gemeente Deventer

www.deventer.nl

Participatieverslag

Omgevingsprogramma Mobiliteit Binnenstad & Periferie | augustus 2026

Inhoudsopgave

1. Participatie 4
1.1 Participatie in het voortraject 4
1.2 Online vragenlijst 4
1.3 Brede bijeenkomst 21 april 2026 4
Sfeerimpressie 5
Thema lopen 6
Thema fiets 6
Thema deelmobiliteit 7
Thema logistiek 7
Thema autoluw 8
1.4 Participatiebijeenkomst 7 juli 9
Thema lopen 9
Thema fietsen 9
Thema Openbaar Vervoer 10
Thema bevoorrading 10
Thema auto en parkeren 10
Overige locatiespecifieke inbreng 10
2. Inwonerspeiling 11
Inleiding 11
2.1 Inwonerspeiling Kennis+Verkenning 11

1. Participatie

Het Omgevingsprogramma Mobiliteit Binnenstad & Periferie (hierna: OM-B&P) is één van de twee producten die voortkomen uit het overkoepelend traject 'herijking hoofdwegenstructuur'. Het andere product is de Basisvoorkeursvariant, in februari 2025 door de raad vastgesteld. Daarom is er op meerdere onderdelen geparticipeerd door Deventenaren. In de onderstaande paragrafen staan de verslagen van de participatie uit het voortraject vermeld en gaan we in op de participatietrajecten die in het kader van het OM-B&P zijn doorlopen.

1.1 Participatie in het voortraject

Op hoofdlijnen bestaat de participatie uit het voortraject uit drie elementen:

- Focusgroep
  (zie Verslag focusgroep Basisvoorkeursvariant en Verslag focusgroep Tussenproduct Mobiliteitsplan);
- De brede consultatie met een keuzewijzer
  (zie Verslag peiling Goed op Weg);
- Schriftelijke reacties op concept Basisvoorkeursvariant
  (zie Nagekomen reacties focusgroep en andere partners)

1.2 Online vragenlijst

Bij het maken van een omgevingsprogramma hoort participatie. Daarom hebben we in januari 2026 een online vragenlijst gemeentebreed verspreid. Daarin stond de vraag centraal: hoe zorgen we ervoor dat de binnenstad en periferie ook in de toekomst goed bereikbaar, gastvrij en leefbaar zijn? Zo konden we inwoners informeren over de hoofdlijnen van het omgevingsprogramma én betrekken bij de inhoud. Voor de opzet van het onderzoek en de resultaten, zie de peilingwijzer die bijgevoegd in hoofdstuk 2.

1.3 Brede bijeenkomst 21 april 2026

Op dinsdagavond 21 april 2026 was er een fysieke bijeenkomst in het Auditorium en de Publiekshal van het Stadhuis. Personen en organisaties die in het voortraject hadden aangegeven betrokken te willen blijven, kregen daarvoor een persoonlijke uitnodiging. Aanvullend is de bijeenkomst onder de aandacht van inwoners gebracht via de gebruikelijke gemeentelijke (sociale) mediakanalen.

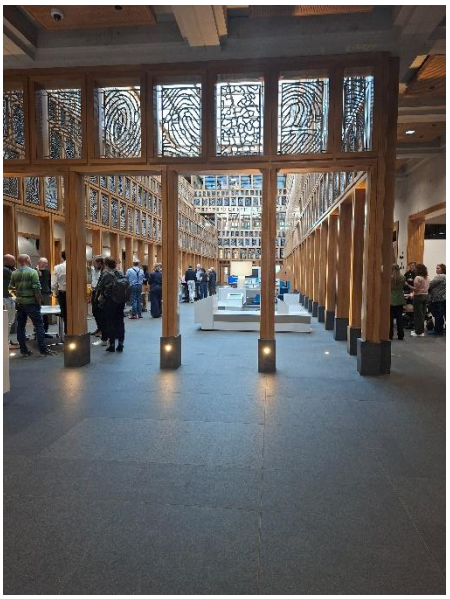
Het doel was het bespreken van de conceptwensbeelden per thema, bestaande uit netwerkkaarten en sfeerimpressies, om deze aan te scherpen, aan te vullen en te toetsen aan andere ontwikkelingen in de stad. De conceptwensbeelden per thema kwamen voort uit de samenwerking met extern verkeerskundig bureau Goudappel. Zo kwamen we ook tegemoet aan de wens van de gemeenteraad en de voormalige focusgroep om het vervolgtraject te doorlopen met een externe verkeerskundige partij.

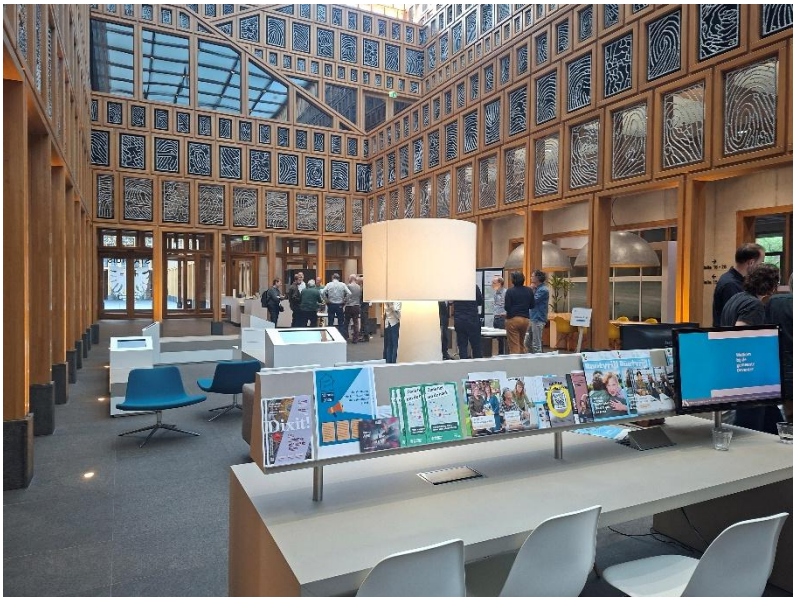
De opzet van de bijeenkomst was het bespreken per thema van de conceptwensbeelden in kleine groepjes, gedurende zo'n 15 minuten aan de hand van de vragen: 'Wat herken je in dit beeld?', 'Wat is er (minder) goed?' en 'Wat zou je willen aanvullen?'. Zo konden de deelnemers

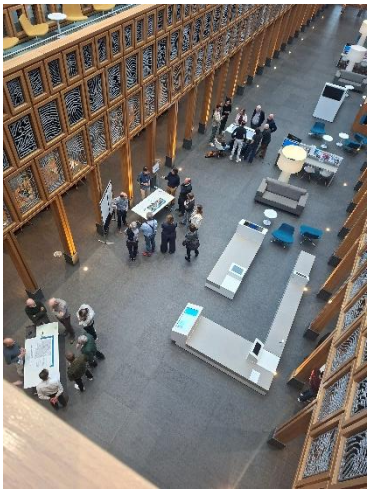
input geven op alle conceptwensbeelden. We sloten de avond af met een korte terugkoppeling door de gespreksleiders.

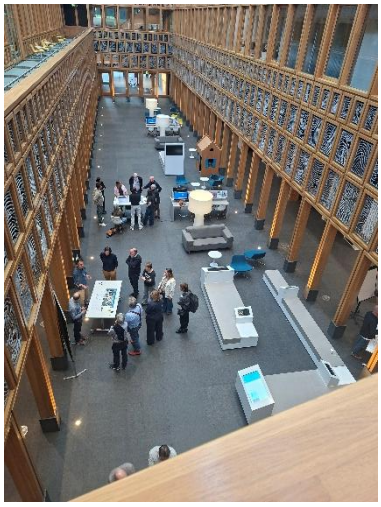
Hieronder gaan we in op de rode draden die naar voren kwamen uit de participatieronden.

Sfeerimpressie









Thema lopen

- Op hoofdlijnen wordt het hoofd-, groen- en basisnetwerk van looproutes onderschreven als logische categorisering.
- Het belang van goede looproutes van en naar de hubs wordt benoemd als succesfactor van het functioneren van de hubs.
- Aandacht wordt gevraagd voor bijzondere doelgroepen, zoals ouderen en kinderen en de omgeving waarin zij zich veelal bewegen. Denk hierbij aan verzorgingshuizen en scholen.
- Regelmatig wordt benoemd dat routes goed zijn aangelegd, maar dat er obstakels zijn in de vorm van uitstallingen, geparkeerde auto's of bevoorradende logistiek.
- De ondergrond of materiaalkeuze is ook een rode draad: kinderkopjes of verhoogd trottoir zijn voor minder mobiele mensen soms een uitdaging.
- Sociale veiligheid in de nachtelijke uren kan verbeterd worden, met name in de weinig bewoonde straten en stegen in de binnenstad.
- Fietsers die in het voetgangersgebied fietsen waar/wanneer dat niet mag, worden als hinderlijk ervaren. Het idee bestaat dat meer duidelijkheid over de regels dit wellicht gedeeltelijk zou kunnen verhelpen.
- Heldere routering, bebording en andere wayfinding-maatregelen zijn gewenst.
- Een paar bijzondere plekken waar aandacht voor wordt gevraagd zijn: Singelstraat-Sijzenbaanplein, Smedenstraat, Welle, en Emmastraat-Bokkingshang i.c.m. de aanlanding van de Wilhelminabrug.

Thema fiets

- Een aantal vertegenwoordigers van belangenverenigingen en inwoners herkende de netwerken uit het net gepubliceerde ontwerp-Omgevingsprogramma Fiets. Vaak werd de vraag gesteld hoe dit zich verhoudt tot het Omgevingsprogramma Mobiliteit Binnenstad & Periferie. Er is veel gesproken over de samenhang en combineerbaarheid van deze producten.
- Duidelijkheid over fietsparkeren (waar/hoeveel/spelregels) werd regelmatig benoemd als aandachtspunt voor de uitvoering.
- De laatste jaren en de komende tijd staan er investeringen op de planning voor het fietsparkeren voor bezoekers van de binnenstad. Er wordt aandacht gevraagd voor het fietsparkeren van het toenemend aantal binnenstadsbewoners en het groter aandeel buitenmodel fietsen (longtails, bakfietsen, e.d.)
- De 'doorwaadbaarheid' (toegankelijkheid) van de binnenstad voor fietsers is benoemd. Er waren partijen die liever directe fietsroutes door de binnenstad terugzagen, i.p.v. routes langs de binnenstad en 'inprikkers' (verbindingswegen) tot aan de (zoekgebieden voor) fietsvoorzieningen. Over het algemeen was men het eens met de netwerkkeuzes zoals opgenomen in het conceptwensbeeld en het ontwerp-Omgevingsprogramma Fiets.
- Net zoals bij het thema lopen werden ook hier conflicten voet/fiets in de binnenstad in sommige straten benoemd, zoals in de Engestraat. Helderheid over de regels en handhaving zijn van belang.
- De toename van het aantal en de diversiteit aan snelle e-bikes geeft een andere dynamiek in het verkeer. Een combinatie van technische ingrepen en gedragsmaatregelen wordt als wenselijk gezien om dit in goede banen te leiden. In het bijzonder worden de fatbike en elektrische bakfiets benoemd. Gevraagd wordt om goed te kijken naar hoe andere steden dit aanpakken en wat er qua wetgeving en jurisprudentie gaat ontstaan de komende jaren.
- Ook is een aantal zaken benoemd die direct verbonden zijn aan speciale plekken: het verzoek de ANWB Knooppuntenroute te verleggen (deze loopt nu door kernwinkelgebied), de

noodzaak om het fietsklimaat op de Welle te verbeteren en het fietsparkeren voor bewoners van het Havenkwartier beter te organiseren.

Thema deelmobiliteit

Op het gebied van deelmobiliteit werden veel aanbevelingen gegeven die we grofweg kunnen verdelen in vijf categorieën.

1. Neem drempels weg en maak het zo gemakkelijk mogelijk

- Mensen willen deelmobiliteit eerst eenvoudig kunnen uitproberen.
- Financiële prikkels zoals subsidies, kortingen of een vergoeding bij het inleveren van een parkeervergunning kunnen helpen.
- Stabiele tarieven en geen grote prijsstijgingen na pilots vergroten het vertrouwen.
- Het wordt aantrekkelijk als voertuigen dichtbij beschikbaar zijn (nabijheid).
- Eén app, duidelijke locaties en eenvoudige toegang maken het gebruik laagdrempelig.

2. Deelmobiliteit moet onderdeel zijn van een breder mobiliteitssysteem

- Aansluiting en koppeling met bestaande reguliere openbaar vervoerverbindingen.
- Combinaties van deelauto's, deelfietsen, scooters, hubs, laadpalen en P+R-voorzieningen bieden meerwaarde.

3. Deelmobiliteit is niet alleen een ‘mobiliteitsding’, maar je speelt er ook ruimte mee vrij

- Deelmobiliteit wordt gezien als middel om parkeerdruk te verminderen, vooral in schil- en woonwijken.
- Het vervangen van meerdere particuliere auto's door één gedeeld voertuig levert ruimtewinst op.

4. Gemeentelijke betrokkenheid is belangrijk

- Gemeente en partners moeten zich langdurig verbinden aan deelmobiliteitsconcepten.
- Consistent beleid en langdurige ondersteuning worden belangrijker gevonden dan kortlopende pilots.

5. Doelgroepen en maatwerk

- Verschillende doelgroepen vragen om verschillende vormen van deelmobiliteit: deelauto's, busjes, deelfietsen, longtails (extra lange fietsen) en informele deelconcepten.
- Kansrijke buurten en bestaande initiatieven kunnen als vliegwiel dienen voor verdere groei van deelmobiliteit.

Thema logistiek

- Wanneer het mogelijk is, zouden bedrijven wellicht kunnen sturen op andere type voertuigen, bijvoorbeeld kleinere bussen, of zelfs fietsbezorging als alternatief.
- Logistiek heeft soms een negatief effect op de luchtkwaliteit, geur en geluid. Elektrificatie kan al een groot deel van deze overlast wegnemen. Zet hierop in als gemeente.
- Gevraagd wordt aan de gemeente om keuzes te maken over waar voertuigen van een bepaalde grootte wel en niet mogen komen.

- Omdat er op sommige plaatsen grote voertuigen moeten kunnen komen, is er beperkte mogelijkheid tot een herinrichting met meer verblijfkwaliteit en groen.
- Bevoorrading is essentieel voor een economisch vitale binnenstad en succesvol ondernemen. Het is dus ook iets wat bij de stad hoort.
- Ook werd regelmatig benoemd dat bevoorrading en de eventuele overlast die hierbij komt kijken sterk tijdafhankelijk is. Daar kan ook een deel van de oplossing in schuilen.
- Werk een gewenste routering uit en communiceer dit aan de vervoerders.

Thema autoluw

- Er bestond best wat verschil van mening over de definitie. Opvallend vaak wordt genoemd:
  - definities moeten helder zijn;
  - verschil tussen autoluw, autovrij en venstertijden;
  - wanneer is iets autoluw?
- 'Autoluw' is een middel, geen doel. Het is een manier om de kwaliteit van de binnenstad en openbare ruimte te verbeteren, niet een doel op zichzelf. De centrale gedachte is: meer ruimte voor verblijf, ontmoeting, fietsen en wandelen, terwijl bereikbaarheid voor bewoners, ondernemers, hulpdiensten en bestemmingsverkeer behouden blijft.
- Associaties die vaak terugkwamen:
  - Meer ruimte voor verblijf, ontmoeten en recreatie;
  - Betere kwaliteit van de openbare ruimte;
  - Minder verkeersdrukte;
  - Meer focus op de mens in plaats van de auto.

Hieruit spreekt een wens om de binnenstad meer als verblijfsgebied dan als verkeersgebied in te richten.

- Auto niet verbieden, maar reguleren: het terugdringen van onnodige autoritten werd vaak genoemd:
  - bestemmingsverkeer toelaten;
  - toegankelijk voor bewoners;
  - nood- en hulpdiensten moeten erbij kunnen;
  - geen doorgaand verkeer;
  - bevoorrading mogelijk houden.
- Bereikbaarheid blijft randvoorwaarde. De wens is autoluw zonder dat functies in de stad onbereikbaar worden. Er werden zorgen geuit over:
  - bereikbaarheid van winkels;
  - toegankelijkheid voor bezoekers;
  - parkeren;
  - afstand van parkeervoorzieningen;
  - bevoorrading.
- Het verplaatsen van parkeerplaatsen naar de stadsrand was ook een terugkerend thema:
  - garages aan de rand van de binnenstad als overstappunt;
  - fietsvoorzieningen vanaf parkeerlocaties.
- De vrijkomende ruimte moet vooral ten goede komen aan langzaam verkeer.
- Maatwerk en uitzonderingen voor doelgroepen.

Autoluw wordt gezien als een instrument om de binnenstad aantrekkelijker, veiliger en meer verblijfsgericht te maken. Daarbij moet doorgaand verkeer zoveel mogelijk worden ontmoedigd, terwijl bestemmingsverkeer, bewoners, ondernemers en hulpdiensten bereikbaar blijven. Parkeren aan de rand van de stad (hubs), en goede fiets- en loopverbindingen worden gezien als

belangrijke oplossingen. Tegelijkertijd bestaat behoefte aan een heldere definitie van wat autoluw precies betekent en voor welke gebruikers uitzonderingen gelden.

1.4 Participatiebijeenkomst 7 juli

Met deze inbreng zijn gemeente en Goudappel aan de slag gegaan. We hebben een afweegkader gemaakt om eventuele conflicten tussen de thematische wensbeelden op te lossen en met de uitkomst hiervan hebben we één integraal wensbeeld geformuleerd. Dat wensbeeld inclusief bijbehorende maatregelen is gestuurd naar een aantal georganiseerde partijen: Stichting Deventer Binnenstad Management (SDBM), Stichting Binnenstads-Bewoners Deventer (SBBD), Fietsersbond en Wandelnet. Op 7 juli zijn dit wensbeeld en de maatregelen besproken in de Burgerzaal van het Stadhuis. Centrale vraag was of de onderlinge samenhang tussen de maatregelen helder is en of de maatregelen aansluiten bij de kernprincipes ‘gastvrij’ en ‘leefbaar’ en of er eventueel maatregelen ontbreken?

Een algemene constatering was dat er bij sommige netwerken nog steeds potentiële conflicten kunnen ontstaan, zeker op punten waar de fysieke ruimte beperkt is om zowel te voldoen aan de inrichtingskenmerken van bijvoorbeeld een hoofdvoetgangersnetwerk en een belangrijke fietsverbinding. Gezamenlijk werd geconcludeerd dat dit inherent is aan een historische binnenstad en dat er op project- en ontwerpniveau een goede afweging gemaakt moet worden.

Ook is er veel gesproken over het verduidelijken van de maatregelen (‘wat wordt er precies bedoeld met…?’). In sommige gevallen was dat aanleiding om de maatregel anders te formuleren, in andere gevallen is er meer toelichting ter verheldering toegevoegd. Tijdens het bespreken van de maatregelen hebben partijen ook gesproken over de prioriteit die sommige maatregelen wat hen betreft zouden moeten krijgen in het overkoepelende en later op te stellen brede Omgevingsprogramma Mobiliteit.

Thema lopen

- Er wordt onderschreven dat in de regel maatregelen voor het basnetwerk voor voetgangers genomen worden op het moment van onderhoud. De maatregelen voor voetganger richten zich in eerste instantie op het hoofdnetwerk. Prioritering binnen deze maatregelen is wel gewenst.
- Men kan zich vinden in de nieuwe verbindingen voor voetgangers zoals aangegeven op de netwerkkaart.
- Besteed specifiek aandacht aan de belangen van mensen die direct om het station wonen en het punt in het algemeen dat er ook veel ‘woonbuurten’ in de binnenstad en periferie zijn.
- Voor mensen die minder mobiel zijn is de opgave vaak groter dan enkele bijzondere plekken: als praktische stap wordt voorgesteld om de routes samen met een rolstoelgebruiker te verkennen, zodat knelpunten vanuit de gebruikerservaring in beeld kunnen worden gebracht.

Thema fietsen

- Er wordt gevraagd of er aanvullend op het Uitvoeringsplan Fietsparkeren Binnenstad overwogen is om extra fietsparkeervoorzieningen op het Grote Kerkhof aan te leggen. Antwoord: er zijn al extra voorzieningen aangelegd.
- Er wordt al gewerkt aan de verbetering van de situatie in de Keizerstraat ter hoogte van de McDonald's. Dat wordt gewaardeerd.

- Fietsenstallingen in de openbare ruimte zijn bedoeld voor bezoekers. Tegelijkertijd wordt onderzocht hoe de fietsparkeermogelijkheden voor bewoners kunnen worden verbeterd. Daarbij is inpandig fietsparkeren als optie genoemd; het verdient aanbeveling dit aspect uitgebreider toe te lichten.
- De functie van de sluisbruggen kan duidelijker worden omschreven, bijvoorbeeld door onderscheid te maken tussen:
  - één brug voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers);
  - één brug voor gemotoriseerd verkeer.

Thema Openbaar Vervoer

Op het onderwerp OV hebben de participanten niet veel aanvullingen gegeven. Wel is er gesproken over een onderzoek dat buiten de scope van de binnenstad & periferie gedaan zou moeten worden naar de mogelijkheden voor Park & Ride-voorzieningen (P&R) aan de rand van de stad. Belangrijke succesfactoren hierbij zijn volgens de participanten de maximale reistijd en wachttijd die bezoekers acceptabel vinden voor het vervolg van hun reis.

Thema bevoorrading

- Momenteel zijn er veel verschillende bezorgdiensten actief in de binnenstad, die op uiteenlopende momenten leveren. Onderzoek of een betere afstemming van bevoorradingsmomenten mogelijk is.
- Betrek pakketbezorgers bij dit vraagstuk, bijvoorbeeld door middel van een enquête over de toegankelijkheid van de binnenstad en de huidige venstertijden voor bevoorrading.
- Onderzoek daarnaast hoe op het Grote Kerkhof een vergelijkbare bevoorradings- of logistieke voorziening kan worden ingevoerd als op de Brink. Dat heeft meerdere voordelen, zoals het voorkomen van een ‘rondje om de kerk’.
- Maak onderscheid tussen hoofd- en secundaire routes voor logistiek en communiceer hierover met de vervoerders.
- Elektrificatie scheelt al gedeeltelijk in overlast, maar kan in sommige gevallen nog steeds hinderlijk zijn.

Thema auto en parkeren

- Goed om te zien dat er voor de erftoegangswegen gekeken gaat worden of deze in sommige gevallen ingericht kunnen worden als erf.
- Er wordt een procesoproep gedaan om een periodiek overleg over parkeren te voeren met gemeente, ondernemers- en bewonersvertegenwoordiging, vanwege de grote geplande veranderingen op dit gebied.
- Bij enkele aanwezigen bestaat het idee dat er op sommige plaatsen in de binnenstad veel doorgaand verkeer is. Er wordt een oproep gedaan om dat eventueel te onderzoeken en zo mogelijk maatregelen te nemen. Gedacht wordt aan: Polstraat-Stromarkt-Papenstraat en Nieuwstraat-Stromarkt-Papenstraat.

Overige locatiespecifieke inbreng

- Voetgangers en fietsers in de Nieuwstraat en Engestraat: zie thema lopen en thema fiets in paragraaf 1.3.
- Mr. H.F. de Boerlaan: goed om onderzoek te doen naar een ingreep op deze plek; houd oog voor de ongewenste netwerkeffecten die dit mogelijk heeft.

2. Inwonerspeiling

Inleiding

Zoals vermeld in hoofdstuk 1.2, is er in januari 2026 een online vragenlijst gemeentebreed verspreid. Daarin stond de vraag centraal: hoe zorgen we ervoor dat de binnenstad en periferie ook in de toekomst goed bereikbaar, gastvrij en leefbaar zijn? Zo konden we inwoners informeren over de hoofdlijnen van het omgevingsprogramma en betrekken bij de inhoud. De opzet van het onderzoek en de resultaten, zijn hieronder bijgevoegd.

2.1 Inwonerspeiling Kennis+Verkenning

Inwonerpeiling
Binnenstad & Periferie

Mening over reizen in de binnenstad en de wijken er direct omheen

kennis+ verkenning
gemeente Deventer

Inhoudsopgave

Omgevingsprogramma Mobiliteit Binnenstad & Periferie..... 3
Onderzoeksopzet..... 4
Leeswijzer..... 5
Samenvatting..... 6
Achtergrondkenmerken respondenten..... 7
Verkeer van en naar de periferie..... 8
Verkeer van en naar de binnenstad 9
Waarvoor kom je naar de periferie?..... 10
Waarvoor kom je naar de binnenstad?..... 11
Wat past bij een gastvrije en leefbare periferie?..... 12
Wat past bij een gastvrije en leefbare binnenstad?..... 13
Reizigersprofielen..... 14
Delen voetgangersgebied..... 15
Plek fietsen stallen..... 17
Ruimte voor de bus..... 19
Deelvervoer pakken en neerzetten..... 21
Indelen vrijgekomen ruimte..... 23
Wil je nog iets laten weten?..... 25
Overige constateringen en overwegingen..... 27
Bijlage stadsgesprek..... 28

Omgevingsprogramma Mobiliteit Binnenstad & Periferie

Omgevingsprogramma
Dit onderzoek is onderdeel van het Omgevingsprogramma Mobiliteit Binnenstad & Periferie. Dit programma is een product dat de doelstellingen op het gebied van mobiliteit beschrijft voor de binnenstad en de wijken daaromheen. De aanleiding hiervoor is de grote opgave op het gebied van wonen. Centrale vraag is: hoe zorgen we ervoor dat de binnenstad en periferie ook in de toekomst goed bereikbaar, gastvrij en leefbaar zijn?

Communicatie en participatie
Om mensen te werven hebben we diverse communicatiemiddelen ingezet, zoals een projectpagina op de gemeentelijke website (www.deventer.nl/goedopweg), persbericht (deze is overgenomen in de Stentor en RTV Oost), artikel in de Deventer Nu (in weekkrant De Stedendriehoek), artikel in digitale wekelijkse nieuwsbrief gemeente Deventer (bijna 3000 abonnees), advertentie op LED-schermen op 7 plekken in de stad en een sociale mediacampagne (op LinkedIn, Facebook, Instagram). Daarnaast hebben we 3 publieksmomenten georganiseerd in de hal Saxion Hogeschool, in het Auditorium van het stadhuis en tijdens de weekmarkt op de Beestenmarkt (we hebben ook 'groei' kaarten uitgedeeld met biologisch zaadmengel met daarop de weblink naar www.deventer.nl/goedopweg).

Onderzoeksopzet

Aanleiding
De gemeente Deventer heeft als doel om de binnenstad en de wijken daar omheen, de periferie, leefbaar te houden. Hiervoor ontwikkelen we een Omgevingsprogramma Mobiliteit Binnenstad & Periferie, waarbij wandelen, fietsen en openbaar vervoer voorrang krijgen. Om dit plan tot uitvoering te brengen zijn er nog een aantal keuzes te maken. Deze keuzes zijn voorgelegd aan de inwoners door middel van een online vragenlijst.

Doelgroep en uitvoering
De doelgroep van deze online peiling betreft inwoners uit de gemeente Deventer. Via sociale media zijn inwoners op de vragenlijst gewezen.

Respons, representativiteit en betrouwbaarheid
In totaal zijn 462 inwoners aan de vragenlijst begonnen. Hiervan hebben 430 inwoners de vragenlijst volledig ingevuld. Deze steekproefgrootte betekent dat de resultaten een indicatief beeld geven van de bevolking in Deventer. De foutmarge bij een betrouwbaarheid van 95% ligt rond de 5%. Dit betekent dat de gepresenteerde percentages en conclusies met enige voorzichtigheid geïnterpreteerd moeten worden, maar wel een betrouwbare indruk geven van de opvattingen en ervaringen van de inwoners van de gemeente Deventer.

Leeswijzer

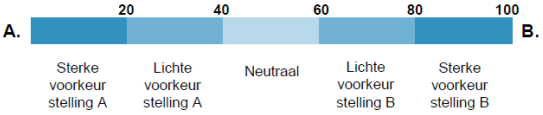
In dit rapport zijn de reisbewegingen en mening van respondenten over reizen in de binnenstad en de wijken er direct omheen, de periferie, weergegeven.

Eerst wordt de achtergrond van de respondenten, bijvoorbeeld de leeftijd, weergegeven. Daarna de voornaamste manieren van voortbewegen in de binnenstad en de periferie en de redenen waarvoor ze daar komen. Hierna is weergegeven wat respondenten vinden passen bij een gastvrije en leefbare binnenstad en periferie.

Na het invullen van de vragenlijst zagen respondenten wat voor soort reiziger zij zijn. Op basis van de vragenlijst heeft elke respondent per reizigersprofiel een score tussen 0 en 100 gekregen. Deze resultaten zijn ook opgenomen in dit rapport.

Als laatste bevatte de vragenlijst een aantal stellingen over mobiliteit in de binnenstad en de periferie. Per stelling is de opbouw van dit rapport als volgt:

- De eerste pagina geeft het totaaloverzicht van alle respondenten. Hier zijn de stellingen weergegeven, de gemiddelde reactie van alle respondenten en de verdeling van de voorkeur van alle respondenten. De respondenten konden via een schuifbalk aangeven of ze met betrekking tot een bepaald onderwerp een grotere voorkeur hadden voor stelling A of stelling B. De score op de schuifbalk wordt uitgedrukt in een score van 0 t/m 100. Deze score is verdeeld in vijf categorieën: sterke voorkeur stelling A (score 0-20), lichte voorkeur stelling A (score 20-40), neutraal (score 40-60), lichte voorkeur stelling B (score 60-80) en sterke voorkeur stelling B (score 80-100). In dit rapport zijn de resultaten op basis van deze indeling weergegeven.
- De tweede pagina geeft het gemiddelde per stelling weer, uitgesplitst naar bepaalde kenmerken, zoals leeftijd en waar respondenten wonen.



terug naar inhoud | 5

Samenvatting

- *In totaal hebben 430 respondenten de vragenlijst volledig ingevuld.*
- *In de periferie verplaatsen de respondenten zich het meest door te fietsen (79%), gevolgd door lopen (52%).*
- *In de binnenstad verplaatsen de respondenten zich het meest door te lopen (85%), gevolgd door fietsen (65%). Het gebruik van de eigen auto (8%) en het OV (1%) is hier duidelijk beperkt.*
- *Respondenten komen vooral in de periferie om te winkelen (59%), gevolgd door wonen (47%) en sociale activiteiten (35%).*
- *Respondenten bezoeken de binnenstad het meest om te gaan winkelen (82%), gevolgd door horeca en cultuur (79%).*
- *Wat respondenten zoal vinden passen bij een gastvrije en leefbare periferie: groen en schoon (262x), weinig/langzaam (auto)verkeer (116x), goede fiets/wandel infrastructuur (94x), toegankelijk/bereikbaar voor iedereen (82x) en veiligheid (72x).*
- *Wat respondenten zoal vinden passen bij een gastvrije en leefbare binnenstad: groen en schoon (191x), minder/geen (auto)verkeer (155x), levendigheid en sfeervol (116x), winkels en horeca (92x) en veiligheid (77x).*
- *Als we kijken naar reizigersprofielen valt bijna de helft van de respondenten (48%) in de categorie betrouwbare reiziger. Een betrouwbare reiziger wil vooral zekerheid. Zij vinden duidelijke en juiste informatie belangrijk.*
- *De meeste respondenten hebben een sterke voorkeur voor dat het winkelgebied overdag alleen voor voetgangers moet zijn t.o.v. dat fietsers overdag welkom zijn in het winkelgebied.*
- *Iets meer respondenten hebben een sterke voorkeur voor het stallen van fietsen direct in de binnenstad dan voor aan de rand van de binnenstad.*
- *De meeste respondenten hebben een sterke voorkeur voor een kortere reistijd met de bus en een langere reistijd met de auto t.o.v. zelfde reistijd met de auto en bus behouden.*
- *Meer dan de helft van de respondenten heeft een sterke voorkeur voor het pakken en neerzetten van deelvervoer op aangewezen plekken t.o.v. dat deelvervoer overal beschikbaar is om te pakken en neer te zetten.*
- *De respondenten hebben verdeeld gereageerd op hoe zij willen dat vrijgekomen ruimte wordt ingedeeld. De meesten hebben geen sterke voorkeur voor wonen, groen verblijven en ontmoeten of voor het verbeteren van loop- en fietsverbindingen en de bus.*

terug naar inhoud | 6

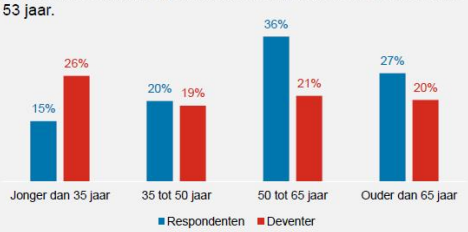
Achtergrondkenmerken respondenten

Totaal aantal respondenten

430

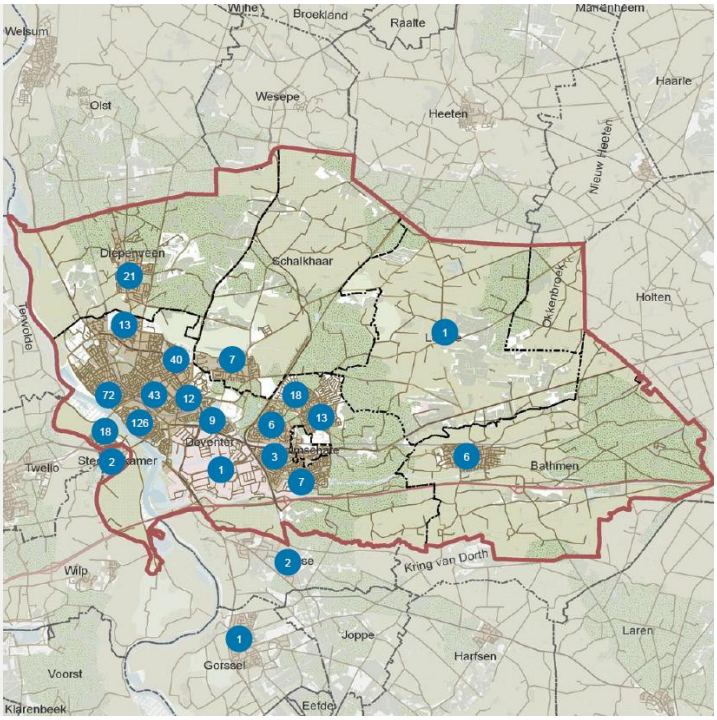
Leeftijd

37% van de respondenten is tussen de 50 en 65 jaar. Dit is de best vertegenwoordigde groep. Slechts 15% van de respondenten is jonger dan 35 jaar. De gemiddelde leeftijd van de respondenten is 53 jaar.



Woonlocatie

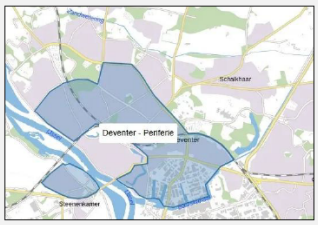
Het overgrote deel van de respondenten woont in de binnenstad (29%) of de periferie (36%). Ongeveer 3% van de respondenten is woonachtig buiten de gemeente Deventer.

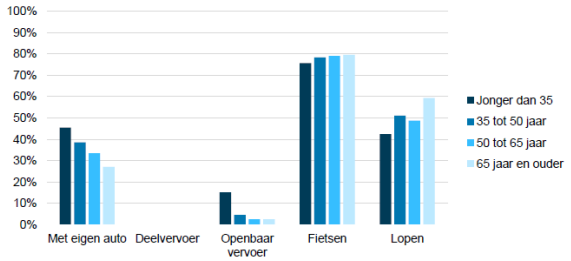


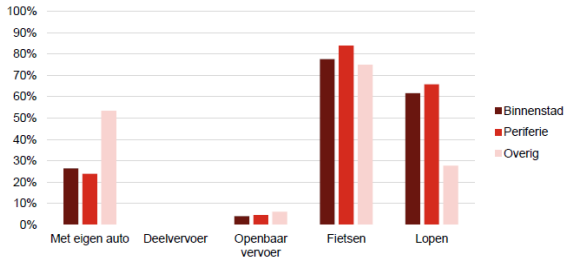
Verkeer van en naar de periferie

In de periferie verplaatsen de respondenten zich het meest door te fietsen (79%), gevolgd door lopen (52%). Opvallend is dat respondenten jonger dan 35 jaar relatief vaak de auto gebruiken (45%). Ook respondenten die buiten de binnenstad en periferie wonen pakken vaker de auto om zich door de periferie te verplaatsen (53%). De optie deelvervoer is niet gekozen.

Aangezien respondenten bij deze vraag twee antwoorden mochten kiezen, zijn de percentages bij elkaar opgeteld meer dan 100%.





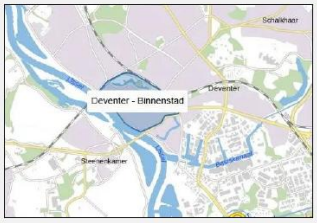


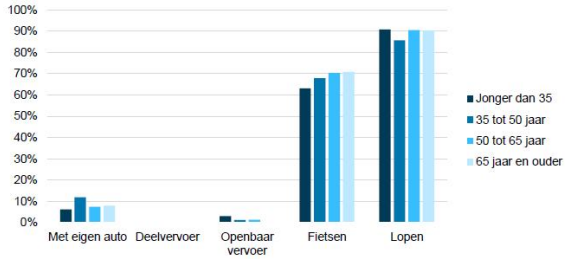
n = 428

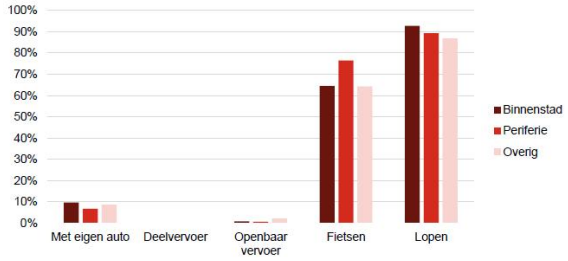
Verkeer van en naar de binnenstad

In de binnenstad verplaatsen de respondenten zich het meest door te lopen (85%), gevolgd door fietsen (65%). Het gebruik van de eigen auto (8%) en het OV (1%) is hier duidelijk beperkt. Deelvervoer is opnieuw niet gekozen. Onder respondenten wonend in de periferie is fietsen een relatief populaire optie (77%).

Aangezien respondenten bij deze vraag twee antwoorden mochten kiezen, zijn de percentages bij elkaar opgeteld meer dan 100%.







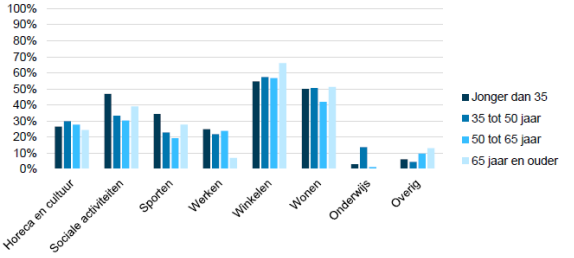
n = 410

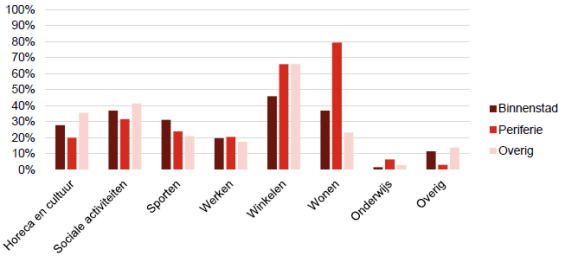
Waarvoor kom je naar de periferie?

Respondenten hebben verschillende redenen om naar de periferie te komen. Winkelen staat met 59% bovenaan, gevolgd door wonen (47%) en sociale activiteiten (35%). Ook sporten (25%) en werken (19%) zijn veelgenoemde redenen. Onder de optie overig werden zorg en doorreis (niet stoppen, maar simpelweg door de periferie rijden) vaak benoemd.

Opvallend is dat winkelen geen populaire optie is onder respondenten woonachtig in de binnenstad. Verder is de optie onderwijs weinig gekozen, dit heeft waarschijnlijk te maken met het relatief lage aantal jonge mensen dat de vragenlijst heeft ingevuld.

Aangezien respondenten bij deze vraag drie antwoorden mochten kiezen, zijn de percentages bij elkaar opgeteld meer dan 100%.





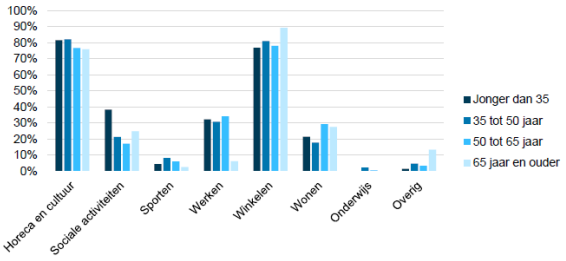
n = 421

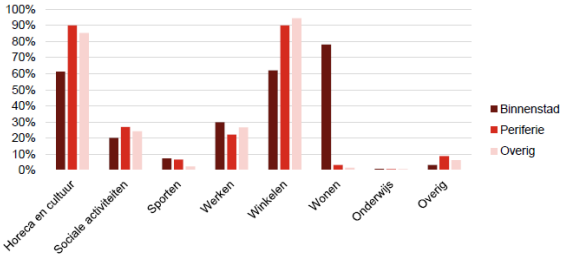
Waarvoor kom je naar de binnenstad?

Respondenten bezoeken de binnenstad het meest om te gaan winkelen (82%), gevolgd door horeca en cultuur (79%). Werken (26%), wonen (25%) en sociale activiteiten (25%) worden eveneens genoemd. Onder de optie overig werd veelal een bezoek aan de bibliotheek genoemd en het maken van een wandeling door de stad.

Opvallend is dat Horeca en cultuur en winkelen geen populaire activiteiten zijn voor respondenten die in de binnenstad wonen. Verder hebben respondenten jonger dan 35 jaar een relatief sterke voorkeur voor sociale activiteiten (38%). Onderwijs is opnieuw niet een veel gekozen optie. Zoals eerder al benoemd, kan dit te maken hebben met het relatief lage aantal jonge mensen dat de vragenlijst heeft ingevuld.

Aangezien respondenten bij deze vraag drie antwoorden mochten kiezen, zijn de percentages bij elkaar opgeteld meer dan 100%.





n = 439

Wat past bij een gastvrije en leefbare periferie?

1. **Groen en schoon (262x)**
   "Groen, schoon, vriendelijk, kunst, sociaal."
   "Groen, schoon en netjes, speelveldje, parkeren mogelijk vlakbij de woning."

2. **Weinig/langzaam (auto) verkeer (116x)**
   "Weinig gemotoriseerd verkeer, veel op loop en fiets afstand, sociaal veilig."
   "Parkeerplaatsen, auto te gast, fietsers/voetgangers voorrang."

3. **Goede fiets/wandel infrastructuur (94x)**
   "Veel groen, wandel, sport en recreatiefietsen. Mooie lanen, groene fietspaden."
   "Fietsvriendelijk, groen, toegankelijk, parkeren, snelheidsbeperking auto."

4. **Toegankelijk/bereikbaar voor iedereen (82x)**
   "Letterlijk en figuurlijk toegankelijk. Dus bereikbaar en uitnodigend en warm qua sfeer. Het mag gastvrijheid en cultuur uitstralen."
   "Bereikbaarheid, ook met de auto."

5. **Veilig (72x)**
   "Veilig en prettig om te wonen en te zijn."
   "Veiligheid uitstraling en goede mix groen leefbaarheid."

n = 411

Wat past bij een gastvrije en leefbare binnenstad?

1. **Groen en schoon (191x)**
   "Meer natuur, meer leuke hippe winkeltjes, goede bakker."
   "Veel groen, weinig verkeer, vrolijke en diverse levendigheid."

2. **Minder/geen (auto) verkeer (155x)**
   "Autovrij, fietsluw, licht, open."
   "Auto's te gast, blauwe zone parkeren voor auto's, binnenstad van 11.00 tot 18.00 echt autovrij maar ook geen fietsers, geen fatbikes, geen bezorgdiensten die door de straten knallen."

3. **Levendig en sfeervol (116x)**
   "Interessante winkelstraten, gezelligheid."
   "Gezelligheid, toegankelijk, mooi ontwerp, mooie verlichting, diversiteit in winkels en horeca, terrassen, muziek/bandjes."

4. **Winkels en horeca (92x)**
   "(…) Bezette winkelpanden (geen leegstand of desnoods leegstand met gevulde etalages)."
   "Kleine winkeltjes (geen grote ketens); veel groen; kleinschalige horeca; terrassen; weinig verkeer."

5. **Veiligheid en weinig overlast (77x)**
   "Weinig verkeer, veiligheid in de stad. Problemen oplossen met daklozen: is niet gastvrij nu met overlast."
   "Veilige verkeerssituaties, schoon en groen."

n = 339

Reizigersprofielen

Op basis van de vragenlijst heeft elke respondent per reizigersprofiel een score tussen 0 en 100 gekregen. Een reizigersprofiel is onbekend als geen duidelijke voorkeur naar voren is gekomen. Alle scores zijn dan tussen 50 en 60. Eén op de zes respondenten (16%) heeft een onduidelijk reizigersprofiel.

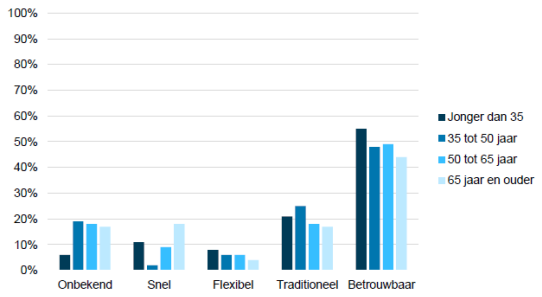
Bijna de helft van de respondenten (48%) valt in de categorie betrouwbare reiziger. Een betrouwbare reiziger wil vooral zekerheid. Zij vinden duidelijke en juiste informatie belangrijk. Voor hun is rust en zekerheid belangrijker dan snelheid.

Eén op de vijf respondenten (20%) valt in de categorie traditionele reiziger. Een traditionele reiziger houdt van rust en vertrouwde gewoontes. Zij vinden nieuwe regels of aanpassingen lastig, want zij hebben liever zekerheid en herkenbaarheid.

Eén op de tien respondenten (10%) valt in de categorie snelle reiziger. Een snelle reiziger kiest altijd voor de meest directe en tijdwinst opleverende optie. Regels en omwegen worden het liefst vermeden. Gemak en snelheid staan voorop en voelen als vrijheid. Respondenten van 65 jaar en ouder hebben vaker een snel reizigersprofiel dan respondenten tussen de 35 en 50 jaar.

Slechts 6% valt in de categorie flexibele reiziger. Een flexibele reiziger houdt van gemak. Zij passen zich makkelijk aan, staan open voor alternatieven en vinden het belangrijk dat ze snel en praktisch op hun bestemming komen.

Reizigersprofiel	Aantal	% van totaal
Betrouwbaar	207	48%
Flexibel	25	6%
Snel	44	10%
Traditioneel	85	20%
Onbekend	69	16%



n = 444

Delen voetgangersgebied

Met wie wil je het voetgangersgebied in de in de winkelstraten delen?

Als je het winkelgebied overdag deelt met fietsers, kunnen zij sneller door het centrum, maar het wordt ook drukker. Wil je dat het winkelgebied overdag alleen voor voetgangers is, dan blijft het rustiger voor voetgangers. Maar fietsers moeten dan wel omrijden.

A. Winkelgebied moet overdag alleen voor voetgangers zijn, fietsers rijden om

of

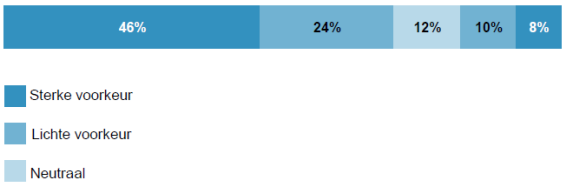
B. Fietsers zijn overdag welkom in het winkelgebied, fietsers rijden niet om

Gemiddeld genomen hebben de respondenten een lichte voorkeur voor dat het winkelgebied overdag alleen voor voetgangers moet zijn.

De meeste respondenten hebben een sterke voorkeur voor dat het winkelgebied overdag alleen voor voetgangers moet zijn.

A. Winkelgebied moet overdag alleen voor voetgangers zijn, fietsers rijden om

B. Fietsers zijn overdag welkom in het winkelgebied, fietsers rijden niet om



15

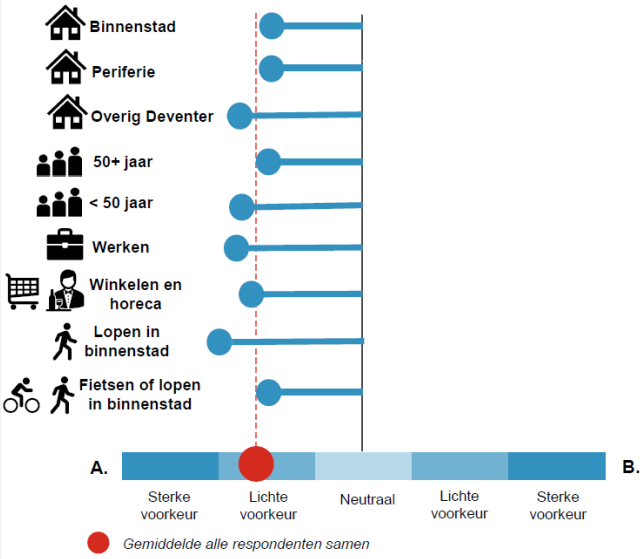
Delen voetgangersgebied

Hiernaast zijn de gemiddelde voorkeuren weergegeven per waar respondenten wonen, hun leeftijd, of ze naar de binnenstad komen voor werk, winkels of horeca en of ze voornamelijk lopen of fietsen in de binnenstad.

Gemiddelde genomen is er een lichte voorkeur voor dat het winkelgebied overdag alleen voor voetgangers moet zijn. Deze voorkeur is het sterkst voor de respondenten die hebben aangegeven voornamelijk te lopen in de binnenstad. Deze voorkeur is het minst sterk voor respondenten die in de binnenstad wonen.

A. Winkelgebied moet overdag alleen voor voetgangers zijn, fietsers rijden om

B. Fietsers zijn overdag welkom in het winkelgebied, fietsers rijden niet om



16 | terug naar inhoud

Plek fietsen stallen

Welke plek vind jij geschikt om fietsen te stallen?

Fietsen stallen aan de rand van de binnenstad betekent dat de binnenstad zelf vrij blijft voor voetgangers, maar fietsers moeten een stukje lopen. Het stallen midden in de binnenstad is makkelijk voor fietsers, maar zorgt voor drukte.

A. Fietsen stallen aan de rand van de binnenstad

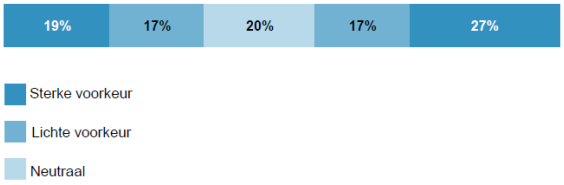
of

B. Fietsen stallen direct in de binnenstad

Gemiddeld genomen hebben de respondenten geen voorkeur voor de plek om fietsen te stallen.

Iets meer respondenten hebben een sterke voorkeur voor het stallen van fietsen direct in de binnenstad dan voor aan de rand van de binnenstad.

A. Fietsen stallen aan de rand van de binnenstad **B. Fietsen stallen direct in de binnenstad**



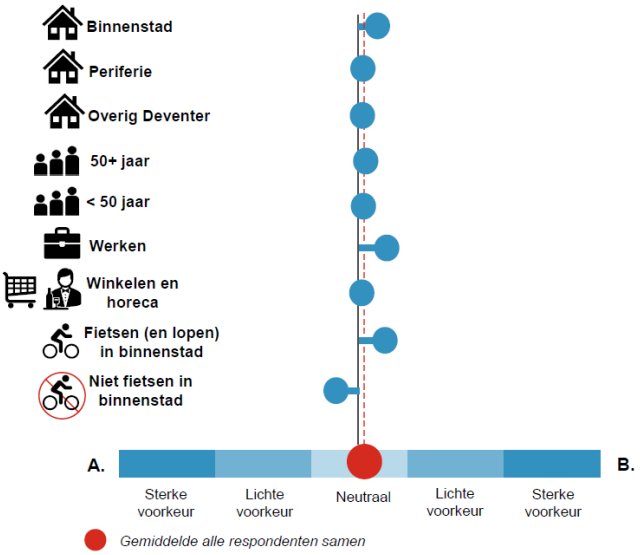
17

Plek fietsen stallen

Hiernaast zijn de gemiddelde voorkeuren weergegeven per waar respondenten wonen, hun leeftijd, of ze naar de binnenstad komen voor werk, winkels of horeca en of ze fietsen in de binnenstad. Gemiddeld genomen hebben de respondenten geen voorkeur voor de plek om fietsen te stallen.

18 | terug naar inhoud

A. Fietsen stallen aan de rand van de binnenstad **B. Fietsen stallen direct in de binnenstad**



Ruimte voor de bus

Mag de bus meer ruimte krijgen?

Meer ruimte voor de bus betekent dat we binnen de huidige ruimte goede oplossingen willen zoeken voor de bus, zodat het reizen met de bus sneller gaat. Het reizen met de auto zal dan langzamer gaan. Houden we de situatie zoals deze nu is, dan blijft het reizen met de bus en auto hetzelfde.

A. Kortere reistijd voor de bus, langere reistijd met de auto

of

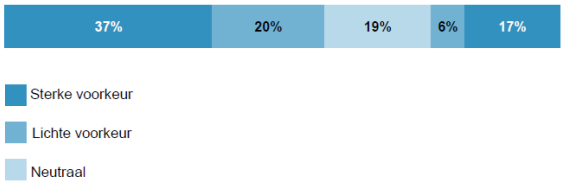
B. Zelfde reistijd met de auto en de bus houden

Gemiddeld genomen hebben de respondenten een lichte voorkeur voor een kortere reistijd met de bus en een langere reistijd met de auto.

De meeste respondenten hebben een sterke voorkeur voor een kortere reistijd met de bus en een langere reistijd met de auto.

A. Kortere reistijd voor de bus, langere reistijd met de auto

B. Zelfde reistijd met de auto en de bus houden



19

Ruimte voor de bus

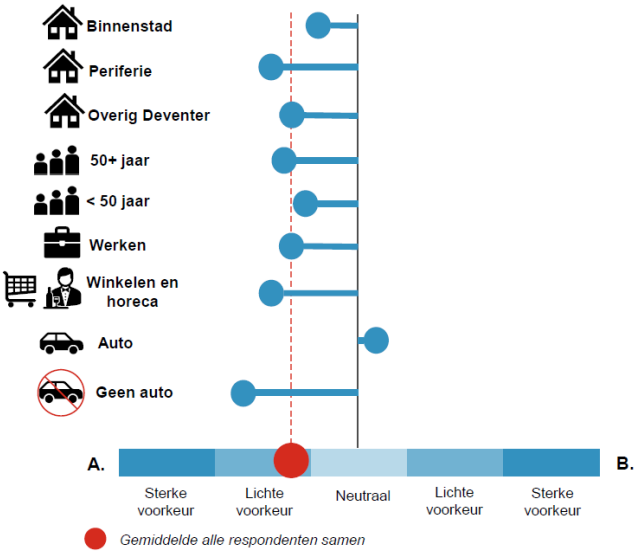
Hiernaast zijn de gemiddelde voorkeuren weergegeven per waar respondenten wonen, hun leeftijd, of ze naar de binnenstad of de periferie komen voor werk, winkels of horeca en of ze auto rijden in de binnenstad of de periferie.

Gemiddelde genomen hebben de meeste respondenten een lichte voorkeur voor een kortere reistijd met de bus en een langere reistijd met de auto. Deze voorkeur is het sterkst voor de respondenten die niet met een auto reizen in de binnenstad of periferie. Deze voorkeur is het minst sterk voor respondenten die wel met een auto reizen in de binnenstad of periferie, zij reageren meer neutraal op de stelling over de reistijd met de bus.

20 | terug naar inhoud

A. Kortere reistijd voor de bus, langere reistijd met de auto

B. Zelfde reistijd met de auto en de bus houden



Deelvervoer pakken en neerzetten

Waar wil jij deelvervoer pakken en neerzetten?

Meer deelvervoer in de binnenstad maakt het makkelijk te vinden en gebruiken, maar het kost ruimte op straat en kan zorgen voor een rommelig beeld. Als we het deelvervoer vooral aan de rand van het centrum plaatsen, blijft het netter en rustiger, maar gebruikers moeten een stukje lopen om een deelauto of fiets te pakken.

A. Deelvervoer op aangewezen plekken pakken en neerzetten

of

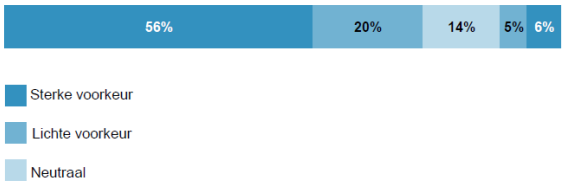
B. Deelvervoer overal beschikbaar voor pakken en neerzetten

Gemiddeld genomen hebben de respondenten een lichte voorkeur voor het pakken en neerzetten van deelvervoer op aangewezen plekken.

De meeste respondenten hebben een sterke voorkeur voor het pakken en neerzetten van deelvervoer op aangewezen plekken.

A. Deelvervoer op aangewezen plekken pakken en neerzetten

B. Deelvervoer overal beschikbaar voor pakken en neerzetten



21

Deelvervoer pakken en neerzetten

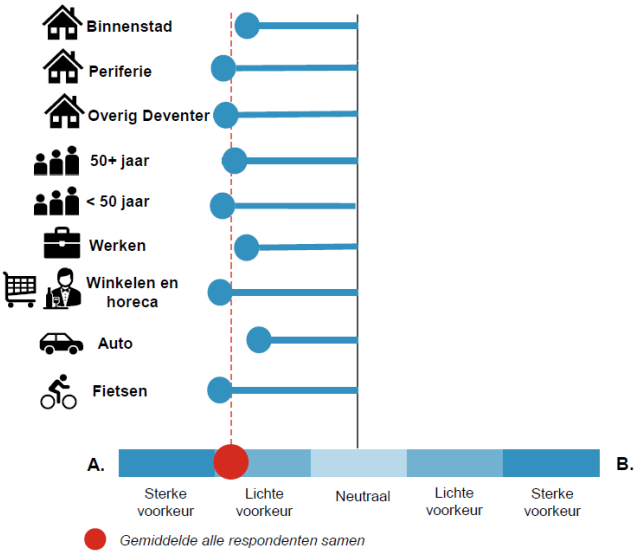
Hiernaast zijn de gemiddelde voorkeuren weergegeven per waar respondenten wonen, hun leeftijd, of ze naar de binnenstad of de periferie komen voor werk, winkels of horeca en of ze fietsen en auto rijden in de binnenstad of de periferie.

Gemiddelde genomen is er een lichte voorkeur voor het pakken en neerzetten van deelvervoer op aangewezen plekken. Deze voorkeur is het sterkst voor de respondenten die hebben aangegeven voornamelijk te fietsen in de binnenstad of periferie. Deze voorkeur is het minst sterk voor de respondenten die met een auto reizen in de binnenstad of periferie.

22 | terug naar inhoud

A. Deelvervoer op aangewezen plekken pakken en neerzetten

B. Deelvervoer overal beschikbaar voor pakken en neerzetten



Indelen vrijgekomen ruimte

Hoe wil jij vrijgekomen ruimte indelen?

Door snelheidsverlaging toe te passen in de binnenstad en de wijken er direct omheen kunnen de wegen over het algemeen smaller gemaakt worden. Hierdoor wordt er ruimte 'vrijgespeeld'. Deze nieuw in te delen ruimte kan groen worden gemaakt of gebruikt worden voor andere vormen van vervoer, zoals een voet- of fietspad en op sommige plekken zelfs een busbaan.

A. Wonen, groen, verblijven en ontmoeten

of

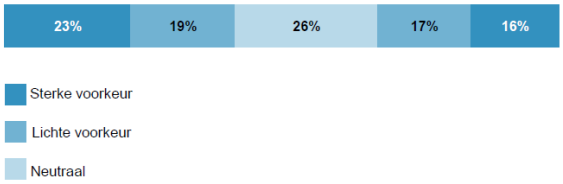
B. Het verbeteren van loop- en fietsverbindingen en de bus

Gemiddeld genomen hebben de respondenten neutraal gereageerd over hoe ze willen dat vrijgekomen ruimte wordt ingedeeld.

De respondenten hebben verdeeld gereageerd op hoe zij willen dat vrijgekomen ruimte wordt ingedeeld. De meeste respondenten hebben geen sterke voorkeur voor wonen, groen verblijven en ontmoeten of voor het verbeteren van loop- en fietsverbindingen en de bus.

A. Wonen, groen, verblijven en ontmoeten

B. Het verbeteren van loop- en fietsverbindingen en de bus



23

Indelen vrijgekomen ruimte

Hiernaast zijn de gemiddelde voorkeuren weergegeven per waar respondenten wonen, hun leeftijd, of ze naar de binnenstad of de periferie komen voor werk, winkels of horeca en of ze voornamelijk lopen of ook fietsen in de binnenstad of de periferie. Gemiddeld genomen hebben de respondenten neutraal gereageerd over hoe ze willen dat vrijgekomen ruimte wordt ingedeeld.

A. Wonen, groen, verblijven en ontmoeten

B. Het verbeteren van loop- en fietsverbindingen en de bus

24 | terug naar inhoud

Wil je ons nog iets laten weten?

1. **Minder autoverkeer (49x)**
   "Het autoluw en later autovrij maken van de IJssel zou een prachtige ontwikkeling zijn om Deventer weer naar haar oorsprong te laten terugkeren."
   "Haal auto's verder uit de binnenstad, richt bijvoorbeeld een deel van de auto parkeerplaatsen aan de Verzetslaan in voor fietsenstalling."
   "Ik vind dat er veel tijd en geld wordt besteed aan de P in het acroniem STOMP, terwijl ST het belangrijkste schijnen te zijn."

2. **Parkeren en parkeerkosten (44x)**
   "Maak ook de hele periferie onderdeel van vergunningenzone en pak enorme overlast parkeren in de Voorstad en Zandweerd aan!"
   "Ik zou het binnenkomende autoverkeer voor lang parkeren (dus werk en uitgebreid shoppen) zoveel mogelijk bij de A1 afvangen en vandaar met shuttlediensten naar de binnenstad, zoals bijvoorbeeld in Groningen. Dat scheelt veel verkeer en parkeerdruk."
   "Blijf rekening houden met parkeren, de betaalde P zone opschuiven zorgt voor krapte aan de randen van de betaalde zone."

3. **Verbetering openbaar vervoer (38x)**
   "De Worp is slecht bereikbaar met het ov, het zou een eigen bushalte moeten hebben. Het is de reden dat ik een auto heb aangeschaft."
   "Ik woon in de binnenstad. Parkeervergunning is niet mogelijk wegens appartement. Ik moet voor 5 uur in de ochtend naar werk, maar opties van openbaar vervoer naar auto parkeerplaatsen bestaan zo vroeg niet."

n = 214

Wil je ons nog iets laten weten?

4. **Doorstroming en verkeersknelpunten (31x)**
   "Deventer groeit snel, zorg dat het niet vast loopt. Denk aan extra IJsselbrug."
   "Als de weg langs de IJssel ter hoogte van het centrum autovrij wordt gemaakt, wordt het verkeer binnen en net buiten de periferie extreem belast en minder veilig."
   "De periferie kan daar waar nodig (zie huidige knelpunten) verbreed worden met een flexibele 3e rijbaan, waarbij 's-ochtends het Deventer binnenkomende verkeer ook over de 3e rijbaan beschikt en 's-avonds het Deventer verlatende verkeer ook over deze 3e rijbaan beschikt."

5. **Fietsvoorzieningen (29x)**
   "Meer fietsen stalling en geen fietsen neerzetten in de winkelstraten. Voor rolstoelgebruikers is het heel lastig dat fietsen lukraak worden neergezet"
   "Veel bewoners van de binnenstad missen een veilige fietsenstalling in de buurt!."
   "Deventer heeft te veel 'fietsgoten', meer vrij liggende fietspaden aub."

6. **Bereikbaarheid/toegankelijkheid met auto (21x)**
   "Sla niet door en maak de stad niet onbereikbaar voor auto's. Leefbaar en bereikbaar is ook belangrijk voor economisch klimaat. Bedrijven en ondernemers moeten er kunnen komen, net als mensen die gebonden zijn aan auto om welke reden dan ook."
   "Voor de horeca en winkeliers is de snelle en makkelijke bereikbaarheid van belang. Dus ophouden met alle ideologische dingen en vooral hierop inzetten voordat de binnenstad alleen nog maar leegstand kent."

n = 214

Overige constateringen en overwegingen

- 34 respondenten (8%) hebben op de stellingen gereageerd door de schuifbalk volledig naar links of rechts te verschuiven. 65% van deze respondenten is 50 jaar of ouder. Daarnaast hebben 25 respondenten (6%) op de stellingen gereageerd door de schuifbalk bij iedere stelling in het midden te laten staan. 75% van deze respondenten is 50 jaar of ouder. Het lijkt erop dat de stellingen uit de keuzewijzer niet voor iedereen duidelijk waren, met name niet voor respondenten van 50 jaar of ouder.
- Voor een aantal respondenten (~3%) leek het verschil tussen de binnenstad en de periferie niet duidelijk. Zo worden er bij de vraag "*Wat vind je passen bij een gastvrije en leefbare periferie?*" antwoorden gegeven waarbij straten en gebieden worden genoemd die officieel in de binnenstad vallen. Een veel voorkomend voorbeeld is de Welle of het Witteveen & Bos gebouw.
- Op basis van de ingevulde postcode zouden 126 respondenten in de binnenstad wonen. Van deze groep geven slechts 96 respondenten (76%) aan dat zij vaak in de binnenstad komen omdat zij daar wonen. Daarnaast blijkt uit de postcodegegevens dat 155 respondenten in de periferie wonen, maar slechts 123 van hen (79%) geven aan dat zij hier vaak komen omdat zij hier woonachtig zijn. Wellicht begreep niet iedereen de vraag of wouden respondenten liever aangeven dat ze ook in de binnenstad of de periferie komen om andere redenen, zoals winkelen, werken of gebruik te maken van de horeca.

terug naar inhoud | 27

Bijlage stadsgesprek

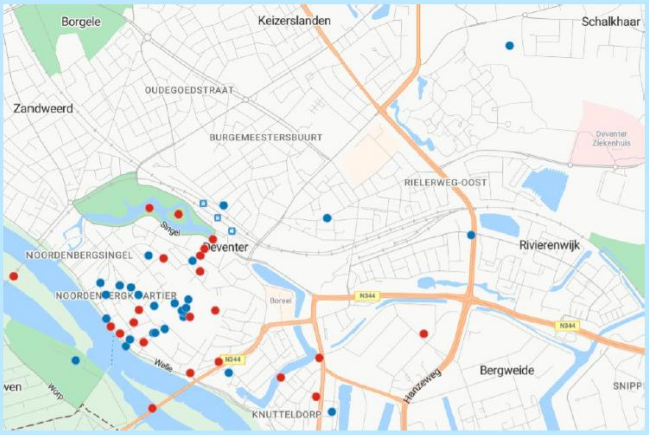
Op 21 april was een stadsgesprek. Tijdens dit gesprek konden belangstellenden reageren op een aantal posters met onderwerpen als voetgangersnetwerken, fietsnetwerken, autoluw, logistiek in de binnenstad en deelvervoer. Men kon reageren via een interactieve kaart.

Deze reacties zijn weergegeven in de kaart hiernaast en onderverdeeld naar de thema's **voetganger** en **bevoorrading**.

Over bevoorrading gaan de meeste reacties over overlast en veiligheidsproblemen door (grote) vrachtwagens in de binnenstad. De soorten overlast die veelal genoemd worden zijn: geluidshinder, blokkades van wegen en hinderlijke situaties voor fietsers.

De meeste reacties over voetgangers gaan over de slechte toegankelijkheid van wegen: er moet meer ruimte komen voor fietsers en voetgangers en sommige wegen zijn niet fijn om te lopen.

Link naar interactief dashboard met alle opmerkingen:
Dashboard opmerkingen stadsgesprek 21 april



Legenda
Voetganger
Bevoorrading

Colofon

Gemeente Deventer
Vakgroep Kennis en Verkenning
Team Digitalisering en Data

Februari 2026