I N S P R A A K N O T I T I E

Over de nadelige economische gevolgen van het voorgenomen beleid van een autoluwe binnenstad, het parkeerbeleid, de verkeerscirculatie en het onzorgvuldige besluitvormingsproces

Rutger Nooij

Voorzitter VCOZ (pandeigenaren binnenstad), mede namens BPZ (binnenstadsondernemers)

Introductie
De VCOZ is een belangenvereniging van pandeigenaren in de Zutphense binnenstad en werkt nauw samen met winkeliers, horecaondernemers, binnenstadsmanagement, citymarketing, gemeente en andere partijen die de binnenstad van Zutphen een warm hart toedragen. Net als veel andere belanghebbenden vindt de VCOZ dat de Zutphense binnenstad aantrekkelijk, uitnodigend en bereikbaar moet blijven.

Aantrekkelijke binnenstad
De historische binnenstad van Zutphen trekt bezoekers van dichtbij en veraf. In de afgelopen jaren heeft de stad veel moeite gestoken in het aantrekken van bezoekers. En met resultaat: in 2023 trok de stad ruim 1,9 miljoen bezoekers, een stijging van 16% t.o.v. een jaar eerder en deze toename geeft een duidelijke trend weer.

Uit het onderzoek naar toeristisch bezoek van steden (mei 2024) blijkt dat 76% van de bezoekers van Zutphen de stad bezoeken met de auto. Het gemiddelde percentage autobezoekers van alle onderzochte steden is 66%. Zutphen is dus relatief veel afhankelijk van autobezoekers. Bovendien is de Zutphense binnenstad een belangrijke bestemming voor de eigen inwoners en voor inwoners van omliggende plaatsen en gemeenten. Inwoners bezoeken de binnenstad voor het doen van dagelijkse boodschappen, winkelen en horecabezoek. De belangrijke regiofunctie die stad heeft blijkt te meer uit het feit dat 80% van alle bezoekers van de Zutphense binnenstad afkomstig is van buiten de gemeente: bewoners van omliggende plaatsen in de ruime regio weten Zutphen goed te vinden en de (binnen)stad vervult voor de regio in een wezenlijke behoefte.

Voor de ondernemers in de binnenstad is het van belang dat bezoekers de stad blijvend goed kunnen bereiken met alle soorten van vervoer. Binnenstadondernemers zijn voor een aanzienlijk deel van hun omzet aangewezen op bezoekers die de stad met de auto bezoeken en het is van cruciaal belang dat deze bezoekers blijven worden bediend en niet worden ‘weggejaagd’.

Plannen: autoluw maken
De gemeente Zutphen heeft plannen aangekondigd om de binnenstad autoluw te maken. Volgens de opstellers van deze plannen zou dit de aantrekkelijkheid van de stad ten goede komen. De exacte plannen zijn niet geheel duidelijk gecommuniceerd. Echter, de contouren van de plannen zijn inmiddels wel bekend geworden. De binnenring wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Veel parkeerplaatsen verdwijnen. Bezoekers worden naar drie parkeerhubs buiten de binnenstad verwezen en er worden mogelijk busjes ingezet. De plannen

doen ons vrezen voor de gastvrijheid, levendigheid en bereikbaarheid van de Zutphense binnenstad. In bijgaande kaartjes worden de plannen geschetst.

Aandachtspunten
De volgende tien punten zijn in onze ogen van belang om mee te nemen in de afweging en besluitvorming.

1. Van de 499 parkeerplaatsen in het centrum verdwijnen er naar verwachting 319. Dit betekent dat 63% van de parkeerplekken verdwijnt. Hierdoor neemt de parkeerdruk op de resterende plaatsen toe en neemt de bereikbaarheid drastisch af.
2. Als alternatief voor de verdwijnende parkeerplaatsen worden genoemd: Q-park, AH en Houtwal.
    a. Q-park is qua bereikbaarheid via het station twijfelachtig. Bovendien is de locatie niet publiek maar privaat.
    b. AH zit nu al met eigen bezoekers vrijwel op volle capaciteit. Daar kunnen niet nog een paar honderd parkeerders bij. Overigens was AH tot voor kort niet op de hoogte van de plannen van de gemeente, wat opmerkelijk is.
    c. Houtwal is ca 10 minuten lopen tot de binnenstad.

   Los hiervan, zijn de parkeerlocaties AH en Q-park niet publiek, waardoor er geen controle is op tarieven, beschikbaarheid en toegankelijkheid (Prorail geeft aan dat er een geldig vervoersbewijs nodig is om via het station te lopen).
3. Wat zijn de effecten van minder parkeerplaatsen in de binnenstad op het bestedingspatroon in horeca, winkels, dienstverleners? Wat is het effect op korte en (middel)lange termijn? Hier is geen onderzoek naar gedaan. Er wordt aangenomen dat de binnenstad aantrekkelijker wordt als deze autoluw wordt. Onduidelijk is waar deze aanname op is gebaseerd. Onafhankelijk onderzoek op dit punt is noodzakelijk voordat besluitvorming plaatsvindt.
4. Onderzoeken in andere steden tonen aan: minder parkeerplaatsen leidt tot minder autobezoekers, wat leidt tot minder bestedingen. Daardoor wordt de stad als geheel minder aantrekkelijk als vestigingslocatie voor winkels en horeca. Op termijn leidt dit tot meer leegstand en een onaantrekkelijker binnenstad. Deze neerwaartse spiraal, waarin de ‘bruisende binnenstad’ steeds minder gaat bruisen, moeten we voor zijn.
5. Zutphen heeft een belangrijke regionale functie als het gaat om boodschappen, horeca en winkelbezoek. Aangetoond is dat consumenten die met de auto komen relatief veel besteden. 80% van de autobezoekers komt vanuit de regio. Verwacht moet worden dat deze autobezoekers (op termijn) zullen uitwijken naar plaatsen met een minder restrictief parkeerbeleid.
6. Winkeliers die bewust op een voor auto’s bereikbare locatie zijn gevestigd, worden hard in hun inkomsten geraakt als de autoluw-plannen doorgaan. Maar ook de winkeliers in het voetgangersgebied hebben omzetdaling te vrezen doordat de autobezoekers wegblijven. Tenslotte zal ook horeca in de binnenstad te kampen krijgen met teruglopende bezoekersaantallen als men ca 10 minuten moet lopen vanaf een parkeerplaats.
7. Het autoluw maken van de gehele binnenstad (enkel toegang tijdens venstertijden) zal negatieve invloed hebben op (kosten en moeite van) belevering van winkels en horeca. Gevreesd moet worden dat ondernemers zich uit het stadscentrum zullen verplaatsen of noodgedwongen hun onderneming zullen sluiten.
8. In de plannen wordt aangenomen dat consumenten het niet erg vinden 5-10 minuten te lopen van een parkeerplaats naar de binnenstad. Dit is niet getoetst of gestaafd met

onderzoek. In de ervaring van binnenstadsondernemers zijn consumenten niet bereid een dergelijk grote afstand af te leggen voor een bezoek aan de binnenstad. Daarnaast zijn er veel bezoekers die dusdanig slecht ter been zijn dan 10 minuten lopen niet mogelijk is. Bovendien zijn er winkels in de binnenstad die grote of zware producten verkopen, waarvoor auto-bereikbaarheid essentieel is.

9. De meeste ondernemers in de binnenstad zijn fel tegen te voorgestelde plannen. Geen van de betrokken binnenstadorganisaties (BMZ, BPZ, VCOZ, SZP) is betrokken geweest bij de totstandkoming of uitwerking van de plannen. Veel bewoners zijn ook tegen de plannen, omdat de parkeerdruk toeneemt en veel vergunningsplekken verdwijnen. Sommige bewoners zouden het wel prettig vinden dat het in de binnenstad rustiger wordt. Anders dan wordt gesuggereerd, heeft er geen consultatie of participatie plaatsgevonden met de betrokken belanghebbenden in de binnenstad: winkeliers, bewoners, pandeigenaren werden overvallen door de plannen.
10. Los van bovenstaande, negatieve effecten op de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van de binnenstad, zal het wegvallen van een fors deel van de parkeergelden vermoedelijk een aanzienlijk negatief gevolg hebben voor de gemeentebegroting.

Naar de opvatting van VCOZ zijn de plannen voor het autoluw maken van de Zutphense binnenstad onvoldoende doordacht en onderzocht. Met name het effect op de economische gevolgen voor winkeliers, horeca, maar ook culturele bestemmingen is in onze ogen niet of in onvoldoende mate in kaart gebracht.

De VCOZ staat hierin niet alleen. Ook de binnenstadsondernemers, verzameld in BPZ en de binnenstadsmanager maken zich ernstig zorgen over de voorgenomen plannen.

Conclusie

Het verminderen van aantallen parkeerplaatsen en het afsluiten van toegangswegen naar de binnenstad heeft drastische effecten op consumentenbestedingen en daarmee op de bedrijfsvoering van veel middenstanders. Te vrezen valt dat dit op termijn leidt tot het verdwijnen of verplaatsen van meerdere ondernemers uit de binnenstad. De verschraling van het aanbod doet af aan de unieke mix van winkels, terrasjes en andere bestemmingen die de binnenstad van Zutphen nu juist zo uniek maken. In onze ogen is het heel goed mogelijk de binnenstad te vergroenen en te verbeteren zonder de economische basis eronder vandaan te halen.

De plannen zoals die er nu liggen zijn te eenzijdig gericht op het verminderen van de hoeveelheid ‘blik’ in de binnenstad. De plannen zijn niet onderbouwd door onderzoek naar de effecten op bezoekers en bestedingen. De belanghebbenden zijn niet of onvoldoende meegenomen bij de totstandkoming van de plannen. De plannen zijn te rigoureus, te ingrijpend. Je zou het autoluwe karakter van de stad bijvoorbeeld nu al kunnen benadrukken door handhaving van de venstertijden met beweegbare paaltjes aan het begin van de voetgangerszone.

Aandachtspunten

Ik vraag bijzondere aandacht voor de volgende punten:

1. In de eerder door de raad goedgekeurde mobiliteitsvisie was een prominente plek ingericht voor een grootschalige parkeergarage op locatie Vispoortplein. Dat onderdeel is nu uit de plannen en er is geen alternatief voor teruggekomen.
2. De drie nu genoemde parkeerlocaties (Q-park, AH en Houtwal) zijn om meerdere redenen ongeschikt en u doet er goed aan bij de planvorming breder te kijken naar

parkeerlocaties en niet op deze drie locaties te fixeren. Kijk breder naar mogelijke locaties voor parkeerhubs (bijvoorbeeld Brasseroord, Paardenwal, Zaadmarkt, 's Gravenhof, Vispoortplein, Stationsplein) die

3. Er dient onafhankelijk onderzoek uitgevoerd worden naar de effecten van de plannen op bezoekersaantallen en bestedingen en de planvorming rondom mobiliteit en parkeren dient hierop mede te worden gebaseerd.
4. Betrek binnenstadondernemers, pandeigenaren en binnenstadbewoners nadrukkelijk bij de planvorming en neem de feedback op serieuze wijze mee in de plannen.
5. Sloop niet zonder eerst een aantoonbaar goed alternatief te bouwen.

Graag zijn wij bereid tot het verstrekken van een nadere toelichting en het meedenken aan deze plannen.

Het is onze bedoeling u te informeren over de plannen en u te wijzen op de te vrezen gevolgen voor de binnenstad. Het is bovendien onze bedoeling u te wijzen op het gebrekkige besluitvormingsproces en op de mogelijke alternatieven.

Ik wil u echter niet alleen informeren, maar ook waarschuwen. U bent bij deze gewaarschuwd. Ik wens u veel wijsheid toe.

Rutger Nooij – VCOZ, 7 april 2025

Bijlage: detailkaart autoluwe binnenstad

