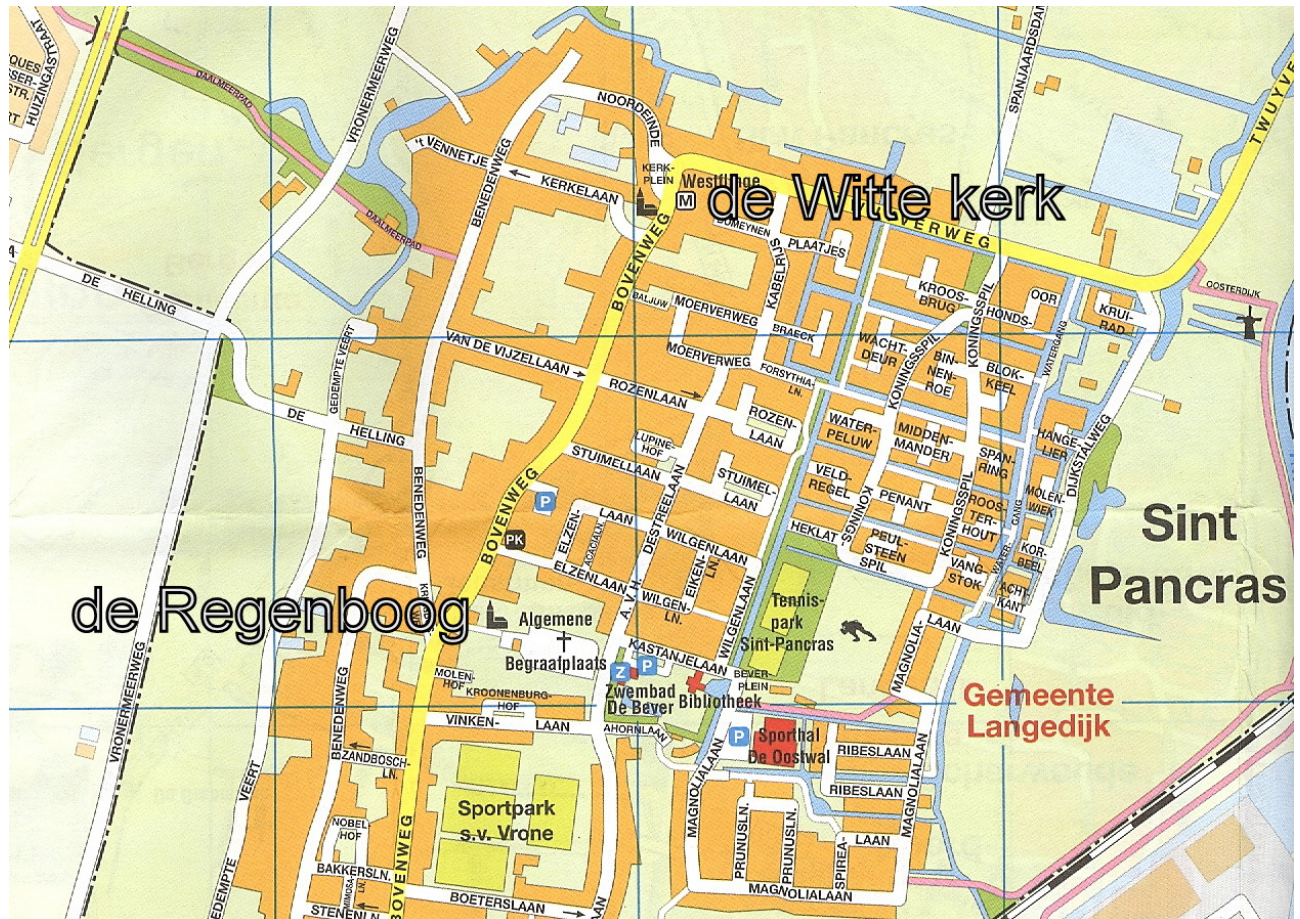


Project Sint-Pancras



Veiligheidsnotitie

Naam: Erik de Boer

Klas: V2A

Studentnummer: 182265

Inhoudsopgave

	Bladzijde
Algemene inleiding	3
Veiligheidsnotitie Sint-Pancras	4
Hoofdstructuur	5.1.
Verkeersstructuur	5.2.
Voorzieningen	6.1.
OV	6.2.
Bereikbaarheid voorzieningen	7
Verkeersongevallen	8
Potentiële snelheid	9.1.
Rechtstanden	9.2.
Vorrangswegen	10.1.
Risico variabelen	10.2-11
Voorlopige conclusie	11

Algemene inleiding

Sint-Pancras is een dorp in Noord-Holland met ongeveer 5000 inwoners. Voor dit aantal inwoners zijn er een aantal goede voorzieningen zoals een buiten zwembad, winkels, 3 basis scholen, sporthal. Vanuit het dorp ligt de focus veelal op Alkmaar met de bedrijvigheid en het voortgezet onderwijs. Het dorp Sint-Pancras ligt in de gemeente Langedijk met ongeveer 27.000 inwoners.

Vanuit de Gemeente Langedijk naar de NHL is het verzoek gekomen om te onderzoeken waar veranderingen/aanpassen gemaakt moeten worden om de doorstroom en verkeersveiligheid te laten toenemen. Een aantal voorwaarden werden gesteld door de gemeente om het dorpse gevoel te behouden en de voorzieningen goed bereikbaar te houden. Het is aan de studenten van de studie verkeerskunde om hier creatief en voor de lange termijn een goed uitvoerbaar plan voor te schrijven.

Het gehele dorp zal worden ingericht naar 'duurzaam veilig' met als richtlijn het VVVP. Hierin zijn de richtlijnen aangegeven die gehanteerd zullen worden voor de inrichting en verkeersveiligheid. De onveiligheid is gebaseerd op de formule $\text{Onveiligheid} = \text{Intensiteit} * \text{Risico}$. De risicovariabelen zullen worden geïnventariseerd in relatie met herkomst en bestemming en de wenselijke vervoerswijze.

Dit rapport is een opzet waarbij vanuit een theoretische benadering een advies gegeven kan worden. Door praktisch veldwerk zal dit tot een verdere onderbouwing resulteren. In overleg met de gemeente kan/zal er tot een nadere en praktische invulling en detaillering gekomen worden.

Veiligheidsnotitie Sint-Pancras

Gemeentelijk beleid t.a.v. veiligheid VVP

Er wordt een veiligheidsnotitie voor Sint-Pancras geschreven omdat de locatie van enige voorzieningen niet geheel als verkeersveilig word ervaren. Hierdoor wordt er gezocht naar ideeën en mogelijkheden dat word weergegeven in dit rapport. Deze ideeën en mogelijkheden worden gebruikt voor de bereikbaarheid en de veiligheid van de voorzieningen om doorgaand verkeer te mijden en/of te verplaatsen.

Op basis van een inventarisatie is er een goed beeld ontstaan van de opbouw van het dorp met haar doorstroom. Mede door het VVVP Langedijk werd het mogelijk om de verkeersintensiteit, weg categorisering en ongevallen/onveiligheid in kaart te brengen. Door het hebben van deze belangrijke informatie kan er worden gekeken naar oplossingen en mogelijkheden.

Er zijn een aantal punten opgevallen die tijdens de inventarisatie verder onderzoek zullen krijgen. Deze punten zijn aangegeven vanaf de volgende pagina.

Op basis van deze punten kan er worden gezocht naar oplossingen.

Het doel van het nieuwe verkeersbeleid bestaat uit 3 gerangschikte beleidsdoelen:

1. Het verbeteren van de verkeersveiligheid;
2. Het verbeteren van de verkeersleefbaarheid;
3. Het waarborgen van de bereikbaarheid.

Op basis van deze 3 beleidsdoelen is er een strategie bepaald:

1. Het goed op elkaar afstemmen van ruimtelijke ontwikkelingen en verkeer en vervoer. Dit komt naar voren in een toekomstvast hoofdwegenstructuur;
2. Het afstemmen van de inrichting van wegen op functie en gebruik conform het principe Duurzaam Veilig. Hiervoor wordt het wegennet ingedeeld in twee duidelijke categorieën, namelijk verblijfsgebieden en verkeersaders:
 - In verblijfsgebieden worden de wegen ingericht als erftoegangsweg (30 km/u-gebied). Doorgaand verkeer wordt zoveel mogelijk geweerd evenals vrachtverkeer zonder bestemming binnen het verblijfsgebied;
 - De verkeersaders worden ingericht als gebiedsontsluitingswegen. Hierbij wordt langzaam verkeer en autoverkeer van elkaar gescheiden. De doorstroming van het verkeer is belangrijk. Verkeersveiligheid wordt gegarandeerd door een veilige inrichting van de wegen en kruispunten. Oversteekbaarheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers krijgt daarbij extra aandacht;
3. Het aanwijzen en inrichten van een comfortabel, veilig en direct fietsnetwerk. Belangrijk zijn logische routes, een comfortabel wegdek en veilige oversteekvoorzieningen. Ontbrekende schakels worden aangelegd;
4. Aanpak op maat voor black spots, parkeerproblemen, schoolomgevingen, openbaar vervoer en verkeerseducatie.

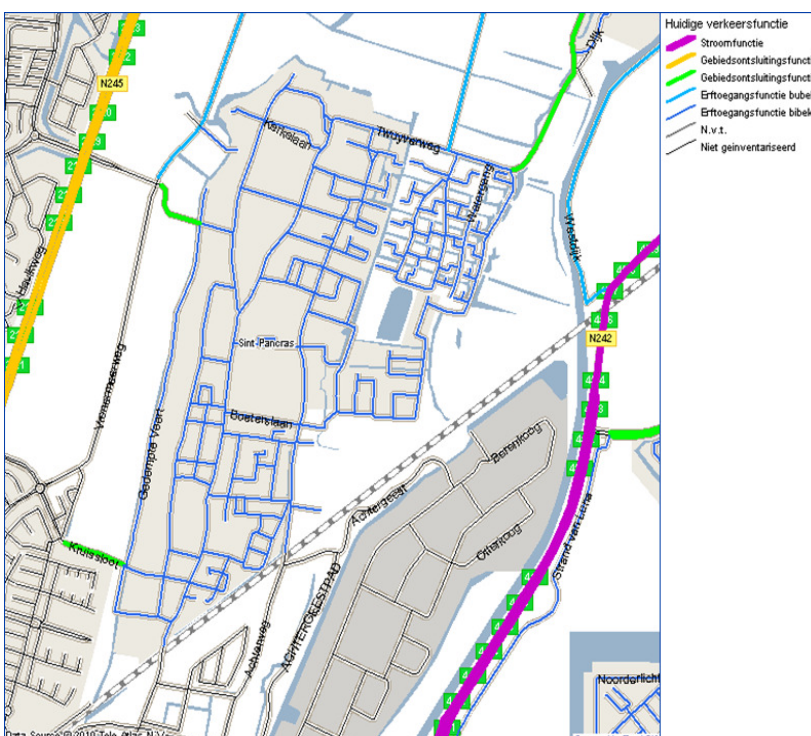
Een mogelijkheid is het verleggen van de doorgaande weg naar de buitenring van het dorp. Hierdoor zal de intensiteit door het centrum worden verlaagd en zal het doorgaande verkeer worden omgeleid. Hierdoor kunnen de auto's sneller om Sint-Pancras heen en zal de bereikbaarheid van het centrum veranderen. De buslijn zou wel door het centrum blijven gaan om het OV te bevorderen.

Een andere mogelijkheid is het behouden van de huidige structuur maar structurele maatregelen te nemen. Een voorbeeld is het vasthouden aan 1 manier van voorrang zoals gelijkwaardige kruisingen. Dit creëert duidelijkheid en zal de snelheid van voertuigen verminderen door extra oplettendheid bij verkeerskruisingen.



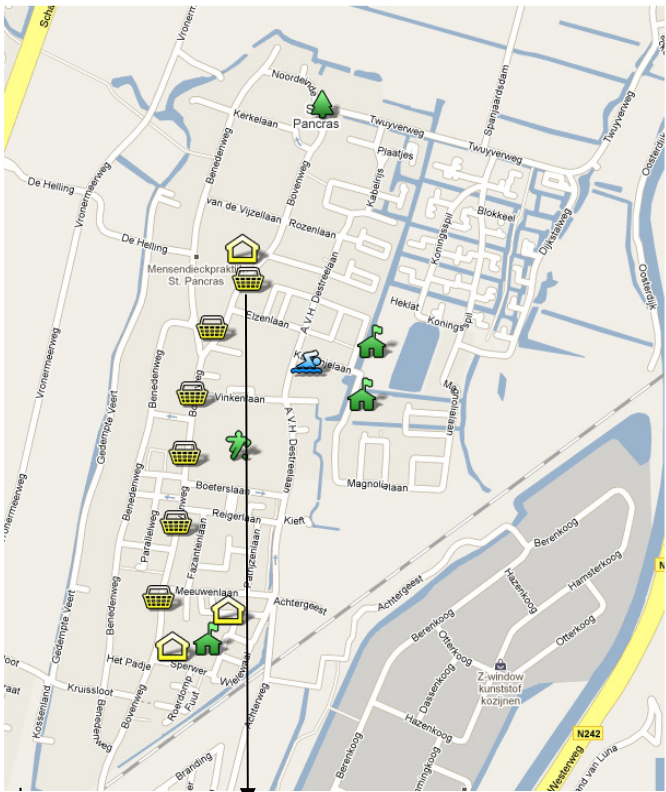
5.1. Hoofdstructuur:

Hier is te zien hoe de doorgaande weg van Broek op Langedijk naar Alkmaar door Sint-Pancras loopt. Hier is goed te zien dat de doorgaande weg volledig door het hart van het dorp loopt met zijn voorzieningen. In het VVP is de doorgaande weg aangegeven als maatwerkweg.



5.2. Verkeersstructuur: 30Km zone (hele dorp) voldoet niet geheel aan 'Duurzaam Veilig': De wegen zijn niet volledig ingericht als 30Km zone i.v.m. lange rechtstanden en lange brede wegen.





- Basisscholen:**
1. - obs De Steltloper, Pluvier 2
 2. - rkbo Paus Johannes, Sperwer 1
 3. - pcbo Het Baken, Bovenweg 68
- Winkels:**
4. - Bovenweg
- Museum:**
5. - Natuurmuseum Westflinge, Kerkplein 2
- Gymnastiekzaal:**
6. - Sperwer, Sperwer 3
- Sporthal:**
7. - De Oostwal, Beverplein 1
- Tennisbaan:**
8. - Tenniscentrum, Beverplein 2
- Zwembad:**
9. - De Bever, Kastanjelaan 2
- Voetbalvelden:**
10. - Sportvereniging Vrone, Boeterslaan 1b

6.1.Voorzieningen:

Deze kaart geeft aan waar de voorzieningen van Sint-Pancras zijn gepositioneerd. Een legenda geeft aan wat voor voorziening het betreft met daarbij de

betreffende straatnaam. Deze kaart is belangrijk voor het aangeven van samenkomend vervoer. *Dit zal nog onderzocht worden ter plaatse.*



(kaart onder voorbehoud)

6.2.OV:

Hier zijn alle 6 bushaltes aangegeven die op de hoofdroute door het dorp liggen. De busroute is gericht op Alkmaar en Oudkarspel. De busroute loopt over de hoofdweg die als 30km weg is aangegeven en waar een aantal voorzieningen aan liggen.



7. Bereikbaarheid van de voorzieningen:

De bereikbaarheid van bijvoorbeeld de scholen met de auto en de voetbalvelden met de auto.

Word vervolgd met een onderzoek op basis van het invloedsgebied van elke voorziening.

Algemeen schema:

	Werken		Winkel		Scholing		Wonen
Relaties:	Milieuvriendelijk	Industrie	Regio	Wijk	Middelbaar	Hogeschool	
Extern	1.Fiets/OV 2.Auto	1.Auto 2.OV/Fiets	Auto/OV	Fiets/ OV	1.Fiets 2. OV	1.OV 2.Fiets	OV/ Auto
Intern	OV/Fiets	OV/Fiets	OV/Fiets	OV/Fiets	1.Fiets 2.OV	1.Fiets 2.OV	OV/Fiets
Doorgaand	-	-	-	-	-	-	-

Schema voor 3 voorzieningen in Sint-Pancras:

	Sport		Bushalte	Gemeenschapscentrum
Relaties:	Regio	Wijk		
Extern	1.Fiets/OV 2.Auto	1.Fiets/OV 2.Auto	Fiets/lopend	1.Fiets/OV 2.Auto
Intern	Fiets/OV	Fiets/OV	Fiets/lopend	Fiets/OV

1. Hoge prioriteit als vervoerswijze
2. Prioriteit als vervoerswijze eerder

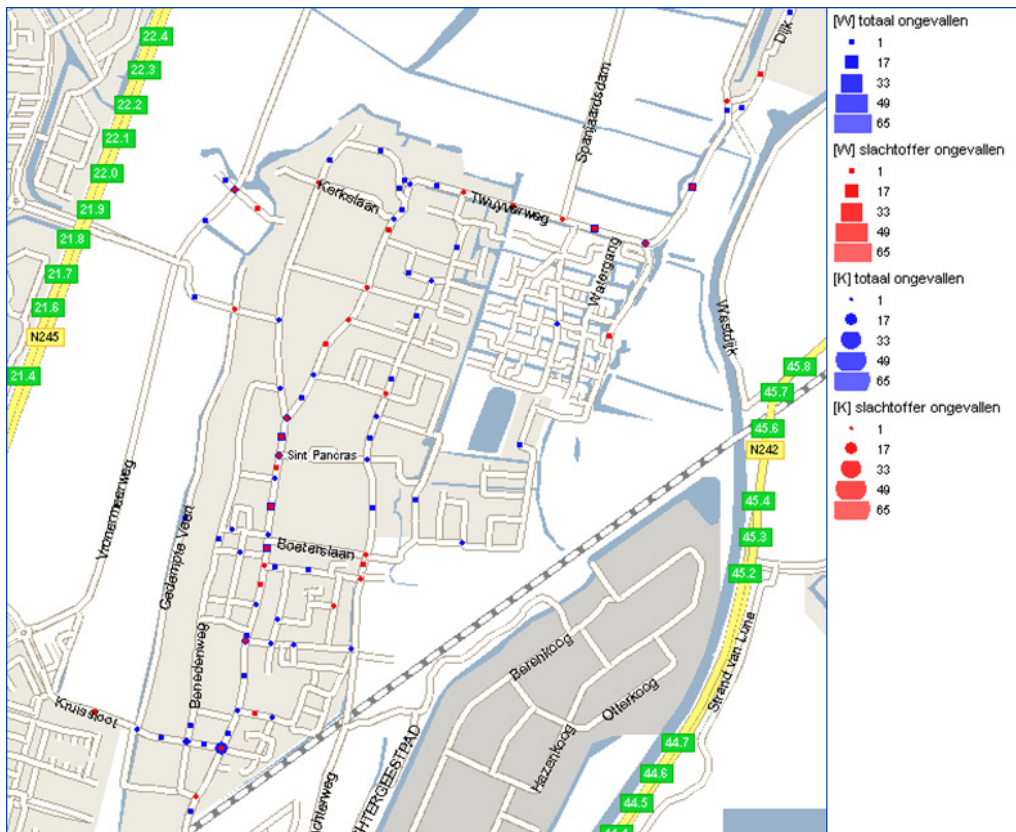
In dit schema kunt u zien waar de prioriteiten liggen op basis van de vervoerswijze. Met betrekking tot Sint-Pancras komt dit goed overeen. Het dorp is goed te bereiken per fiets op basis van de afstand. De auto zal alleen gebruikt worden voor bepaalde gevallen zoals veel boodschappen of weersomstandigheden. De prioriteit ligt daarom vooral bij het fietsverkeer en zo mogelijk het OV.

Gedetailleerd schema voor de voorzieningen van Sint-Pancras:

	Wijk functie		Regio functie	
	Extern	Intern	Extern	Intern
1.OBS 'De Steltloper'	1.Fiets 2.Auto	1.Lopend/Fiets 2.Auto	-	-
2.RKBS 'Paus Johannes'	1.Fiets 2.Auto	1.Lopend/Fiets 2.Auto	-	-
3.PCBO 'Het Baken'	1.Fiets 2.Auto	1.Lopend/Fiets 2.Auto	-	-
4.Sporthal 'De Oostwal'	-	-	1.Fiets/OV 2.Auto	1.Lopend/Fiets 2.Auto
5.Tenniscentrum	-	-	1.Fiets/OV 2.Auto	1.Lopend/Fiets 2.Auto
6.Zwembad 'De Bever'	-	-	1.Fiets/OV 2.Auto	1.Lopend/Fiets 2.Auto
7.Voetbal sportvereniging 'Vrone'	-	-	Auto/OV	1.Fiets/lopend 2.Auto

Deze 7 voorzieningen zijn opgebouwd uit de wijkfunctie en de regiofunctie. Op basis daarvan is bepaald waar de prioriteit ligt als vervoerswijze. De fiets en lopend zijn de prioriteit intern, extern zijn deze de auto en het OV i.v.m. het grootte van het dorp en de functie. Een voorziening als wijkfunctie

heeft als prioriteit de fiets en lopend maar je moet er wel met de auto kunnen komen. De auto heeft intern zeker geen prioriteit.

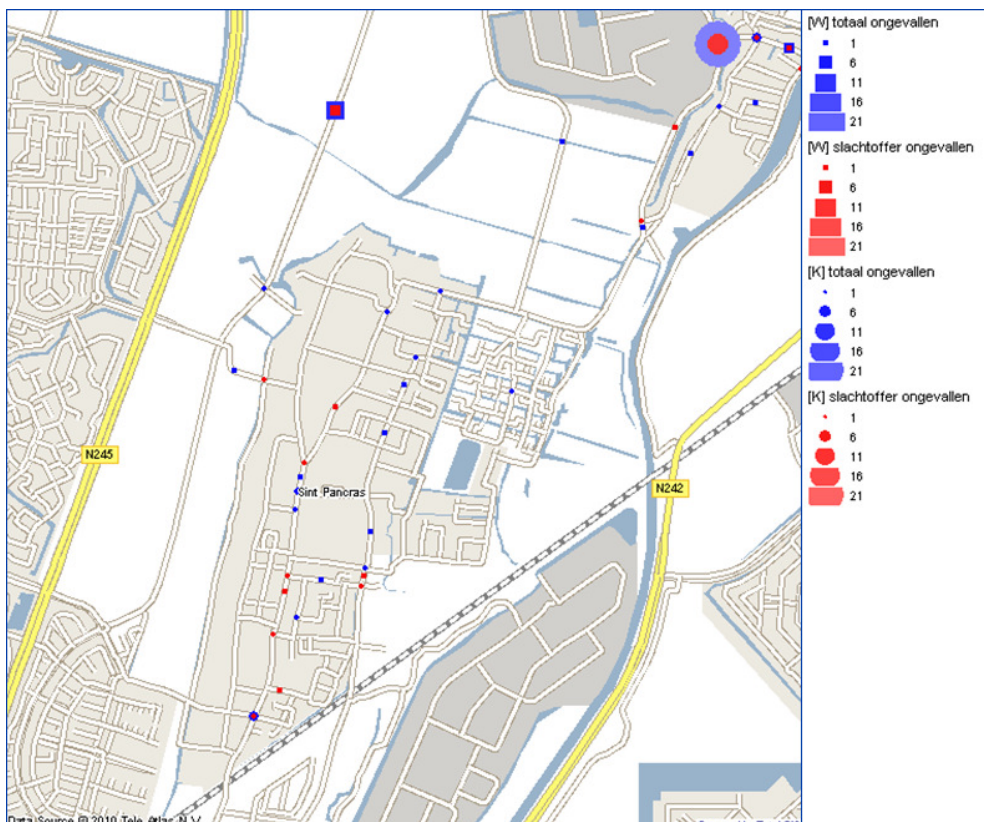


(Deze kaart geeft de ongevallen weer in de periode van 1994-2008)

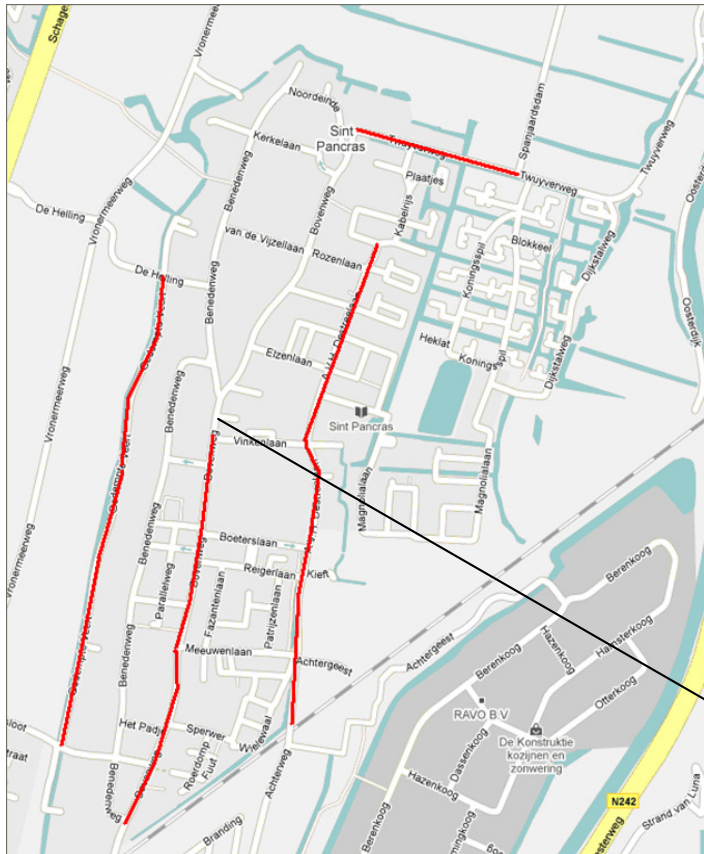
8.Verkeer ongevallen:

Op basis van de ongevallen registratie op deze beide afbeeldingen kan er worden aangewezen waar gevaarlijke punten zijn en waar veel verkeer langs komt.

De intensiteit zal worden onderzocht d.m.v. een verkeersonderzoek.



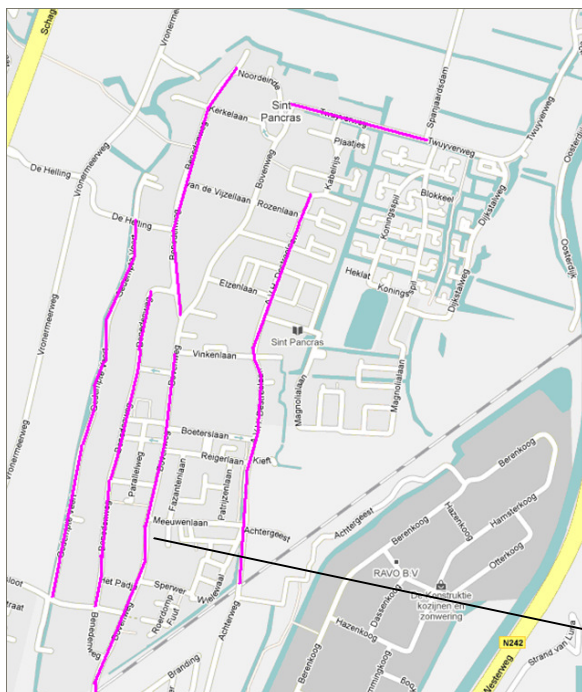
(Deze kaart geeft de ongevallen weer in de periode van 2004-2008)



— Wegen waar potentieel te hard kan worden gereden

9.1. Potentiële snelheid (BiBeKo):

Deze beide afbeeldingen op deze pagina geven aan waar potentieel te hard kan worden gereden op basis van rechtstanden langer dan 70 meter. Deze kaarten geven aan waar het automobilisten aantrekkelijk wordt gemaakt om te hard te rijden, ook al geldt in het hele dorp 30km te hanteren. Zie punt 2 waar wordt weergegeven hoe de wegenstructuur is opgebouwd.



— Rechtstanden meer dan 70 meter

9.2. Rechtstanden:

Brede wegen gecombineerd met lange rechte en overzichtelijke gebieden:

Dit geeft afbeelding 4 aan met de lange rechtstanden. Aangezien brede en lange overzichtelijke (eventueel voorrangswegen) wegen het juist bevorderen om sneller te rijden. Er zijn een aantal wegen aangeduid die aan deze kwalificaties voldoen.

Deze kaart geeft de rechtstanden weer die langer zijn dan 70 meter. Dit betekent een weg waar geen/weinig obstakels aanwezig zijn. Ook geldt hier een goed overzicht.



	doorgaande route. Hierdoor zal extern verkeer met de auto door de woonstraten moeten om bij de sporthal te komen. Fietsverkeer zal alleen hinder hebben wanneer zij de Bovenweg of de Destreelaan zullen moeten oversteken i.v.m. de eerder omschreven reden.
5.Tenniscentrum	Valt onder dezelfde omschrijven van punt 4; Sporthal 'De Oostwal'
6.Zwembad 'De Bever'	Het zwembad is gelegen aan de Destreelaan waar potentieel te hard gereden kan worden vanwege de lange rechtstanden en de voorrangsweg. De verkeersongevallen zijn hier ook nog hoog. Het fietsverkeer kan hier onder leiden ook omdat extern (mogelijk intern) verkeer hier zal komen met de auto.
7.Voetbal sportvereniging 'Vrone'	De voetbalvereniging heeft in locatie in het midden van het dorp gelegen tussen de Bovenweg en de Destreelaan. Deze beide wegen hebben de hoogste intensiteit met de meeste ongevallen en veel rechtstanden hoger dan 70 meter. Extern verkeer komt hier met de auto en intern fietsverkeer zal 1 van de 2 wegen over moeten steken. Dit tot gevolg dat fietsverkeer rekening moet houden met de hoge snelheden van de auto's.

Voortijdige conclusie op basis van de veiligheidsnotitie:

Op basis van de gegeven kaartjes word er een goed beeld gegeven van het dorp Sint-Pancras. Mede door het maken van deze kaartjes kunnen er verdere conclusies worden genomen voor verkeersonveiligheid, bereikbaarheid van de voorzieningen en het doorgaand verkeer.

Op dit moment komt er naar voren dat er 2 wegen (respectievelijk Bovenweg en A.V.H. Destreelaan) zorgen voor een hoge intensiteit omdat de Bovenweg dient als hoofdweg. Hier gebeuren ook de meeste ongelukken blijkt uit punt 6. Mede doordat hier een aantal voorzieningen aan zijn gelegen kan dit zorgen voor verkeersonveiligheid. Het gehele dorp is aangegeven als 30km zone waar ook het OV (bus) mee te maken heeft. Brede wegen en lange rechtstanden zijn aanwezig in een aantal straten (punt 8) waardoor het beleidsdoel gehanteerd dient te worden. Mede door de brede wegen en lange rechtstanden kunnen fietsers zich ongemakkelijk en onveilig voelen op de weg.

Verdere conclusies volgen naarmate het project zich in een verder stadium vordert.