



Duurzame Mobiliteit Deventer
Uitvoeringsplan

CONCEPT september 2019



Keypoint Consultancy bv

Vestiging Enschede

Institutenweg 32
7521 PK Enschede
Tel. 053 482 57 00
Fax 053 482 57 29

Vestiging Utrecht

Ganzenmarkt 6
3512 GD Utrecht
Tel. 030 82 01 168

www.keypoint.eu
info@keypoint.eu

Opdrachtgever:	Gemeente Deventer
Titel rapport:	Duurzame Mobiliteit Deventer, Uitvoeringsplan
Versie:	3.0
Status:	Definitief
Projectleider:	Dennis Hijkoop
Datum:	2 november 2018

Niets uit dit rapport mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt worden in enige vorm of op enige wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Keypoint Consultancy bv, noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
Samenvatting	4
1 Inleiding	6
1.1 Aanleiding.....	6
1.2 Leeswijzer	6
2 Doelbereik	7
2.1 Opgave bereikbaarheid en duurzaamheid	7
2.2 Doel.....	8
2.3 Resultaat.....	9
3 Bestaande planvorming	10
3.1 Coalitieakkoord 2018-2022	10
3.2 Bereikbaarheid Clean Tech Regio	11
3.3 Fietsbeleidsplan Deventer 2010-2015.....	12
3.4 Duurzaam Deventer	12
3.5 Green Deal ZES.....	13
4 Ambities Deventer	14
4.1 Duurzaamheid en bereikbaarheid.....	14
4.2 Fietsen bevorderen: zowel voor woon-werkverplaatsing evenals recreatieve verplaatsingen	14
4.3 Stimuleren ketenmobiliteit	15
4.4 Mobiliteitsaanpak: samenwerking met bedrijven	16
4.5 Elektrisch rijden en gebruik van andere krachtbronnen	16
4.6 ITS & data: ontwikkelen en beheren	16
4.7 Logistiek: nog slimmer en schoner.....	17
Projecten en project initiatieven	18
5 Van ambitie naar projecten	19
6 Fysieke maatregelen	20
6.1 Fysieke fietsmaatregelen	20
6.2 Beperkingen voor voertuigen.....	26
6.3 Alternatieve krachtbronnen	27
6.4 Logistiek.....	28
6.5 Beheer en Onderhoud	29
7 Gedragsmaatregelen	30
7.1 Algehele fietscampagne Deventer Viert Fietsen.....	30
7.2 Promotie fietsen	31
7.3 Promotie fietsen voor forenzen en zakelijk verkeer	33
7.4 Verplaatsingen richting scholen	34
7.5 Promotie fietsen nieuwe inwoners Gemeente Deventer	35
7.6 Fietsen naar winkels en horeca.....	35
7.7 Fietsen naar evenementen	35
7.8 Promoten rijden met elektrische auto's.....	36
8 Samenwerking	37

8.1	Werkgeversaanpak	38
8.2	Samenwerking met gastvrije bedrijven, winkels, horeca en evenementen.....	38
8.3	Faciliteren burgerinitiatieven	39
9	Technologie	40
9.1	Reisinformatie	40
9.2	Mobility as a service (MaaS).....	42
9.3	Geïntegreerd Verkeersmanagement en de visie op VMaaS	43



Samenvatting

De gemeente Deventer heeft duurzaamheid hoog op de agenda staan. De mobiliteit is een belangrijk onderdeel van deze opgave. De opgave van mobiliteit is onderhevig aan een sterke (innovatie) beweging. Door de digitalisering en veranderende maatschappij verandert de opgave. Door de opkomende participatiemaatschappij, het ontstaan van een deeleconomie, het milieubewustzijn en nieuwe vormen van vervoer. Daarom is er door de gemeente Deventer het Uitvoeringsplan "Duurzame Mobiliteit Deventer" opgesteld. Het plan bevat een groot scala aan maatregelen die de gemeente kan toepassen naar een meer duurzame mobiliteit in Deventer.

De gemeente Deventer heeft een aantal wensen voor wat betreft de mobiliteitsopgave voor de toekomst. De ambitie van de gemeente is dat bewoners en bezoekers een bewuste keuze maken voor een modaliteit die past bij hun reis. Reizigers worden enthousiast gemaakt voor duurzame mobiliteitsmiddelen: zij worden gemotiveerd om meer gebruik te maken van schone vervoersmiddelen. Hierbij wordt gedacht aan het meer gebruik maken van de fiets, elektrische voertuigen al dan niet als deelsystemen en het openbaar vervoer. Het meer gebruiken van dit soort vervoermiddelen heeft niet alleen invloed op een betere luchtkwaliteit, het fietsen draagt bij aan meer vitaliteit en een bewust en gezond leven, het verbetert de leefbaarheid en moet zorgen voor minder verkeers- en parkeerdrukke.

Het gebruik van schone vervoermiddelen wordt via verschillende pijlers georganiseerd. De gemeente richt zich hierbij op 'infrastructuur', 'gedragsverandering', 'samenwerking' en 'technologie'.

De pijler infrastructuur richt zich op de basis: het wegennetwerk en voorzieningen moeten in de basis op orde zijn. Wil de gemeente fietsen promoten, dan zullen er kwalitatief hoogwaardige fietspaden moeten zijn. Wanneer de gemeente elektrisch rijden wil stimuleren, moeten er voldoende laadvoorzieningen zijn. En wanneer men het gebruik van deelsystemen wil promoten, dan zal dit planologisch mogelijk moeten worden gemaakt.

De gemeente Deventer wil daarnaast ook verdere stappen zetten in het stimuleren van gedragsverandering. De gemeente wil met campagnes bewoners en bezoekers enthousiasmeren voor het gebruik van schone vervoermiddelen. De promotie van het gebruik van vervoermiddelen vindt plaats en tijdens de promotionele acties zal geen marketing worden verricht door leveranciers (fietshandelaren, dealers in elektrische auto's, leveranciers van deelsystemen etc.). Wel wil de gemeente voor deze private marktpartijen de mogelijkheid scheppen dat zij kunnen aanhaken bij de promotie van vervoersmiddelen in de gemeente.

De gemeente wil de mobiliteitsambities verder oppakken met het bedrijfsleven, omdat het een belangrijke factor is in het stimuleren van gewenst reisgedrag. Bedrijven hebben een vergroeningsopgave, willen steeds meer maatschappelijk verantwoord ondernemen en hebben invloed op het personeel door de reiskostenregelingen. Bovendien hebben de detailhandel en horeca in de binnenstad een aantrekkende functie van bezoekers. Deze zelfde sector heeft er baat bij als de binnenstad goed bereikbaar blijft. De gemeente wil samen met deze bedrijven acties introduceren om het gewenste mobiliteitsgedrag te stimuleren, waar het bedrijfsleven ook commercieel zijn voordelen in ziet.



Tot slot wil de gemeente de technologie aangrijpen om gewenst mobiliteitsgedrag te stimuleren. Er zijn verschillende innovaties in opkomst die kunnen bijdragen. De basis voor deze ontwikkelingen is data, waarvan informatie kan worden gemaakt. Een belangrijke bron van deze data zijn de gezamenlijke overheden. Daarom wil de gemeente Deventer de informatie die zij in het kader van open data vrijgeeft, kwalitatief borgen in beleidsontwikkeling. Vervolgens wil de gemeente samen met andere overheden komen tot afspraken over een gelijkwaardige kwaliteit van data: de verzamelde overheden staan samen voor de vrijgave van kwalitatief goede informatie conform opgestelde standaarden. Uitgangspunt van de dataontwikkeling is dat de gemeente data levert, zodat op basis daarvan marktpartijen een zelfstandige business case (B2B en B2C) kunnen oprichten. Naast deze dataontwikkeling wil de gemeente nadenken over innovaties op het gebied van verkeer- en mobiliteitsmanagement. De gemeente gaat een visie ontwikkelen hoe zij efficiënt (eventueel in samenwerking met marktpartijen) deze publieke taak gaat inrichten in de toekomst. Vanzelfsprekend is hierbij het borgen van voldoende privacy een belangrijke randvoorwaarde.

De ontwikkelingen die in deze vier pijlers zijn genoemd, worden vertaald naar concrete projectvoorstellen in dit document. Hierbij valt te denken aan aanpassingen in de fietsinfrastructuur, promotie van het gebruik van gewenste vervoersmiddelen (fiets, elektrische auto's, deelconcepten) en de bevordering van innovatietechnieken. Daarnaast zijn er voorstellen beschreven waarin de verschillende belanghebbenden in de mobiliteitsopgave een rol kunnen vervullen. Al met al vraagt de transitie naar een duurzamere mobiliteit uitvoering van opgaven op tal van terreinen. Hierin ligt ook een directe relatie met het gemeentelijk Energieplan, waar mobiliteit één van de dragende thema's is.



1 Inleiding

De wereld van mobiliteit is sterk in beweging, dit geldt ook voor Deventer. De fiets neemt een steeds prominentere rol in de stedelijke mobiliteit. Daarnaast staan traditionele vormen van vervoer onder druk en nieuwe vervoersconcepten bieden onverwachte mogelijkheden voor inwoners en bezoekers. Deze concepten zijn vaak ontwikkeld en aangeboden door andere partijen dan de overheid. De Gemeente Deventer en de Provincie Overijssel juichen deze ontwikkeling toe en willen gezamenlijk deze transitie stimuleren en faciliteren. De manier waarop is vastgelegd in dit Uitvoeringsplan 'Duurzame Mobiliteit Deventer'.

1.1 Aanleiding

De gemeente Deventer wil op het gebied van mobiliteit in 2030 CO₂ neutraal zijn. De mobiliteit in Deventer heeft een aandeel in deze CO₂-productie in Deventer. De CO₂-productie komt zowel door de zakelijke als privé verplaatsingen die worden gemaakt in de stad. De gemeente wil de CO₂-productie in totaliteit verkleinen en richt zich daarom op bewoners en bedrijven in de gemeente. De gemeente streeft met het programma Duurzame Mobiliteit Deventer te komen tot CO₂-reductie ten opzichte van het geproduceerde door mobiliteit in het voorgaande jaar. De meting van CO₂-reductie in mobiliteit is complex en daarom worden er verschillende meetbare subdoelstellingen in het programma opgesteld.

De visie van Deventer bij de aanpak van Duurzame Mobiliteit Deventer is enerzijds werken aan de aanleg en het opwaarderen van infrastructuur, waarbij de aandacht uitgaat naar fietsen en het gebruik van alternatieve krachtbronnen (op elektriciteit of waterstof). Anderzijds is de visie dat gewerkt moet worden aan het motiveren van ander reisgedrag, op basis van samenwerking met het bedrijfsleven, ITS-ontwikkelingen en gedragsveranderingen. Het op orde hebben van de juiste infrastructuur is een randvoorwaarde om reizigers te bewegen tot ander gedrag en daarmee het beïnvloeden van de modal shift.

Door de realisatie van de verschillende maatregelen voldoet dit Uitvoeringsplan ook aan andere doelstellingen van de gemeente. Door de aandacht die wordt gegeven om meer autogebruikers op de fiets te krijgen kan op verschillende locaties de verkeersveiligheid worden verbeterd. Tevens wordt door de realisatie van fietstrajecten ook de fietsinfrastructuur in Deventer veiliger. Het fietsen brengt bovendien met zich mee dat meer reizigers in beweging zijn en dat levert een bijdrage in de vitaliteit en gezondheid van de Deventenaren.

1.2 Leeswijzer

Dit Uitvoeringsplan is opgebouwd uit een aantal verschillende hoofdstukken. In het tweede hoofdstuk wordt de opgave voor bereikbaarheid en duurzaamheid en het bijbehorende doel en resultaat besproken. In hoofdstuk 3 komen de achtergronden en bestaande planvorming aan bod. Hierin worden onder andere het fietsbeleidsplan, de roadmap openbaar vervoer en de plannen voor energieneutraal Deventer beschreven. Hoofdstuk 4 geeft kort de ambities van de gemeente Deventer weer. Waarna in hoofdstuk 5 de projecten aan bod komen die bijdragen aan de doelstelling en passen binnen de bestaande planvorming en ambities van de gemeente Deventer.



2 Doelbereik

In Nederland is de ambitie om in de belangrijkste economische regio's de bereikbaarheid te verbeteren. Naast het verbeteren van de bereikbaarheid moet ook de opgave tot CO₂-reductie worden gerealiseerd met een streefgetal van 49% vermindering in 2030 en het klimaatdoel van 95% vermindering in 2050 ten opzichte van 1990.

De gemeente Deventer heeft de ambitie om in 2030 CO₂ neutraal zijn. Ook de mobiliteit in Deventer moet hierin een bijdrage leveren. Op dit moment wordt in en van/naar Deventer per persoon per jaar 47% van de verplaatsingen met de auto gemaakt, wordt 34% met de fiets uitgevoerd en 2% wordt met het openbaar vervoer uitgevoerd.

In dit hoofdstuk wordt het doelbereik van het Uitvoeringsplan beschreven, waarin uitvoering, de doelstelling en het beoogd resultaat worden toegelicht.

2.1 Opgave bereikbaarheid en duurzaamheid

De gemeente Deventer wil stevig inzetten op verduurzaming van verkeer en infrastructuur. Hierbij wil zij de wijze van verplaatsingen stimuleren door in te spelen op duurzaam mobiliteitsgedrag.

In het coalitieakkoord 2018-2022 wordt beschreven dat ingezet wordt op:

- Zoveel mogelijk reizigers van de auto overstappen op andere modaliteiten (fiets, gebruik openbaar vervoer, deelconcepten)
- Inzet op duurzaam openbaar vervoer
- Stimuleren elektrisch rijden

Dit Uitvoeringsplan werkt aan duurzame mobiliteitsopgave in de stad en het buitengebied: de gemeente Deventer heeft de opgave om bij te dragen aan de CO₂-reductie van de mobiliteit in de stad: te veel bewoners en bezoekers van de stad maken gebruik van modaliteiten waarmee te veel CO₂ wordt geproduceerd. De gemeente wil het gebruik van duurzame verplaatsingen in de stad stimuleren, om daarmee de CO₂ reductie te stimuleren. De rol die de gemeente hierin aanneemt is het faciliteren, organiseren, aanjagen en waar nodig reguleren van gedrag en keuzes van huishoudens, bedrijven en instellingen in hun verplaatsingen in en van / naar de gemeente Deventer.

Tijdens de spits is er een grote groep autogebruikers, die de mogelijkheid heeft om andere modaliteiten te gebruiken voor zijn verplaatsing. Dit betreffen autogebruikers die afstanden overbruggen tot 10 à 15 kilometer, welke potentieel ook op de fiets afgelegd kunnen worden. Ook zijn er autogebruikers die op een afstand van meer dan tien kilometer wonen en met een acceptabele extra reistijd ook van het openbaar vervoer gebruik kunnen maken.

De gemeente is zich bewust dat een groot deel van de reizigers ook in de toekomst gebruik wil maken van de auto. Hiervoor zijn verschillende motivaties te bedenken, zoals verplaatsingstijd, comfort en kosten. Die reizigers wil de gemeente Deventer motiveren om gebruik te maken van 'schone' voertuigen om zich te verplaatsen. De gemeente wil de komende jaren het aantal autoverplaatsingen (benzine- en dieselmotoren) verminderen ten behoeve van het gebruik van schonere vervoermiddelen.



2.2 Doel

De ambitie van dit Uitvoeringsplan “Duurzame Mobiliteit Deventer” is om met een combinatie van fysieke maatregelen en gedragsbeïnvloeding de bewoners en bezoekers van Deventer te stimuleren hun mobiliteitsgedrag aan te passen. Dit alles heeft als doel de duurzame mobiliteit van Deventer te bevorderen.

Het bovenliggend doel is om CO₂-reductie te realiseren. Dit doel wordt bereikt door de projectvoorstellen in dit Uitvoeringsplan te beschrijven in meetbare subdoelstellingen op prestatie en effect.

2.2.1 Prestaties

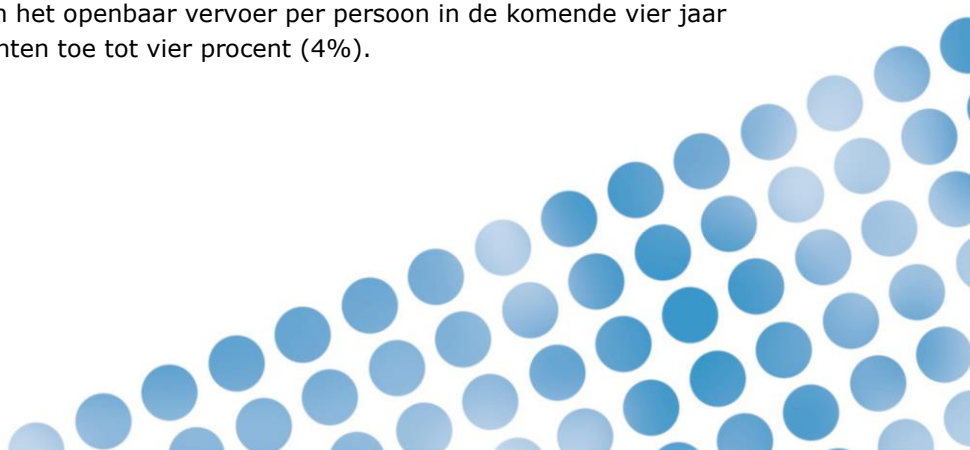
De gemeente zet in dit Uitvoeringsplan actief in om het duurzaam verplaatsingsgedrag te stimuleren. Daarin heeft zij weinig invloed op hoe bewoners en bezoekers reageren op de projecten die de gemeente organiseert (effecten van de gerealiseerde projecten). De gemeente heeft wel volledig invloed op de prestatie die zij zelf in de projecten verricht. De gemeente legt zichzelf de volgende prestaties op tot 2022:

- De gemeente realiseert 8,0 kilometer aan nieuwe fietspaden
- De gemeente verbetert 10,0 kilometer van de bestaande fietspaden
- De gemeente realiseert minimaal 300 nieuwe fietsparkeerplaatsen
- De gemeente realiseert samen met provincie 100 nieuwe laadvoorzieningen voor elektrische auto's in de openbare ruimte
- De gemeente organiseert ieder jaar tijdens het fietsseizoen een fietspromotie, die door 25% van de Deventenaren wordt herkend.
- De gemeente heeft 20 bedrijven (met meer dan 50 medewerker per bedrijf) in een bedrijvencommunity georganiseerd die gezamenlijk de mobiliteitsopgave voor woon-werkverkeer vanuit private initiatieven oppakken.
- De gemeente heeft met tien bedrijven die logistiek actief zijn in Deventer een bedrijvencommunity ingericht om de logistieke opgave te veranderen, zodat er minder vrachtverkeer richting de binnenstad rijdt.
- De gemeente heeft een open data-beleid ontwikkeld en voert deze uit.
- De gemeente schept in haar ruimtelijk beleid de mogelijkheid dat één of meer leveranciers van fietsdeelsystemen in de openbare ruimte hun diensten kunnen aanbieden.
- De gemeente heeft in haar beleid een visie op de transitie van de mobiliteitsopgave voor de komende tien jaar.

2.2.2 Effecten

De effecten hebben betrekking op de korte termijn, die behaald dienen te worden met de projecten die in de periode tot 2022 worden uitgevoerd. De gewenste aanpassingen in het mobiliteitsgedrag van bezoekers en bewoners van Deventer houden in:

- In 2022 worden er vier procentpunten meer fietsverplaatsingen gemaakt en is de bijdrage fietsverplaatsingen per jaar per persoon gestegen naar 38%. Deze verplaatsingen worden vooral uitgevoerd op de afstanden tot en met vijftien kilometer.
- Het aantal verplaatsingen in het openbaar vervoer per persoon in de komende vier jaar neemt met twee procentpunten toe tot vier procent (4%).



- Het marktaandeel elektrische fietsen van 29% in 2018 neemt toe tot 35% in 2022.
- Het aantal elektrische auto's is in 2022 gelijk aan het landelijk gemiddelde.
- Van de bedrijven die gezamenlijk in de community actief zijn, heeft 50% zijn mobiliteitsbeleid aangepast naar een duurzamere mobiliteit (bedrijven hebben elektrische auto's aangeschaft, bedrijven promoten het gebruik van de fiets en elektrische voertuigen voor woon-werkverkeer en zakelijke verplaatsingen).
- Van de bedrijven die in de logistieke community actief zijn, wordt in gezamenlijkheid het initiatief gestart om plannen voor een logistieke hub te ontwikkelen
- De vitaliteit van Deventenaren is door het fietsen verbeterd. Werknemers van bedrijven die het fietsen promoten zijn gemiddeld twee dagen minder in het jaar ziek.
- De uitstoot van CO₂ in mobiliteit is afgenomen.

Daarnaast wordt er neveneffect verwacht: het fietsen zorgt voor meer beweging en daarmee vitalere personen. Bovendien wordt de verkeersveiligheid verbeterd, omdat het de bedoeling is dat minder personen gebruik maken van de auto en daarmee wordt beoogd dat er minder auto's aanwezig zijn op plaatsen waar dat gewenst is.

2.3 Resultaat

Het programma is op dit moment in een initiatieffase. De maatregelen die in dit programma worden beschreven kennen verschillende projectfasen.

De eerste beoogde resultaten van de projecten in de initiatieffase moeten aantonen wat de haalbaarheid is van de doelstelling, of het wenselijk is om de prestaties allemaal te realiseren en of er voldoende middelen zijn om tot een resultaat te komen.

Projecten die reeds in uitvoering zijn of reeds een besluit tot uitvoering kennen, hebben een resultaatbeschrijving in het bijbehorende plan van aanpak.



3 Bestaande planvorming

Onderstaand worden de verschillende, bestaande plannen en hun ambities omtrent mobiliteit weergegeven die invloed hebben op een duurzame mobiliteit. Hierbij wordt gekeken naar de Clean Tech Regio, beleid vanuit de gemeente Deventer, de Green Deal ZES en het programma Slimme en Schone mobiliteit.

3.1 Coalitieakkoord 2018-2022

In juli 2018 is het coalitieakkoord door het college van B&W vastgelegd en nadien besproken in de gemeenteraad. In het akkoord is ook een hoofdstuk opgenomen over duurzame mobiliteit. De relevante punten voor dit Uitvoeringsplan zijn hieronder beschreven.

3.1.1 Fietsplan

De gemeente gaat de fietsroutes in de stad en het buitengebied aantrekkelijker en veiliger maken. Daarvoor worden, samen met de wijken en de Fietzersbond, verbeterpunten in kaart gebracht. Betere fietsverbindingen naar de bedrijventerreinen worden daarin meegenomen. Daarnaast wordt verder geïnvesteerd in fietsparkeren in de binnenstad. Ook onderzoekt de gemeente of enkele belangrijke wegen in het buitengebied fietsvriendelijker kunnen worden ingericht. Bij grootschalig onderhoud van wegen wordt (met uitzondering van doorgaande autoroutes) meer ruimte gegeven aan de fiets in plaats van het autoverkeer. Ook is er hier aandacht voor een veiliger schoolomgeving.

3.1.2 Snelfietsroutes

De gemeente wil veilige en snelle fietsroutes naar omliggende steden, met name naar Zutphen, Apeldoorn en Raalte. De eerste prioriteit ligt bij de route naar Zutphen.

3.1.3 Fietslaadpalen

Om fietsen te stimuleren, zijn openbare laadplekken voor elektrische fietsen nodig. De gemeente Deventer verkent waar meer laadplekken kunnen komen in bewaakte fietsenstallingen.

3.1.4 Duurzame bus

De gemeente Deventer wil dat de bussen in Deventer uiterlijk 2025 niet meer rijden op fossiele brandstof. De gemeente wil samen met de Provincie als concessiehouder en de vervoermaatschappijen inzetten op elektrisch rijden of rijden op waterstof.

3.1.5 Fossielvrij tankstation

De gemeente wil een tankstation waar uitsluitend niet-fossiele brandstoffen kunnen worden 'getankt'. Hiermee wordt ook de particuliere markt gestimuleerd en verleid om niet-fossiel te gaan rijden.

3.1.6 Lobby spoor

Door landelijke ontwikkelingen komt er meer goederenvervoer door Deventer. Goederentransport van onder meer gevaarlijke stoffen per rail zorgt voor geluidhinder en veiligheidsrisico's in de bebouwde kom. Het goederenvervoer dreigt bovendien ten koste te gaan van de beschikbare



capaciteit voor personenvervoer. De gemeente zet in op behoud en versterking van de beschikbare railcapaciteit voor personenvervoer. Deventer maakt zich sterk voor het behoud van de internationale treinverbinding, de toevoeging van (inter-)nationale nachtverbindingen, de aanleg van een station in Bathmen en de aanleg van dubbelspoor op het gehele traject Deventer - Zwolle.

3.1.7 Elektrisch rijden

Om elektrisch rijden te stimuleren, rolt de gemeente de infrastructuur voor elektrische laadpalen verder uit in samenwerking met de provincie. Tevens vindt er een uitbreiding plaats van plekken voor elektrisch laden in de parkeergarages en in de openbare ruimte. Ook verandert het autogebruik; bij jongere generaties is het bezit van een auto minder vanzelfsprekend. Het deelautobezit wordt gestimuleerd.

3.2 **Bereikbaarheid Clean Tech Regio**

In de Clean Tech Regio werken overheid, ondernemers en onderwijs/onderzoek samen aan een goed vestigingsklimaat. De Stedendriehoek is een concentratiegebied van tal van innovatieve bedrijven, die technologie, processen en producten ontwikkelen, waarvan het milieu beter wordt. Die schone technologie noemen we Clean Tech. Maar Clean Tech Regio is meer dan dat. Door de focus op schone bedrijvigheid in combinatie met het aantrekkelijke woon en leefklimaat, ontstaat een beter vestigingsklimaat dat een flinke boost kan geven aan de economie.

De Regio werkt in het programma Slimme en Schone mobiliteit aan acht programmalijnen. Met deze programmalijnen wil men 1,5 kTon CO₂ besparen. De rol die ze daarin neemt, kan verschillen. Dit kan een actieve, stimulerende of betrokken rol zijn. In ieder geval wordt nadrukkelijk de samenwerking met de Regiopartners, maar ook stakeholders daarbuiten opgezocht. De acht programmalijnen zijn:

1. Fiets: het verbeteren van het netwerk en stimuleren van het fietsgebruik.
2. Duurzame verbreding A1/Clean Tech icoon A1: het benutten van kansen voor verduurzaming van de A1 en een goede bereikbaarheid tijdens de aanleg.
3. Werkgeversaankpak: verbeteren bereikbaarheid en verduurzamen mobiliteit gericht op werknemers/forensen.
4. Borgen data/ITS: verbeteren bereikbaarheid via ITS-oplossingen (informatie, reisgedrag, optimaliseren verkeersstromen).
5. Transitie naar slimme mobiliteit: efficiënte transitie naar slimme mobiliteit (nieuw aanbod, alternatieven openbaar vervoer, zelfrijdende auto).
6. Versterken multimodaliteit en verbeteren positie (bereikbaarheid omliggende regio's, internationaal, corridors).
7. Faciliteren E-mobility: op efficiënte wijze de overstap maken van fossiele brandstof naar alternatieven.
8. Logistiek: benutten van kansen voor verbeteren logistieke stromen (op bedrijfsniveau en in concepten, stimuleren vervoer over water stimuleren duurzame stedelijke distributie).



3.2.1 Rolverdeling en uitgangspunten voor korte termijn aanpak

Dit onderhavige Uitvoeringsplan wordt geschreven met als een van de aanleidingen het regionaal programma Slimme en Schone Mobiliteit. Dit is een regionaal programma op basis van het Rijksprogramma Slimme en Duurzame Mobiliteit. Het programma heeft een doorlooptijd van drie jaar (2018-2021). De projecten moeten gezamenlijk de mobiliteitsdoelstellingen bereiken:

- Het verbeteren van de bereikbaarheid van de Clean Tech Regio (meer banen en meer mensen in bereik, verkorten reistijd met omliggende economische regio's)
- Het verduurzamen van mobiliteit (minder energieverbruik (CO2) en uitstoot van schadelijke stoffen)
- Een efficiënte overgang naar slimme mobiliteit (nieuw aanbod, innovatie in mobiliteit en mobiliteitsdiensten)
- Vanuit mobiliteit kansen benutten voor een veilige, vitale en gezonde leefomgeving.

Door de Clean Tech Regio zijn tevens ook de rolverdeling en uitgangspunten aangegeven. Dit zijn de volgende punten:

- Samenwerking met het Rijk en betrokken regionale en lokale overheden (Clean Tech Regio, Provincie Gelderland en Overijssel, 7 gemeenten) en belanghebbenden/werkgevers.
- Transitie: Combineren mobiliteitsaanpak provincies Gelderland en Overijssel.
- Met de regionale aanpak wordt het hoofdwegennet ontlast en verbetert de bereikbaarheid op de internationale corridors. Sterke inzet op de A1 biedt profijt voor de bereikbaarheid van de BV Nederland.

3.3 **Fietsbeleidsplan Deventer 2010-2015**

In 2009 heeft de Gemeente Deventer het fietsbeleidsplan 2010-2015 vastgesteld. In dit document is het beleid vastgelegd voor fietsen in Deventer in toen aankomende periode. Het doel van het beleid was destijds: 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.

In het beleidsplan zijn verschillende maatregelen beschreven, zoals infrastructuur aanpassingen, stallingsmogelijkheden en stimuleringsprojecten voor verschillende doelgroepen.

3.4 **Duurzaam Deventer**

De kwaliteit van het Deventer leefklimaat moet goed zijn. Nu en in de toekomst. Dat gaat niet vanzelf. Door allerlei ontwikkelingen (meer autoverkeer, meer huizen, groeiende afvalproductie) neemt de druk op de kwaliteit van ons leefmilieu toe. De gemeente Deventer wil ervoor zorgen dat deze kwaliteit gegarandeerd blijft. Daarom heeft ze een koers uitgestippeld om haar doelen te bereiken. Concreet betekent dit dat Deventer zich op het gebied van mobiliteit de komende periode richt op het stimuleren van elektrische scooters, vergroten van het aantal oplaadpunten en meer inzet op de combinatie parkeren/opladen.



3.5 Green Deal ZES

Green Deal ZES (Zero Emission Stadslogistiek) startte in het najaar van 2014 in Groningen. Intussen doen al ongeveer 125 partijen mee, zowel publiek als privaat. Aanleiding voor Green Deal ZES is de verslechterde luchtkwaliteit in de Nederlandse steden: deze voldoet op meerdere plekken niet aan de Europese maatstaven. Er zitten gezondheidsrisico's aan de hoge uitstoot van fijnstof en giftige stoffen. Daarnaast vraagt de klimaatverandering om het terugdringen van de CO₂- uitstoot, het liefst naar nul. Van deze noodzaak zijn niet alleen overheid en onderzoekers doordrongen; ook marktpartijen willen zich graag inzetten voor deze kwaliteitsverbetering. In Green Deals werken overheid en markt samen aan nieuwe oplossingen. De Green Deal ZES maakt onderdeel uit van de Topsector Logistiek. De gemeente Deventer is sinds juni 2017 deelnemer aan Green Deal ZES.



4 Ambities Deventer

De gemeente Deventer richt haar blik op de toekomst. Deventer kiest ervoor om onder andere te investeren in de economie, bereikbaarheid en duurzaamheid van Deventer. De ambities rondom bereikbaarheid staan in een brede context van ontwikkelingen in de stad.

Er is in de gemeentebegroting ruimte om verder te kijken. Er ligt een krachtige economische basis, die met de juiste investeringen verder kan groeien. De samenwerking tussen bedrijven, onderwijs en de overheid zorgt voor een arbeidsmarkt die in balans is. Deventer heeft een krachtige maakindustrie en innovatieve informatietechnologie, met prachtige kansen voor werkgelegenheid rond de binnenstad en de centraal gelegen bedrijventerreinen aan de Rijksweg A1. De combinatie van de historische binnenstad aan de IJssel en het prachtige landelijk gebied zorgt er bovendien voor dat het toerisme bloeit.

4.1 Duurzaamheid en bereikbaarheid

Naast de economie ligt de nadruk voor het kijken naar de toekomst bij duurzaamheid en energietransitie. De veranderingen komen snel op ons af. De gemeente kan en wil niet achterblijven. Deventer wil vooruit om de leefbaarheid voor onze inwoners nu en straks te garanderen. De gemeente zet onder meer in op het verduurzamen van de woningvoorraad, op energiearme bedrijventerreinen, duurzame mobiliteit, innovatieve techniek en op het afkoppelen van hemelwater op de riolering. Inzetten op duurzaamheid biedt kansen voor innovatie, waarmee de regio ook op economisch vlak kan concurreren. Dit bevordert dus ook de economische vitaliteit van Deventer. In 2030 willen de gemeente Deventer energieneutraal zijn en daar moet de mobiliteit ook een bijdrage aan leveren.

Om dit te bereiken wil de gemeente Deventer investeren in systeemveranderingen in de mobiliteit. Deze systeemveranderingen kunnen effect hebben op korte termijn, maar verwacht wordt dat dit vooral op lange termijn doeltreffend zal zijn.

4.2 Fietsen bevorderen: zowel voor woon-werkverplaatsing evenals recreatieve verplaatsingen

Deventer wil tot de beste fietssteden van Nederland behoren. Daarom wordt fietsen in de breedte zin gepromoot: woon-werkverplaatsingen, recreatief/sportief en zakelijk. Fietsen draagt op verschillende wijzen bij aan een duurzaam Deventer: fietsen is goed voor een duurzame bereikbaarheid, fietsen is een van de meest schone wijzen van verplaatsen voor wat betreft de luchtkwaliteit en met het fietsen wordt de vitaliteit van personen verbeterd. De fiets is een schone en gezonde manier om verplaatsingen te maken tot zeven kilometer (gewone fiets) en tot vijftien kilometer (elektrische fiets) uit te voeren.





Figuur 1: Elektrische fiets

Bovendien kan fietsen het sluitstuk (last-mile) zijn van een goed functionerend openbaar vervoersysteem van deur-tot-deur: de deelfiets als natransportmiddel is het meest snelle en directe vervoermiddel voor o.a. treinreizigers en automobilisten op transferia.

De komende jaren wil de gemeente Deventer investeren in een betere fietsinfrastructuur: verbeteren van bestaande paden, ontbrekende schakels in het fietsnetwerk aanleggen, nieuwe stallingen realiseren en voorzieningen treffen voor elektrische fietsen. Daarnaast wil de gemeente het fietsen stimuleren door middel van een centrale campagne die ook regionaal zijn uitwerking kent. Hierbij werkt zij samen met werkgevers, detailhandel, horeca en evenementenorganisaties.

4.3 Stimuleren ketenmobiliteit

Om een goed alternatief te bieden voor het gebruik van de auto, is het belangrijk dat de reiziger wordt voorzien van alle gemakken voor een duurzame en verantwoorde verplaatsing. De gemeente Deventer wil inzetten op de ketenmobiliteit. Voor de lange afstand wordt ingezet op het bevorderen van het treingebruik van en naar Deventer. De fiets is vervolgens de belangrijkste vorm van voor- en natransport binnen de stad.

Het fiets parkeren op (openbaar vervoer)-knooppunten is van belang voor de regio. Dit kan bij P&R locaties, maar ook bij openbaar vervoer knooppunten of in de centra. In Deventer wordt naast het fietsparkeren, ook expliciet ingezet op het faciliteren van laad-voorzieningen voor elektrische fietsen.

De Gemeente Deventer wil ook het (Fiets)parkeren en reizen van en naar het station optimaliseren, hierbij wordt onder andere nagedacht over fietsdeelsystemen. Gemeente Deventer wil het parkeren verder optimaliseren, door betere informatieverstrekking aan de weggebruiker en klantvriendelijke systemen. Dit wordt onder andere opgepakt door inzet van ITS-maatregelen en Data-publicatie. Zowel de informatie over het regulier parkeren, alsmede het tijdelijk parkeren bij evenementen is hierbij een onderdeel.

4.4 Mobiliteitsaanpak: samenwerking met bedrijven

Het gedrag bij woon-werk verkeer en zakelijke verplaatsingen is sterk afhankelijk van het mobiliteitsbeleid dat een werkgever hanteert. Het is daarom belangrijk dat de Gemeente Deventer blijvend hierover in contact blijft met het bedrijfsleven. De gemeente wil bijdragen aan een duurzaam mobiliteitsbeleid van het bedrijfsleven. Door deze bijdrage worden werknemers gemotiveerd om zich op een duurzame wijze te verplaatsen. Deze motivatie kan ook bijdragen aan het gewoontegedrag voor andere verplaatsingen, zoals sociale en recreatieve verplaatsingen.

De gemeente wil financiële stimulans bieden aan het bedrijfsleven door subsidieverlening. Hiermee worden initiatieven ondersteund waarmee het bedrijfsleven (eventueel in gezamenlijkheid) komen tot concepten, waarbij spitsmijdingen en CO₂-reductie wordt gerealiseerd.

Niet alleen wil de gemeente dat bedrijven mee bewegen in de mobiliteitsopgave rondom werknemers, maar ook richting klanten. De gemeente wil samenwerken met horeca, evenementenbranche en detailhandel om hun klanten en gasten te stimuleren om anders dan met de auto zich te verplaatsen.

4.5 Elektrisch rijden en gebruik van andere krachtbronnen stimuleren

Om tot een schonere luchtkwaliteit in de stad te komen, is het relevant dat komende jaren het aantal auto's met diesel- en benzinemotoren zal afnemen. Enerzijds wordt dit dus gerealiseerd, door mensen te motiveren van andere vervoersconcepten gebruik te maken. Anderzijds stimuleert de gemeente het bezit en gebruik van elektrische auto's om tot o.a. CO₂-reductie te komen. De provincie Overijssel heeft hiertoe een concessie voor laadinfrastructuur in de openbare ruimte uitgegeven.

De gemeente heeft de ambitie het gebruik van elektrische voertuigen te stimuleren. Naast de laadvoorzieningen in woonstraten, heeft de gemeente ook de ambitie om openbare (snel)laadvoorzieningen mogelijk te maken op bedrijventerreinen en langs één of meer stadsontsluitingswegen. De gemeente heeft de ambitie om de een tankstation met niet-fossiele brandstoffen mogelijk te maken.

Daarnaast wil de gemeente ook stimuleren dat elektrische fietsen wordt gepromoot voor verschillende verplaatsingen. De gemeente inventariseert daarom de komende periode welke behoeften er zijn elektrische fietsen op locaties op te laden en welke rol de gemeente daarin kan spelen in het bevorderen van het gebruik van elektrisch vervoer.

Uiteindelijk wil de gemeente ook verder kijken naar de komst van waterstofauto's en wat dit voor de uitvoeringsagenda van de gemeente betekent.

4.6 ITS & data: ontwikkelen en beheren

De maatschappij verandert continu. In de huidige maatschappij speelt de digitalisering een belangrijke rol. Zo ook in het verkeer en de mobiliteit: de gemeente heeft de opgave om haar rol in te richten als databeheerder en om ITS-ontwikkelingen mogelijk te maken.

De beschikbaarheid van data en ITS leveren een bijdrage aan de bereikbaarheid. Met behulp van publieke informatie kan reisgedrag beïnvloed worden, verkeersstromen worden geoptimaliseerd. Marktpartijen kunnen de data gebruiken voor bijvoorbeeld informatiediensten. Daarnaast investeert de gemeente in nieuwe wegkantsystemen, zoals intelligente verkeerslichten. Met deze investering kan de gemeente met haar publieke middelen zorgen dat er nieuwe data-informatie beschikbaar komt om private diensten te ontwikkelen. Bijvoorbeeld door data uit verkeerslichten beschikbaar te maken, kan in een navigatiedienst de tijd tot groen worden weergegeven.

De gemeente Deventer wil zich profileren als innovatieve gemeente op het gebied van ITS. De gemeente Deventer loopt relatief voorop in ITS-implementatie, mede doordat afgelopen jaren al enkele pilots zijn gestart met het toepassen van oplossingen en verkennen van nieuwe oplossingen. De aankomende periode wil de gemeente deze lijn voortzetten. Zij doet dit in samenwerking met andere overheden in de regio. De regio focust zich deze periode op vrachtverkeer. De regio doet dit bijvoorbeeld door pilots, zoals het Opentrip model en Time to green voor vrachtverkeer. De regio begeleidt deze projecten, waarbij routing en aankomsttijden van vrachtverkeer gekoppeld worden aan gemeentelijk logistiek beleid en actuele verkeersinformatie.

4.7 Logistiek: nog slimmer en schoner

De gemeente heeft de wens om ook de logistieke bevoorrading in de gemeente schoner te maken. De gemeente wil hiervoor verschillende maatregelen uitvoeren, waaronder de voorbereiding van het bedrijfsleven op een transitie naar schonere voertuigen die worden gebruikt in de stad.

De gemeente wil het bedrijfsleven stimuleren door te faciliteren bij het mogelijk maken van nieuwe vervoersconcepten en door het afdwingen door middel van regelgeving. Dit komt ondermeer tot uiting in de plannen voor een containerterminal in de binnenhaven.



Projectvoorstellen Duurzame Mobiliteit Deventer

De gemeente Deventer komt tot een groslijst aan beoogde maatregelen om de doelstellingen te bereiken. In de volgende hoofdstukken worden de maatregelen (projecten) toegelicht, inclusief de bijdrage die zij leveren aan de doelstelling.

De projecten zijn onderverdeeld in niches: fysieke infrastructuur, samenwerking, gedragsbeïnvloeding en technologie. Enkele projecten kunnen binnen meerdere niches vallen.

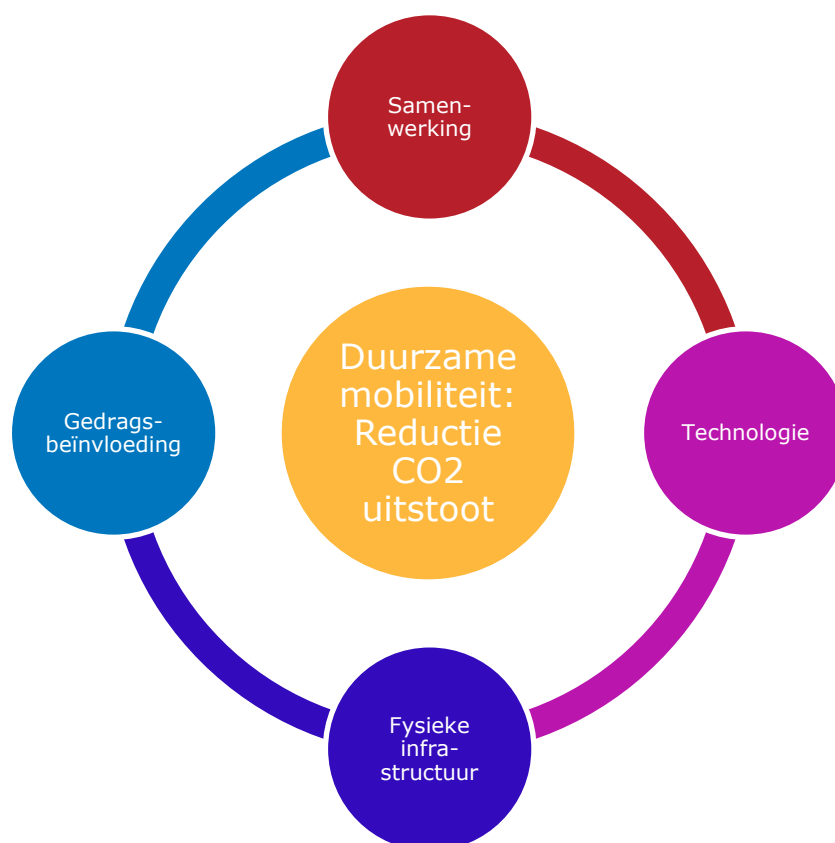
Projecten en project initiatieven

Ieder project dat wordt uitgevoerd met publieke middelen verdient een afweging of het rechtvaardig is dat het project wordt uitgevoerd. Oftewel er dient een besluit te worden genomen of een project wordt uitgevoerd op basis van gedegen onderzoek. Voor verschillende projecten in dit document moet dit besluit nog worden genomen op basis van een inventarisatieonderzoek.

Dit Uitvoeringsplan maakt een onderscheid in projectinitiatieven en projecten die tot uitvoering kunnen worden gebracht. Verschillende projecten kennen een 'decision to justify' en kunnen worden uitgevoerd. Andere projecten zijn slechts een eerste aanzet om een projectinitiatief te starten en onderzoek te verrichten. In het Uitvoeringsplan staat beschreven in welke fase en project zich op dit moment bevindt.



5 Van ambitie naar projecten



Figuur 2: de verschillende niches waarbinnen het mobiliteitsplan wordt opgebouwd.

De mobiliteit kan worden onderscheiden in veel niches, te weten Fysieke maatregelen, Samenwerken, Gedragsbeïnvloeding en Technologie. Om de doelstellingen van dit Uitvoeringsplan te bereiken is het belangrijk dat de maatregelen zich op deze verschillende niches richten. Alleen door projecten integraal op te pakken vanuit deze niches kan de mobiliteit veranderen.

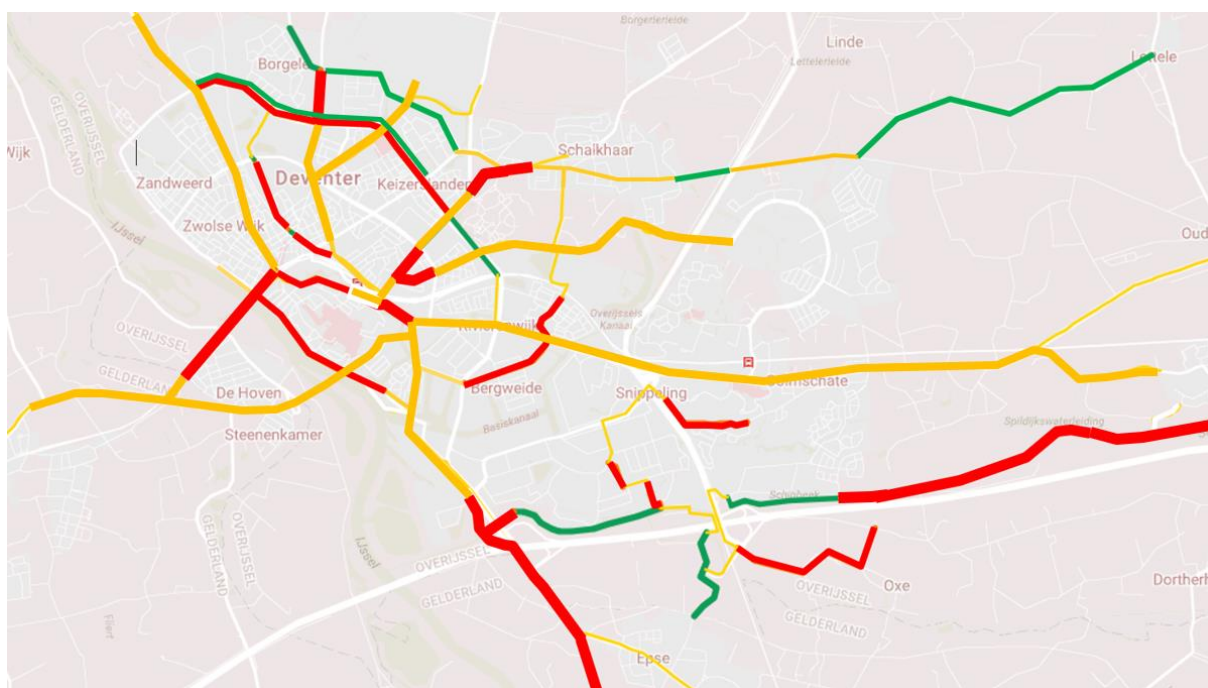
Fysieke maatregelen zijn de basis om verplaatsingen mogelijk te maken. Het is belangrijk dat de infrastructuur op orde is en van goede kwaliteit. Dit is een randvoorwaarde om verplaatsingsgedrag te beïnvloeden. Daarnaast kunnen een gedragsbeïnvloeding (marketing en incentives), samenwerking met betrokken stakeholders (bijvoorbeeld werkgevers) en technologie een belangrijke leveren tot veranderend gedrag.

6 Fysieke maatregelen

Onder fysieke maatregelen wordt verstaan aanpassingen aan infrastructuur zoals fietspaden, fietsparkeren en nieuwe infrastructuur voor elektrische voertuigen. Maar ook onderzoek naar nieuwe infrastructuur voor toekomstige alternatieve krachtbronnen zoals bijvoorbeeld waterstof en benodigde fysieke maatregelen voor fietsdeelsystemen. De fysieke maatregelen vormen het fundament voor reizigers tot ander verplaatsingsgedrag te stimuleren. Om duurzaam verplaatsingsgedrag te stimuleren, dient de infrastructuur in de basis op orde te zijn.

6.1 Fysieke fietsmaatregelen

De kwaliteit en fijnmazigheid van een fietsnetwerk speelt een belangrijke rol in het fiets-stimuleringsbeleid van de overheid. Een hoogwaardig fietsnetwerk stimuleert immers het gebruik ervan en zorgt derhalve voor meer fietsbewegingen. Hiertoe dienen wegbeheerders wél te zorgen dat de kwaliteit van het fietsnetwerk hoogwaardig is en dat het netwerk sluitend is. Deventer investeert daarom in het asfalteren van de fietspaden binnen het beheersgebied en het realiseren van de missing links in het stertroute-netwerk.



Figuur 3: belangrijkste te verbeteren, utilitaire fietstrajecten
 rood = verbetertraject | geel: reeds gerealiseerd of vormt verbindende schakel | groen = reeds opgenomen in de begroting | dikke lijn: sterfietroute | dunne lijn: primaire fietroute

In Deventer is over het algemeen een goede fietspadenstructuur beschikbaar. Belangrijk is om deze structuur intact te houden en waar nodig verder uit te breiden. In onderstaande tabel worden de maatregelen benoemd die moeten bijdragen aan een nog beter fietsnetwerk (zie ook Figuur 3).

Traject	Type aanpassing	Geschatte kosten
Snelfietsroute Deventer – Zutphen	Deventer bijdrage aan realisatie	€1.000.000
Schipbeek thv Deventerweg	Flexibele onderdoorgang (vlonder)	€100.000
Rigastraat	Fietsstroken	€90.000
Lubeckstraat	Fietsstroken eventueel in combinatie met parkeerhavens	€100.000
Roessinkspad Colmschate-zuid	Verbreden en voorzien van voetpad	€216.000
Duurstedeweg	Fietsstroken in rood asfalt	€255.000
Overijsselskanaal ter hoogte van Duurstedeweg	Fietsbrug	€300.000
Douwelerwetering Rivierenwijk	Reconstructie + aanleg fietspad	€405.000
Handelskade	Herprofilering	€700.000
Brinkgreverweg tussen Rielerweg en Veenweg	Herprofilering	€300.000
Pothoofd ter hoogte van Sluiskwartier	Eenzijdig twee richtingen bereden fietspad aan oostzijde in asfalt realiseren	€300.000
Welle - Onder de Linden - Kapjeswelle	Herprofilering	€570.000
Schurenstraat tussen Boxbergerweg en Hoge Hondstraat	Herprofilering	€160.000
Middelweg t.h.v. Driebergenbuurt en Nwe Plantsoen	Herprofilering	€540.000
Overstichtlaan	Fietspaden verbreden en asfalteren	€600.000
Lebuinuslaan	Fietspad noordzijde verbreden / asfalteren en zuidzijde realisatie fietsstraat	€537.000
Margijnenenk	Fietspad noordzijde verbreden/asfalt en zuidzijde fietsstraat	€518.000
Laan van Borgele tussen Overstichtlaan en Keizer Karellaan	Herprofilering	€600.000
Koningin Wilhelminalaan tussen Brinkgreverweg en Oerdijk	Herprofilering	€80.000
Fietspad langs Schipbeek tussen Bathmen en Oersteeg	Verbreden + beton	€360.000

6.1.1 Uitbreiding van (bewaakte) fietsenstallingen

In de bebouwde kom zijn er nog op verschillende plaatsen behoefte aan meer stallingen voor fietsen. Dit kunnen zowel stallingen buiten zijn, als bewaakte stallingen binnen. In de periode 2015-2017 zijn verschillende fietsenstallingen in de stad ingericht en de vraag is of er meer stallingen moeten worden gerealiseerd.

Allereerst maakt de gemeente een inventarisatie waar de behoefte is aan stallingen en of er voldoende vraag is naar overdekte stallingen. Hiertoe wordt een onderzoek gehouden onder bewoners en bezoekers in de stad welke behoeften er zijn en of er stallingen op plaatsen in de stad ontbreken. Daarnaast wordt gekeken welke problematieken er zijn met fietsparkeren in de binnenstad en wordt tevens onderzocht wat de bezettingsgraad van de huidige fietsparkeervoorzieningen zijn.

Wanneer blijkt dat er meer behoefte is aan stallingen, dan is er aanleiding om een project verder in te richten. Op basis van het onderzoek moet er een gefundeerd projectinitiatief worden voorgelegd aan het College van B&W.

Vervolgens kan een plan worden ingericht voor de plaatsing en realisatie van de stallingen.

Fase project	Initiatief
Capaciteit gemeente Deventer: Projectleider	0,6 FTE
Behoeftedonderzoek fietsenstallingen	€5.000
Realisatie	€1.000.000 (ruwe schatting)
Exploitatie van eventuele bewaakte stallingen	P.M.

Dit project kent veel raakvlakken met 6.1.2.



Figuur 4: Fietsparkeren in de binnenstad van Deventer

Eén van de kansen die zich voor doet om een fietsenstalling te realiseren betreft de ruimte onder het voormalige V&D-pand aan de Brink in Deventer. Om een fietsparkeergelegenheid te realiseren wordt er een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd.

Projectfase	Onderzoekfase
Realisatiekosten	P.M.
Exploitatiekosten	€ 700.000,- per jaar

6.1.2 Promotiemateriaal fietsen: dynamische verwijfsborden naar fietsenstallingen

Om het fietsgebruik te stimuleren is het van belang dat het voor fietsers duidelijk is waar zij hun fiets kunnen stallen en hoeveel plaatsen er nog beschikbaar zijn. De gemeente Deventer wil dat het verwijfssysteem naar fietsenstallingen wordt uitgebreid, zowel statische als dynamische verwijfsborden dienen geplaatst te worden.

Projectfase	Initiatief
Projectleider	0,3 FTE
Inkoop digitale verwijfsborden	€50.000

6.1.3 Beheer van fietsenstallingen

Er wordt door de gemeente Deventer geïnvesteerd in fietsen. Fietspaden worden aangelegd en verbeterd en er worden goede stallingen gerealiseerd. De gemeente wil de kwaliteit van het fietsklimaat hooghouden en daar hoort een goed beheer bij.

De fietsenstallingen in de buitenruimte worden goed bezet, maar de twijfel bestaat of de bezetting van de stallingen de juiste doelgroep kent. De verwachting is dat er bij veel stallingen veel fietsen van bewoners staan en dat een aanzienlijk deel wordt bezet door zogenoemde 'weesfietsen'. Deze fietsen staan langere tijd in de stalling en kennen geen actieve eigenaar. Uiteindelijk moet dit onderzoek in beeld geven of er een project wordt gestart voor de verbetering van het beheer.

De gemeente wil onderzoeken hoe groot het probleem is van de bezetting van de fietsenstallingen. Als uit het onderzoek blijkt dat veel stallingen worden bezet door fietsen, die een langere tijd gestald staan, kan de gemeente passende beheersmaatregelen toepassen.

Het beheer kan verschillende maatregelen inhouden. Zo kan de gemeente een communicatiecampagne lokaal inrichten, om fietsers bewust te maken waarvoor de stallingen bedoeld zijn. Tevens kan de gemeente aanpassingen maken in de algemeen plaatselijke verordening (apv) om daarmee actiever in te zetten op het verwijderen van fietsen die te lang staan gestald.

Fase project	Initiatief
Projectleider	0,2FTE
Fietsparkeeronderzoek (decision to justify)	€50.000
Beheer inrichten	

Dit project kent raakvlakken met 6.1.1 Uitbreiding van (bewaakte) fietsenstallingen.



6.1.4 Tijdelijke fietsenstallingen tijdens evenementen

Wanneer er evenementen in en rondom de stad Deventer zijn moeten er voldoende fietsparkeerplekken aangeboden worden om ervoor te zorgen dat het aantrekkelijk is om met de fiets naar dit evenement te komen. De gemeente Deventer kan tijdelijke fietsenstallingen aanschaffen (Pop-up fietsenstalling), die kunnen worden geplaatst bij het evenement. Daarnaast dienen de fietsparkeerplekken gepromoot (zowel door gemeente als de organisatie van het evenement) te worden om het fietsgebruik richting het evenement te stimuleren.

Om het fietsen aantrekkelijk te maken wil de gemeente dat de evenementenorganisatie actief gaat inzetten op fietsbeleid. Dit zal ook als zodanig in de vergunning worden opgenomen. De gemeente kan ondersteunen door het leveren van tijdelijke stallingen.

Projectfase	Initiatief
Projectleider	0,2 FTE
Aanbesteding inkoop (levering) tijdelijke fietsenstallingen	€75.000



Figuur 5: Tijdelijke fietsenstalling

6.1.5 Fietsdeelsystemen

Fietsdeelsystemen in Deventer hebben verschillende voordelen. De bewoner of bezoeker kan in de gemeente op nader te definiëren locaties een fiets pakken en hiermee zich verplaatsen. Kortom, op korte afstand heeft de reiziger altijd een fiets voor handen voor de korte afstand. Maar ze bieden ook een alternatief voor autogebruik, omdat reizigers vanaf een station of transferium kunnen overstappen op dit vervoermiddel. Daarmee zorgt dit voor minder auto's in de spits en verbetert de bereikbaarheid van de binnenstad met andere delen van Deventer.

Om de fietsdeelsystemen te realiseren, zijn de volgende stappen te nemen:

- De gemeente wil gaan onderzoeken waar behoefte is aan fietsdeelsystemen. Dit kan mede aan de hand van een marktconsultatie. Aandachtsgebieden zijn voor een fietsdeelsysteem zijn:
 - P+R-terreinen (toekomstig Transferium A1);
 - De parkeerplaats op de Worp;
 - Openbaar vervoer knooppunten, waaronder de treinstations Deventer en Deventer Colmschate;
 - Bedrijventerrein Kloosterlanden.
- Dit onderzoek kan ook door marktpartijen worden uitgevoerd op basis van hun eigen behoeften.
- De gemeente stelt beleid op waarin staat vastgelegd op welke wijze zij deelfietssystemen in de stad laat ontstaan. Hiertoe dient onderzoek te worden uitgevoerd. Hierbij dienen antwoorden op onder andere de volgende vragen te worden gegeven:
 - Wordt er eerst een pilot gehouden om te onderzoeken in hoeverre gebruik wordt gemaakt van de fietsen?
 - Worden er een concessie uitgegeven voor het plaatsen van deelfietsen?
 - Worden deelfietssystemen ingekocht?
 - Als in de openbare ruimte deelfietsen worden aangeboden, dient hiervoor precario te worden afgedragen?
 - Wordt er een vrije markt in deelfietsen mogelijk gemaakt? En zo ja, zijn hieraan subsidies verbonden?

Na de inwerkingtreding van de deelfietssystemen dient er een beheersplan door de gemeente te worden uitgevoerd, hoe de markt wordt beheerd en op welke wijze de deelfietsen in de stad worden beheerd.

Projectfase	Initiatief
Behoefteonderzoek	€5.000
Consultatieonderzoek	€5.000
Beleidsontwikkeling	€15.000
Aanbesteding	P.M.
Beheer inrichten	P.M.



6.1.6 Regelgeving voor speed pedelecs

De gemeente promoot het fietsen en het gebruik van elektrische fietsen, maar dit vraagt wellicht ook nog om regulaire en infrastructurele maatregelen.

De speed pedelec kan een snelheid tot 45 km/h halen. Daarmee heeft deze elektrische fiets een hoge snelheid ten opzichte van andere fietsers op het fietspad. Dit vraagt om goede regelgeving, om onveilige situaties te voorkomen. Voor regelgeving wordt er vanuit de rijksoverheid (nog) geen initiatief genomen.

De gemeente gaat onderzoeken op welke wijze zij verdere regulering wil toepassen voor de speed pedelecs. Hiervoor sluit zij aan bij bestaande initiatieven van de provincie Overijssel. Tevens doet zij onderzoek of deze regulering ook vraagt om infrastructurele aanpassingen op het (fiets)wegennet.

Projectfase	Initiatief
Capaciteit	0,2 FTE
Onderzoek regelgeving en aanpassingen speed pedelec	€10.000
Infrastructurele aanpassingen	P.M.

6.2 **Beperkingen voor voertuigen**

Deventer wil een schone en leefbare binnenstad. Deventer promoot en stimuleert de komende jaren schoon vervoer richting de stad. De gemeente zet op een positieve wijze in op deze transitie. Eerst door promotie van alternatieve motorvoertuigen die op fossiele brandstoffen rijden en in een later stadium door met regulering beperkingen toe te passen.

6.2.1 Onderzoek Milieuzonering binnenstad Deventer

De gemeente wil onderzoek verrichten naar de invoer van een milieuzonering van onder andere de binnenstad en welke voor- en nadelen dit oplevert voor zowel het milieu en bereikbaarheid, alsmede voor de economische ontwikkeling van de stad. Het onderzoek moet leiden tot een zorgvuldige besluitvorming waarin de voor- en nadelen van een dergelijke regulering moet blijken. Uit het onderzoek moet tevens helder worden hoe zwaar een eventueel reguleringsregime moet worden en hoe die dient te worden toegepast en gehandhaafd.

Als uit onderzoek zou blijken dat een zonering wenselijk is, dan zal de zonering stapsgewijs worden ingevoerd. Het bedrijfsleven krijgt ruim de tijd om haar logistieke bedrijfsvoering in verband met deze zonering aan te passen.

Het invoeren van een eventuele milieuzone neemt de nodige communicatiemiddelen in beslag. Met bijeenkomsten en communicatieboodschappen langs de weg en in de media dient de aankondiging te worden gemaakt. Vervolgens moeten er verschillende verkeersborden worden geplaatst, om conform de wegenverkeerswet de weggebruiker te informeren over het gebiedsverbod voor verschillende typen voertuigen.

Projectfase	Initiatief tot onderzoek
Capaciteit	0,2 FTE
Onderzoek milieuzonering	€50.000
Invoeren milieuzone	P.M.

6.3 Alternatieve krachtbronnen

De gemeente wil de alternatieve krachtbronnen promoten. Hiermee wil zij het gebruik van voertuigen die rijden op basis van fossiele brandstoffen reduceren. Om dit te organiseren worden onderzoeken en maatregelen verricht om op korte en lange termijn deze transitie van schone voertuigen te bewerkstelligen.

6.3.1 Tankstation voor niet-fossiele brandstoffen: Snellaadpunten elektrische voertuigen

De gemeente wil het elektrisch rijden promoten. Belangrijk is dat de gemeente de gebruiker van elektrische voertuigen daarin zo goed mogelijk faciliteert. Voor een efficiënt gebruik van elektrische voertuigen is het belangrijk dat een gebruiker ook zijn voertuig snel kan opladen, wanneer dat nodig is. Daarom wil de gemeente de mogelijkheden onderzoeken of bedrijven snellaadstations bij tankstation willen starten.

Projectfase	Initiatief
Onderzoek naar snellaadstations	€10.000
Capaciteit	0,2 FTE

6.3.2 Tankstation voor niet-fossiele brandstoffen: verkenning tot verkooppunt waterstof

Er is op dit moment geen beleid voor de transitie van tankstations. Dit is nodig omdat de energievoorziening voor motorvoertuigen de komende jaren drastisch gaat veranderen. De volgende generatie voertuigen rijdt niet op elektriciteit, maar op waterstof. Deze vorm van brandstof is nog duurzamer dan elektrische rijden. Verschillende autofabrikanten hebben al waterstofvoertuigen op de markt gebracht of hebben deze op dit moment in ontwikkeling.

In Duitsland wordt volop ingezet op waterstoftankstation, maar in Nederland is dat nog niet. Er zijn op dit moment slechts drie punten in Nederland waar waterstof kan worden getankt. Bij waterstofauto's is echter sprake van een kip-ei-situatie: in Nederland zijn nog maar enkele tankstations waar een automobilist waterstof kan tanken. Wil de aanschaf van een waterstofauto een optie zijn, dan moet een bestuurder van auto op waterstof op veel meer plaatsen waterstof kunnen tanken. Maar de gemiddelde pomphouder zal niet in waterstof investeren als dat tien jaar van aanloopverliezen oplevert en pas als er meer waterstof auto's op de weg zijn winstgevend zal zijn. Er een kritische massa van waterstofauto's nodig en een kritische massa van infrastructuur. Dat laatste is alleen te bereiken als de overheid dat financieel stimuleert. Als er voldoende tankstations, dan kan de overheid bijvoorbeeld de busmaatschappijen verplichten waterstofbussen in te voeren en eisen dat het vrachtvervoer in de stad overgaat op waterstof of elektriciteit.

Binnen de gemeentegrenzen van Deventer is het er het plan om op het Bedrijvenpark A1 een waterstoftank te exploiteren. Dit is op initiatief van het bedrijfsleven. De gemeente wil ook

onderzoeken in hoeverre waterstoftankpunten mogelijk zijn bij nieuwe tankstation in Deventer. Verder is aan de Holterweg een tankstation geopend met meer duurzame brandstoffen.

Projectfase	Initiatief tot beleidsontwikkeling
Onderzoek naar waterstofstation	€15.000
Capaciteit	0,2 FTE

6.3.3 Voorbeeldfunctie: eigen wagenpark volledig elektrisch

De gemeente wil het elektrisch rijden in de gemeente bevorderen. De gemeente heeft daarbij ook een voorbeeldfunctie. De gemeente gaat onderzoeken in hoeverre het mogelijk is dat de eigen voertuigvloot (na afschrijving) kan worden vervangen voor duurzame voertuigen zoals elektrische voertuigen en voertuigen eventueel op waterstof.

Projectfase	Initiatief
Projectleider	1,5 FTE
Kosten	P.M.

6.3.4 Inzet waterstofbussen

Naast de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden, is ook het gebruik van waterstof een goed alternatief voor conventioneel aangedreven voertuigen. Er wordt daarom onderzocht welke rol de gemeente Deventer kan spelen in de ontwikkeling van de inzet van waterstof bussen binnen het openbaar vervoer. Hierbij gaat de gemeente met de concessieverlener (provincie) in gesprek. Onderdeel van deze gesprekken is onder andere op welke wijze de gemeente in haar ruimtelijk ordeningsbeleid kan bijdragen aan de randvoorwaardelijke voorzieningen om dit mogelijk te maken. (Zie ook 6.3.2).

Projectfase	Initiatief
Projectkosten	P.M.

6.4 Logistiek

De logistieke sector heeft een belangrijke invloed op de reductie van CO₂-uitstoot. Door het beperken van zwaar vrachtverkeer in de stad wordt een grote reductie behaald. Door milieuzonering kan in de toekomst dit worden gereguleerd. Het logistieke bedrijfsleven moet echter wel de mogelijkheid hebben op een alternatieve wijze de stad te bereiken. De gemeente wil de alternatieven voor het bedrijfsleven faciliteren aan de hand van wet- en regelgeving.

6.4.1 Logistieke hub nabij de rijksweg A1

Bij de introductie van een milieuzone zal de logistieke sector de behoefte hebben om een logistiek ontkoppelpunt (logistieke hub) en overslag te realiseren. Een logistieke hub betreft een private ontwikkeling.



De gemeente wil in dit project een bijdrage leveren, door dit ook op basis van wet- en regelgeving mogelijk te maken. Daarnaast wil de gemeente een bijdrage leveren door proces te trekken om het initiatief bij de bedrijven te starten.

Projectfase	Initiatief
Capaciteit	0,5 FTE
Kosten	P.M.

6.4.2 Binnenhaven

De binnenhaven van Deventer biedt de mogelijkheid om transporten over de weg te verplaatsen naar het water. Daartoe wordt onderzoek gedaan om de binnenhaven van Deventer op te waarderen. De kansen en mogelijkheden dienen in onderzoek verder te worden uitgezocht.

Onderzoek naar kansen voor de Deventerse binnenhaven	€25.000
Capaciteit	0,4 FTE

6.5 **Beheer en Onderhoud**

Bij de uitvoering van het beheer en onderhoud zal de fiets een prominentere rol gaan krijgen. Wanneer er infrastructuur wordt onderhouden zal daarin de fietsinfrastructuur nadrukkelijk de aandacht krijgen. Een voorbeeld hiervan is dat er bredere fietsstroken en fietspaden worden aangelegd, daar waar dat mogelijk is.

In het MJOP-MIND zal specifieke aandacht worden gegeven aan de fiets en zullen fietsprojecten sneller worden geprioriteerd. Hiermee wil de gemeente Deventer met het beheer en onderhoud het huidige wegennet snel fietsvriendelijker maken.



7 Gedragsmaatregelen

Alleen het aanleggen en verbeteren van infrastructuur zorgt er nog niet voor dat weggebruikers de auto laten staan en anders gaan reizen. Hiervoor is ook een stimulans nodig. Deze stimulans kan worden ingezet via allerlei gedragscampagnes. In dit hoofdstuk worden de verschillende promoties en campagnes beschreven.

7.1 Algehele fietscampagne Deventer Viert Fietsen

De gemeente Deventer heeft verschillende projecten uitgevoerd die het doel hebben om enerzijds het fietsklimaat en de fietsinfrastructuur te verbeteren en anderzijds verschillende verkeersknelpunten aan te pakken. Voor een drietal projecten werd een campagne gevoerd onder één noemer: Deventer Viert Fietsen. Met deze ervaringen wordt de fietscampagne uitgebreid, om het een brede fietscampagne te laten worden.

Het uitgangspunt van Deventer Viert Fietsen is om iedere gelegenheid richting fietsstimulering neer te zetten als een leuke, gezellige en feestelijke gebeurtenis. Achterliggend doel is om zoveel mogelijk "buzz" te creëren rondom het gebruik van de fiets in Deventer. Dit zorgt voor een positief klimaat voor de fiets, waardoor zowel de Deventenaren als de bezoeker van Deventer de stad met fietsen gaat associëren.



Figuur 6: Fietscampagne "Deventer viert fietsen!"

In het kader van Deventer Viert Fietsen zijn al verschillende activiteiten ontplooid, maar er is ook spin-off van de campagne ontstaan. Na een succesvolle en feestelijke activiteiten op onder andere de Houtmarkt hebben het Sportbedrijf Deventer en de Fietskoerier in Deventer aangegeven graag onder de noemer van Deventer Viert Fietsen te handelen. De Fietskoerier heeft dan ook de fietsen in huisstijl laten bedrukken, waardoor overal in de stad de boodschap door hen wordt geuit.

Het label van Deventer Viert Fietsen moet bekend worden in de stad en het moet bij bewoners, ondernemers en bezoekers gelijk opwekken dat er een positief fietsklimaat in de stad bestaat en verder wordt ontwikkeld. Verschillende projecten kunnen aan het label worden verbonden, zoals projecten in het kader van gezondheid, schone vervoermiddel zonder uitstoot en alternatief voor de auto.



Figuur 7: Fietscampagne "Deventer viert fietsen".

'Deventer Viert Fietsen' is een bekend label geworden waaronder verschillende projecten kunnen worden ondergebracht. Zo wil Deventer verschillende stimulerings- en promotieprojecten rondom fietsen oppakken. Deventer richt zich op specifieke doelgroepen. De fietscampagne Deventer Viert Fietsen is hier in de kapstok waaraan de marketing van al deze stimuleringsprojecten wordt opgehangen.

Voor de uitvoering van concrete fietsstimuleringsprojecten heeft de gemeente Deventer de wens om dit regionaal aan te pakken met de andere gemeenten. Dit is, omdat alle gemeenten tegen dezelfde problematiek aanlopen en het daarom efficiënter is om regionaal deze stimuleringsprojecten op te pakken. Kosten voor campagnes kunnen worden verdeeld. Bovendien kunnen een 'Zutphen Viert Fietsen' en een 'Apeldoorn Viert Fietsen' een positieve bijdrage leveren aan de naamsbekendheid van Deventer Viert Fietsen.

Projectfase	In ontwikkeling / uitvoering
Projectcoördinator	0,4 FTE
Communicatiebureau en -middelen (banners, spandoeken etc.)	€ 250.000

7.2 Promotie fietsen

Rijwielhandelaren worden door de gemeente Deventer gestimuleerd om e-bikes met korting aan te bieden. De gemeente geeft in ruil daarvoor de rijwielhandelaren extra promotie (reclame) via het platform Deventer Viert Fietsen. De rijwielhandelaar wordt geprofileerd als partner van de fietscampagne.

Voor de fietspromotie wordt een fietspromotor aangesteld. Deze enthousiaste fietser denkt mee over Deventer Viert Fietsen en zal daarnaast met de mobiliteitsmakelaar bedrijven informeren over fietsen.

Projectfase	Initiatief
Fietspromotor	0,6 FTE

7.2.1 Probeeractie E-bike

Een algemene actie die wordt gehouden is een kennismaken met de E-bike. In samenwerking met het bedrijfsleven kunnen werknemers gedurende een aantal dagen een E-bike proberen. Uitgangspunt is dat men enthousiast wordt over een E-bike en vervolgens een korting krijgt voor de aanschaf van E-bike.

Projectfase	Initiatief
Probeeractie	€0,- (inzet: marketing fietsenmaker in Deventer Viert Fietsen)

7.2.2 Verkeerscursus voor ouderen op een E-bike

Het aantal E-bikes is de afgelopen jaren snel gegroeid in Nederland en zo ook in Deventer. De stijging zorgt ook voor een groeiend aantal verkeersongevallen. Opvallend daarbij is het aantal ouderen dat betrokken is bij ongevallen met E-Bikes. De gemeente Deventer wil fietsers die een E-bike (gaan) rijden een verkeersveiligheid (opfris)cursus geven. De gemeente vindt het belangrijk dat zij zich op een educatieve wijze inzet, om het probleem te verkleinen.

Naast deze educatie, geeft de gemeente ook veel aandacht aan de inrichting van de infrastructuur om de veiligheid te verbeteren.

Projectfase	Initiatief
Cursuskosten	€10.000
Capaciteit	0,2 FTE

7.2.3 Fietscursus allochtone Deventenaren

Allochtonen maken relatief gezien weinig gebruik van de fiets ten opzichte van autochtonen. Voor de groep die nog niet fietst wordt via wijkcentra, gebedshuizen en verenigingen fietslessen aangeboden. Hier leren ze de kneepjes van het fietsen en verkeersveiligheid komt aan bod. Eerst vindt er onderzoek plaats naar hoeveel allochtonen daadwerkelijk geen gebruik maken van de fiets en hoe dit komt (niet kennen, niet kunnen of niet willen).

In samenspraak met allochtonenorganisaties wordt een voorlichtingscampagne opgezet om de status van de fiets te versterken en tegelijkertijd meer inzicht te geven in de mogelijkheden van de fiets. Tevens biedt de gemeente deelnemers van de cursus de mogelijkheid om een fiets/e-bike met korting aan te schaffen. Deze korting wordt gegeven door de fietsenhandelaar, die als tegendienst gratis marketing krijgt. Er wordt een samenwerking gezocht tussen de gemeente en rijwielhandelaren.

Projectleider	0,2 FTE
Voorlichting en Onderzoek naar grootte van doelgroep	€5.000
Fietscursus	P.M.

7.2.4 Promotie van fietsen als onderdeel van de keten

De overstap van openbaar vervoer naar de fiets en andersom (voor- en natransport) moet gemakkelijk verlopen voor de reiziger. Om dit te bevorderen moeten de fietsparkeervoorzieningen in orde zijn bij de bushaltes en stations. Dit betekent dat op verschillende haltes in de gemeente Deventer de fietsparkeervoorziening wordt uitgebreid dan wel wordt aangelegd.

Een inventarisatie moet plaats vinden of er voldoende ruimte is om fietsvoorzieningen bij bushaltes en of deze toereikend zijn.

Projectleider	0,5 FTE
Onderzoek behoefte tot uitbreiding	€10.000
Uitbreiding fietsenstallingen	€150.000

7.3 Promotie fietsen voor forenzen en zakelijk verkeer

Werkgevers worden door een mobiliteitsmakelaar benaderd om hen de voordelen te laten inzien als personeel vaker de fiets gebruiken. Hierbij gaat de mobiliteitsmakelaar de fiets promoten en de voordelen van het fietsen in beeld brengen voor de werkgever. Zie hiervoor ook hoofdstuk 8 Samenwerking.

7.3.1 Gamification: 'Fietsmaatje'

Medewerkers van bedrijven worden het beste tot een modal shift gestimuleerd door er een incentive tegenover te stellen. Deze incentive kan op verschillende wijzen worden ingericht. Door punten te sparen voor een incentive worden automobilisten gemotiveerd om vaker de fiets te pakken. De werkgever levert een bijdrage aan deze incentive naar de werknemer.

De incentives zijn primair bedoeld om automobilisten kennis te laten maken met de fiets als woon-werk verplaatsing, en daarmee wordt de notoire fietsers benadeeld. Om die reden wordt in dit project de al bestaande fietsers ook beloond, door hen als fietscoach (fietsmaatje) een rol te geven. De fietscoach stimuleert de nieuwe fietser om naar het werk te komen op de fiets. Hiermee wordt het fietsen naar het werk op een leuke manier gestimuleerd.

Het project betreft een initiatief. Allereerst zal er een klein onderzoek moeten plaatsvinden of het project met bijdragen van het bedrijfsleven haalbaar is.

Projectfase	Initiatief
Capaciteit	0,8FTE
Kosten	€200.000

7.3.2 Promotie fietsen: Fietsenmaker komt langs bij bedrijven

Om het fietsbeleid van werkgevers te stimuleren wordt er ook gewerkt aan de beeldvorming. Bij de bedrijven komt daarom de fietsenmaker langs, om fietsen te controleren en te herstellen. De fietsenmaker kan kleine werkzaamheden verrichten zoals een verlichting vernieuwen, banden vervangen en ketting smeren.

Fietsenmaker (bijdrage gemeente)	€ 10.000
----------------------------------	----------

7.4 Verplaatsingen richting scholen

Jong geleerd, is oud gedaan. Door scholieren op jonge leeftijd in aanraking te laten komen met fietsen, groeien zij hiermee op. Hiermee wordt fietsen een gewoonte voor jongeren om zich op die wijze te verplaatsen. Jongeren worden zowel door school als door ouders in deze aanpak gestimuleerd.

7.4.1 Scholieren op de fiets

Voor basisschoolleerlingen komt er een lesprogramma waarin leerlingen punten kunnen sparen wanneer zij tijdens de "actieweek" lopend, op de fiets of met het openbaar vervoer naar school komen. Er zit een competitief element in dit lesprogramma. Klassen maar ook scholen strijden onderling wie het vaakst op een duurzame wijze naar school reist en kan daarmee een mooie prijs winnen. Daarnaast zit er een educatieprogramma bij. Leerlingen krijgen spelenderwijs inzichten in hoe leuk en gezond het is op de fiets of lopend naar school te gaan. Dit lesprogramma kan zelf door de juffen/meesters worden gedoceerd.

Maatregelen die hieronder vallen zijn:

- Verspreiden kinderfietshelmen onder alle 6-jarige leerlingen van basisscholen in Deventer
- Verkeersexamen voor leerlingen uit groep 8.
- Organiseren van competities tussen scholen wie het meest fietst.

Projectfase	Initiatief
Projectleider	0,4FTE
Lesprogramma	€50.000

7.4.2 Ouders op de fiets

Bij veel scholen is het rond begin en uitgaan van de scholen erg druk met autoverkeer. Dit is vooral verkeer van ouders en oppassers die de leerlingen komen brengen en ophalen. Het vele autoverkeer is onwenselijk en kan zorgen voor onveilige situaties. Daarom wil de gemeente Deventer ouders stimuleren om op andere wijzen richting de scholen te komen.

Om ouders te stimuleren wordt op verschillende basisscholen een actieweek gehouden. Voor de actieweek worden alternatieve vervoerswijzen onder ouders gepromoot. Daarnaast worden promoties gehouden van vervoerwijzen door probeeractie, zoals met de-bike en/of het openbaar vervoer. De bedoeling is dat de ouder kennis maakt met de alternatieve, om vervolgens enthousiast te raken om deze vervoermiddelen te gaan gebruiken. De actie is geslaagd als ouders twee van de vijf dagen ander verplaatsingsgedrag gaan tonen richting de scholen.

Projectfase	Initiatief
Projectleider	0,2 FTE
Aanbesteding 'ouders op de fiets'	€100.000 - €150.000

7.5 Promotie fietsen nieuwe inwoners Gemeente Deventer

Er zijn een aantal natuurlijke momenten dat reizigers over hun reisgedrag en modaliteitskeuze nadenken. Om die reden is er een initiatief om het fietsen en het openbaar vervoer te promoten voor nieuwe inwoners van de gemeente Deventer. Hierbij wordt onderzocht of nieuwkomers aantrekkelijke aanbiedingen krijgen om hun modaliteitskeuze te beïnvloeden.

Projectfase	Initiatief
Projectleider	0,2 FTE
Projectkosten	€30.000

7.6 Fietsen naar winkels en horeca

De detailhandel dan wel horeca moet zo worden getriggert dat hun bezoekers niet met de auto komen. Hiervoor moet de fietsparkeervoorziening bij deze ondernemingen op orde zijn. De gemeente kan deze ondernemingen stimuleren (voorlichting, financiële prikkel) om dit aan te pakken en het fietsgebruik te promoten.

- In fietsenstallingen aanbieden van bijvoorbeeld gratis boodschappentassen, buggy's, kluisjes e.d.
- 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 of korting op artikelen als een bezoeker met de fiets komt.
- Een promotie door horeca om fietsend naar de stad te komen. Hierbij worden horecabezoekers met acties geprikkeld.
- De detailhandel wordt geattendeerd om een boodschappenbrengservice in te richten. Hiermee worden boodschappen thuisbezorgd, zodat men geen auto nodig heeft richting de binnenstad.

Projectfase	Initiatief
Projectleider	0,6 FTE
Kosten	P.M.

7.7 Fietsen naar evenementen

Wanneer er evenementen in en rondom de stad Deventer zijn moeten er voldoende fietsparkeerplekken aangeboden worden om ervoor te zorgen dat het aantrekkelijk is om met de fiets naar dit evenement te komen. De gemeente Deventer kan tijdelijke fietsenstallingen aanschaffen (Pop-up fietsenstalling, zie 6.1.4), die kunnen worden geplaatst bij het tijdelijke evenement. Daarnaast dienen de fietsparkeerplekken gepromoot (zowel door gemeente als de organisatie van het evenement) te worden om het fietsgebruik richting het evenement te stimuleren. In de vergunningverlening aan evenementen organisaties zullen ook randvoorwaardelijke eisen worden gesteld aan het promoten van fietsverkeer richting evenementen. Het initiatief hiertoe zal met de afdeling Vergunningverlening en het binnenstadmanagement worden opgepakt.

Projectfase	Initiatief
Projectleider vergunningen	0,4 FTE
Kosten	P.M.

7.8 Promoten rijden met elektrische auto's

Gemeente Deventer wil het elektrisch rijden verder bevorderen. Hiertoe heeft zij verschillende mogelijkheden. Zo wil zij via de concessie het aantal laadpalen uitbreiden daar waar er behoefte aan is. Daarnaast wil de gemeente vooral een rol spelen in het promoten van elektrisch rijden.

Voor laadpalen in de openbare ruimte participeert Deventer in een concessie voor 43 gemeenten in Overijssel en Gelderland. De verwachting is dat in het kader van deze concessie in Deventer de komende jaren behoefte is vanuit E-rijders aan ongeveer 100 laadpalen. De ontwikkeling in de elektrisch aangedreven auto's zorgt er waarschijnlijk voor, dat de werkelijke behoefte daar bovenuit stijgt. De deelname aan de concessie en toename van het elektrisch rijden maakt verdere optimalisatie van de uitvoering gewenst, zoals versnelling van het proces van aanvraag en betrekken van bewoners. Elektrische autorijders dienen een aanvraag in bij de concessiehouder. Concessiehouder en gemeente komen tot een locatiekeuze met behulp van de criteria in de beleidsregels.



Figuur 8: Laadpalen in Deventer

Landelijk komt steeds meer aandacht voor elektrisch rijden, onder meer in de vorm van financiële impulsen. De gemeente Deventer kan met het voorzien van laadpalen randvoorwaardelijk bijdragen aan het elektrisch rijden. Daarnaast wil zij elektrisch rijden promoten door samenwerking met het bedrijfsleven. Hierbij moet gedacht worden aan:

- Bijdrage leveren aan promotie voor de verkoop van elektrische auto's in de gemeente
- Via de mobiliteitsmakelaar bedrijven in contact brengen met autodealers voor elektrische bedrijfsvoertuigen
- Via de regio Stedendriehoek promotie van elektrische deelauto's

Voor de promotie van elektrische voertuigen wordt een communicatiecampagne gestart die aansluit op de Algehele fietscampagne Deventer Viert Fietsen.

Projectfase	Initiatief
Promotiecampagne elektrisch rijden	€15.000

8 Samenwerking

Om het mobiliteitsvraagstuk te verbeteren in Deventer, moet de gemeente samenwerken met belangrijke stakeholders. Dit zijn stakeholders die invloed kunnen hebben de modaliteitskeuze van individuen. Bovendien hebben deze stakeholders vaak verschillende belangen om de modaliteitskeuze te beïnvloeden, zodat zij minder autoverkeer aantrekken. De samenwerking is randvoorwaardelijk om daarmee promotie en acties uit te kunnen voeren, zoals beschreven in voorgaande hoofdstukken. De samenwerking met stakeholders is relevant in alle fasen van de maatregelen die worden gerealiseerd. Samenwerking is derhalve ook te omschrijven als 'omgevingsmanagement'. Samenwerking op programmaniveau wordt duurzaam en langdurig ontwikkeld en in stand gehouden.

Belangrijke stakeholders in deze zijn onder andere werkgevers, detailhandel, horeca en de evenementenbranche. In onderstaande tabel staat kort beschreven welke belangen er spelen.

Type verplaatsing	Stakeholder	Belang stakeholder anders verplaatsen	Invloed modaliteitskeuze
Woon-werk verplaatsing	Bedrijfsleven	Vitaler personeel, Minder uitstoot draagt bij aan MVO (marketing), minder parkeerplaatsen in het bezit, verbetering bereikbaarheid voor hen die auto gebonden zijn	Reiskostenregeling onaantrekkelijk maken voor autoverplaatsingen
Zakelijke verplaatsing			Aanbieden zakelijke vervoersmiddelen, zoals: Elektrische deelauto, Deelfietsen, openbaar vervoer-abonnement, lagere vergoeding eigen vervoer
Boodschappen	Detailhandel (dagelijkse boodschappen supermarkt e.d.)	Efficiënter gebruik parkeercapaciteit, minder kosten parkeerfaciliteiten, veiligere omgeving, MVO (marketing)	Acties richting de klant.
Vrije tijd	Detailhandel (funshoppen kledingwinkels etc.)	Bereikbaarheid en parkeercapaciteit van de detailhandel. Klantvriendelijkheid. MVO (marketing)	Acties richting de klant
	Horeca	Bereikbaarheid en parkeercapaciteit van de detailhandel. MVO (marketing). Verkeersveiligheid.	Acties richting de gast

	Evenementen	Bereikbaarheid en parkeercapaciteit van de detailhandel. MVO (marketing). Tevreden bezoeker evenement (klantvriendelijkheid) Verkeersveiligheid.	Acties richting de bezoeker, gemeente kan eisen in de vergunning stellen.
--	-------------	--	---

8.1 Werkgeversaankpak

Een mobiliteitsregisseur gaat in gesprek met werkgevers over de mogelijkheden om duurzaam reisgedrag van hun werknemers te stimuleren. De werkgever kan zelf reiskostenvergoeding, medewerkers laten fietsen in ruil voor extra verlofdag, zorgen voor de juiste voorzieningen (zoals stallingen, stopcontacten voor e-bikes etc.), Verstrekken van een (lease) fiets, rente-vrije lening, aanschafvergoeding aanbieden. Maar ook via samenwerkingsverband tussen bedrijven kunnen bijvoorbeeld deelauto/deelfietssysteem worden opgezet op bedrijventerreinen. De mobiliteitsregisseur adviseert, ondersteunt en zorgt dat de juiste partijen met elkaar om tafel zitten.

- Actief maatregelen te nemen om de eigen CO2-uitstoot te reduceren;
- Actief hierover te communiceren binnen de organisatie om de bewustwording over en acceptatie van duurzame mobiliteit te vergroten;
- Belemmeringen te signaleren en aan de overheid kenbaar te maken;
- Andere bedrijven te stimuleren hetzelfde te doen

De mobiliteitsmakelaar moet verschillende competenties hebben. Hierbij is het wenselijk dat hij / zij geen overheidsachtergrond heeft, maar een ondernemersachtergrond. Hiermee kan deze persoon zich beter levelen met ondernemers in Deventer.

In de Clean Tech Regio is er een mobiliteitsmakelaar actief. De voorkeur bestaat om hier de samenwerking mee op te zoeken.

Projectfase	Uitvoerend (in samenwerking met Clean Tech Regio)
Kosten	P.M.

8.1.1 Subsidieaanvragen door werkgevers ter ondersteuning voor een veranderend reisgedrag

Bedrijven kunnen bij de gemeente een subsidie ontvangen om maatregelen te treffen om duurzaam gedrag van hun werknemers te stimuleren. Werkgevers investeren in nieuwe fietsparkeervoorzieningen, e-bikes, deel-/poolauto's. Het is aan de werkgever om een subsidieaanvraag in te dienen. De mobiliteitsregisseur adviseert, ondersteunt en zorgt dat juiste partijen met elkaar om tafel zitten.

8.2 Samenwerking met gastvrije bedrijven, winkels, horeca en evenementen

Deventer wil zich profileren als een gastvrije stad. Zo wil zij ook dat bezoekers op een gastvrije wijze richting de stad komen. Daarom spoort de gemeente ondernemers aan om na te denken over de bereikbaarheid van de stad. Hoe gaan bedrijven zorgen dat hun bezoekers zorgeloos richting Deventer komen en zonder ergernissen over het verkeer.

De mobiliteitsmakelaar gaat met bedrijven in gesprek over hoe zij niet alleen hun personeel, maar ook hun bezoekers op een zorgeloze en vriendelijke manier richting de stad laten komen.

Projectfase	Initiatief (in samenwerking met Clean Tech Regio)
Kosten	P.M.

8.3 Faciliteren burgerinitiatieven

De gemeente wil graag in het kader van burgerparticipatie de Deventenaren zelf de mogelijkheid bieden om met mobiliteitsoplossingen te komen in hun eigen omgeving. Wanneer bewoners goede ideeën hebben, hoe zij denken het autogebruik in hun omgeving terug te brengen, dan kunnen deze initiatieven worden ondersteund met financiële middelen van de gemeente.

Projectfase	Initiatief
Capaciteit	0,3 FTE
Reserveren	€50.000

8.3.1 Centrumbus doorzetten

De centrumbus is een burgerinitiatief en wordt gereden door vrijwilligers. De geruisloze emissie loze bus (elektrische busje) rijdt door het centrum waar hop-on hop-off systeem wordt gehanteerd. De centrumbus draagt bij aan een betere bereikbaarheid van het stadshart van Deventer voor met name toeristen, ouderen en mensen die slecht ter been zijn. Voor de continuering van de centrumbus is een subsidie van de gemeente Deventer onmisbaar. Bovendien kan de centrumbus gezien worden als een symbool van burgerparticipatie in de mobiliteit.

Projectfase	In uitvoering
Capaciteit	0,2 FTE
Subsidie voor de centrumbus	P.M.



9 Technologie

In het hoofdstuk Technologie worden de innovaties op het gebied van verkeers- en mobiliteitsmanagement aangeduid. Drie items zijn in het hoofdstuk beschreven: data voor reisinformatie, Mobility as a service (MaaS) en VerkeersManagement as a service (VMaaS).

9.1 Reisinformatie

Slimme technologie en actuele reisinformatie op maat zijn in de toekomst cruciaal voor de verbetering van de mobiliteit in Nederland en dus ook in Deventer. Mobiliteitsdiensten die gericht zijn op het individu zijn een nieuwe dimensie in het vraagstuk van bereikbaarheid. Ze helpen zowel de weggebruikers als de wegbeheerders.

Reizigers beschikken voor en tijdens de reis al steeds vaker over direct relevante reisinformatie en reizen daarmee steeds slimmer. De mogelijkheden zijn echter nog lang niet uitgeput: smartphones, navigatie en communicatiesystemen tussen voertuig en infrastructuur bieden enorme kansen om de Deventerse infrastructuur beter te benutten. Zo kunnen voertuigen straks onderling communiceren dankzij nieuwe 'in-car'-technologie en zijn reizigers beter en sneller geïnformeerd over de mogelijkheden van hun reis en modaliteitskeuze.

De gemeente volgt in deze ambitie de "Routekaart Beter Geïnformeerd op Weg". De gemeente ziet dat in de toekomst de rol als wegbeheerder en verkeersmanager verschuift: de gemeente maakt zich sterk voor het aansturen van het collectief van reizigers. De private marktpartijen nemen een rol waarin zij het individu gaan informeren. Hiervoor wordt open databeleid opgesteld: Publieke informatie over mobiliteit wordt volgens het principe van open databeleid voor eenieder ter beschikking gesteld. Op dit moment vinden er verschillende van dit soort ontwikkelingen plaats. De komende periode is het echter belangrijk dat de gemeente met andere overheden meer vat krijgt op de wijze waarop zij in deze publiek private samenwerking haar rol kan vervullen. De gemeente wil deze diensten faciliteren door aan hen de nodige informatiebronnen beschikbaar te stellen en daar waar wenselijk diensten te stimuleren.

Door de totstandkoming van private diensten kan dit op lange termijn betekenen dat investeringen in conventionele technologieën (o.a. DRIP's, PRIS-systemen en statische verkeersborden) niet meer nodig zijn. Dit betekent niet dat de huidige systemen direct worden afgeschaft.



Figuur 9: Rol overheid in de informatievoorziening: data beschikbaar stellen

De technische innovaties op het gebied van mobiliteitsdiensten kennen een lange periode voordat reizigers zich er eigen mee maken. Bovendien zijn de overheden in het algemeen nog zoekende naar hun rolgeving. Een eerste beleidsontwikkeling om dit te verankeren is daarom wenselijk.

9.1.1 Open data van publiek verkeer- en mobiliteitsinformatie

De gemeente zet in op het vrijgeven van mobiliteitsdata voor wat betreft verkeers- en mobiliteitsmanagement, rekening houdend met de eisen die zijn gesteld aan de privacy. Om dat te kunnen faciliteren gaat de gemeente haar ICT-infrastructuur hiertoe verder organiseren. De volgende ontwikkelingen wil de gemeente in samenwerking met de regio en landelijke overheden organiseren. De gemeente gaat open data-beleid opstellen voor wat betreft verkeer- en mobiliteitsinformatie. In dit data-beleid beschrijft de gemeente welke data items zij gaat publiceren en aan de hand van welke standaarden. De gemeente publiceert de open data op basis van het volgende principe: data wordt op orde gebracht en gestructureerd om daarmee de eigen bedrijfsvoering en informatievoorziening te structureren. Als residu kan deze informatie ook door derden worden gebruikt. Tevens beschrijft zij de wijze waarop de ICT-infrastructuur wordt ingericht om deze data beschikbaar te maken en hoe zij de kwaliteit van die data op een hoog niveau houdt. De volgende aandachtspunten komen daarbij onder ander aan de orde:

- Er zal een inventarisatie moeten worden gemaakt van de data die de gemeente beschikbaar wil stellen. In principe wordt deze data onbewerkt vrijgegeven als open data. Daar waar wenselijk kan in overleg met andere overheden en marktpartijen de data worden gestandaardiseerd¹. Verschillende data vormen zijn inmiddels beschikbaar, zoals parkeerdata, wegwerkzaamheden, maximumsnelheden. Er zijn er echter nog verschillende data items te benoemen, waarmee het verkeer beter kan worden geïnformeerd over de verkeerssituatie in en om Deventer. In deze inventarisatie zal ook worden onderzocht, wat dit betekent voor wegkantssystemen die de gemeente Deventer op dit exploiteert langs de wegen.
- Er dient een single-point of access te worden vastgesteld waar data van Deventer terug te vinden is. Dit kan zijn in de vorm van een datacatalogus. De single point of access dient zowel handmatig als machine-readable te zijn.
 - Er dient een open-data portaal te worden gerealiseerd voor die informatie die gemeente zelf ontsluit. In dit portaal worden alle open databestanden geplaatst die de gemeente Deventer in haar bezit heeft. Daar waar databestanden opvraagbaar zijn in andere portalen, kan hiernaartoe een verwijzing worden gemaakt. Dit portaal kan tegelijkertijd het single point of access zijn voor de beschikbare opendata van de gemeente.
 - Verschillende data-vormen worden door het NDW (via de provincie Overijssel) gepubliceerd in een landelijke database. Deze databestanden dienen door de wegbeheerders te worden beheerd en daar waar nodig wijzigingen te worden doorgebracht. Belangrijke items die op dit moment bij het NDW worden beheerd zijn: maximumsnelheden, geplande en geactualiseerde werkzaamheden, afzettingen voor bijvoorbeeld evenementen, restduur bij incidenten, brug-openingsstijden.
- Databestanden dienen actueel te blijven en daarvoor dient een databeheer te worden ingericht. Het is wenselijk dat een digitaal backoffice wordt ingericht, om digitale feedback van serviceproviders op de data te kunnen ontvangen en verwerken. Hiertoe dienen rollen en verantwoordelijkheden voor dit beheer te worden belegd.

Projectfase	Projectinitiatief

¹ De eerste prioriteit voor de publicatie van mobiliteitsdata betreft de zogenoemde Data Top 11.

Open databeleid formuleren	€20.000
ICT-toepassingen voor open databeleid	P.M.
Beheer open data	0,5 – 1,0 FTE

9.1.2 Markontwikkelingen stimuleren om open data te gebruiken

Het gebruik van open data voor diensten is de vrijheid van de markt. De overheid heeft echter het doel om dat data over verkeer en mobiliteit wordt gebruikt voor slimme verkeersinformatiediensten. Voorbeelden hiervan zijn landelijk opererende dienstverleners.

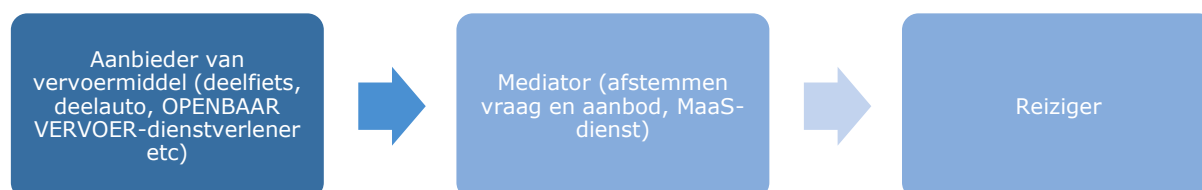
Dienstverleners kunnen slimme diensten ontwikkelen met de data die Deventer als open data publiceert. Veelal wordt door dienstverleners wel de wens geuit om dit direct op landelijke schaal in te richten. Dit om een commercieel verdienmodel op een dienst te kunnen toepassen.

9.1.3 Gezamenlijk aanpak publieke wegbeheerders om tot de gewenste data te komen

Belangrijk is dat gemeenten gezamenlijk tot een beleid komen, om daarmee te voldoen aan de behoeften van de markt en daarmee aan de publieke doelstellingen van het databeleid. Hiertoe dienen gemeenten gezamenlijk een plan van aanpak in te richten voor een project, hoe zij tot de gezamenlijk doelstelling komen dat open data over mobiliteit tot het gewenste schaalniveau en kwaliteit komt.

9.2 Mobility as a service (MaaS)

MaaS is een ontwikkeling die in beginsel markt gedreven is. Een MaaS-dienst kan gezien worden als een mediator tussen vraag (reiziger) en aanbod (aanbieder vervoermiddel). De MaaS-dienst zorgt dat de reiziger op een locatie zoveel mogelijk aangereikte vervoersdiensten tot zijn beschikking heeft om zijn reis in te richten. Hiermee neemt de reiziger een dienst af in plaats van het bezit van een voertuig. De dienst is erop gericht dat de reiziger zoveel mogelijk in zijn verplaatsing wordt ontzorgd. De verschillende overheden hebben echter hier ook een rol in te vervullen. De rol van de gemeente in deze is meer gericht op de aanbieder van (deel)vervoermiddelen, dan op de rol van de MaaS-dienstverlener.



9.2.1 Rol van de overheid

De overheid dient de spelregels en wetgeving te bepalen die toelaten dat het systeem van MaaS-diensten groeit en bloeit. Open standaarden bepalen – en opleggen, open ticketingsystemen vereisen, en toegang tot de markt reguleren is de rol van de overheid. Te veel tussenkomst en het hele systeem wordt afhankelijk van de overheid. De rijksoverheid moet in een dergelijke rol de coördinatie op zich nemen.

Lokale overheden sluiten hierbij aan en gaan de komende jaren onderzoeken op welke zij op lokaal schaalniveau met bestuurlijke instrumenten invloed kunnen uitoefenen op het verplaatsingsgedrag van MaaS-dienst-gebruikers. Deze invloed zal pas ontstaan op het moment dat MaaS-diensten volwassen zijn. Dan is het moment daar dat ook maatschappelijke doelen kunnen geïntegreerd in diensten. Een MaaS-dienst is pas volwassen wanneer een grote groep bewoners en bezoekers in Deventer zich dagelijks van, naar en binnen de gemeente Deventer verplaatsen op basis van een MaaS-dienst.

Daarnaast gaat de gemeente onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om meer mobiliteitsdeelsystemen mogelijk te maken in de gemeente. Hierbij moet gedacht worden aan deelautosystemen en deelfietssystemen.

9.2.2 Visie op MaaS

De ontwikkeling van MaaS is nog niet ver. Marktpartijen en overheden zijn nog zoekende naar de rol die zij in deze ontwikkeling kunnen dan wel moeten vervullen.

Projectfase	Initiatief
Capaciteit projectleider	0,2 FTE
Visievorming op MaaS	€5.000

9.3 Geïntegreerd Verkeersmanagement en de visie op VMaaS

Verkeersmanagement (droog en nat), parkeermanagement, brugopeningen, incidentmanagement enzovoort worden op dit moment binnen de regio en gemeente Deventer nog via verschillende domeinen uitgevoerd. De vraag voor de toekomst is of dit nog wenselijk is. In de toekomst is het voorstelbaar dat deze managementtaken meer geïntegreerd zullen plaatsvinden. In verschillende regio's in Nederland wordt op dit moment overwogen om het management en beheer van publieke diensten te integreren naar één zogenoemde 'ICentrale'. Voordeel hierin is dat de centrale dan multidisciplinair wordt.

Tevens bestaat de mogelijkheid voor overheden om in de toekomst de rol van verkeersmanagement als dienst af te nemen van marktpartijen. Verkeersmanagement wordt dan al service/dienst ingekocht bij marktpartijen. Als deze keuze voor de toekomst wordt gemaakt, is het de vraag op welke wijze dit wordt ingekocht. Er wordt in dit geval gesproken over VerkeersManagement as a Service (VMaaS).



De gemeente Deventer wil een visie gaan opstellen over de toekomst van verkeersmanagement en de wijze, waarop dit integreert met andere publieke beheertaken in de openbare ruimte. Op basis van deze visie komt ook aan de orde op welke wijze de gemeente in de toekomst wil om gaan met het verkeersmanagementmeubilair (zoals verkeerslichten (VRI's)). Hierbij komt bijvoorbeeld de vraag aan de orde: worden er VRI's ingekocht of wordt een dienst ingekocht van de markt die de VRI's in bezit houdt? De gemeente moet in haar visie vaststellen op basis van welke kansen en risico's zij dit soort marktbenaderingen in de toekomst wil aangaan.

Projectfase	Initiatief
Projectleider	0,5 FTE
Kostenontwikkeling visie verkeersmanagement	€15.000

