



Fietsagenda Zuid

Visie op fietsnetwerk in de zuidelijke schil van Deventer
oktober 2012

CONCEPT

Uitgave : Gemeente Deventer, Team Ruimte en Economie
Naam : Roland Kager
Mail : rm.kager@deventer.nl

Foto voorkant : Fietspad Zutphenseweg ter hoogte van Akzo, voor en na reconstructie winter 2011/2012. i.s.m. Provincie Overijssel

Inhoud

1	Waarom deze Fietsagenda Zuid?	3
2	Relatie met Fietsbeleidsplan 'Deventer Fietst' 2010-2015	4
3	Relatie met Fietsvisie Stedendriehoek	5
4	Relatie met Masterplan Schipbeek	7
5	Globale analyse fietsnetwerk in zuidelijke schil	8
	Maaswijdte lokale fietsnetwerk	9
	Maaswijdte regionale fietsnetwerk	9
6	Fietsagenda Zuid deel 1: verbetering fietsbereikbaarheid	12
	Herkomsten en bestemmingen	12
	Projecten ter verkleining regionale maaswijdte	13
	Effecten op bereikbaarheid	15
7	Fietsagenda Zuid, deel 2: verbetering interne fietsstructuren	16
	Projecten ter verbetering interne fietsstructuren	16
8	Fietsagenda Zuid, deel 3: verbetering recreatieve netwerk	20
	Projecten ter verbetering recreatieve netwerk	20
	Effecten op recreatieve netwerk	20
9	Samenvatting en overzichtskaart	22
	Bijlage 1: Projecten in Fietsbeleidsplan 2010-2015 in zuidelijke schil van Deventer	23
	Bijlage 2: Passages Fietsbeleidsplan 2010-2015, relevant voor Fietsagenda Zuid	24
	Bijlage 3: Overzicht recreatieve voorzieningen	26
	Bijlage 4: Plankaart Masterplan Schipbeek	27
	Bijlage 5: Recreatief netwerk Fiets ('knooppunten')	28
	Bijlage 6: Fietsnetwerk Deventer, stand sep 2012	29

1 Waarom deze Fietsagenda Zuid?

In de zuidelijke schil van Deventer speelt een groot aantal nieuwe ontwikkelingen met een raakvlak voor de fiets. Gezamenlijk vragen deze ontwikkelingen om een samenhangende visie over fietsstructuren in deze zuidelijke schil op de lange termijn.

Voor fietsbeleid vigeert het Fietsbeleidsplan Deventer Fietst 2010-2015 voor de middellange termijn. In dit beleidsplan staan zowel een aantal concrete projecten in de zuidelijke schil benoemd, als een algemeen beleidskader met doelstellingen op basis waarvan een lange termijn agenda voor Deventer Zuid kan worden afgeleid in reactie op onderstaande beleidsplannen of nieuwe ontwikkelingen:

Stedelijke ontwikkeling

- Verbreding A1
- Deventer binnen bereik / Bereikbaarheidsconclaaf (Verbeteren entrees binnenstad, maatregelen ter ontlasting Welle, afkoppelen Bokkingshang/Emmastraat, Fietsenstalling Cultuurdriehoek)
- Structuurvisie Stadsaszone (transformatie CentrumAs / HanzeAs tot een beter functionerend geheel van verkeerskundige en ruimtelijke kwaliteiten)
- Verkenningen Sluiskwartier 2011 (aanlanding Wilhelminabrug, Stadshaven, ontwikkelingskader Sluiskwartier)
- Voorbereiding toekomstig station Deventer-Zuid

Ontwikkelingen bedrijvenpark

- Aanleg A1-Bedrijvenpark (verbinding met binnenstad, verbinding met Kloosterlanden)
- Mobiliteitsmanagement Stedendriehoek (verbinding met P+R Zutphenseweg en Siemelinksweg, verbinding met bushalte streeklijnen + OV-fiets huurlocatie Zutphenseweg, stimuleren e-fiets)
- Aanleg Oostelijke Ontsluiting + aanleg nieuw fietspad Siemelinksweg
- Revitaliseren bestaand bedrijventerrein w.o. Hanzepark

Fietsbeleid

- Fietsbeleidsplan Deventer Fietst 2010-2015 (streven naar maaswijdte van 400m binnen bebouwde kom, diverse projecten in Deventer Zuid)
- Fietsvisie Regio Stedendriehoek (verminderen fietsbarrières, realisatie fietsruggengraat Stedendriehoek)
- Opkomst elektrische fiets (nieuwe fietsrelaties, gebaseerd op grotere afstanden)

Ruimtelijk/recreatief

- Ruimte voor de Rivier
- Masterplan Schipbeek / Visie zuidelijke stadsrandzone
- Integrale visie stadsranden Deventer

Paragrafen 2, 3 en 4 gaan dieper in op drie van deze beleidsplannen. Paragraaf 5 geeft achtergronden en een analyse van het huidige fietsnetwerk in de zuidelijke schil. Paragrafen 6, 7 en 8 bespreken vervolgens de Fietsagenda Zuid, inclusief te verwachten, indicatieve effecten.

2 Relatie met Fietsbeleidsplan ‘Deventer Fietst’ 2010-2015

Het Fietsbeleidsplan 2010-2015 vormt het vigerend gemeentelijk beleidskader voor fietsen in Deventer op de middellange termijn. Als algemene missie is in dit beleidsplan vastgesteld:

“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.” (Fietsbeleidsplan Deventer Fietst 2010-2015, p. 2)



Voor de zuidelijke schil van Deventer benoemt het beleidsplan een aantal concrete projecten, weergegeven in bijlage 1. Daarnaast benoemt het beleidsplan een aantal algemene doelstellingen relevant voor de zuidelijke schil en puntgewijs weergegeven in bijlage 2 ¹.

Doelstellingen

De belangrijkste voor Deventer Zuid relevante doelstellingen zijn:

- Binnen de bebouwde kom wordt gestreefd naar een netwerk met een maaswijdte van 400 m. Buiten de bebouwde kom is van belang dat tussen dorpen, kernen en fietsaantrekkende voorzieningen fietsverbindingen simpelweg aanwezig zijn.
- 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.
- 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.

Gelegd naast het grote aantal actuele ontwikkelingen in en rond de zuidelijke schil van Deventer, zoals hierboven genoemd, geeft deze Fietsagenda Zuid een uitwerking en een actualisatie van projecten en doelstellingen uit het (middellange termijn) Fietsbeleidsplan.

Relatie met Fietsagenda Zuid

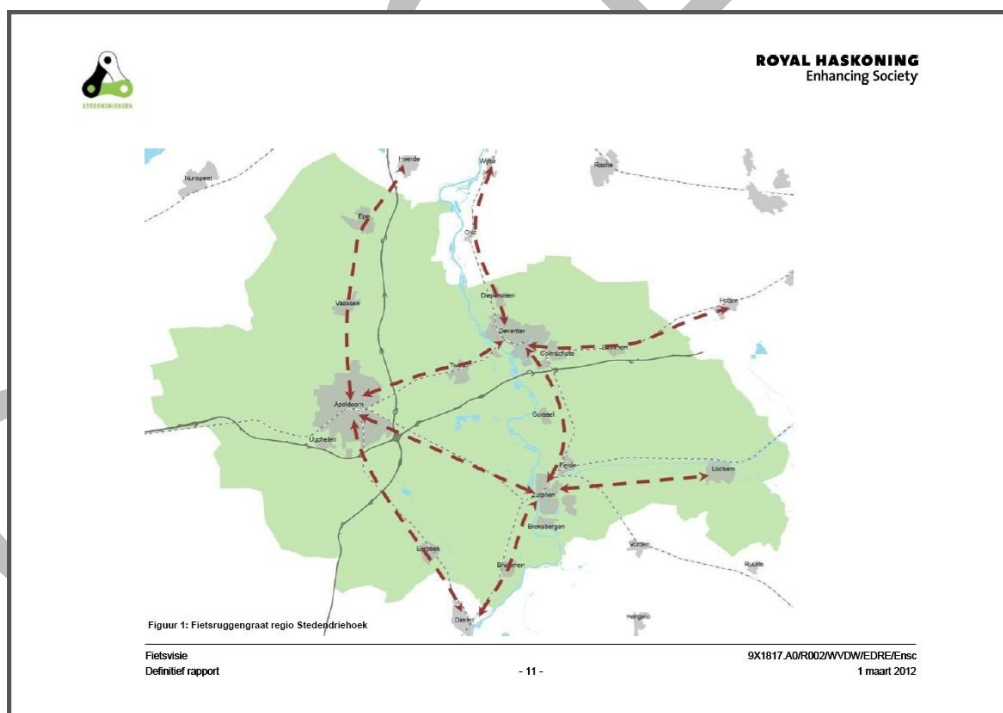
Waar het fietsbeleidsplan gericht is op de middellange termijn, gecombineerd met algemene uitgangspunten, kan deze Fietsagenda Zuid worden gezien als een uitwerking van deze uitgangspunten op de lange termijn voor de zuidelijke schil van Deventer. Daarbij bestaat nadrukkelijk zowel aanleiding als verbinding met de grote dynamiek in deze zuidelijke schil (zie vorige paragraaf), grotendeels ontstaan in de jaren na vaststelling van het Fietsbeleidsplan 2010-2015. *Deze Fietsagenda Zuid geeft daarmee uitwerking aan het Fietsbeleidsplan met betrekking tot de zuidelijke schil.*

¹ Het gehele beleidsplan inclusief achtergronddocument is te downloaden via www.deventer.nl/deventerfietst

3 Relatie met Fietsvisie Stedendriehoek

De Fietsvisie Regio Stedendriehoek (2012) betreft een actualisatie van het regionaal fietsbeleid van de Stedendriehoek. Doelstelling van het regionaal fietsbeleid is de kracht van de regio te versterken: samenhang, bereikbaarheid en aantrekkelijkheid. De bijdrage van dit fietsbeleid daarin is:

- Een betere bereikbaarheid van de steden en met name van de centra naar mate meer mensen met de fiets en her openbaar vervoer naar de stad komen in plaats van met de auto
- Het versterken van de toeristisch recreatieve aantrekkelijkheid doordat fietsen een aantrekkelijke en veilige activiteit is en daarmee deze voor de regio zo belangrijke economische sector versterkt
- Het verbeteren van de woonkwaliteit doordat de landelijke omgeving gemakkelijk met de fiets bereikbaar is vanuit de kernen
- Het verbeteren van de leefbaarheid van de steden en dorpen wanneer bewoners en bezoekers zich meer fietsend en minder met de auto verplaatsen



Figuur 1: Fietsruggengraat Stedendriehoek, (Fietsvisie Regio Stedendriehoek, 1 maart 2012, p.16)

Speerpunten

Als speerpunten kiest de regio ter invulling van deze doelstelling:

- Vaststellen van de fietsruggengraat van de Stedendriehoek (verkennen, nader uitwerken, vaststellen, inrichten)

- Versterking van het recreatieve product Fiets (routes, aanvullende voorzieningen, promotionele acties gericht op bevordering van recreatieve fietsgebruik en versterking toeristisch recreatieve sector)
- Aanvullende voorzieningen die het fietsen aantrekkelijker maken (overstappunten tussen auto, OV en fiets, voorzieningen gericht op E-fiets)
- Mobiliteitsmanagement en verankering (bewaken belang fiets in overkoepelende activiteiten en structuren)

Randvoorwaarden

Tot slot is gekozen voor de volgende randvoorwaarden bij het realiseren van bovenstaande speerpunten :

- Verkeersveiligheid, waaronder verkeersveiligheid en sociale veiligheid
- Aantrekkelijkheid, waaronder goede kwaliteit van infrastructuur, heldere bewegwijzering, ruimte voor aanvullende voorzieningen en overstappunten
- Directheid, waaronder goed sluitende netwerken
- Monitoring en evaluatie (nader uit te werken in op te stellen, algemene, Mobiliteitsvisie Stedendriehoek)

Kwaliteitseisen

In de Fietsvisie staat ook aangegeven welke kwaliteitseisen als streefwaarde zijn gesteld aan het regionale fietsnetwerk. Deze streefwaarden zijn overigens gebaseerd op CROW-richtlijn 230 (Ontwerpwijzer fiets), een landelijke standaard voor het ontwerp van fietsroutes.

Tabel 1: Streefwaarden inrichtingskenmerken

Type fietsroute	Ligging	Breedte fietsverharding	Soort verharding	Kruispunten	Overige voorzieningen
Snelfietsroute	GOW (vrijliggend)	2,50 m (éénrichting)	(Rood) asfalt/beton	GOW: Ongeleijkvloers/VRI/Rotonde (in voorrang)	Voldoende verlichting (verlichtingsniveau passend bij omgeving), toezicht vanuit omgeving, zicht op omgeving
	Solitaire	4,00 m (tweeërictingen)		Overig: Ongeleijkvloers/voorrang fietser + snelheid remmende maatregelen overig verkeer	
Utiliteir (+ Recreatief)	ETW (fietsstraat)	5,0 m	(Rood) asfalt/beton	Voorrang fiets + snelheid remmende maatregelen	Bibeko: reguliere straatverlichting (primair bieden van oriëntatiemogelijkheden) Bubeko: verlichting afhankelijk van intensiteit, sociale (on)veiligheid
	GOW (vrijliggend)	2,00 – 2,50 m (éénrichting)	(Rood) asfalt/ beton	GOW: Ongeleijkvloers/VRI/Rotonde (in voorrang)	
	Solitaire	3,00 – 3,50 m (tweeërictingen)		ETW: in voorrang	
	GOW (fietsstroken) ²	1,50 – 2,50 m	Rood asfalt	ETW: in principe in voorrang	
Recreatief	Solitaire	1,50 – 2,00 m	Asfalt (geén rood)	Gelijkwaardig	
		≥ 1,00 m (éénrichting)	Geen voorkeur, in ieder geval vlak	Gelijkwaardig	
		≥ 1,20 m (tweeërictingen)			

² Alleen binnen de bebouwde kom toepasbaar

bron: Fietsvisie Regio Stedendriehoek, 1 maart 2012, p.16

Relatie met Fietsagenda Zuid

De hierboven aangehaalde doelstellingen, speerpunten en randvoorwaarden zijn voor een belangrijk deel in of rond de zuidelijke schil van Deventer nader uit te werken. Niet alleen vormt deze zone een belangrijke barrière in het regionale (fiets)netwerk, de zone an sich is ook een belangrijke herkomst en bestemming van veel fietsverkeer én het is de locatie waar een groot aantal structuren samenkomen (de A1, provinciale wegen, de overgang van stad naar ommeland, de verknoping van utilitaire en recreatieve netwerken, stadsentree).

Deze Fietsagenda levert in grote lijnen de vertaling van het algemene, regionale fietsbeleid zoals vastgelegd in de Fietsvisie Stedendriehoek naar concrete (lange termijn) opgaven voor gemeente Deventer.

4 Relatie met Masterplan Schipbeek

Het Masterplan Schipbeek² is een samenhangende lange termijn visie voor de Schipbeek als zuidelijke stadsrand van Deventer.

Vaak zijn stadsranden zeer dynamische gebieden waar diverse zaken spelen. Enerzijds ligt het gevaar voor verrommeling op de loer, anderzijds kunnen zich door de dynamiek juist plotseling kansen voordoen.

Thema's

Het Masterplan noemt vier thema's voor de Schipbeek en zuidelijke stadsrand teneinde deze te transformeren naar een aantrekkelijke stadsrandzone met een eigen identiteit. Eén van deze vier thema's is de realisatie van een netwerk van wandel- en fietspaden en voorzieningen teneinde de Schipbeek en Dortherbeek toegankelijk te maken, recreatief te ontsluiten en interne en regionale routestructuren te verbeteren.

Recreatief weinig aantrekkelijk, moeilijk toegankelijk

De zone van de Schipbeek is nu weinig aantrekkelijk voor recreanten en op veel plekken zelfs moeilijk of niet toegankelijk. Het toegankelijk maken en het ontsluiten van het gebied voor voetgangers en fietsers is cruciaal om het betekenis te geven voor mensen die in de buurt werken of wonen. Wanneer mensen in het gebied kunnen komen, krijgt het betekenis en waarde voor ze. Het zoeken naar logische verbindingen met het bestaande padennetwerk is een voor de hand liggende opgave. Ook het verbinden van soms al gedeeltelijk aanwezige routes zorgt voor een grote meerwaarde.

[Masterplan Schipbeek, p.12](#)



recreatie - 'de recreatieve beek'

Opgave: Het verbeteren van de recreatieve aantrekkelijkheid van het gebied en het aansluiten van de recreatieve infrastructuur op de zuidelijke stadsrandzone en deze verbinden met de omliggende recreatieve gebieden door:

- Creëren van nieuwe fiets- en wandelroutes langs de Schipbeek (oost-west);
- Creëren van (nieuwe) aantrekkelijke fietsverbindingen tussen de stad en het omliggende landschap;

[Masterplan Schipbeek, p.19](#)

Relatie met Fietsagenda Zuid

Het Masterplan Schipbeek en de Fietsagenda Zuid delen grotendeels hetzelfde plangebied. Het Masterplan Schipbeek betreft een integrale gebiedsvisie, met daarin echter een groot accent op de ontwikkeling van de wandel- en fietspadenstructuur. Dit Masterplan geeft daarmee mede de aanleiding voor het opstellen van deze Fietsagenda alsook een eerste opzet daarvan. In bijlage 4 van deze rapportage is de plankaart uit het Masterplan opgenomen.

Uitgaande van de voorstellen in het Masterplan werkt deze Fietsagenda de voorgestelde padenstructuur nader uit, gaat nader in op het lokale en/of regionale belang van individuele schakels, levert daartoe een analyse van de huidige netwerken, breidt de voorgestelde structuur uit met schakels in de gehele (grotere) zuidelijke schil en legt de koppeling met gemeentelijk en regionaal fietsbeleid. *Deze Fietsagenda levert daarmee een sectorale uitwerking van het integrale Masterplan en legt de verbinding met naastgelegen zones.*

² Het Masterplan is te downloaden vanaf de website: <http://deventer.nl/bestuur-en-organisatie/burgemeester-wethouders/masterplannen/masterplan-schipbeek>

5 Globale analyse fietsnetwerk in zuidelijke schil

De zuidelijke schil van Deventer wordt gedomineerd door een combinatie van grootschalige structuren die tezamen een natuurlijke barrière voor fietsinfrastructuur vormen:

- de IJssel en aangelegene uiterwaarden en kolken,
- de A1 met op- en afritten,
- de Schipbeek en Dortherbeek
- de haven met haar sluiscomplex en havenarmen,
- Kloosterlanden/Bergweide; één van de grootste aaneengesloten industriegebieden van Nederland,
- de spoorlijn Deventer-Zutphen
- de Zutphenseweg en Siemelinksweg als stadsassen/invalswegen vanaf snelweg op- en afritten;
- de provinciegrens Gelderland/Overijssel (tevens gemeentegrens Deventer/Lochem)



Figuur 2: Fietsbarrières (rood) samen met fietsnetwerk (groen) in zuidelijke schil. Voetpaden en het toekomstig A1-Bedrijvenpark zijn aangegeven met stippellijnen

Figuur 3 toont deze barrières, samen met alle befietsbare wegen en fietspaden (groene lijnen), zandwegen (stippellijnen) en toekomstige fietsverbindingen op het toekomstige A1-bedrijvenpark (eveneens in stippellijnen). Met deze grotendeels historische achtergrond waren de natuurlijke mogelijkheden voor de fiets in de zuidelijke schil van Deventer altijd beperkt. Hierdoor kent de zuidelijke schil van Deventer een grote maaswijdte in doorgaande fietsverbindingen.

- *Voor het lokale fietsnetwerk:* Ten eerste heeft dit een slechte (fiets)bereikbaarheid tot gevolg van de betreffende wijken/gebieden: Kloosterlanden/Bergweide, de zuidrand van Colmschate en in de toekomst het A1-bedrijvenpark.

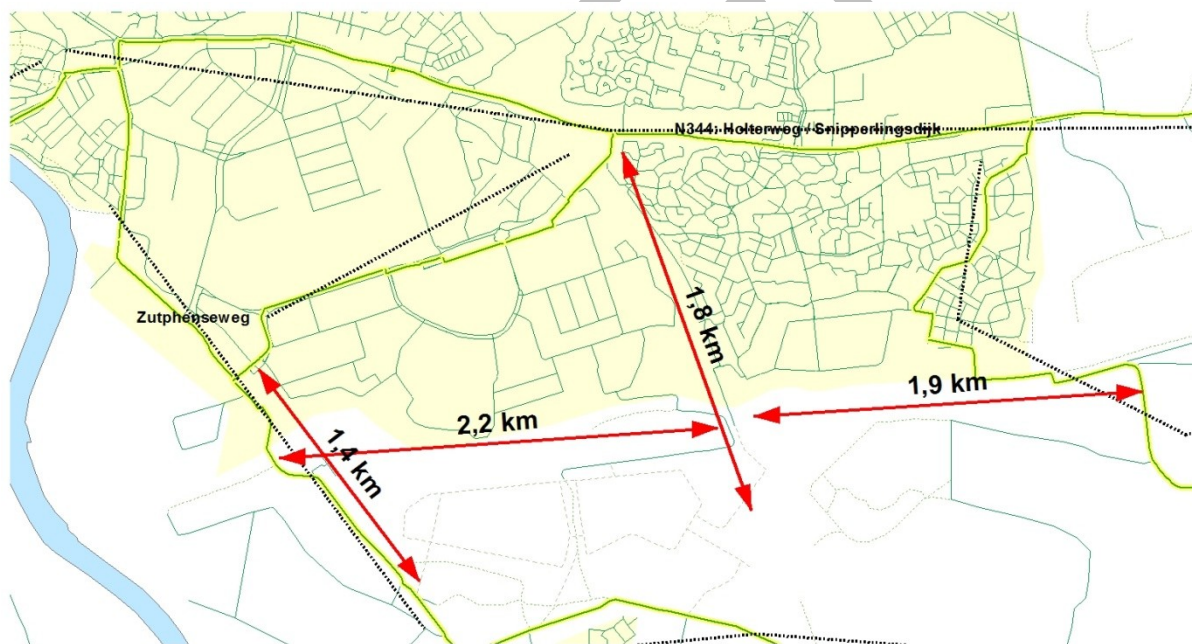
- Voor het regionale fietsnetwerk: Ten tweede vormt de zuidelijke schil van Deventer hierdoor een barrière tussen wijken en gebieden die aan weerszijden van deze zone zijn gelegen, zowel in de noord-zuid relatie als in de oost-west relatie.

Onderstaande paragrafen werken beide aspecten nader uit.

Maaswijdte lokale fietsnetwerk

Figuur 4 toont de maaswijdte van lokale fietsverbindingen in de zuidelijke schil, na realisatie van hete toekomstige A1-Bedrijvenpark en de Oostelijke Ontsluiting. De maaswijdte van het netwerk binnen de bebouwde kom bedraagt:

- 2,2 km hemelsbreed tussen oost-west routes; N348 Zutphenseweg tot Molbergsweg
- 1,8 km hemelsbreed tussen noord-zuid routes; Zweedseweg tot (toekomstige) Oostelijke Ontsluiting
- 1,4 km hemelsbreed tussen noord-zuid routes; Noorwegenstraat tot toekomstige aansluiting N348 Zutphenseweg met A1-Bedrijvenpark.



Figuur 3: Maaswijdte van (lokale) fietsverbindingen in zuidelijke schil

De grote maaswijdte van het lokale fietsnetwerk zorgt voor een relatief slechte verbondenheid van Colmschate Zuid, Kloosterlanden/Bergweide en het toekomstige A1-Bedrijvenpark met de omgeving.

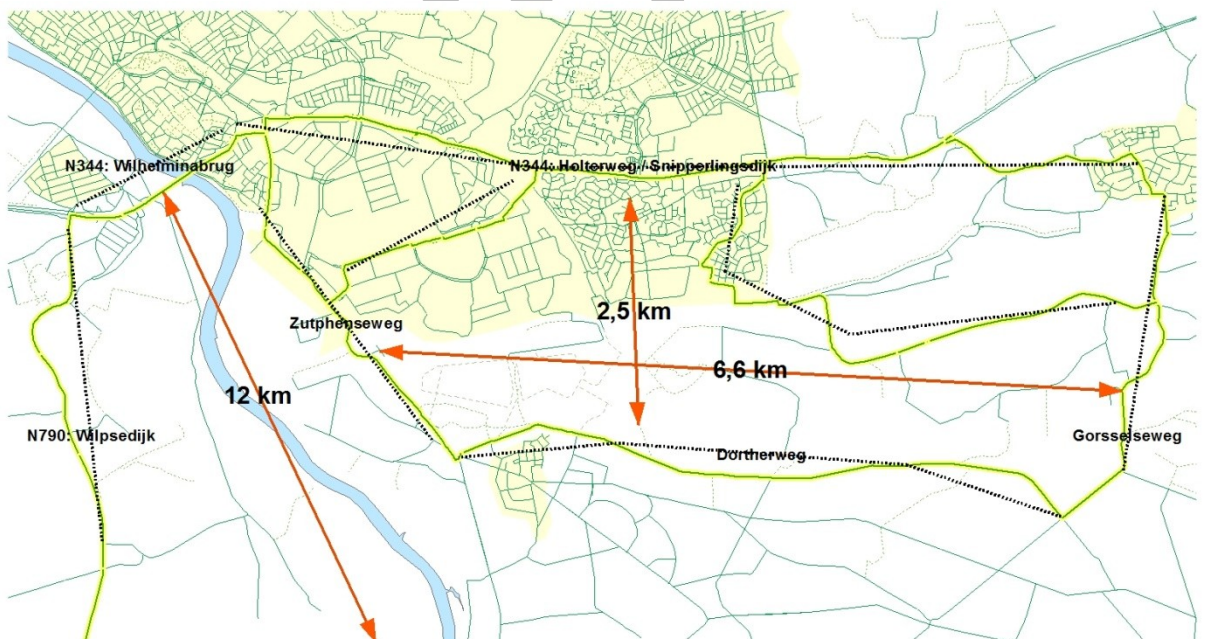
Maaswijdte regionale fietsnetwerk

In de bredere omgeving van de zuidelijke schil bestaat een combinatie van problemen voor de doorgaande fietser, globaal weergegeven in figuur 5. Het betreft het ontbreken van schakels, slecht begaanbare (zand)wegen en/of grote omrijafstanden.



Figuur 4: Netwerkproblemen in zuidelijke schil (aangegeven met tekst). De kaart toont verder het resulterend, effectief fietsnetwerk van oost-west en noord-zuid verbindingen (in geel/groen)

De in figuur 4 genoemde fietsroutes en maaswijdtes gelden vanwege de in figuur 5 getoonde netwerkproblemen niet voor het doorgaande, regionale fietsnetwerk. Voor doorgaand fietsverkeer blijken in de praktijk namelijk geen snellere routes dan in figuur 5 in geel/groen weergegeven. Figuur 6 toont daarom een herziene kaart met doorgaande fietsroutes en bijbehorende maaswijdte voor het regionale netwerk.



Figuur 5: Effectieve maaswijdte van doorgaande, regionale fietsverbindingen in zuidelijke schil

De effectieve maaswijdte van doorgaande, regionale fietsverbindingen in de zuidelijke schil is daarmee:

- 2,5 km hemelsbreed tussen oost-west routes (N344 Holterweg tot Dortherweg)
- 6,6 km hemelsbreed tussen noord-zuid routes (Zutphenseweg tot Gorsselseweg)
- 12,0 km hemelsbreed tussen noord-zuid routes over de IJssel (Wilhelminabrug tot Oude IJsselbrug te Zutphen)

De grote maaswijdte van het fietsnetwerk betekent in de praktijk dat de zuidelijke schil van Deventer en het aansluitende, over de gemeentegrens gelegen gebied in gemeente Lochem, een zeer grote barrière vormt voor fietsverkeer dat van de ene kant naar de andere kant van dit gebied wil. Als alternatief zijn alleen routes langs de randen van de zuidelijke schil beschikbaar. Veelal betreffen dit drukke hoofdwegen als de Holterweg, Zutphenseweg, Zweedsestraat, Wilhelminabrug. Naast de soms grote omweg zijn deze routes relatief onaantrekkelijk voor de dagelijkse of de recreatieve fietser wegens drukte, geluidhinder, luchtkwaliteit. Daarnaast leveren deze routes langs de hoofdwegen een bron voor oponthoud en verkeersonveiligheid voor zowel fietser als auto op de diverse kruisingen, inritten en parallelwegen.



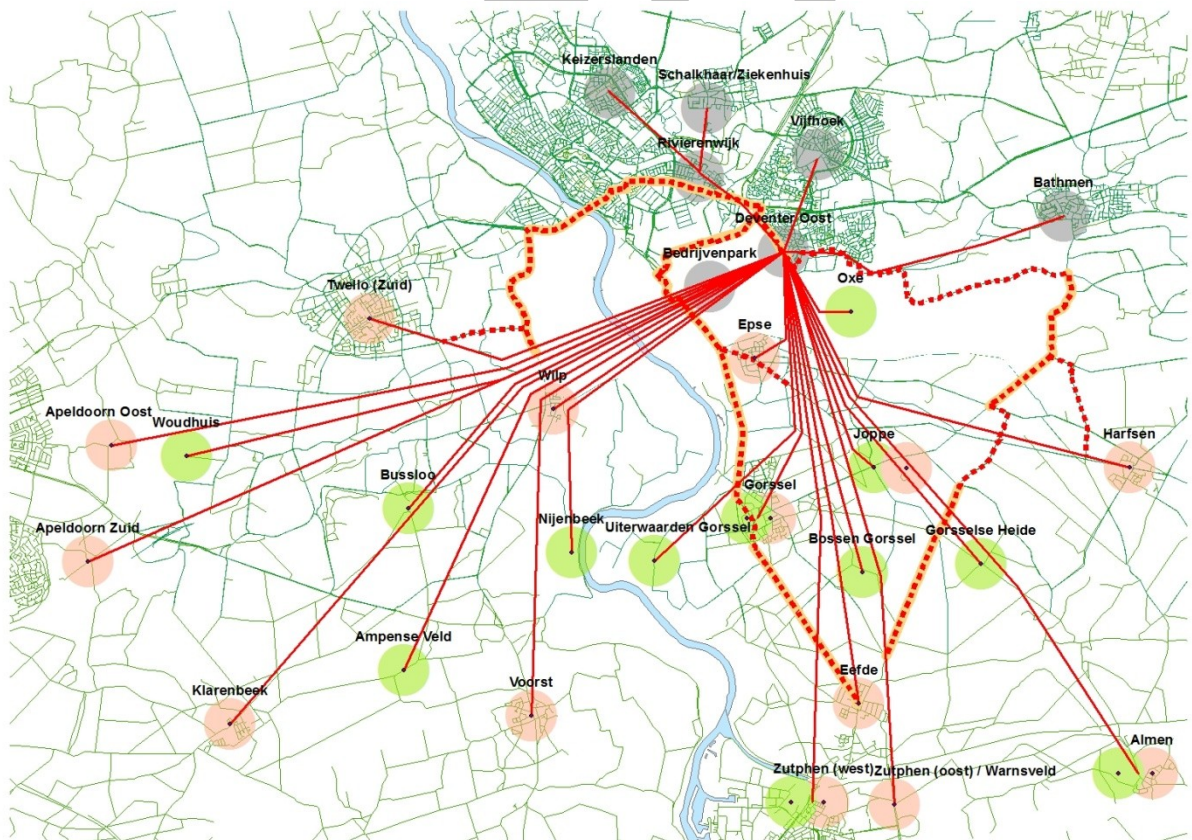
Foto 1: Oostelijke Ontsluiting (in aanbouw) met op voorgrond het spoor Deventer-Zutphen: samenspel van barrières voor de fietser. Op achtergrond het landgoed Oxe, momenteel alleen met grote omweg bereikbaar voor wandelaar en fietser vanuit Deventer-Oost.

6 Fietsagenda Zuid deel 1: verbetering fietsbereikbaarheid

Voorgaande paragraaf illustreerde dat de kwaliteit van het fietsnetwerk in de zuidelijke schil zowel voor lokale verbindingen (binnen de bebouwde kom) als voor regionale verbindingen (verbindingen tussen stad en omliggende bestemmingen) achterblijft bij de bereikbaarheidsdoelstellingen uit het Fietsbeleidsplan (zie paragraaf 2). Deze paragraaf gaat dieper in op de vraag welke regionale fietsrelaties in het huidige netwerk slecht bediend worden en welke verbetering mogelijk is bij het verkleinen van de maaswijdte van het regionale fietsnetwerk.

Herkomsten en bestemmingen

Welke locaties zouden in het bijzonder profiteren van een verkleining van de maaswijdte van het regionale netwerk in de zuidelijke schil? Hiertoe kan onderscheid gemaakt worden in utilitaire herkomsten en bestemmingen, zowel binnen als buiten gemeente Deventer, alsmede recreatieve bestemmingen. Figuur 7 toont utilitaire herkomsten/bestemmingen buiten Deventer als oranje cirkels, wijken/kernen binnen gemeente Deventer als grijze cirkels en recreatieve bestemmingen als groene cirkels.



Figuur 6: Potentiële fietsroutes na realisatie Fietsagenda Zuid. De kaart toont recreatieve bestemmingen (groene cirkels), utilitaire herkomsten/bestemmingen (oranje cirkels), huidige hoofdroutes (rood gestippeld) en overig fietsnetwerk (groen)

Projecten ter verkleining regionale maaswijdte

Ter verkleining van de maaswijdte van het regionale fietsnetwerk worden twee fietsprojecten voorgesteld, onderverdeeld in vier subprojecten, globaal afgebeeld in figuur 8:

1. Oostelijke fietsentree Zuid, ter verkleining maaswijdte oost-west verbindingen:
 - Aanleg fietsverbinding tussen Siemelinksweg/Oostelijke ontsluiting en Dortherweg, gemeente Lochem (ongeveer 850 meter)
2. Zuidelijke fietsroute Deventer, ter verkleining maaswijdte noord-zuid verbindingen:
 - a. Aanleg fietsbrug aan IJsselbrug A1 (inclusief hellingbanen en aansluitingen ongeveer 2500 meter)
 - b. Schipbeekpad: Aanleg fietspad over dijklichaam Schipbeek tussen Kloosterlanden en A1 (ongeveer 1400 meter)
 - c. Fietsbrug Zuid: Aanleg fietsbrug over Siemelinksweg en spoor Deventer-Zuid ter verbinding Kloosterlanden en het Bramelt/Colmschate Zuid (ongeveer 600 meter)



Figuur 7: Fietsprojecten ter verkleining maaswijdte regionaal fietsnetwerk

Tabel 1 laat zien hoe de realisatie van project 1 leidt tot een verkorting van fietsafstand op een groot aantal utilitaire en recreatieve relaties, zoals afgebeeld in figuur 7. Deze kortere fietsafstanden zijn met name relevant voor inwoners en bezoekers van het oostelijk deel van Deventer; Colmschate, de Vijfhoek, maar ook Rivierenwijk, Keizerslanden, Schalkhaar en het Deventer Ziekenhuis (via fietstunnel Rivierenwijk).

Tabel 1: Afname fietsafstand vanaf Deventer Oost (kruising Siemelinksweg/entree Handelsonderwijs de Weteringen) na realisatie Oostelijke fietsentree Zuid

Utilitaire herkomsten/bestemmingen	Aantal inwoners	Afstand huidig (km)	Afstand via Oostelijke fietsentree Zuid	Afname afstand
Epse	2.200	5,8	1,9	-67%
Gorssel	3.900	8,6	5,0	-42%

Joppe	500	9,3	4,0	-57%
Harfsen	1.700	9,5	7,2	-24%
Eefde	4.400	13,1	9,5	-27%
Zutphen West	27.000	16,2	12,8	-21%
Zutphen Oost / Warnsveld	21.000	16,3	12,0	-26%
Almen	1.250	15,8	11,5	-27%
Totaal / gewogen gemiddelde	61.950	14,9	11,1	-25%
Recreatieve bestemmingen				
	Aantal soorten recreatieve functies³	Afstand huidig (km)	Afstand via Oostelijke fietsentree Zuid	Afname afstand
Oxe	6	4,1	1,4	-66%
Joppe / Hassinkbos	8	8,9	3,7	-58%
Gorssel	6	8,6	5,0	-42%
Bossen Gorssel	5	10,2	5,7	-44%
Gorsselse Heide	11	10,7	5,8	-46%
Uiterwaarden Gorssel	8	9,1	5,9	-35%
Almen	8	15,8	11,5	-27%
Zutphen	10	16,2	12,8	-21%
Totaal / gewogen gemiddelde	61	11,1	7,0	-37%

Bron: Fietsafstanden bepaald volgens Google Maps vanaf centraal punt van herkomsten of bestemmingen zoals aangegeven in figuur 7. Geselecteerde routes lopen niet via zandwegen en zijn niet gebaseerd op aanpassingen in het netwerk anders dan in figuur 8 aangegeven.

Ook voor realisatie van een zuidelijke fietsroute, te weten fietsbrug langs A1, Schipbeek en Fietsbrug Zuid, is een vergelijkbare tabel op te stellen. Zoals te zien in figuur 7 zijn deze kortere fietsafstanden met name relevant voor inwoners en bezoekers van de zuidelijke schil van Deventer, te weten Kloosterlanden/Bergweide/de Snippeling, maar ook voor de Vijfhoek en Bathmen.

Tabel 2: Afname fietsafstand vanaf Deventer Oost (kruising Siemelinksweg/entree Handelspark de Weteringen) na realisatie fietsbrug A1, fietspad Schipbeek en fietsbrug N348 Zuid

Utilitaire herkomsten/bestemmingen	Aantal inwoners	Afstand huidig (km)	Afstand via Oostelijke fietsentree Zuid	Afname afstand
Wilp	1.700	8,9	5,4	-39%
Twello Zuid	7.000	9,7	8,4	-13%
Voorst	1.600	14,8	11,1	-25%
Apeldoorn Oost (Osseveld)	18.500	17,1	16,2	-5%
Apeldoorn Zuidoost (de Maten)	27.000	19,1	17,6	-8%
Klarenbeek	3.500	17	13,6	-20%
Totaal / gewogen gemiddelde	59.300	16,8	15,3	-9%
Recreatieve bestemmingen				
	Aantal soorten recreatieve functies	Afstand huidig (km)	Afstand via Oostelijke fietsentree Zuid	Afname afstand
Nijenbeek	7	12,3	8,6	-30%
Bussloo	16	12,4	8,8	-29%
Ampense Veld	5	14,6	11,2	-23%
Woudhuis	6	16,2	14,4	-11%
Totaal / gewogen gemiddelde	34	13,4	10,1	-24%

Bron: Fietsafstanden bepaald volgens Google Maps vanaf centraal punt van herkomsten of bestemmingen zoals aangegeven in figuur 7. Geselecteerde routes lopen niet via zandwegen en zijn niet gebaseerd op aanpassingen in het netwerk anders dan in figuur 8 aangegeven.

³ Zie bijlage 4. Er zijn in totaal 19 recreatieve functies onderscheiden: Wandelroutes, fietsroutes, ruiterroutes, café / terras / uitspanning, hotel/hostel, B&B, restaurant, (mini-) camping, bungalowpark, strand / zwemmogelijkheid, vissen, wellness, festival-/ evenemententerrein, veerpont, museum / infocentrum, overige sportvoorzieningen (per type), kasteel / landgoed, bijzondere ecologie, natuureducatie/ bezinning

Effecten op bereikbaarheid

Uit tabel 1 en 2 zijn de volgende conclusies te trekken over effecten op de fietsbereikbaarheid voor grote delen van gemeente Deventer.

- Realisatie van de Oostelijke fietsentree Zuid levert een verkorting van de fietsafstand van gemiddeld 25% voor een gebied met zo'n 62.000 inwoners op een maximale fietsafstand van 15 km (van gemiddeld 14,9 km nu naar 11,1 km).
- Bovendien worden zo'n 61 *soorten* recreatieve functies gemiddeld met liefst 37% dichterbij grote delen van de stad gehaald (van gemiddeld 11,1 km naar 7,0 km).
- Bovenstaande verkortingen van de reisafstanden gelden met name voor Deventer Oost, waaronder Colmschate en de Vijfhoek, maar ook voor Rivierenwijk en Schalkhaar (waaronder Deventer Ziekenhuis, Brinkgreven en het Stormink) en Keizerslanden. In deze gebieden is ruim de helft van de Deventer bevolking woonachtig.
- Realisatie van de Zuidelijke fietsroute Deventer levert daarbovenop een verkorting van de fietsafstand van gemiddeld 9% voor een gebied met zo'n 59.000 inwoners op een maximale fietsafstand van 15 km (van gemiddeld 16,8 km nu naar 15,3 km).
- Bovendien worden zo'n 34 *soorten* recreatieve functies gemiddeld met 24% dichterbij grote delen van de stad gehaald (van gemiddeld 13,4 km naar 10,1 km).
- Bovenstaande verkortingen van de reisafstanden gelden met name voor Deventer Oost, waaronder Colmschate en de Vijfhoek, Kloosterlanden/Bergweide en het toekomstige A1-bedrijventerrein en deels voor Bathmen.
- Bovenstaande verkortingen van fietsafstanden zijn exclusief aanpassingen van het bestaande regionale fietsnetwerk buiten het grondgebied van gemeente Deventer. Realisatie van beide projecten kan echter een prikkel opleveren om, al dan niet in regionaal verband, in aansluiting op deze projecten nieuwe schakels te realiseren, met aanzienlijk potentieel voor een verdere verkorting van fietsafstanden genoemd in tabel 1 en 2 waarbij in aansluiting op het bestaande (hoofd)fietsnetwerk minder potentieel bestaat.
- Niet alleen de hierbovengenoemde kortere fietsafstanden zijn echter van belang. De voorgestelde routes leveren een nieuwe fietsroute die zowel sneller te fietsen is (minder kruisingen) als wel aantrekkelijker (minder langs hoofdwegen, meer door het groen). Het is daarbij een bekend gegeven dat een aangename fietsroute korter lijkt (zie kader), waardoor de beleving van de lengte van de route verder daalt.
- Tot slot is te vermelden dat ook belangrijke effecten zullen optreden c.q. alternatieven voorhanden komen op fietsrelaties buiten de hierboven genoemde relaties, zoals verder afgelegene bestemmingen, lange afstand fietsroutes, woningen buiten de beschouwde kernen en recreatieve bestemmingen in de kernen die niet apart beschouwd zijn.

Een voorbeeld hoe de beleving van een route leidt tot een verkeerde tijdschatting wordt geïllustreerd door een onderzoek in Utrecht van Goudappel Coffeng. Vanaf het station zijn er grofweg twee fietsroutes die vaak genomen worden naar het gemeentehuis (Ravellaan). Eén langs het water en één langs een drukke (auto)weg. De route langs het water is 200 meter langer, maar toch kiest 82% voor deze route. Ongeveer de helft kiest deze route omdat deze korter en sneller in de tijd is en ongeveer 40% kiest de route omdat ze dit de leukste/ prettigste/ mooiste route vinden. De schattingen van de tijdsduur van de route lopen uiteen van 5 tot wel 20 minuten!

7 Fietsagenda Zuid, deel 2: verbetering interne fietsstructuren

Voor de interne fietsbereikbaarheid van de zuidelijke schil van Deventer is in paragraaf 3 een analyse gegeven van de aanwezige barrières en de lokale maaswijdte van het fietsnetwerk. Juist de combinatie van de diverse barrières maakt dat het lastig is om een veelal kostbare slechting van één specifieke barrière te rechtvaardigen. Enerzijds wordt daarmee veelal slechts een relatief beperkt gebied beter ontsloten voor de fiets (namelijk tot de volgende barrière, bijvoorbeeld een havenarm) anderzijds vraagt een dergelijke grote ingreep haast automatisch om deze te laten samenvallen met een nieuwe regionale route, hetgeen niet overal mogelijk of gewenst is.

Verder levert de maat van 'maaswijdte' niet overal een eerlijke vergelijking. De maaswijdte tussen Westfalenstraat en Hanzeweg ter hoogte van de Snipperlingsdijk bedraagt bijvoorbeeld 750 meter. Echter, omdat de omgeving van de Westfalenstraat en de omgeving van de Hanzeweg niet onderling verbonden zijn wegens de tussenliggende havenarm, levert deze maaswijdte voor de fiets een veel grotere barrière dan de ongeveer 750 meter tussen Westfalenstraat en Hunneperweg ter hoogte van de Zweedsestraat.

Projecten ter verbetering interne fietsstructuren

Met deze achtergrond kiest gemeente Deventer ervoor met prioriteit alleen daar de interne fietsstructuren te verbeteren:

- Waar deze samenvallen met regionale structuren (bestaand of toekomstig, conform voorgaande paragraaf)
- En overigens alleen daar waar een lokale barrière tegen geringe kosten te slechten is én aansluit bij bestaande oversteken van andere, nabijgelegen barrières.



Figuur 8: Fietsagenda Zuid; projecten ter verbetering interne fietsnetwerk

Op basis van deze selectiecriteria worden voor de lange termijn vier projecten geagendeerd ter verbetering van de interne fietsstructuren, afgebeeld in figuur 8:

3. Aanleg fietspad Zutphenseweg aan oostzijde
4. Stadsentree Zuid
5. Fietsbrug Neerstraat/Duurstedeweg
6. Reconstructie Deventerweg

Ter motivatie van deze projecten gelden de volgende overwegingen:

Aanleg fietspad Zutphenseweg aan oostzijde

- Aanleg van een nieuw voet- en fietspad aan de oostzijde van de Zutphenseweg. Hiermee ontstaat een (tot nu toe ontbrekende) verbinding tussen het Hanzepark en de P+R/carpoolplaats aan de Zutphenseweg, gecombineerd met regionale bushalte en OV-fiets huurlocatie. De OV-bereikbaarheid van het Hanzepark en Kloosterlanden wordt hierdoor sterk verbeterd.
- Aanleg van dit voet- en fietspad fungeert tevens als noodzakelijke 'aanlanding' van het Schipbeekpad (zie voorgaande paragraaf). Deze schakel is daarmee noodzakelijk om (o.a.) een doorgaande route vanaf een fietspad langs de A1 richting Schipbeekpad te kunnen realiseren.
- Aanleg van dit voet- en fietspad sluit aan op de bestaande voetgangersoversteek over de Zutphenseweg ter hoogte van de carpoolplaats (deze is wel te reconstrueren).
- Aanleg realiseert een alternatieve en snellere fietsentree van Kloosterlanden/Hanzepark komende vanaf zuidelijke richting en verbetert daarmee de fietsbereikbaarheid van dit deel van het industriepark



Figuur 9: Luchtfoto project Zutphenseweg Oost

- De aanleg van een voet- en fietspad tussen Hanzepark en carpoolplaats (project 3a op de kaart) is als losstaand project ook voort te zetten tot aan het toekomstig A1-Bedrijvenpark (westelijk deel) en/of de kruising met de Lochemseweg bij Epse (project 3b op de kaart). Hierdoor zou de grote barrièrewerking van de A1 voor de fiets, maar ook die van de Zutphenseweg en het A1-Bedrijvenpark kunnen worden gereduceerd.

Stadsentree Zuid

- Vanaf de Prins Bernhardsluis richting binnenstad bestaat voor het eerste gedeelte een kwalitatief hoogwaardige fietsroute aan de oostzijde van de weg tot de Buitengracht (fietsstraat Zutphenselaan). Vervolgens bestaat een oversteek voor fietsers en splitst het fietspad zich in een eenzijdig fietspad aan beide zijden van de weg.
- Zo'n 350 meter verder ter hoogte van de Zandpoort bestaat echter een belangrijk uitwisselpunt van fietsers in diverse richtingen en aan beide zijden van de weg:
 - o de IJsselkade/Wellepad aan de westkant van de Welle,
 - o de entrees naar de zuidelijke binnenstad via Melksterstraat, Duimpoort en Vispoort aan de oostkant van de Welle.
 - o De Zandpoort als entree naar Brink en Bergkwartier
- In 2011 is aan de westzijde van dit deel van het Pothoofd de Pothoofdkade aangelegd als afmeerplaats voor de riviercruisevaart. Het voormalig fietspad aan de westzijde van het Pothoofd is hier over een lengte van zo'n 300 meter getransformeerd in een shared-space zone met de uitstraling van een wandelpromenade en gedeeltelijk met mogelijk mede-gebruik door touringcars.
- De verharding aan de oostzijde van het Pothoofd is sinds langere tijd in zeer slechte staat.
- Voor fietsers bestaat daarmee aan geen van beide zijden een aantrekkelijke fietsroute. Dit doet geen recht aan functie en status van deze fietsroute: veruit de belangrijkste entree van de binnenstad vanuit zuidelijke richting. Of vanuit de optiek van de zuidelijke schil van Deventer gezien; evengoed de belangrijkste entree van de zuidelijke schil komende vanuit het centrum en de noordelijke wijken.



Figuur 10: Luchtfoto project Stadsentree Zuid (Pothoofdkade op deze foto nog in aanbouw)

- Met deze achtergrond wordt voorgesteld aan de oostzijde van het Pothoofd een nieuwe, tweezijdig te berijden fietsroute te realiseren tussen Zandpoort en het huidige einde van het tweezijdig fietspad ter hoogte van de Buitengracht (zo'n 300 meter). Hiermee wordt de shared-space Pothoofdkade ontlast, verbetert het comfort en veiligheid van de fietser en bestaat niet langer de noodzaak voor veel fietsers van een dubbele oversteek van de Pothoofd op kleine afstand.

Fietsbrug Neerstraat/Duurstedeweg

- De fietsbrug levert een betere bereikbaarheid voor een groot deel van Bergweide. Voor fietsers uit noordelijke en oostelijke richting komende, waaronder geheel Deventer Oost, vermindert de fietsafstand rond de 1,5 kilometer.
- De fietsbrug sluit aan bij de bestaande fietsoversteek Snipperlingsdijk t.h.v. de Neerstraat.
- Via de Fietsbrug Neerstraat en de Duurstedeweg of de Staverenstraat ontstaat een doorgaande fietsroute naar Industrierweg en Havenkwartier vanuit Colmschate en Vijfhoek welke zo'n 350 meter korter is dan de huidige route, waardoor ook de fietsbereikbaarheid van dit gebied profiteert.
- Bij de vanaf 2012 uitgevoerde reconstructie van de kruising Amstellaan-Snipperlingsdijk wordt voorzien in twee ongelijkvloerse kruisingen voor fietsers. Aan de oostzijde van de Amstellaan/Hanzeweg zal tegelijkertijd echter de bestaande gelijkvloerse oversteek voor fietsers moeten worden opgeheven. De Hunneperkade, waar veel bedrijven momenteel hun fietsenstallingen hebben liggen, zal alleen via een verder omweg via de kruising Hanzeweg/Vaardersstraat te bereiken zijn. De fietsbrug over de Neerstraat compenseert dit verlies in fietsbereikbaarheid en betekent voor de meeste fietsers zelfs een fors kortere route.

Reconstructie Deventerweg

- De fietsroute vanaf de A1, parallel aan de westzijde van de Zutphenseweg richting Prins Bernhardsluis is conform het Fietsbeleidsplan 2010-2015 een sterroute.
- Eind 2011 en begin 2012 is een groot deel van deze fietsroute in samenwerking met provincie Overijssel ingrijpend opgewaarderd over een lengte van ruim 1000 meter.
- Op de Deventerweg, het gedeelte tussen de Teugseweg en de McDonalds bestaat nog een slechte kwaliteit verharding van het fietspad over 300 meter. Bij de oversteek van de Deventerweg ter hoogte van de McDonalds bestaat een aansluiting in de vorm van een kruising met twee haakse bochten waardoor de fietser onnodig moet afremmen. Als alternatief zijn olifantenpaadjes ontstaan (zelfgecreerde afsnijdingsroutes) wat leidt tot onveilige verkeerssituaties.
- Voor dit tracédeel dient een reconstructie te worden voorbereid in lijn met de ontwerpvoorschriften gesteld in het Fietsbeleidsplan 2010-2015 aan een sterroute.



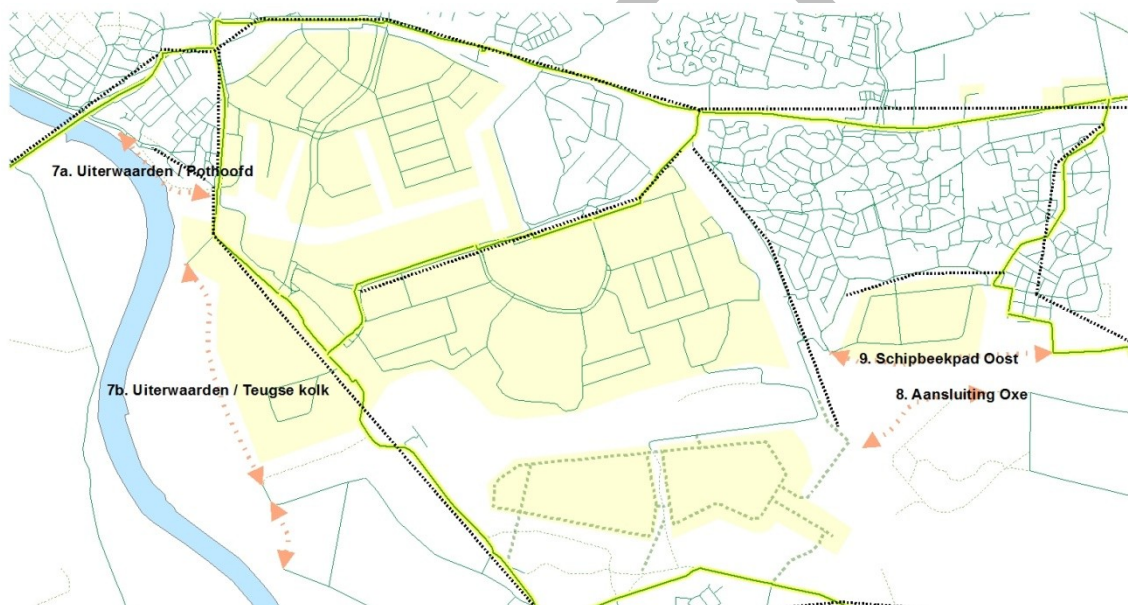
Foto 2: Dijklichaam bij Molbergsweg als begin van de Fietsbrug Zuid. In verre achtergrond het spoor Deventer-Zutphen en Siemelinksweg (deelproject 2c; Fietsbrug Zuid)

8 Fietsagenda Zuid, deel 3: verbetering recreatieve netwerk

In en rondom de zuidelijke schil van Deventer bestaan belangrijke recreatieve waarden welke momenteel onvoldoende ontsloten worden. Een betere ontsluiting kan deze waarden beleefbaar maken voor zowel bewoners en gebruikers van de zuidelijke schil als van omliggende wijken. Figuur 11 toont de voorgestelde projecten ter verbetering van het recreatieve netwerk.

Projecten ter verbetering recreatieve netwerk

7. Recreatieve route zuidelijke uiterwaarden
 - a. Teugse kolk / Veenoordkolk
 - b. Pothoofd / promenade IJsselkade
8. Recreatieve aansluiting Oxe
9. Recreatieve route Schipbeek oost



Figuur 11: Fietsagenda Zuid, projecten ter verbetering recreatieve netwerk

Effecten op recreatieve netwerk

- Door aanleg van project 7 ontstaat voor het eerst een hoogwaardige recreatieve route tussen de Deventer binnenstad en de zuidelijker ommelanden. Hierdoor kan het knooppuntennetwerk worden verlegd vanuit Gorssel via de IJsseluiterwaarden en Teugse kolk en Veenoordkolk naar Prins Bernhardsluis en Pothoofd. Bijlage 5 geeft de huidige ligging van het knooppuntennetwerk.
- Er ontstaan meer mogelijkheden tot relatief korte ommetjes vanuit (o.a.) de Deventer binnenstad, bijvoorbeeld door het combineren van Wilhelminabrug en Bolwerksweg (Stads- en Bolwerksweiden) en vervolgens via de nieuwe route langs Teugse kolk,

Veenoordkolk en Pothoofd terug. Via het Schipbeekpad komen ook voor Deventer-Oost deze recreatieve routes langs de IJssel binnen handbereik.

- Landgoed Oxe en achtergelegen ommelanden worden ontsloten voor grote delen van de stad, in het bijzonder voor Deventer-Oost.
- Er ontstaat een doorgaande recreatieve structuur vanaf Wilp tot aan Bathmen.
- Voor de westelijke en zuidelijke rand van Kloosterlanden/Bergweide, het toekomstig A1-Bedrijvenpark, alsook voor Handelpark de Weteringen ontstaan -naast een sterk verbeterde fietsbereikbaarheid- recreatieve ommetjes in de directe omgeving.



Foto 3: Bestaand dijklichaam Schipbeek tussen Hanzepark en aansluiting op oostzijde Zutphenseweg (deelproject 2b; Schipbeekpad)

9 Samenvatting en overzichtskaart

Figuur 12 toont de negen lange termijn ambities voor de fiets in de zuidelijke schil van Deventer in één samenvattende kaart. De projecten zijn als volgt onderverdeeld in de drie thema's:

Projecten ter verbetering van het regionaal fietsnetwerk (zie paragraaf 6)

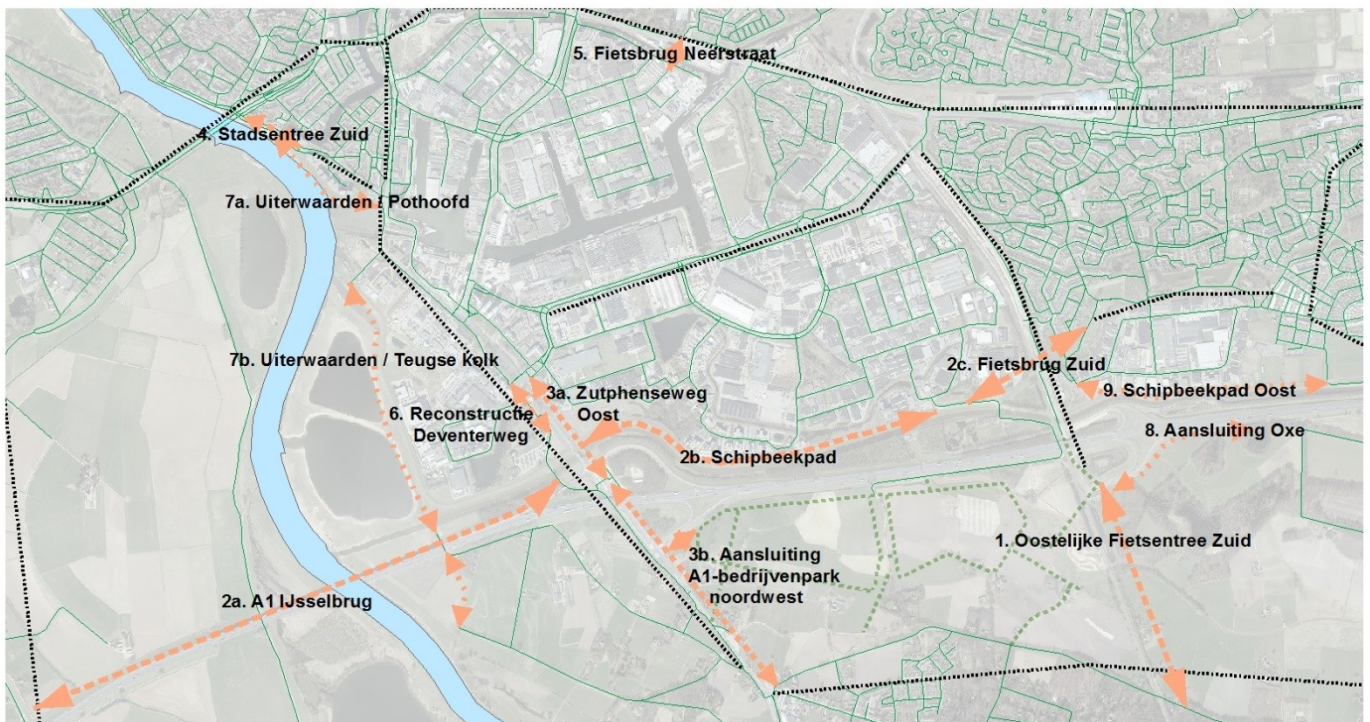
1. Oostelijke fietsentree Zuid (900 m)
2. Zuidelijke fietsroute Deventer
 - a. Aanleg fietsbrug aan IJsselbrug A1 (2400 m)
 - b. Schipbeekpad (1600 m)
 - c. Fietsbrug Zuid (600 m)

Projecten ter verbetering van het interne fietsnetwerk (zie paragraaf 7)

- 3a. Aanleg fietspad Zutphenseweg aan oostzijde (550 meter)
- 3b. Fietspad Zutphenseweg oostzijde doortrekken naar A1-bedrijvenpark (300-1100 meter)
4. Stadsentree Zuid (300 meter)
5. Fietsbrug Neerstraat/Duurstedeweg (100 meter)
6. Reconstructie Deventerweg (250 meter)

Projecten ter verbetering van het recreatieve netwerk (zie paragraaf 8)

7. Recreatieve route zuidelijke uiterwaarden
 - a. Teugse kolk / Veenoordkolk (1150 meter + 300 meter)
 - b. Pothoofd / promenade IJsselkade (550 meter)
8. Recreatieve aansluiting Oxe (650 meter)
9. Recreatieve route Schipbeek oost (1100 meter)



Figuur 12: Fietsagenda Zuid, overzicht

Bijlage 1: Projecten in Fietsbeleidsplan 2010-2015 in zuidelijke schil van Deventer

In het Fietsbeleidsplan 2010-2015 staat in totaal een zeventigtal projecten benoemd voor het utilitaire fietsverkeer en het recreatieve fietsverkeer. Een deel daarvan is gelegen in de zuidelijke schil van Deventer. Wegens de scheiding van visievorming en uitvoering is overigens geen uitvoeringsgeld beschikbaar voor het merendeel van deze projecten; opname in het Fietsbeleidsplan is met name bedoeld om richting te geven aan gebiedsontwikkeling en planning van (groot) onderhoud en samenwerking met overige overheden.

Benoemd en gerealiseerd

Onderstaande projecten geeft een overzicht van de in het Fietsbeleidsplan (paragraaf 4.4) genoemde projecten in de zuidelijke schil van Deventer die inmiddels geheel of grotendeels zijn afgerond⁴:

- 16./17. Aanleg tweerichtingenfietspad Deventerweg (E 380.000)
- 18. Verhelderen voorrangssituatie parallelweg Deventerweg met Teugseweg (E 50.000,-)
- 26. Herprofilering Industrierweg (koppelen aan herontwikkeling Havenkwartier) PM

Benoemd, niet gerealiseerd

Onderstaande, overige fietsprojecten zijn benoemd, maar nog niet uitgevoerd

- 5. Uitbreiding en aanleg van fietsparkeren bij bushaltes (op basis van gebruik, te koppelen aan project verbeteren toegankelijkheid bushaltes) (PM)
- 14. Herprofileren Mr. H.F. de Boerlaan (koppeling aan herontwikkeling Havenkwartier) PM
- 15. Sneller groen licht bij VRI's, aanleggen aanmeldlussen Mr. H.F. de Boerlaan (E 50.000,-)
- 22. Doortrekken fietspad noordelijke rijbaan Pothoofd tot Wilhelminabrug (koppelen aan herontwikkeling Sluiskwartier) PM
- 27. Aanleg ongelijkvloerse kruising in Zutphenseweg t.h.v kruising met Noorwegenstraat (E 5.000.000)
- 28a. brug over Overijssels Kanaal (w.o. verplaatsen woonboten) tussen Neerstraat en Duurstedeweg (PM)
- 29b. Spoorkruising Siemelinksweg (E 3.000.000,-)
- 30. Integreren van fietsverbinding langs Pothoofd in ontwikkeling Sluiskwartier (PM)
- 50. Aanleg fietspad langs Schipbeek, tussen het Swormink en de Siemelinksweg 0,9 km (E 150.000,-)
- 51. Haalbaarheidsstudie fietspad langs spoorlijn t.h.v. Bedrijvenpark A1 (E 50.000,-)

⁴ Nummering projecten en bedragen volgens Fietsbeleidsplan 2010-2015 'Deventer fietst!', zie www.deventer.nl/deventerfietst

Bijlage 2: Passages Fietsbeleidsplan 2010-2015, relevant voor Fietsagenda Zuid

Passages uit paragraaf 2.3. “Doelstellingen”

- Voor verplaatsingen binnen de stad moet de reistijd van de fiets concurrerend zijn met die van de auto.
- 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. Buiten de bebouwde kom is van belang dat tussen dorpen, kernen en fietsaantrekkende voorzieningen fietsverbindingen simpelweg aanwezig zijn.
- 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.

Passages uit paragraaf 2.4. “Aanpak op hoofdlijnen”

- 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.
- 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.

- De decentrale overheden moeten (vooraf) de effecten van infrastructurele maatregelen inventariseren op de mogelijkheden voor en de aantrekkelijkheid van fietsen (en wandelen)

Passages uit 4.1 “Hoofdrouten netwerk”

Het hoofdfietsrouten netwerk 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.

Aan het netwerk stellen we de volgende verkeerskundige eisen:

- **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.
- **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.

Passages uit 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.

Bijlage 3: Overzicht recreatieve voorzieningen

TABEL 3: Aanwezigheid van recreatieve voorzieningen in gebieden waar Oostelijke Fietsentree Zuid en/of Zuidelijke fietsroute tot een betere fietsbereikbaarheid leidt

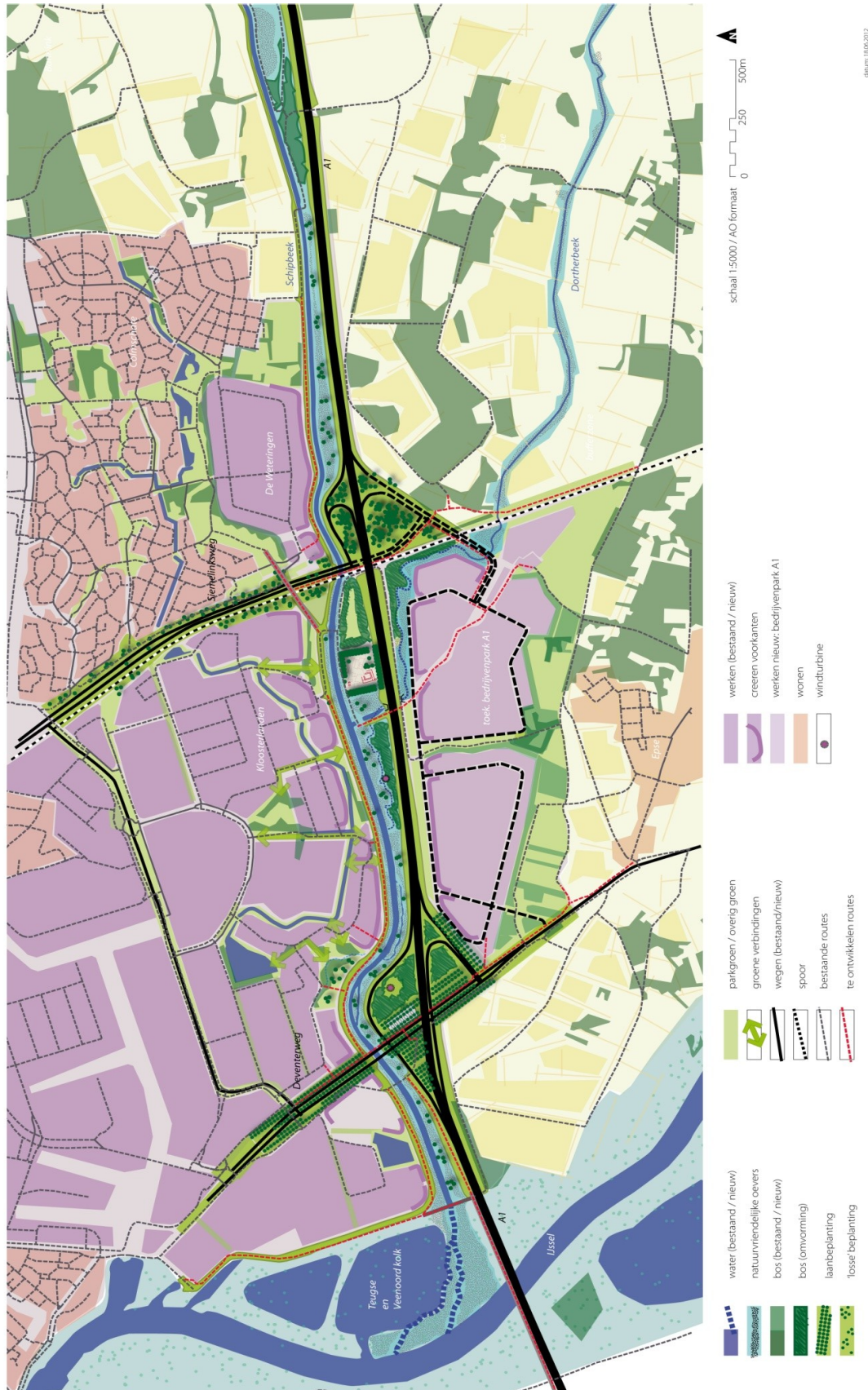
Recreatieve bestemmingen	wandelroutes	fietsroutes	ruiterroutes	Café / terras / uitspanning	Hotel/ Hostel	B&B	restaurant	(mini-) camping	bungalowpark	zwemmogelijkheid	vissen	wellness	festival-/ evenementterrein	veerpont	museum / infocentrum	bijzondere sport, per type	kasteel / landgoed	bijzondere ecologie	natuureducatie/ bezinning	Totaal aantal functies
Oxe	√	√	√														√	√	√	6
Joppe / Hassinkbos	√	√	√	√	√	√	√										√			8
Gorssel				√	√	√	√								√	√				6
Bossen Gorssel	√	√	√					√									√			5
Gorsselse Heide	√	√	√	√			√	√	√						√	√		√	√	11
Uiterwaarden Gorssel	√	√		√		√				√	√			√				√		8
Zutphen				√	√	√	√			√	√	√	√		√		√			10
Almen	√	√			√	√	√	√			√				√					8
Nijenbeek	√	√				√					√			√			√	√		7
Bussloo	√	√	√	√	√		√	√		√	√	√	√		√	√	√	√		16
Ampense Veld	√	√	√			√													√	5
Woudhuis	√	√	√				√											√	√	6
Totaal																				96



Foto 4: Dijklichaam Schipbeek ter hoogte van aansluiting Molbergsweg/Rigastraat

Bijlage 4: Plankaart Masterplan Schipbeek

Masterplan Schipbeek Deventer



Bijlage 5: Recreatief netwerk Fiets ('knooppunten')

