

Nota voor Burgemeester en Wethouders

Bestuursorgaan	:	Burgemeester en Wethouders
Onderwerp	:	Vagen ex art. 46 RvO-Volt-Veilige fietsstraten
Portefeuillehouder	:	Wethouder Elferink
Notanummer	:	2026-360
Datum B&W-vergadering	:	12-05-2026
Team	:	Afdeling Concernstaf
Programma	:	03 - Leefomgeving
Parafen voor akkoord nota	:	<ul style="list-style-type: none">• 07-05-2026: Wethouder• 07-05-2026: Afdelingsmanager Inrichting en Beheer Leefbaarheid• 07-05-2026: Teamleider Ontwerp en Advies• 07-05-2026: Afdelingsmanager Inrichting en Beheer Leefbaarheid• 07-05-2026: Teamleider Ontwerp en Advies
Parafen voor agendering	:	<ul style="list-style-type: none">• 07-05-2026: Afdelingsmanager Concernstaf en adjunct-secretaris• 07-05-2026: Gemeentesecretaris/algemeen directeur
Bijlagen bij deze nota	:	2026-04-21 Vragen RvO - Volt - fietsstraten.docx, Antwoordbrief vragen ex art 46 RvO-Volt-Veilige fietsstraten.docx
Datum definitieve akkoord	:	12-05-2026

Besluit

1. De beantwoording van de vragen ex art 46 RvO van de Volt-fractie vast te stellen
2. De beantwoording aan te bieden aan de raad

De nota en het besluit openbaar te maken

Inleiding

Per brief van 21 april 2026 heeft T. van der Meer van de fractie van Volt uw college een aantal schriftelijke vragen ex art 46 RvO gesteld over veilige fietsstraten. Bijgaand treft u de beantwoording aan.

Beoogd maatschappelijk resultaat

Kader

Betrokken partijen en participatie

Argumenten voor en tegen

Financiële consequenties en dekking

Openbaarmaking en communicatie

Aanpak en uitvoering

Schriftelijke vragen artikel 46 RvO
Betreft: Veilige fietsstraten

Deventer, 21 april 2026

Geacht College,

Het SWOV (Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) heeft [onderzoek](#)¹ gedaan naar de veiligheid van fietsstraten. Dit onderzoek is op basis van fietsstraten in 15 gemeenten, waaronder gemeente Deventer. De Stentor heeft er op 20 april een [artikel](#)² over geschreven. Voor Volt is zowel verkeersveiligheid als goede fietsinfrastructuur van groot belang. Zoals de borden van fietsstraten suggereren is daar de 'auto te gast'. Dit lijkt in de beleving van zowel fietsers als auto's niet altijd het geval te zijn. Vandaar dat de fractie van Volt Deventer deze vragen heeft:

1. Is het College bekend met het [onderzoek](#)¹ van het SWOV?
2. Herkent het College het beeld dat er op fietsstraten vaak harder dan de maximumsnelheid gereden wordt door auto's?
3. Wat doet het College om deze maximumsnelheid op fietsstraten te handhaven?
4. De geadviseerde richtlijn voor fietsstraten is een breedte van minstens 4 meter. In hoeverre is dit de praktijk in Deventer en hoe kijkt het College naar het al dan niet afwijken van de geadviseerde richtlijn?
5. Een belangrijke factor voor meer ongevallen zijn parkeerplekken aan de fietsstraat, zeker bij winkelcentra. In hoeverre is dit het geval bij de fietsstraten in Deventer en hoe kijkt het College naar dit verhoogde ongevalsrisico?
6. Hoe kijkt het College naar de 7 aanbevelingen uit het [onderzoek](#)¹ van het SWOV? Kan het College puntsgewijs op de 7 aanbevelingen ingaan?
7. Vanuit het 'Ontwerp Omgevingsprogramma Wegencategorisering Deventer', wat op 15 april in de raad besproken is, worden 3 straten nieuw ingericht als fietsstraten. Gaat het College in de uitvoer hiervan alle aanbevelingen uit het onderzoek meenemen? Zo niet, waarom?
8. Motorvoertuigintensiteit heeft een significante relatie tot ongevallen op fietsstraten. Is het College van mening dat het onwenselijk is dat drukke

fietsroutes en autoroutes van en naar het centrum en belangrijke voorzieningen over dezelfde straten gaan?

9. Door het '*Ontwerp Omgevingsprogramma Wegencategorisering Deventer*', wat op 15 april in de raad besproken is, gaan veel straten in Deventer veranderen. Heeft het College hierbij nagedacht over wat logische fietsroutes en autoroutes van en naar het centrum en belangrijke voorzieningen worden? Zo ja, gaan deze over dezelfde straten?

Volt benadrukt het belang van goede fietsinfrastructuur en verkeersveiligheid. Met de veranderingen aan de wegen in Deventer die eraan komen ziet Volt koppelkansen. Alvast veel dank aan het College en de ambtelijke organisatie voor het beantwoorden van deze vragen.

Met vriendelijke groet,



Thomas van der Meer
Fractievoorzitter Volt Deventer

1. <https://swov.nl/nl/publicatie/veilige-fietsstraten-relatie-tussen-inrichting-en-ongevallen-vijftien-gemeenten>
2. <https://www.destentor.nl/binnenland/te-hard-rijden-te-smal-ruim-honderd-gewonden-in-vijf-jaar-dit-gaat-er-mis-op-de-speciale-fietsstraten~a4055aa1/>

Grote Kerkhof 1
Postbus 5000
7400 GC Deventer

14 0570
telefoon

direct telefoonnummer

gemeente@deventer.nl
e-mail

Aan de fractie van Volt
t.a.v.

T. van der Meer

Interne Post

2026-360
kenmerk

uw referentie

12 mei 2026
datum

S.B. van der Velden
contactpersoon

Schriftelijke vragen ex art 46 RvO
onderwerp

Geachte heer Van der Meer,

In uw brief van 21 april jl. hebt u ons college schriftelijke vragen ex art 46 RvO gesteld over veilige fietsstraten. Ons antwoord is als volgt.

Vraag 1

Is het College bekend met het onderzoek van het SWOV?

Antwoord

Ja, het college heeft kennisgenomen van het SWOV-onderzoeksrapport.

Vraag 2

Herkent het College het beeld dat er op fietsstraten vaak harder dan de maximumsnelheid gereden wordt door auto's?

Antwoord

De naleving van de maximumsnelheid vraagt aandacht, ook op fietsstraten en binnen 30 km/uur-gebieden. In onze gemeente houdt circa 10% van het gemeten verkeer zich niet aan de maximumsnelheid.

Vraag 3

Wat doet het College om deze maximumsnelheid op fietsstraten te handhaven?

Antwoord

Handhaving op snelheid is primair een taak van de politie, die bepaalt waar inzet het meest nodig is. Het college stuurt daarnaast via de inrichting van de openbare ruimte op een snelheid die past bij het gebruik van de straat. Het college is van mening dat de inrichting van de fietsstraten in Deventer in algemene zin voldoet aan de CROW-richtlijnen. Met de invoering van GOW30 wordt 30 km/uur het uitgangspunt op een groot deel van het wegennet. Dit draagt bij aan een beter begrip en acceptatie van de snelheidslimiet en daarmee aan een betere naleving, ook op fietsstraten.

Vraag 4

De geadviseerde richtlijn voor fietsstraten is een breedte van minstens 4 meter. In hoeverre is dit de praktijk in Deventer en hoe kijkt het College naar het al dan niet afwijken van de geadviseerde richtlijn?

Antwoord

In Deventer onderscheiden we twee typen fietsstraten. Enerzijds fietsstraten die een belangrijke schakel vormen in het netwerk en functioneren als een volwaardige weg met zowel een functie voor fietsverkeer als, in mindere mate, gemotoriseerd verkeer.

Anderzijds zijn er fietsstraten die zijn ingericht als parallelweg langs gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur), bedoeld om woningen en parkeren te ontsluiten en zo de doorgaande verkeersstroom te scheiden van lokaal verkeer.

Van de acht fietsstraten in Deventer vallen twee in deze tweede categorie, namelijk de Margijnenenk en de Mr. H.F. de Boerlaan. Deze zijn smaller dan de geadviseerde 4 meter. Het college acht dit acceptabel, omdat het hier gaat om wegen met een zeer lokale functie en een lage intensiteit van gemotoriseerd verkeer.

Vraag 5

Een belangrijke factor voor meer ongevallen zijn parkeerplekken aan de fietsstraat, zeker bij winkelcentra. In hoeverre is dit het geval bij de fietsstraten in Deventer en hoe kijkt het College naar dit verhoogde ongevalsrisico?

Antwoord

Het college herkent dat langsparkeren en de aanwezigheid van winkels leiden tot meer interacties tussen fietsers, voetgangers en gemotoriseerd verkeer. Dit maakt de 'rijtaak' complexer en vraagt extra alertheid van weggebruikers. Het college onderschrijft daarom dat dit type situaties een verhoogd risico op conflicten met zich meebrengt.

Vraag 6

Hoe kijkt het College naar de 7 aanbevelingen uit het onderzoek¹ van het SWOV? Kan het College puntsgewijs op de 7 aanbevelingen ingaan?

Antwoord

Het college ziet de aanbevelingen uit het SWOV-onderzoek als een bevestiging van de bestaande inrichtingsprincipes zoals vastgelegd in de CROW-richtlijnen. Deze richtlijnen worden zowel bij het ontwerp van bestaande als nieuwe fietsstraten toegepast en vormen de basis voor de afwegingen die daarbij worden gemaakt.

Vraag 7

Vanuit het 'Ontwerp Omgevingsprogramma Wegencategorisering Deventer', wat op 15 april in de raad besproken is, worden 3 straten nieuw ingericht als fietsstraten. Gaat het College in de uitvoer hiervan alle aanbevelingen uit het onderzoek meenemen? Zo niet, waarom?

Antwoord

Ja, bij de uitwerking van nieuwe fietsstraten worden deze uitgangspunten toegepast. Zie verder het antwoord op vraag 6.

Vraag 8

Motorvoertuigintensiteit heeft een significante relatie tot ongevallen op fietsstraten. Is het College van mening dat het onwenselijk is dat drukke fietsroutes en autoroutes van en naar het centrum en belangrijke voorzieningen over dezelfde straten gaan?

Antwoord

Het college is van mening dat het scheiden van gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer in principe bijdraagt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Tegelijkertijd hebben we te maken met een bestaande, compacte stad waarin de beschikbare openbare ruimte beperkt is en waarin meerdere gemeentelijke opgaven samenkomen. Hierdoor is een volledige scheiding niet overal mogelijk. Per locatie vindt daarom een zorgvuldige, integrale afweging plaats, waarbij wordt gezocht naar het best haalbare optimum tussen verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en ruimtelijke inpassing.

Vraag 9

Door het 'Ontwerp Omgevingsprogramma Wegencategorisering Deventer', wat op 15 april in de raad besproken is, gaan veel straten in Deventer veranderen. Heeft het College hierbij nagedacht over wat logische fietsroutes en autoroutes van en naar het centrum en belangrijke voorzieningen worden? Zo ja, gaan deze over dezelfde straten?

Antwoord

Het college heeft op dinsdag 21 april ook het ontwerp-Omgevingsprogramma Fiets vrijgegeven voor de terinzagelegging die binnenkort start. Daarin worden drie categorieën fietsroutes onderscheiden met ieder hun eigen inrichtingseisen. Belangrijke fietsroutes scheiden we zo veel mogelijk van het autoverkeer, maar daar is niet altijd genoeg ruimte voor. Soms komt het voor dat een fietsroute ook over een autoroute loopt. De veiligheid staat dan voorop. Als niet aan de richtlijnen kan worden voldaan, is gezocht naar een alternatieve of parallelle route met minder autoverkeer. Dat heeft geresulteerd in een samenhangend fietsnetwerk.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer,
de secretaris, de burgemeester,

J.P. Wassens

R.C. König