

Deventer fietst!

Fietsbeleidsplan gemeente Deventer
2010-2015



Inhoudsopgave

1. Aanleiding	1
2. Missie, visie en doelen Fietsbeleidsplan	2
2.1 Missie	2
2.2 Visie	2
2.3 Doelstellingen	2
2.4 Aanpak op hoofdlijnen	4
3. Inwoners- en bedrijvenenquête	7
4. Het Deventer fietsnetwerk	8
4.1 Hoofdfietsroutenetwerk	8
4.2 Hoofdfietsverbindingen	9
4.3 Buitengebied	9
4.4 Fysieke maatregelen en kosten	12
5. Stimuleringsmaatregelen	15
5.1 Inleiding	15
5.2 Doelgroepen	15
5.3 Algemene communicatie en promotie	15
5.4 Maatregelen en kosten	16
6. Monitoring	20
7. Totaaloverzicht kosten	22

1. Aanleiding

Het Fietsbeleidsplan 2000+ van de gemeente Deventer dateert van 3 januari 2000. Inmiddels is de gemeente uitgebreid en is het verkeersbeeld in de gemeente, soms ingrijpend, veranderd. Daarom is het tijd het oude Fietsbeleidsplan te actualiseren. Het nieuwe beleid is vastgelegd in het plan dat voor u ligt. Het gaat niet alleen over fysieke mogelijkheden om het fietsen in Deventer te bevorderen, maar ook andersoortige stimuleringsmaatregelen (bijvoorbeeld op het gebied van communicatie en marketing). Het plan is tot stand gekomen in nauw overleg met de Fietsersbond, afdeling Deventer. Wij zijn hen dankbaar voor hun nuttige inbreng.

Het Fietsbeleidsplan 2009 – 2015 dat voor u ligt heeft betrekking op het gearceerde gebied in onderstaande kaart. Het heeft geen betrekking op bromfietsen, maar wel op snorfietsen en andere typen fietsen waarmee je harder kunt rijden dan met een gewone fiets (zoals een elektrische fiets).



De volgende onderwerpen komen in dit Fietsbeleidsplan aan de orde:

- ▶ Missie, visie en doelen (hoofdstuk 2).
- ▶ Inwoners- en bedrijvenenquête (hoofdstuk 3).
- ▶ Fysieke maatregelen (hoofdstuk 4).
- ▶ Stimuleringsmaatregelen (hoofdstuk 5).
- ▶ Monitoring (hoofdstuk 6).
- ▶ Totaaloverzicht kosten (hoofdstuk 7).

Meer informatie over de totstandkoming van dit Fietsbeleidsplan en achtergrondinformatie is te vinden in het 'Achtergronddocument actualisering fietsbeleid Deventer'.

2. Missie, visie en doelen Fietsbeleidsplan

2.1 Missie

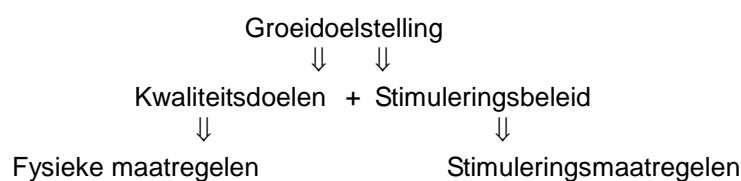
Deventer wil dat fietsen aantrekkelijk is voor iedereen: inwoners en bezoekers. Voor verplaatsingen in de stad pak je liever de (elektrische) fiets dan de auto of de bus. Dat geldt voor woon-werk verkeer, voor zakelijk verkeer, om naar school te gaan, om te winkelen en om te recreëren.

2.2 Visie

Fietsen heeft vele voordelen. Zo is fietsen duurzaam: fietsverplaatsingen leiden niet of nauwelijks tot uitstoot van CO₂, fijn stof en geluid. Dit in tegenstelling tot auto- of OV-verplaatsingen. Fietsen levert een bijdrage aan de gezondheid. Fietsers zijn gezonder en meer ontspannen, bewoners ademen gezondere lucht in. En fietsen draagt bij aan een economisch gezonde stad. Hoe meer fietsers, des te minder files en vertragingen, die de economie schaden. Tenslotte vragen fietsers minder ruimte dan de automobilist, hetgeen tot uiting komt in minder forse investeringen.

De gemeente Deventer vindt het bevorderen van het fietsgebruik dan ook van groot belang. Zowel het aandeel fietsen in het totale verkeer als het aantal fietsers en fietskilometers moet de komende jaren blijven groeien. Om dit te bereiken is verdere verbetering van het fietsnetwerk nodig. Er moet een netwerk van comfortabele doorgaande routes komen, waarover snel en veilig de bestemming wordt bereikt. Bij voorzieningen moet iedereen zijn of haar fiets vlot, betrouwbaar en gratis kunnen stallen. Naast deze fysieke verbeteringen dient het fietsen met andere activiteiten te worden gestimuleerd om groei te realiseren. Verder verdient de ontwikkeling van het gebruik van de elektrische fiets de nodige aandacht.

In 2015 wil de gemeente Deventer behoren tot de top drie van een benchmark middelgrote steden in Nederland op het gebied van fietsgebruik en kwaliteit van de fietsvoorzieningen. Deventer staat momenteel op een zesde plaats.



2.3 Doelstellingen

Het algemene doel om het fietsgebruik in Deventer te bevorderen, is uitgewerkt in zeven doelstellingen. Deze zijn door een projectgroep van medewerkers van de gemeente Deventer en vertegenwoordigers van de Fietsersbond in volgorde van belang gezet. De belangrijkste onderbouwing van deze doelstellingen ligt in de uitkomsten van de Fietsbalans-2 en de uitgevoerde enquêtes onder bewoners en bedrijven.

Doelstelling 1: fietsgebruik¹:

¹ Onder fietsgebruik valt zowel utilitair als recreatief fietsgebruik.

- ▶ Het aandeel van de fiets in het verkeer dat verplaatsingen maakt tot 5 km, moet stijgen van 35 procent in 2007 naar 40 procent in 2015.
- ▶ Het aandeel van de fiets in het verkeer dat verplaatsingen maakt tussen 5 en 7,5 km, moet stijgen van 32 procent in 2007 naar 40 procent in 2015.

Doelstelling 2: fietsparkeerbeleid:

- ▶ Parkeervoorzieningen voor fietsers moeten in 2015 voldoen aan de vraag op het gebied van kwaliteit, kwantiteit en locatie (75% van de bewoners is het hiermee (zeer) eens).²
- ▶ Zoveel mogelijk bedrijven hebben een fietsparkeerbeleid en voldoen aan de landelijke richtlijn FietsParKeur³. Deze richtlijn dient opgenomen te worden in de bouwverordening. Verder is opname van deze richtlijn in gemeentelijke procedures gewenst (omgevingsvergunning / bestemmingsplan).

Doelstelling 3: comfort en doorstroming:

- ▶ Het fietsnetwerk moet in 2015 voor 60% voldoen aan de verkeerskundige hoofdeisen 'samenhang' en 'directheid'. Binnen de bebouwde kom wordt gestreefd naar een netwerk met een maaswijdte van 400 m. Dit wordt gezien als optimaal.⁴
- ▶ Het percentage ontevreden fietsers over het fietscomfort neemt af van 33 procent in 2008 (Fietsbalans-2 Deventer) tot maximaal 23 procent in 2015.
- ▶ Voor verplaatsingen binnen de stad moet de reistijd van de fiets concurrerend zijn met die van de auto.

Doelstelling 4: fietsveiligheid:

- ▶ Het aantal letselongevallen met fietsers moet 40% lager zijn in 2015 dan in 2007.
- ▶ Het percentage ontevreden fietsers over de verkeersveiligheid moet afnemen van 24 procent in 2008 (Fietsbalans-2 Deventer⁵) tot maximaal 20 procent in 2015⁶.

Doelstelling 5: ruimtelijke ordening en verkeer:

- ▶ In bestemmingsplannen, bouwverordeningen en ruimtelijke visies (nieuwe plannen en revisieplannen) moet altijd rekening worden gehouden met fietsvoorzieningen in al zijn verschijningsvormen: fietsverbindingen, fietsparkeren (openbare ruimte, bij de woning en bij bedrijven/instellingen etc.) en fietsveiligheid. Uitgangspunt hierbij is ondermeer dat binnen de bebouwde kom wordt gestreefd naar een netwerk met een maaswijdte van 400 m (zie ook bij doelstelling 3).
- ▶ Bij de oplevering van nieuwbouwwijken en grootschalige herstructurering moeten goede fietsverbindingen aanwezig zijn binnen de wijk, tussen de wijk en het centrum van Deventer en nabijgelegen kernen en tussen de wijk en het buitengebied.
- ▶ Alle beheerders van wegen, spoorwegen en vaarwegen dienen bij de aanleg en aanpassing van infrastructuur te streven naar instandhouding en, zo mogelijk, verbetering van (kruisende) routes voor fiets- (en wandel)verkeer.

² In Fietsbalans-2 Deventer (2008) staat dat het percentage ontevreden fietsers over de fietsenstallingen (bewaakt en onbewaakt) 10% is.

³ FietsParKeur is een keurmerk voor fietsparkeersystemen. Om duidelijk te maken wat kwalitatief goede fietsparkeersystemen zijn, hebben Fipavo, de vereniging van fabrikanten en leveranciers van fietsparkeervoorzieningen, en de Fietsersbond het initiatief genomen om een set normen te ontwikkelen. Deze normen zijn vastgelegd in het FietsParKeur.

⁴ Maaswijdte is alleen binnen de bebouwde kom relevant. Buiten de bebouwde kom is van belang dat tussen dorpen, kernen en fietsaantrekkende voorzieningen fietsverbindingen simpelweg aanwezig zijn.

⁵ De norm die bij de Fietsbalans gehanteerd wordt voor 'goed' op de verschillende deelaspecten is: maximaal 17,5 % (zeer) ontevreden fietsers. Iedere 15 % minder of meer leidt tot een klasse beter dan wel slechter.

⁶ Fietsbalans-3 komt naar verwachting uit in 2015. In de doelstellingen waarin verwezen wordt naar cijfers uit de Fietsbalans Deventer zullen de cijfers van Fietsbalans-3 gebruikt worden voor het bepalen van het behalen van de doelstellingen.

- ▶ De decentrale overheden moeten (vooraf) de effecten van infrastructurele maatregelen inventariseren op de mogelijkheden voor en de aantrekkelijkheid van fietsen (en wandelen) Dit kan met behulp van onder andere monitoring.

Doelstelling 6: fietsdiefstal:

- ▶ Het aantal fietsdiefstallen dient in 2015 met 10% te zijn afgenomen t.o.v. 2007;
- ▶ Het percentage ontevreden fietsers over de aanpak van fietsdiefstal neemt af van 51 procent in 2008 (Fietsbalans-2 Deventer) tot maximaal 47 procent in 2015.⁷

Doelstelling 7: sociale veiligheid:

- ▶ Het percentage fietsers dat ontevreden is over de sociale veiligheid neemt af van 29 procent in 2008 (Fietsbalans-2 Deventer) tot maximaal 17,5 procent in 2015.⁸
- ▶ Alle fietstunnels, fietsbruggen en fietspaden door parken (indien niet strijdig met ander beleid⁹) dienen goed verlicht te zijn.
- ▶ Afgezien van recreatieve verbindingen, dienen alle fietsverbindingen zoveel mogelijk binnen de bebouwde kom te lopen.

2.4 Aanpak op hoofdlijnen

Om de doelstellingen van het nieuwe fietsbeleid om te zetten in maatregelen, is het nodig eerst een aanpak op hoofdlijnen te hebben. Die wordt beschreven in deze paragraaf. Uit de algemene aanpak worden in hoofdstuk 4 en 5 concrete fysieke respectievelijk stimuleringsmaatregelen afgeleid.

1: fietsgebruik

- ▶ De gemeente gaat door middel van communicatie en marketing proberen het gedrag van specifieke doelgroepen te beïnvloeden richting meer fietsgebruik, met name automobilisten die ritten maken korter dan 7,5 km¹⁰, jongeren en allochtonen.
- ▶ De gemeente treft maatregelen om het fietsgebruik te stimuleren als schakel in de ketenverplaatsing van deur tot deur. Middelen hiertoe zijn communicatie en marketing, maar ook concrete maatregelen zoals het realiseren van stallingen bij bushaltes.
- ▶ De gemeente gaat stimuleren dat ouders de fiets gebruiken, in plaats van de auto, bij het van en naar school/kinderopvang brengen van kinderen. Middelen hiertoe zijn communicatie (bijvoorbeeld via scholen) of parkeerregulering in de schoolomgeving. Ook de bakfiets als vervanging van de auto zal aandacht krijgen in de stimulering.
- ▶ De gemeente gaat bij de bedrijven die gevestigd zijn in de gemeente Deventer het gebruik van de fiets stimuleren voor het woon-werkverkeer. Ook hierbij zijn communicatie en marketing de voornaamste middelen.
- ▶ Voor afstanden tussen de 7,5 en 20 km zal versterkte aandacht uitgaan naar de elektrische fiets als volwaardig alternatief.

2: fietsparkeerbeleid:

- ▶ De gemeente gaat extra parkeervoorzieningen voor fietsers realiseren en de kwaliteit van bestaande voorzieningen verbeteren, dit met bijzondere aandacht voor de elektrische fiets (incl. oplaadpunten) en de bakfiets.

⁷ De norm die bij de Fietsbalans gehanteerd wordt voor 'goed' op de verschillende deelaspecten is: maximaal 17,5 % (zeer) ontevreden fietsers. Iedere 15 % minder of meer leidt tot een klasse beter dan wel slechter.

⁸ Zie vorige voetnoot.

⁹ Er is verschil tussen recreatieve en doorgaande fietsroutes door parken.

¹⁰ 7,5 km wordt in de Verkeerskunde algemeen aangehouden als de maximale afstand die mensen bereid zijn op de fiets af te leggen.

- ▶ De gemeente blijft/gaat fietsbeleid bij bedrijven en het gebruik van de norm FietsParKeur actief promoten.¹¹ De gemeente geeft hierbij het goede voorbeeld.

3: comfort en doorstroming:

- ▶ Waar nodig zullen extra fietspaden en stroken worden aangelegd / gemarkeerd om het gewenste netwerk te realiseren. Dit netwerk kan overigens pas in 2019 worden gecompleteerd (zie ook de tabel met maatregelen in hoofdstuk 7).
- ▶ In 2019 zijn de verhardingsconstructies van de fietspaden zodanig, dat ze voldoende comfort voor de fietser bieden. Dat betekent concreet dat de tegels van paden binnen de bebouwde kom zijn vervangen door asfalt. Buiten de bebouwde kom is dan het probleem van wortelopdruk en molgangen opgelost.
- ▶ Verkeerslichten worden zo afgesteld dat fietsers groene golven krijgen op de stertroutes.
- ▶ Verkeerslichten worden uitgerust met wachttijdvoorspellers en waar mogelijk voorzien van 2x groen per cyclus/vier richtingen groen.

4: fietsveiligheid:

- ▶ De verbetering van de fietsveiligheid vloeit voort uit het algemene verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente en bij de realisatie van infrastructurele maatregelen in het kader van andere fietsdoelstellingen.

5: ruimtelijke ordening en verkeer:

- ▶ In bestemmingsplannen, bouwverordeningen en ruimtelijke visies komt voortaan een paragraaf over fietsverbindingen, fietsparkeren (openbare ruimte, bij de woning en bij bedrijven/instellingen etc.) en fietsveiligheid.
- ▶ De gemeente gaat erop toezien dat bij de oplevering van nieuwbouwwijken en grootschalige herstructurering voortaan altijd goede fietsverbindingen aanwezig zijn.
- ▶ De gemeente gaat erop toezien dat bij de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen voortaan altijd wordt gezorgd voor een goede ontsluiting per fiets en voor parkmanagement dat fietsbeleid bij bedrijven stimuleert.
- ▶ De gemeente gaat erop toezien dat alle beheerders van wegen, spoorwegen en vaarwegen bij de aanleg en aanpassing van infrastructuur voortaan streven naar instandhouding en, zo mogelijk, verbetering van (kruisende) routes voor fiets- (en wandel)verkeer.
- ▶ De decentrale overheden moeten (vooraf) de effecten van infrastructurele maatregelen inventariseren op de mogelijkheden voor en de aantrekkelijkheid van fietsen (en wandelen), met behulp van onder andere monitoring.

6: fietsendiefstal:

- ▶ Er wordt een fietsfolder gemaakt met onder andere tips om fietsdiefstal tegen te gaan en informatie over (gratis) bewaakte fietsstallingen. Deze wordt ter beschikking gesteld aan bewoners en toegestuurd aan nieuwe inwoners en inwoners die binnen de gemeente Deventer verhuizen.
- ▶ De gemeente gaat de norm FietsParKeur actief promoten. De gemeente heeft hierbij een voorbeeldfunctie.

▶

7: sociale veiligheid:

- ▶ Alle fietstunnels, fietsbruggen en fietspaden door parken worden goed verlicht, voor zover dat nog niet het geval is.

¹¹Door het hebben van een fietsparkeerbeleid en het gebruik van FietsParKeur te inventariseren bij de bedrijven in de gemeente Deventer (bijvoorbeeld door de tweejaarlijkse enquête), kan de doelstelling in 2015 gekwantificeerd worden.

- ▶ Indien nodig worden nieuwe fietsverbindingen aangelegd tussen woongebieden en tussen woongebieden en voorzieningen.

Om te kunnen volgen of het gevoerde beleid effectief is, zal de gemeente alle meetbare doelen van het fietsbeleid gaan monitoren. De uitkomsten hiervan zullen worden gebruikt bij de evaluaties die elke twee jaar gaan plaatsvinden. Op basis hiervan zal het beleid, zo nodig, worden bijgesteld. Bij deze evaluaties wordt tevens gebruik gemaakt van Fietsbalans-3. Een nadere uitwerking van het onderwerp monitoring en evaluatie staat in hoofdstuk 6.

3. Inwoners- en bedrijvenenquête

De gemeente Deventer wil graag de stem horen van de eigen burgers en de bedrijven die gevestigd zijn in Deventer, om zo het beleid te kunnen verbeteren. In dat verband is een fietsenquête gehouden in juni / juli 2008, waaraan 316 inwoners en 91 bedrijven hebben meegewerkt.

De algemene conclusie is dat men tevreden is over de hoofdlijnen van het huidige fietsbeleid. Wel is op een aantal punten nog verbetering gewenst. Daarbij gaat het om stallingmogelijkheden, verkeersveiligheid en sociale veiligheid.

Stallingmogelijkheden

Van de bestaande fietsstallingen worden de onbewaakte stallingen bij de stations het meest negatief beoordeeld. Verder mist ongeveer 40 procent van de mensen die een enquête hebben ingevuld, stallingmogelijkheden elders in Deventer. Hierbij worden De Brink en De Boreel het vaakst genoemd, gevolgd door de IJsselkade en het Grote Kerkhof. Daarnaast wordt gevraagd om uitbreiding van de stallingmogelijkheden op de stations en bij verschillende winkelcentra en supermarkten (Colmschate, Keizerslanden, C1000 Van Vlotenlaan, Broederenplein).

Verkeersveiligheid

Ongeveer de helft van de fietsers kan wel een plek noemen die ze verkeersonveilig vinden. Plekken die vaak genoemd worden zijn:

- ▶ Rielersweg (fietsstraat): onoverzichtelijk door tweerichtingsverkeer auto's, geringe breedte van de straat, geparkeerde en hard rijdende auto's; onduidelijkheid over voorrangposities.
- ▶ Veenweg: te weinig ruimte voor fietsers; donkere en nauwe tunnel.
- ▶ Begin Zwolseweg (waar alleen fietsstroken liggen): krap en zo druk dat auto's vaak over de fietsstroken rijden; onoverzichtelijke rotondes waarop auto's niet altijd voorrang verlenen aan fietsers.
- ▶ Brinkgreverweg en Boxbergerweg: smalle fietsstroken; druk autoverkeer.

Sociale veiligheid

Ongeveer een derde van de mensen die een enquête hebben ingevuld, voelt zich op sommige plekken in Deventer niet (sociaal) veilig. Plekken die in dit opzicht vaker genoemd worden zijn de Rivierenbuurt, plantsoenen en tunnels, de Holterweg, de spoorbrug over de IJssel en de achterzijde van het station. De belangrijkste redenen waarom fietsers zich hier niet veilig voelen zijn de aanwezigheid van hangjongeren (53%), bosjes/ struiken (47%) en slechte verlichting (40%).

4. Het Deventer fietsnetwerk

4.1 Hoofdfietsroutenetwerk

Het hoofdfietsroutenetwerk vormt het geheel van de belangrijkste fietsverbindingen in het stedelijk gebied van Deventer en tussen de kernen in het buitengebied. De hoofdfietsverbindingen in het stedelijke gebied worden onderscheiden in sterroutes en dwarsverbindingen.

De sterroutes vormen verbindingen vanuit de wijken naar een cluster van centrale voorzieningen. Dit cluster komt overeen met de binnenstad, met zijn combinatie van onder andere het NS-station, het nieuwe stadskantoor, de bibliotheek, winkels en grote scholengemeenschappen. Voor de sterroutes streeft de gemeente naar non-stop verbindingen: het aantal plaatsen waar fietsers moeten stoppen, moet zo klein mogelijk gehouden worden.

Tussen de stralen van het sternetwerk bevinden zich dwarsverbindingen. Deze vormen drie ringen rond de binnenstad, aangevuld met verschillende verbindingen die om specifieke redenen van belang zijn, bijvoorbeeld voor het verbinden van woon- met werk- en schoollocaties. Voor dwarsverbindingen streeft de gemeente naar een hoge kwaliteit. Het fietsverkeer hierop moet vlot, comfortabel en veilig doorstromen.

Aan het netwerk stellen we de volgende verkeerskundige eisen¹²:

- ▶ **Samenhang:**
Het netwerk is in de bebouwde kom compleet met een maaswijdte van 400 tot 600 meter. Buiten de bebouwde kom moeten de routes tussen kernen (binnen en buiten de gemeentegrens) compleet zijn.
- ▶ **Directheid:**
De omrijafstand tussen herkomst en bestemming moet zo klein mogelijk zijn. Bij elke ingreep op een sterroute moet een afweging worden gemaakt over omrijafstand in de oude en nieuwe situatie.
Hetzelfde geldt voor de verliestijd op de route bij voorrangskruisingen en verkeerslichten. De fiets moet daar zoveel mogelijk voorrang krijgen.
- ▶ **Veiligheid:**
Waar mogelijk moeten conflicten tussen fietsers en kruisend (snel)verkeer worden vermeden. Dat is uiteraard niet overal mogelijk. Als het verschil in snelheid groot is, moeten fietsers fysiek gescheiden worden van het (snel)verkeer. Bij conflictpunten moet het snelheidsverschil zo klein mogelijk zijn.
De veiligheid wordt verder vergroot door verschillende wegcategorieën goed herkenbaar te maken en verkeerssituaties zoveel mogelijk uniform in te richten.
- ▶ **Comfort:**
Het wegdek moet in goede staat zijn, trillingshinder moet zoveel mogelijk worden voorkomen (o.a. door toepassing van asfalt/beton op fietspaden) en scherpe bochten moeten zoveel mogelijk worden vermeden. Ontmoetingen tussen fietsen en motorvoertuigen moeten eveneens zoveel mogelijk worden vermeden.
De fietser moet de belangrijkste bestemmingen zoals steden, dorpen, wijken en publieke voorzieningen vlot kunnen vinden door heldere en volledige bewegwijzering. Routes moeten ook begrijpelijk zijn door ruimtelijke en landschappelijke kenmerken.

¹² Onder andere: 'Ontwerpwijzer fietsverkeer', CROW en Fietsberaad, april 2006

- ▶ **Aantrekkelijkheid:**
Fietsroutes moeten zo goed mogelijk worden ingepast in de omgeving en zo mogelijk worden vormgegeven als vrij liggende fietspaden. Waar mogelijk rijden fietsers door gebieden waar andere mensen zicht hebben op de fietsroute, zodat er zoveel mogelijk sociale controle kan bestaan.

4.2 Hoofdfietsverbindingen

In het fietsbeleidsplan 2000+ worden de sterroutes van het hoofd fietsrouten netwerk aangeduid als Zevenster. Deze term is niet meer goed bruikbaar, omdat een sterroute wordt toegevoegd, naar de nieuwe wijk Steenbrugge. Om in de toekomst de naam niet opnieuw te hoeven aanpassen, spreken we voortaan gewoon over Sterroutes.

Onderstaande opsomming bevat een globale beschrijving van de ligging en functie van de Sterroutes.

- ▶ Sterroute 1 loopt vanuit de binnenstad van Deventer in noordwestelijke richting naar Olst en Wijhe. Aan de grens van de bebouwde kom verandert het karakter van de sterroute in dat van een overige hoofd fietsverbinding.
- ▶ Sterroute 2 loopt via de Diepenveenseweg en de Laan van Borgele en eindigt in Diepenveen.
- ▶ Sterroute 3 loopt via de Brinkgreverweg en de Koningin Wilhelminalaan en eindigt in Schalkhaar.
- ▶ De route via de Nico Bolkesteinlaan langs het ziekenhuis naar de wijk Colmschate vormt sterroute 4.
- ▶ Sterroute 5 loopt via de Snipperlingsdijk en Holterweg parallel aan de spoorlijn in de richting van Bathmen. Bij de spoorwegovergang, op de kruising met de Spitdijk, eindigt de sterroute en gaat daar over in twee hoofd fietsverbindingen: één route loopt door naar Bathmen en de andere vervolgt langs de N344 richting Holten.
- ▶ Via Sterroute 6 rijden fietsers over de Mr. H.F. de Boerlaan en de Zutphenseweg naar de aansluiting Deventer op de A1 richting Epse. Op de kruising tussen de Lochemseweg en de Deventerweg splitst de sterroute in twee hoofdfietsverbindingen.
- ▶ Sterroute 7 is een gesplitste route en loopt via de spoorbrug en Wilhelminabrug over de IJssel richting Twello en Apeldoorn. Bij de kruising van deze routes met de Rijksstraatweg gaat de route over in een hoofd fietsverbinding.
- ▶ Sterroute 8 is de route die vanaf het Europaplein via de Karel de Grotelaan naar Steenbrugge leidt.

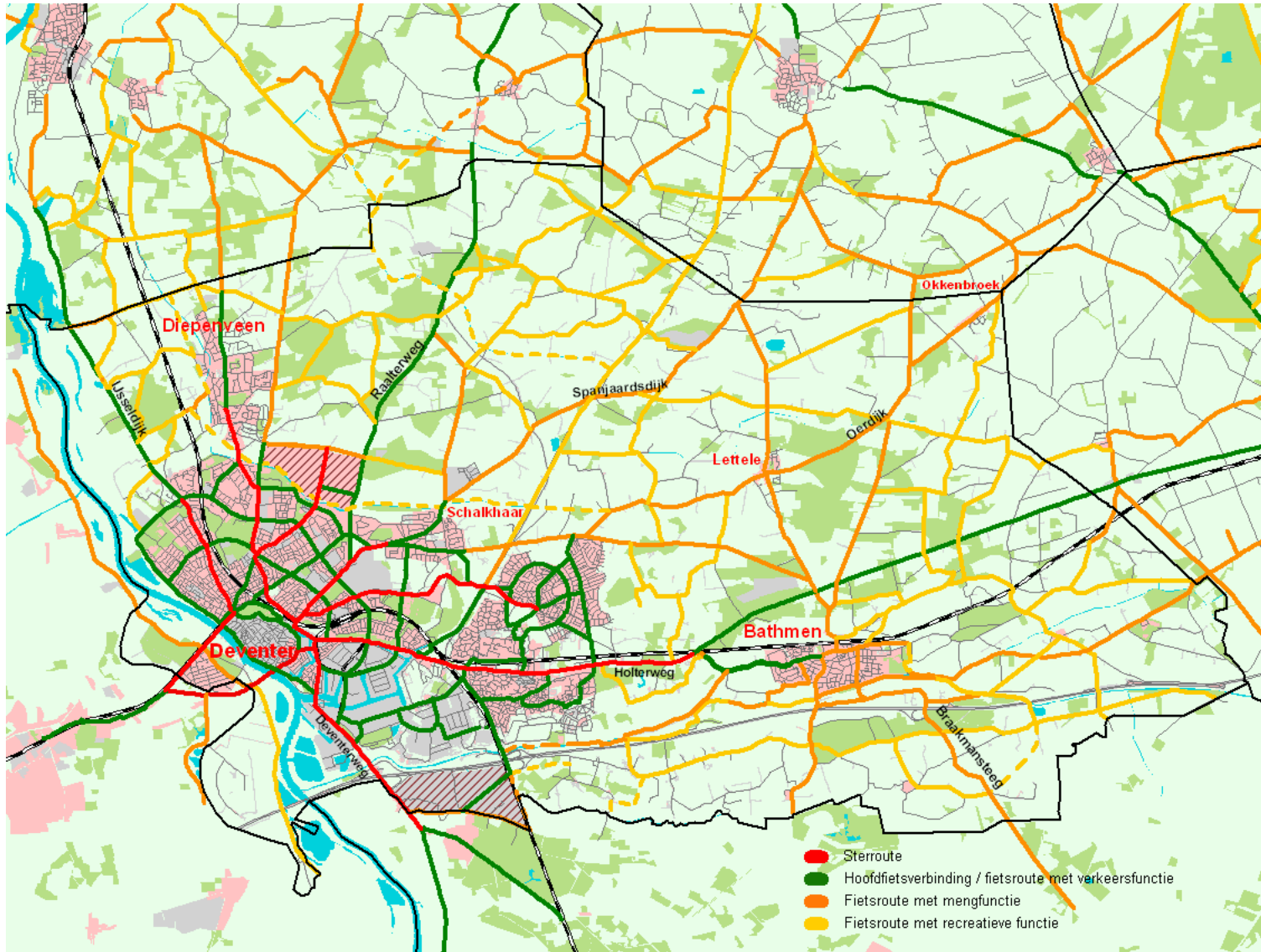
4.3 Buitengebied

Voor zowel recreatief als utilitair gebruik moet het netwerk van Deventer goed aansluiten op de fietsnetwerken in het buitengebied van de omliggende gemeenten.

Het netwerk buiten het stedelijk gebied heeft vooral een recreatieve functie. Op een aantal relaties tussen concentraties van wonen en werken, scholen en winkels heeft het netwerk in het buitengebied daarnaast ook een utilitaire functie. In het Raamplan Fietspaden Salland is een aantal maatregelen opgenomen die het netwerk in het buitengebied moeten aanvullen en/of verbeteren. Het gaat hier vooral om realisatie van extra schakels en aanleg van fietspaden op bestaande zandpaden. Voor het Deventer gebied heeft een verdieping plaatsgevonden, waarbij extra verbindingen zijn toegevoegd, die passen bij de schaal van het Deventer fietsnetwerk. Een vermeldenswaardige toevoeging in dit opzicht is de wens van een fietspad langs de Schipbeek tussen het Swormink en de Siemelinksweg.

Een specifiek knelpunt in met name het noordelijk deel van het Deventer buitengebied is de onderlinge hinder tussen mountainbikers en andere weggebruikers. De wens is om één of meerdere MTB-routes aan te wijzen, dit in samenwerking met het Sallands Bureau voor Toerisme en de Stichting IJssellandschap.

Het fietsnetwerk in de gemeente Deventer is in de navolgende afbeelding weergegeven.



4.4 Fysieke maatregelen en kosten

In de volgende tabel staan de maatregelen die de gemeente moet nemen om het netwerk zo goed mogelijk te laten functioneren. We gaan bij deze opsomming uit van een tijdhorizon van ongeveer 5 jaar. De tabel geeft ook een indicatie van de kosten van de maatregelen. Gezien de hoogte van de totale investering, wordt gestreefd naar een zo groot mogelijke koppeling van werk met werk (onderhoud en herstructurering) en gebruikmaking van subsidiekansen.

Een beschrijving van de maatregelen is opgenomen in het achtergronddocument bij dit fietsbeleidsplan.

Algemeen		Kosten
1	Fietsbewegwijzering verbeteren	PM
2	Omvormen van fietspaden binnen bebouwde kom naar rode asfaltverharding (gedekt in het MJOP: € 100.000 per jaar)	PM
3	Vervangen asfaltverharding buiten bebouwde kom door beton	PM
4	Onderzoek naar fietsparkeren bij evenementen (locaties en organisatie)	PM
5	Uitbreiding en aanleg van fietsparkeren bij bushaltes (op basis van gebruik, te koppelen aan project verbeteren toegankelijkheid bushaltes)	PM
Maatregel aan de sterroutes		
<i>Sterroute 1 Olst en Wijhe</i>		
6	Aanpak VOC-locatie Zamenhofplein	€ 500.000
<i>Sterroute 3 Schalkhaar</i>		
7	Reconstructie kruising Brinkgreverweg – Raalterweg, , excl. evt. grondaankoop (nu ongeregeld)	€ 400.000
8	Brinkgreverweg – Rielerweg groene golf kruispunt Raalterweg	€ 50.000
9	Herprofilering Brinkgreverweg tussen Rielerweg en Henri Dunantlaan (dekking vanuit MJOP, 2012)	€ 1.044.000
<i>Sterroute 4 via Ziekenhuis naar Colmschate</i>		
10	Aanleg brug/viaduct op kruising van Bolkesteinlaan en N348 (2010)	€ 3.800.000
11	Aanpassen fietsoversteek westelijke rotonde ziekenhuis	€ 150.000
<i>Sterroute 5 As Binnenstad Colmschate (ABC-route)</i>		
12	Verbetering oversteeksituatie Snipperlingsdijk voor fietsers/voetgangers t.h.v. brandweerdam	€ 100.000
13	Sneller groen licht bij VRI's (2009)	€ 100.000
	a. kruising tussen de Neerstraat en de ABC-route	€ 5.000
	b. kruising tussen de Twentsestraat, Veenweg en de ABC-route	€ 5.000
<i>Sterroute 6 Epse/Gorssel/Zutphen</i>		
14	Herprofilieren Mr. H.F. de Boerlaan (koppeling aan herontwikkeling Havenkwartier)	PM
15	Sneller groen licht bij VRI's, aanleggen aanmeldslussen Mr. H.F. de Boerlaan	€ 50.000
16	Aanleg van een tweerichtingsfietspad op de ventweg van de Zutphenseweg, tussen Deensestraat en Prins Bernhardsluis, onderdeel van de reconstructie van de sluis	€ 80.000
17	Asfalteren van ventweg Deventerweg parallel aan de Zutphenseweg voor fietsers richting binnenstad	€ 300.000
18	Verhelderen voorrangssituatie kruising parallelweg Deventerweg met Teugseweg	€ 50.000
<i>Sterroute 7 Twello/Apeldoorn</i>		
19	Verbeteren kruising fietspad Rijsterborgerpark - Stationsstraat	€ 150.000
20	Verbeteren comfort fietspad op spoorbrug	PM
<i>Sterroute 8 Steenbrugge</i>		

21	Herinrichting Karel de Grotelaan tussen Wezenland en Marienburgplein incl. reconstructie kruispunt met Margijnenenk (gedekt vanuit verkeersplan Keizerslanden en exploitatie Steenbrugge)	PM
----	---	----

Maatregelen aan overige hoofdfietsverbindingen		Kosten
22	Doortrekken fietspad noordelijke rijbaan Pothoofd tot Wilhelminabrug (koppelen aan herontwikkeling Sluiskwartier)	PM
23	Aanleg fietsstrook op asfaltverharding Bokkingshang	€ 100.000
24	Herinrichting Veenweg: <ul style="list-style-type: none"> a. Geluidssanering, asfaltering i.c.m. aanleg fietsstroken (2009) b. Herinrichting tunnel, instellen éénrichtingsverkeer, aanbrengen verlichting en fietsstroken 	€ 300.000 € 100.000
25	Aanpassing Boxbergerweg tussen Diepenveenseweg en Schurenstraat (2009)	€ 650.000
26	Herprofilering Industrieweg (koppelen aan herontwikkeling Havenkwartier, 2013)	PM
27	Aanleg ongelijkvloerse kruising in Zutphenseweg t.h.v. kruising met Noorwegenstraat	€ 5.000.000
28	Verbinding tussen Industrieweg en Mensinkdijkje via bedrijventerrein Bergweide: <ul style="list-style-type: none"> a. brug over Overijssels kanaal (verplaatsen woonboten) b. aanpassen Neerstraat – Maasstraat (koppelen aan herstructurering Rivierenwijk) c. tunnel onder het spoor Rivierenwijk t.h.v. sportvelden Rielerenk 	PM PM PM € 3.000.000
29	Siemelinksweg, verbindingen in langs- en dwarsrichting (relatie Colmschate-zuid - Kloosterlanden) <ul style="list-style-type: none"> a. Fietsvoorzieningen zoals opgenomen in integraal ontwerp (2010) b. Spoorkruising (kruising: 2,5 mio; aansluitende wegen: 0,5 mio) 	PM € 3.000.000
30	Integreren van fietsverbinding langs Pothoofd in ontwikkeling Sluiskwartier	PM

Maatregelen binnenstad		
31	Fietsenstalling T.G. Gibsonstraat / Nieuwstraat	€ 50.000
32	Uitbreiden fietsenstalling Sijzenbaanplein	€ 2.400.000
33	Fietsenstalling Cultuurplein omgeving Nieuwe Markt/Grote Kerkhofomgeving cultuurplein Nieuwe Markt/Grote Kerkhof	PM
34	Verbeteren doorsteekbaarheid: bewegwijzering binnenstad	PM
35	Stationsgebied: uitbreiden fietsparkeren achterzijde	PM
36	Stationsgebied: uitbreiden ondergrondse fietsenstalling NS	PM
37	Onderzoek naar instellen fietsparkeerverbod in kernwinkelgebied en locaties voor tijdelijke en structurele fietsparkeervoorzieningen in de binnenstad in combinatie met verbetering aanpak fietsendiefstal (in combinatie met maatregel 4)	€ 30.000

Mogelijke maatregelen buitengebied		
38	Fietspad Ten Havesweg en fietspad Oostermaatsdijk	€ 1.600.000
39	Aanleg fietspad Gorsselseweg (2,0 km; nr 27 ¹³)	€ 700.000
40	Aanleg fietspad Zandwetering (4,0 km; nr 803)*	€ 500.000
41	Aanleg fietspad zuidelijke kade Schipbeek, tussen Hoekmansweg en Gorsselseweg in Bathmen (1,0 km; nr 805)*	€ 150.000
42	Aanleg fietspad Schapenzandweg in Diepenveen (0,9 km; nr 677)*	€ 140.000
43	Aanleg fietspad Bouwhuisweg (0,9 km; nr 340)*	€ 140.000
44	Aanleg fietspad Verlengde Randerstraat (0,8 km; nr 526)*	€ 130.000
45	Aanleg fietspad Wildenbergweg (0,4 km; nr 619)*	€ 70.000
46	Aanleg fietspad Brandkoeleweg (0,7 km; nr 527)*	€ 100.000
47	Aanleg fietspad Rodijksweg (1,6 km; nr 353)*	€ 200.000
48	Aanleg fietspad door landgoed Oxe (1,0 km; nr 354)*	€ 150.000
49	Aanleg fietspad Soestwetering (5,0 km; nr 802)*	€ 700.000
50	Aanleg fietspad langs Schipbeek, tussen het Swormink en de Siemelinksweg (0,9 km)	€ 150.000
51	Haalbaarheidsstudie fietspad langs spoorlijn t.h.v. Bedrijvenpark A1	€ 50.000
52	Aanleg fietspad tussen Broekhuisdijk en Bronvoorderdijk (0,5 km)	€ 100.000
53	Onderzoek verkeersveiligheid fietsers Braakmansteeg	€ 50.000
54	Onderzoek MTB-routes, rekening houdend met initiatief wielervereniging De	€ 30.000

¹³ De nummers verwijzen naar de projectnummers van het Raamplan Fietspaden 2008 van de provincie Overijssel.

Zwaluwen	
55 Verbetering kleischelpenfietspad Averlose Houtweg (2,7 km; nr 339)	€ 100.000
56 Haalbaarheidsstudie verbeteringen fietsroute Schalkhaar – Okkenbroek (Oerdijk)	€ 20.000
57 Verbetering verkeersveiligheid Oerdijk t.h.v. Fetlaer	€ 50.000

* bedragen exclusief eventuele grondaankoop en op basis van door provincie t.b.v. subsidie gehanteerde eenheidsprijzen: € 105.000/km¹ excl. voorbereiding. Nummering tussen haakjes conform Raamplan Fietspaden Salland.

5. Stimuleringsmaatregelen

5.1 Inleiding

Naast infrastructurele maatregelen wil de gemeente ook andersoortige maatregelen treffen om het gebruik van de fiets in Deventer te bevorderen. Deze worden gemakshalve stimuleringsmaatregelen genoemd, hoewel goede infrastructurele maatregelen het fietsgebruik natuurlijk ook stimuleren. Stimuleringsmaatregelen zijn vooral gericht op het verleiden van (auto)mobilisten om de fiets te nemen. Daarbij gaat het vooral om communicatie en marketing, enerzijds gericht op de concrete voordelen van fietsen (gezondheid, milieu, kosten, bereikbaarheid), anderzijds op het imago van fietsen.

In paragraaf 7.1 van het 'Achtergronddocument actualisering fietsbeleid Deventer' staat meer informatie over de verschillende soorten aanpak om het fietsen te promoten. Aangezien doelgroepgerichte campagnes beter werken dan massamediale campagnes, gaan we hieronder in op verschillende (mogelijke) doelgroepen en doelgroepacties.

5.2 Doelgroepen

Zoals gesteld, verschilt de inhoud van de promotie van de fiets per doelgroep. In het 'Achtergronddocument actualisering fietsbeleid Deventer' (paragraaf 7.2) wordt achtereenvolgens ingegaan op de volgende doelgroepen:

- ▶ Schoolgaande jeugd en fietsverkeer naar en van school.
- ▶ Winkelend publiek.
- ▶ Allochtonen.
- ▶ Bedrijven en hun werknemers.
- ▶ 'Nieuwe' inwoners van de gemeente Deventer.
- ▶ Personeel en bezoekers van de gemeentelijke diensten (voorbeeldfunctie).

5.3 Algemene communicatie en promotie

De centrale doelstelling van de communicatie is (meer) mensen vaker op de fiets te krijgen en de bestaande fietsers te behouden. Om dit te bereiken, richt communicatie zich op kennis, houding en gedrag: Deventer heeft goede en veilige fietsvoorzieningen, bewoners staan hier positief tegenover en maken er daadwerkelijk gebruik van (of gaan dat doen). Het stimuleren van het fietsgebruik kan gekoppeld worden aan de invoering van de verschillende maatregelen uit het vorige hoofdstuk, maar kunnen ook zelfstandig worden uitgevoerd. Paragraaf 7.3 van het 'Achtergronddocument actualisering fietsbeleid Deventer' bevat de uitgangspunten voor de communicatie voor de komende jaren.

5.4 Maatregelen en kosten

Onderstaande tabel geeft een overzicht van mogelijke stimuleringsmaatregelen en bijbehorende kosten.

Stimuleringsmaatregel	Samenwerking	Kosten ¹⁴
Schoolgaande jeugd en fietsverkeer naar en van school		
1. Voorlichtingsactie met de fiets naar school. Doelgroep: kinderen en jongeren.	GGD / basisscholen / middelbare scholen	€ 2.000 p.j.
2. Organiseren van competities tussen scholen wie het meeste fietst.	GGD / scholen	€ 2.000 p.j.
3. Proef op vijf basisscholen waarbij middelen aan ouders beschikbaar worden gesteld (o.a. diverse zitjes en fietskarren) om hun kinderen met de fiets naar school te brengen.	Basisscholen	€ 10.000
4. Verspreiden kinderfietshelmen onder alle 6-jarige leerlingen van basisscholen in Deventer (in 2007 is dit gedaan op initiatief van ROVO, zie Actieplan verkeersveiligheid 2008, gemeente Deventer).	VVN	€ 4.000 p.j.
5. Praktijk verkeersexamen voor fietsen op de basisscholen. Aansluiten bij actieplan verkeersveiligheid 2009 en volgende.	Basisscholen	-
6. Verkeersmarkt op middelbare scholen met als doel brugklassers op de fiets naar school te krijgen en hen bewust te maken van de gevaren van de nieuwe schoolthuisroute. Aansluiten bij actieplan verkeersveiligheid 2009 en volgende.	Middelbare scholen	-
7. Meedoen in 'Week van de Vooruitgang' aan de activiteiten 'Op Voeten en Fietsen naar School' en 'Groene Voetstappen'	Basisscholen	€ 5.000 p.j.
Winkelend publiek		
8. Een (doorlopende) campagne bedoeld om burgers te informeren over wat je zoal kunt vervoeren met de fiets. Denk aan promotie fietskarren en fietstassen door deze beschikbaar te stellen om ermee kennis te maken. Andere ideeën zijn het aanbieden van koffie met gebak of korting op artikelen als een bezoeker met de fiets komt.	Ondernemers	€ 10.000 p.j.
9. Het gratis maken van alle bewaakte fietsenstallingen.	Ondernemers	PM
10. In fietsenstallingen aanbieden van bijvoorbeeld gratis boodschappentassen, buggy's, kluisjes e.d.	Ondernemers	€ 10.000 p.j.
11. Boodschappen thuisbrengservice als proef.	Ondernemers	PM
12. Wijzen op de positieve gezondheidsaspecten van fietsen.	Ondernemers	€ 5.000 p.j.

¹⁴ Door onderdelen te combineren, kunnen de kosten lager uitvallen.

13. Aanbieden van gratis leenfietsen op strategische plekken in de stad.	Ondernemers	PM
14. Meedoen met de campagne 'Met belgerinkel naar de Winkel' (zie www.belgerinkel.nl). In 2009 vindt deze campagne plaats van 29 mei tot en met 27 juni 2009.	Ondernemers Deventer Centrum	€ 20.000 p.j.
Allochtonen		
15. Onderzoek naar de 'achterstand' in fietsgebruik van de doelgroep allochtonen en hun motieven om wel en niet voor de fiets te kiezen.	Allochtone organisaties en Fietsersbond	€ 10.000
16. In samenspraak met allochtonenorganisaties een voorlichtingscampagne opzetten om de status van de fiets te versterken en tegelijkertijd meer inzicht te geven in de mogelijkheden van de fiets.	Allochtone organisaties en Fietsersbond	€ 40.000
17. Fietslessen voor allochtonen.	Allochtone organisaties en Fietsersbond	€ 30.000 à 50.000 p.j.
Bedrijven en hun werknemers		
18. Geef voorlichting over ketenverplaatsing en OV-fiets bij bedrijven.		€ 10.000
19. Promoot fietsenstallingen bij grote bedrijven(terreinen).		€ 10.000
20. Promoot het hebben van een fietsbeleid bij bedrijven (bijvoorbeeld door een symposium).		€ 10.000
21. Promoot richtlijnen bij bedrijven op het gebied van fiets parkeren (FietsParKeur).		€ 10.000
22. Promoot dienstfietsen bij bedrijven.		€ 10.000
23. Geef uitvoering aan afspraken Taskforce Mobiliteitsmanagement.		PM
24. Stimuleer bedrijven om mee te doen met de campagne 'Fietsen Scoort' (zie www.fietsenscoort.nl) of 'Trappers' (zie www.trappers.net) en doe zelf als gemeente ook mee om zo het goede voorbeeld te geven.		€ 5.000
25. Besteed samen met bedrijven in de 'Week van de Vooruitgang' extra aandacht aan 'Fiets naar je Werk'.		€ 5.000 p.j.
'Nieuwe' inwoners van de gemeente Deventer		
26. Informeer mensen die verhuizen naar of binnen de gemeente Deventer over de mogelijkheden van fietsen. Dit kan bijvoorbeeld door een fietsfolder en een fietskaart van de gemeente Deventer kort na de verhuisdatum, al voordat gewoontegedrag kan ontstaan, naar het nieuwe woonadres te sturen.		€ 10.000 p.j.

Personeel en bezoekers van de gemeentelijke diensten		
27. Zorg voor voldoende dienstfietsen op alle locaties. Voor korte termijn: daar waar mogelijk. Voor lange termijn: relatie leggen met plannen Cultuurplein omgeving Nieuwe Markt/Grote Kerkhof.		PM
28. Zorg voor douches op alle locaties. Voor korte termijn: daar waar mogelijk. Voor lange termijn: relatie leggen met plannen Cultuurplein omgeving Nieuwe Markt/Grote Kerkhof.		PM
29. Zorg voor veilige, prettige, afgesloten, overdekte fietsenstallingen met voldoende capaciteit op korte afstand van de voordeur op alle locaties. Voor korte termijn: daar waar mogelijk. Voor lange termijn: relatie leggen met plannen Cultuurplein omgeving Nieuwe Markt/Grote Kerkhof.		PM
30. Routebeschrijving of routeplanner voor de fiets naar het stadhuis en de Leeuwenbrug op de website.		PM
31. Werknemers blijven aanmoedigen om gebruik te maken van de mogelijkheid om via het Keuzemodel te kiezen voor de fiets voor woon-werkverkeer		PM
32. Moedig aan om verplaatsingen tussen stadhuis en Leeuwenbrug en andere locaties op de fiets te maken.		PM
33. Doe mee aan de Week van de Vooruitgang.		€ 10.000 p.j.
Algemeen		
34. Een fietsfolder met onder andere tips om fietsendiefstal tegen te gaan en informatie over (gratis) bewaakte fietsenstallingen.		€ 5.000 p.j.
35. Fietskaart. (Van het fietsrouten netwerk Salland is een kaart uitgebracht. Deze kaart is gemaakt door het Sallands Bureau voor Toerisme. De kaart is o.a. verkrijgbaar bij de diverse VVV's in Salland.)		€ 5.000 p.j.
36. Fietsrouteplanner voor Deventer en omstreken. Provincie Overijssel is bezig met implementatie fietsrouteplanner, gemeente Deventer lift hierin mee.	Provincie Overijssel	-
37. Informatie over fietsvoorzieningen bij het station.		€ 5.000 p.j.
38. Het hele jaar door op regelmatige tijdstippen communiceren over fietsen (voordelen van fietsen, gerealiseerde fysieke maatregelen, campagnes, introductie fietstaxi, uitkomsten pilots / onderzoeken etc.).		€ 5.000 p.j.
39. Introductie fietstaxi.		PM

40. Onderzoek naar (het stimuleren van) het gebruik van de elektrische fiets.		€ 10.000
41. Als gemeente Deventer participeren in 'Programma Fiets 2009-2011' (en volgende) van de Provincie Overijssel en het Fietsnetwerk Stedendriehoek van de Provincie Gelderland.		PM
42. Als gemeente Deventer participeren in campagne "Salland Fietsland". Het Sallands Bureau voor Toerisme (SBT) is op 28 februari 2009 gestart met de campagne "Salland Fietsland". Doel is om Salland als DE fietsregio van Nederland neer te zetten en te promoten.	SBT	-
43. Aansluiten bij met het actieplan verkeersveiligheid 2009 (en volgende) van de gemeente Deventer.		-
44. Een haalbaarheidsstudie doen naar de mogelijkheden van een betere service voor (reparatie van) fietsen in de wijken.	Ondernemers, organisaties maatschappelijk werk	€ 10.000

6. Monitoring

Om de effectiviteit van het gevoerde beleid te beoordelen en goed beleid voor de toekomst te kunnen maken, is monitoring noodzakelijk. Om te kunnen volgen of het gevoerde beleid effectief is, zal de gemeente alle meetbare doelen van het fietsbeleid gaan monitoren. De uitkomsten hiervan zullen worden gebruikt bij de evaluaties die elke twee jaar gaan plaatsvinden en op basis waarvan het beleid, zo nodig, wordt bijgesteld.

Bij de monitoring wordt gebruik gemaakt van:

- ▶ Enquête onder bewoners; hiervoor is een nulmeting uitgevoerd in 2008 (MuConsult).
- ▶ Enquête onder bedrijven; hiervoor is een nulmeting uitgevoerd in 2008 (MuConsult).
- ▶ Gegevens die aanwezig zijn bij de gemeente Deventer.
- ▶ Gegevens van het CBS (o.a. MON).
- ▶ Fietsbalans Deventer.
- ▶ Fietstellingen door de gemeente.
- ▶ Interviews met schoolleiding en/of politie over veiligheid bij brengen en halen basisschoolleerlingen.
- ▶ Diverse andere gegevens (aantal geslaagde deelnemers fietsklasje allochtonen etc.).

Daarnaast is het verstandig om de stimuleringsmaatregelen (voor de verschillende doelgroepen) en grote fysieke maatregelen te combineren met structureel onderzoek.

Hiervoor zijn ten minste drie onderzoeksfases benodigd:

1. De voormeting. Om te bepalen op welke factoren de maatregel zich moet richten om effectief te kunnen zijn. Het is dus van groot belang dat de voormeting wordt gehouden voordat de maatregel / campagne wordt ontwikkeld. Ook wordt een voormeting gehouden om achteraf te kunnen bepalen of een maatregel of activiteit effectief is geweest.
2. De nameting. Aan de hand hiervan bepaalt men kennis, houding en/of (verplaatsings)gedrag na uitvoering van een maatregel of activiteit. Vergelijking met de voormeting maakt duidelijk hoe effectief deze was.
3. De procesevaluatie. Deze wordt uitgevoerd om de uitkomsten van de effectiviteitanalyse te kunnen interpreteren en om lessen te trekken voor de toekomst.

We bevelen aan om een monitoringprogramma op te stellen, waarin wordt vastgelegd wanneer, welke onderdelen (enquêtes, tellingen etc.) uitgevoerd gaan worden.

In onderstaand overzicht staan verschillende mogelijke monitoring activiteiten en een inschatting van de bijbehorende kosten.

Monitoring	Kosten
Enquête onder bewoners (elk even jaar)	€ 4.000 per meting
Enquête onder bedrijven (elk even jaar)	€ 3.000 per meting
Gegevens die aanwezig zijn bij de gemeente Deventer	-
Gegevens van het CBS (o.a. MON)	-
Fietsbalans Deventer	PM
Fietstellingen door de gemeente	€ 5.000 p.j.
Interviews met schoolleiding en/of politie over veiligheid bij brengen en halen basisschoolleerlingen	€ 5.000 (bij 10 diepte-interviews)
Diverse andere gegevens (aantal geslaagde deelnemers fietsklasje allochtonen etc.)	PM
Tussentijdse evaluatie m.b.v. bovengenoemde gegevens	€ 4.000 per meting
Structureel onderzoek bij stimuleringsmaatregelen en grote fysieke maatregelen met een voormeting, nameting en procesevaluatie	€ 15.000 per structureel onderzoek

7. Totaaloverzicht kosten

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de kosten van de maatregelen zoals genoemd in de voorgaande hoofdstukken. In de eerste tabel staan de projecten en programma's die wel zijn gedekt met daarbij de dekkingsbron. De tweede tabel bevat de niet gedekte projecten en programma's.

Overzicht programma's/projecten met financiële dekking

Onderdeel	Kosten	Dekking
Algemeen		
Omvormen van fietspaden binnen bebouwde kom naar rode asfaltverharding	€ 300.000	MJOP
Uitbreiding en aanleg van fietsparkeren bij bushaltes (op basis van gebruik, te koppelen aan project verbeteren toegankelijkheid bushaltes)	PM	MIND
Fysieke maatregelen sterroutes		
Sterroute 3 Schalkhaar	€ 1.044.000	MJOP
Sterroute 4 via ziekenhuis naar Colmschate	€ 3.800.000	RGI, subsidies
Sterroute 5 As Binnenstad Colmschate	€ 105.000	Exploitatie, subsidie
Sterroute 6 Epse/Gorssel/Zutphen	€ 80.000	Exploitatie, subsidie
Fysieke maatregelen overige hoofdfietsverbindingen		
Tunnel spoor Rivierenwijk	€ 3.000.000	RGI, subsidies
Aanpassing Boxbergerweg tussen Diepenveenseweg en Schurenstraat	€ 650.000	Exploitatie, MIND
Herinrichting Veenweg (incl. Veentunnel)	€ 400.000	MJOP
Siemelinkweg – fietsvoorzieningen (incl. spookruising Bedrijvenpark A1)	PM	RGI, subsidies
Maatregelen binnenstad		
Uitbreiden fietsenstalling Sijzenbaan	€ 2.400.000	RGI
Stationsgebied: uitbreiden stalling noordzijde	PM	RGI, bijdrage derden
Maatregelen buitengebied		
Fietspad Gorsselseweg	€ 700.000	RGI
Monitoring		
Fietstellingen	€ 5.000 p.j.	exploitatie
Tussentijdse evaluatie (om het jaar)	€ 16.000 per evaluatie	exploitatie
Structureel onderzoek bij stimuleringsmaatregelen en grote fysieke maatregelen	€ 15.000 per structureel onderzoek	exploitatie

* reserve gemeentelijke investeringen

Overzicht programma's/projecten zonder financiële dekking

Onderdeel	Kosten
Algemeen	
Fietsbewegwijzering verbeteren	PM
Omvormen van fietspaden binnen bebouwde kom naar rode asfaltverharding	PM
Vervangen asfaltverharding buiten bebouwde kom door beton	PM
Fysieke maatregelen sterroutes	
Sterroute 1 Olst/Wijhe	€ 500.000
Sterroute 3 Schalkhaar	€ 450.000
Sterroute 4 via ziekenhuis naar Colmschate	€ 150.000
Sterroute 5 As Binnenstad Colmschate	€ 100.000
Sterroute 6 Epse/Gorssel/Zutphen	€ 400.000 + PM (herprofilering Mr. De Boerlaan)
Sterroute 7 Twello/Apeldoorn	€ 150.000 + PM (verbeteren comfort spoorbrug)
Sterroute 8 Steenbrugge	PM
Fysieke maatregelen overige hoofdfietsverbindingen	
Doortrekken fietspad Pothoofd - Sluiskwartier	PM
Tunnel spoor Siemelinksweg	€ 3.000.000
Aanleg ongelijkvloerse kruising in Zutphenseweg t.h.v. kruising met Noorwegenstraat	€ 5.000.000
Aanleg fietsstrook op asfaltverharding Bokkingshang	€ 100.000
Herprofilering Industrierweg	PM
Fietsbrug Overijsselskanaal in verlengde Duurstedeweg (incl.verplaatsen woonboten)	PM
Maatregelen binnenstad	
Fietsenstalling T.G. Gibsonstraat/Nieuwstraat	€ 50.000
Fietsenstalling Cultuurplein omgeving Nieuwe Markt/Grote Kerkhof	PM
Verbeteren bewegwijzering	PM
Stationsgebied: uitbreiden ondergrondse fietsenstalling	
Onderzoek stallingsverbod/tijdelijke stallingen/aanpak fietsendiefstal	€ 30.000
Maatregelen buitengebied	
Fietspad Ten Havesweg / Oostermaatsdijk	€ 1.600.000
Aanleg diverse fietspaden overige wegen (fietspadenplan Salland)	€ 2.530.000
Haalbaarheidsstudie fietspad langs spoor BP A1	€ 50.000
Onderzoek verkeersveiligheid fietsers Braakmansteeg	€ 50.000
Onderzoek MTB-routes	€ 30.000
Haalbaarheidsstudie verbeteringen fietsroute Schalkhaar-Okkenbroek	€ 20.000
Verbetering verkeersveiligheid Oerdijk t.h.v. Fetlaer	€ 50.000