OPENBAAR

Memo

Aan	**:** Het college van burgemeester en wethouders
Van	**:** Projectteam mobiliteitsplan Zutphen
Datum	**:** 30-09-2025
Doel:	**:** Informeren
Onderwerp	**:** Scenario's bij wijzigen centrumring Zutphen 50km/h naar 30km/h
Inlichtingen bij	**:** Niels Boele, DIOR, 14 0575

Inleiding

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 opgave 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.
Het huidige beleid stamt uit 1996, met een update van de maatregelen in 2008 en heeft de vorm van een Verkeerscirculatieplan (VCP). Het nieuwe beleid gaat vallen onder het programma mobiliteit in de omgevingsvisie en zal de vorm hebben van een Mobiliteitsplan. Voor dit nieuwe beleid zijn al verschillende onderzoeken uitgevoerd. Zo is al onderzocht of het kansrijk is om de maximumsnelheid op de centrumring terug te brengen naar 30km/h. Deze ambitie past goed bij het STOMP principe en bij de ambitie om te komen tot een verblijfsvriendelijke binnenstad.
Op basis van deze eerdere onderzoeken, eigen onderzoeken, en de adviezen die daaruit voortkomen, schetsen wij in deze memo welke mogelijk scenario's verder uitgewerkt kunnen worden. Beleidsmatig is de recent vastgestelde Omgevingsvisie Zutphen het belangrijkste uitgangspunt en het nieuwe Mobiliteitsplan zal hier dan ook een nadere uitwerking van zijn. De scenario's zullen worden getoetst door Goudappel op hun impact, haalbaarheid en gevolgen.

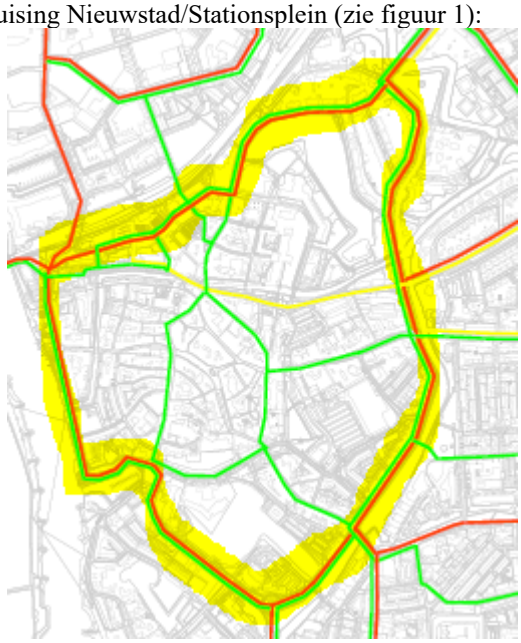
Inhoud

Mobiliteitsplan

Tot nu toe is er gesproken over het opstellen van nieuw beleid in de vorm van een nieuw Verkeerscirculatieplan (VCP). Dit nieuwe beleid, dat als programma onder het onlangs vastgestelde Omgevingsplan komt te vallen, heeft echter een bredere doelstelling dan kijken naar verkeersstromen. Het gaat over verkeersstromen, maar ook over actieve en duurzame mobiliteit, verkeersveiligheid, bereikbaarheid, openbaar vervoer en logistieke stromen, en woon- en leefkwaliteit. Daarnaast wordt uiteraard gekeken naar de wettelijke eisen, zoals op het gebied van milieu, water en bodem. Het Mobiliteitsplan bevat een integrale afweging voor alle mogelijke vormen van voortbewegen met als uitgangspunt het STOMP principe zoals vastgesteld in de Omgevingsvisie Zutphen.

Centrumring

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 (zie figuur 1):



Figuur 1. Huidig gedefinieerde centrumring

Op dit moment maakt er relatief veel doorgaand verkeer gebruik van de centrumring. Dit heeft met de historische structuren van de regio te maken. Wij willen specifieker maken welk gebruik van de centrumring van Zutphen we voorstaan:
Alle autoverkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in de binnenstad maakt geen gebruik van de centrumring. Uitzonderingen daarop zijn enkele gebieden die niet in de binnenstad liggen, maar die alleen via de centrumring bereikbaar zijn, zoals de straten ten zuiden van de Vispoorthaven.

En we maken het specifieker door aan te geven hoe de centrumring kan worden gebruikt:
De centrumring is niet meer volledig rond te rijden voor gemotoriseerd verkeer. Op die plekken waar geen fysieke ruimte is om op verkeersveilige wijze gemotoriseerde verkeersstromen en fietsen en wandelen te combineren kiezen we voor fietsers en voetgangers.

Dit betekent dat veel autoverkeer dat nu van de ene kant van de stad naar de andere kant wil, niet meer via de centrumring kan en mag rijden. Dit geldt ook voor regionaal verkeer. Dit uitgangspunt sluit goed aan bij het STOMP principe, waarbij we het lopen en fietsen willen stimuleren boven het autogebruik. De binnenstad moet dus zo goed mogelijk bereikbaar zijn voor voetgangers en fietsers en verkeersveiligheid is daarbij een belangrijk onderdeel. De bereikbaarheid van de binnenstad voor autoverkeer blijft ook goed, maar met een lagere snelheid en met parkeren op geconcentreerde locaties met duidelijke routes, zodat zoekverkeer wordt voorkomen.

Risicoanalyse Zutphen-Warnsveld

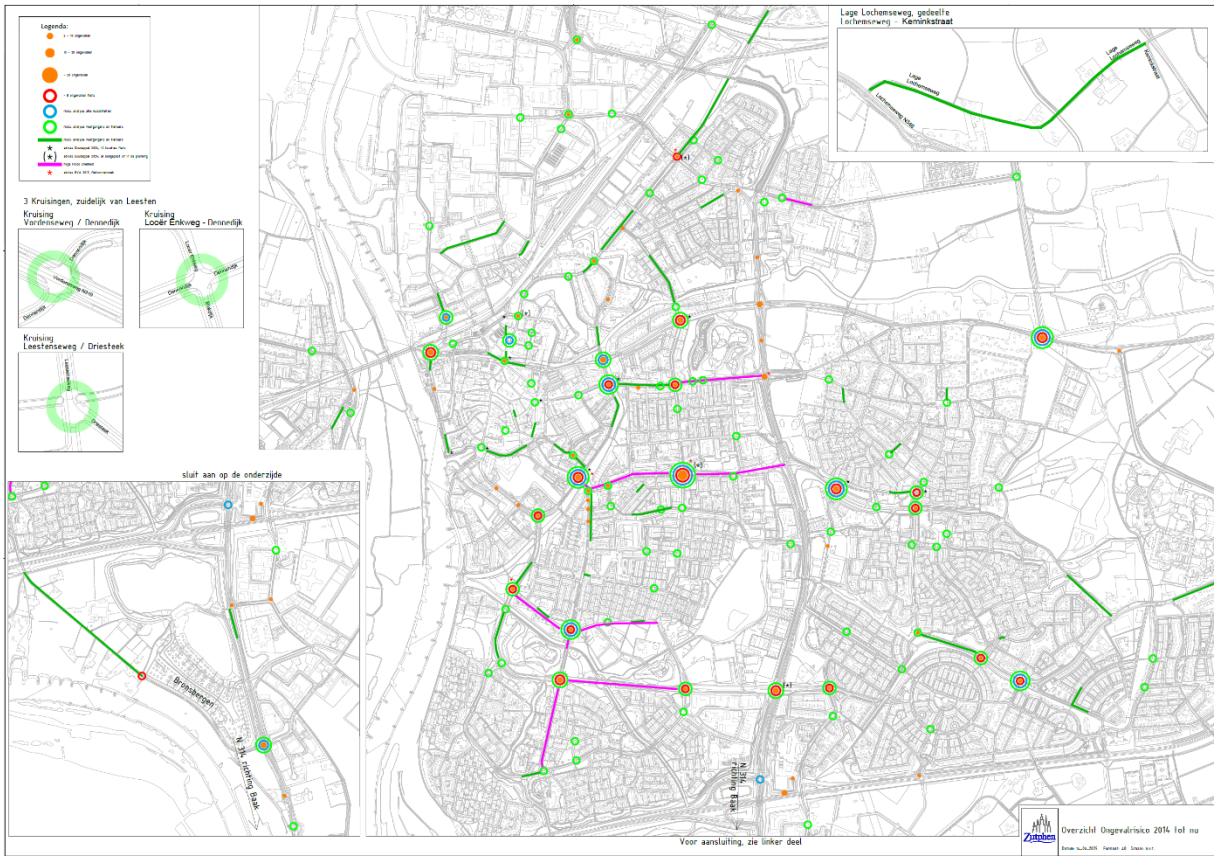
In het kader van het verbeteren van de verkeersveiligheid binnen onze gemeente is een uitgebreide risicoanalyse uitgevoerd waarbij diverse databronnen zijn samengebracht en gevisualiseerd op één overzichtelijke kaart. Deze integrale benadering biedt een betrouwbaarder beeld van de verkeersveiligheidsrisico's dan wanneer afzonderlijke datasets worden gebruikt.

Gebruikte databronnen:

- BRON (Bestand geRegistreerde Ongevallen Nederland**):** levert gedetailleerde informatie over geregistreerde verkeersongevallen, inclusief locatie, ernst en betrokken verkeersdeelnemers. Dit betreft enkel de geregistreerde ongevallen. Er is dus sprake van enige mate van onderregistratie.

- Viastat**:** biedt real-time en historische verkeersdata, waaronder snelheden, reistijden en verkeersdrukte, afkomstig van voertuigen en infrastructuur. Dit gecombineerd met de informatie van BRON.
- TomTom**:** levert aanvullende verkeersinformatie zoals gemiddelde snelheden, routekeuzes en congestiepatronen op basis van GPS-data.
- DokData**:** bevat informatie over wegkenmerken, inrichting van de openbare ruimte en infrastructurele elementen die van invloed zijn op verkeersveiligheid. Deze informatie wordt in een model gevat en getoetst tegen landelijke gemiddelden en CROW ontwerprichtlijnen. Hieruit volgt een inschatting van het risico op ongevallen op wegvakken en kruisingen.
- Verkeersmodel: bevat informatie over de verkeersintensiteiten, herkomsten en bestemmingen en veel meer, waardoor nauwkeurig in kaart kan worden gebracht waar veel verkeer rijdt en waar het relatief rustig is. Dit kan helpen om de andere informatiebronnen nader te duiden en ingrepen in de infrastructuur door te rekenen.
- Burgermeldingen**:** via de gemeentelijke systemen en VVN zijn signalen van inwoners verzameld over onveilige verkeerssituaties.
- Diverse verkeers(veiligheids)onderzoeken die de afgelopen jaren zijn verricht in opdracht van de gemeente Zutphen.

Analyse en visualisatie:
Door deze bronnen te combineren op één kaart ontstaat een duidelijk beeld van de verkeersveiligheid. Zie figuur 2 op de volgende pagina voor de kaart, die op hogere resolutie ook is bijgevoegd als bijlage 1 bij dit memo. Wat de kaart duidelijk laat zien is dat de huidige ‘hotspots’ allemaal plekken zijn waar veel langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer samen komt, zonder dat daar per definitie voldoende ruimte voor is. Met name rondom het centrum van Zutphen zien we dat er op hoofdfietsroutes richting de binnenstad van Zutphen keuzes moeten worden gemaakt tussen de modaliteiten.



Figuur 2. Kaart ongevalsrisico Zutphen – Warnsveld 2025

Scenario's mobiliteitsplan

De diverse analyses die zijn gedaan laten duidelijk zien dat er scherpe keuzes moeten worden gemaakt op het gebied van mobiliteit. Zowel om de verkeersveiligheid te verbeteren voor hen die dat het meest nodig hebben als uit het oogpunt van duurzame bereikbaarheid. De Omgevingsvisie Zutphen heeft vastgesteld dat het uitgangspunt voor deze keuzes het STOMP principe is. De gemeenteraad van Zutphen heeft herhaaldelijk door middel van moties en amendementen laten weten dat ze een autoluw of verblijfsvriendelijk centrum voor staan, en dat goede fietsinfrastructuur prioriteit zou moeten hebben ten opzichte van het gemotoriseerde verkeer.
Het college van burgemeester en wethouders heeft daarom mondeling toegezegd aan de gemeenteraad dat de maximumsnelheid van de centrumring zoals in figuur 1 is gedefinieerd zal worden verlaagd naar 30km/h.
Al deze zaken zijn dan ook uitgangspunten voor de verschillende scenario's. Er zijn vijf scenario's te onderscheiden. Ieder scenario heeft het voorgaande als uitgangspunt, alleen scenario 1 is solitair. Scenario 2 bevat scenario 1 en 2, scenario 3 bevat scenario 1, 2 en 3 enzovoorts.

Scenario 1: De centrumring wordt 30km/h en niet meer volledig rond te rijden voor het gemotoriseerde verkeer. De fietser krijgt prioriteit.
Scenario 2: We nemen op meer wegen in de centrumring maatregelen om het fietsen aantrekkelijker en veiliger te maken.
Scenario 3: Op een beperkt aantal kruisingen aanleidend naar de centrumring nemen we maatregelen in het voordeel van de fietser. We verleggen het noordelijke deel van de centrumring naar Noorderhaven/De Mars.
Scenario 4: Het Stationsplein wordt alleen nog bereikbaar met de auto voor bewoners en hun bezoek. We nemen maatregelen om het fietsen tussen Noorderhaven, het station Zutphen, en de binnenstad van Zutphen aantrekkelijker en makkelijker te maken.
Scenario 5: We richten de centrumring nadrukkelijk in als parkeerroute. Ook aanleidend nemen we maatregelen die in het voordeel van fietsers, voetgangers en het OV uitpakken.

Bijlagen

1. Kaart risicoanalyse verkeersveiligheid Zutphen (hoge resolutie)