Bijlage 1 – Ontwikkelingen

Landelijke ontwikkelingen en wetgeving

Fietsveiligheid

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

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

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

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

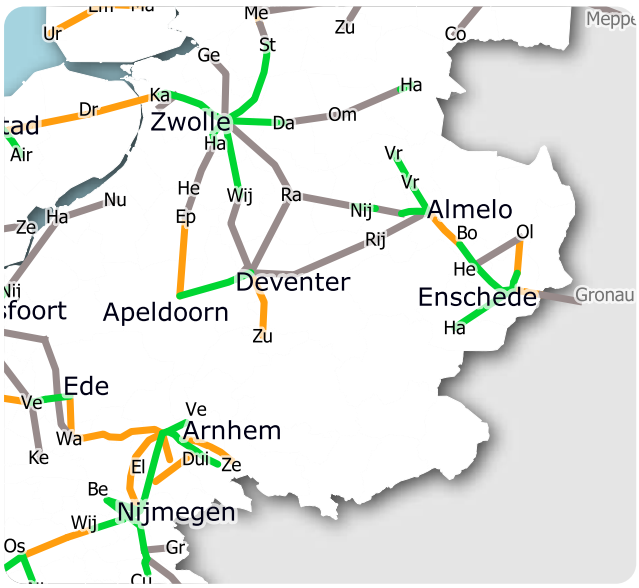
[1] De staat van de fietsveiligheid 2025, SWOV (R-2025-7)

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

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

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

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



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

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

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

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

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

Verkeersveiligheid elektrische fietsen

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

Fatbikes

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

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

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

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

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

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

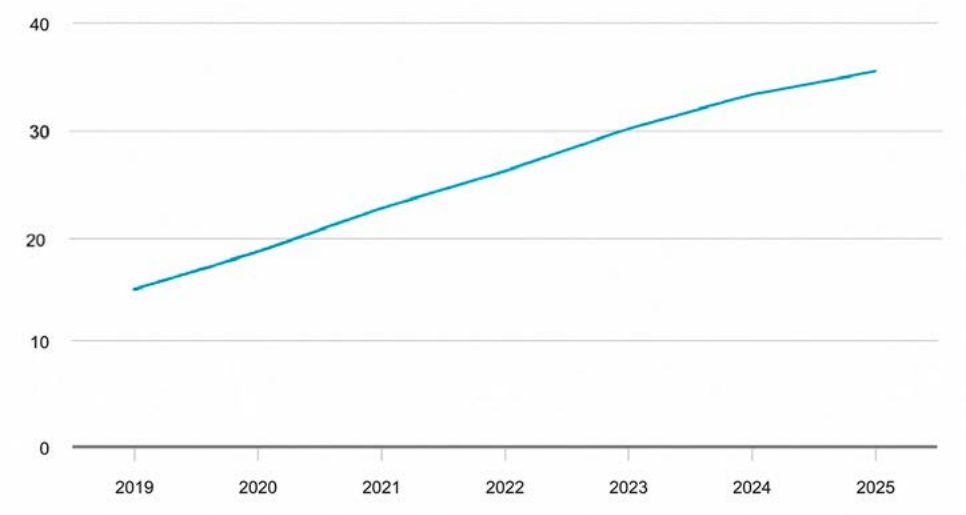
Speedpedelec

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

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

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

Speedpedelecs, 1 januari (x1000)



Figuur 2 | Ontwikkeling aantal speedpedelecs, CBS 2025

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

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

Kader voor Lichte Elektrische Voertuigen (LEV-kader)

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

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

Provincie(s) & Regio

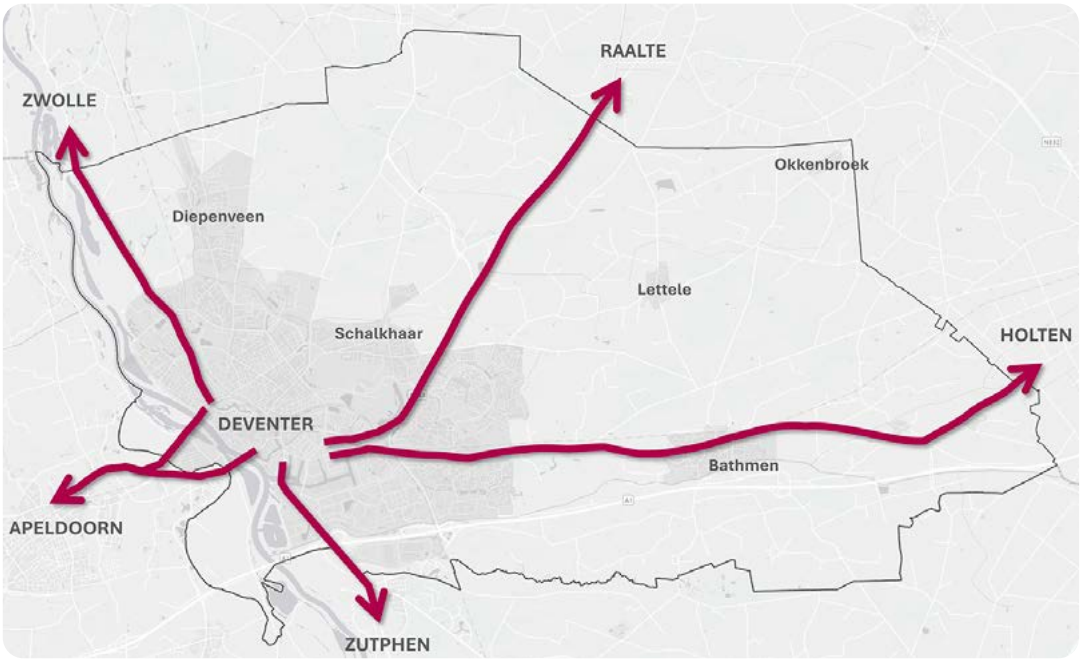
Provincie Overijssel

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

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

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

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



Figuur 3 | Uitsnede Doorfietsroutes uit Kernnet fiets 2.0 Provincie Overijssel

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

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

Provincie Gelderland

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

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

Regio Stedendriehoek

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

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

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



Figuur 4 | Update Fietsruggengraat regio Stedendriehoek (2024)

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

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

Buurgemeenten

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

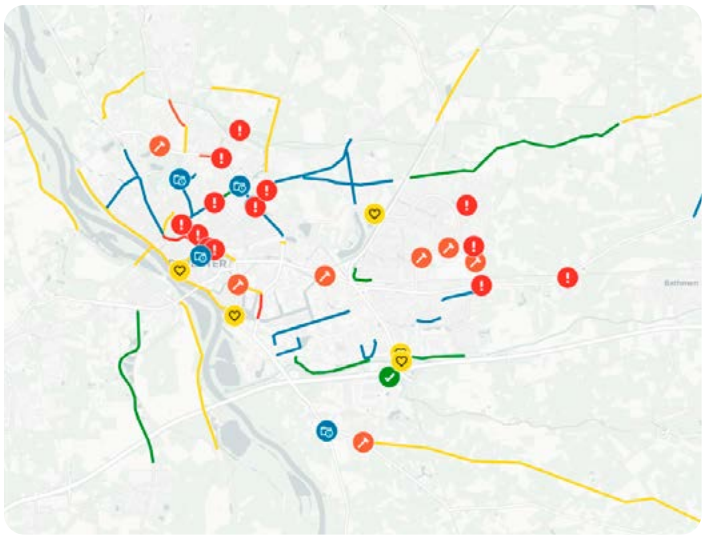
- Het Fietsplan Olst en fietsplan Wijhe;
- Het Fietsbeleidsplan “Doortrappen in Raalte” 2025-2035;
- Het Fietsplan Lochem “Aandacht en ruimte voor de fiets” 2025-2035;
- Het “Programma Mobiliteit” en het “Verkeersplan Twello 2040” van de gemeente Voorst.

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

Fietsersbond

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

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



Figuur 5 | Uitsnede interactieve kaart fietsersbond afdeling Deventer

Lokale ontwikkelingen

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

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

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



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

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

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

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

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