



MEMO

Aan : Gemeenteraad
Van : College
Datum : 20 april 2021
Onderwerp : Verkeersstructuur Sint Pancras

Geachte leden van de gemeenteraad van Langedijk,

Met dit memorandum informeren wij u over de uitkomsten van het intensieve participatieproces dat in Sint-Pancras doorlopen is om te komen tot verbetering van de verkeersstructuur.

Inleiding

De verkeerssituatie in Sint Pancras is al enige decennia onderwerp van gesprek. Om die reden is in 2020 een project gestart waarbij op basis van aanvullend onderzoek en betrokkenheid van inwoners van Sint-Pancras gekomen is tot een advies over verbeteringen aan de verkeersstructuur en de verkeersveiligheid.

Opdracht aan Sweco

Ingenieurs en adviesbureau Sweco heeft de opdracht gekregen een zogeheten kentekenonderzoek uit te voeren naar herkomst- en bestemmingsverkeer in Langedijk, met nadruk op Sint Pancras. Dit kentekenonderzoek vormde de basis om samen met inwoners van Sint Pancras te komen tot een set maatregelen om de verkeersstructuur en de verkeersveiligheid te verbeteren.

Vier leidende principes

Samen met inwoners zijn vier leidende principes geformuleerd die tot de voorgestelde maatregelen hebben geleid:

- ~ Fiets en voetganger staan centraal;
- ~ Eenduidige en veilige inrichting van de hoofdstructuur fiets en auto;
- ~ Optimaliseren van bestaande infrastructuur;
- ~ Aantrekkelijke verblijfsgebieden langs de hoofdstructuur.

De maatregelen

In het rapport worden een set van tien maatregelen benoemd (zie kaartje). Door aanpassing van de Vronermeerweg (weghalen doseerpaal) en de verbinding tussen Spanjaardsdam en de rotonde Nauertogt vermindert de verkeersdruk in het noordelijk deel van Sint Pancras. Uit verkeerskundig oogpunt is hiermee het doortrekken van De Helling naar de Bovenweg voor autoverkeer niet meer noodzakelijk. Bovendien kan deze maatregel niet op draagvlak rekenen bij inwoners.

Maatregel 10 is niet op het bijgevoegde kaartje opgenomen. Het betreft een tijdelijke maatregel, de spaarpaal Safety Safe. Deze maatregelen kan op een nog nader te bepalen locatie worden toegepast.

De veelvuldig genoemde structuuroplanning van een oostelijke ontsluiting zorgt weliswaar voor een plaatselijke ontlasting van de verkeersdruk op de Bovenweg, maar trekt ook nieuw (sluip)verkeer aan. Een oostelijke ontsluiting zorgt vooral voor een verplaatsing van verkeersstromen, waardoor op andere plekken dan de Bovenweg de verkeersdruk toeneemt. Om deze reden heeft Sweco deze maatregel niet voorgesteld.

De eerder voorgestelde fietsroutes hebben geen plek gekregen in het definitieve rapport. Sweco adviseert de ingediende reacties en petitie's integraal mee te nemen in het onderzoek naar regio doorfietsroutes die binnenkort start. Dit advies is reeds uitgevoerd.

Uitwerking maatwerk Er wordt gestart met een prioritering van de maatregelen. Dit jaar zetten wij in op het realiseren van het verplaatsen van het zebra-pad op de Twuyverweg, de aanleg van een voetpad langs De Helling, het verruimen van het 30 km/h gebied bij De Helling en het plaatsen van de spaarpaal.

Bij de uitwerking van de voorgestelde maatregelen uit het rapport wordt in ieder geval uitgegaan van maatwerk om zo aan te sluiten bij de (historische) Sint-Pancrasser context (denk hierbij aan de voorgestelde poortconstructie of herinrichting bij Dekamarkt en het Kerkplein). Waar snelheidsremmende maatregelen wordt voorgesteld kijkt het college naar andere mogelijkheden (met hetzelfde effect) dan drempels.

