Ongelijkvloers of in de voorrang (rotonde) bij GOW50, indien niet mogelijk maatregelen in VRI In de voorrang bij GOW/ETW60 In de voorrang bij GOW/ETW30	Ongelijkvloers of in etappes bij SW/GOW 70-80-100, indien niet mogelijk maatregelen in VRI In de voorrang (rotonde) bij GOW50, indien niet mogelijk maatregelen in VRI of in etappes Gelijkwaardig of in de voorrang bij ETW60 (bij GOW60 fietsroute uit de voorrang) In de voorrang bij ETW30 (bij GOW30 fietsroute uit de voorrang)	In etappes bij SW/GOW 70-80-100, indien niet mogelijk maatregelen in VRI In de voorrang (rotonde) bij GOW50, indien niet mogelijk maatregelen in VRI of in etappes Gelijkwaardig/uit de voorrang bij ETW60, (bij GOW60 fietsroute uit de voorrang) In de voorrang waar mogelijk bij ETW30, (bij GOW30 fietsroute uit de voorrang)
Ontwerpsnelheid	30 km/u	30 km/u	25 km/u
Ontwerpjaar	Huidig jaartal + 15 jaar	Huidig jaartal + 15 jaar	Huidig jaartal + 15 jaar
Speed Pedelec	Binnen bebouwde kom: Maatwerk mogelijk Buiten bebouwde kom: Op fietsroute	Binnen bebouwde kom: Op rijbaan Buiten bebouwde kom: Op fietsroute	Binnen bebouwde kom: Op rijbaan Buiten bebouwde kom: Op fietsroute
Bromfiets	Binnen bebouwde kom: Op hoofdrijbaan of fietsstraat Buiten bebouwde kom: Op fietsroute	Binnen bebouwde kom: Op hoofdrijbaan of fietsstraat Buiten bebouwde kom: Op fietsroute	Binnen bebouwde kom: Op hoofdrijbaan of fietsstraat Buiten bebouwde kom: Op fietsroute
Voetgangers	Niet op fietspad/rijbaan toestaan. Indien onvermijdelijk, breedtetoeslag toepassen (conform CROW-fietsberaad, 2022a)	Medegebruik kan incidenteel worden toegestaan, maar bij voorkeur niet	Medegebruik kan worden toegestaan
Verlichting	Binnen bebouwde kom: gehele route verlicht Buiten bebouwde kom: in principe verlicht	Binnen bebouwde kom: gehele route verlicht Buiten bebouwde kom: min. kruispunten verlichten	Binnen bebouwde kom: in principe verlicht Buiten bebouwde kom: min. kruispunten verlichten
Beheerniveau	B	Gesloten verharding B, Elementenverharding C	Gesloten verharding B, Elementenverharding C
Omrijdfactor bij afsluiting	1,1 (desnoods ten koste van gemotoriseerd verkeer)	1,2 (via een veilig comfortabel alternatief)	Via een veilig en comfortabel alternatief
Herstel niet-regulier onderhoud	Altijd terugbrengen in dezelfde staat of beter	Vlak, zonder hoogteverschil met aanliggende verharding en zonder spoorvorming, scheurvorming of rafeling	Vlak, zonder hoogteverschil met aanliggende verharding en zonder spoorvorming, scheurvorming of rafeling
Bewegwijzering	Landelijke bewegwijzering doorfietsroutes waar toepasbaar	Standaard ANWB-bebording	Standaard ANWB-bebording
Herkenbaarheid & beleving	Herkenbaar als doorfietsroute, rode loper, voorzien van beeldmerk (F-nummer, logo, bebording), asmarkering bij solitair of vrijliggend fietspad in tweerichtingen	Herkenbaar als fietsroute, conflictpunten in rode kleur. Asmarkering bij solitair of vrijliggend fietspad in tweerichtingen	Asmarkering bij solitair of vrijliggend fietspad in tweerichtingen
Toegankelijkheid	Geen hinderlijke obstakels (hekken, steile hellingen, onnodige en onzichtbare paaltjes, versmallingen).	Zo min mogelijk obstakels	Zo min mogelijk obstakels
Bron inrichtingseisen	Door met Doorfietsroutes CROW (2025), Ontwerpwijzer fietsverkeer CROW	Ontwerpwijzer fietsverkeer CROW, Geactualiseerde aanbevelingen voor de breedte van fietspaden CROW	Ontwerpwijzer fietsverkeer CROW, Geactualiseerde aanbevelingen voor de breedte van fietspaden CROW

MAATREGELENLIJST | OMGEVINGSPROGRAMMA FIETS 2026-2030

Locatie	Doorfietsroute	Hoofdfietsroute	Basisfietsroute	Omschrijving Maatregel	Programmering (indicatief)	Doelstelling 1	2	3	4	5	6	7	8
Stadsentree				Inpassing doorfietsroute Deventer - Zutphen tussen Schipbeek en Teugseweg	MJOP-MIND 26	X	X		X			X	
Fietspad Schipbeek				Verbreden naar gewenste breedte en omvormen naar beton tussen Bathmen en Oxersteeg	Geen	X	X		X			X	
Fietspad Schipbeek				Aanleg fietspad in beton op schouwpad tussen Gorsselseweg en Schipbeeksweg	Geen	X	X		X			X	
Fietspad Schipbeek	+			Realiseren ongelijkvloerse oversteek Siemelinksweg	Onderzoeksfase	X	X		X		X	X	
Fietspad Schipbeek	+			Realiseren ongelijkvloerse oversteek Zutphenseweg	Onderzoeksfase	X	X		X		X	X	
Kanaaldijk-Oost				Verbreden, gedeeltelijk strekken en omvormen naar beton, buiten bebouwde kom tot viaduct N348	MJOP-MIND 27-28	X	X		X			X	
Zwolseweg - Zuid				Inrichten als fietsstraat, tussen Noorderplein en Zamenhofplein	MJOP-MIND 27-28	X	X		X			X	
Zwolseweg - Midden				Parallelwegen omvormen tot fietsstraat tussen Zamenhofplein en Overstichtlaan	MJOP-MIND 27-28	X	X		X			X	
Zwolseweg - Noord				Parallelweg en fietspad omvormen naar asfalt/beton en verbreden, tussen Overstichtlaan en komgrens	MJOP-MIND 27-28	X	X		X			X	
Raalterweg				Aanleg tweerichtingen fietspad oostzijde tussen Henri Dunantlaan en 2e ontsluiting Steenbrugge	MJOP-MIND 27-28	X	X		X	X	X	X	
Fietspad op spoorbrug IJssel				Verbreden en verbeteren verharding	Geen	X	X		X			X	
Fietsbrug "F1"	+			Nieuwe brug aan/naast A1-brug over de IJssel	Lobbyfase	X	X		X			X	
Laan van Borgele				Vrijliggende fietsinfrastructuur verbeteren	Geen	X	X		X		X	X	
Rielerweg				Omvormen naar fietsstraat tussen Ramelestraat en Vriezenbeltstraat	Geen	X	X		X				
Koningin Julianaweg				Omvormen tot fietsstraat	Geen	X	X		X				
Mensinksdijkje				Omvormen tot fietsstraat	Geen	X	X		X				
Karel de Grotelaan (Margijnenenk)	+			Realiseren ongelijkvloerse oversteek Margijnenenk (Stadslint)	Voorbereiding	X	X		X			X	
Diepenveenseweg-van Lithstraat				Omvormen tot fietsstraat	MJOP-MIND 26	X	X		X	X	X		
Diepenveenseweg-Goldenbeltstraatje				Versterken doorfietsroute tussen station en rielerweg over beestenmarkt, fietsstraatinrichting	Geen	X	X		X			X	
Singel				Omvormen naar fietsstraat tussen rotonde Noorderplein en Stationsstraat	Geen	X	X		X		X	X	
Handelskade				Reconstructie wegvak inclusief fietspaden incl. opstelruimte fietsers en detectie vergroten	Na Kop Handelskade	X	X		X			X	X
Interwijktunnel stationsomgeving	+			Aanleggen interwijktunnel onder spoor tussen Diepenveenseweg en Stationsstraat	Onderzoeksfase	X	X		X		X	X	
Stationsomgeving (Fietsenstallingen)				Uitbreiden (veilige) fietsenstalling noordzijde als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen	Onderzoeksfase	X	X	X					
Kruispunt Brinkgreverweg - Henri Dunantlaan	+	+		Ongelijkvloerse kruising Hanzetracé	Onderzoeksfase	X	X		X	X	X	X	
Hanzetracé, N344 en poort van Deventer				Verkeersmaatregelen voor een veilige inpassing van de speed-pedelec binnen de bebouwde kom	Geen	X	X		X		X	X	
Johan Roebersstraat - Raalterweg				Verleggen fietsstructuur en aanleggen nieuwe fietsverbinding naar Raalterweg	Geen	X	X		X			X	
IJsselfront - Zuid				Reconstructie fietspadenstructuur langs Zutphenseweg	Geen	X	X		X		X		
IJsselfront - Midden				Reconstructie fietspaden tussen Ossenweerdstraat en Zandpoort	Geen	X	X		X		X		
IJsselfront - Noord				Reconstructie fietspaden IJsselkade en onderzoek aanpassing Rembrandtkade	MJOP-MIND 27-28	X	X		X		X		
Pothoofd				Aanleggen vrijliggend fietspad over dijk (mogelijk i.c.m. maatregelen IJsselfront Zuid)	Geen	X	X		X		X	X	
Welle				Verbeteren van de opstelruimte voor fietsers bij de VRI Welle - Pothoofd – Bokkingshang	Geen	X	X		X		X		X
Oerdijk				Inrichten als fietsstraat, tussen Koningin Wilhelminalaan en Timmermansweg	MJOP-MIND 26	X	X		X				
Oerdijk				Inrichten als fietsstraat, tussen Timmermansweg en komgrens	Geen	X	X		X				
Oerdijk				Verbreden naar gewenste breedte en omvormen naar beton tussen Lettele en Okkenbroek	Geen	X	X		X			X	
Kolkmansweg				Reconstructie tussen Kraaikenpad en Koningin Wilhelminalaan Schalkhaar	MJOP-MIND 26	X	X		X			X	
(Fietspaden) Henri Dunantlaan				Reconstructie inclusief fietspaden tussen Nico Bolkesteinlaan en Raalterweg	MJOP-MIND 26	X	X		X	X	X	X	
Brinkgreverweg				Verbreden fietsstroken tussen Veenweg en Rielerweg	Combi onderhoud > 2030	X	X		X				
Zweedsestraat				Verplaatsen fietspad naar zuidzijde en opwaarderen naar tweerichtingen	MJOP-MIND 27-28	X	X		X	X	X	X	
Lübeckstraat				Aanleg fietsvoorzieningen	MJOP-MIND 27-28	X	X		X		X	X	
Londenstraat				Aanleggen tweerichtingen fietspad aan buitenzijde	MJOP-MIND 27-28	X	X		X		X	X	
Duurstedeweg				Aanleg fietsstroken in GOW30 profiel	MJOP-MIND 29-30 (zacht)	X	X		X				
Hunneperkade Overijsselskanaal		+		Aanleg fietsbrug tussen Snipperlingsdijk en Duurstedeweg	Geen	X	X		X			X	
Smokkelpad-Lookersdijk				Verbeteren herkenbaarheid fietsstructuur	MJOP-MIND 29-30 (zacht)	X	X		X				
Nieuwedijk		+		Realiseren fietstunnel onder spoor	Geen	X	X		X		X	X	
Het Laar-Groenewold-Arkelstein				Verbeteren herkenbaarheid en kwaliteit fietsstructuur	Geen	X	X		X				
Brabandsweg				Omvormen naar fietsstraat en koppelen met Brinkgreverweg	Geen	X	X		X			X	
Maatmansweg				Verbeteren comfort en doorstroming fietsoversteek Leonard Springerlaan	Geen	X	X		X			X	X
Lage Weteringsweg				Aanleggen vrijliggend fietspad langs klusloods, fietsinfra aantakken op VRI Zweedsestraat	Geen	X	X		X		X	X	
Smyrnastraat				Omvormen naar fietsstraat tussen Diepenveenseweg en Ceintuurbaan	MJOP-MIND 29-30	X	X		X			X	
Bergpoortstraat-Mr. H.F. de Boerlaan			+	Fietsbrug over gracht tussen hub ROTO en Bergpoortstraat	Geen	X	X		X		X	X	
Hoge Hondstraat - West				Versterken positie fiets in GOW30 profiel	MJOP-MIND 26	X	X		X	X			
Straat Worp				Aanleggen brede fietsstroken	MJOP-MIND 27-28	X	X		X				
Johannes van Vlotenlaan				Volledige reconstructie inclusief herinrichting fietsstructuur	MJOP-MIND 27-28	X	X		X		X		
Bettinkdijk				Omvormen asfaltverharding fietspad naar beton tussen Loo en Oudendijk	Geen	X	X		X				
Oostermaatsdijk				Aanleg eenzijdig vrijliggend tweerichtingen fietspad	MJOP-MIND 26	X	X		X		X	X	
Wechelerweg				Verbeteren fietsstructuur binnen en buiten bebouwde kom tussen Boxbergerweg en Raalterweg	Geen	X	X		X		X	X	
Douwelerwetering				Aanleg fietsvoorziening(en) tussen Spoortunneltje en Snipperlingsdijk	Geen	X	X		X			X	
Platvoetsdijk				Inrichting fietsroute versterken d.m.v. markering en bebording	Geen	X	X		X				
Koppeling Molenweg-van Doetinchemlaan				Zandpad omvormen naar fietspad	Geen	X	X		X			X	
Jan Stoffelstraat				Fietsstructuur tussen secundaire ontsluiting Steenbrugge en Wechelerweg koppelen	Geen	X	X		X			X	
Route parallel N348				Aanleggen fietsverbinding tussen Wilgehaantje en Colmschaterstraatweg en verbreden bestaand fietspad	Geen	X	X		X			X	
Maagdenburgstraat				Onderzoeken verbinding tussen Somervaartspad en Schipbeek	Geen	X	X		X			X	
Rigastraat				Koppelen fietsstructuur Schipbeekroute en Hamburgweg	Geen	X	X		X				
Missing link Kloosterlanden-Oost				Onderzoeken mogelijkheid fietsverbinding langs spoortracé	Geen	X	X		X			X	
Specifieke locaties waar nodig				Verwijderen onnodige fietspad paaltjes of aanpassen locatie conform richtlijnen	Doorlopend	X	X		X		X		

Werkwijze

Vanuit de Hoofdwegenstructuur en het Omgevingsprogramma Wegencategorisering houden we vast aan onderstaande principes voor uitvoeren van maatregelen. Dit Omgevingsprogramma neemt deze principes over;

1. Als er voldoende middelen beschikbaar zijn (bijvoorbeeld versnellingsgelden) dan kan het project worden gestart;

2. Als er vanuit onderhoud een volledige reconstructie gepland staat, dan worden de inrichtingseisen (bijlage 5) voor fiets meegenomen in de reconstructie;

3. Als er regulier onderhoud gepland staat - werk met werk maken. Dit kan alleen als er extra middelen beschikbaar zijn, mogelijke bron provincie Overijssel via DUVV-subsidie of rijkssubsidie (SPV-subsidie).

4. Geen middelen beschikbaar, geen onderhoud gepland - in kaart brengen wat opgave is en gefaseerd aanvragen via de P&C cyclus of cofinanciering andere overheden;

LEGENDA	
Maatregel op Doorfietsroute	
Maatregel op Hoofdfietsroute	
Maatregel op Basisfietsroute	
Brug, Tunnel of Viaduct	+
Draagt bij aan "Een duurzamer mobiliteitssysteem"	X
Draagt bij aan "Een gezondere en veiligere samenleving"	X
Draagt bij aan "Een verbonden en nabije gemeenschap"	X

SLIMME MAATREGELEN | OMGEVINGSPROGRAMMA FIETS 2026-2030			Doelstelling							
Locatie / organisatie	**Omschrijving Maatregel**	**Planning (indicatief)**	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
Gemeente	Voortzetting gedrag- en educatiecampagnes onder de vlag "Route Deventer"	Doorlopend						X		
Gemeente	Voortzetting en intensivering bestaande regionale werkgeversaanpak	Doorlopend	X	X						
Gemeente	Intensiveren doortrapinterventies	Doorlopend						X		
Gemeente	Stimuleren fietshelmgebruik onder doelgroep 60-plussers	Doorlopend	X	X				X		
Gemeente	Onderzoek naar deelmobiliteitshubs in de wijken (vanuit deeltweewieler corridor Apeldoorn-Voorst-Deventer)	2026-2027	X	X						
Gemeente + Binnenstad	Uitvoering geven aan uitvoeringsplan fietsparkeren binnenstad	Doorlopend			X					
Gemeente en Regio Stedendriehoek	Promotie van de Da's zo gefietst app	Doorlopend	X	X					X	
Gemeente	Monitoring indicatoren doelstellingen omgevingsprogramma	Doorlopend	X	X	X	X	X	X	X	X
Gemeente	Realiseren adviezen plek speedpedelec op fietspad vanuit gemeentelijke verkenning mei 2023	2026-2027		X				X		
Gemeente	Onderzoek behoefte uitbreiding fietsparkeren rest gemeente (niet-binnenstad)	2027			X					
Gemeente	Aanscherpen criteria voor wachttijden bij verkeerslichten voor fietsers in Uitvoeringsplan Verkeersmanagement	2026	X	X					X	X
Gemeente	Uitvoering geven aan project wayfinding	2027-2028			X					
Gemeentelijke Organisatie	Fietsgebruik onder eigen personeel verder stimuleren	Doorlopend	X	X						