gemeente Deventer

GEMEENTEBLAD

Officiële uitgave van de gemeente Deventer

Nr. 537781

17 november 2026

Omgevingsprogramma Fiets Deventer

Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Deventer heeft besloten:

Artikel I

Het Omgevingsprogramma Fiets Deventer vast te stellen.

Artikel II

Het "Omgevingsprogramma Fiets Deventer" is opgenomen in 'bijlage A'.

Bijlage A

Omgevingsprogramma Fiets 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 verbeteren we bovendien de doorfietsroutes, zoals aan de Raalterweg en de F348 tussen de A1 en Epse.

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, in goede fietsparkeervoorzieningen en in 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 fiets-typen 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.

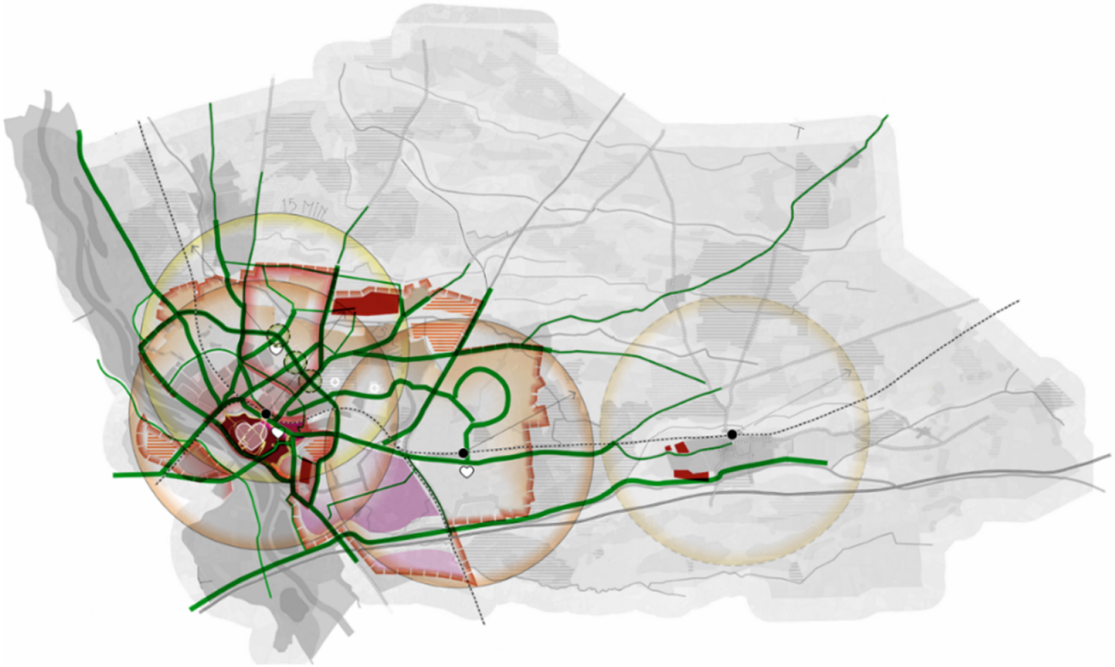
Deventer werkt met inwoners, scholen, bedrijven en maatschappelijke partners aan de uitvoering. Data, digitale oplossingen en nieuwe verkeerslichtregelingen helpen om fietsers meer prioriteit te geven en de kwaliteit van de infrastructuur continu te monitoren.

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:

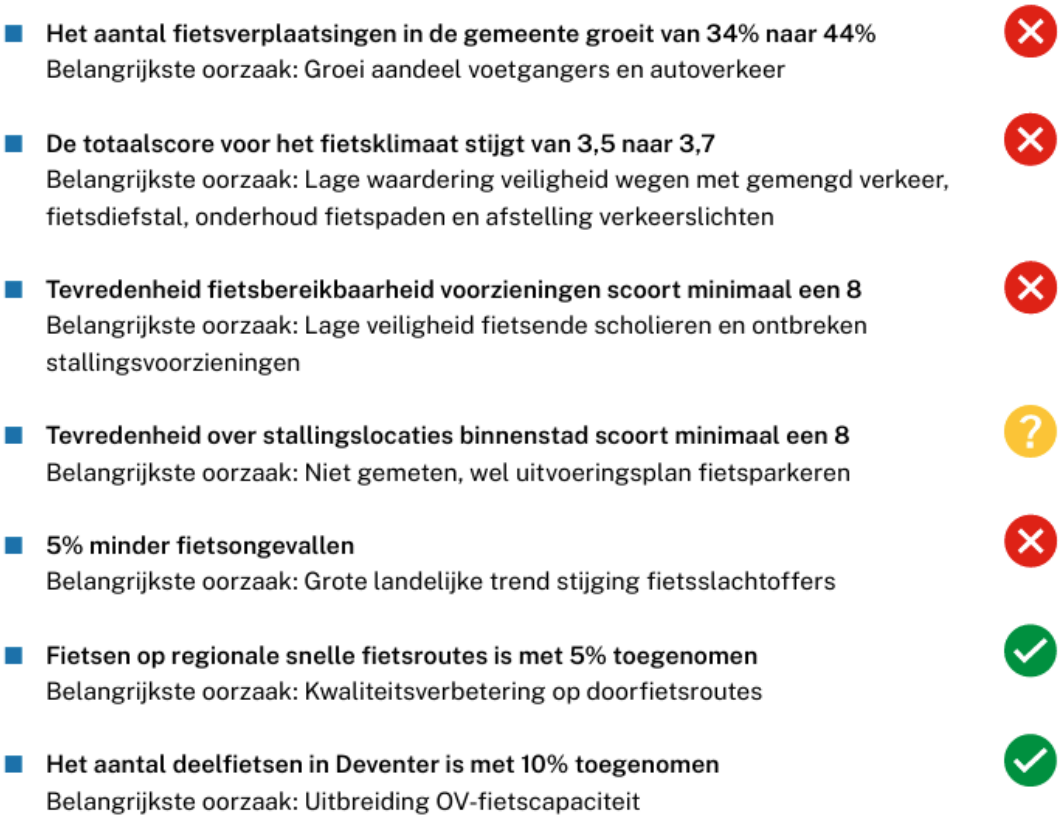
- Het aantal fietsverplaatsingen in de gemeente groeit van 34% naar 44%
- De totaalscore voor het fietsklimaat stijgt van 3,5 naar 3,7
- Tevredenheid fietsbereikbaarheid van voorzieningen scoort minimaal het cijfer 8
- Tevredenheid over stallingslocaties binnenstad scoort minimaal het cijfer 8
- 5% minder 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



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 CO2 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.

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.

[1] Bron: CO2-effect mobiliteitsmaatregelen Deventer, CE Delft, oktober 2025

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;

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

[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.

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. 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

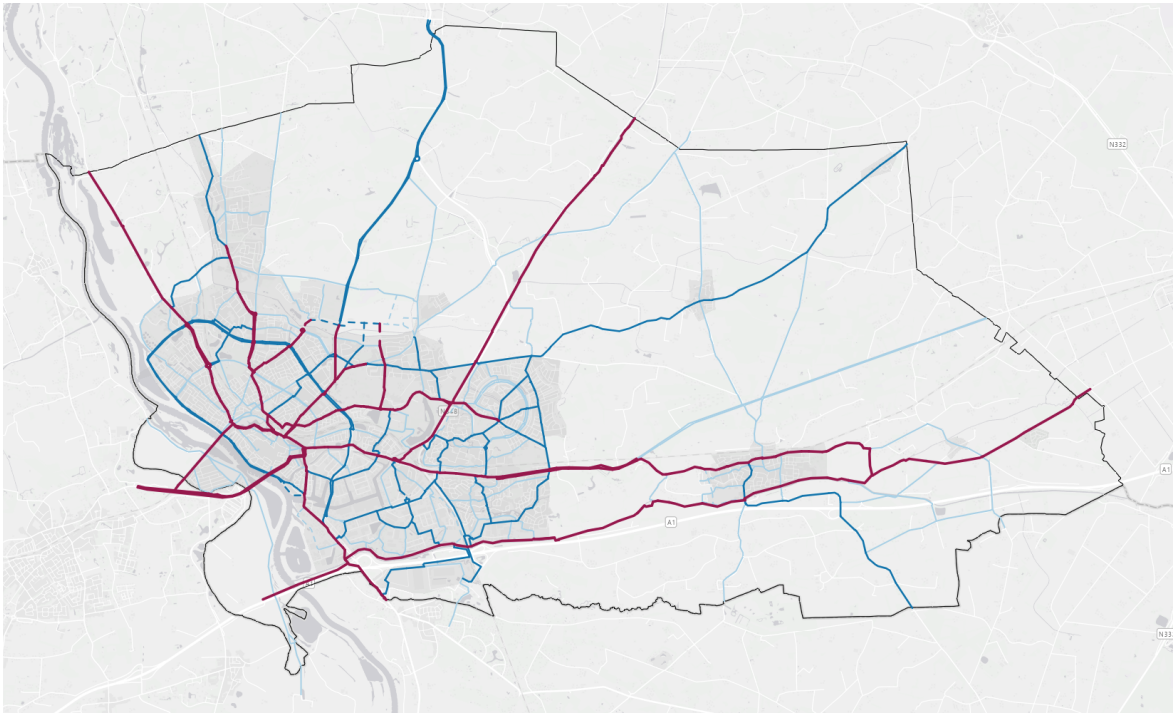
Lange wachttijden bij verkeerslichten verslechteren het fietsklimaat. Optimalisaties zijn soms mogelijk, maar moeten worden afgewogen tegen andere beleidsdoelen. Het STOMP-principe benadrukt een sterke positie voor de fiets, met aandacht voor bereikbaarheid en toegankelijkheid. Belangrijke fietsroutes 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.

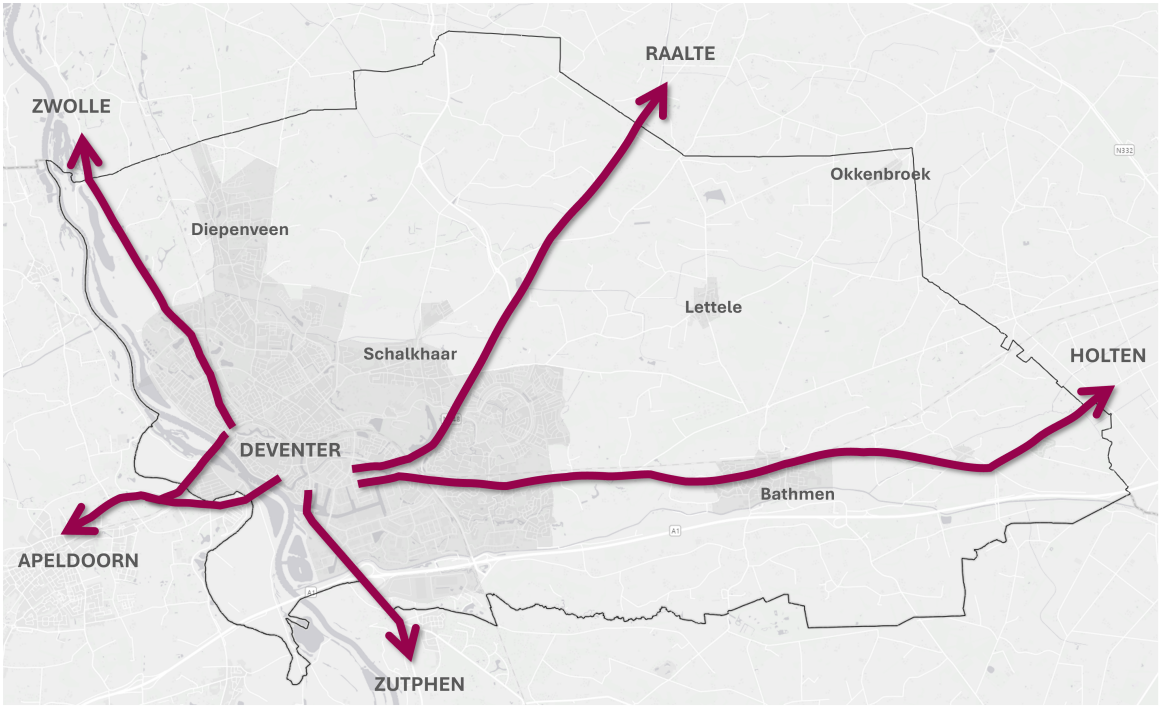


Figuur 2 - Het totale gemeentelijke fietsnetwerk van Deventer, met in het paars de doorfietsroutes, donkerblauw de hoofdfietsroutes en lichtblauw de basisfietsroutes

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).
- **(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.



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

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.

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.



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

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.

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.

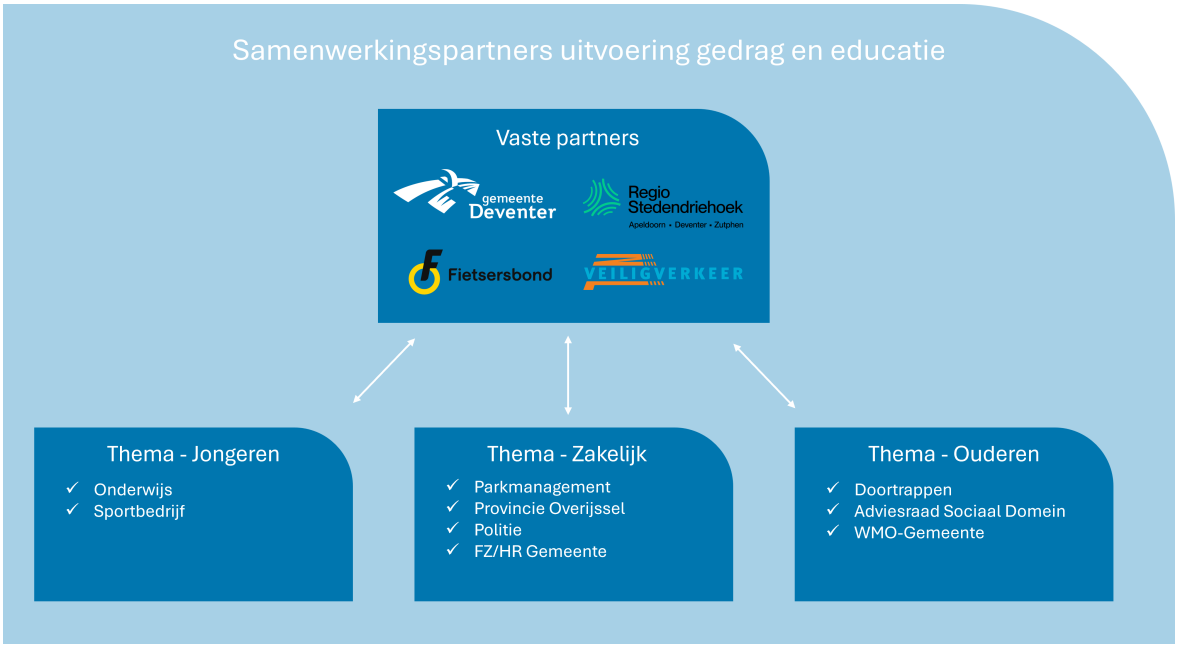
Onder de vlag 'Route Deventer' werken we verder aan een breed programma verkeerseducatie voor alle leeftijden, van peuters tot senioren. Waarbij we ons in de periode tot en met 2030 meer gaan richten op de doelgroep 12 t/m 17-jarigen en 60-plussers.

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 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.

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%metdefiets-plaats(was38%in2023–Bron: CBS, ODiN);**
2. **Van alle verplaatsingen tussen 7,5 en 15km (start en/of einde in de gemeente Deventer)vindt30%met-defietsplaats(was26%in2023–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;

[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.

   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 is verkleind ten opzichte van 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 de inwerkingtreding is 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.

Bijlage 1

Ontwikkelingen

Bijlage1-Ontwikkelingen[okt2026].pdf

Bijlage 2

Beleidsevaluatie

Bijlage2-Beleidsevaluatie[okt2026].pdf

Bijlage 3a

Participatieopzet

Bijlage3a-Participatieopzet[okt2026].pdf

Bijlage 3b

Eindrapport Peiling Omgevingsprogramma Fiets

Bijlage3b-EindrapportPeilingOmgevingsprogrammaFiets[07-04-26].pdf

Bijlage 4

Fietsnetwerk Deventer

Bijlage4-FietsnetwerkDeventer[okt2026].pdf

Bijlage 5

Inrichtingseisen

Bijlage5-Inrichtingseisen[okt2026].pdf

Bijlage 6

Maatregelenlijst

Bijlage6-Maatregelenlijst2026-2030[okt2026].pdf

Bijlage I Overzicht informatieobjecten

Bijlage1-Ontwikkelingen[okt2026].pdf	/join/id/regdata/gm0150/2026/Bijlage1_Ontwikkelingen_okt2026/nld@2026-11-11;1
Bijlage2-Beleidsevaluatie[okt2026].pdf	/join/id/regdata/gm0150/2026/Bijlage2_Beleidsevaluatie_okt2026/nld@2026-11-11;1
Bijlage3a-Participatieopzet[okt2026].pdf	/join/id/regdata/gm0150/2026/Bijlage3a_Participatieopzet_okt2026/nld@2026-11-11;1
Bijlage3b-EindrapportPeilingOmgevingsprogrammaFiets[07042026].pdf	/join/id/regdata/gm0150/2026/Bijlage3b_EindrapportPeilingOmgevingsprogrammaFiets_07_04_26/nld@2026-11-11;1
Bijlage4-FietsnetwerkDeventer[okt2026].pdf	/join/id/regdata/gm0150/2026/Bijlage4_FietsnetwerkDeventer_okt2026/nld@2026-11-11;1
Bijlage5-Inrichtingseisen[okt2026].pdf	/join/id/regdata/gm0150/2026/Bijlage5_Inrichtingseisen_okt2026/nld@2026-11-11;1
Bijlage6-Maatregelenlijst2026-2030[okt2026].pdf	/join/id/regdata/gm0150/2026/Bijlage6_Maatregelenlijst2026_2030_okt2026/nld@2026-11-11;1