

Proef tweerichtingsverkeer Hoofdstraat Gorredijk en het grotere plaatje

In 2019 is door onderzoeksbureau Broekhuis Rijs een sterkte zwakte analyse opgesteld voor Gorredijk. De kosten voor deze analyse zijn door Gemeente en Provincie betaald. Uit deze analyse (zie bijlage) komt onder meer naar voren dat het centrum van Gorredijk toekomstig wat compacter zou moeten worden en dat de verbinding tussen beide zijden van het centrum verbeterd zou moeten worden. In plaats van dit onderzoek voor kennisgeving aan te nemen en ergens onder in een la te laten verdwijnen, heeft de Whi ervoor gekozen iets met deze conclusies te doen.

De huidige plannen voor verplaatsing van de Aldi Supermarkt, dragen bij aan de ambitie om het centrum compacter te maken en leegstand tegen te gaan. De EP verhuist naar een nieuw (al heel lang leegstaand) pand bij de Hoofdbrug en 't Hoekje verhuist eveneens in noordoostelijke richting naar een leegstaand pand.

De proef tweerichtingsverkeer Hoofdstraat moet in dit kader ook worden gezien als onderdeel van het grotere plaatje. En dat grotere plaatje gaat vooral ook over leefbaarheid en beschikbaarheid van voorzieningen op termijn. De Gemeente(raad) is in belangrijke mate betrokken bij, zo niet verantwoordelijk voor het in stand houden van deze voorzieningen. Naast Aldiplannen en een proef in de Hoofdstraat gaat het dan ook over Sport, Cultuur en woningbouw; het grotere plaatje.

De Gemeenteraad heeft in 2019 een motie aangenomen die voorziet in het instellen van een proef voor tweerichtingsverkeer in de Hoofdstraat van Gorredijk. Een proef die ingegeven is, door de wens van 80% van de ondernemers die lid zijn van de Whi. Ondernemers die gezamenlijk een belangrijk deel van het voorzieningenniveau in Gorredijk vertegenwoordigen en ook de nodige werkgelegenheid bieden. De afgelopen periode is hard gewerkt aan een plan om deze proef goed in te richten en zijn de nodige verkeerstellingen, observaties en belevingsonderzoeken uitgevoerd. De vraag wanneer de proef geslaagd is, is terecht, maar is niet direct op basis van harde criteria te beantwoorden. Het is een totale set van factoren:

- Wat gebeurt er met het verkeer, niet alleen in de Hoofdstraat, maar ook in andere (nu drukke) omliggende straten in het centrum? Hiervoor zijn tellingen verricht en worden tijdens de proef opnieuw tellingen verricht. De resultaten worden met elkaar vergeleken
- Wat gebeurt er met de snelheid? In de huidige situatie is de snelheid gemeten en is het verkeer geobserveerd. Deze onderzoeken worden tijdens de proef herhaald en de resultaten worden met elkaar vergeleken
- Wat is de beleving van bezoekers van het centrum van Gorredijk? In interviews is gevraagd naar huidige beleving als het gaat om bereikbaarheid, toegankelijkheid, snelheid, doorstroming, verkeersveiligheid, oversteekbaarheid, etc. Ditzelfde onderzoek wordt tijdens de proef herhaald en ook dan worden de uitkomsten met elkaar vergeleken
- Wat is de beleving van de ondernemers? Op dit moment is 80% voorstander. Hoe is de ervaring van de ondernemers tijdens de proef?

Deze totale set van factoren geeft een beeld aan de hand waarvan wij gezamenlijk moeten bepalen of de proef een succes is. Voor de volledigheid: de belevingsonderzoeken en verkeersobservaties worden uitgevoerd door het Kenniscentrum Shared Space. De verkeerstellingen worden uitgevoerd door de Gemeente. De Whi heeft geen enkele invloed op de uitkomsten van deze onderzoeken.

Aan de randvoorwaarden hoeft het niet te liggen:

- De Hoofdstraat is net zo breed als de Hegedyk, die in het verlengde van de Hoofdstraat ligt. Op de Hegedyk is verkeer in 2 richtingen toegestaan en daar doen zich geen incidenten voor. Waarom zou dit in de Hoofdstraat ineens anders zijn?
- Voor vrachtverkeer blijft het huidige eenrichtingsverkeer in stand
- De lijnbus gaat niet door de Hoofdstraat. Op dit moment niet en straks ook niet
- Voor fietsers is het nu ook al tweerichtingsverkeer. Die krijgen dus hooguit nog een auto achter zich aan
- Eenrichtingsverkeer nodigt nu uit tot hard rijden. Bij tweerichtingsverkeer gaat de snelheid omlaag. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede
- De hoofdbrug is wat smaller en daar is een voorrangsregeling voorzien. Dit is echter nog steeds dezelfde brug waar vroeger verkeer uit beide richtingen gebruik van maakte. Toen kon het ook, dus waarom zou het nu niet kunnen?
- Gorredijk heeft voldoende alternatieve verkeersroutes. Verkeer hoeft geen gebruik te maken van de Hoofdstraat en kan desgewenst ook prima een andere route kiezen
- Ook in Coronatijd kunnen we prima starten met de proef. Het verkeer wat er is, kan dan rustig wennen aan de nieuwe situatie.

Als onderdeel van de proef wordt het visgraatparkeren op de Brouwerswal, gewijzigd in langsparkeren. De Whi realiseert zich dat dit een aantal parkeerplaatsen kost, maar is ook van mening dat dit de verkeersveiligheid voor fietsers ten goede komt. De bewoners van de Brouwerswal wonen in het kernwinkelgebied van Gorredijk. In het kernwinkelgebied zouden de ondernemers voorrang moeten krijgen van de Gemeente (anders moeten we het niet typeren als kernwinkelgebied). Veel van de bewoners zijn overdag aan het werk en kunnen dan 's avonds nog steeds voor huis parkeren. Als de verkeersveiligheid voor fietsers in de Hoofdstraat een issue is, dan zou dat op de Brouwerswal niet anders moeten zijn en zou langsparkeren vanuit dat perspectief toegejuicht moeten worden.

Als bestuur van de Whi hebben we begrip voor een kritische houding ten aanzien van de proef. Maar het is nog steeds een proef en wij vragen om deze proef een kans te geven. Als onderdeel van het grotere plaatje waar we met zijn allen aan werken. "De angst voor de verandering is vaak groter dan de verandering zelf". Laten we met zijn allen werken aan een Geweldig Gorredijk. Daarvoor is het nodig dat we in beweging komen. Een beweging die wat ons betreft in 2 richtingen gaat.

Bestuur Whi Gorredijk