Bijlage 2 – Beleidsevaluatie

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

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

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

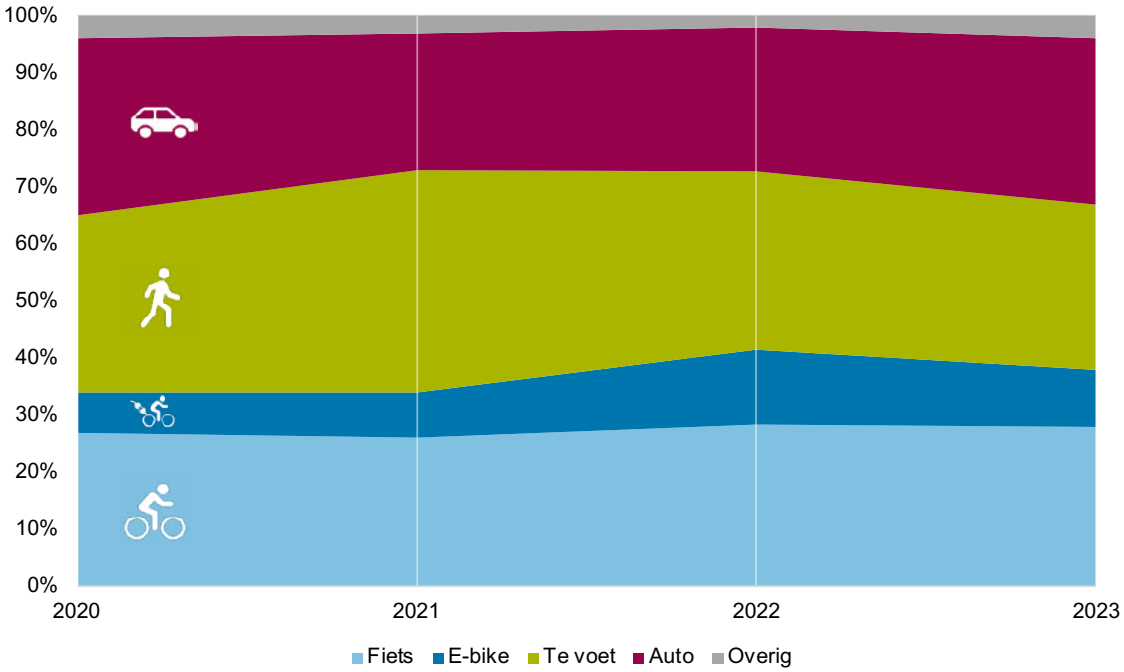
1. De hoeveelheid deelfietsen;
2. Aantallen incidenten met een fiets op ongevallenlocaties;
3. Combinatie van indicatoren op gebied van beleving en infrastructuur vanuit enquête fietsgemeente[1];
4. De bereikbaarheid van de voorzieningen per fiets;
5. Het aantal fietsbewegingen (verplaatsingen).

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

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

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

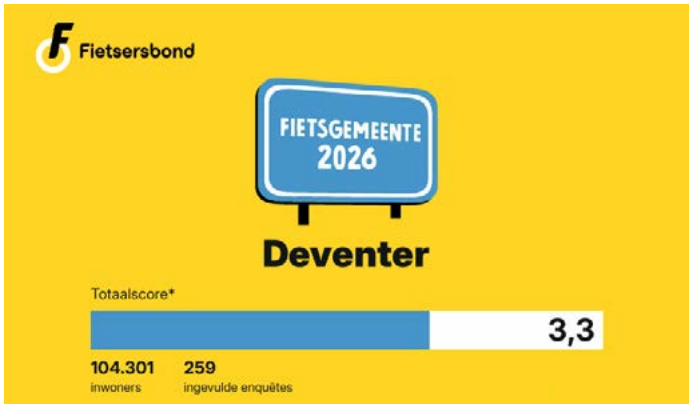
Modal split tot 7,5 km binnen gemeente Deventer



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

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

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



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

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

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

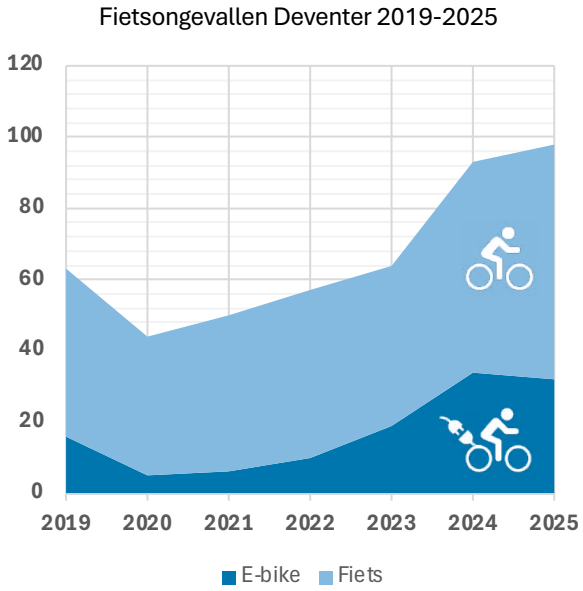
- Bereik ik mijn bestemming zonder veel omfietsen? (4,1 / 5 = 8,2)
- Kunnen kinderen veilig naar school fietsen ? (2,9 / 5 = 5,9)
- Kwaliteit bewegwijzering voor fietsers? (3,5 / 5 = 7,0)
- Zijn fiets parkeerplekken ruimschoots beschikbaar? (3,4 / 5 = 6,8)
- Zijn er weinig hindernissen op de fietsroute?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

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

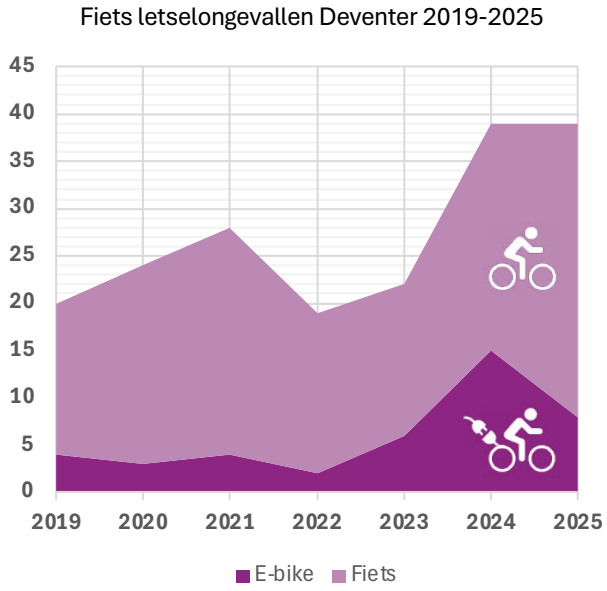
Voor deze doelstelling geldt qua meetbaarheid hetzelfde als de doelstelling over fietsbereikbaarheid. In 2022 heeft de gemeente een fietsparkeer onderzoek uitgevoerd. Net iets minder dan de helft van de respondenten (46,8% van in totaal 1320 respondenten) was tevreden over stallingsmogelijkheden in de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

5% minder fietsongevallen [2 en 3]

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



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



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

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

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

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

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

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

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

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

Fietsintensiteiten per etmaal Regionale snelle fietsroutes

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

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

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

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

OV-fietsvoorraad per locatie

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

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

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

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

Jaargemiddelde van dagpiekmomenten OV-fietsgebruik per locatie

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

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

Conclusie doelstellingen

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

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



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



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



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



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



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



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

Uitgevoerde maatregelen

Infrastructureel

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

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



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

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

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

Stallingsvoorzieningen

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

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

Slimme maatregelen

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

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

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

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

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

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

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