College van burgemeester en wethouders

Vergadering van: Zie voorblad

Team: Duurzame Inrichting Openbare Ruimte

Opsteller: Niels Boele

Telefoonnummer: 14 0575

Collegevoorstel – Centrumring Mobiliteitsplan 2026

Portefeuillehouder:	Sjoerd Wannet
Openbaar:	Openbaar
Soort punt:	Besluitvormend
Zaaknummer:	1125632

Besluit

---

1. Het college besluit per direct het vigerende ‘Verkeerscirkulatieplan Zutphen’ uit 1996 formeel in te trekken.
2. Het college besluit in te stemmen met de in het bijgevoegde memo 'Centrumring Zutphen' voorgestelde scenario's en deze verder te onderzoeken, uit te werken en toetsen in participatie.
3. Het college besluit in te stemmen met het bijgevoegde participatieplan Centrumring Zutphen .
4. Het college besluit het projectteam Mobiliteitsplan Zutphen opdracht te geven om de participatie conform het bijgevoegde participatieplan uit te voeren en de resultaten uit te werken in een participatieverslag en conceptvoorstel voor de raad.
5. Het college besluit als uitgangspunten voor de participatie vast te stellen:

a. De centrumring wordt veranderd van 50km/h naar 30km/h.
b. De centrumring wordt ingericht volgens het STOMP principe.
c. Er blijven voldoende parkeerplaatsen aanwezig.

Aanleiding

De verkeersveiligheid in en rond de centrumring staat al langere tijd onder druk. Er zijn diverse uitdagingen op het gebied van veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Recent is de Omgevingsvisie Zutphen vastgesteld. Hierin is de koers voor Zutphen en Warnsveld vastgelegd tot en met 2040, onder andere op het gebied van mobiliteit. Dit betekent dat we de komende jaren onder het omgevingsprogramma mobiliteit nadere invulling moeten gaan geven aan de doelstellingen en ambities vanuit de omgevingsvisie. De grootste wijziging is dat de omgevingsvisie uitgaat van het STOMP principe. Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility-

as-a-service, en als laatste de Privéauto. Dit is een wezenlijk andere manier van nadenken over mobiliteit en omgaan met mobiliteit, en welke vorm van mobiliteit we waar wel en niet willen en kunnen faciliteren.
In dit kader is er de afgelopen periode gekeken naar de mogelijkheden en kansen op de centrumring van Zutphen. In de huidige situatie bestaat de centrumring uit de wegen direct rond de binnenstad: Coehoornsingel, Graaf Ottosingel, Tadamastraat, Houtwal, Martinetsingel, IJsselkade, Stationsplein, Nieuwstad, en Burgemeester Dijckmeesterweg. Op al deze wegen geldt nu een maximum toegestane snelheid van 50 km/h, met uitzondering van een gedeelte rondom de kruising Nieuwstad/Stationsplein. Het college heeft de ambitie om de snelheid op de centrumring aan te passen van 50km/u naar 30 km/u.

Het aanpassen van de snelheid past binnen het STOMP principe en kan positief effect hebben op de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid op en van de centrumring. Om invulling te geven aan deze ambitie zijn meerdere scenario's onderzocht hoe de centrumring ingericht kan worden. Deze scenario's zijn toegelicht in de memo centrumring.
Voor het verwezenlijken van de gestelde ambitie werken we toe naar een besluit van de gemeenteraad in het eerste kwartaal van 2026. In de periode tot aan het besluit van de gemeenteraad worden de scenario's verder uitgewerkt en vindt participatie plaats met hieronder genoemde betrokkenen. Wanneer het besluit Centrumring Zutphen 50 – 30km/u wordt vastgesteld, zal het plan gefaseerd uitgevoerd worden, te beginnen met nadere uitwerking van de scenario's en de effecten daarvan.

Beoogd effect

Het starten van de participatie met inwoners, ondernemers, bezoekers, hulpdiensten, openbaar vervoerders, provincie en interne stakeholders stelt het college in staat een goede afweging te kunnen maken van de verschillende belangen. Deze afweging en het participatieverslag dienen als basis voor een integraal voorstel aan de gemeenteraad ter besluitvorming over de nadere uitwerking van het nieuwe Mobiliteitsplan Zutphen in 2026.

Argumenten

1.1 Het intrekken van het Verkeerscirkulatieplan Zutphen uit 1996 zorgt voor helderheid en consistentie.
De Omgevingsvisie Zutphen is leidend. Er zijn geen tegenstrijdige kaders of uitgangspunten meer en er kunnen geen rechten meer worden ontleend aan verouderd beleid. Met het vaststellen van het STOMP principe als beleidsuitgangspunt voor mobiliteit is voldoende duidelijk over de doorvertaling hiervan naar een nieuw Mobiliteitsplan Zutphen in 2026.

2.1 Het vaststellen van de genoemde scenario's is essentieel voor een goed onderbouwd besluit.
Door de voorgestelde scenario's verder te onderzoeken en uit te werken wordt meer inzicht verkregen in de mogelijkheden, onmogelijkheden en de mogelijke gevolgen van de infrastructurele maatregelen die onderliggend gekoppeld kunnen zijn aan de scenario's. Door deze aanpak is het beter mogelijk om een zo goed mogelijk voorstel naar de gemeenteraad te sturen, en kunnen we in de participatiefase beter vragen beantwoorden waardoor de participatiefase kwalitatief beter zal verlopen.

2.2. Deze aanpak geeft ruimte om samen met inwoners en andere stakeholders te bepalen wat de kwaliteit en het draagvlak is van het uiteindelijke besluit.
Gelet op de mogelijke impact van het uiteindelijke mobiliteitsplan is het noodzakelijk dat de scenario's die nader uitgewerkt en onderzocht worden breed gedragen worden in de samenleving en onder onze externe stakeholders, in het bijzonder de provincie Gelderland.

3 en 4. Het participatieplan zorgt ervoor dat brede en diverse inbreng wordt verzekerd.

Het plan omvat diverse vormen van participatie (zoals bijeenkomsten, pop-up gesprekken, online consultatie en werksessies) waardoor alle stakeholders op passende wijze geraadpleegd worden. Hiermee maken we het mogelijk om zoveel mogelijk alle belangen inzichtelijk te krijgen.

5.1 Deze uitgangspunten dragen bij aan de verkeersveiligheid en leefbaarheid op en rondom de centrumring.
Dit besluit past binnen het STOMP principe dat sinds de vaststelling van de Omgevingsvisie Zutphen formeel het uitgangspunt is van ons mobiliteitsbeleid. Doordat het STOMP principe formeel leidend is geworden maken we andere afwegingen op plekken waar we (zeer) beperkt de ruimte hebben en kiezen dan voor de voetgangers en fietsers in plaats van voor het gemotoriseerde verkeer. Bij 30km/h hebben bestuurders meer tijd om te reageren op veranderende situaties, is de uitstoot lager, en zijn er minder trillingen als gevolg van verkeersbewegingen. De verkeersdruk en bijbehorende ervaren overlast op de centrumring en in de binnenstad wordt verminderd. Tegelijkertijd waarborgen we de bereikbaarheid van de binnenstad voor hen die er moeten of willen zijn.

5.2 Er wordt voor de binnenstad in overleg met de ondernemers een parkeeronderzoek uitgevoerd om de binnenstad economisch vitaal en leefbaar voor de bewoners van de binnenstad te houden.
Uit het parkeeronderzoek zal een hoeveelheid parkeerplaatsen komen dat noodzakelijk is om de binnenstad economisch vitaal en leefbaar te houden. Over de locaties van deze parkeerplaatsen zal nader worden geparticipeerd.

Kanttekeningen

1. Het intrekken zonder direct vastgesteld nieuw plan kan tijdelijk bestuurlijke onzekerheid geven.
De Omgevingsvisie biedt enig handvat maar is niet een op een in te zetten als directe vervanger van het VCP. Desalniettemin is het noodzakelijk om het VCP Zutphen 1996 in te trekken. Het VCP Zutphen 1996 is niet in lijn met de Omgevingsvisie en veel andere, recenter vastgestelde beleidsstukken die gaan over de ambities in en met de openbare ruimte.

2. Het onderzoeken, uitwerken en toetsen van de scenario's heeft als risico dat er verwachtingen ontstaan over beïnvloedbaarheid van het óf (invoeren 30 km/u) terwijl alleen het hoe onderwerp van gesprek is.
Hiertoe is een participatieplan opgesteld en zullen we de diverse participatiemethoden zo goed mogelijk voorbereiden om de kaders duidelijk te maken.

3. *Voldoende deelname van inwoners, ondernemers en stakeholders is cruciaal voor een gedragen voorstel.*
De representativiteit van met name de inwoners en ondernemers moet worden geborgd. Een over- of ondervertegenwoordiging van bepaalde doelgroepen kan leiden tot gebrekkige besluitvorming. Om dit zoveel mogelijk te proberen te voorkomen wordt een extern adviesbureau ingehuurd om de participatie te begeleiden.

5.1 De diverse infrastructurele maatregelen vragen op termijn aanzienlijke investeringen. Deze zijn nog niet gereserveerd.
Na vaststelling van de uitgangspunten in de gemeenteraad in het eerste kwartaal van 2026, zullen we in 2026 de scenario’s verder uitwerken om vanaf 2027 de kosten in de meerjarenbegroting te kunnen reserveren.

5.2 Het inrichten volgens het STOMP principe van de centrumring betekent dat de centrumring wordt bestemd als bestemmingsverkeer.

Dit is een logisch gevolg van het geven van meer ruimte aan voetgangers en fietsers. Gelet op het grijze gebied ten aanzien van het begrip ‘bestemmingsverkeer’ moeten er infrastructurele maatregelen worden genomen om ook fysiek af te dwingen dat alleen bestemmingsverkeer voor de binnenstad gebruik kan maken van de centrumring.

Communicatie
Er wordt een intensief participatie- en communicatietraject gebruikt, passend bij het belang van dit beleidsstuk voor onze inwoners, ondernemers, overige stakeholders en ook de provincie Gelderland. Voor het participatietraject zal gebruik worden gemaakt van een extern adviesbureau om zo objectief mogelijke input te krijgen, aanvullend op gemeentelijke participatiemomenten. Het communicatie- en participatietraject zijn beschreven in bijgevoegd participatieplan.

Uitvoering
We richten ons op de participatie met inwoners, ondernemers en andere stakeholders, een en ander zoals beschreven in het participatieplan.

Evaluatie
Het college wordt tussentijds geïnformeerd over het verloop van de participatie en over de diverse uitkomsten.

Financiële consequenties
De uitvoering van het participatieplan, geschat op circa €50.000,- inclusief btw, en het onderzoeken en toetsen van de scenario's voor het mobiliteitsplan, geschat op circa €30.000,- inclusief btw, zijn gedekt vanuit het bestaande projectbudget voor de centrumring en binnenstad. Wanneer er op basis van de participatie blijkt dat aanvullende onderzoeken noodzakelijk zijn zal er budget vrijgemaakt moeten worden.

Bijlagen
1125632 - bijlage 1 - participatieplan centrumring Zutphen
1125632 - bijlage 2 - memo centrumring Zutphen
1125632 - bijlage bij memo - Overzicht risicoanalyse 14-08-2025