Inwonerpeiling
Omgevingsprogramma Fiets

Mening van inwoners over de te maken keuzes binnen het fietsbeleid van de gemeente Deventer



kennis+
verkenning
gemeente Deventer

Inhoudsopgave

Uitleg project en participatie 3

Onderzoeksopzet 4

Leeswijzer 5

Samenvatting 6

Achtergrondkenmerken respondenten 7

Meest gebruikte vervoersmiddel..... 8

Snelheidsverlaging 9

Stallingsvoorzieningen bewoners 11

Stallingsvoorzieningen bezoekers 13

Onderwijs en scholing 15

Voorkomen solo-ongevallen 17

Verbeteren of uitbreiden fietsnetwerk 19

Budgetverdeling 21

Wil je nog iets laten weten?..... 22

Overige constateringen en overwegingen..... 23

Wat heeft het onderzoek opgeleverd?..... 24

Uitleg volledige project en participatie traject

Deventer wil duurzame mobiliteit en beweging stimuleren door de belangen van voetgangers en fietsers meer centraal te stellen bij de inrichting van de leefomgeving. Daarom werkt de gemeente aan nieuw fietsbeleid voor de periode tot en met 2030. Deze vragenlijst is opgesteld ten behoeve van dat fietsbeleid, het “Omgevingsprogramma Fiets Deventer”. Daarin worden de doelstellingen en maatregelen beschreven om een beter fietsklimaat te realiseren.

De uitkomsten van de vragenlijst helpen om duidelijk te krijgen wat er leeft bij inwoners en mensen die gebruik maken van de Deventer (fiets)infrastructuur. Op die manier kunnen we de maatregelen die we zouden moeten treffen, beter toespitsen op de lokale behoeften en wensen.

Drie ambities vanuit de ontwerp-Omgevingsvisie zijn daarbij leidend;

- Werken aan een duurzaam mobiliteitssysteem;
- Een nabije en verbonden gemeenschap;
- Een gezonde samenleving en leefomgeving.

Van 16 februari tot en met 1 maart hebben inwoners, ondernemers en andere belangstellenden deze online vragenlijst in kunnen vullen. In de vragenlijst werden dilemma’s en stellingen voorgelegd over zes fietsthema’s.

Naast het participatietraject met inwoners, heeft de gemeente op woensdag 3 december 2025 en op dinsdag 3 februari 2026 bijeenkomsten georganiseerd met externe partijen. Hierbij waren buurgemeenten, provincie Overijssel en Gelderland, de regio Stedendriehoek, hulpdiensten en belangenverenigingen waaronder de Fietsersbond afdeling Deventer en Veilig Verkeer Nederland aanwezig.

Onderzoeksopzet

Aanleiding

De gemeente Deventer vindt duurzaam reizen belangrijk. De gemeente wil dat meer mensen gaan lopen en fietsen. Hiervoor wordt de stad zo ingericht dat voetgangers en fietsers meer ruimte en aandacht krijgen. Binnen het programma fiets zijn er 6 hoofdthema's en voor ieder thema zijn er keuzes te maken. Deze keuzes zijn voorgelegd aan de inwoners door middel van een vragenlijst.

Doelgroep en uitvoering

Iedere inwoner van de gemeente Deventer of daarbuiten kon de vragenlijst invullen. Er is geen specifieke doelgroep, maar er is wel extra inzet gepleegd om inwoners jonger dan 25 jaar en ouder dan 60 jaar te werven. Dit is gedaan door middel van op locatie te werven en poffertjes aan te bieden.

Respons, representativiteit en betrouwbaarheid

In totaal hebben 1457 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 3%. Dit betekent dat de resultaten een betrouwbare indruk geven van de opvattingen en ervaringen van de inwoners van de gemeente Deventer. Bij herhaling van het onderzoek kunnen dezelfde resultaten worden verwacht.



Leeswijzer

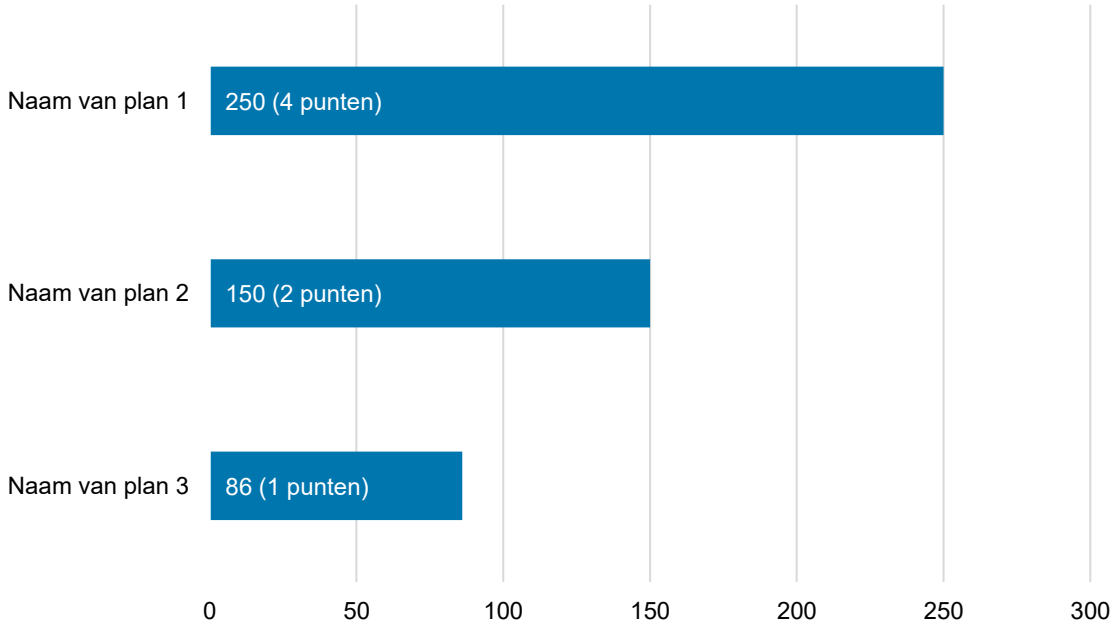
In dit rapport zijn de meningen van de respondenten over het fietsbeleid in Deventer weergegeven.

Eerst wordt de achtergrond van de respondenten weergegeven (leeftijd en woonlocatie). Ook worden de voornaamste manieren van de respondenten van voortbewegen binnen Deventer getoond. Denk hierbij bijvoorbeeld aan fietsen, lopen of auto rijden.

Hierna is weergegeven wat respondenten vinden van verschillende dilemma's binnen het fietsbeleid. De respondenten moeten kiezen tussen twee plannen per dilemma. Na elk dilemma hebben de respondenten de mogelijkheid om een open antwoord te geven. De meest genoemde onderwerpen zijn samengevat in dit rapport. Ook zijn er per onderwerp een aantal quotes toegevoegd van de respondenten die dit onderwerp goed weerspiegelen.

Als laatste bevatte de vragenlijst een budgetverdeling waarbij de respondenten 12 punten kunnen verdelen over verschillende plannen binnen het fietsbeleid. Hierin moeten respondenten keuzes maken met het beschikbare budget. Grotere plannen kosten meer punten dan kleine plannen. Iedere respondent kan binnen hun budget maximaal 8 van de 12 plannen kiezen. Het goedkoopste plan kost 1 punt en het duurste plan 6 punten.

In het rapport is met een diagram de keuzes van de respondenten weergegeven (zie afbeelding rechts). Per plan staat er eerst de naam van het plan, vervolgens hoe vaak deze is gekozen en tussen haakjes hoe veel punten het plan kostte.



Voorbeeld visualisatie van budgetverdelingsvraag

Samenvatting

- *In totaal hebben 1457 respondenten de vragenlijst volledig ingevuld.*
- *Jongeren zijn goed vertegenwoordigd.*
- *De meeste respondenten gebruiken de fiets (71%) als eerste voorkeurstransport. De tweede voorkeur is lopen (54%).*
- *Respondenten hebben geen voorkeur voor eerst de wegrichting aanpassen en daarna 30 km/u borden plaatsen (50%) of een snelle verkeersveiligheidswinst door 30-km borden te plaatsen (50%).*
- *Respondenten hebben grotendeels aangegeven dat ze in hun buurt hun eigen fiets altijd kwijt kunnen (67%).*
- *Respondenten geven aan dat ook bezoekers de fiets in hun buurt makkelijk kunnen parkeren (63%).*
- *Respondenten geven aan dat onderwijs en scholing aangeboden moet blijven worden aan zoveel mogelijk mensen (67%). Onderwijs aanbieden aan een gerichtere doelgroep van 12-17 jarigen en 60+-ers is minder vaak gekozen (33%).*
- *Respondenten geven aan dat het voorkomen van solo-ongevallen (eenzijdig ongelukken) sneller moet en daardoor extra mag kosten (64%). Met name 65+-ers hebben deze voorkeur (78%). De optie om alleen bij groot onderhoud aanpassingen te doen die solo ongevallen moeten voorkomen, is minder vaak gekozen.*
- *Respondenten hebben geen sterke voorkeur voor het prioriteren van het verbeteren van bestaande fietspaden (54%) of het onderling beter verbinden van fietsroutes (46%).*
- *Bij de budgetverdeling geven respondenten de meeste prioriteit aan het verbeteren van bestaande fietsroutes (632 keer gekozen, kost 4 punten). Verder kiezen veel respondenten voor het verbinden van fietsroutes (509 keer gekozen, 6 punten) en snelle verkeersveiligheidswinst door 30-km borden te plaatsen (504 keer gekozen, 2 punten).*
- *Via de open antwoordvelden hebben de respondenten nog hun mening gedeeld over de afstelling van verkeerslichten, onveilige verkeerspunten en zorgen/klachten over fatbikes en e-bikes.*

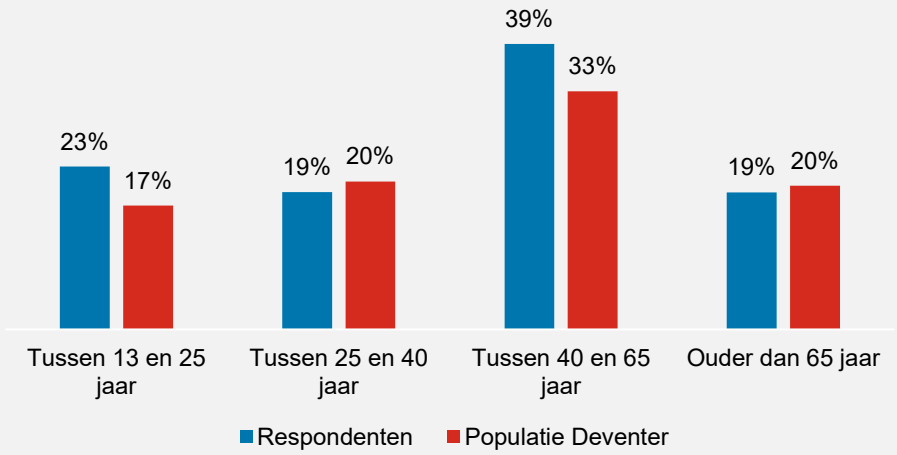
Achtergrondkenmerken respondenten

Totaal aantal respondenten

1457

Leeftijd

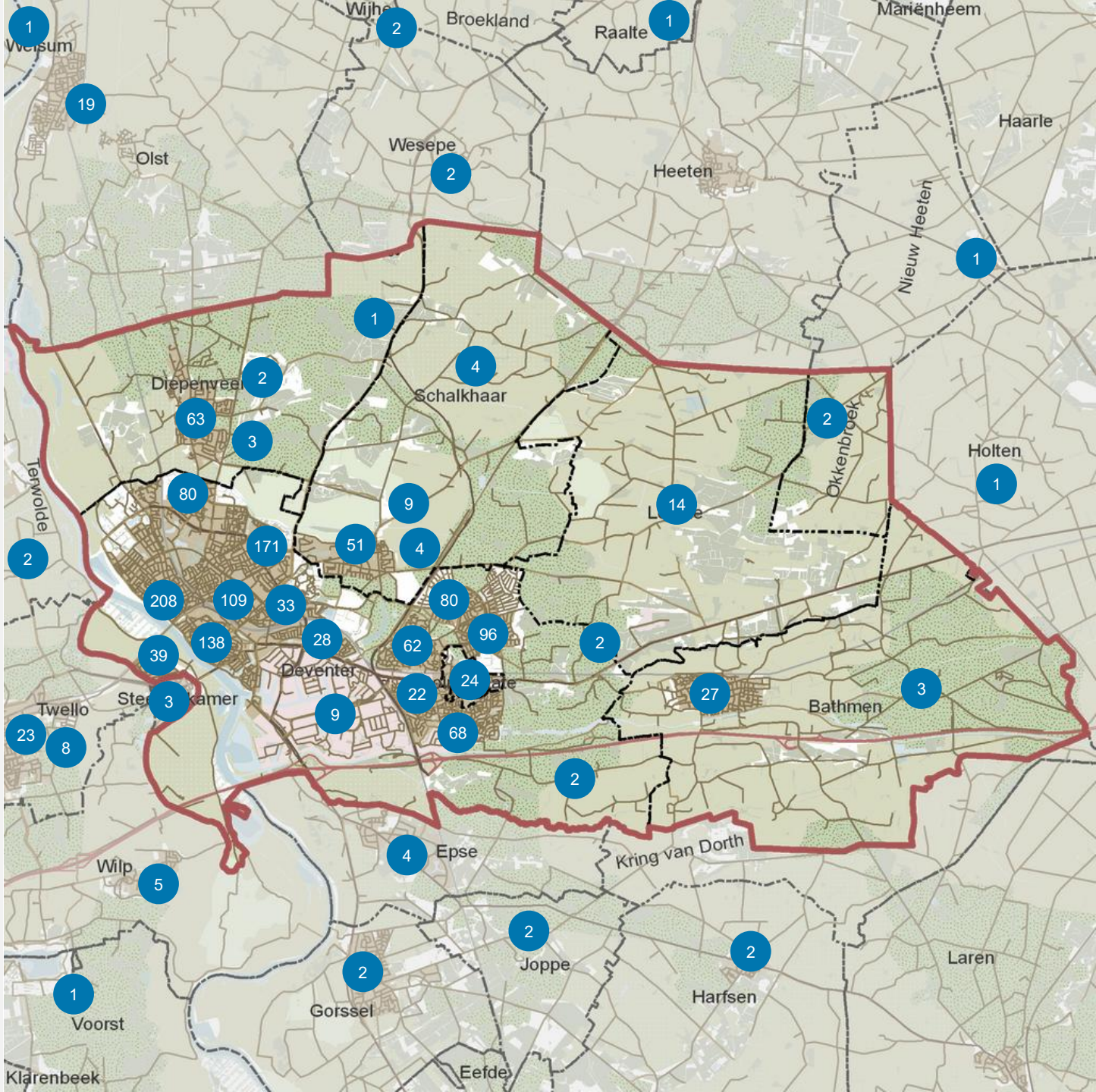
39% van de respondenten is tussen de 40 en 65 jaar. Dit is de best vertegenwoordigde groep. Ook de groep jonger dan 25 jaar is goed vertegenwoordigd.



Woonlocatie

De respondenten wonen verspreid door de gemeente Deventer en daarbuiten. De meeste respondenten wonen in of rond de binnenstad van Deventer (47%)*. 13% van de respondenten woont in de dorpen of plattelandsgebieden buiten de bebouwde kom. Ongeveer 7% van de respondenten is woonachtig buiten de gemeente Deventer.

* Postcodes: 7411, 7412, 7413, 7415, 7416 & 7417

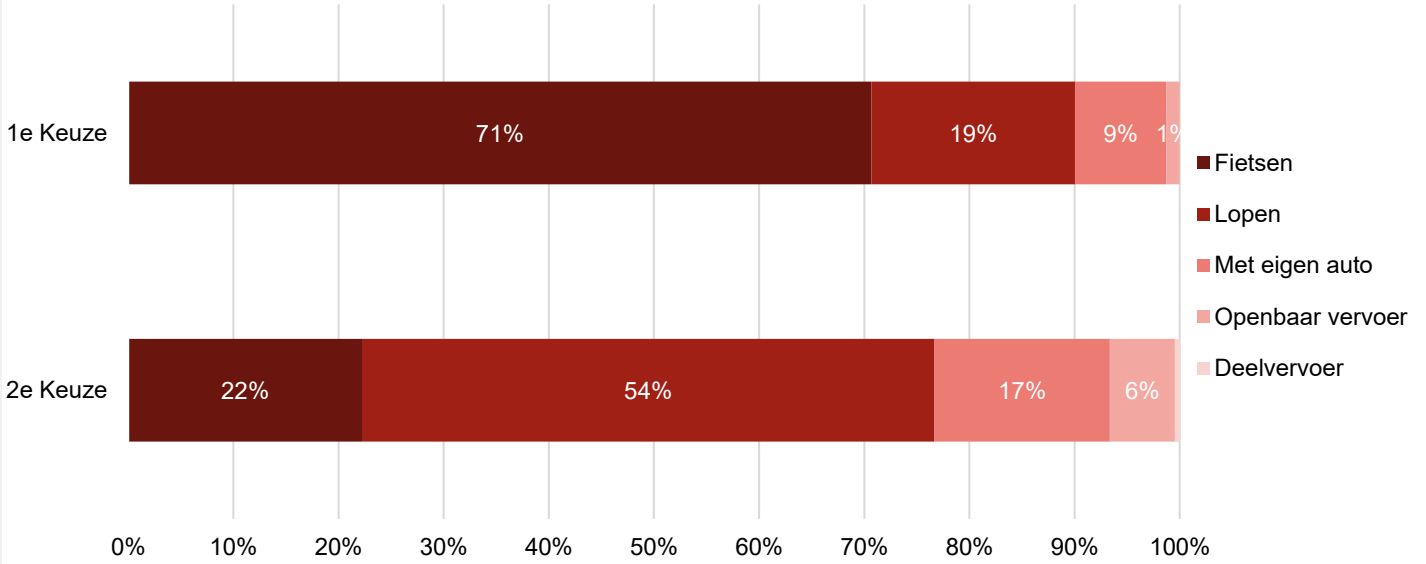


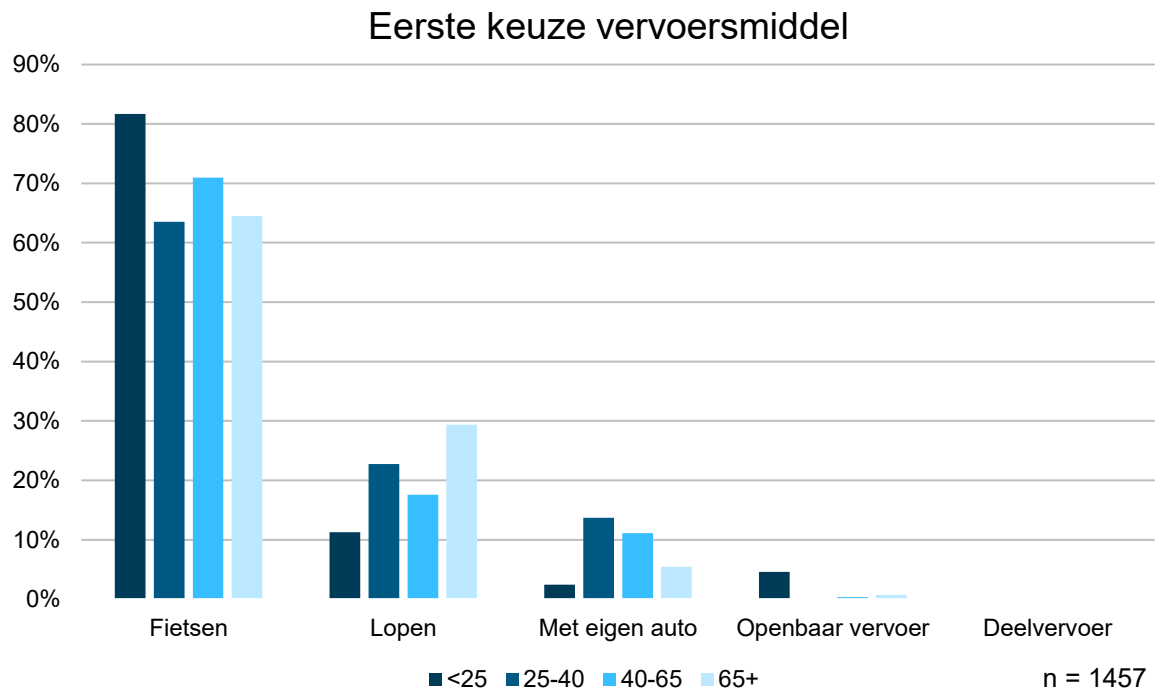
Het meest gebruikte vervoersmiddel

De meeste respondenten geven de voorkeur aan de fiets als vervoersmiddel (71%). Als tweede keuze kiest meer dan de helft voor lopen (54%). Deelvervoer wordt nauwelijks gekozen als eerste of tweede vervoersmiddel keuze (0% als eerste keuze en 0,5% als tweede keuze).

Jongeren onder de 25 kiezen vaker voor de fiets als eerste vervoerskeuze dan andere leeftijdsgroepen (82%). Lopen is voor de meeste jongeren hun tweede keuze (61%). De auto (2%) wordt nauwelijks gekozen door jongeren als eerste vervoerskeuze. Ook kiezen zij vaker het openbaar vervoer als eerste keuze (5%) dan de overige leeftijdsgroepen.

De leeftijdscategorie 65+ kiest vaker dan andere leeftijdsgroepen voor lopen als eerste vervoersmiddel (29%), hoewel fietsen ook bij deze groep de eerste keuze blijft (64%).

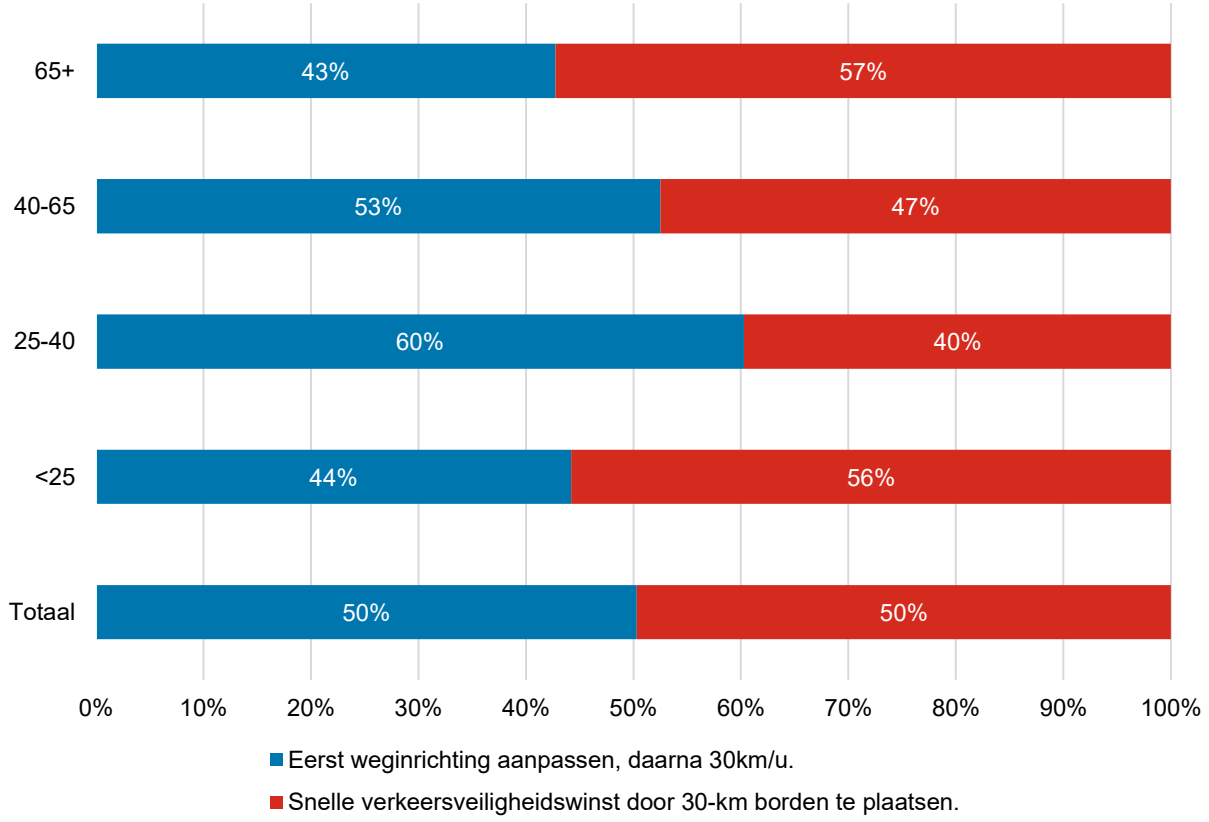




Snelheidsverlaging

Dit dilemma gaat over het aanpassen van de wegsnelheid naar 30 km/u. Respondenten hebben de keuze tussen '*eerst de weginrichting aanpassen, daarna 30km/u*' of '*Snelle verkeersveiligheidswinst door 30-km borden te plaatsen*'.

Respondenten geven geen voorkeur aan eerst de wegrichting aanpassen en daarna 30 km/u borden plaatsen (50%) of een snelle verkeersveiligheidswinst door 30-km borden te plaatsen (50%). 56% van de jongeren onder de 25 en 57% van de ouderen boven de 65 geven wel een voorkeur aan een snelle verkeerswinst door 30-km borden te plaatsen. 60% van de respondenten in de leeftijdscategorie 25 tot 40 heeft een voorkeur voor eerst de weginrichting aanpassen en daarna pas 30 km/u borden plaatsen.



n = 1457

Opmerkingen

Eerst weginrichting aanpassen, daarna 30km/u.

1. Alleen bordjes zijn niet effectief (91x)

“Die borden doen weinig meer dan een vals gevoel van veiligheid geven. Dus eerst veilig maken en dan pas de snelheid aanpassen (omdat het feitelijk ook niet meer comfortabel is om harder dan 30 te rijden bijvoorbeeld).”

“Zolang de weg er nog uitziet als een 50km weg, gaan mensen hun gedrag niet aanpassen op basis van een bord. Bij nieuwe inrichting wel want dan voelt het ook logischer omdat je als auto minder ruimte hebt en dus je snelheid moet aanpassen.”

“30km is meer schijnveiligheid. Juist groter risico omdat hard rijden minder wordt verwacht.”

2. De fietspaden moeten apart van de rijbaan en breder (22x)

“Ik wil graag fietspaden los van de rijbaan. Nu word mijn veiligheid op de weg op het spel gezet om de automobilist te dwingen langzamer te rijden. Er is geen handhaving om asociaal rijgedrag die mij als fietser in gevaar brengt te pakken. Ik word wekelijks wel een keer van de weg gedrukt door auto's die inhalen waar het niet kan, rakelings langs je rijden en/of mij afsnijden met hun grote auto's.”

“Aparte fietspaden blijft veiligst. Auto's gaan echt geen 30 km per uur rijden, zeker niet op doorgaande wegen.”

“Gescheiden fietspaden; drempels niet voor fietsers; fietspaden breed genoeg maken en in afwijkende kleur aanleggen.”

n = 186

Snelle verkeersveiligheidswinst door 30-km borden te plaatsen.

1. Snelle winst (38x)

“Aanpassing van de maximumsnelheid is kostenefficiënt, op de korte termijn uitvoerbaar, en draagt direct bij aan de veiligheid van overige verkeersdeelnemers. Het aanpassen van de weginrichting kan op termijn bij gepland onderhoud. De snelheidsaanpassing past in de bredere Nederlandse stedenontwikkeling.”

“Is op korte termijn te realiseren en biedt al veel voordeel. Zowel qua verkeersveiligheid als milieu.”

“Allebei belangrijk en nodig. Maar 30km borden lijken me relatief makkelijk te organiseren en snel resultaat.”

2. Veiligheid (24x)

“Doordat de maximum snelheid wordt verlaagd is het veiliger voor fietsers om te fietsen”

“Directe aanpassing zorgt voor directer veiliger fietsomgeving.”

“Een lagere snelheid lijkt mij in alle gevallen veiliger.”

3. In combinatie met handhaving (14x)

“In combinatie met een tijdelijke flitspaal hoeft geen jaren te worden gewacht tot een veiligere verkeerssituatie.”

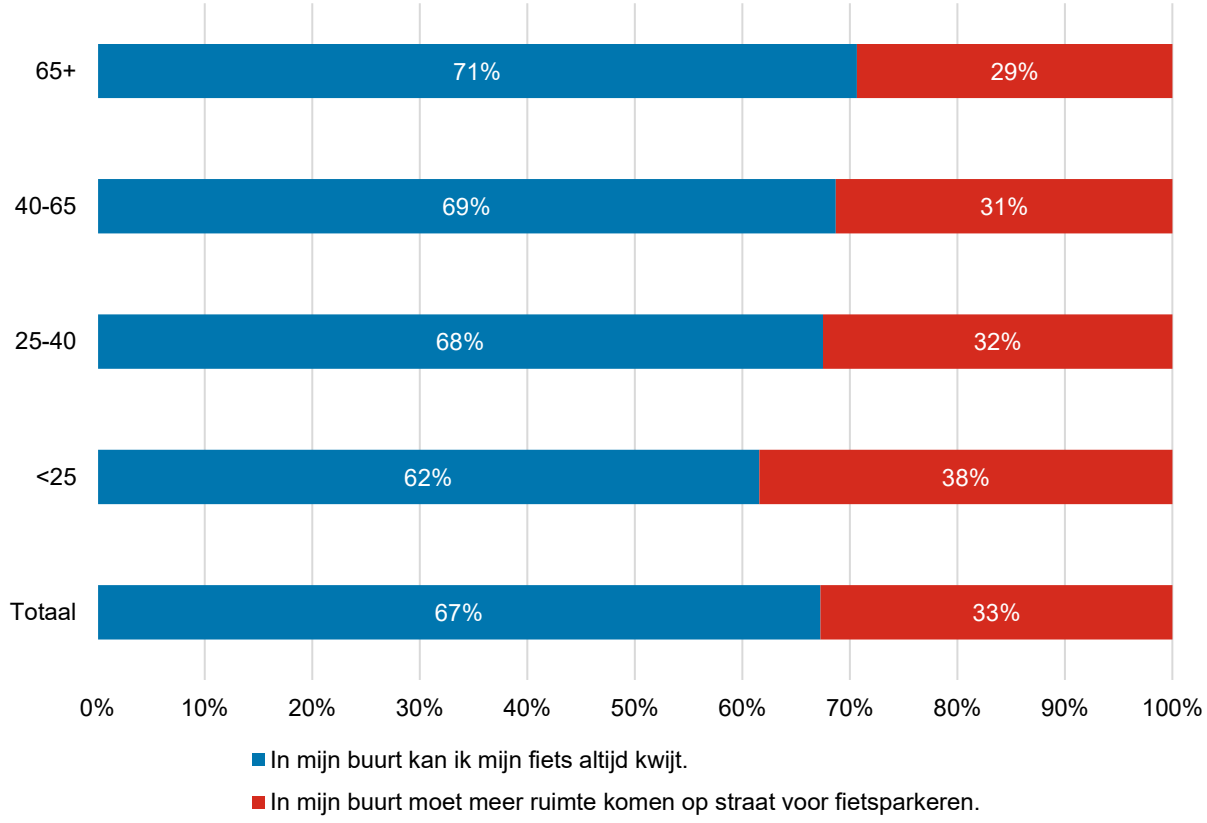
“Het is wel belangrijk om te handhaven, anders trekken automobilisten zich er niks van aan. Meer mobiele flitsers door heel Deventer!”

n = 134

Stallingsvoorzieningen bewoners

Dit dilemma gaat over de fietsstallingsvoorzieningen van bewoners. De respondenten hebben de keuze tussen '*In mijn buurt kan ik mijn fiets altijd kwijt*' of '*In mijn buurt moet meer ruimte komen op straat voor fietsparkeren*'.

Respondenten geven grotendeels aan dat ze in hun buurt hun fiets altijd kwijt kunnen (67%). Ook in alle leeftijdscategorieën wordt door het merendeel van de respondenten aangegeven dat ze hun fiets altijd kwijt kunnen in hun buurt. Jongeren onder de 25 geven het vaakste aan dat ze meer ruimte willen op straat voor fietsparkeren (38%).



n = 1457

Opmerkingen

In mijn buurt kan ik mijn fiets altijd kwijt.

1. Voldoende ruimte of fietsstallingen in de buurt (43x)

“Ruimte genoeg in directe woonomgeving.”

“Er zijn geen standaards, maar je kunt hem overal wel neerzetten.”

“Ik woon in een buitenwijk waar niet snel moeite is voor fiets parkeren. Ook in winkelcentra in mijn buurt zijn genoeg plekken.”

2. Heeft beschikking tot een privé parkeerplek (36x)

“In mijn buurt heeft bijna iedereen een eigen fietsschuur.”

“Ieder huis heeft eigen oprit of voor/achtertuin dus geen noodzaak om op de weg te parkeren.”

“Eigenlijk niet aan de orde. Fietsen staan in mijn buurt niet op straat, maar in schuur of naast het huis.”

3. Geen of te weinig fietsstallingen in de binnenstad (21x)

“Ik woon niet in de binnenstad, maar vooral daar mis ik plekken om mijn fiets te parkeren.”

“Op de Worp is het fiets parkeren geen probleem. Het probleem is groter in het centrum van de stad. Als ik met de fiets even naar het centrum moet wil ik dicht bij de winkels parkeren. Vaak ook omdat ik gericht voor 1 of 2 winkels kom. Op de Brink aan de ingang van de stad is bijna geen fiets parkeerplekken, evenals daar waar eerst de pinautomaten waren. Deze plekken zijn altijd vol.”

“In mijn buurt wel, maar in de binnenstad zeker niet. Reden om niet met de fiets te gaan!”

n = 165

In mijn buurt moet meer ruimte komen op straat voor fietsparkeren.

1. Geen of te weinig plekken om fietsen te parkeren (30x)

“In Steenbrugge zijn hier geen formele plekken voor. Wat mij betreft kan het aantal auto parkeerplaatsen minder en mag daar plek voor de fiets komen.”

“Met name in de nauwe straatjes achter mijn woning is te weinig ruimte voor fiets parkeren.”

“In mijn wijk zijn wel stoepen, maar hier kunnen geen fietsen worden geparkeerd. Veel buren beschikken wel over een eigen oprit, maar hiermee is het algemene fietsprobleem niet opgelost.”

2. Geen of te weinig fietsstallingen bij winkels (21x)

“Bij de winkels op de Flora te weinig plek om fietsen te parkeren. Vooral als ik de weekboodschappen op de fiets doe.”

“Bij de winkels zijn de fiets parkeergelegenheid vaak vol.”

3. Geen veilige fietsstallingen (19x)

“Absoluut geen plek om je fiets veilig te stallen in het Bergkwartier. (Kinder)fietsen worden continue gejat of omgegooid ‘s nachts, zeker als je in een bovenwoning woont. Nergens kun je de fiets vastzetten.”

“In mijn buurt kan ik mijn fiets altijd kwijt, maar er zijn onvoldoende punten waar je je fiets vast kunt zetten en zo veilig achter kunt laten.”

“Geen mogelijkheid om fiets veilig te stallen behalve aan een verdwaalde lantaarnpaal.”

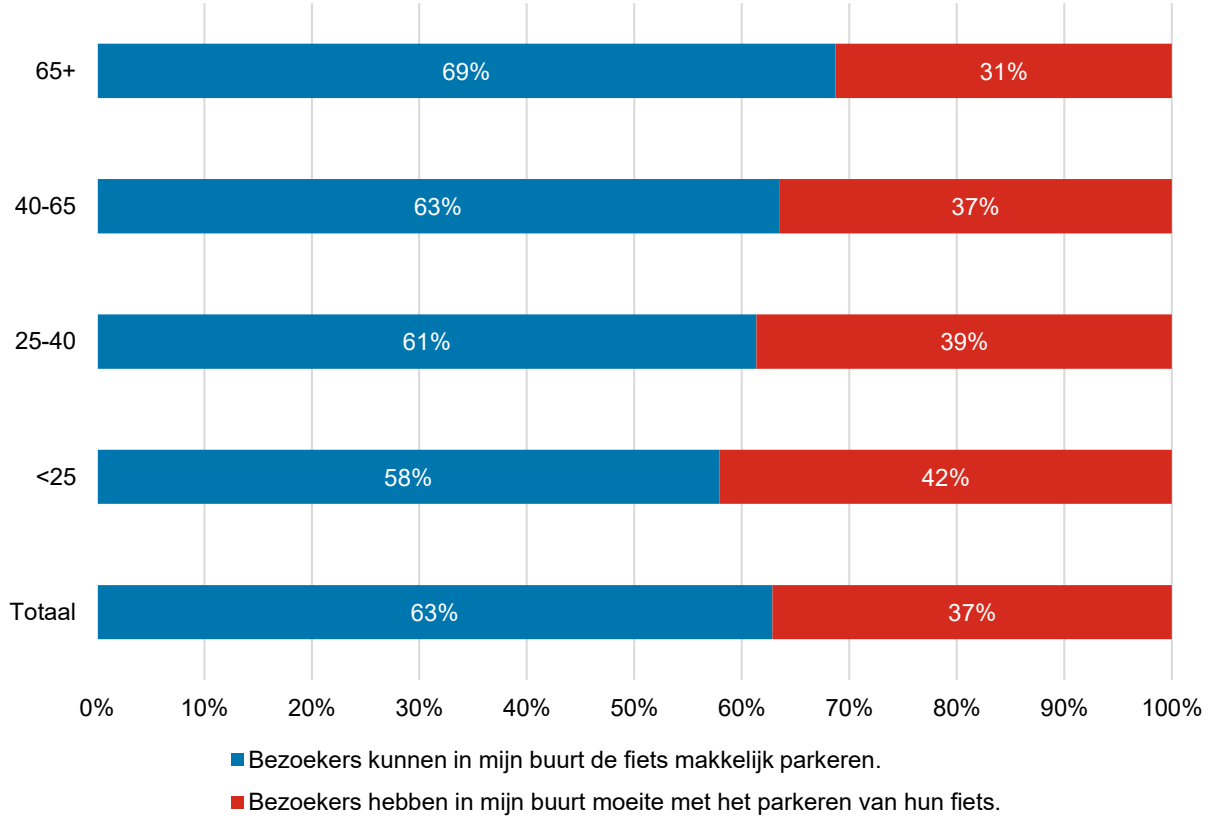
n = 128

Stallingsvoorzieningen bezoekers

Dit dilemma gaat over de fietsstallingsvoorzieningen van bezoekers in hun buurt. De respondenten hebben de keuze tussen '*Bezoekers kunnen in mijn buurt de fiets makkelijk parkeren*' of '*Bezoekers hebben in mijn buurt moeite met het parkeren van hun fiets*'.

Respondenten geven grotendeels aan dat bezoekers in hun buurt de fiets makkelijk kunnen parkeren (63%). Ook in alle leeftijdscategorieën wordt door het merendeel van de respondenten aangegeven dat bezoekers hun fiets makkelijk kunnen parkeren. Jongeren onder de 25 geven het vaakste aan bezoekers moeite hebben met het parkeren van hun fiets (42%).

Over het algemeen geven de respondenten aan dat de bezoekers meer moeite hebben met het parkeren van de fiets dan zijzelf. Bij de vorige stelling geven 33% van de bewoners aan dat zij moeite hadden met het parkeren van hun fiets, tegenover 37% die aangeeft dat bezoekers moeite hebben met het parkeren van hun fiets.



n = 1457

Opmerkingen

Bezoekers kunnen in mijn buurt de fiets makkelijk parkeren.

1. Voldoende ruimte of fietsstallingen in de buurt (34x)

“Er zijn geen speciale plekken in mijn buurt om je fiets te parkeren. Maar het kan wel op de stoep voor het huis, zonder anderen teveel te hinderen.”

“Genoeg plekken waar je de fiets vast kunt zetten aan een fietsrek.”

“Veel plek en weinig fietsen.”

2. Heeft beschikking tot een privé parkeerplek (27x)

“We hebben een eigen oprit.”

“Er is geen plek voor bezoekers, moet op eigen terrein, dat is prima.”

“Eigenlijk vooral omdat er veel huizen met opritten/grote voortuinen zijn. Niet omdat er veel fietsparkeerplaatsen zijn.”

n = 119

Bezoekers hebben in mijn buurt moeite met het parkeren van hun fiets.

1. Te weinig parkeerplekken (35x)

“De parkeerplekken zijn vaak over bezet. Dus worden de fietsen tegen de muur gezet.”

“Als er bezoekers komen dan kunnen ze hun fiets niet op de daarvoor bestemde plek voor mijn huis kwijt want die is meestal vol, ze moeten dan uitwijken naar elders in de straat.”

“In onze wijk zijn helemaal geen fietsparkeerplaatsen.”

2. Fietsen staan in de weg (22x)

“In het algemeen is er weinig ruimte op de stoep om fietsen neer te zetten zonder de stoepen volledig te barricaderen. Met kinderwagen wordt je soms naar de straat gedwongen (en met rolstoel, rollator of scootmobiel dus ook).”

“De Roggestraat staat 's avonds regelmatig vol fietsen waardoor ik de stad nauwelijks uit kom. Ook de invalidenparkeerplaats in de Golstraat wordt regelmatig voor fietsen gebruikt. Blijkbaar is er een tekort aan plekken.”

3. Te weinig ruimte op straat (19x)

“Er is structureel in elke straat te weinig ruimte om je fiets te parkeren. Dat leidt tot extreme verrommeling.”

“Alleen fietsparkeren tegen de muur van de woning is mogelijk ivm smalle straten.”

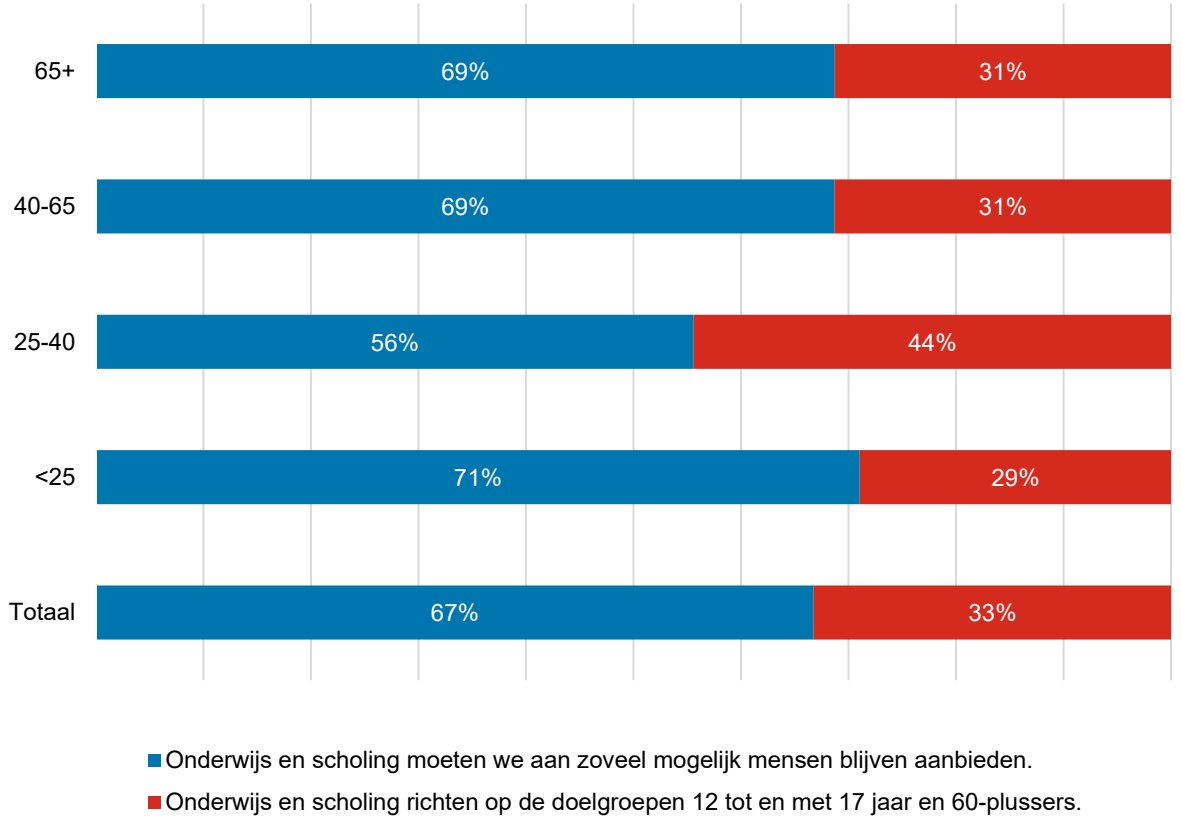
“Mijn straat staat altijd zo vol met auto’s.”

n = 105

Onderwijs en scholing

Dit dilemma gaat over fietsscholing. De respondenten hebben de keuze tussen *'Onderwijs en scholing moeten we aan zoveel mogelijk mensen blijven aanbieden'* of *'Onderwijs en scholing richten op doelgroepen 12 tot en met 17 jaar en 60-plussers'*.

De meerderheid van de respondenten geeft aan dat onderwijs en scholing aangeboden moet blijven worden aan zoveel mogelijk mensen (67%). De respondenten jonger dan 25 jaar zijn het meest eensgezind. 71% van deze groep geeft aan dat ze vinden dat scholing aan zoveel mogelijk mensen aangeboden moet blijven worden. De leeftijdsgroep 25 tot 40 jarigen behoort als enige leeftijdsgroep niet (volledig) tot de doelgroepen van 12 t/m 17 jaar en 60+. Dit zou kunnen verklaren waarom de meningen binnen deze leeftijdsgroep meer verdeeld zijn.



n = 1457

Opmerkingen

Onderwijs en scholing moeten we aan zoveel mogelijk mensen blijven aanbieden

1. Onderwijs is voor alle leeftijden (51x)
“Geen groepen uitsluiten.”
“Ik vind dat je je gedurende je hele leven moet blijven ontwikkelen.”
“Als je voorlichting over verkeer geeft moeten alle mensen worden bereikt.”

2. Alle leeftijdsgroepen hebben een gebrek aan verkeerskennis (42x)
“Fietsers houden zich in het algemeen slecht aan de verkeersregels.”
“Alle leeftijden hebben weleens een keer een opfrisser van de regels en normen en waarden nodig.”
“Ik zie veel fietsers onveilige dingen doen, ongeacht hun leeftijd. Geen licht, inhalen zonder het kenbaar te maken, geen richting aangeven en fietsen op plekken waar dat niet mag of kan.”

3 . Verkeerseducatie voor basisscholieren (15x)
“Juist kinderen in de basisschoolleeftijd hebben baat bij verkeersveiligheid voorlichting.”
“Juist ook aan lagere schoolkinderen en hun bakfietsouders.”
“Begin op de basisschool met verkeerslessen. Verkeersregels leren, verkeersborden leren lezen, voorrangsregels kennen.”

n = 196

Onderwijs en scholing richten op de doelgroepen 12 tot en met 17 jaar en 60-plussers

1. Vooral jongeren hebben extra scholing nodig (27x)
“Met name jeugd. Dus liever van 6 tot18-jarigen.”
“Met name de jongeren zijn zich niet bewust van het gevaar wat snelheid met een fatbike oplevert in het verkeer.”
“Ik merk dat jongeren vaak de verkeersregels niet kennen en/of niet toepassen.”

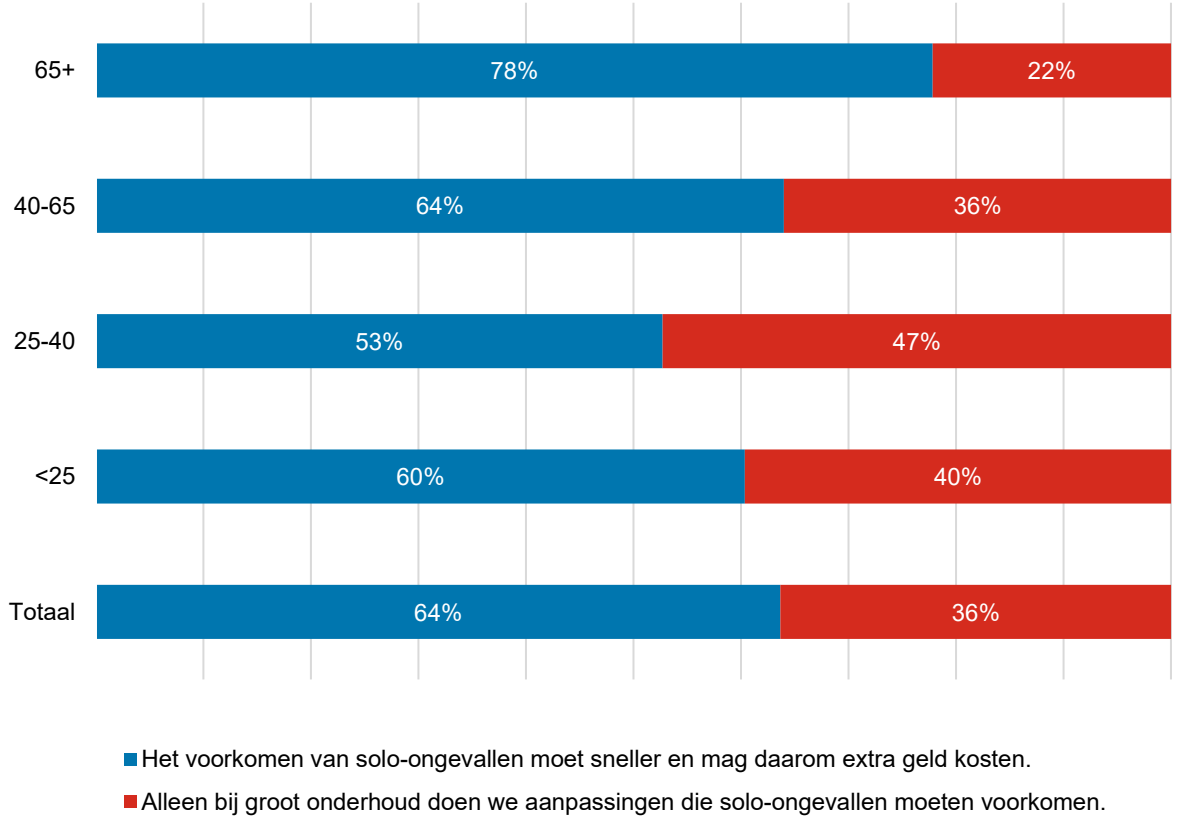
2. Een gerichte doelgroep is effectiever (24x)
“Beter gericht aanbieden met hogere impact.”
“Dit zijn de groepen met de meeste ongelukken en die de gevaarlijkste situaties veroorzaken.”
“Jongeren willen snel, hard en hebben vaak geen idee hoe anderen het verkeer ervaren. Ouderen hebben steeds vaker e bike wat niet voor iedereen ook veilig is.”

n = 96

Voorkomen solo-ongevallen

Dit dilemma gaat over het voorkomen van solo-ongevallen met de fiets. De respondenten hebben de keuze tussen '*Het voorkomen van solo-ongevallen moet sneller en mag daarom extra geld kosten*' of '*Alleen bij groot onderhoud doen we aanpassingen die solo-ongevallen moeten voorkomen*'.

De meerderheid van de respondenten geeft aan dat het voorkomen van solo-ongevallen (eenzijdige ongelukken) sneller moet en daardoor extra mag kosten (64%). Met name de respondenten ouder dan 65 jaar zijn hier een voorstander. 78% van deze groep geeft de voorkeur aan het sneller voorkomen van solo-ongevallen. De meningen van de respondenten tussen de 25 en 40 jaar zijn meer verdeeld. Hier is slecht 53% voorstander van het meer investeren in het voorkomen van solo-ongevallen.



n = 1457

Opmerkingen

Het voorkomen van solo-ongevallen moet sneller en mag daarom extra geld kosten

1. Sneller onderhoud is gewenst (43x)

“Groot onderhoud is leuk, maar dan wacht men te lang met gevaarlijke situaties.”

“Als er iets kapot is waardoor er ongelukken gebeuren moet je die direct oplossen.”

“Op plekken waar vaker ongelukken voorkomen mogen er eerder maatregelen genomen worden.”

2. Plekken met slechte fietsinfrastructuur (31x)

“Er zijn nu te veel stukken fietspad slecht ingericht en gevaarlijk. Bijvoorbeeld de bocht Schurenstraat naar Boxbergerweg. Daar zou per direct iets aan gedaan moeten worden om valrisico’s te beperken.”

“Ben zo vaak gevallen omdat een fietspad heel scheef het gras in ging.”

“Ik kom zelden op de fietsroutes. Er moet m'n gekeken worden naar veiligheid. Niet alleen gaten, losliggende stenen, maar zeker ook verlichting! Zeker in buitengebied waar ook witte strepen missen op belangrijke verbindingswegen.”

3 . Veiligheid boven alles (30x)

“Ik vind veiligheid op de weg belangrijk.”

“Veiligheid staat vóór alles. Dat mag geld kosten en levert uiteindelijk meer voordelen op.”

“Ik zou prima meer betalen voor nette onderhouden wegen. Veiligheid voor.”

n = 173

Alleen bij groot onderhoud doen we aanpassingen die solo-ongevallen moeten voorkomen

1. Gedrag en eigen verantwoordelijkheid fietser (19x)

“Geld is schaars, bij solo-ongevallen heeft de fietser een eigen verantwoordelijkheid.”

“Door scholing te geven aan alle doelgroepen en strenger te handhaven op mobiel gebruik tijdens het fietsen worden veel solo ongevallen voorkomen. Ik ervaar de fietspaden in Deventer niet als onveilig afgezien van enkele plaatsen met auto's.”

“Solo-ongelukken worden 9 van de 10 keer veroorzaakt door de fietser zelf. Niet opletten, op de telefoon, koptelefoons op, zonder licht fietsen. Alles lijkt maar te mogen.”

2. Kosteneffectiviteit (16x)

“Uiteraard combineren, efficiënter en goedkoper.”

“Er is geen onbeperkt budget en dus keuzes maken. Solo-ongevallen tellen voor mij niet zwaar om te voorkomen.”

“Wees zuinig met je geld en besteedt het liever een keer goed dan vele keren half werk te leveren. Dat blijft dan lapwerk.”

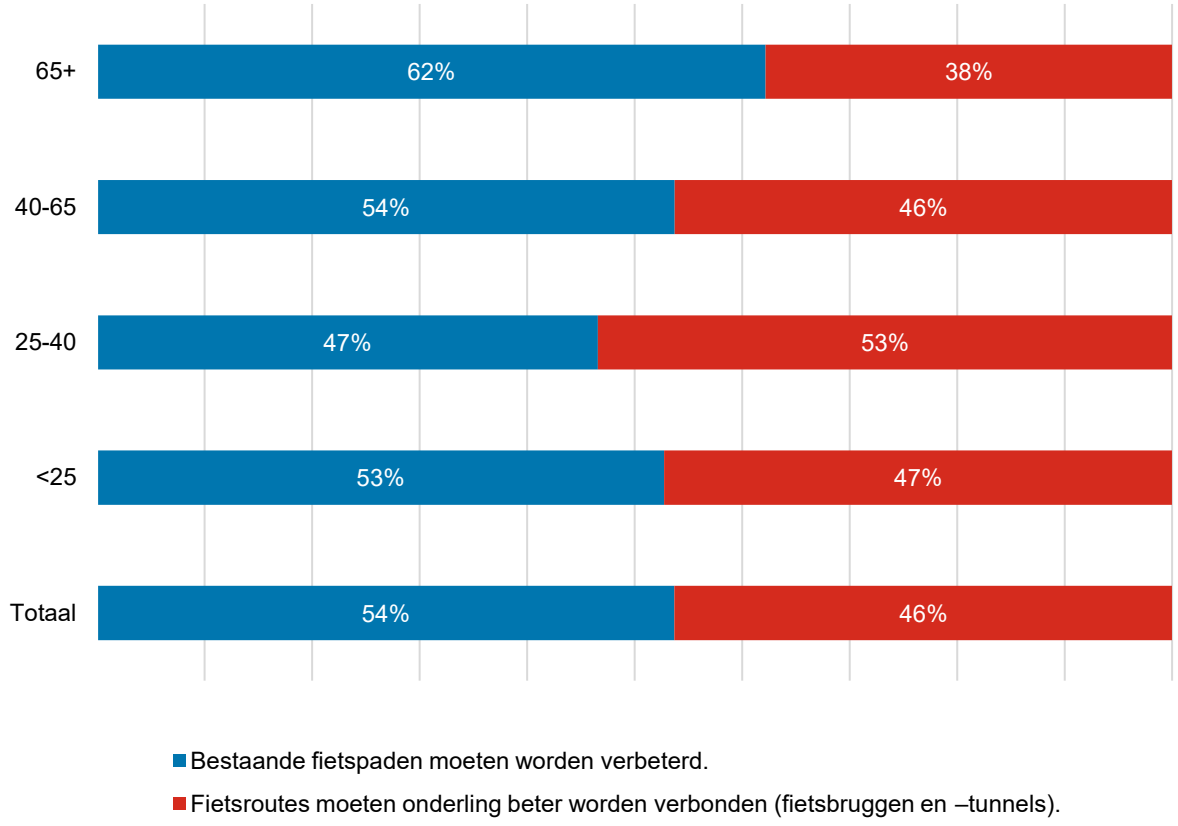
n = 80

Verbeteren of uitbreiden van fietsennetwerk

Dit dilemma gaat over het verbeteren of uitbreiden van de fietsnetwerken in gemeente Deventer. De respondenten hebben de keuze tussen '*Bestaande fietspaden moeten worden verbeterd*' of '*Fietsroutes moeten onderling beter worden verbonden*'.

Een kleine meerderheid van de respondenten geeft aan de voorkeur te hebben dat bestaande fietspaden worden verbeterd (54%). De groep van 65 jaar en ouder heeft van alle leeftijdsgroepen de grootste voorkeur hiervoor. Desalniettemin heeft ook in deze groep slechts een kleine meerderheid de voorkeur voor het verbeteren van fietspaden (62%). Alleen voor de respondenten van 25 tot 40 jaar oud geldt dat er hier een kleine meerderheid voor het beter onderling verbinden van fietsroutes is (53%).

In de open antwoorden (volgende pagina) hebben veel respondenten aangegeven eigenlijk het liefst voor beide opties te kiezen.



n = 1457

Opmerkingen

Bestaande fietspaden moeten worden verbeterd

1. Onderhoud aan fietspaden is nodig (55x)

“In mijn straat fietsen velen op de stoep omdat de kinderkopjes van de straat hinder geven.”

“Er zijn veel slecht onderhouden fietspaden. Veel losliggende- en ongelijke klinker-fietspaden.”

“De bestaande fietspaden hebben nogal eens forse gebreken. Dat levert echt onveiligheid op. Fietsroutes zijn ook gewoon wel te vinden/ maken. Mensen zijn echt wel inventief.”

2. Specifieke plekken die aandacht verdienen (34x)

“De bestaande fietspaden zijn op sommige plekken erg gevaarlijk (bijvoorbeeld Zwolse weg), dat moet eerst opgelost.”

“Er zijn veel plekken met slechte fietspaden. Neem bijvoorbeeld de Wilhelminabrug je rijdt van het ene gat in het andere.”

“De Hagenvoorderdijk (tussen Steenbrugge en Schalkhaar) is slecht begaanbaar is met de fiets. Het liefst ontwijk ik die weg en fiets ik om.”

3 . Beide opties zijn belangrijk (22x)

“Hier had ik graag beide opties aangevinkt.”

“Bij deze vraag zou ik beide antwoorden willen kiezen. Waarbij de punten waar de meeste ongelukken gebeuren prioriteit hebben.”

“Eigenlijk allebei wel belangrijk, kan dat niet tegelijk?”

n = 181

Fietsroutes moeten onderling beter worden verbonden (fietsbruggen en –tunnels)

1. Meer verbindingen nodig in fietsnetwerk (34x)

“Over het algemeen zijn de fietspaden ok. Het ontbreekt vaak aan de verbinding. Helemaal met voetpaden loop maar eens vanaf de tunnel Rielerweg naar het ziekenhuis.”

“Als voorbeeld de nieuwe fietspaden langs de Schipbeek. Deze zijn bijna niet te vinden/bereiken.”

“Ik rij fiets op kloosterlanden. Daar zijn de fietsverbindingen slecht. De verkeerslichten van en naar het industrieterrein zijn vaak lang wachten voor fietsers.”

2. Stimuleert fietsgebruik (28x)

“Ik stel me voor dat goede fietsroutes een echte stimulans vormen voor het fietsverkeer in Deventer.”

“Dit maakt fietsen aantrekkelijker.”

“Door fietspaden beter te laten aansluiten pak je sneller de fiets omdat dit vaak sneller is in de buurt.”

3. Beide opties belangrijk (20x)

“Beide eigenlijk; er zijn ook best veel bestaande paden die niet comfortabel zijn, maar de missing links zijn ergerlijk.”

“Onmogelijke keus. Een kan niet zonder ander.”

“Eigenlijk zou het ene niet koste van het andere moeten gaan.”

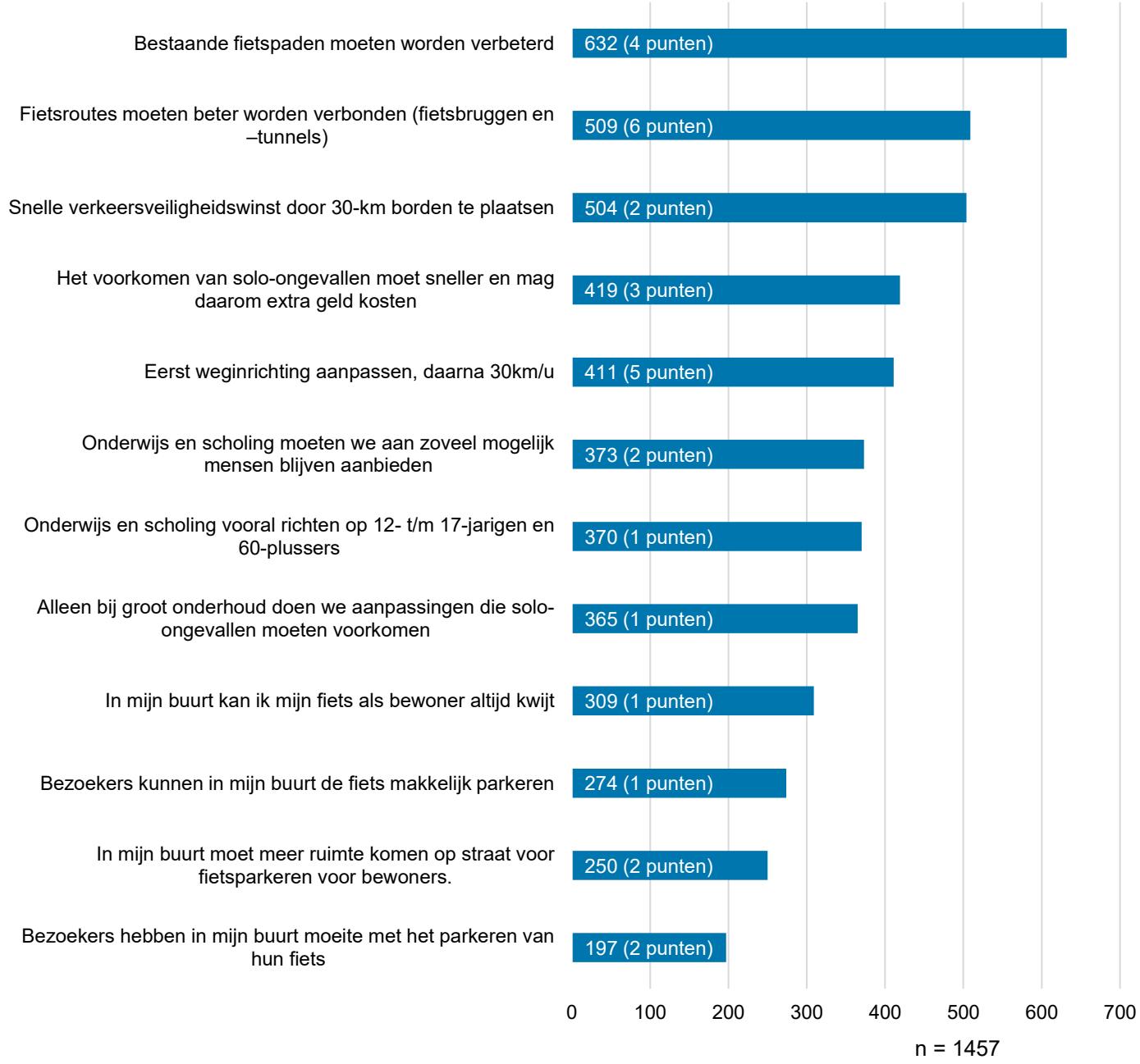
n = 170

Budgetverdeling

Respondenten hebben in dit onderdeel 12 punten die zij kunnen verdelen over verschillende maatregelen. Iedere maatregel heeft een puntprijs (tussen de 1 en 6 punten), waardoor respondenten moeten afwegen welke maatregelen zij het belangrijkst vinden.

Uit de resultaten blijkt dat respondenten de meeste prioriteit geven aan het verbeteren van bestaande fietsroutes (632 keer gekozen, kost 4 punten). Verder kiezen veel respondenten voor het verbinden van fietsroutes (509 keer gekozen, 6 punten) en snelle verkeersveiligheidswinst door 30-km borden te plaatsen (504 keer gekozen, 2 punten).

Maatregelen die betrekking hebben op het verruimen van de parkeermogelijkheden van fietsen zijn relatief weinig gekozen.



Wil je ons nog iets laten weten?

1. Verkeerslichten moeten beter worden afgesteld (68x)

“Aanpassen van stoplichten in voordeel van fietsers. Je staat nu als fietser altijd en erg vaak te wachten. Terwijl met slimme transities de fietser makkelijk tussen door kan.”

“Voor fietsers geldt ook een beter verkeersregulatiesysteem. In mijn vorige woonplaats gingen fietsers bij stoplichten altijd voor. Zodra er een auto stoplicht op rood gaat, dan gaat er altijd een fietslicht op groen als er iemand staat. Goede detectie in de weg is belangrijk. Nu sta je te vaak te kijken bij een rood stoplicht met de gedachte voor wie sta ik hier eigenlijk te wachten. Is niet heel veilig en stimuleert het door rood rijden.”

2. Behoefte een betere en veilige fietsenstallingen (65x)

“Graag meer of überhaupt beveiligde overdekte fietsenstallingen bij het centrum.”

“In Apeldoorn zijn er overdekte fietsenstallingen. Zijn er geen gebouwen geschikt in Deventer in het centrum om zoiets te realiseren?”

“Ik hoor van steeds meer mensen dat er fietsen /accu’s gestolen worden in de fietsgarage bij het station. Is het niet mogelijk om net als in Apeldoorn met gratis bewaakte stallingen te werken? Ik ken mensen die nu niet meer met de fiets naar de stad durven.”

3. Handhaving van fatbikes of ebikes (52x)

“Doe iets aan de agressieve rijstijl van fat bikes. Bijvoorbeeld meer snelheidscontroles, inbeslagname bij gevaarlijk rijgedrag.”

“Denk dat er goed gekeken moet worden naar ebikes en fatbikes, enzovoorts. Als ‘normale’ fietser heb ik hier ook last van, omdat ik niet altijd verwacht hoe snel ze gaan en dat voelt gevaarlijk.”

4. Autoverkeersdominantie (52x)

“Aandacht voor veiligheid op de weg voor fietsers! Auto's nemen soms te veel risico. Bijvoorbeeld snel rijden, geen ruimte geven aan fietsers en verlichting. Bij 30km p/u lijkt het me rustiger worden op de weg, en misschien daardoor veiliger.”

“Ik blijf de fietsvriendelijke straten gevaarlijk vinden: zoals Karel de Grotelaan en Rielerweg. De auto's drukken de fietsers vaak op het slechtere deel aan de kant van de weg. Ze halen krap in, zodat je toch maar op het hobbelende deel gaat fietsen.”

“Deventer is ingericht om de automobilist te accommoderen. Fietsers moeten vaak voorrang geven, waardoor automobilisten ook niet hoeven te remmen. Daarnaast merk ik dat automobilisten graag de rijbaan als racebaan gebruiken en geen oog hebben voor fietsers. Dit is echt heel anders dan waar ik vandaan kom. Ik denk dat er veel in fietscomfort te winnen is in Deventer door dit soort gedrag de kop in te drukken.”

5. Onveilige kruispunten (43x)

“Het kruispunt tegenover het station is een zeer onoverzichtelijk kruispunt voor wandelaars en fietsers. Je moet wel 6 tot 8 links, rechts, recht vooruit kijken waar het verkeer vandaan komt. Met name fietsers komen van alle richtingen waar je ook lopend over mag steken. Ik vermijd dit punt tegenwoordig.”

“Ik vind de kruising Brinkgreverweg bij station voor fietsers onoverzichtelijk en fietsers rijden daardoor op Brinkgreverweg tegen de stroom in. Waarom niet op 4 punten oversteken?”

n = 458

Overige constateringen en overwegingen

- Veel respondenten hebben via de open antwoorden aangegeven dat ze bepaalde vragen niet begrepen of dat ze eigenlijk geen keuze willen maken. In totaal zijn hier 68 opmerkingen over gemaakt, verdeeld over de 7 open antwoordvelden. Met name bij de vraag over scholing worden deze opmerkingen geplaatst.
- Bij de dilemmavragen bevat iedere optie een foto. Deze foto's kunnen de keuzes van de respondenten beïnvloeden.
- Bij de budgetverdeling zijn er keuzes opgenomen waar weinig onderling verschil tussen zit of niet duidelijk zijn geformuleerd als een plan. Dit zijn de plannen over fietsparkeren. Bijvoorbeeld het plan: "In mijn buurt kan ik mijn fiets altijd kwijt". Deze vier plannen over fietsparkeren zijn het minst gekozen en de formulering kan daar invloed op hebben.
- De laatste open vraag "Wil je ons nog iets laten weten?" is gesteld voorafgaand aan de budgetverdelingsvraag. Hierdoor kunnen respondenten geen opmerkingen achter laten over deze vraag. Daarom hebben we geen inzicht in hoeveel mensen de vraag begrepen.
- De export van de budgetverdelingsvraag biedt geen mogelijkheid om de antwoorden per individu te zien. Hierdoor kan er geen uitsplitsing per leeftijdscategorie worden gemaakt. Ook kan hierdoor niet worden achterhaald welke combinaties veel gekozen zijn. Daarnaast is het niet mogelijk te achterhalen hoeveel mensen de vraag hebben ingevuld of hun budget helemaal hebben opgemaakt.
- Er is een succesvolle wervingsstrategie toegepast om met name jongeren de vragenlijst te laten invullen. Dit is gedaan door het aanbieden van gratis poffertjes. Deze beloning kan ervoor zorgen dat respondenten de vragenlijst niet serieus invullen, maar meer interesse hebben in de beloning. Slechts 3% van de respondenten kiest altijd de linker of rechter opties in de dilemma's. En 53% heeft minimaal eenmaal een open antwoord gegeven. Onder jongeren is dit percentage ongeveer 40%. Dit duidt erop dat de respondenten de vragenlijst serieus hebben ingevuld.

Wat heeft het onderzoek opgeleverd?

Deventer denkt massaal mee!

Tussen 16 februari en 1 maart konden Deventenaren online een vragenlijst invullen en laten weten hoe zij met de dilemma's rondom fietsen om zouden gaan en welke maatregelen zij het belangrijkst vinden. In die periode stonden we ook 5 maal op verschillende plekken in de gemeente om vragen te beantwoorden en te helpen bij het invullen van de vragenlijst. Dat deden we van 13.00 tot 16.00 uur op 16 februari (Stationsplein), 17 februari (Winkelcentrum Flora), 18 februari (Het Vlier), 23 februari (Karel de Groteplein/Winkelcentrum Keizerslanden) en 24 februari (Op de Keizer/achter de Hema).

Succes

Deventenaren - jong en oud - hebben massaal meegedacht. De vragenlijst is in totaal 1457 keer ingevuld. Respondenten is ook gevraagd of zij wilden deelnemen aan het platform fiets, om hen ook in de toekomst te kunnen benaderen voor vraagstukken over (de uitvoering van) het omgevingsprogramma fiets. Ook hier is massaal op gereageerd. In totaal hebben 524 mensen zich aangemeld voor het fietsplatform.

Resultaat

Het resultaat van de vragenlijst helpt ons om het fietsbeleid beter te maken. Hiermee wordt duidelijk op welke onderwerpen we ons de komende jaren zouden moeten focussen volgens een grote groep Deventenaren. Deze uitkomsten zijn verwerkt in het ontwerp-Omgevingsprogramma Fiets, welke in april 2026 door het college wordt vrijgegeven voor zienswijzen. Iedereen die dat wil, kan dan nog zijn mening geven over de plannen.



Colofon

Gemeente Deventer

Vakgroep Kennis en Verkenning

Team Digitalisering en Data

Maart 2026

Max Slutter (mw.slutter@deventer.nl)

Hélène Jeurgens (hcm.jeurgens@deventer.nl)