gemeente Opsterland

008697146

RAADSVOORSTEL

MET BESLUIT

Raadsvergadering	:	14 februari 2022
Agendapunt	:	
Onderwerp	:	Verkeersinrichting kernwinkelgebied Gorredijk
Portefeuillehouder	:	Libbe de Vries

Beetsterzwaag, 11 januari 2022

Voorstel

1. De proef naar de verkeersinrichting in het kernwinkelgebied in Gorredijk af te ronden, door:
   - Het definitief instellen van tweerichtingsverkeer (uitgezonderd vrachtverkeer) in de Hoofdstraat tussen Schansburg en Nijewei;
   - Het definitief instellen van de voorrangssituatie op de Gerk Numanbrug, zodat bestuurders komende vanuit de richting Schansburg voorrang hebben op bestuurders komende vanuit de richting Nijewei;
   - Het college te verzoeken om samen met de bewoners en de WHI te komen tot een parkeeroplossing aan de Brouwerswal.

Inleiding

Op 1 februari 2021 heeft uw raad een besluit genomen om te starten met een proef naar de verkeersinrichting in het kernwinkelgebied van Gorredijk. Dit naar aanleiding van een initiatief vanuit de winkeliersvereniging (WHI). De proef onderscheidt in hoofdlijn twee onderdelen. Het instellen van tweerichtingsverkeer in de Hoofdstraat en het aanpassen van het parkeren aan de Brouwerswal. De proef heeft als doel om te ontdekken wat de voor- en nadelen zijn van de maatregelen en uw raad daarna een besluit te laten nemen over de vervolgsituatie. De twee onderdelen zijn hieronder kort toegelicht.

Tweerichtingsverkeer Hoofdstraat

Op 22 februari 2021 is gestart met het tijdelijk instellen van tweerichtingsverkeer in de Hoofdstraat tussen de Nijewei en de Schansburg. Om de verkeersafwikkeling te waarborgen is er daarvoor bij de Gerk Numanbrug een voorrangssituatie ingesteld. Het ingestelde tweerichtingsverkeer geldt niet voor vrachtverkeer en bussen. Voor deze categorieën is nog steeds het eerdere eenrichtingsverkeer van toepassing. Tijdens de proef zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd. Zo is gekeken naar de veiligheid, de snelheid en intensiteiten van het verkeer en de parkeerdruk. Daarnaast is ook gekeken naar subjectieve factoren zoals de beleving van de proefsituatie. De proefsituatie kent, ten opzichte van de oude situatie, voor- en nadelen. Het tweerichtingsverkeer kent daarmee voor- en tegenstanders. Een belangrijke conclusie uit de proef is dat de verkeersveiligheid is geborgd, de situatie niet leidt tot grote knelpunten en de parkeerbalans niet is verschoven. Daarnaast blijkt er vanuit de initiatiefnemer WHI nog altijd een groot draagvlak te zijn voor het continueren van het tweerichtingsverkeer. We stellen daarom voor om de proefsituatie om te zetten naar een definitieve situatie en daarbij op kleine schaal maatregelen te nemen voor eventuele knelpunten.

Parkeersituatie Brouwerswal

Volgende op het aangenomen amendement op 1 februari 2021 zijn de inwoners van de Brouwerswal geïnformeerd over de voorgenomen proef. Ondanks dat het om een proef gaat, bleef er bij een deel van de inwoners weerstand. Dit heeft uiteindelijk geleid tot een initiatief vanuit deze groep bewoners voor een alternatieve situatie voor het parkeren. Uiteindelijk is gekozen om de voorgenomen proefopstelling niet aan te brengen, maar wel de geplande onderzoeken daarvoor door te laten gaan. In deze onderzoeken is ook het alternatieve voorstel van de inwoners meegenomen. De conclusies hiervan worden binnenkort besproken met de bewoners en de WHI. Wij hebben er vertrouwen in dat we met elkaar komen tot een weloverwogen compromis voor de parkeersituatie aan de Brouwerswal en ronden deze proef nog dit jaar af.

Beoogd effect en/of resultaat

Het verbeteren van het winkelklimaat en de algehele bereikbaarheid van het kernwinkelgebied zonder daarbij afbreuk te doen aan de leefbaarheid en veiligheid.

Argumenten

1.1 De winkeliersvereniging is als initiatiefnemer van de proef tevreden met de resultaten en voorstander van het definitief maken van de tweerichtingssituatie.

De proef komt voort uit het initiatief van winkeliersvereniging WHI. Zij behartigen de belangen van de ondernemers in het kernwinkelgebied in Gorredijk. Uit een uitgebreide enquête onder de leden van de WHI naar de beleving van de proef, komt naar voren dat er veel draagvlak is voor het continueren van de situatie. Een ruime meerderheid ervaart verbetering van de bereikbaarheid en een positief effect op de uitstraling van het centrum. Uiteindelijk vindt 87% van de leden dat het tweerichtingsverkeer gehandhaafd kan blijven.

1.2 Plaatselijk Belang is een voorstander van het definitief maken van de tweerichtingssituatie.

Plaatselijk Belang Gorredijk geeft aan veel positieve signalen te krijgen over de tweerichtingssituatie. De snelheid wordt als lager ervaren en er wordt aangegeven dat het centrum sneller en makkelijker te bereiken is. Plaatselijk Belang geeft aan voorstander te zijn van het definitief maken van het tweerichtingsverkeer.

1.3 Bezoekers van buiten Gorredijk zijn positiever over de bereikbaarheid.

Uit nadere specificatie van de data van het belevingsonderzoek blijkt dat mensen van buiten Gorredijk de bereikbaarheid positiever waarderen in de proefsituatie dan het gemiddelde oordeel in de periode voorafgaande aan de proef. 72% van deze groep beoordeelt de bereikbaarheid gemiddeld als ‘goed’ en gemiddeld 14% als ‘redelijk’.

1.4 Uit metingen blijkt dat de verkeersveiligheid niet is afgenomen.

Voorafgaand en tijdens de proef zijn diverse verkeersmetingen verricht. Uit de metingen blijkt dat de snelheid in de Hoofdstraat hetzelfde is gebleven en in de rustige uren licht is afgenomen. Ook op de omliggende toegangswegen is de snelheid nagenoeg hetzelfde gebleven. Opvallend is de snelheidsafname op de Nijewei nabij de Hoofdstraat. Tijdens het drukste uur is de oversteekbaarheid gemeten. Voor een voetganger is de wachttijd gemiddeld vijf seconden langer dan in de oude situatie. Dit lijkt lang maar wordt (verkeerskundig) gezien als een minimaal verschil. Er zijn in de proefperiode geen geregistreerde ongevallen gebeurd in de Hoofdstraat. Ook de politie geeft aan dat er weinig klachten of meldingen over gevaarlijke situaties bij hen binnen zijn gekomen.

1.5 Er is geen duidelijke waarneembare verschuiving van de parkeerbalans.

Op drie momenten is de totale parkeerdruk van het kernwinkelgebied in kaart gebracht. Hieruit is geen duidelijk waarneembare verschuiving van de parkeerbalans naar voren gekomen. Ten tijde van de proef lag op het drukste moment (zaterdagmiddag), de bezettingsgraad onder de gewenste grens van 85%. Dat betekent dat er altijd voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn in het totale gebied.

1.6 De situatie leidt niet tot grote verkeersknelpunten of – conflicten.

Op drie momenten is op een aantal locaties in de Hoofdstraat gestructureerd observatieonderzoek uitgevoerd. Hierbij is gekeken naar verschillende factoren zoals oversteekgedrag, conflicten tussen auto’s en langzaam verkeer en doorstroming. Hoewel de verkeersdoorstroming af en toe beperkt is, zijn er geen grote verkeersknelpunten of –conflicten geconstateerd.

1.7 De verschuiving in verkeerscirculatie leidt niet tot problemen.

Met het toestaan van autoverkeer in beide richtingen van de Hoofdstraat is de intensiteit toegenomen van circa 2500 naar 3000 motorvoertuigen per dag (weekdaggemiddelde). Deze toename leidt niet tot grote verschuivingen van het aantal verkeersbewegingen in Gorredijk. Op de meeste toegangswegen naar het kernwinkelgebied is de intensiteit hetzelfde gebleven of afgenomen. Alleen op een deel van de Hegedyk en een deel van de Nijewei is er ook sprake van een toename. De maximumcapaciteit van deze wegvakken is hiermee nog niet bereikt.

1.8 De ingestelde voorrangsregeling voorkomt conflicten op de brug.
De Gerk Numanbrug is te smal voor het tegelijk passeren van gemotoriseerd verkeer op meer dan twee wielen. Om conflictsituaties tussen deze voertuigen te voorkomen wordt een voorrangsregeling ingesteld. Het instellen van de voorrangsregeling is een logisch gevolg van het toestaan van verkeer uit beide richtingen.

1.9 De onderzoeksresultaten bieden voldoende input om met de WHI en de bewoners tot een definitieve situatie te komen en de proef af te ronden.
De resultaten uit het belevingsonderzoek aan de Brouwerswal, de stakeholdersanalyse en de parkeerdrukmeting leiden tot verschillende scenario's. Samen met initiatiefnemer WHI wordt in overleg met de bewoners gekeken welk scenario de beste afweging biedt tussen de verschillende belangen. De gekozen situatie wordt dit jaar uitgewerkt en gerealiseerd.

Kanttekeningen

1.1 Veilig Verkeer Nederland, de politie en de Fietsersbond zijn kritisch over de tweerichtingssituatie.
Uit interviews met vertegenwoordigers van Veilig Verkeer Nederland, de politie en de Fietsersbond blijkt een kritische houding ten aanzien van de proefsituatie. De partijen wijzen daarbij op het profiel van de rijbaan. Deze is volgens de richtlijnen te smal en dat kan leiden tot opstoppingen. Daarnaast vinden ze de maatregel erg auto-gericht en zorgt de toename van het aantal motorvoertuigen naar hun idee voor knelpunten met het langzame verkeer. De ondervraagden denken dat het winkelklimaat meer gebaat is bij het autoluw of volledig autovrij maken van de Hoofdstraat. Uit eerdere onderzoeken naar het detailhandelbeleid in de gemeente, blijkt echter dat het type winkel aan de Hoofdstraat juist gebaat is bij het stimuleren van stop-en-shop. De zorg over opstoppingen en knelpunten met het langzame verkeer, als gevolg van de smalle rijbaan, wordt niet bevestigd door de resultaten van het observatieonderzoek.

1.2 De extra verkeersbewegingen leiden tot beperkingen van de doorstroming in de Hoofdstraat.
Zowel in de oude situatie met eenrichtingsverkeer als in de proefsituatie met tweerichtingsverkeer is de doorstroming niet altijd gewaarborgd in de Hoofdstraat. Doordat de verkeersbewegingen met circa 20% toenemen en gemotoriseerd verkeer uit beiden richtingen komt, komen deze opstoppingen frequenter voor. Om dit probleem te minimaliseren worden langs de Hoofdstraat laad- en losplekken ingericht en wordt er actiever gehandhaafd op geparkeerde voertuigen die zorgen voor overlast.

1.3 Uit het belevingsonderzoek blijkt dat een kleine meerderheid van de ondervraagden de voorkeur geeft aan de oude situatie.
Op drie momenten zijn mensen in de Hoofdstraat ondervraagd naar hun beleving van het tweerichtingsverkeer. Het gaat om een steekproef van ongeveer tweehonderd mensen per vragenronde. Hieruit blijkt dat de groep mensen die de voorkeur heeft voor het tweerichtingsverkeer groter is geworden dan voorafgaand aan de proef. Toch geeft nog steeds een kleine meerderheid (gemiddeld 59,5%) van de ondervraagden de voorkeur aan het eenrichtingsverkeer. Kanttekening hierbij is dat het grootste deel van de ondervraagden bestaat uit voetgangers en fietsers. Uit nadere specificatie van de data blijkt, dat als er gekeken wordt naar de ondervraagden die met de auto naar het centrum zijn gekomen, hiervan gemiddeld genomen de helft de voorkeur geeft aan tweerichtingsverkeer.

Middelen

Voor het uitvoeren van de proef heeft u middelen beschikbaar gesteld vanuit de rijksbijdrage regiodeal Zuidoost-Friesland, programma Gorredijk. Ook de laatste maatregelen voor het definitief maken van de situatie passen binnen dit budget.

SDG's

Het besluit stimuleert de volgende duurzame ontwikkelingsdoelen:
8. Waardig werk en economische groei;
9. Industrie, innovatie en infrastructuur;

Evaluatie

De verkeersstromen en ongevallenregistratie worden periodiek gemonitord. Indien gewenst worden op kleine schaal maatregelen genomen om knelpunten op te lossen.

Bijlagen
1. Resultaten enquête winkeliersvereniging WHI
2. Resultaten parkeerdrukonderzoek
3. Resultaten verkeersonderzoek
4. Eindrapportage evaluatie Hoofdstraat Gorredijk

Vertrouwelijke stukken ter inzage gelegd voor raadsleden
-

Burgemeester en wethouders van de Gemeente Opsterland,

De secretaris,	De burgemeester,
Marjan van der Weij	Ellen van Selm

Team	:	Fysiek beheer
Behandelend ambtenaar	:	Hendrik Hoekstra
Telefoonnummer	:	(0512) 386 545
Emailadres	:	Hendrik.Hoekstra@opsterland.nl

gemeente Opsterland

Raadsbesluit

Raadsvergadering	**:**	14 februari 2022
Agendapunt	**:**	
Onderwerp	**:**	Verkeersinrichting kernwinkelgebied Gorredijk

De raad van de Gemeente Opsterland,

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders d.d.11 januari 2022,

besluit:

1. De proef naar de verkeersinrichting in het kernwinkelgebied in Gorredijk af te ronden, door:
   - Het definitief instellen van tweerichtingsverkeer (uitgezonderd vrachtverkeer) in de Hoofdstraat tussen Schansburg en Nijewei;
   - Het definitief instellen van de voorrangssituatie op de Gerk Numanbrug, zodat bestuurders komende vanuit de richting Schansburg voorrang hebben op bestuurders komende vanuit de richting Nijewei;
   - Het college te verzoeken om samen met de bewoners en de WHI te komen tot een parkeeroplossing aan de Brouwerswal.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de raad van de Gemeente Opsterland van 14 februari 2022.

De griffier a.i.,	De voorzitter,
Reinoud Koster	Ellen van Selm