

# MOBIEL

in de  
binnenstad  
2018



# INHOUDSOPGAVE

|                                               |      |
|-----------------------------------------------|------|
| <b>1. INLEIDING</b>                           | p.4  |
| 1.1 Inleiding                                 | p.4  |
| 1.2 Aanleiding                                | p.4  |
| 1.3 Hoofddoelstelling                         | p.5  |
| 1.4 Leeswijzer                                | p.5  |
| <b>2. MOBILITEIT: HIER EN NU</b>              | p.7  |
| 2.1 Beschrijving van de problemen             | p.8  |
| 2.2 Feiten en cijfers                         | p.14 |
| 2.3 Trends                                    | p.15 |
| 2.4 Mobiliteitsbeleid                         | p.16 |
| 2.5 Diagnose mobiliteit binnenstad<br>Zutphen | p.17 |
| <b>3. STIP OP DE HORIZON</b>                  | p.18 |
| 3.1 Ambitie Zutphen                           | p.19 |
| 3.2 Leidend principe                          | p.19 |
| 3.3 Hoofddoelstellingen                       | p.20 |
| <b>4. HOE BEREIKEN WIJ ONZE DOELEN?</b>       | p.26 |
| 4.1 Infrastructuur                            | p.28 |
| 4.2 Voetganger                                | p.28 |
| 4.3 Fiets                                     | p.29 |
| 4.4 Openbaar vervoer                          | p.30 |
| 4.5 Auto                                      | p.30 |
| 4.5.1 Parkeren                                | p.31 |
| 4.6 Cleantech: Slimme schone mobiliteit       | p.33 |
| <b>5. UITVOERINGSSTRATEGIE</b>                | P.36 |
| 5.1 Stop-principe                             | p.37 |
| 5.2 Investeren in de binnenstad               | p.37 |
| 5.3 Samenwerken                               | p.37 |

# 1. INLEIDING

## 1.1 Inleiding

Mobiliteit gaat in de eerste plaats om verplaatsingen van mensen. Mensen willen van A naar B vanuit een bepaalde behoefte: om te ontmoeten, te gaan werken, shoppen, sporten, recreëren, ontspannen, etc. De stad is op deze manier een dynamisch samenspel tussen haar bewoners, ondernemers, bezoekers en andere gebruikers van de stad. Voor een visie op de mobiliteit zijn echter niet alleen de mensen van belang, ook ons toekomstig beeld van de stad en de samenleving speelt hierbij een belangrijke rol. Hoe ziet de stad er uit in 2025? Sommige ontwikkelingen lijken nog zo ver weg. Tegelijkertijd kunnen ze raken aan (beleids)keuzes van vandaag die gevolgen hebben voor de langere termijn, zoals bij infrastructuur en de zelfrijdende auto of de ontwikkeling van de elektrische fiets.

De wensen en behoeftes van de mensen om zich te verplaatsen, de verkeerskundige ontwikkelingen, de gerelateerde beleidskaders en de diverse maatschappelijke ontwikkelingen bevatten elementen die de mobiliteit beïnvloeden. Dit mobiliteitsplan analyseert de samenhang tussen deze elementen en geeft het betekenis voor de bereikbaarheid van de binnenstad van Zutphen.

## 1.2 Aanleiding

In het coalitieakkoord “Met elkaar kleuren we Zutphen en Warnsveld, 2018-2022” is de binnenstad van Zutphen opgenomen als speerpunt. Zutphen zet in op het speerpunt binnenstad met als doel te komen tot een vitale, leefbare en gastvrije binnenstad vol cultuurhistorie. De ambitie is dat bewoners en bezoekers de gastvrijheid ervaren wanneer ze de compacte cultuurhistorische binnenstad van Zutphen naderen en er zijn. Een belangrijke voorwaarde voor het speerpunt ‘Binnenstad’ is een goede bereikbaarheid. Naast het speerpunt Binnenstad is in het coalitieakkoord ook de verkeersveiligheid als thema benoemd als opgave voor de stad. Dit geldt uiteraard ook voor de binnenstad. Dit mobiliteitsplan geeft richting en inhoud aan de voorwaarde van een vitale, leefbare, verkeersveilige, gastvrije en levendige binnenstad, op een duurzame en ‘cleantech’- wijze. binnenstad, op een duurzame en ‘cleantech’- wijze.

### **Speerpunt 4: Investeren in de binnenstad**

*De binnenstad van Zutphen is uniek, waardevol en belangrijk bij het creëren van werk. We zetten ons met de ondernemers en de bewoners in om de gastvrijheid en het aanbod aan winkels en horeca te behouden en verder te verbeteren. Leegstand benutten we als kans. Daarnaast zorgen we voor nog betere bereikbaarheid en toegang naar de binnenstad. De gemeente denkt mee in kansen en werpt zo weinig mogelijk drempels op om ondernemerschap in de binnenstad te laten bloeien. We spelen daar bij in op de functieverandering van de binnenstad die de komende jaren zal plaatsvinden.*

### **Speerpunt 2: (Verkeers-) Veiligheid**

*Veilig wonen, verblijven en bewegen blijft een opgave van de stad waar continu aan gewerkt wordt. Recent zijn initiatieven genomen om samen met inwoners de verkeersveiligheid te vergroten door onveilige situaties op te sporen en onder meer te werken aan gedragsverandering.*

### **Speerpunt 1: In 2030 is Zutphen energieneutraal**

*De energietransitie heeft grote gevolgen voor de huizen waarin we wonen en de manier waarop we ons verplaatsen. We zien een schone toekomst als kans! Kans voor onze economie, voor nieuwe banen, voor aansluiting op de Cleantech Agenda en voor de noodzakelijke omslag die we met elkaar moeten maken vanwege de klimaatverandering. Wij zetten in op nieuwe energiebronnen en gaan door met het plaatsen van de windmolens ten noorden van De Mars. We steunen initiatieven en innovaties die het opwekken van schone energie bevorderen.*

Dit mobiliteitsplan geeft richting aan de uitvoering van de motie 22 en 31. Motie 22 gaat over het Innovatief parkeerbeleid t.b.v. autovrij 's Gravenhof (2016-M0022). In deze motie is besloten om het 's Gravenhof autoluw te maken en in te zetten op innovatieve oplossingen voor het parkeren. Motie 31 zet in op verbeteren van het fietsparkeren (2015-M0031). In deze motie is besloten om de voorzieningen voor het parkeren van de fiets te verbeteren.

Dit mobiliteitsplan geeft ook richting aan de uitwerking van de actuele gebiedsontwikkeling "De poort van Zuid". Ook geeft het plan invulling (voor zover het de binnenstad betreft) aan de strategische Raadsagenda waarin de Raad vraagt een toekomstbestendig plan voor mobiliteit en bereikbaarheid in en van Zutphen. Het mobiliteitsplan draagt bij aan de aantrekkelijkheid van de binnenstad voor wat betreft de bereikbaarheid, verblijfskwaliteit, ondernemerschap, gezondheid. Hierbij is in het plan gebruik gemaakt van kennis en ideeën uit andere steden die Zutphen zijn voor gegaan.

Dit plan heeft raakvlakken met het regionale mobiliteitsvraagstuk vanuit de Stedendriehoek (bijv. snelfietspaden) en de Cleantech ambitie (elektrisch rijden en duurzame mobiliteit). Ook heeft dit plan raakvlakken met het thema Smart City en de energie neutrale stad.

### 1.3 Hoofddoelstelling

Dit plan heeft tot doel de verkeers- en vervoerskundige randvoorwaarden te scheppen voor het realiseren van de ambitie ten aanzien van een bereikbare, vitale, leefbare, duurzame, gastvrije en levendige binnenstad zoals verwoord in het speerpunt binnenstad. Het plan heeft oog voor de realiteit en een faciliterende en stimulerende houding ten aanzien van ondernemerschap, technologische en maatschappelijke ontwikkelingen met als doel te komen tot duurzamere mobiliteit in de binnenstad.

### 1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat in op het 'hier en nu' met het beschrijven van de knelpunten, de ontwikkelingen en het bestaande beleid. Hoofdstuk 3 behandelt de vraag 'waar naar toe' door de ambitie en doelstellingen te benoemen. In hoofdstuk 4 en 5 staat de vraag centraal 'hoe de doelen te bereiken'? Antwoord wordt gegeven door per thema in te gaan op de ontwikkelingsrichting. De thema's zijn infrastructuur, fiets, parkeren en cleantech/smart mobility. De aanpak is schematisch weergegeven in onderstaande figuur.



*Figuur 1: Schematische weergave aanpak*



# MOBILITEIT: HIER EN NU

# 2

*Dit hoofdstuk gaat in het op het hier en nu. Vragen die centraal staan is wat zijn de problemen van nu? Wat zeggen de feiten en cijfers en welke ontwikkelingen komen op ons af? En wat zegt het huidige beleid hierover? Het antwoord op deze vragen vormt de basis voor de analyse van de huidige opgave.*

## 2. MOBILITEIT HIER EN NU

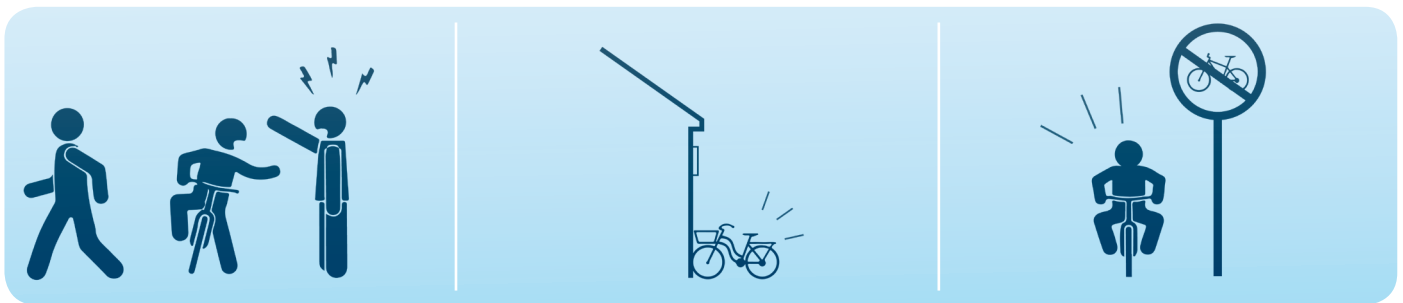
### 2.1 De ervaren problemen

De inwoner staat op verschillende manier in contact met de gemeente. Wijkregisseur, de binnenstadsmanager, inloopavonden en de gesprekken op straat met de mensen in het veld zijn belangrijke informatiebronnen van de gemeente. Hierdoor heeft de gemeente een beeld gekregen van de problemen die de gebruikers van de binnenstad ervaren.

#### **Fiets**

De gebruikers van de binnenstad ervaren problemen met fietsers. De problemen hebben betrekking op twee aspecten: het fietsen door de binnenstad en het stallen van fietsen in looppaden en voor etalages. Door de binnenstad loopt een aantal belangrijke (informele) fietsroutes van het stations naar de buitenwijken. Dit doorgaande fietsverkeer leidt tot conflicten met winkelend of recreërend verkeer, veelal voetgangers. Daarnaast bestaat er natuurlijk het fietsen in het winkelgebied waar dat verboden is. Ook dit leidt tot ergernis en (bijna) incidenten.

Het stallen van de fietsen door de hele binnenstad en op piekmomenten, meters dik voor de etalages, leidt tot ergernis bij winkeliers en gebruikers van de stad. De fiets speelt een belangrijk rol in de bereikbaarheid van de binnenstad. Veel bezoekers van de binnenstad komen op de fiets. Het is dan ook belangrijk om deze groep goed te faciliteren.



Doorgaande fietsroutes zorgen voor conflicten tussen fietsers en voetgangers.

Het stallen van fietsen tegen de etalages, zorgt voor ergernissen.

Fietsende mensen door het winkelgebied, zorgt voor ergernissen.

#### **Auto**

Het auto-/vrachtverkeer in de binnenstad geeft last. Onderwerpen die bewoners en ondernemers noemen zijn geluidsoverlast en hinder voor het winkelend publiek. Als voorbeeld kwam nadrukkelijk de doorgaande eenrichtingsroute Lange Hofstraat – Groenmarkt naar voren. Deze zorgt voor geluidsoverlast en hinder bij omwonenden en in de zomer bij de gebruikers van de terrassen.

De winkeliers pleiten voor het niet verder afwaarderen van de oude IJsselbrug. Het centrum moet goed bereikbaar blijven voor klanten. De winkeliers willen dat de stad goed bereikbaar blijft voor zowel de dagelijkse bezoeker als de dagjesmensen en alles wat daar tussen zit. De bereikbaarheid is in de ogen van de ondernemers cruciaal voor het functioneren van de binnenstad.



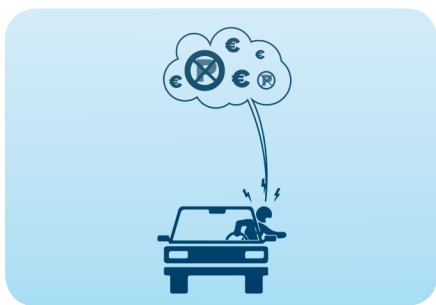
Geluids- en stankoverlast zorgen voor ergernissen in de stad.

### **Parkeren**

De bewoners aan met name de westzijde van de binnenstad ervaren een grote parkeerdruk. Bewoners hebben 's avonds moeite om een plek in de nabijheid van hun woning te vinden. De parkeerdruk als gevolg van het verdwijnen van parkeerplaatsen en de vraag naar parkeerplaatsen neemt toe.

De winkeliers ervaren dat er te weinig geschikte parkeerplekken zijn in directe nabijheid van het kernwinkelgebied. Ook stellen zij versimpeling van het parkeertarief voor of althans spelen met het parkeertarief om meer bezoekers naar de stad te krijgen. Ook stellen zij dat er veel (onterechte) uitgaven zijn voor bijvoorbeeld het parkeren van aannemers of andere auto gebonden werkzaamheden.

Aan de randen van het centrum in de woonwijken ervaren bewoners parkeeroverlast als gevolg van verdrukking van het parkeren in het centrum. Aan de randen is het vrij parkeren. Voor mensen die dagelijks grote delen van de dag in het centrum moeten zijn is dit een aantrekkelijk alternatief. Doordat de hele dag auto's geparkeerd staan in de wijk hebben de bewoners in de wijk geen ruimte meer om te parkeren of bijvoorbeeld bezoek te ontvangen.



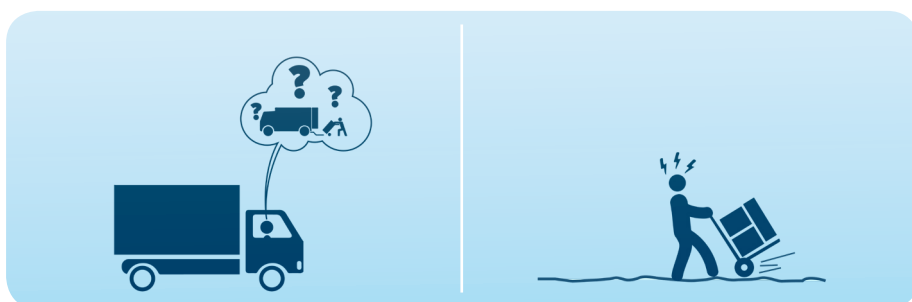
Onvoldoende parkeerplaatsen.

### **Looproutes**

Ten aanzien van de looproutes geven winkeliers aan dat de looproute Polsbroekpassage-Beukerstraat voor verbetering vatbaar is. Ook de looproute Lange Hofstraat wordt als onvriendelijk ervaren. De looproute van het station naar de binnenstad wordt ook niet als uitnodigend ervaren.

### **Laden en lossen**

De ondernemers in de binnenstad geven aan dat er behoefte is aan heldere laad- en losmogelijkheden en naast het toepassen van venstertijden ook te zorgen voor goede en bereikbare laad- en losvoorzieningen. Nu zijn sommige plekken lastig te bereiken met een rolcontainer vanwege de verhardingskeuze.



Laad en losplekken lastig te bereiken vanwege verhardingskeuze.

Bestrating vaak niet geschikt voor laden en lossen.

### **Laadpunten**

Het beleid ten aanzien van het plaatsen van oplaadpalen is volgens de ondernemers ontoereikend. Er zijn meer elektrische oplaadplekken nodig. Dit voor zowel de bezoekers van de stad als de bewoners en de middenstand. Daarnaast heeft Zutphen zich in 2014 verbonden aan GreendealZES met het streefdoel om een emissievrije binnenstad in 2025 te realiseren.



### **De onderzochte problemen**

In het kader van het mobiliteitsplan zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd. De bovenbeschreven ervaren knelpunten in de binnenstad zijn gebruikt om de onderzoeken te verrichten. Er is een parkeer- en een fietsonderzoek uitgevoerd. Daarnaast hebben er op verschillende momenten veldbezoeken plaatsgevonden om specifieke situaties te bekijken. Ook het gemeentelijk verkeersmodel alsmede de parkeerdata zijn betrokken in het onderzoek. Hieronder wordt ingegaan op de analyse van de verkeersproblematiek in de binnenstad.

### **Doorstroming en veiligheid voor fiets**

Uit het fietsonderzoek blijkt dat de herkenbaarheid van de doorstroomroutes voor de fiets op een aantal locaties onvoldoende is. De locaties zijn onder te verdelen in een tweetal clusters aan de westzijde van de binnenstad (IJsselkade, Berkelkade en fietsbrug Molengracht) en aan de oostzijde van de binnenstad (Spitaalstraat, Boompjeswal, Paardenwal en David Evekinkstraat). Veelal zullen fietsers niet merken dat zij op een doorstroomroute fietsen, terwijl dit wel zou moeten. Naarmate men dichterbij de binnenstad komt neemt de directheid van routes sterk af. Doordat er op de straten in de binnenstad geen aanvullende fietsvoorzieningen zijn of ander kenmerkend wegmeubilair aanwezig is zullen fietsers vooral op gevoel het centrum doorkruisen. Zij worden daarbij niet middels comfortabele en snelle route verleid om buiten om te rijden en het winkelhart te mijden.

Naast de herkenbaarheid van de routes zijn er ook verscheidene kruispunten en wegvakken waarbij de kwaliteit van het fietsnetwerk kan worden verbeterd, zowel ten aanzien van de verkeersveiligheid als van de herkenbaarheid en comfort. Een aantal voorbeelden zijn: Berkelkade/IJsselkade, Martinetsingel/s-Gravenhof, Gerard Doustraat/Govert Flinckstraat. Een aantal voorbeelden van schakels in het netwerk die kunnen worden verbeterd zijn de Houtwal, de Graaf Ottosingel en de Beukerstraat. In het fietsonderzoek is uitgebreid onderzoek gedaan op netwerk-, schakel- en puntniveau. In dit onderzoek zijn verschillende knelpunten benoemd. Het onderzoek laat zien dat het fietsnetwerk in zijn totaliteit in de binnenstad voor verbetering vatbaar is.

### **Stallen van fiets**

Fietsers merken weinig verschil in kwaliteit en comfort wanneer zij aan de rand van de binnenstad in plaats van er midden in hun fiets stallen. De huidige stallingsvoorzieningen zijn zeer versnipperd en kennen een beperkte capaciteit en kwaliteit. Het droog en bewaakt kunnen stallen van de fiets zou een sterke impuls zijn om de fiets aan de rand te stallen.

### **Herkenbaarheid ring**

De centrumring is aan de zuid- en oostzijde niet herkenbaar als centrumring waardoor een weggebruiker niet weet dat hij zich op een hoofdroute bevindt. Hierdoor zal de weggebruiker regelmatig de kleine straatjes van de binnenstad in rijden op zoek naar een parkeerplek of een doorgaande route het centrum uit. Hierdoor ontstaat zoekverkeer en wordt de leefbaarheid van de binnenstad negatief beïnvloed.

### **Parkeren**

Begin 2018 is parkeeronderzoek uitgevoerd om de parkeerdruk in de binnenstad van Zutphen te onderzoeken. Uit het parkeeronderzoek blijkt dat de parkeerdruk van de parkeerplekken in de binnenstad hoog is. Dit wordt ook zo ervaren door de bewoners en de ondernemers. Over de gehele binnenstad genomen inclusief de randen, kan gesteld worden dat er voldoende parkeerplaatsen zijn. Het is dan ook niet zo zeer een kwantitatief als wel een kwalitatief (directe nabijheid bestemming) parkeerprobleem dat zich voordoet in de binnenstad van Zutphen. Uit het onderzoek blijkt dat met name op drukke winkelmomenten (Markt, vrijdagmiddag en zaterdag) de parkeerdruk in de binnenstad hoog is. Dit terwijl op grotere afstand tot het centrum nog voldoende parkeergelegenheid is (Vispoortplein, buitenrand AH-terrein en de P+R-garage). Blijkbaar zijn de afstanden tot deze locaties voor veel bezoekers aan de binnenstad te



### **Aanbeveling Parkeeronderzoek BVA, 2018**

*In de gehele binnenstad zijn er voldoende betaalde parkeerplaatsen aanwezig om aan de vraag van bezoekers en werkenden te voldoen. Er is sprake van een stabiel parkeersysteem. In de huidige situatie wordt de parkeerdruk vooral gevoeld bij de kleinere (langs) parkeervoorzieningen in of direct grenzend aan de binnenstad. Veelal zijn dit ook de straten waar de parkeerkwaliteit beperkt is door smalle parkeervakken. Hier is simpelweg te weinig ruimte voor een volwaardig parkeervak. Eigenlijk zou je ten behoeve van het verblijfsklimaat en een aantrekkelijke uitstraling in een groot deel van de straten in de oude binnenstad helemaal geen parkeren meera willen aanbieden.*

*Om de aantrekkelijkheid van de binnenstad te verbeteren kan overwogen worden het parkeren in en rondom de binnenstad te herverdelen. Dit heeft overigens alleen kans van slagen als de huidige parkeervoorzieningen in de oude binnenstad ook echt een andere functie krijgen, waardoor het voor iedereen vanzelfsprekend wordt dat er niet geparkeerd wordt.*

*Herverdelen is verder alleen mogelijk indien er direct een goed alternatief wordt geboden. Bewoners zijn daarbij minder flexibel dan de werknemers en bezoekers aan de binnenstad. Bij het opstellen van de parkeervisie voor de binnenstad van Zutphen ligt het voor de hand om het bewoners parkeren zo dicht mogelijk op binnenstad te herpositioneren. Bezoekers en/of werknemers accepteren grotere loopafstanden en kunnen naar nieuw te realiseren grootschalige parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad geleid worden.*

groot. Men is geneigd/gewend om dichterbij het kernwinkelgebied een plek te vinden.

De gemeente Zutphen kenmerkt zich door het grote aantal kleinschalige parkeervoorzieningen in de binnenstad. Dit leidt tot veel zoekend en parkerend verkeer op plekken waar je dat juist niet wilt hebben. Zoekverkeer treedt ook op omdat de weggebruiker niet wordt geïnformeerd over de route naar beschikbare parkeervoorzieningen. Dit geldt voor zowel voor reisinformatie via borden als voor reisinformatie in display van de auto of de mobiele telefoon.

Er zijn goede parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad. Dergelijke parkeervoorzieningen hebben als voordeel dat deze goed zijn gelegen aan de centrumring en door de schaal herkenbaar zijn en de kans groter is op een plekje. Deze voorzieningen worden nu nog niet maximaal benut.

De druk op de openbare ruimte in de binnenstad van Zutphen neemt toe. Steeds vaker zullen keuzes in de openbare ruimte worden gemaakt die ten koste gaan van parkeerplaatsen. Recente voorbeelden zijn de IJsselkade en de Groenmarkt. Hier zijn minder parkeerplaatsen terug gekomen dan er voorheen aanwezig waren. Hier is gekozen om de ruimte te bieden aan andere functies. Ook het recente plan rond het 's Gravenhof is hier een voorbeeld van. Steeds vaker wordt aan andere functies dan parkeren een hogere maatschappelijke waarde gehecht. Deze ontwikkeling leidt er toe, samen met de autonome groei van de vraag naar parkeerplaatsen, dat de parkeerdruk in de binnenstad zal toenemen.

### ***Parkeerdruk in wijken***

De wijken aan de rand van het centrum worden gebruikt als opvangzone voor het parkeren van bezoekers en werknemers in de binnenstad die het betaald parkeren proberen te mijden. In de parkeernota is hierover opgenomen dat mocht deze verdrukking van het parkeren in leiden tot overlast dan kan er toe over worden gegaan om blauwe zones in te voeren. In het afgelopen jaar is een aantal blauwe zones ingevoerd. En komende jaren wordt dit beleid voortgezet. Het probleem van het parkeren voor bijvoorbeeld werknemers blijft bestaan. Een structurele betaalbare en duurzame voorziening voor deze categorie gebruikers van de binnenstad is wenselijk. Deze voorziening mag op grotere (loop-)afstand van de binnenstad zijn gelegen.

### ***Looproutes***

De looproutes van en naar het centrum komen niet overal helder over. Daarnaast is een verbeterslag te maken in de spreiding van de aanlooproutes naar de binnenstad. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan de Lange Hofstraat en de Stationsstraat, maar ook de Polsbroekpassage. De huidige verschijningsvorm van deze wegen biedt te weinig ruimte voor voetgangers en is ruimtelijk te weinig uitnodigend. Dit zijn wel de (toekomstige) routes naar de grote parkeervoorzieningen. Een hoogwaardige looproute van de parkeer/OV-voorziening naar de binnenstad is cruciaal. Looproutes zijn nu onvoldoende als zodanig herkenbaar en functioneel.

### ***Openbaar vervoer en P+R-gebruik***

Het station is en blijft een belangrijke toegangspoort tot de binnenstad. De bereikbaarheid van Zutphen kan worden verbeterd als het gebruik van het openbaar vervoer toeneemt. Momenteel kent de P+R-voorziening bij het station nog ruim voldoende capaciteit om de ketenmobiliteit verder uit te breiden. Ook biedt de P+R-voorziening ruimte om de parkeerdruk in de binnenstad op te vangen. Ten aanzien van de fietsbereikbaarheid zijn er in het fietsonderzoek verschillende voorstellen gedaan. In het onderzoek is geconstateerd dat treinreizigers het stallen van de fiets in de fietsstalling als een drempel ervaren. Men loopt liever van buiten de fietsparkeerverbodzone naar het station dan dat men de fietsstalling gebruikt. Een nadere analyse om het gebruik van de stalling te verbeteren is wenselijk.

### ***Ouderen in de binnenstad***

Het aantal ouderen of mensen met een verminderde validiteit neemt toe. De inrichting van de openbare ruimte is hier niet altijd goed op ingericht. Voor deze groep mensen is het soms behelpen om zich te verplaatsen door de binnenstad op de oude karakteristieke bestrating. Deze groep gebruikers van de binnenstad zal in aantal toenemen. Deze groep maakt deel uit van het verdien- en toekomstmodel voor de binnenstad als zodanig en is daarmee een belangrijk groep om rekening mee te houden.



## 2.2 feiten en cijfers

Met een toenemende economische groei en de doorzettende verstedelijking wordt een toename van verkeersbewegingen verwacht. Als gevolg daarvan groeit de congestie, waardoor de betrouwbaarheid van reistijden zal afnemen. Het wegverkeer is in 2016 met 1,7 procent toegenomen. Volgens het CPB groeit in 2017 de economie met 3,3 procent en voor 2018 wordt een iets lagere economische groei verwacht met 3,1 procent. In 2018 daalt de gemiddelde brandstofprijs, door een hogere koers van de euro ten opzichte van de dollar. Dit resulteert ook voor 2018 in een verwachte toename van het wegverkeer van 1,7 procent. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) verwacht voor 2018 een toename van de congestie met circa 8 procent. De verwachting is dat ook hierna de groei van de automobilititeit zal doorzetten. Dit laat zich ook terug zien in de parkeeropbrengsten van de afgelopen jaar. Deze laat een stijgende lijn zien.

Door de stijging van het aantal huishoudens in Zutphen, het langer mobiel blijven van de 65-plussers en de landelijke economische groei ontstaat er veel druk op de bereikbaarheid en leefbaarheid van de binnenstad van Zutphen. Daarnaast zal ook de druk op de bezetting van de parkeervoorzieningen toenemen. Opvallend is het hoge percentage fietsgebruik in Zutphen. Dit ligt boven het landelijk gemiddelde voor een middelgrote stad als Zutphen. Het aantal reizigers op station Zutphen is afgelopen jaren stabiel. Als een toename van het aantal reizigers de ambitie is zullen extra maatregelen getroffen moeten worden om het voor- en natransport te verbeteren.

Op het gebied van auto delen loopt Zutphen voor op de rest van Nederland. Het concept auto delen staat aan het begin van de ontwikkeling en biedt nog veel mogelijkheden voor druk bezochte binnensteden. De meeste deelauto's zijn schoner dan het gemiddelde wagenpark in Nederland. Dat komt omdat veel auto's nieuwer, kleiner en zuiniger zijn. Ook zijn deelauto's vaker dan gemiddeld elektrisch.

Wat betreft elektrisch rijden scoort Zutphen laag ten opzichte van Nederlands gemiddelde maar ook ten opzichte van vergelijkbare steden. Op het gebied van elektrisch rijden is dus nog een flinke inhaalslag te maken door het elektrisch rijden te faciliteren en waar mogelijk barrières weg te nemen.

Elektrisch fietsen zorgt voor een stimulering van het fiets verkeer omdat de gemiddelde acceptabele fietsafstand vergroot van 6 naar 10 kilometer. De infrastructurele verbeteringen voor de fiets en de opkomst van de elektrische fiets zal leiden tot een verdere toename van de duurzame mobiliteit.



## 2.3 Trends

In deze paragraaf beschrijven we de belangrijkste maatschappelijke en technologische ontwikkelingen die van invloed zijn op de mobiliteit.

### *Van bezit naar gebruik en dienst*

Het aantal mensen dat hun auto deelt via een platform blijft stijgen. Tegelijkertijd is er weinig bekend over het aantal verreden deelautekilometers. Alle grote fabrikanten hebben inmiddels ook een deelaute- en/of ride sharing concept in de markt. Dit soort diensten sluiten goed aan bij de ontwikkeling van mobiliteit als dienst in plaats van bezit. Deelconcepten voor auto en fiets bieden kansen voor alternatieve vervoersconcepten, flexibelere en meer vraaggestuurde mobiliteit. Er kan hierbij zowel sprake zijn van substitutie (zelfrijdende door de markt uitgebate auto's) alsook aanvulling op bestaande OV-diensten (first en last mile en nieuwe diensten in gebieden waar conventioneel OV niet rendabel/kosten effectief is uit te voeren).

### *Verduurzaming van de samenleving*

De transitie naar duurzame mobiliteit is al jaren geleden ingezet. In het SER-energieakkoord hebben partijen al afgesproken dat via een ingroeimodel vanaf 2035 alle nieuw verkochte personenauto's in staat moeten zijn om CO<sub>2</sub>-emissievrij te rijden met als doel dat in 2050 alle personenauto's zero emissie zijn. De verwachting is dat mobiliteit in de toekomst ook een rol gaat spelen in het gebruiken, opslaan en verplaatsen van decentraal opgewekte schone energie. Zowel de batterijcapaciteit als het rendement van zonnecellen groeit de laatste jaren exponentieel en ook voor de komende jaren zijn er hoge verwachtingen.

### *Electrische fiets*

De elektrische fiets en alle varianten verschijningsvormen is een trend dat het mogelijk maakt om langere afstanden op de fiets af te leggen. De actieradius van de fiets is aan het verschuiven van ca. 6 km naar gemiddeld ca. 10 km. De actieradius van de fiets neemt dus flink toe. Dit biedt kansen om forenzen uit de auto te krijgen en gebruik te laten maken van de fiets. De provincie Gelderland en ook het Rijk investeren fors in een netwerk van Snelfietsroutes. De toenemende druk op het OV- en verkeersnetwerk en het bewuster worden van mensen over hun gezondheid biedt kansen voor de verdere ontwikkeling en gebruik van de (e-)fiets.



### **Data driven mobiliteit**

Een toenemende connectiviteit, beschikbaarheid van data en vereenvoudigde inwinning van deze data heeft onze maatschappij in een aantal jaren veranderd. Individuele reizigers, auto's en sensoren aan boord maken dat er in rap tempo waardevolle informatie voor het bereikbaarheidsdomein beschikbaar komt, waardoor reizigers betere en bewustere keuzes kunnen maken. Daarmee kunnen zij beter worden ondersteund voor en tijdens hun verplaatsingen, vooral in het kiezen van het vervoermiddel, de timing van de reis en de route. Informatie via smartphones kan ook een platform bieden voor reizigers om tot slimme keuzes te komen voor de wijze waarop zij met een of meerdere bestaande en nieuwe vervoersvormen door de keten reizen. Daarnaast komt er met de eerste generatie connected cars de komende jaren data beschikbaar die een wezenlijke bijdrage aan de verbetering van de verkeersveiligheid kan leveren. Vooral als deze wordt gedeeld tussen voertuigen onderling en met wegbeheerders.



*Data driven mobility. Bron: Bluebike*

### **Automatisering**

Daarnaast zijn de zelfrijdende auto en (deels) geautomatiseerde voertuigen geen vage toekomstmuziek meer, maar is vergaande automatisering een ontwikkeling die nu al in sommige auto's op de weg beschikbaar komt. Alle autofabrikanten, maar ook softwaregiganten werken met toenemende menskracht aan deze innovatie. Alhoewel de eerste systemen de komende jaren worden verwacht weten we ook dat een volledige vervanging van het wagenpark veel tijd kost. Bij een positief geraamde ingroei van zelfrijdende auto's vanaf 2020, zal in 2040 ongeveer 30 tot 50% van het wagenpark zelfrijdend zijn, aannemende dat de overheid geen nadere regels opstelt. Deze ontwikkeling wordt mogelijk een tegenhanger van de ontwikkeling van bezit naar gebruik van de auto. De auto komt met deze ontwikkeling in een heel ander daglicht te staan. Je kunt je voorstellen dat je een film of de krant kan lezen terwijl je naar kantoor rijdt. Dit doe je dan mogelijk het liefst in je eigen gepersonaliseerde voertuig. In de wereld van deze ontwikkelaars worden parallellen gezien met de ontwikkeling van de smart phone. Je kunt niet zonder.

## **2.4 Mobiliteitsbeleid**

### **2.4.1 Landelijk en regionaal beleid**

Het regeerakkoord 'Vertrouwen in de toekomst 2017-2022', de koersnotitie Slimme Mobiliteit in Gelderland, de Actie-agenda Slimme Mobiliteit Oost-Nederland (GO-Voort) en de ambitie van de cleantech regio zijn beleidskaders vanuit de hogere overheden. Het beleid van Rijk, Provincie en regio zet in op volgende drie thema's:

- Het garanderen en verbeteren van de bereikbaarheid stad en buitengebied;
- Het verbeteren van de verkeersveiligheid;
- Het verduurzamen van verplaatsingen;

In GO-Voort, het beleidsplan van Oost-Nederland, is aangegeven dat Oost-Nederland de ideale proeftuin is om slimme mobiliteit in de praktijk te brengen. Er is voldoende vervoersvraag, maar geen overbelast mobiliteitssysteem dat bij een kleine verstoring direct vastloopt. Daarnaast is Oost-Nederland strategisch gelegen tussen de randstad en Duitsland. Door de goede bereikbaarheid en groene omgeving kan men prettig wonen, werken en recreëren in Oost-Nederland. In deze samenwerking met andere gemeenten, provincie en Rijk zet de gemeente Zutphen zich in voor de volgende twee acties zoals opgenomen in de Actie-agenda Slimme Mobiliteit Oost-Nederland:

- duurzame stadsdistributie in de binnenstad;
- het samen ontwikkelen van transferhub.

Regionaal is de Cleantech Regio ambitieus en wil in 2030 energieneutraal zijn. We gaan voor een schone, prettige leefomgeving, schoon vervoer en goede bereikbaarheid, innovatie in cleantech business, een goede aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt en een zichtbare en herkenbare regio. Deze uitgangspunten vormen een belangrijk kader voor dit mobiliteitsplan.

### **2.4.2 VCP Zutphen**

In 1996 is het eerste Verkeerscirculatieplan (VCP) vastgesteld door de gemeenteraad van Zutphen. Dit plan is in 2008 geëvalueerd. Deze evaluatie had vooral tot doel om te komen tot een geactualiseerd uitvoeringsprogramma. Van dit uitvoeringsprogramma is inmiddels een groot aantal maatregelen uitgevoerd. Voorbeelden zijn de centrum Ring, de rondweg Zutphen – Eefde, de verbindingen met de Mars. Inmiddels is het VCP meer dan 20 jaar oud. De basis van het VCP uit 1998 staat nog altijd overeind. De destijds geformuleerde doelen hebben 20 jaar later nog steeds waarde.

## **2.5 Diagnose mobiliteit binnenstad Zutphen**

In bovenstaande paragrafen is een huidige problematiek van de mobiliteit in de binnenstad van de Zutphen geschetst. In deze paragrafen is inzicht gegeven in de demografische en technologische ontwikkelingen en er is inzicht gegeven in de beleidsrichtingen van de hogere overheden en samenwerkingsverbanden. Te samen met de uitgesproken ambities voor de binnenstad vormt dit de context waarin de mobiliteit in de binnenstad zich begeeft.

### ***Welke betekenis heeft dit voor de mobiliteit in de binnenstad?***

De huidige ambities van het speerpunt Binnenstad, de maatschappelijke noodzaak om duurzamer om te gaan met de aarde en economische en demografische ontwikkelingen maken dat anders aangekeken wordt tegen de mobiliteit in het algemeen en mobiliteit in de stedelijke centra in het bijzonder. Dit betekent voor de mobiliteit in de binnenstad van Zutphen dat een nieuwe balans gevonden dient te worden tussen economische vitaliteit en bereikbaarheid aan de ene kant en leefbaarheid, gastvrijheid en (verkeers-) veiligheid aan de andere kant. De technologische ontwikkelingen en maatschappelijke trends bieden mogelijkheden om op een andere manier naar mobiliteit te kijken.

### ***Ontwikkelingsperspectief***

Deze opgave kan op twee manieren worden aangevlogen. De eerste mogelijkheid is doorgaan op de ingeslagen weg. Dit zal blijven leiden tot ad hoc beslissingen en gelegenhedsafwegingen. Onduidelijk is dan of het einddoel bereikt zal worden. Een tweede mogelijkheid is het inzetten op geleidelijke verandering met een helder plan en een punt op de horizon. Deze laatste aanpak vraagt om een heldere stip op de horizon en een daadkrachtig bestuur. Dit plan geeft invulling aan deze heldere stip op de horizon.

STIP OP DE HORIZON

3



# 3. STIP OP DE HORIZON

## 3.1 Ambitie Zutphen

Of je Zutphen nu benadert met auto, fiets, openbaar vervoer of te voet: je vindt de parkeergelegenheden en route naar de binnenstad feilloos en zonder obstakels. Zutphen wil innovatieve maatregelen nemen op het gebied van mobiliteit en parkeren. We hebben autoparkeerplaatsen aan de poorten van het stadscentrum waar je als vanzelfsprekend naar toe wordt geleid. Er zijn voldoende autoparkeerplaatsen en oplaadpunten voor auto en fiets. De binnenstad vormt het centrum van een aantrekkelijk fiets- en wandelroute netwerk in de regio. Aangekomen bij de binnenstad voel je de gastvrije en levendige sfeer, aantrekkelijke winkels, cultuur en horeca. Ook evenementen dragen bij aan de aantrekkingskracht van de binnenstad. De binnenstad verandert van een plek waar je winkelt naar een plek waar je wilt verblijven en ervaringen wilt opdoen. De ambitie van Zutphen is een bereikbare en verkeersveilige binnenstad die bijdraagt aan een gastvrije, levendige, leefbare en duurzame binnenstad met aandacht voor cultuurhistorie en technologische ontwikkelingen.

In het Coalitieakkoord “Met elkaar kleuren we Zutphen en Warnsveld, 2018-2022” is richting gegeven aan deze opgave.

### *Coalitieakkoord “Met elkaar kleuren we Zutphen en Warnsveld, 2018-2022”*

#### **Focus op schone mobiliteit**

*Het mobiliteitsplan van de gemeente Zutphen verlegt de focus van de auto naar andere vormen van mobiliteit die leefbaarheid en duurzaamheid bevorderen. Dat betekent meer aandacht voor de fiets, schoon en openbaar vervoer en voor een leeftijdsvriendelijke stad. Zutphen moet bekend staan als een gemeente die goed bereikbaar is met het openbaar vervoer. Daarom wordt de Poort van Noord, de toegang vanaf het station, verbeterd en opgenomen in het mobiliteitsplan van de gemeente. Met betrekking tot de Poort van Zuid, de zuidelijke toegang tot de binnenstad, maken we een onderscheid tussen parkeerbeleid voor bewoners en voor bezoekers.*

#### **Samenwerken**

*Binnen de stad willen we dat je je gemakkelijk te voet of met de fiets kunt verplaatsen. Voor autorijders wordt het gebruik van slim parkeren, elektrisch rijden en deelauto's steeds vanzelfsprekender. We stimuleren elektrisch vervoer en zorgen voor voldoende (snel)laadpalen in samenwerking met provincie en energiebedrijven. Busvervoer wordt wat ons betreft slimmer, flexibeler en elektrisch, waarbij we specifiek aandacht hebben voor vervoer van en naar werk. We willen meer straten herinrichten als fietsstraten en nadrukkelijk ook inwoners hierbij betrekken. Daarnaast gaan we in samenwerking met de regio en provincie door met het verbeteren van de snelfietspaden. Met het oog op schone mobiliteit verbeteren we de toegang voor De Mars en voor De Revelhorst en willen we watergebonden bedrijvigheid beter faciliteren. Dit alles in samenwerking met buurgemeenten, regio en provincie.*

## 3.2 Leidend principe

Het leidende principe bij de inrichting van de binnenstad wordt het stop! –concept: **Stappen**, **Trappen**, **OV** en dan pas de **Personenauto**! Het historische karakter, de levendige ambiance en de beperkte ruimte vragen om een benadering waarin de meest passende vervoerswijze de voorkeur krijgt. De inrichting van wegen en pleinen gaat volgens dit principe. Als eerste krijgt de voetganger voldoende ruimte in het ontwerp, daarna komt de fietser aan de beurt gevolgd door het Openbaar Vervoer en als laatste de auto. Dit is een omslag in het denken. Sinds de opkomst van de auto in de jaren '70 is juist de auto het vertrekpunt geweest voor het ontwerp van wegen.



### 3.3 Hoofddoelstellingen

De hierboven beschreven ambitie voor de mobiliteit in de binnenstad is vertaald in een generieke hoofddoelstelling:

#### **Hoofddoelstelling**

*Dit plan heeft tot doel de verkeers- en vervoerskundige randvoorwaarden te scheppen voor het realiseren van de ambitie ten aanzien van een vitale, leefbare, duurzame, gastvrije en levendige binnenstad zoals verwoord in de Binnenstadvisie uit 2012. Het plan heeft oog voor de realiteit en een faciliterende en stimulerende houding ten aanzien van technologische en maatschappelijke ontwikkelingen met als doel te komen tot een duurzamere mobiliteit in de binnenstad.*

Het VCP van 1998 en de daarop volgende evaluatie in 2008 geven de doelstellingen per mobiliteitsthema voor de gemeente Zutphen. Deze doelstellingen zijn in de basis nog altijd actueel. Toch vraagt de huidige tijd en het ambities voor de binnenstad om een meer nadere en specifiekere doelstellingen.

### Hoofddoelstellingen mobiliteit binnenstad Zutphen 2025

- 1** Het mobiliteitsbeleid draagt bij aan een bereikbare, verkeersveilige, leefbare, gastvrije, levendige, en duurzame binnenstad.
- 2** De inrichting van de wegen in de oude binnenstad gaat volgens het stop!-concept. Als eerste faciliteren van de voetganger, dan fietser, dan het OV en als laatste de auto.
- 3** De verblijfsgebieden zijn verkeersluw en verkeersveilig en hebben geen doorgaand verkeer. In de binnenstad staan de verblijfsfunctie en het monumentale karakter centraal. Het autoverkeer wordt zo direct mogelijk naar de parkeervoorzieningen geleid, de gewenste parkeervoorzieningen liggen buiten de oude binnenstad.
- 4** Het gemeentelijk verkeersbeleid voor de binnenstad draagt bij aan de energietransitie en een duurzame leefomgeving door in te zetten op technologische ontwikkelingen en gedragsverandering.
- 5** Het gemeentelijk verkeersbeleid voor de binnenstad leidt tot een integraal maatregelenpakket met maatregelen die elkaar versterken. Het beleid is gericht op ketenmobiliteit.
- 6** In 2025 wil de gemeente Zutphen Fietsstad van het jaar zijn.
- 7** In 2025 is de binnenstad van Zutphen zichtbaar en voelbaar autoluw (ten opzichte van referentie 2018). Op de meest waardevolle plekken is het autoverkeer geweerd.
- 8** Gemeente neemt actief deel aan Innovatieprogramma's die bijdragen aan de doelstellingen.



*Bron: VVV Zutphen*

## Doelstellingen voetganger

- 1** De voetganger is in de binnenstad de belangrijkste van de openbare ruimte.
- 2** De voetgangsverbinding van de binnenstad naar het station verdient extra aandacht: Directheid, comfort, beleving en veiligheid zijn hierbij de kernwoorden.
- 3** De voetgangersverbindingen tussen de gewenste parkeervoorzieningen buiten de oude binnenstad en de binnenstad verdienen extra aandacht: Directheid, comfort, beleving en veiligheid zijn hierbij de kernwoorden.
- 4** Bij inrichting van wegen en openbare ruimte is er meer aandacht voor ouderen en minder valide.



Bron NOS

## Hoofddoelstellingen fiets

- 1 De kwaliteit van de fietsvoorzieningen is zodanig dat het huidige procentuele aandeel van 60% van het fietsverkeer in de lokale verplaatsingen tenminste gelijk blijft.
- 2 De wachttijd voor fietsers bij verkeerslichten voor het oversteken van het hoofdwegennet en wijkverzamelstraten wordt gelimiteerd, en waar zinvol fietsers met prioriteit.
- 3 Er is voldoende en aantrekkelijke stallingsgelegenheid voor fietsen: in de binnenstad en het station.
- 4 De kwaliteit van de fietsinfrastructuur verdient meer aandacht. Er is meer aandacht voor comfort voor de gebruiker en de fietssnelheid van de gebruiker.
- 5 De fiets heeft bij groot onderhoud, herinrichtingen en nieuwbouw een prominente plek in het ontwerpproces.
- 6 Het fietsnetwerk wordt op de belangrijkste verbindingen geschikt gemaakt om snel te fietsen. Hierbij wordt aangesloten op het Snelfietsnetwerk buiten de bouwde kom, de zogenaamde snelfietsroutes.
- 7 Fiets/Schoolroutes door het kernwinkelgebied dienen te worden voorkomen.
- 8 In de oude binnenstad worden fietsstraten gerealiseerd om de fietser een prominentere plek te geven. De auto is in de binnenstad ondergeschikt en te gast.
- 9 Voor de gebruikers van de binnenstad worden vanuit alle invalsroutes goede fietsstalvoorzieningen gerealiseerd.
- 10 In 2025 is Zutphen Fietsstad van het jaar.



*Bron Ovpro.nl*

## Doelstellingen openbaar vervoer

- 1** De kwaliteit van het openbaar vervoer (bus, trein en regiotaxi) is zodanig dat dit voor de bereikbaarheid van de binnenstad, het station, de werkgelegenheidsconcentraties en de overige voorzieningen een goed alternatief is voor het gebruik van de auto, ook voor de recreatieve bezoekers.
- 2** Moderne technologieën, innovaties en de parkeer- en fietsvoorzieningen zijn er op gericht om het gebruik van het openbaar vervoer te vergroten en een goed alternatief te bieden voor de auto.
- 3** Op zoek naar innovatieve vervoersconcepten waarbij de klassieke lijndienstconcepten worden losgelaten. Initiatieven hiertoe worden gefaciliteerd.



Bron BN Destem

## Bevoorrading centrum

- 1** Voor de bevoorrading van het centrum wordt gezocht naar een goede balans tussen de leefbaarheid en gastvrijheid en de bereikbaarheid van de winkeliers. Hierbij wordt ingezet op een cleantech benadering.
- 2** Naast bevoorrading van detailhandel en horeca is er speciale aandacht voor de pakketbezorging in de binnenstad met als doel de impact op de omgeving te minimaliseren.
- 3** In 2025 geschiedt de bevoorrading van de binnenstad door middel van stadsdistributie op een duurzame wijze.



*Bron Continental Car Parks*

## Doelstellingen auto & parkeren

### Auto

- 1 Het autoverkeer rond de binnenstad wikkelt zich primair af via de centrumring en heeft een zodanige doorstroming dat er geen behoefte ontstaat tot 'sluipen' door de verblijfsgebieden.
- 2 De centrumring is als zodanig herkenbaar voor de weggebruiker en onderscheidt zich van de wijkverzamelstraten en de verblijfsgebieden.
- 3 Op die plekken waar de centrumring en verblijfsgebieden samen komen worden gedeeltelijke 30km/uur zones gerealiseerd. Hierbij valt te denken aan de kruispunten Langehofstraat-Houtwal-Martinetsingel, Oversteekvoorziening stationsgebied en kruispunt IJsselkade-Marspoort-straat.

### Parkeren

- 1 Het aanbod van parkeervoorzieningen voor de oude binnenstad wordt verplaatst van de binnenstad naar de rand van de oude binnenstad. Dit gebeurt op zodanige wijze dat er sprake is van een goede spreiding, een goede aansluiting op het hoofdwegennet en een goede aansluiting op de looproutes in en naar de binnenstad met een minimale afstand tot het kernwinkelgebied.
- 2 Bewoners en bedrijven in de binnenstad blijven beschikken over voldoende en adequate parkeerplaatsen in de nabijheid. Directe looproutes en aanvullende voorzieningen dragen bij aan de kwaliteit van de parkeervoorziening.
- 3 Uitwijkgedrag en parkeerverlast vanuit de parkeerreguleringsgebieden naar de omliggende gebieden wordt tegengegaan. Hierbij wordt gebruikt gemaakt van moderne technieken.
- 4 Voor touringcars is voldoende en adequate parkeergelegenheid tot het afzetten en oppikken van passagiers op (een) aantrekkelijk(e) plaats(en). Gastvrijheid is hierbij het kernwoord.
- 5 Bezoekers van de stad komen Zutphen op een uitnodigende wijze binnen en worden direct geïnformeerd over de beschikbare en de meest gewenste parkeervoorziening.
- 6 De gemeente zet in op innovatieve technieken om het parkeren beter te reguleren, zoekverkeer te voorkomen dan wel onmogelijk te maken.
- 7 De gemeente zet in op het stimuleren en faciliteren van gebruik van duurzame vervoersmiddelen door goede parkeerfaciliteiten voor deze duurzame vervoermiddelen.
- 8 Nieuwe parkeervoorzieningen zijn adaptief ingericht op de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden.
- 9 In 2025 is 10% van de openbare grote parkeerplaatsen voorzien van elektrische laadpalen (adaptief).

HOE BEREIKEN WIJ ONZE DOELEN?

4

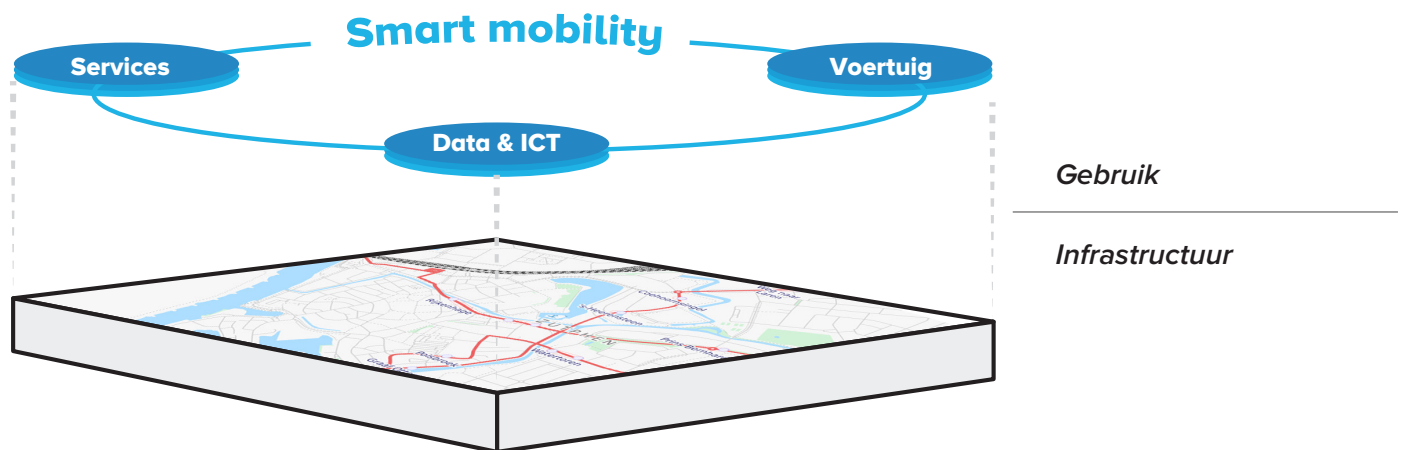


# 4. Hoe bereiken wij onze doelen

Dit hoofdstuk maakt inzichtelijk hoe de doelstellingen bereikt gaan worden. Per thema is aan gegeven waar de gemeente Zutphen zich op gaat richten in de komende jaren. De volgende thema's worden nader uitgewerkt:

- *Infrastructuur: herkenbaarheid, beleving en gastvrijheid verbeteren;*
- *Voetganger: verbeteren voetpaden en wandelroutes;*
- *Fiets: verbeteren directheid, veiligheid en comfort;*
- *OV: verbeteren voor- en natransport, inzetten op duurzame concepten;*
- *Autoverkeer: herkenbaarheid centrumring en verbeteren kwaliteit parkeervoorziening;*
- *Cleantech/Smart mobility: stimuleren en faciliteren slimme en duurzame mobiliteit.*

Deze thema's samen vormen het totale pakket van slimme en duurzame mobiliteit (smart mobility/cleantech) voor de binnenstad. Kortom: de thema's kunnen niet los van elkaar gezien worden, maar zullen elkaar juist versterken. De eerste vijf thema's betreffen vooral ruimtelijke fysieke ingrepen terwijl het bij thema Cleantech/Smartmobility gaat over het op een slimme en schone wijze gebruik maken van de infrastructuur (Smart Mobility). Hierbij gebruik makend van de verschillende technologische ontwikkelingen op voertuigniveau, dataniveau en serviceniveau. Beide werelden zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Een goede infrastructuur en dataontsluiting is randvoorwaardelijk voor smart mobility. In de onderstaande figuur is dit schematisch weergegeven. De fysieke infrastructuur: voet-, fiet-, weg- en parkeerinfrastructuur vormen de basis. De voertuigen, de verschillende services en de verzamelde data vormen de basis voor het duurzame en slimme gebruik van de infrastructuur. Deze fysieke infrastructuurcomponent en de technologische gebruikskomponent vormen samen het vervoersysteem van de 21ste eeuw. De technologische ontwikkelingen bieden vooral kansen voor het gebruik van de infrastructuur (Smart Mobility).



Relatie tussen infrastructuur en gebruik van de infrastructuur.

## 4.1 Infrastructuur

De infrastructuur vormt de fysieke drager van het mobiliteitsnetwerk. Bij het thema infrastructuur gaat het om de kwaliteit van de infrastructuur in relatie tot het gebruik van de infrastructuur en de inpassing van de infrastructuur in de omgeving. Kwalitatief liggen er kansen voor de infrastructuur in de binnenstad om meer ruimte te bieden voor de voetganger en de fiets en te zorgen voor een herkenbaardere wegstructuur. Meer ruimte voor de voetganger en de fiets draagt bij aan het doel om eerder te kiezen voor deze gezonde en duurzame wijze van transport.

De inrichting van de openbare ruimte en wegen in de oude binnenstad gaat volgens het STOP!-principe. Eerst de voetganger, dan de fietser, gevolgd door het openbaar vervoer en als laatste de personenauto. Hoe waardevoller de openbare ruimte voor de gastvrijheid en beleving van de stad, hoe sterker dit principe geldt. Dit principe moet er toe leiden dat niet meer als vanzelfsprekend de auto de prominente plek inneemt bij de inrichting van straten en pleinen.

## 4.2 Voetganger

De voetganger staat centraal in de binnenstad. De looproutes van het station naar het kernwinkelgebied en vanaf parkeerterreinen aan de rand verdienen extra aandacht. Routes dienen een directe visuele relatie te hebben met de binnenstad en dienen als zodanig herkenbaar te zijn. De beleving van de binnenstad begint bij het verlaten van het station of het sluiten van de portier van de geparkeerde auto op de gewenste locatie buiten de binnenstad. Voorbeelden van poorten met belangrijke looproutes zijn de lange Hofstraat en de Stationsstraat, maar zeker ook de entree Beukersstraat/Laarstraat.

Ook de looproutes voor de bewoners en de werknemers in de stad verdienen de aandacht. Deze dienen aantrekkelijk en (sociaal) veilig te zijn. Bij de inrichting van voetpaden en dan met name bij de materiaalkeuze dient rekening te worden gehouden met minder validen.



### 4.3 Fiets

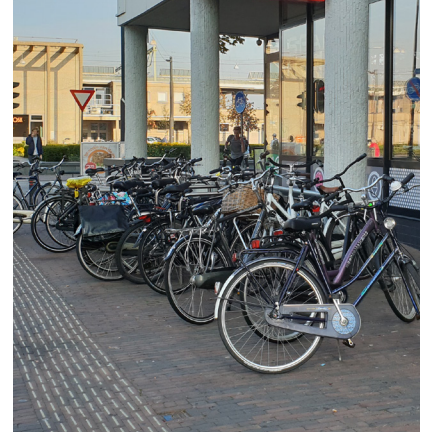
De fiets is een belangrijke drager voor de verplaatsing op kleinere afstanden (interne verplaatsingen) en bij het voor- en natransport van verplaatsingen over langere afstand met het openbaar vervoer. Daarbij komt dat de actieradius van de fiets met de komst van de elektrische fiets flink toeneemt. Verplaatsing over langere afstand per fiets wordt met de nieuwe technologie mogelijk gemaakt voor een grotere groep mensen. Dit maakt dat de fiets meer en meer een goed alternatief aan het worden is voor de auto of het openbaar vervoer over grotere afstanden. Deze ontwikkeling heeft ook zijn weerslag op het fietsnetwerk. Het fietsen met hogere snelheid vraagt een andere inrichting van de fietsstructuur. Fietspaden zullen breder uitgevoerd moeten worden en zichtlijnen en conflictpunten verdienen nog meer aandacht. In het kader van dit beleidsplan is er onderzoek gedaan naar het fietsnetwerk. In het fietsonderzoek (zie bijlage 2) is gekeken naar de kwaliteit van het fietsnetwerk op drie niveaus:

- Netwerkniveau (de directheid van de verbindingen);
- Schakelniveau (de kwaliteit van een netwerkschakel);
- Puntniveau (de kwaliteit van de stalling/parkeren van fietsen).

Op netwerkniveau zijn er twee fietsverbeteringen mogelijk. Het fietsnetwerk in Zutphen kan beter aangesloten worden op de snelfietsroutes. Ook wordt er gezocht naar alternatieven voor de fietsroutes door het centrum.

Op schakelniveau kunnen we op belangrijke fietsroutes inzetten op de verbetering van comfort, doorstroming en verkeersveiligheid. Om het comfort te verbeteren kan gedacht worden aan aanpassen van verharding, verwijderen van obstakels en meer ruimte bieden aan fietsverkeer. De doorstroming van de fietsers kunnen we verbeteren door kruispunten en fietsoversteken anders in te richten. Het verbeteren van de verkeersveiligheid voor de fiets kunnen we bereiken door vaker te kiezen voor vrijliggende fietspaden.

Op puntniveau is op een aantal locaties fietsparkeervoorzieningen wenselijk. Uit het fietsonderzoek blijkt dat er op de drukke winkelmomenten meer ruimte nodig is om de fiets op een goede en gastvrije manier te stallen. De verbetering van het stallen van fietsen zal de ruimtelijke kwaliteit doen toenemen en ergernis van winkeliers aan gestalde fietsen voor de etalage en winkelentree doen afnemen.



#### 4.4 Openbaar vervoer

Tegen de binnenstad van Zutphen aan ligt het treinstation. Om de kwaliteit van het openbaar vervoer verder te verbeteren wordt er ingezet op het verbeteren van het voor- en natransport. Hierdoor wordt het openbaar vervoer een beter alternatief voor de auto. Bij de thema's voetganger en fiets is hier al uitgebreid op ingegaan. Moderne technieken zoals realtime reisdata en bijvoorbeeld het deelfietsconcept dragen bij aan het verbeteren van het transport systeem.

Naast bereikbaarheid van het OV op grotere afstand is er ook aandacht voor de bereikbaarheid van het centrum van de wijken van de stad. Onderzocht wordt of met moderne technieken en vervoersconcept een hogere kwaliteit openbaar vervoer bereikt kan worden dan met het huidige systeem.

#### 4.5 Auto

Het doel is om de leefbaarheid, vitaliteit, gastvrijheid en levendigheid van de binnenstad van Zutphen te verbeteren. Het autoluw en autovrij maken van de binnenstad levert hieraan een belangrijke bijdrage. Om dit te bereiken is een transitie nodig. Deze opgave vraagt om een geleidelijke maar sturende aanpak. De auto is het laatste vervoermiddel in het STOP!-principe. Echter, dit is momenteel wel het belangrijkste vervoermiddel voor een groot deel van de bezoekers, bewoners en werknemers in de binnenstad. Het blijven faciliteren van dit vervoermiddel is van cruciaal belang voor het functioneren van de binnenstad. Echter, het gaat hier om de bereikbaarheid van de binnenstad. De opgave is om het autoverkeer te faciliteren buiten de binnenstad. Goede ontsluitingsstructuren en goede parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad zijn nodig om verkeer uit de binnenstad te weren. Bij de inrichting van deze voorzieningen gaat de aandacht uit naar het voor- en natransport. Denk hierbij bijvoorbeeld aan een deelfiets waarmee de laatste meters gemaakt kunnen worden.

De centrumring heeft hierin een belangrijk rol. Verkeer in de binnenstad dient hier zoveel mogelijk over afgewikkeld te worden. Door de centrumring herkenbaarder te maken in zijn verschijningsvorm in combinatie met een parkeerverwijssysteem zal minder zoekverkeer ontstaan en zal de weggebruiker sneller naar een parkeerplek worden geleid. Andersom kunnen bezoekers van de stad op een herkenbaardere wijze de stad verlaten. Daarnaast draagt het opwaarderen van de infrastructuur bij aan de verkeersveiligheid en de beleving van de stad. De veelal oude infrastructuur aan de zuid- en oostzijde van de stad is hard toe aan een kwalitatieve verbetering. Bij de aanpak van wegen wordt ingezet op een integrale benadering waarbij naast verkeer ook gekeken wordt naar water (klimaatadaptatie), cultuurhistorie en cleantech maatregelen.



Ook kan de auto als voor- of natransport worden gezien. Het gebruik van de P+R bij het station dient te worden bevorderd bijvoorbeeld door betere reisinformatie (zie cleantech). Zo houden we het verkeer buiten de binnenstad en houden we de binnenstad wel goed bereikbaar.

#### 4.5.1 parkeren

Bij het thema parkeren is onderscheid gemaakt in twee opgaven. Het kwantitatieve deel en het kwalitatieve deel. Het kwantitatieve deel gaat over het aantal parkeerplekken in de directe nabijheid van de binnenstad. Het kwalitatieve onderdeel gaat in de kwaliteit van de parkeersysteem als geheel.

##### *Kwantitatieve opgave*

Parkeren is een belangrijk en gevoelig onderwerp. Ook in Zutphen speelt het spanningsveld waarin het een gevecht is om de schaarse ruimte. Zutphen heeft zich uitgesproken voor een vitale en gastvrije binnenstad. In het principe past blik op straat niet in dit beeld. Echter om vitaal te zijn is ook een goede bereikbaarheid van cruciaal belang. Zutphen kan zich niet permitteren om alleen van het toerisme en de dagjesmensen te leven. De lokale bevolking is van cruciaal belang voor het voortbestaan van een groot aantal winkels en horecagelegenheden. Om het nog ingewikkelder te maken zit er ook nog een tijdcomponent aan dit spanningsveld. In de daluren is het minder erg en zelfs wenselijk dat er beweging/activiteit is in de stad. Dat is ook het moment dat de middenstand het moet hebben



*Bron MoederscheimMoonen architects*

van kortere winkelbezoeken en gerichte aankopen, waarbij het parkeren in de directere nabijheid een belangrijkere rol speelt. Op de piekmomenten wordt de stad het sterkst beleefd. Dan doet geparkeerd en zoekend verkeer afbreuk aan de beleving en gastvrijheid van de stad.

In de concurrentiestrijd om de ruimte is met de recente ontwikkelingen zichtbaar geworden dat aan de openbare ruimte andere functies dan parkeren een hogere maatschappelijke waarde wordt toegekend. Recente voorbeelden zijn de projecten zoals de Groenmarkt, de IJsselkade en de gewenste ontwikkeling van het 's Gravenhof waarbij parkeervakken onttrokken worden aan de openbaarheid. Deze ontwikkeling zal in de toekomst doorzetten. In de toekomst zal het niet meer altijd vanzelfsprekend zijn dat de auto in de binnenstad voor de deur geparkeerd kan worden. Deze ontwikkeling, waarmee invulling wordt gegeven aan



de ambitie van het speerpunt Binnenstad, kan alleen plaatsvinden als er goede alternatieven zijn. Goede alternatieven zullen geboden moeten worden om de stad bereikbaar en daarmee vitaal te houden. Niet alleen voor de bezoekers, maar zeker ook voor de bewoners.

Goede voorzieningen aan de rand van de binnenstad zijn dan wenselijk. Deze hebben als voordeel dat deze goed zijn gelegen aan de Centrumring en door de schaal herkenbaar zijn en de kans groter is om snel een plek te vinden. Door een goede spreiding van de parkeervoorzieningen worden de aanlooproutes naar het centrum goed verdeeld. Een goede spreiding over deze aanlooproutes draagt bij aan de vitaliteit van de binnenstad. De drie grote parkeervoorzieningen zijn het AH-terrein, de P+R-voorziening bij het station en de nieuw te ontwikkelen parkeerfaciliteit aan het Vispoortplein. Deze drie locaties dienen voldoende capaciteit te hebben om de afname in het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad en de vraag naar parkeerplaatsen in de toekomst op te vangen. Naast de voorziening zelf is ook het verbeteren van de kwaliteit van de looproute (zie ook onder infrastructuur) een belangrijke voorwaarde.

Met de recente ambitie om ook het 's Gravenhof autoluw in te richten en de eeuwenoude cultuurhistorie zichtbaar en tastbaar te maken is een goed alternatief voor het parkeren noodzakelijk. Samenvattend is het Vispoortplein als locatie voor een grote parkeervoorziening om de volgende redenen een goede keuze:

- Direct nabij oude binnenstad
- Nabij op te heffen parkeerplaatsen 's Gravenhof
- Centraal gelegen in verlengde van Lange Hofstraat
- Goed ontsloten op Centrum Ring
- Nabij het gemeentehuis en gerechtsgebouw
- Een grote centrale locatie
- Makkelijk te verwijzen
- Gastvrije ontvangst

Door bij de zuidelijke entree van de binnenstad aan de vesting een centrale parkeervoorziening/HUB te creëren ontstaat een robuuste, gastvrije en toekomstgerichte vaste parkeeroplossing die het verder autoluw maken van de binnenstad kan faciliteren. Belangrijk uitgangspunt in de nadere uitwerking is de directe relatie tussen de binnenstad en de parkeerlocatie aan de zuidelijke entree van de binnenstad. Bezoekers, bewoners en winkeliers zullen het parkeerterrein moeten ervaren als directe 'poort' tot het kernwinkelgebied. Nabijheid van de locatie is dan van cruciaal belang.

### ***Kwalitatieve opgave***

Naast de opgave om toekomstige afname van parkeeraanbod te compenseren is het ook goed om naar kwalitatieve verbetering van het totale parkeersysteem te kijken. De kwalitatieve verbetering van het parkeersysteem in Zutphen kunnen we bereiken met een parkeerverwijssysteem. Het parkeerverwijssysteem geeft de reiziger handelingsperspectief. Met parkeerinformatie langs de weg kan de reiziger een weloverwogen keuze maken wat betreft route en parkeerlocatie. Hierdoor zal het zoekverkeer afnemen met als gevolg een verbetering van bereikbaarheid, gastvrijheid en leefbaarheid van de binnenstad. Als per parkeervoorziening de bezetting duidelijk is kunnen we de parkeerinformatie ook digitaal ontsluiten waardoor de reiziger zelfs voor de reis al een keuze kan maken.



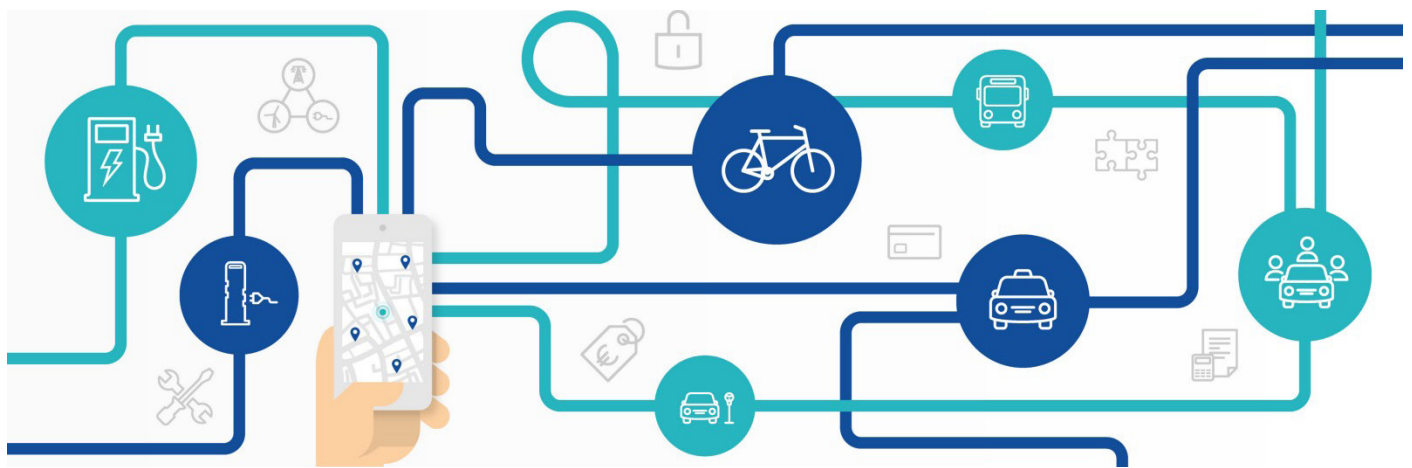
*Voorbeeld parkeerverwijssysteem Weert*

## 4.6 Cleantech: slimme en schone mobiliteit

In de wereld van de mobiliteit is smart mobility de belangrijkste innovatie. De ontwikkeling van smart mobility staat echter nog in de beginfase. Met slimme en duurzame mobiliteit zorgen we voor goed geïnformeerde reizigers zodat zij slimme keuzes maken. De gemeente Zutphen wil de volgende aspecten van slimme en schone mobiliteit stimuleren en faciliteren:

- Mobility as a Service (MAAS)
- Informatievoorziening
- Mobiliteitsmanagement en gedragsverandering
- Stadsdistributie
- Elektrisch rijden

Deze paragraaf licht deze aspecten van slimme en duurzame mobiliteit op hoofdlijn toe. De cleantech en smart mobility ontwikkeling gecombineerd met een grote beschikbaarheid aan data maakt het steeds makkelijker om mobiliteit als dienst aan te bieden en om het verkeer beter te laten samenwerken. Niet alleen de genoemde ontwikkelingen hebben invloed, juist de interactie en het samenkomen van deze ontwikkelingen kan tot een beter en sneller effect leiden. Kortom: samenhang tussen deze trends en ontwikkelingen zijn van essentieel belang.



*Mobility as a service (MaaS) bron: Medium*

### **Mobility as a Service**

Mobility as a Service (MaaS) staat voor een transitie in mobiliteit. De consument heeft toegang tot mobiliteit in de vorm van diensten, in plaats van te investeren in het bezit van transportmiddelen of losse diensten als OV. Met deze diensten is de consument dus flexibeler. MaaS is een zeer kansrijke ontwikkeling dat geïllustreerd wordt aan de hand van de volgende cases.

De essentie van de voordelen is als volgt samen te vatten: een mobiliteitsaanbieder brengt allerlei mobiliteitsdiensten bij elkaar, koppelt deze aan informatiediensten en betaalfuncties en ontsluit ze voor de consument via een portal. Deze mobiliteitsdiensten kunnen ook gekoppeld zijn aan verkeersmanagement en veiligheidsdienst als e-call (automatische melding van ongevallen bij de meldkamer politie). Accuraatheid van de beschikbare componenten (deelfiets/deelauto, aansluiting OV, etc.) zijn nog niet op orde en cruciaal voor succes. Kernwoorden hierbij zijn: toegankelijkheid, snelheid, betrouwbaarheid, betaalbaarheid, comfort, gemak en flexibiliteit.

De deelauto is een mogelijke schakel in het MaaS-concept. Met technologieën zoals nauwkeurige plaatsbepaling en apps wordt het steeds makkelijker een deelauto te vinden en te gebruiken. Eigendom en bezit worden minder relevant, het delen van producten en diensten wordt met name binnen stedelijke gebieden geaccepteerd. Deelauto's komen dan vooral in de plaats van een tweede auto. Mensen die een auto delen maken veel minder autoritten. In plaats daarvan reizen ze meer met het openbaar vervoer, de fiets en te voet. Auto delen draagt daarom bij aan een lager autogebruik- en bezit. Dat is goed voor het milieu en dus de leefbaarheid van de stad. In steden draagt het ook bij aan minder geparkeerde auto's.

### ***Informatievoorziening***

Het doel van informatievoorziening is om de reiziger handelingsperspectief te bieden. Door de grote hoeveelheid data te vertalen naar reisinformatie (reistijden en parkeerbezetting) en te ontsluiten naar de reizigers kan de reiziger een weloverwogen keuze maken wat betreft modaliteit, route en parkeerlocatie. Hierdoor zal het zoekverkeer afnemen met als gevolg een verbetering van bereikbaarheid, gastvrijheid en leefbaarheid van de binnenstad.

### ***Mobiliteitsmanagement en gedragsverandering***

Mobiliteitsmanagement is primair gericht op het beperken van de automobilititeit door gedragsverandering te realiseren. Vier gedragsveranderingen worden nagestreefd: niet reizen, reizen op een ander tijdstip, reizen via een andere modaliteit of reizen via een andere route. Deze gedragsveranderingen worden bereikt door te communiceren over alternatieve vervoerswijzen naar inwoners, bezoekers en bedrijven. Maar ook door het stimuleren van bijvoorbeeld thuis werken, gebruik P+R-locaties en gebruik van de OV-fiets.

### ***Stadsdistributie***

De stadsdistributie is van ondernemers en voor ondernemers. Vervoerders lossen goederen aan de rand van de stad en zijn daardoor niet gebonden aan venstertijden. De bundeling van goederenvervoer in elektrische voertuigen maakt het vervoer flexibel, efficiënt, stiller en vrij van uitstoot. Door het onder voorwaarden geven van extra vrijstellingen voor stadsdistributie en het aanscherpen van venstertijden zal de gastvrijheid en leefbaarheid van de binnenstad toenemen. Door het inzetten op een emissieloze distributie kan de leefbaarheid van de binnenstad verder worden vergroot.

### ***Elektrisch rijden***

Elektrisch rijden wordt de komende jaren steeds goedkoper en de reikwijdte zal toenemen als gevolg van doorontwikkeling van batterijen. De transities naar slimme en duurzame mobiliteit kunnen elkaar versterken doordat de eigenschappen van elektrische voertuigen verschillen met brandstof-gedreven voertuigen (bijvoorbeeld reikwijdte 'volle tank'). Data gedreven intelligentie biedt hierbij mogelijkheden om deze nadelen op te lossen (bijvoorbeeld advies over meest geschikte plaats voor opladen en plek reserveren) en biedt aanvullende voordelen (bijvoorbeeld stroom afnemen tegen gunstige tarieven gedurende de nacht). Het stimuleren en faciliteren van elektrisch rijden zal leiden tot een toename van duurzame mobiliteit. Daarnaast wordt de leefbaarheid van de binnenstad verbeterd.

### **Case: Met handelingsperspectief naar de binnenstad van Zutphen in 2023?**

In onderstaande case wordt inzichtelijk gemaakt wat slimme en duurzame mobiliteit voor een toekomstige reiziger naar Zutphen kan betekenen. Uit deze case blijkt dat de samenhang tussen ontwikkelingen zeer groot is en dat de acties elkaar aanvullen en versterken in effectiviteit.

## **Cases: Met handelingsperspectief naar de binnenstad van Zutphen in 2023?**

### ***Voor de reis***

- Inzicht in drukte in binnenstad via InZutphen app
- Inzicht in reismogelijkheden van het openbaar vervoer
- Inzicht in beschikbaarheid en kosten parkeervoorzieningen met mogelijkheid tot reserveren.
- Voor parkeren van elektrische voertuigen of auto delen zijn aantrekkelijke en goedkope locaties beschikbaar in Zutphen.

### ***Tijdens de reis***

- Informatievoorziening op panelen wat betreft reistijd over oude brug ter plaatse van Burgemeester Dijkmeesterweg en Graaf Ottosingel.
- Informatievoorziening op parkeerverwijssysteem over beschikbaarheid van de parkeervoorzieningen.
- Parkeerinformatie en reistijdinformatie via InZutphen App ook beschikbaar in-car en voor medereiziger.

### ***Last mile***

- Goed bewegwijzerde looproutes vanaf parkeervoorziening naar de binnenstad maar ook beschikbaar via InZutphen app.
- Informatie over beschikbaarheid van de deelfiets/OV-fiets via bv de InZutphen app.

### ***Na de reis***

- Afrekening o.b.v. aantal parkeerminuten waardoor niet te veel wordt betaald.

### ***Uitgevoerde Maatregelen:***

- Parkeerverwijssysteem.
- Reistijdinformatie oude brug.
- Digitaal ontsluiten van reisinformatie, parkeerinformatie, openbaar vervoer info via bv InZutphen app.
- Mogelijkheid van reserveren van parkeerplek door marktpartijen. Voor deelauto – elektrische auto zijn aantrekkelijke, goedkope en zichtbare locaties beschikbaar op P+R en grootschalige parkeervoorziening.
- Verbeteren looproutes vanaf parkeervoorzieningen naar binnenstad.
- Verbeteren mogelijkheden fietsgebruik als voor- en natransport vanaf station en P+R voorziening.

### ***Bijdrage aan doelstellingen:***

- Stimuleren openbaar vervoer omdat met de deelauto en OV-fiets het voor- en natransport wordt verbeterd. Door deze verbetering zal het comfort voor de reizigers toenemen.
- Stimuleren van leefbaarheid van binnenstad omdat parkeren buiten binnenstad wordt geconcentreerd.
- Stimuleren van duurzame mobiliteit omdat het fietsgebruik, deelauto gebruik en elektrisch rijden wordt gestimuleerd.
- Stimuleren gastvrijheid van de binnenstad omdat de reiziger wordt geïnformeerd en de looproutes worden geoptimaliseerd.

### ***Versterkende maatregelen:***

- Infrastructuurele maatregelen voor verbeteren doorstroming e, verkeersveiligheid en comfort van fietsgebruik.
- Herkenbaarheid van ring Zutphen tbv ruimte voor fiets en vinden van parkeervoorzieningen in relatie parkeerverwijssysteem.
- Autodelen stimuleren door als gemeente zelf deel te nemen aan autodelen en voertuigen in de avond beschikbaar te stellen aan bewoners die autodelen willen beproeven.
- Elektrisch rijden stimuleren door extra laadpalen aan te leggen bij grote parkeervoorzieningen.



# UITVOERINGSSTRATEGIE

# 5

*De stip op de horizon voor de mobiliteit in de binnenstad van Zutphen is gezet. Het doel is een bereikbare, leefbare, duurzame, gastvrije en levendige binnenstad. In het voorgaande hoofdstuk zijn de verschillende opgaven benoemd. Maar hoe gaan we daar komen? Het STOP-principe en samenwerken zijn de sleutelwoorden bij het uitvoeren van dit mobiliteitsplan.*

# 5. Uitvoeringsstrategie

## 5.1 Stop-principe

Het toepassen van het stop-principe is leidend. Bij de inrichting van de openbare ruimte in de binnenstad wordt eerst gekeken naar de voetganger en de fietser. Daarna de plek voor het OV en als laatste pas (als daar ruimte voor is en past in het straatbeeld) wordt er ruimte gemaakt voor de auto. Het is dus niet langer meer vanzelfsprekend dat je de binnenstad in kunt rijden op zoek naar een parkeerplaats of dat je de auto in de binnenstad voor de deur kan parkeren. Voorwaarde hierbij zijn goede parkeervoorzieningen aan de randen van de binnenstad.

## 5.2 Investeren in de binnenstad

De binnenstad van Zutphen is een belangrijke economische en maatschappelijke drager van de gemeente Zutphen. Om deze status te behouden en verder uit te bereiden is een continue investering in deze binnenstad noodzakelijk. Dit plan dient uitgewerkt te worden in een uitvoeringsplan waarin de prioritaire projecten zijn gekoppeld aan een investeringsagenda. Dit uitvoeringsplan wordt samen met bewoners en ondernemers opgesteld.

## 5.3 Samenwerken

Het doel bereiken lukt niet alleen. We zullen alle partners in het veld nodig hebben om onze doelen te bereiken. In het plan staan verschillende opgaven die vragen om een integrale aanpak. Innoveren doe je niet alleen. De gemeente Zutphen gaat op zoek naar partners in zowel de publieke sector als de private sector. De gemeente neemt op de verschillende onderwerpen het initiatief om deze verder te brengen. Hierbij ligt de prioriteit bij intelligente parkeersystemen, stadsdistributie en uitwerken van de voorwaarden om het 't Gravenhof autovrij te maken. Dit doet de gemeente samen met bewoners en ondernemers.

Belangrijke publieke partners zijn de Cleantech regio, de provincie Gelderland en het Rijk. De gemeente neemt actief deel aan samenwerkingsverbanden en werkgroepen, die inzetten op ontwikkelingen en innovaties die bij kunnen dragen aan de doelen van de gemeente Zutphen.

Ook door over de sector heen te kijken ontstaan kansen verschillende beleidsdoelen te verenigen. Denk bijvoorbeeld aan klimaatadaptatie en (her-)inrichtingen van wegen. Maar ook slimme vervoersconcepten in combinatie met vrijwilligerswerk of mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt kunnen ideeën zijn die over sectoren heen bijdrage aan verschillende doelen. De gemeente neemt op de verschillende onderwerpen het initiatief om deze verder te brengen. Hierbij ligt de prioriteit bij intelligente parkeersystemen, stadsdistributie en uitwerken van de voorwaarden om het 't Gravenhof autovrij te maken.

### **We willen het fiets en wandelverkeer bevorderen**

1. Beter faciliteren van de fietser in de binnenstad via uitbreiden van fietsparkeerplaatsen op de invalsroutes van de binnenstad;
2. Verbeteren fietsverbindingen in en naar de binnenstad en station, inzetten op beperken doorgaande fietsroutes door het winkelgebied;
3. Verbeteren looproutes van parkeerterreinen aan de rand van de binnenstad naar de binnenstad;
4. Toevoegen faciliteiten aan parkeerterreinen aan de rand van de binnenstad om de last-mile met de fiets of op een andere wijze af te leggen.

**We willen werken aan een autoluwe binnenstad**

1. Het 's Gravenhof als autovrij plein toevoegen aan de binnenstad en ruimte bieden aan voetgangers en ontmoetingsfunctie;
2. Inzetten op stadsdistributie op de een duurzame wijze met minimale hinder voor de bezoekers en bewoners van de binnenstad;
3. Beperken van autoverkeer in de binnenstad via terugdringen van zoekverkeer rond de binnenstad door middel van drie centrale parkeervoorzieningen en intelligente parkeerinformatiesystemen.

**We willen werken aan een duurzame binnenstad**

1. Met partners inzetten op het deelauto-concept. Dit concept nader uitwerken in combinatie met parkeerbeleid in de binnenstad;
2. Realiseren oplaadpunten op strategische locaties en grote parkeerterreinen.



