

# Programma Fiets Deventer 2021 – 2025



## Samenvatting

Deventer wérkt als fietsgemeente. Veel energie is de afgelopen jaren gestoken in het op peil brengen van het fietsnetwerk en het besef dat de fiets hét vervoermiddel is voor in en buiten de gemeente.

Binnen de meerjarenprogrammering van zowel wegonderhoud als investeringen op gebied van infrastructuur heeft de fiets altijd een prominente plek gehad. In de vaak bredere afweging van belangen is de fiets een dominante factor, die in ieder geval leidt tot maatregelen, waarin voldoende plek is voor dit vervoermiddel. Vanzelfsprekend betekent het inpassen van fietsinfrastructuur in een bestaande, soms historische omgeving ook het doen van compromissen.

De afgelopen 10 jaar is voor tientallen miljoenen euro's geïnvesteerd in het fietsnetwerk van Deventer. Dekking is in veel gevallen gebeurd uit het Meerjaren-onderhoudsprogramma, maar gelukkig ook vaak met behulp van subsidies. Grote bijdragen zijn ontvangen van externe partners, zoals de provincie Overijssel, het Rijk en Prorail.

Gedenkwaardige projecten zijn de realisatie van de Immer Weiterbrug (zie foto hierna), de fietstunnel onder de Henri Dunantlaan en de aanleg van diverse fietsenstallingen in de historische binnenstad. Verder zijn verschillende fietsstraten en spoortunnels afgerond. Ook in het buitengebied van Deventer heeft de fiets veel aandacht gekregen bij het omvormen van fietspaden naar beton in combinatie met een verbreding. Specifiek is aandacht uitgegaan naar de fietsveiligheid op bedrijventerreinen (Weteringen, Hanzepark, Zutphenseweg), waar vaak in samenwerking met bedrijven de fiets meer prioriteit heeft gekregen.



*Immer Weiterbrug*

Al met al is veel geïnvesteerd in de fiets en staan ook diverse, vaak grotere projecten in de planning voor de komende jaren. Zie hiervoor het projectenoverzicht op pagina 17, waarin een relatie is aangebracht met de meerjarenonderhoudsplanung.

Er ligt een grote opgave om de lijn van de afgelopen jaren voort te zetten en bij voorkeur een impuls te geven. De ambitie om in toekomst 'dé slimme gemeente van Overijssel op gebied van positieve gezondheid en duurzame bereikbaarheid' te worden vraagt om een schaa sprong in kwaliteit en investeringen. De focus ligt hierbij op de fiets in het economisch verkeer. Fietsen moet vanzelfsprekend worden op verplaatsingen naar werk, winkel en school. De kracht van het fietsbeleid ligt in de combinatie van maatregelen, op fysiek vlak én in gedrag. De optelsom van beide mondt uit in een effectieve aanpak, gebruikmakend van de laatste ontwikkelingen op gebied van intelligente verkeerssystemen en datagebruik. De fiets als hoofd-, voor- en natransport kan, al of niet in de vorm van deelmobiliteit, de logische stap worden naar een duurzaam bereikbare en gezonde Deventer samenleving.

## Voorwoord

Voor u ligt het Programma Fiets Deventer 2021-2025. Deventer is een fietsgemeente pur sang met een schaal en uitstraling, die uitnodigt tot fietsen. De afgelopen jaren hebben we dan ook zwaar ingezet op deze duurzame manier van verplaatsen, onder meer door bij onderhoudswerkzaamheden consequent aandacht te schenken aan de fiets. Grote klussen zijn geklaard, waardoor snelle en veilige fietsroutes zijn ontstaan, zowel in de stad als in het fraaie buitengebied.

Deventer kent een hoog fietsgebruik en heeft veel zaken al op orde, maar de veelal historische en landschappelijk waardevolle omgeving vraagt in combinatie met toenemende klimaatopgaven en claims op de openbare ruimte om een extra inspanning. Fietsen is de meest duurzame manier van verplaatsen en is tevens goed voor onze gezondheid. Alle reden om ons in te zetten voor een verdere uitbouw van ons fietsnetwerk en de fietsenstallingen. Dit kan met infrastructurele aanpassingen en vaak in combinatie met intelligente maatregelen op fietsgebied.

Samen met bewoners, werknemers en andere belanghebbenden zetten we een volgende stap in de ontwikkeling van Deventer als dé slimme gemeente van Overijssel op gebied van positieve gezondheid en duurzame bereikbaarheid.

Frits Rorink

Wethouder bereikbaarheid en leefomgeving

## Inhoudsopgave

|   |    |
|---|----|
| Inleiding .....                               | 5  |
| 1 Ambitie, focus & doelen .....               | 7  |
| 1.1 Ambitie .....                             | 7  |
| 1.2 Focus.....                                | 7  |
| 1.2.1 Vijf regionale snelle fietsroutes ..... | 8  |
| 1.2.2 De fiets als economische motor.....     | 8  |
| 1.2.3 Diversiteit en veiligheid fietsen.....  | 8  |
| 1.2.4 Fiets in de keten .....                 | 9  |
| 1.2.5 Fietsparkeren .....                     | 9  |
| 1.3 Doelen.....                               | 10 |
| 2 Een optimaal netwerk .....                  | 11 |
| 2.1 Snelle fietsroutes.....                   | 11 |
| 2.2 Bereikbare bedrijven.....                 | 11 |
| 2.3 Bereikbare binnenstad.....                | 12 |
| 3 Fysieke projecten.....                      | 13 |
| 3.1 Fietsnetwerk.....                         | 13 |
| 3.2 Binnenstad.....                           | 15 |
| 3.3 Geprioriteerd overzicht .....             | 16 |
| 4 Slimme opgaven .....                        | 19 |
| 4.1 Algemeen.....                             | 19 |
| 4.2 Diversiteit en veiligheid.....            | 19 |
| 4.2.1 Algemeen.....                           | 19 |
| 4.2.2 Speed-pedelec.....                      | 20 |
| 4.3 ITS/data .....                            | 21 |
| 4.4 Samenwerking/procedures .....             | 22 |
| 4.5 Gedrag en gezondheid.....                 | 23 |
| 5 Slimme projecten .....                      | 24 |
| 5.1 Algemeen.....                             | 24 |
| 5.2 Projectenoverzicht.....                   | 24 |
| 5.3 Monitoring.....                           | 24 |
| Bijlage ontwerprichtlijnen .....              | 25 |

## Inleiding



*Figuur 1: bollogram fiets in begrotingsprogramma's gemeente Deventer*

Deventer wérkt als fietsgemeente. Veel mensen gebruiken de fiets als vervoermiddel naar het werk, de winkel, school of in de vrije tijd. Gegevens van het CBS laten zien, dat het percentage fietsgebruik in Deventer 5% hoger ligt dan het gemiddelde in Nederland. De fiets is daarmee een rode draad door veel van onze bezigheden. Dat blijkt ook uit de gemeentelijke begroting, waarin binnen een veelheid aan programma's direct en indirect aandacht is voor de fiets: 'Meedoen', 'Leefomgeving', 'Economie, kunst en cultuur', 'Vastgoed en herstructurering', 'Milieu en Duurzaamheid' en 'Ruimtelijke ontwikkeling'.

### **Fietsen door de gemeentelijke begroting**

De rode loper ligt uit voor de fiets. Dit is niet alleen het motto op mobiliteitsgebied in het Bestuursakkoord van de gemeente, maar ook van de Omgevingsvisie. De gemeenteraad bepaalt als kaderstellend orgaan de fietsambities van Deventer en maakt keuzen in de richting en mate waarin Deventer haar positie als fietsgemeente verder wil versterken. Dit programma biedt hiervoor belangrijke handvatten op tactisch en operationeel niveau.

De rode loper krijgt vorm via programma's naar projecten in de uitvoering, veelal binnen de openbare ruimte. Een belangrijk, kaderstellend programma betreft het programma duurzame mobiliteit. In dit document is veel aandacht voor de fiets als hét duurzame vervoermiddel op Deventer schaal.

De overgang van programma naar uitvoering gebeurt voor een diversiteit aan functies die het fietsen kent, variërend van utilitair tot recreatief gebruik. Een veilig en comfortabel netwerk moet zorgen voor een goede en milieuvriendelijke bereikbaarheid van de diverse voorzieningen, zoals bedrijven, winkels, scholen, horeca en sportlocaties. In veel gevallen speelt participatie een belangrijke rol: bewoners en bedrijven denken mee in het realiseren van de beste oplossing.

De veelheid aan begrotingsprogramma's, waarin de fiets een rol speelt, geeft de kracht aan van dit vervoermiddel, maar maakt het tegelijkertijd ook minder zichtbaar. Het Fietsbeleidsplan "Deventer fietst!" uit 2010 is inmiddels 10 jaar oud en is het laatste beleidsplan waar expliciet aandacht was voor de fiets.

Sindsdien is de fiets steeds meer onderdeel gaan uitmaken van de totale vervoersketen. De fiets is een middel geworden om doelen te bereiken op gebied van duurzaamheid, gezondheid en ruimtelijke ordening. De afgelopen 10 jaar is voor tientallen miljoenen euro's aan projecten uitgevoerd, die deze rol ondersteunen (zie bijvoorbeeld figuur 2).



Figuur 2: Fietstunnel Henri Dunantlaan

Sinds 2019 is de Omgevingsvisie de integrale, ruimtelijke planfiguur met veel focus op duurzame mobiliteit in het algemeen en de fiets in het bijzonder. Toch ontbreekt, naast het programma duurzame mobiliteit, een podium, waarop de fiets de aandacht krijgt die het verdient.

#### **Naar een samenhangende context**

De vertaling van de integrale, abstracte beleidscontext naar concrete uitvoeringsplannen is complex en niet altijd helder, zo blijkt uit terugkerende vragen door betrokken partijen, zowel binnen als buiten de

gemeentelijke organisatie. Er ontbreekt een duidelijke, samenhangende context, waarbinnen afwegingen en keuzes plaatsvinden voor realisatie van de diverse opgaven op fietsgebied. Dit programma fiets biedt houvast en anticipeert tevens op de actualiteit, waarin klimaat, gezondheid en bereikbaarheid steeds meer een drie-eenheid vormen.

De rode draad in het proces naar een programma fiets is om te komen tot helderheid over de plek die dit vervoermiddel inneemt in de omgeving. Daarmee is de relatie gelegd met de Omgevingsvisie enerzijds en de wijze waarop projecten tot uitvoer komen anderzijds. In alle planstadia is een zorgvuldige afweging van fietsbelangen ten opzichte van andere een noodzakelijke stap om te komen tot een integraal vormgegeven en breed gedragen fietsnetwerk onder de bewoners, werknemers en bezoekers van Deventer.

In de volgende hoofdstukken is respectievelijk aandacht voor de visie op het fietsen in Deventer, het aanbrengen van noodzakelijke focus en de vertaling hiervan in concrete doelen, het formuleren van bijbehorende opgaven, uitmondend in de belangrijkste projecten voor de komende vijf jaar. Deze stappen van strategisch via tactisch naar operationeel niveau leveren uiteindelijk een actueel en veelzijdig fietsnetwerk op. Hierin is aandacht is voor de belangen van hogere overheden en belangenorganisaties enerzijds en passende ontwerprichtlijnen anderzijds.



# 1 Ambitie, focus & doelen



## 1.1 Ambitie

Deventer heeft het voornemen uitgesproken om in 2030 CO<sub>2</sub> neutraal te zijn. De fiets als hét vervoermiddel voor afstanden tot 15 kilometer speelt in het realiseren hiervan een prominente rol. Het is onze missie om Deventer als dé slimme fietsgemeente van Overijssel nog meer op de kaart te zetten. Deze missie mondt uit in de volgende ambitie:

*“Deventer zet zich maximaal in voor de fiets als hét vervoermiddel voor afstanden tot 15 km, vanuit haar streven naar dé slimme gemeente van Overijssel op gebied van positieve gezondheid en duurzame bereikbaarheid.”*



Positieve gezondheid uit zich in de gezondste gemeente met de gelukkigste inwoners. De activiteiten op dit vlak gebeuren in het netwerk “Samen Gezond in Deventer”. Binnen de hierin genoemde speerpunten ligt vooral een relatie tussen het fietsen en een gezonde leefstijl, gekoppeld aan een passende inrichting van de leefomgeving. Hierin werken bedrijven, gemeente, zorgorganisaties, professionals, verenigingen, scholen én bewoners samen. Samenwerken gebeurt ook in het streven naar een duurzame bereikbaarheid. Hierin hebben vooral bedrijven, scholen en bewoners een belangrijke plek.

Tot slot speelt de fiets een belangrijke rol in het vrije tijdsverkeer. Salland is als landschappelijk aantrekkelijk gebied uitermate geschikt voor recreatief fietsverkeer. In samenwerking met diverse maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven slingert de fietser zich door Salland als dé fietsstreek van Oost-Nederland.

## 1.2 Focus

De gemeentelijke visie sluit aan bij bewegingen die gaande zijn op landelijk en provinciaal niveau. Dit geldt zowel voor maatschappelijke veranderingen als focus bij overheidsinstanties. Zo is de e-bike van een luxe artikel tot een betaalbaar alternatief voor de auto geworden. Ook is er de landelijke Tour de Force, een samenwerking tussen diverse, landelijke partijen die een schaa sprong in het fietsgebruik nastreven. Deze samenwerking heeft onder meer als doel het fietsen over regionale afstanden tot 15 km te stimuleren.

Op provinciaal niveau vindt Overijssel een kwalitatief hoogwaardig en veilig fietssysteem van belang voor een goede economische bereikbaarheid. Zij stimuleert het gebruik van de (elektrische) fiets als duurzaam vervoermiddel en als alternatief vervoermiddel voor de auto en het openbaar vervoer, eveneens voor reisafstanden tot 15 kilometer.

Deventer sluit bij voorkeur aan op de landelijke, provinciale en regionale aanpak, waarbij de meeste winst is te halen op gebied van duurzaamheid en bereikbaarheid. Dit betekent een focus op de fiets als vervoermiddel naar frequente bestemmingen op lokaal en regionaal niveau. De bereikbaarheid van met name economische centra en gebieden is daarmee het belangrijkste speerpunt geworden. Deze focus houdt tevens in dat binnen dit programma minder aandacht is voor het recreatief fietsen.

Het bereiken van de Deventer fietsambitie mondt uit in aanpak van de volgende vijf speerpunten:

1. De vijf regionale snelle fietsroutes;
2. De fiets als economische motor;
3. Accommodatie diversiteit aan fietsen;
4. Fiets in de keten;
5. Fietsparkeren.

Toelichting hiervan vindt plaats in de volgende paragrafen.



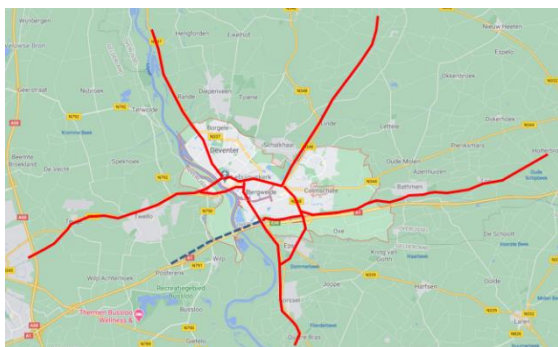
### 1.2.1 Vijf regionale snelle fietsroutes

Deventer heeft als regionaal economisch centrum een verzorgingsfunctie voor een groot gebied, dat zich uitstrekt over de provinciegrens heen. Ook scholieren maken gebruik van de voorzieningen in de stad. De evolutie van de fiets naar e-bike en speed pedelec zorgt voor een steeds kleiner reistijdverschil met de auto en maakt fietsafstanden gevoelsmatig korter.

Beide provincies, Gelderland en Overijssel, en de Cleantech Regio zijn eveneens actief in het faciliteren en stimuleren van de fiets op de snelle fietsroutes.

Deventer heeft belang bij optimaal ingerichte snelle fietsroutes die goed aansluiten op het lokale netwerk. De vijf routes zijn gericht op omliggende kernen en steden: Apeldoorn, Zutphen, Bathmen/Holten, Raalte en Olst-Wijhe (zie ook figuur 3).

Op de langere termijn zou een rurale fietssnelweg langs de A1 – de F1 – de bereikbaarheid binnen en van de Cleantech Regio verder kunnen verbeteren.



Figuur 3: de vijf regionale snelle fietsroutes

### 1.2.2 De fiets als economische motor

De economische vitaliteit van bedrijven in de gemeente Deventer is mede gebaat bij een goede bereikbaarheid per fiets. Immers, meer werknemers op de fiets is beter voor de gezondheid en daarmee het ziekteverzuim. Helaas zijn veel wegen op de bedrijventerreinen ingericht op autoverkeer. De fietser heeft behoefte aan een wegennet, waarop hij/zij zich thuis voelt. Veiligheid is dan een belangrijk issue, zo blijkt ook uit de contacten met de bedrijven. Inzet op een betere bereikbaarheid en verkeersveiligheid kan ervoor zorgen dat meer werknemers op de fiets naar hun werk rijden.

Het realiseren van goede voorzieningen – stallingen en douches - bij de bedrijven zelf geeft een extra spinoff. De Packagedeal Fiets is een mooi voorbeeld in de Cleantech Regio,

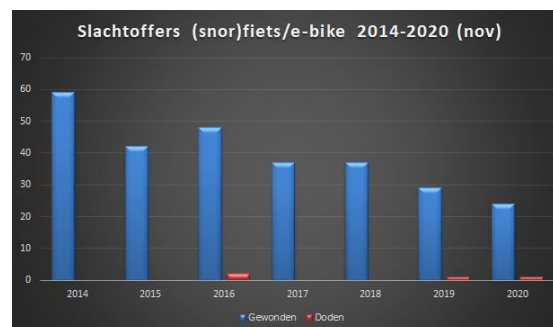
waarbij bedrijven samen met de overheid werken aan meer fietsgebruik. Ook in logistiek opzicht kan de fiets een belangrijkere rol spelen. Meer goederen op de fiets betekent minder hinder door autoverkeer en een beter leefklimaat (zie ook figuur 4).



Figuur 4: Deventer Fietskoeriers

### 1.2.3 Diversiteit en veiligheid fietsen

Bijna de helft van de nieuw gekochte fietsen is inmiddels een elektrisch aangedreven model. De sterke groei in aanschaf van deze fiets maakt dat het gebruik van de wegen in Nederland ook anders wordt. Snelheden liggen hoger en daarmee ook de snelheidsverschillen op bijvoorbeeld het fietspad. Statistieken laten zien dat de afgelopen 5 jaar ca. 140 fietsongevallen hebben plaatsgehadt in Deventer, waarbij een fietser gewond is geraakt of is overleden. Het aantal fietsslachtoffers kent daarentegen de afgelopen jaren wel een dalende lijn, zo laat figuur 5 zien.

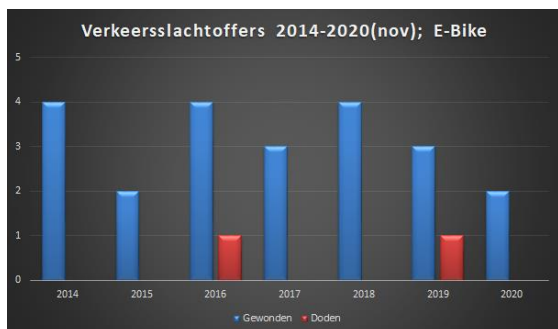


Figuur 5: trend (snor)fietsslachtoffers Deventer

Belangrijke kanttekening bij bovenstaande grafiek is wel dat de registratiegraad van ongevallen de afgelopen jaren wel is afgenomen.

Overigens is geen duidelijke trend waarneembaar in het aantal fietsslachtoffers op een e-bike. Zie hiervoor figuur 6:





Figuur 6: trend verkeersslachtoffers e-bike

Niet alleen de aandrijving verandert, ook het type fiets is niet eerder zo divers geweest. Er zijn grofweg in ons land al zo'n veertien soorten te onderscheiden. Deze variëren van driewielers, bakfiets, aanhangfiets tot speedpedelec, ligfiets en tandem. Voor al deze fietsen is vaak slechts één fietspad beschikbaar.

Het is duidelijk dat hierin stappen gezet moeten worden, teneinde voldoende plek te houden en de verkeersveiligheid te waarborgen voor alle fietsen en fietsers.

#### 1.2.4 Fiets in de keten

De ligging van Deventer als knooppunt aan het Intercity-spoornet enerzijds en aan de A1 anderzijds zorgt ervoor dat de potentie van ketenmobiliteit<sup>1</sup> groot is. Veel Deventenaren fietsen bijvoorbeeld naar het station en pakken vervolgens de trein. Ook het gebruik van de (OV-)fiets als natransport is populair. De ligging van Deventer in de periferie van de Randstad enerzijds en de belasting door autoverkeer van de (binnen)stad anderzijds geeft aanleiding om sterk in te zetten op ketenmobiliteit. De (deel)fiets speelt hierin een cruciale rol.



Zowel landelijk als gemeentelijk is de ontwikkeling van knooppunten onlosmakelijk verbonden met ketenmobiliteit. Hier ligt een belangrijke oplossing voor knelpunten in bovenregionale verplaatsingen.

#### 1.2.5 Fietsparkeren

De laatste jaren is veel aandacht besteed aan de uitbreiding van fietsparkeren in de binnenstad. Immers, een goed fietsgebruik is gebaat bij veilige stallingen op de bestemming. Op diverse plekken zijn gebruiksvriendelijke rekken geplaatst, op korte loopafstand van het kernwinkelgebied.

In de binnenstad is sprake van twee typen stallingen: bemenst en onbemenst. De bemenste stalling is de recent uitgebreide Sijzenbaanstalling. Daarnaast is de stalling op het Lamme van Dieseplein (figuur 7) ook voorzien van faciliteiten voor bemensing, maar is daadwerkelijke uitvoering hiervan vooralsnog niet aan de orde.



Figuur 7: fietsvriendelijk stallingen

De bezetting van de nieuwe stallingsplekken is in het algemeen goed te noemen, zo blijkt uit visuele waarnemingen. Immers, deze zijn gesitueerd op basis van een analyse van de meest gebruikte plekken voor het stallen van fietsen. Het soort gebruik van de verschillende stallingslocaties is divers: zowel bezoekers, werknemers als bewoners maken er gebruik van. Soms 'drukt' de stallende bewoner de bezoeker weg.

Vooralsnog is de Sijzenbaanstalling populair onder werknemers van de diverse winkels in het stadscentrum. Ook scooters maken gebruik van deze stalling en nemen daarmee relatief veel ruimte in. De combinatie van de diverse doelgroepen geeft vooralsnog geen knelpunten in de stallingscapaciteit.

<sup>1</sup> Ketenmobiliteit is een combinatie van vervoerwijzen binnen één verplaatsing.

Tot slot het stallingsregime: alle locaties in de binnenstad, inclusief de bemenste Sijzenbaanstalling, zijn gratis voor de gebruiker. De bemensing gebeurt door mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Dekking van deze kosten gebeurt door de gemeente.

Er is al met al behoefte aan meer lijn in het stallingsbeleid van de binnenstad, waarbij voor de verschillende doelgroepen – bewoners, bezoekers en werknemers – verschillende maatregelen nodig zijn. Ook het verleiden van met name de bezoeker om op de fiets te komen verdient een vervolg, stadsbreed en in ieder geval bij voorzieningen. Daarnaast begint de fietsreis in veel gevallen thuis. Goed bereikbare en veilige fietsvoorzieningen aldaar zijn daarom ook daar noodzakelijk en dienen onderdeel te zijn van planologische procedures.

### 1.3 Doelen

De weg naar het realiseren van de ambitie binnen de beschreven focusthema's is vertaald in een aantal concrete doelen. Deze zijn zoveel mogelijk kwantificeerbaar en sluiten aan bij de volgende drie ambities uit de Omgevingsvisie: **'Een kwaliteitsimpuls voor duurzame mobiliteit op de Deventer schaal', 'Veiliger en gezonder leven' en 'een duurzame toekomst met extra aandacht voor klimaatadaptatie, energietransitie en circulaire economie'**.

De plantermijn van dit programma fiets ligt op vijf jaar. Halverwege en in 2025 kan evaluatie plaatsvinden van de opgenomen voornemens en zo nodig bijstelling, op weg naar een CO<sub>2</sub> neutrale gemeente in 2030.

Genoemde ambities monden uit in de volgende indicatoren:

1. Hoeveelheid deelfietsen;
2. Aantallen incidenten met een fiets op ongevallenlocaties;
3. Combinatie van indicatoren op gebied van beleving en infrastructuur (zie hiervoor "Waarstaatjegemeente.nl" van de Fietsersbond);
4. Bereikbaarheid van de voorzieningen per fiets;
5. Aantal fietsbewegingen.

De vertaling naar concrete doelen op fietsgebied is hieronder aangegeven met tussen haakjes een verwijzing naar de betreffende indicator:

- Het aantal fietsverplaatsingen in de gemeente groeit van 34%<sup>2</sup> in 2020 naar 44% in 2025 (5) ;
- Het Deventer fietsklimaat heeft een totaalscore van minimaal 3,7<sup>3</sup> in 2025 (3);
- Tevredenheid over de bereikbaarheid per fiets van de voorzieningen scoort minimaal het cijfer 8 in 2025 (4);
- Tevredenheid over stallingslocaties binnenstad scoort minimaal het cijfer 8 in 2025 (4) .
- 5% minder fietsongevallen in 2025 ten opzichte van 2020 (2 en 3);
- Fietsen op regionale snelle fietsroutes is met 5% toegenomen in 2025 ten opzichte van 2020 (4);
- Het aantal deelfietsen in Deventer groeit met 10% van 2020 naar 2025 (1).

<sup>2</sup> In 2017 bedroeg het fietsgebruik in de gemeente Deventer 32%. (bron: CBS-OViN). Aanname is dat met de genomen maatregelen tussen 2017 en 2020 het fietsgebruik met 2% is toegenomen.

<sup>3</sup> Bron: Waarstaatjegemeente.nl van de Fietsersbond. Betreft totaalscore van diverse indicatoren op fietsgebied in Deventer. Totaalscore in 2018 en 2020 bedroeg 3,5 op een schaal van 1 (zeer slecht) t/m 5 (uitstekend).

## 2 Een optimaal netwerk



De ambitie om Deventer als fietsgemeente meer op de kaart te zetten gaat gepaard met een aantal opgaven. In dit hoofdstuk zijn de fysieke opgaven beschreven in de vorm van de aanleg en het opwaarderen van de fietsinfrastructuur. Het op orde hebben van de juiste fietsinfrastructuur is een randvoorwaarde om reizigers te bewegen tot een gezondere leefstijl. Daarnaast zorgen fietsmaatregelen voor de gewenste modal shift (wijziging van vervoerswijze).

Op lokaal en regionaal niveau is een schaa sprong op gebied van kwaliteit en investeringen nodig in maatregelen ten bate van de fietser. De focus ligt op de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen in de stad en de regionale fietsverplaatsingen (zie als voorbeeldmaatregel figuur 8).



Figuur 8: fietsuitwisselpunt Twello – Deventer

De belangrijkste fysieke opgaven zijn hieronder per thema toegelicht en puntsgewijs omkaderd:

### 2.1 Snelle fietsroutes

De fiets als hét vervoermiddel voor regionale verplaatsingen tot 15 km. Dat is de gemeentelijke ambitie. De focus ligt op de realisatie van snelle fietsroutes in vijf richtingen.

Op verplaatsingen tot 15 km is nog veel winst te halen in het fietsgebruik, zeker bij de actuele en verwachte toename van e-bikes en speed-pedelecs. De provincie Overijssel hecht

eveneens grote waarde aan deze routes en is bereid hierin fors te investeren.

Een aantal snelle fietsroutes is al op delen aangepakt (Apeldoorn, Raalte) of staat in de planning om op te waarderen (Zutphen). Toch ligt er nog een grote opgave in het naar een hoger plan tillen van deze routes. Een versnelling is daarom nodig in realisatie. De basis is al gelegd in regionale en provinciale studies met voorstellen voor tracés en deelmaatregelen. Voorbeelden zijn de snelle fietsroutes naar Raalte en Bathmen (zie figuur 9).



Figuur 9: tracé snelle fietsroute Bathmen

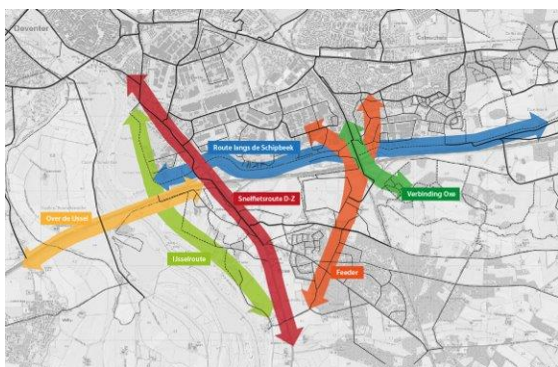
- Een versnelling realiseren in het opwaarderen van regionale snelle fietsroutes;

### 2.2 Bereikbare bedrijven

Deventer kent een eenzijdig, aan de zuidzijde van de stad gelegen concentratie van bedrijventerreinen. De bereikbaarheid laat in sommige gevallen te wensen over, met name door watergangen. Ook op de terreinen zelf is – mede hierdoor - soms een gebrek aan een fijnmazig netwerk en voldoende ruimte voor de fiets. De fiets als economische motor voor bedrijven en als gezondheidsimpuls voor werknemers verdient daarom meer aandacht. De fietsstructuur A1 helpt in het verbeteren van de fietsbereikbaarheid van de bedrijventerreinen vanuit het oosten en zuiden (zie figuur 10).

Ook in de rest van de gemeente is sprake van bedrijvigheid. In de Deventer binnenstad en de wijk- en dorpscentra is deze geconcentreerd

en elders veelal verspreid over de wijk en het landelijk gebied.



Figuur 10: fietsroutes Deventer-Zuid

Niet iedereen woont op fietsafstand van zijn/haar werk. Ketenvoerplaatsen kunnen dan een duurzaam alternatief zijn voor de auto als vervoermiddel. Het station is daarin een belangrijke schakel (zie figuur 11). Het helpt dan als het busvervoer langs werk- en onderwijslocaties rijdt. Verder is het van belang dat de overstap van de ene naar de andere vervoerswijze zo soepel mogelijk verloopt. Dit laat ook landelijk onderzoek zien<sup>4</sup>.



Figuur 11: fietsenstalling bij het station

Daarmee ontstaat de behoefte aan een uitgebreid netwerk van (OV-)overstappunten, nabijheid van OV, beschikbaarheid van deelsystemen en een goede verbinding tussen (fiets)parkeren en OV-voorzieningen. Het mag vanzelf spreken dat hierin afstemming tussen de verschillende, betrokken partijen een voorwaarde is.

De volgende opgaven liggen voor:

- Verfijnen fietsstructuur naar en op de bedrijventerreinen;
- Veiliger maken van de wegen op de bedrijventerreinen voor de fietser;
- Fietssystemen koppelen aan knooppunten, waarop overstap mogelijk is van vervoermiddel;
- Realisatie van strategisch gelegen knooppunten met beschikbaarheid van (deel)fietsystemen.

### 2.3 Bereikbare binnenstad

De historische binnenstad is niet geschikt voor het faciliteren van grote hoeveelheden autoverkeer. Knelpunten op gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid zijn een terugkerend fenomeen. Het is daarom gewenst de fietser prioriteit te geven in toegankelijkheid en parkeerruimte.

Een belangrijke opgave is om een goede aansluiting op het fietsnetwerk te hebben van de inparkers naar de grootste stallingslocaties in het stadscentrum. Daarnaast zal de diversiteit aan fietsen en de toenemende waarde ervan vragen om een aantal stallingslocaties met voldoende veiligheid en capaciteit. Bemensing en/of bewaking met behulp van camera's is dan een voorwaarde. Daarbij ligt het accent vooral op de bezoeker van de binnenstad. Een stallingsregime, dat het gebruik door deze doelgroep stimuleert en ander, vooral langer, gebruik ontmoedigt kan onderdeel uitmaken van deze opgave.

- Optimalisatie van de aansluiting op het netwerk door inparkers naar de stallingslocaties in het stadscentrum;
- Realisatie van voldoende, grotere en veilige stallingslocaties aan het eind van de inparkers;
- Realisatie van voldoende oplaadplekken;
- Faciliteren van de diverse fietsende doelgroepen op bemenste en/of bewaakte locaties op een zodanige manier dat een efficiënt gebruik mogelijk is en geen sprake is van verdringing naar de openbare ruim

<sup>4</sup> Bron: "Kenmerken van veelbelovende ketens", Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), 3 juli 2020



## 3 Fysieke projecten



De fysieke opgaven monden uit in concrete, fysieke projecten. De basis hiervoor ligt in het fietsnet. Het laatst vastgestelde fietsnetwerk dateert uit 2010 en maakt tevens onderdeel uit van de Omgevingsvisie. De afgelopen tien jaar is er veel in het fietsnetwerk veranderd. Een nieuwe netwerkkaart profiteert hiervan en sluit bovendien aan bij de integrale aspecten van de Omgevingsvisie van 2019. Ook zijn de nodige ruimtelijke ontwikkelingen geweest, die van invloed zijn op dit net. Tot slot verandert het gebruik van bestaande routes soms en komen nieuwe routes in beeld. De focusthema's hebben tot gevolg dat op netwerkniveau het accent de komende jaren ligt op verbetering van de utilitaire verbindingen (woon-werk, woon-school en woon-winkel) boven het recreatieve netwerk. Tot slot is op regionaal en provinciaal niveau het nodige onderzoek verricht naar snelle fietsroutes.

### 3.1 Fietsnetwerk

De basis van het Deventer fietsnetwerk is gelegd in 2010 met de vaststelling van het "Fietsbeleidsplan Deventer fietst! 2010-2015". Consequent is de afgelopen 10 jaar gewerkt aan het realiseren van dit netwerk, waarbij werk met werk maken een belangrijk credo was. Daarnaast is gebruik gemaakt van subsidies en is samengewerkt met buurgemeenten in het (starten met het) realiseren van regionale snelle fietsroutes.

Deze inspanningen hebben geleid tot een fietsnet, dat voor een groot deel op orde is. Uitdagingen op structuurniveau blijven daarentegen bestaan. Deze liggen enerzijds in een verdere opwaardering van bestaande routes en anderzijds aanleg van nieuwe verbindingen en schakels.

De belangrijkste actualisaties zijn:

- Integratie van de regionale, provinciale en lokale fietsnetwerken;
- Opname van de vijf regionale snelle fietsroutes volgens het meest gewenste tracé;
- Opname van de fietsstructuren in Steenbrugge en op Bedrijvenpark A1.

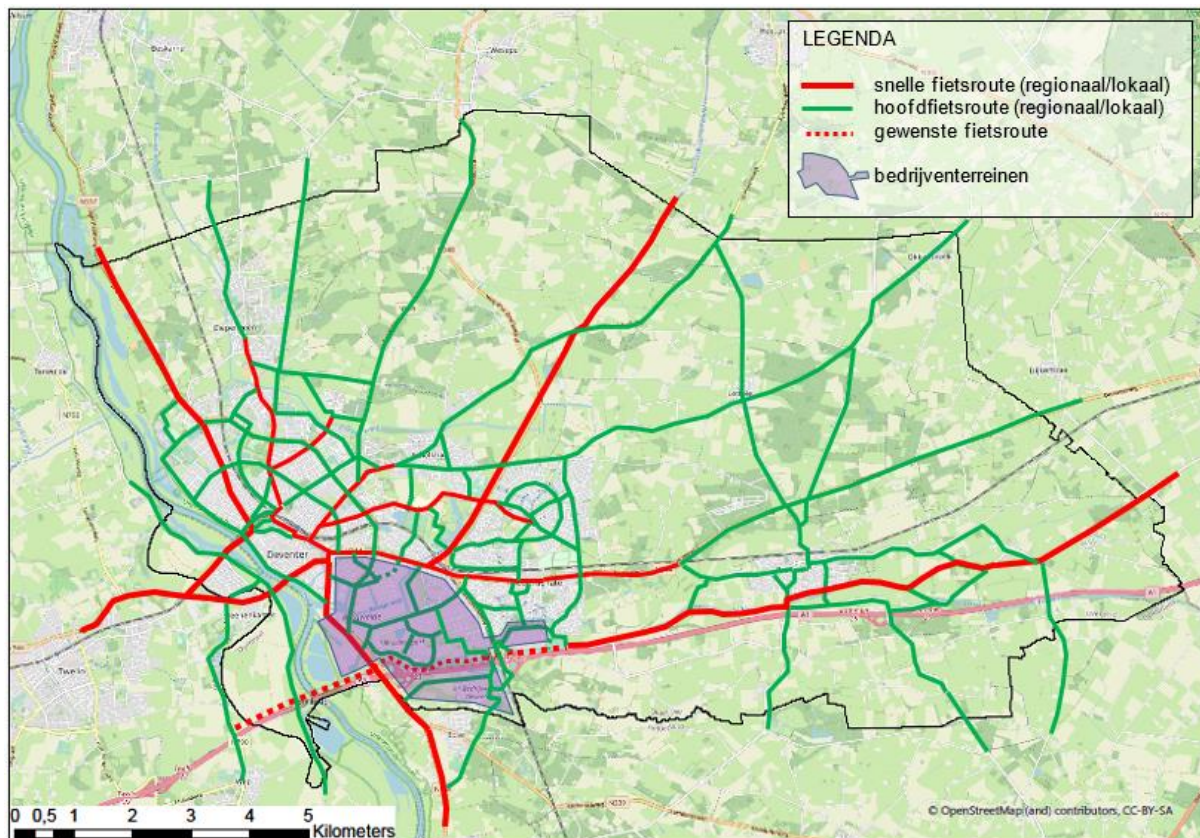
In figuur 12 en 13 staan respectievelijk het gemeentelijk en – als uitvergroting – het stedelijk fietsnetwerk weergegeven.

Het netwerk bestaat uit twee hoofdcategorieën fietsroutes. Deze zijn gebaseerd op de landelijke CROW-indeling<sup>5</sup> en het kernnet fiets dat de provincie Overijssel samen met de gemeenten heeft vastgesteld. In volgorde van prioriteit en kwaliteitseisen betreffen dit:

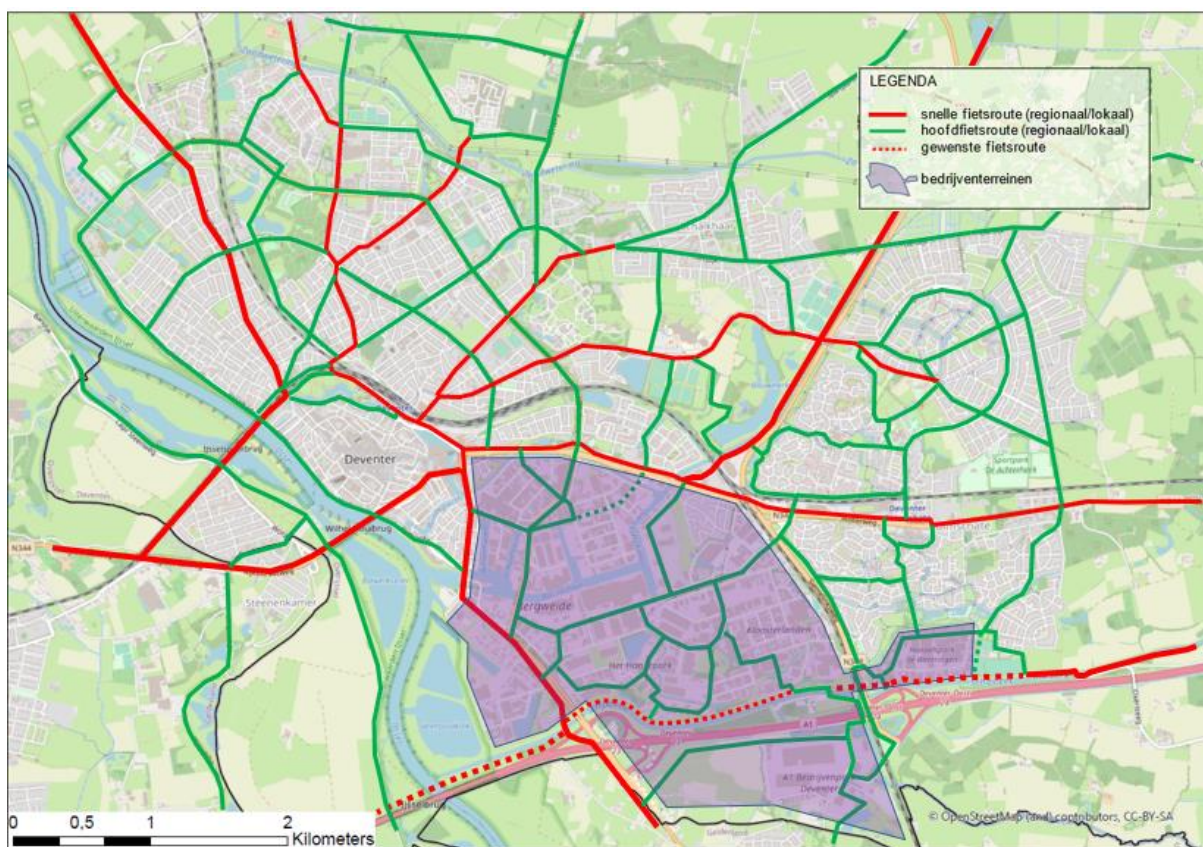
1. **snelle fietsroutes**, bedoeld voor regionale verplaatsingen tussen kernen met een (zekere) economische verzorgingsfunctie (regionaal) en tussen wijken en het economisch centrum van de stad Deventer (lokaal), ingericht op hogere fietssnelheden;
2. **hoofd fietsroutes** als de verbinding tussen stad en kleinere kernen of kleinere kernen onderling (regionaal) en tussen wijken in de stad Deventer (lokaal).

De basisstructuur van het fietsnetwerk (laagste CROW-categorie) is in dit programma niet verder beschreven en betreft verbindingen binnen wijken en buurten. Tot slot is op enkele locaties sprake van de wens tot het realiseren van een extra schakel in het lokale of regionale net. Voorbeelden zijn de potentiële, rurale fietssnelweg langs de A1 (F1) en de verbinding tussen Bergweide en de Rivierenwijk over het Overijsselskanaal (in het verlengde van de Duurstedeweg).

<sup>5</sup> Centrum voor Regelgeving en Ontwerp in de Weg- en Waterbouw



Figuur 12: gemeentelijk fietsnetwerk



Figuur 13: stedelijk fietsnetwerk



## 3.2 Binnenstad

De afgelopen jaren zijn in de binnenstad diverse stallingsvoorzieningen gerealiseerd, die het comfort voor de fietser moeten vergroten. Een groot deel van de wensen is reeds gerealiseerd, maar een volgende slag is gewenst. Deze heeft als doel een verbeterde aansluiting op/inrichting van de inprikkers en een uitbreiding van geconcentreerde en bij voorkeur inpandige fietsenstallingen. Hiermee krijgt de fietsende bezoeker van de binnenstad een optimaal 'welkom', dat nog meer aansluit bij de diversiteit aan soms kostbare fietsen en ontstaat een verdere stimulans in het fietsgebruik.

Figuur 14 laat zien dat vooral aan de zuidzijde van de binnenstad behoefte is aan extra stallingscapaciteit. De inprikkers hier via de Zandpoort sluit aan op de fietsroute naar Epse-Gorsssel-Zutphen.

Een inpandige, bewaakte/bemenste stalling aan deze zijde van de binnenstad bedient niet alleen winkelende bezoekers, maar kan ook voorzien in opvang van uitgaanspubliek in de avonden. Verder kan het toevoegen van stallingscapaciteit op de Worp en in de omgeving van de Nieuwe Markt voorzien in een behoefte voor zowel toeristen, horecabezoeker als bezoekers van Mimik.



Figuur 14: overzicht stallingslocaties en inprikkers

### 3.3 Geprioriteerd overzicht

Vaststaat dat miljoeneninvesteringen nodig zijn om de ambitie van Deventer als gezonde en duurzaam bereikbare fietsgemeente volledig te realiseren. De bestaande middelen laten dergelijke uitgaven niet toe, ook niet als sprake is van substantiële subsidies. Verder heeft het huidige onderhoudsprogramma als motto 'schoon, heel en veilig' en impliceert slechts een basisniveau in het beheer van de openbare ruimte.

Het realiseren van de ambitie betekent hoe dan ook een schaa sprong in kwaliteit en budget. Deze stap geeft meer vrijheid in het maken van een beleidsmatige in plaats van vooral een civieltechnische keuze. Het spreiden van de uitgaven over een langere periode dan vijf jaar kan leiden tot dezelfde doelen en geeft een lagere druk op de begroting.

In alle keuzes zijn de volgende onderwerpen een rode draad:

- Alle fysieke projecten maken onderdeel uit van het fietsnetwerk;
- kosteneffectiviteit in aanpak is uitgangspunt;
- Het MJOP/MIND met voor 2021 en 2022 vastgestelde projecten;
- Gedragscampagnes, gericht op de werknemer, scholier en/of bezoeker van de binnenstad;
- inzet van subsidies voor fietsvoorzieningen vanuit de Decentralisatie Uitkering Verkeer en Vervoer (DUVV, provincie Overijssel) en/of het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV, Rijk) en/of andere/hogere overheden/samenwerkingsorganen, zoals de provincie Gelderland en de Cleantech Regio;
- Een op maat gesneden participatie met in ieder geval een rol voor de Fietsersbond;

- Daar waar mogelijk werk met werk maken. Dit betekent koppeling van fietsmaatregelen aan investeringen in onderhoud van weg, groen en ondergrondse infrastructuur.

Verder is het ook van belang om bij grotere, ruimtelijke ontwikkelingen financiële ruimte te creëren voor opgaven als gevolg van deze ontwikkeling in de omgeving. Voorheen en nu onder de Omgevingswet ligt er een relatie met het fonds bovenwijkse voorzieningen.

Ook is een snelle uitvoering eveneens gebaat bij draagvlak onder zowel externe belangengroepen (waaronder de Fietsersbond) als hogere overheden. Draagvlak betekent in het laatste geval tevens een grote kans op financiële ondersteuning

Tot slot blijft een koppeling aan het MeerJarenOnderhoudsprogramma (MJOP) als substantieel kapitaal belangrijk. Ook is er het Meerjarenprogramma Infrastructuur Deventer (MIND). Dit budget betreft een reserve, bestemd voor verkeerskundige investeringen en kent een jaarlijks vulling van 240.000 euro.

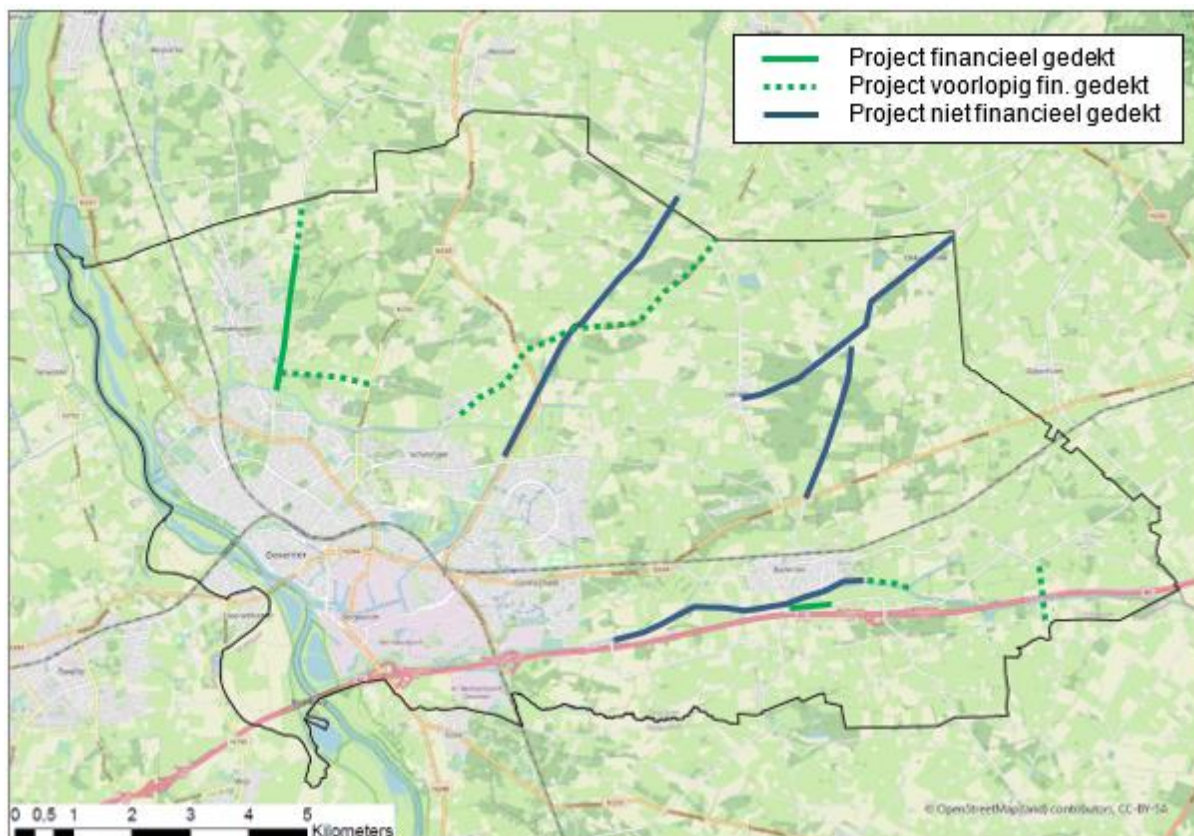
Het in oktober 2020 vastgestelde MJOP-MIND 2021-2024 bevat alle geplande werkzaamheden in de openbare ruimte. De eerste twee jaren – 2021 en 2022 – liggen vast. De projecten in de latere twee jaren zijn voorlopig bepaald, veelal op basis van de staat van onderhoud. Hierin zijn te zijner tijd nog wijzigingen mogelijk.

In het projectenoverzicht van figuur 15 staan de relevante, fysieke projecten genoemd met daarbij een indicatie van de projectkosten. Hierbij is prioriteit gegeven aan de snelle fietsroutes, vanwege het belang voor de bereikbaarheid van de economische centra. Tevens is aangegeven of (voorlopige) dekking voorhanden is en zo ja, uit welk budget. Figuren 16 en 17 geven de visuele weergave aan van de diverse projecten in zowel de gemeente als het stedelijk gebied Deventer.

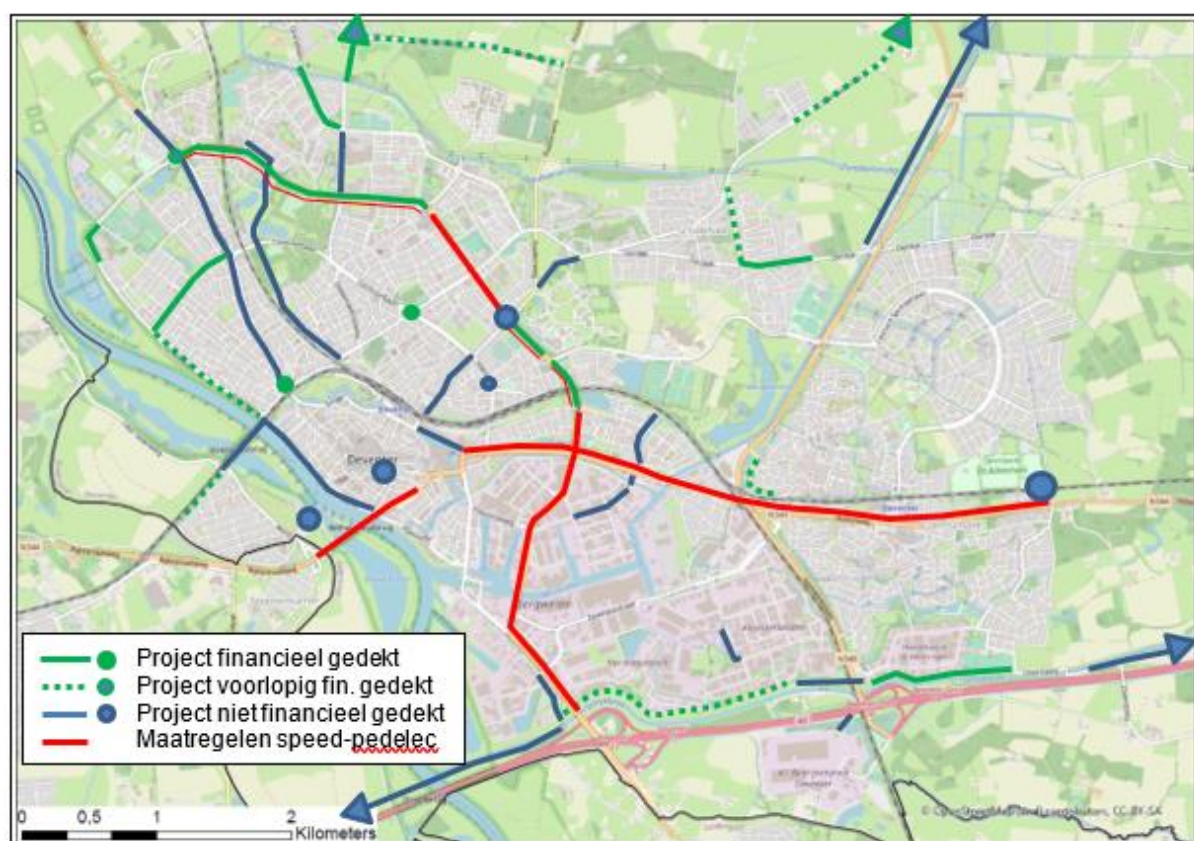
| Kosten<br>x1.000 | Dekking             |                     |                  | Locatie   | Omschrijving  | netwerk           |                  |
|------------------|---------------------|---------------------|------------------|---|---|-------------------|------------------|
|                  | MJOP - MIND 21 - 22 | MJOP - MIND 23 - 24 | Nog geen dekking |   |   | snelle fietsroute | hoofd fietsroute |
| € 1.600          |                     |                     |                  | Havezatelaaan   | reconstructie   |                   |                  |
| € 510            |                     |                     |                  | Overstichtlaan - Lebuinuslaan zuidzijde                           | Verbreden en omvormen naar asfalt van fietspaden en ventwegen omvormen naar fietsstraat |                   |                  |
| € 350            |                     |                     |                  | Oerdijk, Kolkmansweg – komgrens oostzijde Schalkhaar              | reconstructie   |                   |                  |
| € 319            |                     |                     |                  | Rotonde Hoge Hondstraat – Ceintuurbaan                            | reconstructie   |                   |                  |
| € 420            |                     |                     |                  | Fietspad Boxbergerweg, Zandwetering - Randerstraat                | Gedeeltelijke verbreding en omvorming naar beton  |                   |                  |
| € 534            |                     |                     |                  | Johannes van Vlotenlaan   | Groenaanpak en deklaag fietspad vervangen   |                   |                  |
| € 90             |                     |                     |                  | Rembrandtkade - Roland Holstlaan, Rubensstraat – ingang zuivering | Omvormen tegelfietspad naar asfalt  |                   |                  |
| € 307            |                     |                     |                  | Rotonde Zwolseweg – Roland Holstlaan                              | reconstructie   |                   |                  |
| € 159            |                     |                     |                  | Hovenpad  | Omvormen asfaltverharding naar beton  |                   |                  |
| € 250            |                     |                     |                  | Schipbeekpad, Bathmen, Schipbeeksweg – splitsing/ bocht Schipbeek | Omvormen asfaltverharding naar beton  |                   |                  |
| € 120            |                     |                     |                  | Koersenweg Bathmen  | Omvormen halfverharding fietspad naar beton   |                   |                  |
| € 100            |                     |                     |                  | Vliegend Hert   | Omvormen naar fietsvriendelijk profiel  |                   |                  |
| € 1.000          |                     |                     |                  | Spanjaardsdijk, komgrens Schalkhaar-gemeentegrens                 | Verbreden naar gewenste breedte en omvormen naar beton                                  |                   |                  |
| € 331            |                     |                     |                  | Kolkmansweg, Oerdijk – Koningin Wilhelminalaan Schalkhaar         | reconstructie   |                   |                  |
| € 1.000          |                     |                     |                  | IJsseltraject, IJsselkade - Rembrandtkade                         | reconstructie IJsselkade en onderzoek aanpassing Rembrandtkade                          |                   |                  |
| € 60             |                     |                     |                  | Bettinkdijk, Loo Bathmen  | Omvormen asfaltverharding fietspad naar beton   |                   |                  |
| € 400            |                     |                     |                  | Fietspad Schipbeek, Bathmen – Oxersteeg                           | Verbreden naar gewenste breedte en omvormen naar beton                                  |                   |                  |
| € 1.346          |                     |                     |                  | Fietspad Overijsselskanaal, buiten bebouwde kom tot gemeentegrens | Verbreden, gedeeltelijk strekken en omvormen naar beton                                 |                   |                  |
| € 687            |                     |                     |                  | Zwolseweg, komgrens - Noorderplein                                | Verbreden fietsvoorzieningen tot comfortabele breedte incl. fietsstraat                 |                   |                  |
| € 600            |                     |                     |                  | Fietspad Schipbeek, Gorsseleweg - Schipbeeksweg                   | Aanleg fietspad in beton op schouwpad   |                   |                  |
| € 1.500          |                     |                     |                  | Fietsstructuur A1   | Aanleg van diverse fiets-verbindingen rondom de A1 ter hoogte van de stad Deventer      |                   |                  |
| € 16.000         |                     |                     |                  | Fietspad op spoorbrug IJssel                                      | Verbreden en verbeteren verharding  |                   |                  |
| € 300            |                     |                     |                  | Stadsentree, fietsbrug Schipbeek - Teugseweg                      | Inpassing snelle fietsroute Deventer - Zutphen  |                   |                  |
| € 20.000         |                     |                     |                  | Fietsbrug F1  | Nieuwe brug aan/naast A1-brug over de IJssel  |                   |                  |
| € 200            |                     |                     |                  | Hanzetracé, N344 en poort van Deventer binnen bebouwde kom        | Verkeersmaatregelen voor een veilige inpassing van de speed-pedelec                     |                   |                  |
| € 600            |                     |                     |                  | Laan van Borgele, Overstichtlaan - Keizer Karellaan               | Reconstructie met brede fietsstroken  |                   |                  |
| € 8.000          |                     |                     |                  | kruispunt Brinkgreverweg-Henri Dunantlaan                         | ongelijkvloerse kruising Hanzetrace   |                   |                  |
| € 50             |                     |                     |                  | Kruispunt Rielerweg – Veenweg                                     | Verkeersmaatregelen ter verbetering verkeersveiligheid                                  |                   |                  |
| € 100            |                     |                     |                  | Brinkgreverweg, Veenweg – Rielerweg                               | Verbreden fietsstroken  |                   |                  |
| € 10.000         |                     |                     |                  | spoor- en wegkruising Siemelinksweg langs Schipbeek               | aanleg ongelijkvloerse kruising   |                   |                  |
| € 4.000          |                     |                     |                  | Handelskade   | reconstructie   |                   |                  |
| € 50             |                     |                     |                  | Brinkgreverweg, Veenweg – Rielerweg                               | Aanleg verbeterde fietsvoorzieningen  |                   |                  |
| € 1.500          |                     |                     |                  | Henri Dunantlaan, Nico Bolkesteinlaan - Raalterweg                | Reconstructie inclusief fietspaden  |                   |                  |
| € 260            |                     |                     |                  | Fietspaden Henri Dunantlaan, Nico Bolkesteinlaan - Deltalaan      | Omvormen fietspaden naar asfalt   |                   |                  |
| € 50             |                     |                     |                  | Lübeckstraat  | Aanleg fietsvoorzieningen   |                   |                  |
| € 405            |                     |                     |                  | Douwelerwetering  | Aanleg fietsvoorziening(en)   |                   |                  |
| € 255            |                     |                     |                  | Duurstedeweg  | Aanleg fietsstroken   |                   |                  |
| € 300            |                     |                     |                  | Overijsselskanaal tussen Holterweg en Duurstedeweg                | Aanleg fietsbrug  |                   |                  |
| € 3.900          |                     |                     |                  | IJsseltraject, Ossenweerdstraat - Zandpoort                       | Reconstructie   |                   |                  |
| € 1.200          |                     |                     |                  | Oostermaatsdijk   | Aanleg eenzijdig fietspad   |                   |                  |
| € 900            |                     |                     |                  | Het Laar-Lookersdijk-Middelweg-Schurenstraat                      | Omvormen naar fietsstraat/verbreed fietspad   |                   |                  |
| € 2.000          |                     |                     |                  | spookruising Nieuwedijk   | aanleg spoortunnel voor fietsers  |                   |                  |
| € 400            |                     |                     |                  | Oerdijk, Lettele - Okkenbroek                                     | Verbreden naar gewenste breedte en omvormen naar beton                                  |                   |                  |

Figuur 15: geprioriteerd projectenoverzicht





Figuur 16: fietsprojecten buiten de stad Deventer



Figuur 17: fietsprojecten stad Deventer

## 4 Slimme opgaven



### 4.1 Algemeen

Optimalisatie en uitbreiding van het fietsnetwerk biedt grote kansen om zowel de veiligheid als de aantrekkelijkheid van het fietsen in Deventer te verbeteren. Echter, dergelijke aanpassingen vergen grote investeringen. Het verdient sterke aanbeveling om naast deze noodzakelijke opgaven ook energie te steken in een meer slimme aanpak. Hierin is aandacht voor ook andere beleidsterreinen, zoals gezondheid en klimaat. Deze bredere scope komt tot uiting in de aandacht voor de diversiteit aan fietsen, toepassing van intelligente verkeerssystemen en data, optimale samenwerking met diverse partners en maximale inzet op gedragsmaatregelen. In veel gevallen is sprake van een combinatie. In dit hoofdstuk komen de slimme opgaven aan de orde.

### 4.2 Diversiteit en veiligheid

#### 4.2.1 Algemeen

De diversiteit aan fietsen in Nederland neemt toe. De maatvoering van de fietsinfrastructuur is daarentegen niet in alle gevallen hierop aangepast. Vooral in een historische stad als Deventer komt de fietser soms letterlijk in de knel. Er ligt dan ook een grote uitdaging in het beter bedienen van de fiets in ons wegbeeld. Deze inspanning heeft betrekking op zowel wegprofielen als fietsenstallingen. Met name de breedte van fietspaden verdient veel aandacht, omdat hier geen uitwijkmogelijkheid aanwezig is, in tegenstelling tot bijvoorbeeld fietsstroken. Ook bochtstralen kunnen soms ruimer vanwege hogere fietssnelheden.

Al enkele jaren is in de begroting budget opgenomen voor het omvormen van fietspaden naar een comfortabelere verharding.

Inzet is om deze reservering te continueren, zodat op den duur zoveel mogelijk fietspaden zijn voorzien van asfalt of beton. Een mooi voorbeeld is de omvorming van het fietspad langs de Oerdijk.



*Figuur 18: beton fietspad langs de Oerdijk*

Technische ontwerprichtlijnen zijn in het algemeen uitgangspunt bij het ontwerp van fietsroutes. Zie hiervoor ook de bijlage. Echter, het zondermeer toepassen hiervan is niet gewenst.

Veelal is sprake van ligging in een omgeving met een ruimtelijke kwaliteit, zoals de binnenstad of het fraaie Sallandse buitengebied. Ook kunnen ecologische randvoorwaarden een rol spelen bij de ligging of het ontwerp van een fietsroute. Daarom is vanuit genoemde, technische richtlijnen altijd een integrale afweging gewenst bij het realiseren van een fietsproject.

In het algemeen gelden de volgende ontwerpgegevens voor inpassing van de diversiteit aan fietsen:

- Bij nieuwe/reconstrueren fietspaden/fietsstroken de meest actuele CROW-richtlijnen toepassen;
- Renovatie van fietspaden binnen de kom zoveel mogelijk naar (rood) asfalt en buiten de kom naar boomwortelbestendige beton(platen);
- De technische richtlijnen spiegelen aan een ruimtelijke afweging.

#### 4.2.2 Speed-pedelec

Specifieke fietsgroep is de speed pedelec. Deze is aan een opmars bezig in Nederland. zo laten ook de verkoopcijfers zien: een stijging in september 2020 van ca. 35% ten opzichte van september 2019<sup>6</sup>. Deze fiets, die snelheden mag rijden tot 45 km/uur, is aantrekkelijk voor met name regionale verplaatsingen.

Volgens de wetgeving gelden voor de speed-pedelec dezelfde regels als voor de bromfiets. De consequentie is dat een speed-pedelec op een fiets/bromfietspad rijdt of op de rijbaan en dus niet op een fietspad.

In praktijk leidt deze regelgeving op sommige plekken tot knelpunten op gebied van verkeersveiligheid. Het betreft hier vooral de hoofdverkeersassen van de stad Deventer. Landelijk is er nog geen eenduidig beleid voor de speed-pedelec.

In 2018 hebben studenten van Hogeschool Windesheim onderzoek gedaan naar de beste plek van de speed-pedelec op het Deventer wegennet<sup>7</sup>. Hun advies dient als opgave voor een op termijn veiliger inpassing van deze fiets in Deventer, anticiperend op het landelijk beleid.

- Uitwerken advies Hogeschool Windesheim voor de speed-pedelec op de hoofdwegen in de stad Deventer



<sup>6</sup> Bron: Maandelijkse verkoopcijfers Koninklijke RAI Vereniging, 5 oktober 2020.

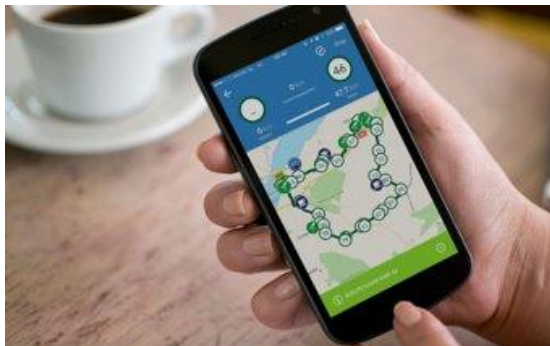
<sup>7</sup> "Op de rijbaan of op het fietspad?", Onderzoek naar de beste plek voor de speed-pedelec in

de gemeente Deventer", Hogeschool Windesheim Flevoland, 30 mei 2018.



### 4.3 ITS/data

Soms ongemerkt, maar zeker al enkele jaren is binnen Deventer een ontwikkeling gaande, waarin data en intelligente transportsystemen (ITS) steeds belangrijker zijn. Zichtbare, landelijke ontwikkelingen zijn bijvoorbeeld de applicatie, waarmee toeristische (knooppunt)routes gereden kunnen worden (zie figuur 19).



Figuur 19.: app voor fietsknooppunten

Er gebeurt daarentegen veel meer. Onder de noemer 'Talking Traffic'<sup>8</sup> zijn nagenoeg alle verkeerslichtenregelingen in Deventer al voorbereid op beïnvloeding via apps (door automobilisten én fietsers). Deventer loopt hierin landelijk voorop.

Bepaalde fietsapplicaties geven het verkeerslicht een seintje bij nadering, zoals de RingRing-app<sup>9</sup>. Binnen het systeem dat de verkeerslichten aanstuurt vindt vervolgens de afweging plaats of groentijdverlenging kan plaatsvinden dan wel het licht eerder op groen kan springen.

Ook groepen fietsers kunnen zo prioriteit krijgen boven ander verkeer dus bijvoorbeeld met behulp van die (met behulp van detectiecamera's van cycledata). Zo is in Europees verband het project Bicycles and ITS (BITS) opgestart, waarin het doel is om met behulp van ITS-maatregelen nog meer fietsgebruik te realiseren. De provincie Overijssel is hierin een belangrijke stakeholder.

Tot slot zijn groene golven voor fietsers realiseerbaar doordat een snelheidsadvies wordt afgegeven via de app en zelfs een slimme fietsbel (halo). Niet alleen onderweg, maar ook thuis is gebruik van een geschikte fietsapp mogelijk. Hiermee komt informatie beschikbaar over de openingstijden en eventuele tarieven van een fietsenstalling.

Veel ITS-toepassingen genereren ook data, die als input dienen om bijvoorbeeld fietsgebruik en -beleid te monitoren. Daarom is tijdens het BO-MIRT<sup>10</sup> van november 2018 de afspraak gemaakt om 90% van de publieke data in 2023 structureel op orde te hebben. Hiervoor is een zogenaamde data top 15 opgesteld met daarin de belangrijkste publieke data. Onderdeel zijn ook fietsdata met informatie over herkomst- /bestemming, routes, snelheden, en gebruik van stallingen.

Zowel de techniek als de hieruit volgende data zijn in voortdurende ontwikkeling. Deventer is al een eind op weg, maar kan hierin nog wat stappen zetten. Deze maken het voor de fietser zichtbaar veiliger en aantrekkelijker.

- Verder uitrollen en promoten van ITS-maatregelen voor de fietser.



<sup>8</sup> Partnership Talking Traffic is een samenwerking van diverse overheden en het bedrijfsleven met als doel het dagelijks verkeer te verbeteren, veelal met innovatieve toepassingen.

<sup>9</sup> Anno januari 2021 is de aansturing door deze app van de verkeerslichten in Deventer nog niet overal actief.

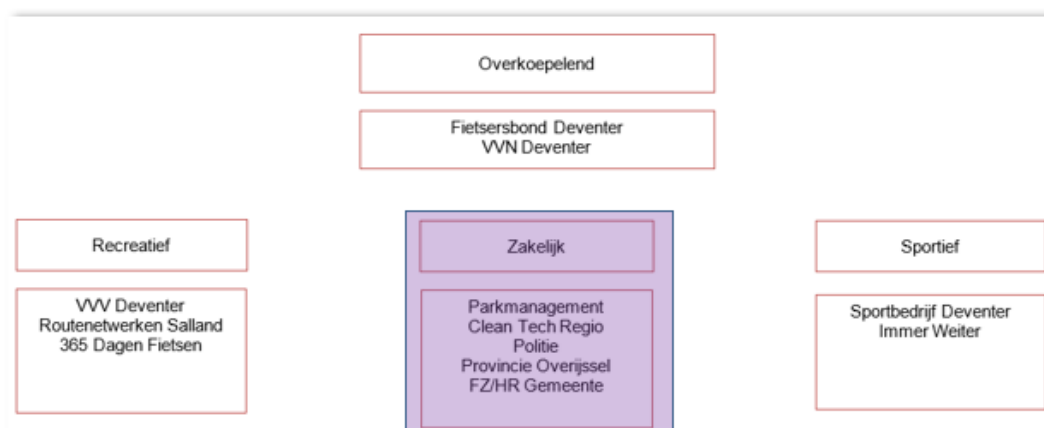
<sup>10</sup> Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport: jaarlijks overleg tussen minister van I&W en landsdeel.

## 4.4 Samenwerking/procedures

De gemeente is een belangrijke partij in het initiëren, faciliteren en uitvoeren van fietsbeleid. Toch ligt de kracht van het succes in de samenwerking en communicatie met bewoners, bedrijven en andere organisaties. Alleen in goede onderlinge afstemming ontstaat een gedragen en breed uit te dragen Deventer fietsklimaat.

De belangrijkste extern (lokale) organisaties op fietsgebied zijn de Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland. Laatstgenoemde organisatie richt zich vooral op specifieke doelgroepen binnen de fietser, zoals scholieren en ouderen.

De Fietsersbond blijft een belangrijke gesprekspartner van de gemeente. Samen met diverse andere organisaties op het vlak van recreatie, economie en sport stimuleren we het fietsgebruik. Het focusthema in het programma fiets heeft betrekking op de verplaatsingen naar werk, school en winkel, zodat hier het accent ligt. Zie hiervoor ook het paars geaccentueerde gedeelte in figuur 20. Hierbinnen en daarnaast zijn ook organisaties actief in de uitvoering ervan, zoals bijvoorbeeld Fietskoeriers Deventer



Figuur 20: schema organisaties bij fietsbeleid

Beleidsmatig dient de (actualisatie van de) Omgevingsvisie als kaderstellende planfiguur voor de middellange en lange termijn, ook voor de fiets. De gemeenteraad bepaalt daarmee de koers. Als kaderstellend bestuursorgaan stelt de raad het beleid vast via de Omgevingsvisie, alsmede de begroting en de meerjarenplanning voor het wegonderhoud en grotere investeringen in infrastructuur. Zo kan de raad prioriteiten stellen in de realisatie van eerder vastgestelde ambities en doelen op fietsgebied.

Op dit moment betekent dit wijziging van bestemmingsplannen. Indien per 1 januari 2022 de Omgevingswet in werking treedt zal dit een plek krijgen in het omgevingsplan.

Juist dit omgevingsplan maakt een integrale toetsing op alle aspecten van de fysieke leefomgeving mogelijk en biedt de kans om de fiets hierin een volwaardige plek te geven. Het verdient aanbeveling om in de toetsing van bestemmingsplannen de fiets een volwaardige plek te geven.



De uitvoering van ruimtelijk (fiets)beleid is de verantwoordelijkheid van het college van burgemeester en wethouders en komt tot uiting in het planologische kader.

- Continueren van de samenwerking met diverse organisaties in het uitdragen van een succesvol fietsbeleid;
- De gemeenteraad op kop zetten in de strategische aansturing van en (financiële) keuzes in het fietsbeleid;
- bij planologische procedures de fiets een volwaardige plek geven;

## 4.5 Gedrag en gezondheid

Gedragsmaatregelen zijn vooral gericht op het verleiden van (auto)mobilisten om de fiets te nemen. Die omslag is goed voor zowel de gezondheid, het milieu als de bereikbaarheid van Deventer en haar inwoners/werknemers. Daarbij gaat het om inzet van communicatie, marketing en educatiemaatregelen.

Onder de vlag van 'Deventer viert fietsen' besteedt de gemeente al enkele jaren aandacht aan het fietsbeleid en vooral de realisatie hiervan met maatregelen en projecten. Op regionaal niveau heeft de Cleantech Regio een belangrijke rol in het stimuleren van gezond gedrag in het woon-werkverkeer.

Blijvende aandacht voor de fiets blijft gewenst en dat in brede zin. De optelsom van fysieke projecten, stimulering en waar nodig educatie, zorgt voor een optimaal fietsgebruik. Binnen de focusthema's zal vooral aandacht uitgaan naar bedrijven, schoolomgevingen en de binnenstad. Speerpunten zijn de bereikbaarheid, gezondheid en veiligheid.

- Promotie van de fiets, vooral gericht op werknemers en winkelend publiek;
- Stimuleren van deelfietsgebruik, mede als onderdeel van de vervoersketen;
- Blijven samenwerken in fietsstimulering met relevante organisaties.



## 5 Slimme projecten



### 5.1 Algemeen

De basis van een optimaal fietsgebruik ligt in een samenhangend en veilig fietsnetwerk. Echter, de investeringen in het optimaliseren hiervan zijn over het algemeen fors. Daarom zijn in hoofdstuk 4 ook andere en vaak slimmere opgaven benoemd, die leiden tot eveneens slimme maatregelen.

### 5.2 Projectenoverzicht

Het projectenoverzicht van figuur 21 geeft de slimme maatregelen weer. Deze zijn gekoppeld aan de belangrijkste thema's op dit gebied.

| Kosten x1.000 | Locatie                         | Omschrijving  | Fiets in de keten | Fietsparkeren | Gedrag & educatie | Onderzoek & studie | Data & ITS |
|---------------|---------------------------------|---|-------------------|---------------|-------------------|--------------------|------------|
| € 50          | gemeente                        | Continuering bestaande regionale werkgeversaanpak   |                   |               |                   |                    |            |
| € 5           | Scholieren                      | Educatie maatregelen via VVN en Gezonde Schoolaanpak Deventer                                   |                   |               |                   |                    |            |
| € 5           | Ouders van basisschool kinderen | Educatie maatregelen via VVN en Gezonde Schoolaanpak Deventer                                   |                   |               |                   |                    |            |
| € 20          | Binnenstad                      | Onderzoek uitbreiden bemenste/inpandige fietsenstallingen                                       |                   |               |                   |                    |            |
| € 80          | gemeente                        | Monitoring indicatoren  |                   |               |                   |                    |            |
| € 10          | gemeente                        | Onderzoek Saxion: technologie/ smart city toepassingen om verleiding naar de fiets te vergroten |                   |               |                   |                    |            |
| € 20          | gemeente                        | promotie Ring-Ring applicatie   |                   |               |                   |                    |            |
| € 50          | gemeente                        | introductie barcode voor fietsen, o.a. t.b.v. medegebruik private stallingen                    |                   |               |                   |                    |            |
| € 50          | gemeente                        | relevante fietsdata inventariseren  |                   |               |                   |                    |            |
| € 150         | gemeente                        | doorontwikkeling 'Deventer viert fietsen'   |                   |               |                   |                    |            |
| € 50          | gemeente                        | onderzoek naar potentiële knooppunten   |                   |               |                   |                    |            |
| € 20          | gemeente                        | onderzoek naar gewenste plek speed-pedelec  |                   |               |                   |                    |            |
| € 50          | gemeente                        | onderzoek naar mobiele hubs in de wijk  |                   |               |                   |                    |            |
| € 30          | Binnenstad                      | onderzoek digitale verwijzing naar fietsenstallingen  |                   |               |                   |                    |            |
| € 50          | gemeentelijke organisatie       | fietsgebruik onder eigen personeel verder stimuleren  |                   |               |                   |                    |            |
| € 50          | gemeente                        | onderzoek naar haalbaarheid BITS in Deventer  |                   |               |                   |                    |            |

figuur 21: projectenoverzicht slimme maatregelen

### 5.3 Monitoring

In hoofdstuk 1 is de fietsambitie vertaald in een aantal doelen. Deze doelen zijn zoveel mogelijk kwantificeerbaar en hebben een relatie met relevante thema's uit de Omgevingsvisie. Digitale dataverzameling en uitkomsten van enquêtes onder bewoners en fietsers zijn belangrijke instrumenten om het effect van maatregelen te meten.

Ook tellingen leiden tot conclusies over het fietsgebruik in Deventer en de stallingen bij de voorzieningen. Al met al vraagt het stellen van doelen ook een consequente monitoring van deze doelen. De plantermijn van dit programma is gesteld op 2025. Halverwege deze termijn kan een tussentijdse evaluatie plaatsvinden van het verloop met eventueel bijstelling van inzet en/of doelen tot gevolg.

## Bijlage ontwerprijlijnen

Een veilig gebruik van het fietsnetwerk is gebaat bij een goede inrichting. Hiervoor gelden als basisuitgangspunt de ontwerprijlijnen van de CROW Ontwerpwijzer Fietsverkeer<sup>11</sup>. In deze richtlijnen staan de diverse ontwerpprincipes, waaraan een fietsnetwerk moet voldoen. De provincie Overijssel heeft daarnaast eigen ontwerpprincipes vastgesteld<sup>12</sup>. Deze sluiten grotendeels aan op de CROW-richtlijnen, maar zijn op sommige onderdelen ietwat fietsvriendelijker.

In de tabel van figuur 18 staan de belangrijkste ontwerpprincipes genoemd.

| TYPE FIETS-<br>VERBINDING  | OBSTAKELVRIJE<br>RUIMTE               | RIJLOPER   |  | TUSSENBERM                                  |  |
|--|---------------------------------------|--|--|---|--|
|  |                                       | BOVENLOKAAL  | REGIONAAL  | BOVENLOKAAL                                 | REGIONAAL                                  |
| <b>FIETSSNELWEG</b><br>Afmetingen uit het<br>Masterplan F35  | gesloten: 1,5 m<br>incidenteel: 0,5 m | min. 4 m   | min. 4,5 m   | min. 1 m                                    | min. 1 m                                   |
| <b>SOLITAIR FIETSPAD<br/>(TWEERICHTING)</b><br>Afmetingen afwijkend van<br>het CROW  | gesloten: 1,5 m<br>incidenteel: 0,5 m | min. 3 m   | min. 3,5 m   | nvt   | nvt  |
| <b>VRIJLIGGENDE<br/>FIETSPAD</b><br>Afmetingen rijloper afwijkend<br>van het CROW. Afmetingen<br>tussenberm (CROW) zijn<br>afhankelijk van snelheid van<br>hoofdrijbaan. | gesloten: 1,5 m<br>incidenteel: 0,5 m | Enrichting:<br>min. 2 m<br><br>TweERICHTING:<br>min. 3 m               | Enrichting:<br>min. 3 m<br><br>TweERICHTING:<br>min. 3,5 m | GOW:<br>min. 1 m<br><br>ETW:<br>min. 0,35 m | GOW:<br>min. 1,5 m<br><br>ETW:<br>min. 1 m |
| <b>FIETSSTRAAT</b><br>Afmetingen conform het<br>CROW, afwijkend is dat de<br>voorkeur uitgaat naar geen<br>middenstrook  | nvt                                   | 3,5 - 4,5 meter<br><br>Rabatstroken: 0,5 - 0,75 m<br>geen middenstrook |  | nvt   | nvt  |
| <b>FIETSSTROOK MET<br/>DOORGETROKKEN<br/>STREEP</b><br>Ambitie is geen fietssuggestie-<br>strook. Afmetingen conform<br>het CROW.  | nvt                                   | min. 1,7 m   | min. 2,25 m  | nvt   | nvt  |

Figuur 18: ontwerpprincipes fietsnetwerk

In het algemeen geldt dat een fietsroute een inrichting zou moeten hebben die 'vergevingsgezind'<sup>13</sup> is (zie voorbeeld figuur 19). Dit wil zeggen, dat de fietser op een comfortabele en veilige manier moet kunnen fietsen, zonder daarbij teveel risico te lopen op ongevallen en hinder.

Verder geldt dat de kwaliteit van een snelle fietsroute hoger is dan van een hoofdroute. Concessies in de inrichting zijn dientengevolge ook acceptabeler bij een lagere orde fietsroute.

Deventer heeft als historische stad en een landschappelijk waardevol buitengebied te maken met wegprofielen en een omgeving die van oudsher zijn afgestemd op lagere intensiteiten autoverkeer of zelfs helemaal geen autoverkeer. Dit vraagt om een integrale afweging van zowel technische ontwerprijlijnen als een goede ruimtelijke insassing.

<sup>11</sup> Bron: Ontwerprijlijnen Fietsverkeer, Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek, 13-06-2016,

<sup>12</sup> Bron: Ontwerprijlijnen Fiets, Movares/provincie Overijssel, 20 juli 2018.

<sup>13</sup> Zie ook: <http://www.vergevingsgezindfietspad.nl/projectinformatie/het-vergevingsgezinde-fietspad/>



*Figuur 19: vergevingsgezind fietspad<sup>14</sup>*

Deze integrale afweging geldt tevens voor de volgende generieke uitgangspunten op de hoofdfietsroutes van Deventer:

- buiten de bebouwde kom asfalt- of betonverharding;
- snelle fietsroutes hebben voorrang op hoofdfietsroutes;
- binnen de bebouwde kom asfaltverharding, waarbij voor parallelle fietspaden en -stroken geldt dat deze rood zijn;
- afsluitpaaltjes ter voorkoming van misbruik door autoverkeer dienen zoveel te worden voorkomen vanwege de verkeersonveiligheid.

Specifiek voor de speed-pedelec is het van belang om vooralsnog de landelijke regelgeving in dit kader af te wachten. Intussen is het wel gewenst om voorstellen te ontwikkelen voor een goede plaats op de weg voor de hoofdverkeersstructuur in de stad Deventer.

---

<sup>14</sup> Bron: Mobiliteitsplatform