# Hoofdstraat Gorredijk



Pilot 2-richtingsverkeer

# INHOUDSOPGAVE

**Inleiding**

**1. Doelstelling**

**2. Belang voor Gorredijk**

**3. Pilot 2-richtingsverkeer en langsparkeren**
- 3.1. Verkeersbesluit
- 3.2. Communicatie
- 3.3. Nul-meting
- 3.4. Aanpassen verkeerssituatie
- 3.5. Eén-meting
- 3.6. Planning

**4. Communicatie & presentatie resultaten**

**5. Besluit Gemeenteraad omtrent vervolg**

**Bijlagen**

# INLEIDING

Op verzoek van de ondernemersvereniging Whi Gorredijk heeft de Gemeenteraad van Opsterland op 9 december 2019 een door de VVD en Opsterlands Belang ingediende motie aangenomen. In deze motie wordt het College van B&W verzocht met de Whi in gesprek te gaan over de mogelijkheden, kosten en risico's van het instellen van 2-richtingsverkeer in de Hoofdstraat van Gorredijk. In dezelfde motie is eveneens opgenomen dat de parkeervoorzieningen langs de vaart gewijzigd moeten worden van visgraatparkeren naar langsparkeren. Deze gesprekken zouden moeten resulteren in concreet plan, wat opnieuw aan de Gemeenteraad voorgelegd kan gaan worden. Dit plan behelst het instellen van een pilot, zoals voorgesteld in de aangenomen motie.

Begin maart 2020 heeft hierover een gesprek plaats gevonden op het Gemeentehuis in Beetsterzwaag. Vanuit de Gemeente Opsterland was de heer Hendrik Hoekstra aanwezig, tevens initiatiefnemer voor de afspraak. Namens ingenieursbureau Royal Haskoning en op uitnodiging van de Gemeente, waren de heer Sjoerd Hoekstra en mevrouw Ymkje Veldman aanwezig. De Whi was vertegenwoordigd in vorm van de heren De Bruin en Verloop, beide bestuurslid, en een extern adviseur, de heer Romke Fabriek. Naar aanleiding van dit gesprek heeft Royal Haskoning een checklist aangeleverd, welke zou kunnen dienen als leidraad voor een succesvolle inrichting van de pilot.

In dit plan zijn de aandachtspunten, welke genoemd zijn door Royal Haskoning, verwerkt en aangevuld met informatie over de concrete situatie. De totstandkoming van dit plan heeft door de komst van Covid-19 enige vertraging opgelopen. Met name omdat een nul-meting in lockdown periode niet heel realistisch leek voor een goede invulling van de pilotperiode en voor een vertekening van de uiteindelijke uitkomsten zou kunnen zorgen. De opstellers van dit plan spreken de wens uit dat nu toch snel een aanvang kan worden gemaakt met uitvoering.

# 1. Doelstelling

Dit plan wordt opgesteld met als doel te komen tot een succesvolle pilotperiode waarbij verkeer in de Hoofdstraat van Gorredijk veilig in 2 richtingen kan bewegen. Tevens wordt in dit plan gepresenteerd wat er nodig is om het visgraatparkeren langs de vaart, te wijzigen in langsparkeren. Gedurende de pilotperiode moet gekeken worden wat de effecten zijn van deze maatregelen op het verkeersaanbod, de verkeersbewegingen en het winkelplezier van de bezoekers in het kernwinkelgebied van Gorredijk.

# 2. Belang voor Gorredijk

Gorredijk heeft als grootste kern van de Gemeente Opsterland een belangrijke gebiedsfunctie cq. voorzieningenfunctie. Gelet op de toekomst vindt de Whi het van belang om dit voorzieningenniveau minimaal in stand te houden. Diverse uitgevoerde onderzoeken, waar onder evaluatie detailhandelsbeleid, Friese Retailaanpak en de SWOT analyse Broekhuis – Rijs, concluderen dat het eénrichtingsverkeer in de Hoofdstraat niet bijdraagt aan de aantrekkelijkheid van het kernwinkelgebied. Winkelend publiek bezoekt nu slechts een deel van het centrum en het is niet gemakkelijk om het andere deel van het centrum te bezoeken. Publiek van buitenaf dat op het Marktplein parkeert en vervolgens nog met de auto naar de Lijnbaan wil, heeft het lastig.

Tegelijkertijd kampt de Hoofdstraat met leegstand, die thans moeilijk te vullen is, omdat er simpelweg weinig beweging in de Hoofdstraat zit. Het aantal ‘contactmomenten’ van winkeliers met het winkelend publiek wordt beperkt door het eenrichtingsverkeer. Daarbij nodigt het eenrichtingsverkeer uit tot hard rijden. Zeker vanaf de Hoofdbrug naar ’t Hoekje wordt het gaspedaal geregeld goed ingetrapt. Dit draagt bij een gevoel van onveiligheid in dit deel van de Hoofdstraat.

Gorredijk mag qua bewinkeling en ambities niet vergeleken worden met plaatsen als Drachten of Heerenveen. De Whi is van mening dat winkelen in Gorredijk vooral gemakkelijk moet zijn; ‘Stop & Shop met gratis parkeren’. Daarmee kunnen wij ons onderscheiden t.o.v. van de eerdergenoemde plaatsen. Gemakkelijk winkelen betekent dan ook dat het verkeer makkelijk zijn weg moet kunnen vinden. Hiervoor is tweerichtingsverkeer in de Hoofdstraat cruciaal.

Een ledenraadpleging op dit onderwerp laat zien dat 80% van alle leden van de Whi voorstander is van tweerichtingsverkeer in de Hoofdstraat . Vrijwel alle leden verwachten dat dit de levendigheid vergroot en de bereikbaarheid enorm verbetert. Overleg en onderzoek heeft uitgewezen dat hiervoor geen infrastructurele aanpassingen in de wegbreedte noodzakelijk zijn

Bij het gemak aspect hoort ook het parkeren. Op dit moment kent Gorredijk een drietal blauwe zones, te weten 1, 2 en 3 uur. De Whi stelt voor om dit terug te brengen naar twee zones, te weten 1 en 3 uur. Op de grote parkeerterreinen moet dan een 3-uursregime gaan gelden terwijl in de Hoofdstraat en op de Wallen maximaal 1 uur geparkeerd mag worden. Dat laatste draagt bij aan de Stop & Shop gedachte en zorgt voor een goede doorstroming. Verder moet het huidige visgraatparkeren grotendeels gewijzigd worden naar langsparkeren. Dat oogt verzorgder en vergroot de veiligheid voor de overige verkeersdeelnemers.

# 3. Pilot 2-richtingsverkeer en langsparkeren

## 3.1 Verkeersbesluit

Voor het uitvoeren van de pilot dient een verkeersbesluit opgesteld te worden. Dit verkeersbesluit wordt genomen door het College van B&W. Zoals verwoord in de motie van 2019 wordt het plan/voorstel aansluitend ook in de Raad besproken.

Er is afgesproken dat het formele verkeersbesluit wordt opgesteld en ingebracht door ambtenaren van de Gemeente Opsterland. Hiermee weten we ons verzekerd van de juiste juridische inhoud en formulering. De inhoud van dit plan, zal mede dienen als input voor het op te stellen verkeersbesluit.

## 3.2 Communicatie

Het succes van de pilot is mede afhankelijk van goede communicatie . Gedurende de gehele pilotperiode moet zorggedragen worden goede communicatie met alle betrokkenen, zoals daar zijn:

- Inwoners van Gorredijk
- Bezoekers van Gorredijk
- Ondernemers in Gorredijk
- Ambtenaren & raadsleden van de Gemeente
- Externe belangengroepen.

Deze betrokkenen kunnen verschillende rollen vervullen, zoals voetganger, fietser, automobilist en er moet specifieke aandacht zijn voor het bereiken van alle betrokkenen. Daarbij moet ook rekening worden gehouden met leeftijd cq. in te zetten mediakanalen. Hierbij moet dus gedacht worden aan:

- Papieren media, zoals de Sa en de Drachtster Courant (voorheen Woudklank)
- Eigen online kanalen, zoals eigen website, Facebook en Instagram
- Externe online kanalen, zoals wellicht Plaatselijk Belang en de website van de Gemeente
- Eventueel ook flyeren via scholen/Skans/sport en info in de winkels van Whi-leden.

De communicatie moet altijd eerlijk en objectief zijn; wat gaat er goed en wat kan er beter.

Als de planning voor de pilotperiode definitief is, moet aansluitend een communicatieplan opgesteld worden, met concrete momenten waarop gecommuniceerd gaat worden. Uitgangspunt hierbij is het principe: ‘iets 1x communiceren is niet communiceren’. Dezelfde informatie moet meermaals en via meerdere kanalen onder de aandacht worden gebracht.

## 3.3 Nul-meting

Voordat de daadwerkelijke pilotperiode van start kan gaan, moet een nul-meting uitgevoerd worden.

Hiermee kan inzicht worden verkregen in de verschuiving van verkeersstromen als gevolg van het openstellen van de Hoofdstraat in twee richtingen. Daarnaast kan dit onderzoek ook inzicht geven in gereden snelheden en samenstelling van het verkeer. Hoeveel verkeer rijdt er nu in de Hoofdstraat en hoeveel tijdens de pilotfase. Vervolgens kan in de loop van de pilotperiode gemeten worden of er significante wijzigingen optreden. Deze nul-meting moet niet alleen uitgevoerd worden in de Hoofdstraat, maar ook in omliggende straten/toegangswegen rond het centrum. Hiermee kunnen we ook verschuivingen in kaart brengen, cq. aantonen dat andere (nu) drukke routes minder belast worden.

Tegelijkertijd moet tijdens de nul-meting ook gekeken worden naar bezetting en parkeerduur van de verschillende parkeerplaatsen in en om het centrum. Dit inclusief de parkeerplekken in de Hoofdstraat en aan de Wal.

Door Royal Haskoning is inmiddels een voorstel gedaan voor onderzoeklocaties in en om het centrum.




Royal Haskoning spreekt in haar advies ook van een kentekenonderzoek. Hiermee kan de herkomst vastgesteld worden. Een dergelijk onderzoek is niet direct noodzakelijk, maar wel behoorlijk prijzig. In overleg met de Gemeente wordt hier eerst vanaf gezien.

Het Kenniscentrum Shared Space in Leeuwarden heeft veel ervaring op het vlak van verkeers- en verblijfsonderzoek en kan bij de verschillende metingen een uitvoerende cq. adviserende rol vervullen. Via de Gemeente Opsterland (partner van het Kenniscentrum) is contact gelegd met het Kenniscentrum. Als onderdeel van de 0-meting wordt ook een zogenoemd belevingsonderzoek alsmede een verkeersobservatieonderzoek uitgevoerd.

## 3.4 Aanpassen verkeerssituatie

Tegelijkertijd met het uitvoeren van de nul-meting kan in kaart worden gebracht welke verkeersaanpassingen nodig zijn om de pilot van start te kunnen laten gaan. Het gaat hierbij om zaken als:

- Bebording
- Obstakels
- Vrachtverkeer
- Laden/lossen
- Veiligheid.

**Bebording**

Bestaande borden moeten verwijderd worden, of moeten worden vervangen door andere exemplaren die aansluiten bij de nieuwe situatie. Hiervoor is een brede inventarisatie in en om het centrum nodig. Deze kan plaatsvinden als een besluit genomen is over de positie van alle verkeersdeelnemers in de pilot. Deze inventarisatie moet in samenwerking met, of door de Gemeente opgesteld worden. De bestaande borden moeten opgeslagen worden, zodat deze na afloop van de pilotperiode weer terug geplaatst kunnen worden.

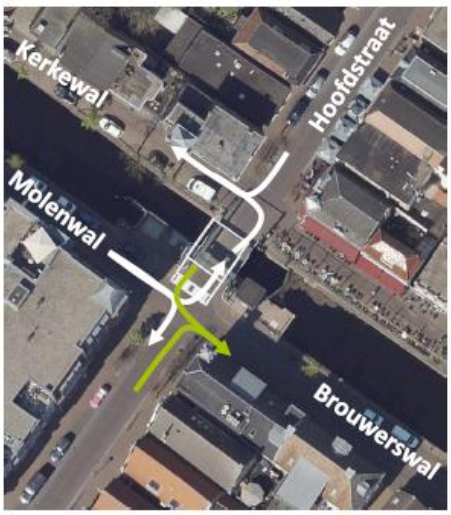
**Obstakels**

Om de pilot zo succes mogelijk te laten verlopen moet vooraf in kaart worden gebracht of de Hoofdstraat bepaalde obstakels kent, waarbij eenvoudige aanpassingen bepaalde problemen tijdens de pilotfase zouden kunnen voorkomen. Afgelopen jaar zijn de bomen in de Hoofdstraat al sterk terug gesnoeid, maar mogelijk zijn er meer ‘obstakels’ die met een kleine aanpassingen het succes van de pilot, cq. het gevoel van veiligheid kunnen vergroten. Het kan een vraag zijn of bestaande terrassen iets anders ingericht moeten worden, waardoor een ruimtelijker beeld ontstaat. Deze inventarisatie moet in samenwerking met, of door de Gemeente opgesteld worden.

**Vrachtverkeer**

De Hoofdstraat is breed genoeg, maar als 2 vrachtwagens elkaar moeten passeren, blijft er heel weinig ruimte over. Daarbij spelen ook de zogenoemde aansluitbogen op de zijwegen (Kerkewal, Molenwal, Brouwerswal) ter hoogte van de Hoofdbrug een rol.

De Whi stelt voor om de bestaande rijrichting voor vrachtverkeer in stand te houden en voor deze verkeersdeelnemers dus geen 2-richtingsverkeer in te stellen. Deze maatregel is voor vrachtverkeer geen wijziging ten opzichte van de huidige situatie. Dit besluit kan evenwel in belangrijke mate bijdragen aan het succes van de pilotfase.




Royal HaskoningDHV

**Laden/lossen**



Op dit moment wordt vrachtverkeer in de Hoofdstraat op de rijbaan gelost. Er zijn althans geen specifieke laad- en losplekken voor vrachtverkeer aangebracht. De Whi is van mening dat deze situatie ongewijzigd kan blijven. Gezien de aard van het huidige ondernemersbestand in de Hoofdstraat, is het aantal laad- en losmomenten beperkt. Mocht tijdens de pilot blijken dat dit tot problemen leidt, dan kan aanpassing alsnog worden overwogen.

**Veiligheid**

Alle voorgenoemde punten zijn erop gericht om in de aangepaste verkeerssituatie de veiligheid (of het gevoel van veiligheid) zoveel mogelijk te versterken. Er moet gecommuniceerd kunnen worden dat 2-richtingsverkeer op een veilige manier kan worden vorm gegeven.

## 3.5 Eén-meting

Tijdens de pilotperiode moeten eén of meerdere vervolgmetingen uitgevoerd worden. Het gaat hierbij om zaken die ook tijdens de nul-meting aan de orde zijn gekomen:

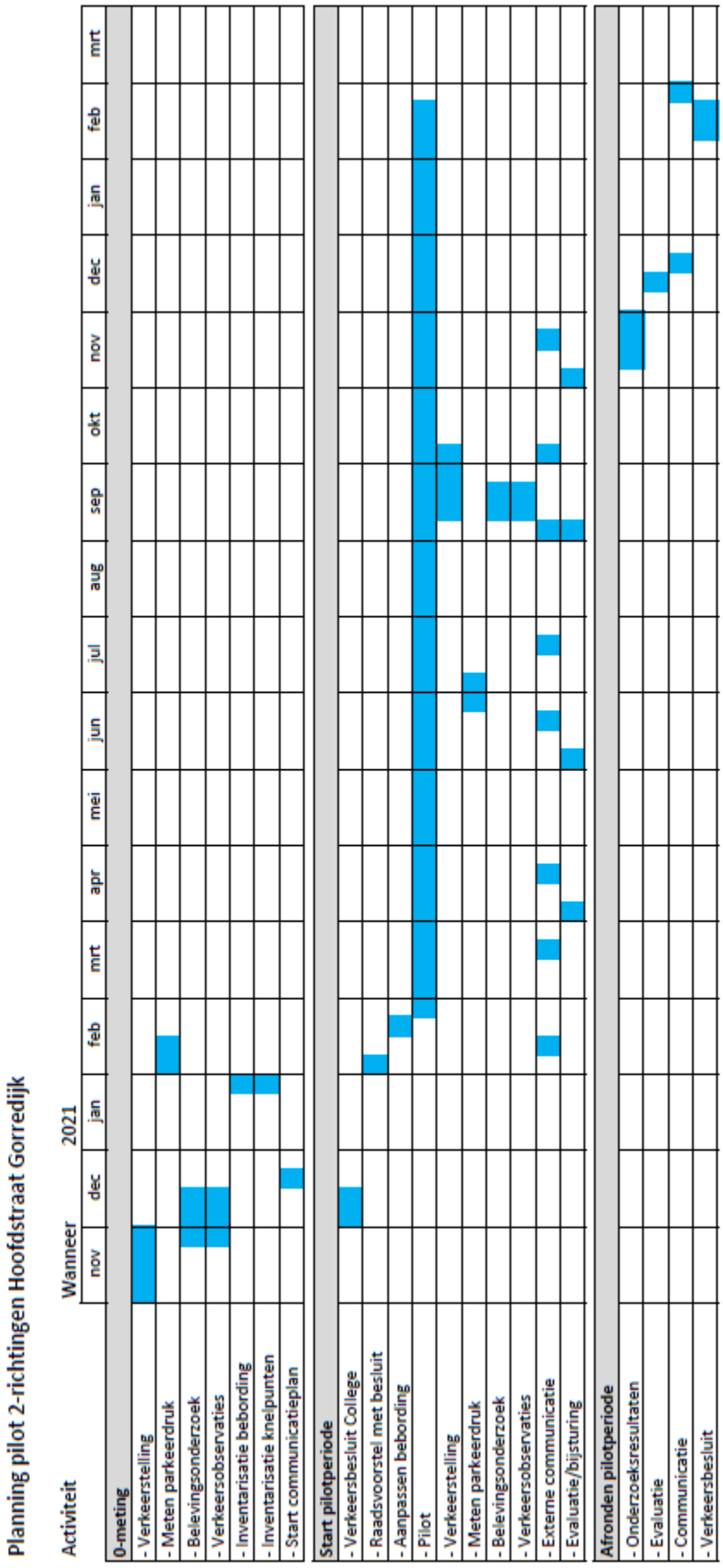
- Hoeveel verkeer?
- In welke samenstelling? (voetgangers, fietsers, automobilisten, vrachtverkeer)
- Met welke snelheid?
- In welke richting?
- Hoe lang parkeert men en waar?

Aanvullend kan in kaart worden gebracht of er beperkingen zijn aan het instellen van 2-richtingsverkeer. Ook moeten de ondernemers in de Hoofdstraat bevraagd worden naar hun ervaringen. Levert 2-richtingsverkeer de gewenste extra reuring cq. extra omzet?

Naast een verkeerstelling, moeten ook straatinterviews afgenomen worden met bezoekers van het centrum en worden verschillende verkeersobservaties uitgevoerd. Ook kan worden overwogen om bewoners/bezoekers van Gorredijk de mogelijkheid te bieden om online een vragenlijst in te vullen, waarmee zij hun ervaringen met 2-richtingsverkeer in de Hoofdstraat kenbaar kunnen maken.

Ook voor deze eén-meting kan en zal gebruik worden gemaakt van de expertise die aanwezig is bij het Kenniscentrum Shared Space in Leeuwarden.

## 3.6 Planning


Planning pilot 2-richtingen Hoofdstraat Gorredijk
Activiteit
Wanneer
2021
nov
dec
jan
feb
mrt
apr
mei
jun
jul
aug
sep
okt
nov
dec
jan
feb
mrt
0-meting
- Verkeerstelling
- Meten parkeerdruk
- Belevingsonderzoek
- Verkeersobservaties
- Inventarisatie bebording
- Inventarisatie knelpunten
- Start communicatieplan
Start pilotperiode
- Verkeersbesluit College
- Raadsvoorstel met besluit
- Aanpassen bebording
- Pilot
- Verkeerstelling
- Meten parkeerdruk
- Belevingsonderzoek
- Verkeersobservaties
- Externe communicatie
- Evaluatie/bijsturing
Afronden pilotperiode
- Onderzoeksresultaten
- Evaluatie
- Communicatie
- Verkeersbesluit

# 4. Communicatie & presentatie resultaten

De slagingskans van de pilot wordt in belangrijke mate mede bepaald door de gehele communicatie rondom het project. De Whi is van mening dat transparante en frequente communicatie bijdraagt aan de positieve beleving rondom de pilot.

In de planning keert communicatie veelvuldig terug. Als de planning definitief is, zal in overleg en samenwerking met de gemeente een specifiek communicatieplan opgesteld worden. Hierbij wordt rekening gehouden met de communicatiedoelgroepen en aspecten, zoals eerder verwoord in paragraaf 3.2.

Waar mogelijk worden tussentijds resultaten gepresenteerd. Tegen het einde van pilot zal een gezamenlijke eindevaluatie opgesteld en gepresenteerd worden. Hierin worden de uitkomsten van alle onderzoeken meegenomen. Een en ander moet resulteren in een voorstel/conclusie. Centraal daarbij staat dan de vraag wat de inhoud van het volgende verkeersbesluit moet zijn.

# 5. Besluit Gemeenteraad omtrent vervolg

Na afloop van de pilotperiode, dient het College een nieuw verkeersbesluit te nemen. De inhoud van dat verkeersbesluit is feitelijk de uitkomst van de pilotperiode.

Er is afgesproken dat het formele verkeersbesluit wordt opgesteld en ingebracht door ambtenaren van de Gemeente Opsterland. Hiermee weten we ons verzekerd van de juiste juridische inhoud en formulering.

# BIJLAGEN

- Checklist Pilot Hoofdstraat Gorredijk