

Een GROENE Ontmoeting

..in Sint Pancras!



Auteur:
Opleiding:

Merel van der Zwaan
Ruimtelijke Ordening en Planologie
Hogeschool InHolland Delft

Plaats:
Datum:

Zuid-Scharwoude
29/01/2010



gemeente Langedijk

Hogeschool
INHOLLAND

Een GROENE Ontmoeting

..in Sint Pancras!

Auteur:	Merel van der Zwaan
Opleiding:	Ruimtelijke Ordening en Planologie 434517@student.inholland.nl M.vanderZwaan@gemeentelangedijk.nl
Opdrachtgevende organisatie:	Gemeente Langedijk Vroedschap 1 1722 GX Zuid-Scharwoude
Begeleiders:	Dhr. Jozef Weel Mevr. Linda Meerbeek
School:	Hogeschool InHolland Delft Rotterdamseweg 141 2628 AL Delft
Docent:	Dhr. Jan Kok
Plaats:	Zuid-Scharwoude
Datum:	29/01/2010



gemeente Langedijk

Hogeschool
INHOLLAND

Samenvatting

Sint Pancras, een dorp gelegen in provincie Noord-Holland, vormt een groene buffer tussen stedelijke gebied. Gelegen tussen Alkmaar en Heerhugowaard en onderdeel van gemeente Langedijk vormt Sint Pancras een karakteristiek, groen dorp met een eigen identiteit. Met het oog op de toekomst waarin verstedelijking een grote rol speelt, wil gemeente Langedijk het dorp leefbaar houden.

Om de leefbaarheid te waarborgen en de dorpse sfeer te behouden heeft de gemeente een aantal scenario's op laten stellen, waarbij toekomstige problemen verholpen kunnen worden. Het gaat hierbij onder andere om de volgende problemen: het capaciteitsprobleem van de plaatselijke voetbalvereniging S.V. Vrone, de vergrijzing van de bevolking en ouderenhuisvesting en het teruglopend aantal leerlingen van de basisscholen. Daarnaast is er in het dorp sprake van een onveilige verkeerssituatie.

Dit onderzoek is gericht op het scenario waarbij de voetbalvereniging wordt uitgeplaatst naar de rand van het dorp. Daarbij worden de oude voetbalvelden beschikbaar gesteld als inrichtingsgebied voor een maatschappelijk hart van het dorp. Belangrijke punten die meespelen bij de nieuwe inrichting van het Vroneveld zijn: het beleid van de gemeente waarbij in elke dorpskern een brede school gewenst is, het behoud van de dorpse sfeer, het behoud van een groene omgeving en een veilige verkeerssituatie.

Het doel is om op ruimtelijk gebied een aantal modellen te ontwikkelen voor de ruimtelijke invulling van het Vroneveld, waaruit een ontwerp vloeit met de daaraan gekoppelde achtergronden en motivaties. Vervolgens de ontwikkeling van ruimtelijke beelden, waardoor draagvlak bij bewoners gecreëerd kan worden. Door middel van studie naar het huidige beleid, een ruimtelijke en functionele analyse van Sint Pancras door gebruik van gemeentelijke documenten, excursies en modellenstudies.

Het huidige beleid wat betrekking heeft op Sint Pancras pleit ervoor dat deze moet fungeren als historisch dorp, waarbij de identiteit wordt gewaarborgd. Het behoud van (cultuur)landschappen en karakteristieke kenmerken dienen als basis voor nieuwe plannen en de bereikbaarheid staat hoog in het vaandel naast het bouwen binnen bestaand gebied.

Sint Pancras is gelegen op een oude strandwal waarop de historische wegen zijn gevestigd. Deze wegen zijn de structuurdrager van het dorp, waarlangs lintbebouwing en verkaveling een herkenningsspatroon vormen. Het dorp bestaat uit verschillende wijken: het historische gedeelte, naoorlogse wijken en de nieuwbouwwijk Twuyverhoek.

Het dorp heeft een groot aantal maatschappelijke voorzieningen, die redelijk verspreid liggen in het dorp. Er zijn tussen verschillende functies en voorzieningen combinaties mogelijk om de multifunctionaliteit in het dorp te vergroten.

Ter inspiratie voor het ontwerpen van een nieuw maatschappelijk hart, is er een studie gedaan naar bestaande esdorpen en brinken door middel van een excursie. Brinken zijn zeer groen van aard en daarom geschikt als inspiratiebron. De toepasbaarheid van een brink op het Vroneveld is groot vanwege de juiste ondergrond, aanwezigheid van een groenstructuur, inpassing in het wegennetwerk, dorpse sfeer en de brink als dorpsruimte.

Een ruimtelijke ontwikkeling heeft invloed op het verkeer, dit aspect moet daardoor gelijk in de planvorming worden meegenomen. Voor Sint Pancras geldt dat er nu een onveilige situatie is rondom de scholen en op de Bovenweg. Door middel van een studie naar brede scholen en verkeer zijn een aantal oplossingen geboden die de veiligheid kunnen waarborgen.

Het programma van eisen voor het Vroneveld bestaat uit verschillende functies. Een kwart is beschikbaar voor accommodatieruimte, een kwart voor woon/parkeerruimte en de helft voor de ontwikkeling van verkeersinfrastructuur en groen. Gewenste voorzieningen zijn een MFA/brede school, nieuwbouwcomplex voor ouderencentrum Molenhoeve, senioren-/zorgwoningen en parkeerplaatsen.

Vervolgens is een visie opgesteld voor het ontwerp van het Vroneveld. Hierin wordt aangegeven dat het terrein als ontmoetingsplaats kan fungeren voor iedereen uit het dorp en een maatschappelijk hart vormt door de aanwezigheid van de voorzieningen en de nabijheid van dorpshuis De Geist. Bovendien wordt een brinkruimte als uitgangspunt aangehouden, zodat de groene en dorpse sfeer in het ontwerp terugkomt.

Na verschillende modellenstudies van wegenpatronen en brinkvormen is er gekozen voor het ontwerp Groene Ontmoeting: een plaats van ontmoeting voor jong en oud in het groen. De structuur van de ontsluitingswegen bestaat uit twee noord- zuid georiënteerde wegen, kenmerkend voor de structuur in Sint Pancras. Hiernaast is er gescheiden weg voor fietsers en voetgangers voor extra verkeersveiligheid. Tevens kan deze route als recreatief worden beschouwd.

De groenstructuur bestaat uit de brink en groen dat op de brink aansluit. Deze vormt zich in het midden van het terrein en wordt omringd door de gebouwen van de MFA/brede school en Molenhoeve. De senioren-/zorgwoningen staan in een aantal 'wijkjes' in het gebied. De groene ruimtes bestaan voornamelijk uit grasland met bomenrijen, losse bomen of struweel. De bebouwing wordt gekenmerkt door kappen en verschillen in gevels en rooilijnen.

Op het gebied van infrastructuur en inpassing is het ontwerp Groene Ontmoeting een sterk scenario. De financiële haalbaarheid is in dit onderzoek niet meegenomen om zo de (ontwerp)gedachten de vrije loop te kunnen laten. Naast sterke punten als een sociale ontmoetingsplaats voor alle inwoners, een groene ruimte, behoud van dorps karakter en de inpassing van alle gewenste functies uit het programma van eisen; is het van belang de haalbaarheid te onderzoeken en eventuele risico's te analyseren. Het doel om een verduidelijkt beeld te creëren naar bewoners van Sint Pancras wordt gehaald door middel van deze ruimtelijke beelden van het ontwerp.

Of het ontwerp ook daadwerkelijk wordt uitgevoerd is afhankelijk van de keuze van het gemeentelijk bestuur en de haalbaarheid op het gebied van draagvlak en kosten. Een ontwikkeling van een maatschappelijk hart is, door de terugloop in bevolkingsaantallen in kleine kernen, een kans om het dorp leefbaar te houden. Daarnaast is de locatie van het Vroneveld ook zeer geschikt voor deze ontwikkeling, omdat het een centrale plaats in het dorp is en een verbinding kan vormen tussen noord en zuid Sint Pancras.

Afkortingenlijst

ARCHIS	ARChEologisch Informatie Systeem
BSO	Buitenschoolse opvang
CEC	Centrum voor Educatie en Cultuur
HAL- regio	Heerhugowaard, Alkmaar en Langedijk
KDV	Kinderdagverblijf
OIW	Onderwijs en Welzijn centrum
MFA	Multifunctionele accommodatie
PSZ	Peuterspeelzaal
S.V. Vrone	Sportvereniging Vrone
VINEX	Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra
UWV	Uitvoerder van de sociale werknemersverzekering (banenloket)
VVL	Verkeer- en vervoerplan Langedijk
VVV	Vereniging voor vreemdelingenverkeer (toeristen informatie)
WMO	Wet maatschappelijke ondersteuning
Wro	Wet ruimtelijke ordening

Inhoudsopgave

Samenvatting

Afkortingenlijst

1.	Inleiding	10
2.	Huidig beleid	15
2.1	Provincie Noord-Holland	15
2.1.1	Streekplan	15
2.1.2	Structuurvisie	18
2.2	Gemeente Langedijk	20
2.2.1	Structuurvisie	20
2.2.2	Ruimtelijke structuur en functies	21
2.3	Woonvisie	23
2.3.1	Gemeente Langedijk	23
2.3.2	Regionale woonvisie	23
2.3.3	Ambities	23
2.4	Bestemmingsplan Sint Pancras	25
2.4.1	Sportterrein	25
2.4.2	Concept bestemmingsplan 2008	25
2.5	Conclusies huidig beleid	26
3.	Ruimtelijke en functionele analyse	29
3.1	Ontstaansgeschiedenis Sint Pancras	29
3.1.1	Bodem	29
3.1.2	Historie	29
3.2	Ruimtelijke analyse	30
3.2.1	Ruimtelijke context HAL-regio	30
3.2.2	Wijken van Sint Pancras	30
3.3	Functionele analyse	33
3.3.1	Functies	33
3.3.2	Multifunctionaliteit	36
3.4	Esdorpen en brinken analyse	37
3.4.1	Algemeen	37
3.4.2	Noordoostpolder	39
3.4.3	Drentse Aa	42
3.4.4	Omgeving Emmen	46
3.4.5	Verschil oude en nieuwe dorpen	47
3.4.6	Toepasbaarheid in Sint Pancras	48
3.5	Verkeer en brede school	49
3.5.1	Verkeer- en vervoerplan Langedijk	49
3.5.2	Situatie rondom Vroneveld	51
3.5.3	Brede school en verkeer	53
3.5.4	Toepasbaarheid in Sint Pancras	60

3.6	Kleine kernen analyse	61
3.6.1	Cultuurhistorie	61
3.6.2	Identiteit	63
3.6.3	Beeldkwaliteit	64
3.7	Programma van eisen Vroneveld	65
3.7.1	Ruimtebehoefte	66
3.7.2	Gewenste voorzieningen	67
3.7.3	Technische eisen	69
3.7.4	Wettelijke eisen	69
4.	Ontwerpen	71
4.1	Ontwerpvisie	71
4.2	Modellen Vroneveld	72
4.2.1	Wegenstructuren	72
4.2.2	Bestemmingen	73
4.2.3	Uitwerkingen	78
4.3	Ontwerp Vroneveld: Groene Ontmoeting	79
4.3.1	Ontwerp	79
4.3.2	Inpassing en identiteit	82
4.3.3	Ruimtelijke beelden	85
4.4	Ruimtelijke randvoorwaarden	87
4.5	Analyse ontwerp Groene Ontmoeting	89
4.5.1	Sterke punten schema	89
4.5.2	Risicoanalyse	90
4.5.3	Haalbaarheid	91
5.	Conclusie en aanbevelingen	93
6.	Discussie	95
	Literatuurlijst	97
Bijlage 1	Welstandscriteria dorpslinten en dwarsverbindingen	100

1. Inleiding

Aanleiding

In opdracht van gemeente Langedijk is onderzoek uitgevoerd naar de ruimtelijke inrichting van het Vroneveld in Sint Pancras. Dit onderzoek is uitgevoerd als stageopdracht door Merel van der Zwaan, studente Ruimtelijke Ordening en Planologie aan Hogeschool Inholland Delft.

Gemeente Langedijk is gelegen in Noord-Holland en vormt een groene buffer tussen het stedelijke gebied van Alkmaar en Heerhugowaard. Sint Pancras, een dorp met ongeveer 5000 inwoners, onderscheidt zich in deze gemeente van de andere dorpen. Het meest zuidelijke dorp van de gemeente is lang zelfstandig geweest en heeft een geheel eigen identiteit. De dorpse sfeer en identiteit moeten behouden blijven, zeker nu de verstedelijking in het omringende gebied toeneemt.

Er zijn in Sint Pancras echter een aantal punten die in de toekomst voor problemen kunnen zorgen:

- capaciteitsproblemen voor voetbalvereniging S.V. Vrone
- vergrijzing van de bevolking en de daarmee gemoeide huisvesting
- teruglopend aantal leerlingen van de drie basisscholen
- toename weggebruikers en de algehele verkeerssituatie
- tekort accommodatie kinderopvang en BSO

Een aandachtspunt hierbij is dat er een beleid geldt voor een brede school in elke dorpskern van de gemeente.

Om Sint Pancras in de toekomst goed te kunnen laten functioneren en de leefbaarheid te waarborgen, is het van belang om deze punten aan te pakken. De gemeente heeft zich daarvoor gericht op een nieuwe inpassing van maatschappelijke voorzieningen en onderwijsfuncties in de dorpskern van Sint Pancras. Door adviseur, proces- en projectmanager Draaijer+Partners is in 2007 een rapport opgesteld met een onderzoek naar de maatschappelijke accommodaties van Sint Pancras. Hieruit zijn een vijftal toekomstscenario's naar voren gekomen voor een nieuw Sint Pancras. In dit onderzoek wordt ingegaan op scenario 5: het uitplaatsen van de voetbalvereniging naar de rand van het dorp en deze ontstane ruimte invullen als maatschappelijk hart met een multifunctionele accommodatie inclusief brede school, een nieuwbouw complex van het ouderencentrum Molenhoeve en senioren-/zorgwoningen.

Bij de ontwikkeling van een nieuw maatschappelijk centrum in het dorp staat het behoud van de dorpse sfeer hoog in het vaandel. Daarnaast is het belangrijk dat de nieuw te ontwikkelen ruimte een groene uitstraling heeft. Om aan deze eisen te voldoen is als uitgangspunt voor de inrichting een brinkruimte aangehouden: een groene, openbare ruimte in dorpen.

Doel

Het doel is om op ruimtelijk gebied een aantal modellen te ontwikkelen voor de ruimtelijke invulling van het Vroneveld, waaruit een ontwerp vloeit met de daaraan gekoppelde achtergronden en motivaties. Vervolgens de ontwikkeling van ruimtelijke beelden, waardoor draagvlak bij bewoners gecreëerd kan worden.

De basis van dit onderzoek vormt de *probleemstelling*:

Welke ruimtelijke ontwerpen zijn toepasbaar voor het Vroneveld in Sint Pancras, uitgaande van scenario 5 van Draaijer+Partners, waarbij op lange termijn oplossingen worden geboden voor de accommodatieproblemen die in Sint Pancras spelen? En hoe kunnen deze ontwerpen in beeld worden gebracht ter verduidelijking naar inwoners?

Met de daarbij behorende *onderzoeksvragen*:

<i>Huidig beleid</i>	<i>Wat is het huidige beleid van Sint Pancras, bekeken op verschillende beleidsniveaus?</i>
<i>Ruimtelijke en functionele analyse</i>	<i>Wat is de ontstaansgeschiedenis van Sint Pancras? Hoe is Sint Pancras ruimtelijk opgebouwd? Welke functies bevinden zich in Sint Pancras en welke lenen zich voor multifunctionaliteit? Wat zijn brink- en esdorpen en is dit concept toepasbaar in Sint Pancras? Hoe is de verkeerssituatie in Sint Pancras? Hoe kunnen verkeer en brede school op elkaar aangepast worden en wat zijn hier mogelijke oplossingen voor? Is Sint Pancras een kleine kern en wat is de cultuurhistorie en de identiteit? Wat is het programma van eisen voor de nieuwe ontwikkeling?</i>
<i>Ontwerpen</i>	<i>Wat is de ontwerpvisie voor het nieuw in te richten gebied? Welke modellen zijn toepasbaar en welke indelingen zijn mogelijk? Welk model verdient de voorkeur en wat is de visie hiervan? Hoe wordt dit model ingepast in de bestaande omgeving? Wat zijn de ruimtelijke randvoorwaarden? Wat zijn de sterke punten van dit ontwerp? Welke risico's zijn aan dit ontwerp verbonden? Wat is de haalbaarheid van dit ontwerp?</i>

Om de doelstelling van dit onderzoek te bereiken is allereerst een studie gedaan naar het huidige beleid van provincie Noord-Holland en gemeente Langedijk. Na deze verdieping in visies en toekomstplannen van deze overheden heeft een analytische fase inzicht gegeven in de achtergronden en huidige situatie van het dorp op ruimtelijk gebied. Daarbij is gebruik gemaakt van gemeentelijke documenten en hebben er excursies plaatsgevonden naar het projectgebied en verschillende brink- en esdorpen in Nederland. Na de opstelling van het programma van eisen hebben er modellenstudies plaatsgevonden die uiteindelijk geresulteerd hebben in het ontwerp 'Groene Ontmoeting'.

Het onderzoek beperkt zich tot de ontwikkeling van ruimtelijke modellen van het Vroneveld in Sint Pancras. Hierbij is één model uitgewerkt tot ruimtelijk ontwerp met de daarbij behorende visie en sfeerbeelden. Ten slotte wordt het inrichtingsplan in 3D-beelden weergegeven om een goede indruk te krijgen van de situatie. Dit ter verduidelijking van het ontwerp naar bewoners van het dorp.

Opbouw

Het rapport is opgebouwd aan de hand van de onderzoeksvragen en bestaat uit de volgende delen:

- inventarisatie (Huidig beleid)
- analyse (Ruimtelijke en functionele analyse)
- visie (Ontwerpen)

Na deze drie fasen waarin de achtergronden van het gebied, onderzoeken naar de huidige en gewenste situatie, visie en ontwerp van het plangebied in beeld worden gebracht sluit het rapport af met een conclusie, discussie en aanbeveling voor de ruimtelijke indeling van het Vroneveld van Sint Pancras.

2. Huidig beleid

2.1 Provincie Noord-Holland

2.1.1 Streekplan

Het ruimtelijk beleid van provincie Noord-Holland is gebaseerd op de lagenbenadering. Deze benadering bevat een ruimtelijke structuur die uiteen wordt gezet in drie verschillende lagen: fysieke ondergrond, de verbindingsnetwerken en het occupatiepatroon (de bezettingslaag van stad en land). Het model van lagenbenadering wordt weergegeven in figuur 1.

De verschillende lagen van het model hebben een alle drie een andere 'snelheid' van veranderlijkheid. Een veranderingsproces neemt van 'onder' naar 'boven' in de lagen in snelheid toe. De fysieke ondergrond is niet erg beweeglijk en veranderingen beslaan een lange tijdsperiode, de verbindingsnetwerken zijn beweeglijker door toe- of invoegingen aan het netwerk. Het occupatiepatroon, ten slotte, is de meest beweeglijke laag. Hierin spelen sociale en maatschappelijke ontwikkelingen een rol, die snel en zeer veranderlijk zijn.

Met behulp van de lagenbenadering heeft de provincie de lange termijnvisies op kunnen stellen. Verbanden tussen kwaliteiten en functies in het gebied zijn inzichtelijk geworden door het uiteen zetten van de drie lagen. En door dit inzicht kunnen voorwaarden waaronder een gebied voor ontwikkelingen in aanmerking komt, goed beargumenteerd worden. (Provincie Noord-Holland (A),2003)
(Provincie Noord-Holland (B),2003)

Hieronder volgen de basiskwaliteiten die centraal staan bij de lagenbenadering:

1. Fysieke ondergrond

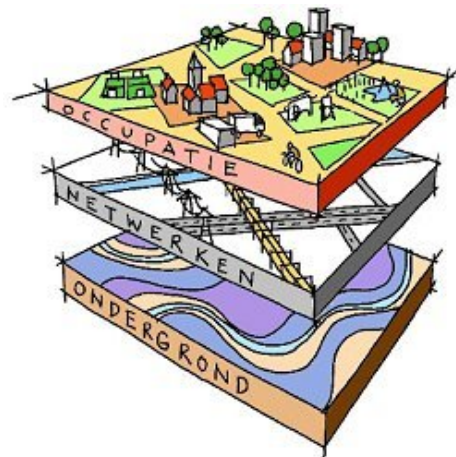
- voorkomen van wateroverlast of –schade
- zorgen voor veiligheid en goede waterkwaliteit
- natuurlijke en cultuurhistorische gebieden (groenblauwe laag)

2. Het verbindingsnetwerk

- goede bereikbaarheid (snel, betrouwbaar, toegankelijk, veilig)

3. Het occupatiepatroon ontwikkelen van een welvaart en welzijn bedienend gebied (wonen, werken en verblijven in samenhang plaatsen)

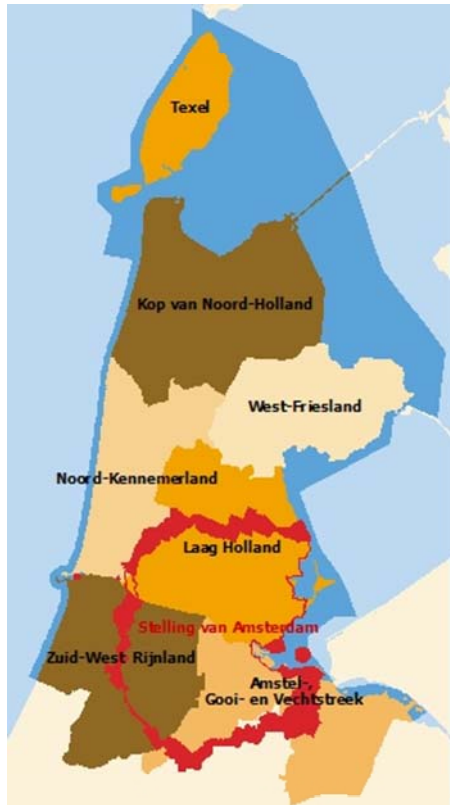
(www.syncera.nl)



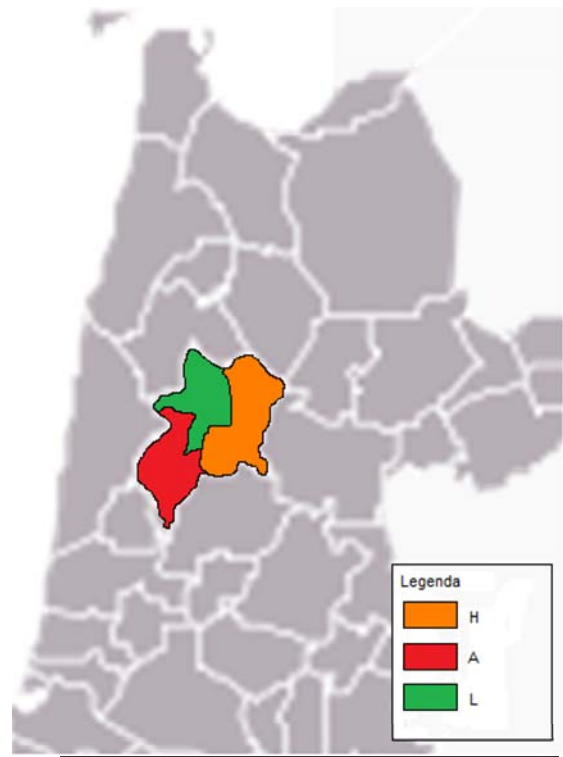
Figuur 1 Model van lagenbenadering
(www.syncera.nl)

Noord-Kennemerland en HAL- regio

Provincie Noord-Holland onderscheidt de regio's Texel, Kop van Noord-Holland, West-Friesland, Noord-Kennemerland, Laag Holland, Zuid- West Rijnland en de Amstel- Gooi- en Vechtstreek (Figuur 2). Onder Noord-Holland Noord vallen Kop van Noord-Holland, West –Friesland en Noord-Kennemerland. Onder de laatstgenoemde valt de gemeente Langedijk. Van alle regio's van Noord-Holland Noord is Noord-Kennemerland het meest verstedelijkt. (Provincie Noord-Holland (A),2003)



Figuur 2 Noord-Hollandse regio's
(www.noord-holland.nl)



Figuur 3 HAL-regio
(www.noord-holland.nl) en eigen bewerking)

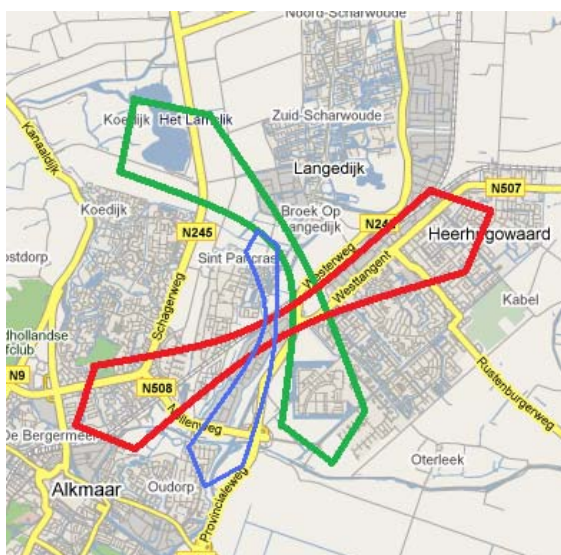
Langedijk vormt samen met Alkmaar en Heerhugowaard de HAL-regio (Heerhugowaard, Alkmaar, Langedijk)(Figuur 3). De HAL-regio verschilt van de overige delen van Noord-Holland Noord. Deze regio bevat namelijk veel economische functies en in verhouding tot andere regio's veel werkgelegenheid in de dienstverlening, in plaats van de landbouwsector. Ondanks de HAL-regio steeds meer verstedelijkt, behouden de diverse kernen in het gebied hun eigen identiteit. Dit varieert van bijvoorbeeld historisch tot landelijk en stedelijk. In Langedijk is deze identiteit historisch en nat, in Sint Pancras landelijk en droog. (Provincie Noord-Holland (A),2003) (Projectbureau HAL, 2003)

Kernopgaven uit het streekplan die relevant zijn in dit project:

- Vorming van een functionele en ruimtelijke eenheid door geleidelijke samengaan van de diverse kernen in de HAL-regio. Hierbij is het behoud van eigen identiteit van de verschillende kernen en ondergronden essentieel.
- Zorgen voor voldoende groene aders en randen in de HAL-regio, en een gelijke opgang van blauw en groen bij de ontwikkeling van rood.
- Afstemming van verstedelijking op bestaande weg- en railinfrastructuur.
- Goede afstemming, binnen een woningmarktgebied, van elkaar aanvullende woonmilieus. Daarbij de vraag van uiteenlopende doelgroepen beantwoorden.
- Huidige en toekomstige verkeersoverlast verbeteren.

De provincie streeft in de visie voor de HAL-regio naar een samenhangend stedelijk gebied met onderlinge relaties en meerdere knooppunten, of een zogenoemde netwerkstad. De kernen van de verschillende dorpen en steden moeten met elkaar vergroeiën en een functionele en ruimtelijke eenheid gaan vormen. Dit echter wel met het oog op de eigen identiteit en cultuur van iedere kern. Er moet een samenhang komen tussen bebouwing, verbindingen, groene structuren en blauwe structuren. Dit om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren door landschap, recreatiegebieden, water, woongebieden en werkgebieden met elkaar te verweven.

Naast deze samenhang houdt de provincie vast aan het concept van de drie lopers. Het drie loper concept bestaat uit een rode (vestigingsmilieu voor voorzieningen en kantoren), groene en een blauwe (recreatieve en ecologische verbindingzones) loper en gaat uit van een integrale aanpak van de drie functies (Figuur 4). (Provincie Noord-Holland (A),2003) (Provincie Noord-Holland (B),2003)



De rode loper (vestigingsmilieu voor voorzieningen en kantoren). Zone langs de rail-as tussen het centrum van Alkmaar en Heerhugowaard.

De blauwe loper (recreatieve en ecologische verbindingzone).

De groene loper (recreatieve en ecologische verbindingzone). Zone tussen recreatiegebied Geestmerambacht (noord- west) en Stad van de Zon (zuid- oost).

Figuur 4 Groene, blauwe en rode slinger (www.maps.google.nl en eigen bewerking)

Voor Sint Pancras, gelegen in het hart van de HAL-regio, heeft de provincie een concept opgesteld. Dit omvat dat Sint Pancras fungeert als historisch dorp met lintbebouwing en een parkachtige omgevingsstructuur. Rondom deze groene structuur een gebied van nieuwe bebouwing.
(Provincie Noord-Holland (A),2003) (Provincie Noord-Holland (B),2003)

2.1.2 Structuurvisie

Het streekplan van Noord-Holland Noord is geldig als structuurvisie, vooruitlopend op de officiële structuurvisie. Per 1 juli 2008 is het wettelijk verplicht (nieuwe Wro) om als overheidslaag een structuurvisie op te stellen. De structuurvisie voor dit gebied wordt momenteel geproduceerd. Er is echter wel een conceptversie beschikbaar, die sinds 2 september 2009 ter beschikking is gesteld.

In de structuurvisie komen, net als in het streekplan, de belangen aan bod welke een rol spelen bij de ruimtelijke ordening in Noord-Holland. De drie hoofdbelangen die de provincie aanvoert worden in de tabel 1 weergegeven, met de 12 onderliggende belangen. Belangen die een rol spelen bij dit project vallen onder Ruimtelijke kwaliteit en Duurzaam ruimtegebruik. Dit laatste betekent het plaatsen van de juiste functie op de juiste plek, die wordt bepaald door milieukwaliteit, behoefte aan voorzieningen en bereikbaarheid. (Provincie Noord-Holland, 2009)

Ruimtelijke kwaliteit	Duurzaam ruimtegebruik	Klimaatbestendigheid
Ontwikkeling en behoud van Noord-Hollandse cultuurlandschappen	Milieukwaliteiten	Voldoende bescherming tegen wateroverlast en overstroming
Ontwikkeling en behoud van natuurgebieden	Ontwikkeling en behoud van verkeer- en vervoersnetwerken	Schoon en voldoende drink- , grond- , en oppervlaktewater
Ontwikkeling en behoud van groen om de stad	Op behoefte aansluitende en voldoende huisvesting	Voldoende ruimte voor het opwekken van energie
	Gedifferentieerde en voldoende ruimte voor landbouw en visserij	
	Gedifferentieerde en voldoende ruimte voor economische activiteiten	
	Gedifferentieerde en voldoende ruimte voor recreatieve en toeristische	

Tabel 1 Hoofdbelangen en onderliggende belangen Provincie Noord-Holland (Provincie Noord-Holland ,2009)

Oplossingen die geboden worden, dienen zo efficiënt mogelijk gebruik te maken van de ruimte en uitvoerbaar zijn bij veranderende omstandigheden. Een nauwkeurige afweging tussen belangen is hierbij het uitgangspunt.

- Ontwikkeling en behoud van Noord-Hollandse cultuurlandschappen

Het optimaal gebruik maken van de kenmerken en deze benutten bij het ontwikkelen van nieuwe gebieden. Nieuwe ontwikkelingen buiten bestaand bebouwd gebied, moeten ontwikkeld worden op basis van de karakteristieke eigenschappen van een landschap.

Uitgangspunten bij nieuwe ontwikkelingen zijn; de ontwikkelingsgeschiedenis, de ordeningsprincipes, de bebouwingskarakteristiek en de inpassing in de ruimere omgeving.

Negatieve effecten die eventueel aan de orde komen, moeten worden gecompenseerd.

- Ontwikkeling en behoud van verkeer- en vervoersnetwerken

In Noord-Holland is qua verkeer en vervoer de bereikbaarheid van groot belang. Dit speelt een grote rol in de toegankelijkheid van voorzieningen en voor verder economische ontwikkelingen.

Investerings worden gedaan in het benutten van bestaande verkeer- en vervoersnetwerken en het toevoegen van ontbrekende schakels in de netwerken.

- Op behoefte aansluitende en voldoende huisvesting

De provincie heeft een provinciale woonvisie, waarin wordt gestreefd naar de realisatie van passende en voldoende huisvesting op de meest geschikte plaatsen. Deze woonvisie ligt ten grondslag aan de woonvisie van gemeente Langedijk, die verderop in dit verslag wordt uitgelicht.

De woningvraag zoveel mogelijk realiseren binnen het 'bestaand bebouwd gebied', komt ten goede aan het behoud van lokale voorzieningen in kleine kernen. Bovendien is concentratie optimaal voor de benutting van verkeer- en vervoersnetwerken en het behoud van het aanbod van sociale en culturele voorzieningen. *(Provincie Noord-Holland, 2009)*

2.2 Gemeente Langedijk

2.2.1 Structuurvisie

Naast de structuurvisie van de provincie, bestaat er ook een structuurvisie van Gemeente Langedijk. Deze heeft als doelstelling het bieden van een visie van de gemeente in de periode tot 2015 (met een doorkijk naar 2020), die gericht is op het te voeren ruimtelijk beleid. De visie geeft aan hoe de ruimte in de gemeente verdeeld zal worden over verschillende functies. Dit zijn wonen, werken, voorzieningen, recreatie en toerisme en verkeer. Daarnaast maakt de visie duidelijk hoe deze functies zo goed mogelijk kunnen functioneren.

De Gemeente Langedijk bestaat uit een aantal kernen (Figuur 5). Omdat de dorpen in Langedijk ten opzichte van ruimtelijke karakteristiek verschillen, kan er onderscheid gemaakt worden in:

- Sint Pancras (ontstaan op een hoger gelegen strandwal)
- Koedijk (ontstaan als lintdorp)
- Oudkarspel tot en met Broek op Langedijk (dijkdorpen) (*Gemeente Langedijk, 2000*)



Figuur 5 Gemeente Langedijk en de kernen (www.maps.google.nl en eigen bewerking)

Het oudste dorp van de gemeente is Sint Pancras. Het heeft van oorsprong een ruimere opzet dan andere dorpen, omdat deze lager gelegen zijn en Sint Pancras ontstaan is op een strandwal. Het dorp dateert uit de 8^e eeuw, en bestond oorspronkelijk uit een lintbebouwing langs de Benedenweg en de Achterweg. (*Gemeente Langedijk, 2000*)

2.2.2 Ruimtelijke structuur en functies

De volgende punten geven de belangrijkste, relevante conclusies weer uit de structuurvisie; op het gebied van ruimtelijke structuur, infrastructuur, voorzieningen, wonen en recreatie/sport.

Ruimtelijke structuur

Behouden van cultuurhistorische waarden (lintbebouwing, kleinschaligheid van bebouwing, bebouwing op strandwal). Door middel van de volgende uitgangspunten:

- Groene ruimte moet tot aan de directe omgeving van Sint Pancras doordringen. Wat betekent dat de groene ruimte tussen de Veertweg/Kerkmeerweg en de Schagerweg vrij moet blijven van bebouwing.
- Bufferzones aanleggen die doordringen tot aan de oorspronkelijke lintstructuur.
- Het 'losse', dorpse karakter van de bebouwing in Sint Pancras handhaven.
- De ruimtelijke kwaliteit van werk- woon- en centrumgebieden versterken waar noodzakelijk is en handhaven.
- Bestaande groenvoorzieningen handhaven.

Infrastructuur

Het zoveel mogelijk weren van doorgaand autoverkeer uit de kernen. Openbaar vervoer en langzaam verkeer hebben in het gemeentelijk beleid de prioriteit. Het doorgaand autoverkeer wordt door middel van doorgaande wegen in een 'ruit' in en om de gemeente geleid. Echter is dit ook nodig in het zuidelijke gedeelte van de gemeente. De volgende uitgangspunten staan centraal:

- Het verder terugdringen van het doorgaande autoverkeer in de dorpskernen.
- Een hoofdwegstructuur die erop gericht is het gemotoriseerde verkeer zo snel mogelijk naar de 'ruit' te geleiden.
- Een goede bereikbaarheid van de centrumgebieden per auto en voldoende parkeergelegenheid in de buurt van de centrumgebieden.

Streefpunten van de gemeente op dit gebied zijn:

- Voorrang voor het openbaar vervoer.
- Verhoging van verkeersveiligheid voor langzaam verkeer.
- Geschikte ontsluitingsstructuur voor het fietsverkeer.

Voorzieningen

Het verbeteren van het functioneren van de concentraties in de dorpskernen. Uitbreiding van niet-centrale, grootschalige wooninrichting, bouwmarkten enzovoorts (grootschalige detailhandel) is niet toegestaan. Dit met uitzondering van verplaatsing van bestaande bedrijven binnen de gemeente.

Onderwijsvoorzieningen moeten evenwichtig worden verspreid. Sport- hobby en culturele verenigingen die kerngebonden zijn, moeten geschikte voorzieningen in stand gehouden worden per kern. Dit door middel van de volgende uitgangspunten:

- Het creëren van een optimaal verzorgingsniveau.
- Parkeersituaties bij winkelconcentraties onder de aandacht brengen. Aanleg van parkeerplaatsen echter niet ten kosten laten gaan van historische waarden en leefbaarheid van de kernen.
- Commerciële voorzieningen zoveel mogelijk concentreren in en rondom bestaande gebieden voor maximale aantrekkingskracht.
- Bestaande accommodaties van onderwijsvoorzieningen zo efficiënt mogelijk benutten
- Spreiden van sociale en maatschappelijke buurt- en wijkvoorzieningen ten bate van de leefbaarheid. (*Gemeente Langedijk, 2000*)

Wonen

Na 2005 woningbouw primair richten op de vraag vanuit de gemeente. Wat betreft vormgeving, moet nieuwbouw aansluiten bij de identiteit van de gemeente. Tevens is na 2005 meer nadruk gelegd op de herstructurering van de bestaande woonfuncties en beheer daarvan. Uitgangspunt van de gemeente is:

- Duurzaam wonen en bouwen.

Recreatie/sport

Voor bewoners van de HAL-regio hebben recreatieve voorzieningen een primaire behoefte. Het aanbod van de recreatieve voorzieningen in de gemeente Langedijk moet aansluiten bij de behoeften van de bewoners van deze gemeente.

Uitgangspunten hierbij zijn:

- Beschikbaarheid van een kwalitatief aantrekkelijk aanbod van accommodaties voor cultuur- sport- en hobbyverenigingen. Voor kerngebonden activiteiten moet dit aanbod per kern goed samengesteld worden en efficiënt worden gebruikt.
- Nieuw aan te leggen sportvoorzieningen moeten zoveel mogelijk ondergebracht worden in de groene hoofdstructuur. (*Gemeente Langedijk, 2000*)

2.3 Woonvisie

2.3.1 Gemeente Langedijk

Om een actueel inzicht in de woonwensen en de woningmarkt te krijgen is in 2006 de Woonvisie 2005-2015 van gemeente Langedijk opgesteld. De visie van de gemeente op het gebied van wonen is opgesteld met betrokkenheid van verschillende beleidsdisciplines.

Belangrijk bij de visievorming zijn het Provinciale Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord, de Structuurvisie 2000-2020 van gemeente Langedijk, het concept van De Regionale Woonvisie Noord-Kennemerland 2005-2015 en de identiteit van de gemeente Langedijk.

Hieronder wordt nog even kort ingegaan op De Regionale Woonvisie Noord-Kennemerland 2005-2015.

2.3.2 Regionale woonvisie

Bij het opstellen van de woonvisie van Langedijk, was de regionale woonvisie nog niet gereed. Ondanks zijn er hoofdlijnen uit de regionale visie die belangrijk en invloedrijk zijn op Langedijk. Deze lijnen geven op het gebied van woningbehoefte aan dat de regionale woningbouwopgave in de periode tot 2015 uit 15.100 woningen bestaat. Er is geen sprake van een bovenlokale taakstelling voor Langedijk.

Een andere lijn betreft de afstemming tussen gemeenten over woonmilieus en aantallen. Er zijn regionaal mogelijkheden voor inbreidingslocaties voor senioren en starters en eengezinswoningen. Voor starters en ouderen moeten betaalbare en levensloopbestendige woningen gebouwd worden, waarbij de betaalbaarheid en locatie van belang is.

Langedijk bouwt tot 2009 950 woningen en in de periode van 2010 tot 2014 850 woningen dat op regionaal niveau is afgesproken.

2.3.3 Ambities

De ambities van gemeente Langedijk op het gebied van wonen zijn vastgesteld uitgaande van de volgende punten:

- evenwichtige bevolkingsopbouw
- huisvestingsmogelijkheden voor ouderen/jongeren/starters
- wonen, welzijn en zorg in Langedijk
- levensloopbestendig bouwen en leefbaarheid

De ambities van Langedijk tot 2015 zijn:

1. Voldoen aan de lokale woningbehoefte.

De behoefte aan woningen in de gemeente komt voort uit onder andere het inlopen van eerdere tekorten en demografische ontwikkelingen. Langedijk is in de laatste jaren flink gegroeid en moet daarom de behoefte vanuit de eigen gemeente opvangen.

2. Een evenwichtige bevolkingsopbouw realiseren.

Het aanbieden van woonruimten voor verschillende bevolkingsgroepen vindt de gemeente zeer belangrijk op een laag schaalniveau. In de komende jaren zal geïnvesteerd moeten worden in woningen voor starters en ouderen, om een evenwichtige samenlevingsopbouw te behouden.

(Gemeente Langedijk, 2006)

3. Speciale aandacht geven aan starters/jonge gezinnen/mensen met zorgbehoefte.

De gemeente en woningbouwcorporaties hebben een speciale taak om voldoende en passende woningen te realiseren. Bijvoorbeeld voor jongeren die om verschillende redenen vertrekken uit Langedijk. In het bijzonder is een tekort aan geschikte woonruimte een reden om te vertrekken.

Naast jongeren is het ook noodzakelijk om woningen te realiseren voor mensen met een laag inkomen en mensen met behoefte aan zorg.

Daarnaast is een organisatie van een goed service en zorg aanbod in de wijken en dorpen een onmisbare factor.

4. Creëren van leefbare dorpen en wijken.

In Langedijk is de leefbaarheid ook een van de ambities. Het gaat hier voornamelijk om de volgende aspecten:

- voorzieningen
- openbare ruimte; de kwaliteit en de eisen die aan de inrichting van de omgeving moeten voldoen
- sociale samenhang; mogelijkheden bieden om te kunnen blijven wonen in de omgeving
- dorpsgericht samenwerken
- veiligheid

(Gemeente Langedijk, 2006)

2.4 Bestemmingsplan Sint Pancras

Bij het opstellen van de bestemmingsplannen van Langedijk, en daarmee Sint Pancras, wordt de structuurvisie (zie hoofdstuk Structuurvisie gemeente Langedijk) als basis gebruikt. Momenteel wordt er gewerkt aan een nieuw bestemmingsplan voor het dorp van Sint Pancras. Hierdoor is het bestemmingsplan van Gemeente Sint Pancras 'Dorp 1978' vigerend.

Dit bestemmingsplan is een herziene editie van het bestemmingsplan uit 1967. Het streven in dit bestemmingsplan is naar een uitgangspunt van een meer ruimtelijke karakteristiek in het bebouwde gebied. Het is daardoor in bepaalde mate een conserverend plan. Om het dorp vitaal te houden, is het noodzakelijk om de maatschappelijke functies goed te laten functioneren. Het doel is dan ook: Het scheppen van condities noodzakelijk of belangrijk zijn voor het voortbestaan van het dorp. Daarbij is het behoud van de ruimtelijke structuur een voorwaarde.

(Provincie Noord-Holland (C), 2009)

2.4.1 Sportterrein

De locatie, welke voor de ontwerpen van een nieuw hart voor Sint Pancras als uitgangspunt wordt gebruikt, is het terrein van voetbalvereniging S.V. Vrone. Deze grond is in het vigerende plan bestemd voor 'de actieve recreatie in verenigingsverband en voor de wedstrijd sport'.

In de voorschriften staat vermeld dat de grond slechts bebouwd mag worden door 'voor recreatie en de voor het beheer en onderhoud noodzakelijke bouwwerken'. (bestemmingsplan voorschriften sportterrein) Tot deze bouwwerken worden toiletgebouwen, kantines, kleedgebouwen, bergingen, doelen, tribunes, verlichtingsinstallaties en terreinafscheidingen gerekend.

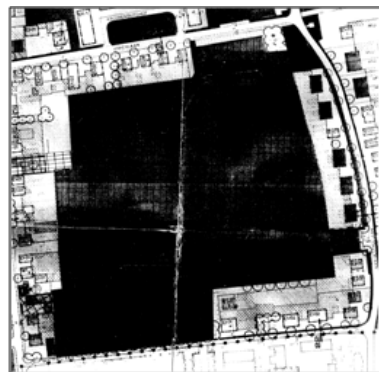
(Gemeente Langedijk, 1987)

2.4.2 Concept bestemmingsplan 2008

In het concept bestemmingsplan van 2008 is een overzichtskaart weergegeven van Sint Pancras (Figuur 6). De rode cirkel geeft de locatie aan van het Vroneveld.



Figuur 6 Sint Pancras (Gemeente Langedijk, 2008 en eigen bewerking)



Figuur 7 Vroneveld (Gemeente Langedijk, 1987)

Een gedeelte van het vigerende bestemmingsplan van Sint Pancras is weergegeven in figuur 7. Hierin is het gedeelte te zien waar voetbalclub S.V. Vrone zich heeft gevestigd. Deze locatie zal gebruikt worden als uitgangspunt voor de ontwikkelingen van een maatschappelijk hart in Sint Pancras.

2.5 Conclusies huidig beleid

Streekplan provincie Noord-Holland

De provincie pleit voor een sterke HAL-regio, waarin kernen met elkaar vergroeien en functies met elkaar worden verweven. Dit echter zonder de identiteit en de ondergrond van de verschillende kernen aan te tasten. Daarnaast speelt het drie looper concept een belangrijke rol; het richting geven aan de ontwikkeling van rood, blauw en groen.

Sint Pancras moet fungeren als een historisch dorp met lintbebouwing, de identiteit moet worden gewaarborgd. Daarnaast moet een groene structuur door het dorp en omgeving zorgen voor een gelijke opgang tussen zorgen tussen blauw, groen en rood.

De verkeerssituatie speelt bij verandering in de ruimtelijke omgeving een grote rol; veranderingen hebben vaak invloed op het verkeer.

Structuurvisie provincie

Belangen van die in dit streekplan centraal staan, worden onderverdeeld in Ruimtelijke kwaliteit, Duurzaam ruimtegebruik en klimaatbestendigheid. De eerste twee punten zijn in dit project relevant. Ruimtelijke kwaliteit is gericht op het behoud van (cultuur)landschappen en de karakteristieke kernmerken gebruiken als basis voor nieuwe ontwikkelingen. Daarbij is de bereikbaarheid van dorpen/kernen zeer belangrijk voor de toegankelijkheid. Dit kan bij nieuwe ontwikkelingen niet buiten beschouwing worden gelaten. Ten slotte pleit de provincie voor bouwen binnen het bestaand bebouwd gebied, dat onder andere voordelen met zich meebrengt voor de sociale en culturele voorzieningen.

Structuurvisie gemeente

De structuurvisie van de gemeente geeft weer wat de visies zijn op bepaalde gebieden. De onderwerpen die relevant zijn voor dit project zijn: ruimtelijke structuur, infrastructuur, voorzieningen, wonen en recreatie/sport.

Belangrijke punten uit de structuurvisie voor Sint Pancras:

- behouden van cultuurhistorische waarden; de lintbebouwing, kleinschaligheid van bebouwing en bebouwing op strandwal
- weren van doorgaand verkeer uit de kern; omleiding van het doorgaand autoverkeer door middel van een 'ruit', langzaam verkeer en openbaar vervoer als prioriteit
- verbeteren van het functioneren van de concentraties in de dorpskern; evenwichtige verspreiding van onderwijsvoorzieningen en efficiënt gebruik ervan, geschikte voorzieningen voor de kerngebonden sport- hobby- en culturele verenigingen
- na 2005 woningbouw primair richten op de vraag vanuit gemeente; qua vormgeving moeten nieuwe ontwikkelingen aansluiten bij de identiteit van het dorp
- beschikbaarheid van een aantrekkelijk aanbod van accommodaties voor cultuur- sport- en hobbyverenigingen; voor kerngebonden activiteiten een goed samengesteld aanbod per kern en een efficiënt gebruik ervan

Woonvisie Langedijk

De visie van gemeente Langedijk in de woonvisie reikt van 2005 tot en met 2015. Hierin worden onder andere de ambities beschreven die de gemeente heeft wat betreft de dit onderwerp. Deze zijn gericht op een evenwichtige bevolkingsopbouw, huisvestingsmogelijkheden voor ouderen/jongeren/starters, wonen, welzijn en zorg in Langedijk en levensloopbestendig bouwen en leefbaarheid.

Bestemmingsplan

In het vigerende bestemmingsplan is het onmogelijk om op de plaats van het voetbalveld andere accommodaties te plaatsen dan zijn toegestaan. Echter is het nieuwe bestemmingsplan in ontwikkeling en kan de bestemming van deze plaats gewijzigd zijn, of worden. De uitvoering van de plannen die worden onderworpen, zal niet op korte termijn plaatsvinden.

3. Ruimtelijke en functionele analyse

Deze analyse is opgedeeld in een aantal onderwerpen. De ontstaansgeschiedenis, historie, ruimtelijke en functionele analyse, kleine kernen en esdorpen/brinken analyse is gericht op heel Sint Pancras. Het daarop volgende programma van eisen is alleen geldig voor het projectgebied, de locatie van S.V. Vrone.

3.1 Ontstaansgeschiedenis Sint Pancras

3.1.1 Historie

Sint Pancras is gelegen op een strandwal. Deze maakt deel uit van een reeks strandwallen die parallel aan de Noordzeekust liggen. De strandwal van Sint Pancras is ontstaan na de laatste IJstijd, in het Holoceen (11.700 jaar geleden). In deze periode smolten de ijsvoorraden in de Alpen en Scandinavië, wat zorgde voor een stijgende zeespiegel en een zuidwaarts verplaatsende kustlijn. Rond 4500 voor Christus steeg de zeespiegel minder snel en vormde zich een strandwal door de grote aanvoer van sediment van de grote rivieren. Bij de vorming van een nieuwe strandwal, waarop bij het uitstijgen van het waterniveau duinen vormden, veranderden de oudere strandwallen van vegetatie (meest een bosachtige vegetatie).

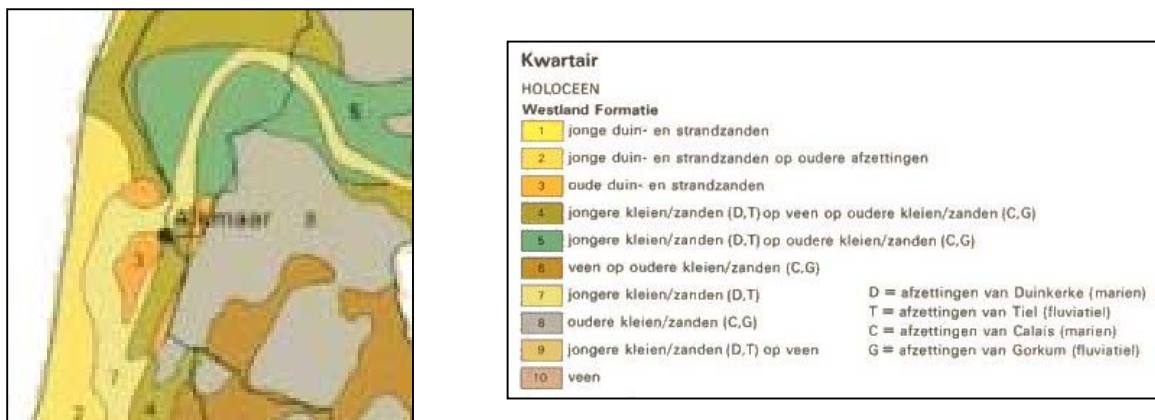
In een omgeving waar de zee regelmatig overstroomde, vormden de strandwallen hoger gelegen gebieden die veiligheid boden aan bewoners. De strandwalvlaktes (gebieden tussen de strandwallen) raakten overstroomd door de stijging van zoet grondwater, dat zorgde voor een ontwikkeling van veen in een moerasvegetatie.

De strandwal van Sint Pancras is ontstaan rond 2500 voor Christus. Deze wal is een geestgrond waarop het dorp van Sint Pancras is ontstaan. (Gemeente Langedijk(A),2001)(Gemeente Langedijk(B),2001)

3.1.2 Bodem

Op de kaart van figuur 8 zijn de bodemsoorten van Nederland te zien. De uitlichting geeft weer dat rechts van Alkmaar, de plaats waar Sint Pancras ligt, een gebied is van oude duin- en strandzanden.

Rondom de bebouwde kom van Sint Pancras liggen een aantal zandbodems. Volgens archeologisch onderzoek van Steunpunt Cultureel Erfgoed is de grond binnen de bebouwde kom inclusief de geestgrond vermoedelijk een matig fijne zandbodem. (Alders et al., 2006)



Figuur 8 Bodemkaart Nederland, Uitgelicht regio Alkmaar (<http://avn.geog.uu.nl>)

3.2 Ruimtelijke analyse

3.2.1 Ruimtelijke context HAL-regio

Heerhugowaard, Alkmaar en Langedijk vormen gezamenlijk, zoals al eerder aangegeven, de HAL regio. In 1995 hebben deze gemeenten gezamenlijk 'De Intergemeentelijke Structuurvisie HAL' vastgesteld, wat de basis vormde voor de samenwerking tussen deze gemeenten. Een belangrijk agendapunt was het uitvoeren van de VINEX- taakstelling om 12.300 woningen te realiseren in de periode van 1995 tot 2004. Daarnaast werkten zij ook samen aan 'Meerwaardeprojecten' waaronder recreatie-, groen- en infrastructuurprojecten vallen.

Na het volbrengen van deze VINEX- taakstelling hebben de gemeenten de samenwerking op beleidsniveau beëindigd. Dit betekent geen nieuwe structuurvisie voor de HAL-regio, geen nieuw gemeenschappelijk beleid.

Er zijn op veel gebieden echter nog raakvlakken. Dit zijn bijvoorbeeld toekomstige woningbehoefte, regionale infrastructuur en behoefte en spreiding van maatschappelijke voorzieningen. Dit wordt onder andere uitgewerkt in lokale structuurvisies.

De identiteit van de HAL- regio wordt op het gebied van cultuurhistorie, stedenbouwkundige structuur en landschap gevormd. Het gebied ligt binnen een overgangszone van verschillende landschappelijke structuren. Enerzijds het 'oude' land dat bestaat uit noord- zuid gerichte stroken, grillige vormen en hoogteverschillen. Onder dit oude land valt de structuur die gevormd wordt door de strandwal van Sint Pancras, de veengebieden ten oosten en de strandvlakte ten westen van deze wal. Anderzijds de droogmakerij Heerhugowaard, waar de structuur gevormd wordt door een strakke verkavelingstructuur.

De kwaliteiten zijn per gemeente zeer verschillend. Heerhugowaard is een groeikern met planmatig ontwikkelde stadswijken. Alkmaar is bijna compleet bebouwd en heeft weinig groene ruimte, de kwaliteiten liggen dan ook bij het historische stadscentrum. De groene ruimte is in Langedijk beter af, de kwaliteiten van deze gemeente liggen bij de typisch langgerekte bebouwingsstructuren en de aparte kernen.

Ondanks dat de gemeenten op beleidsniveau geen duidelijke samenwerking meer onderhouden, vormen zij in ruimtelijke zin vormen een eenheid. Bebouwd gebied loopt op bepaalde plekken in elkaar over en op het gebied van verkeer zijn de verhoudingen ook zeer belangrijk.

De HAL- regio vormt in ruimtelijke zin ook het centrum van Noord-Holland Noord.

(Provincie Noord-Holland, 2009) (Projectbureau HAL, 2003)

3.2.2 Wijken van Sint Pancras

Sint Pancras is ruimtelijk opgebouwd uit verschillende structuren. Ten eerste het historische gedeelte, dat een belangrijk uitgangspunt vormt voor de nieuwe ontwikkelingen op de Vrone locatie. Daarnaast zijn er verschillende naoorlogse wijken met een duidelijke afwijkende structuur; weinig groen in het straatbeeld, geen langgerekte assen en een besloten sfeer. De nieuwste wijk van Sint Pancras is Twuyverhoek. Qua structuur is deze wijk geïnspireerd op het historisch gedeelte van Sint Pancras; langgerekte assen en een wegennetwerk in een 8-vorm.

De wijken van Sint Pancras zijn voornamelijk gelegen aan de oostkant van het historische wegenpatroon. In figuur 9 zijn deze wijken weergegeven. Bij dit onderzoek zijn het oude patroon en de kenmerken daarvan van belang. Om een beeld te krijgen van de ruimtelijke structuur van heel Sint Pancras, is het ook belangrijk om de overige wijken te bekijken.

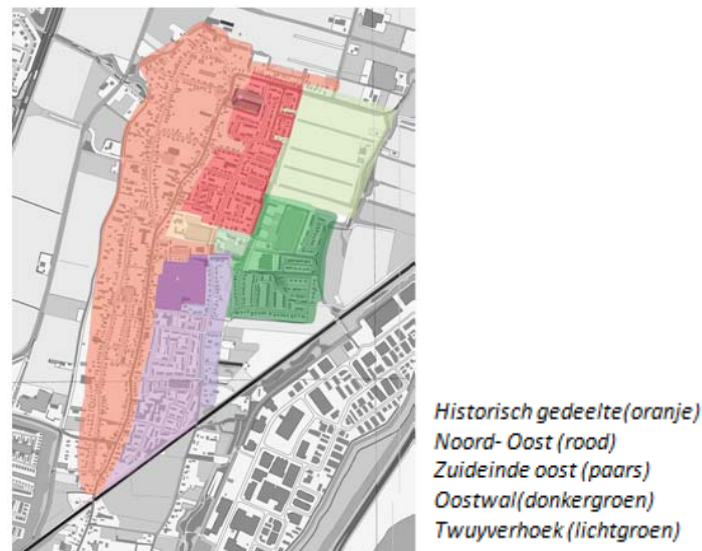
Historisch gedeelte

De ruimtelijke structuur van het historische gedeelte bestaat voornamelijk uit langgerechte assen in noord- zuidelijke richting; de Bovenweg, de Benedenweg en de A. V. H. Destreelaan. De wegen vormen samen een soort 8-vorm. Tussen deze hoofdassen bevinden zich verbindingen van west naar oost. Dit zijn echter, in verhouding tot de noord- zuidelijke lijnen, kleine dwarsverbindingen. Het wegenprofiel is smal.

De structuur tussen de hoofdwegen bestaat uit kavels, met daarop bebouwing. De bebouwing is overwegend met de nok gericht naar de hoofdweg (het lint). Ondanks dat deze bebouwing in de loop der eeuwen steeds dichter is geworden, heeft dit gedeelte van Sint Pancras een zeer groen karakter.

De bebouwing langs de historische wegen is aan beide zijden gelegen en kan gekarakteriseerd worden als lintbebouwing. De woningen zijn veelal karakteristiek in de omgeving met diverse architectuur en bouwmassa's. Het beeld bestaat veelal uit vrijstaande woningen met voortuinen, die het groene karakter versterken. Daarnaast bestaan de woningen uit een bouwlaag met een kap, daarbij is er veel variatie in gevels, kappen en rooilijnen.

De bebouwing kan beschreven worden als kleinschalig. Ondanks dat de wegen een smal profiel hebben, is het karakter van de wegen erg open.



Figuur 9 Kaart verschillende wijken Sint Pancras (Gemeente Langedijk, 2010)

Noord – Oost

Sint Pancras Noord- Oost is een jaren 70/80 wijk. Qua ruimtelijke structuur is deze wijk typisch voor deze tijdperiode. Er heerst een besloten sfeer door krappe straatjes en doodlopende hofjes. De bebouwing bestaat voornamelijk uit gebouwen met een of twee bouwlagen en kap. De verdeling van de gebouwen zijn vrijstaand, dubbel of in rijen. Ondanks deze verschillende bouwvormen bestaat er een samenhang per straatzijde of in clusters.

Zuideinde oost

Deze wijk ligt ten zuiden van de Boeterslaan. Net als Noord- Oost heeft Zuideinde oost nauwe woonstraatjes en daarnaast ook weinig openbaar groen. De wijk is in de jaren 70 gerealiseerd. Op het gebied van de bebouwingskenmerken lijkt deze wijk ook erg op Noord- Oost. De wijk bestaat voornamelijk uit gebouwen met een of twee bouwlagen en kap. De verdeling van de gebouwen zijn vrijstaand, dubbel of in rijen. Er zijn hier dan ook, ondanks de verschillende bouwvormen, samenhangen per straatzijde of in clusters. (Gemeente Langedijk, 2008)

Oostwal

Oostwal is gerealiseerd in de jaren 90. De wijk heeft een besloten sfeer, maar de verhouding van openbaar groen is in deze wijk aanzienlijk meer dan in de vorige twee wijken. Het gemeentelijk groen is echter wel geconcentreerd in grotere eenheden aan de randen van de wijk.

De bebouwingskenmerken van deze wijk komen weer overeen met de eerder beschreven wijken. Voornamelijk een of twee bouwlagen met kap; bouwvormen uiteenlopend van vrijstaande bebouwing, dubbele bebouwing of bebouwing in rijen; en samenhang tussen bebouwing per straatzijde of cluster.

Twuyverhoek

Dit is de jongste wijk van Sint Pancras, de bouw is gestart vanaf 2006 en momenteel is de wijk nog niet totaal opgeleverd. De ruimtelijke structuur van de wijk, die ten noord- oosten van Sint Pancras ligt, is gebaseerd op de historische structuur en de huidige kavelstructuur van het gebied. De wijk heeft daardoor oost- westelijke watergangen en woonstraten die aansluiten op de huidige structuur. De hoofdwegen vormen een lus, een vorm geïnspireerd op de historische wegen van het dorp, die een 8-vorm hebben.

Net als de historische kern van het dorp bestaat de bebouwing uit een variatie van gevels. Het zijn over het algemeen vrijstaande of dubbele woningen of woningen in rijen. Er is sprake van lintbebouwing en de bebouwing is met de nok naar het lint gericht.

Omdat de wijk vrije kavels heeft, is er veel verschil tussen de bebouwingen. Dit kan variëren in het aantal bouwlagen, de architectuur en de massa. Ook is er in de gehele wijk sprake van veel onderscheid in kappen.

(Gemeente Langedijk, 2008)

3.3 Functionele analyse

3.3.1 Functies

De functionele opbouw van geheel Sint Pancras wordt hieronder beschreven en aangegeven door middel van kaartmateriaal. Dit om een goed ruimtelijk inzicht te krijgen in de ligging en de spreiding van de functies over het dorp.

Bebouwing

De meest zuidelijke dorpskern van Langedijk bestaat voornamelijk uit woningbouw. De bebouwing van het dorp is weergegeven in figuur 11.

De ligging van de bedrijven in het dorp is verspreid. Er is geen concentratieplaats of bedrijventerrein. (Deze is gelegen noordelijker bij Broek op Langedijk, maar is geen onderdeel van Sint Pancras). Er is een tweetal grotere bedrijven en een aantal kleinere bedrijven die in veel gevallen aan huis gebonden zijn.



Figuur 10 Supermarkt aan de Bovenweg



Figuur 11 Bebouwing Sint Pancras
(<http://chw.noord-holland.nl> en eigen bewerking)

De detailhandel, ofwel de winkelvoorzieningen, zijn echter wel geconcentreerd op een gedeelte van de Bovenweg. Naast een aantal kleinere winkels als een mode- en fietsenwinkel, bevindt zich hier ook de supermarkt (Figuur 10). Belangrijke winkels als een drogisterij, een winkel voor wooninrichting en levensmiddelen speciaalzaken zijn echter te vinden buiten dit concentratiegebied. In Sint Pancras zijn twee horecavestigingen, een in het concentratiegebied en een in het zuidelijke gedeelte van het dorp. Naast deze vestigingen zijn de sportvoorzieningen ook uitgerust met horeca. (Gemeente Langedijk, 2008)

Verkeersinfrastructuur

Er zijn 3 provinciale wegen; de N242, de N508 en de N245. Andere belangrijke wegen die op dit provinciale netwerk aansluiten zijn; de Twuyverweg, de Helling en de Kruissloot. Een belangrijke gebiedsontsluitingsweg is de Vronermeerweg. In figuur 12, 13 en 14 zijn de ontsluitingswegen, de wegenstructuur en de fietsroutes van het dorp weergegeven.



Figuur 12 Ontsluitingswegen



Figuur 13 Wegenstructuur



Figuur 14 Fietsroutes



Figuur 15 Groenstructuur



Figuur 16 Waterstructuur Bebouwing Sint
(<http://chw.noord-holland.nl> en eigen bewerking)

Groen (en recreatie)

In Sint Pancras is er geen duidelijk patroon van groene ruimten te ontdekken. In figuur 15 is de groenstructuur van het dorp weergegeven. Ondanks het ontbreken van een duidelijke structuur, is een bepaalde gelijkheid te ontdekken in het groen in het dorp. Langs de Boven- en Benedenweg zijn restanten te vinden van oude laanbeplanting en veel groen is te herkennen in voor- en achtertuinen van bewoners. Naast dit privégroen is er rondom de maatschappelijke voorzieningen (zoals de sportvelden, de sportzaal, de ijsbaan, de begraafplaats en de tennisvelden) ook veel groen aanwezig. (Gemeente Langedijk, 2008)

Water

In het historisch gedeelte van het dorp is geen waterstructuur aanwezig (Figuur 16). Dit omdat het oude gedeelte van historie hoger gelegen is. In de nieuwere wijken is wel een waterstructuur aanwezig aan de randen van het dorp. Daarnaast loopt er belangrijke watergang aan de rand van het dorp, die aan de westelijke kant belangrijk is voor agrarische doeleinden en aan de oostelijke kant een recreatieve en natuurlijke waarde heeft. Onderdeel van de Groene en Blauwe loper. (Gemeente Langedijk, 2008)

Maatschappelijke voorzieningen

Sint Pancras heeft een groot aantal maatschappelijke voorzieningen:

Kerken:	Gereformeerde kerk, Nederlandse Hervormde kerk
Scholen:	Paus Johannes, De Steltloper, Het Baken
Kinderdagverblijf:	KDV De Stampertjes (Figuur 18)
Peuterspeelzaal:	De Ukkenhut
BSO:	De Hasselbraam
Sportvoorzieningen:	buitenzwembad, tennisbanen en tennishal, voetbalvelden, handbalveld, sporthal, ijsbaan
Kinderboerderij:	Kinderboerderij 'Jong Leven'
Bibliotheek:	steunpunt bibliotheek Sint Pancras
Gemeenschapshuis:	De Geist (Figuur 17)
Jeugdaccommodatie:	Het Jeugdhuis
Medische voorzieningen:	Woonzorgcentrum (Molenhoeve, De Waerden Jan Willem), tandarts, dokter, fysiotherapeut
Cultuur:	Museum westflinge, Historische vereniging Sint Pancras, Pancrasser zoldertheater (poppentheater)



Figuur 17 De Geist



Figuur 18 Kinderdagverblijf

De dokter en de tandarts verhuizen naar de rand van het dorp en worden onderdeel van een medische post in de nieuwe wijk van Alkmaar: Vroonermeer-Noord. Het steunpunt van de bibliotheek zal verplaatst en ondergebracht worden in de nieuw te ontwikkelen MFA. (concept bestemmingsplan 2008)

De fysiotherapeut is gevestigd nabij basisschool Het Baken. Bij de realisatie van een ontsluitingsweg ter hoogte van De Helling kan er voor beide partijen ruimte gezocht worden in het nieuw te ontwikkelen MFA.

3.3.2 Multifunctionaliteit

De verschillende functies van landgebruik in Sint Pancras, die hierboven zijn beschreven, kunnen in aanmerking komen voor multifunctioneel gebruik. Dit kan een combinatie zijn van verschillende functies (verschillende categorieën), maar ook multifunctionaliteit binnen een bepaalde functie.

Multifunctionaliteit heeft veel positieve punten. Allereerst kan ruimte optimaal benut worden en kunnen meerdere functies op dezelfde plaats worden gevestigd, waardoor het ruimtebesparend werkt. Dit kan door combinaties te maken van functies met verschillende werk-/openingstijden. Bijvoorbeeld een schoolplein dat onder schooltijden gebruikt wordt voor de leerlingen en na schooltijd voor de kinderen van de BSO.

Ten tweede kunnen functies elkaar versterken. De aantrekkingskracht van belangrijke functies als scholen werkt positief op de omgeving. Daarnaast is de toegankelijkheid tot andere functies groter als deze in de buurt gevestigd zijn en kunnen er samenwerkingsverbanden ontstaan tussen de verschillende functies.

Mogelijkheden voor multifunctionaliteit Sint Pancras:

- Sportvelden + De Waerden Jan Willem
- Scholen + Steunpunt Bibliotheek + KDV + BSO + Peuterspeelzaal (brede school)
- Groen en recreatie + Wonen
- Groen en recreatie + Scholen (speelterrein) (ijsbaan)

Voor de ontwikkelingen op het Vroneveld is er onder andere sprake van een multifunctionele accommodatie (MFA) en de nieuwbouw van ouderencentrum Molenhoeve. Deze functies kunnen gerealiseerd worden in combinatie met andere maatschappelijke voorzieningen als: fitnesscentrum/sportschool, speltheek, trimbaan, trapveld/Speeltuin, Jeu de boules – baan, cultuurhuis, expositieruimte.

Hieronder volgen een aantal voorbeelden van multifunctionaliteit en mogelijke samenwerkingspartners:

Mogelijke partijen voor een cultuurhuis:

bibliotheek, muziekschool, museum, archief, cultureel centrum met dans, kunst, theater en film, dorpshuis/wijkcentrum, sportzaal, lokale omroep, stichting welzijn, scholen (semi- overheidspartijen)

Kinderopvang, bank, VVV, reisbureau, horeca, artsen, fysiotherapie (commerciële partijen)

Politie, WMO loket, UWV (banenloket), woningbouwcorporatie, kunstenaars, filmhuis, vrijwilligerspunt, sportverenigingen, cultuurverenigingen, belangenverenigingen (huurders van ruimten)

(Schins-Derksen E. et al.,2007)

Samenwerkingspartners per sector:

<i>Zorg en welzijn</i>	<i>artsen, fysiotherapie, logopedie, tandartsen</i>
<i>Educatie</i>	<i>onderwijs, peuterspeelzaal, kinderopvang</i>
<i>Cultuur en recreatie</i>	<i>theater, VVV, musea</i>
<i>Gemeente</i>	<i>loketfunctie, dienstverlening</i>
<i>Buurt</i>	<i>dorpshuis, wijkcentrum</i>
<i>Commercieel</i>	<i>horeca, banken, verzekeraar</i>
<i>Sport</i>	<i>sportclub, sportzaal</i>

(Oberon,2003)

3.4 Esdorpen en brinken analyse

Ter inspiratie voor het ontwerpen van een nieuw maatschappelijk hart op het Vroneveld van Sint Pancras, is een studie gedaan naar verschillende esdorpen en brinken. Deze zijn meestal zeer groen van aard, en daarom geschikt als inspiratiebron voor de ontwerpen van Sint Pancras waar groen hoog op de agenda staat. Een dorpse sfeer en groene structuren en ruimtes staan centraal.

Er is gekozen om een bezoek te brengen aan oude historische dorpen in Drenthe en aan recenter ontstane/ontwikkelde dorpen in de Noordoostpolder. Dit om een beeld te krijgen van het verschil tussen nieuwe en oude dorpen.

De dorpen die bezocht zijn:

(Noordoostpolder) Tollebeek, Espel, Creil, Rutten

(Drenthe) Vries, Tynaarlo, Zuidlaren, Annen, Gieten, Anderen, Sleen, Erm

3.4.1 Algemeen

Esdorpen

Deze analyse is gericht op esdorpen met brinken in de Noordoostpolder en Drenthe. In de laatstgenoemde zijn van oudsher veel karakteristieke esdorpen gevestigd. Het dorptype van de Drentse dorpen zijn esdorpen. Deze dorpen bevatten elementen die kenmerkend zijn voor dit type. Voorbeelden van deze elementen zijn: grote boerderijen, veel bomen (soms op een brink bijeen) en kleine wegen die vanuit het midden van het dorp slingerend naar buiten lopen. Buiten het bebouwde gebied bestaan de dorpen uit akkerlanden en weiden (van oudsher een es, een gemeenschappelijk bouwland) met daar omheen bossen of bosjes. Het Drentse cultuurlandschap is een van de best bewaarde en oudste van Nederland.

Er zijn twee hoofdgroepen esdorpen: verspreide nederzettingvormen en geconcentreerde nederzettingvormen. Dit onderzoek is gericht op geconcentreerde vormen, hieronder vallen:

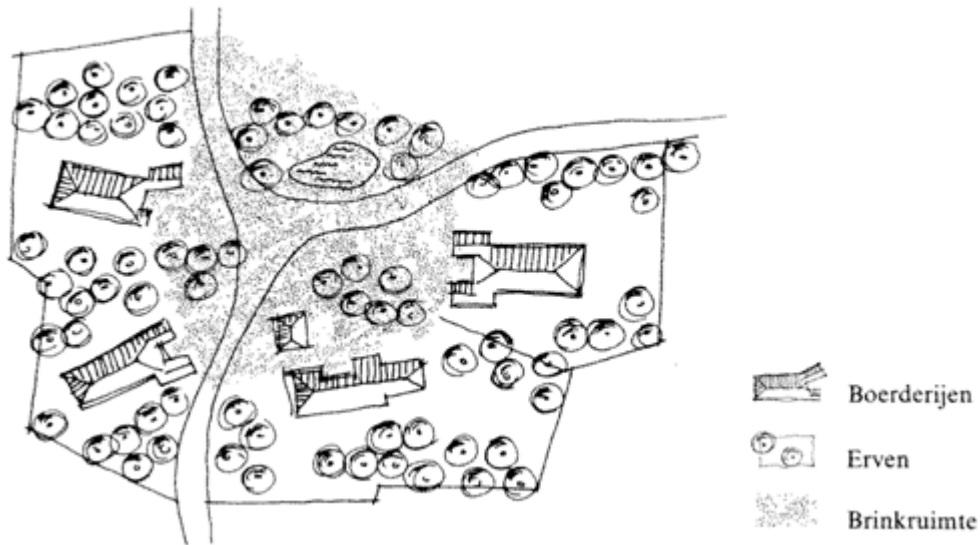
- kernesdorpen; boerderijen bijeen tussen de essen gelegen
- kransesdorpen; boerderijen in een krans rond de es verspreid gelegen
- flankesdorpen; boerderijen of groepen daarvan aan een kant van de es gelegen

Kernesdorpen kunnen, gericht op de ligging van brinken, weer onderscheiden worden in brinkdorpen, ringbrinkdorpen en ringdorpen. Bij brinkdorpen is de brink centraal gelegen in het dorp, bij ringbrinkdorpen is de brink in de ring van de groep boerderijen gelegen en voor ringdorpen geldt dat de brink buiten de groep boerderijen is gelegen. (*Houting, E., 1981*)

De brink

Een brink (Figuur 19) is oorspronkelijk een centrale beplante ruimte met bomen in het dorp, waar boerderijen omheen staan. Dit zijn echter de duidelijk te herkennen brinken, er zijn meer soorten die minder snel worden herkend. Zoals open grasvelden tussen boerderijen of op plaatsen waar bomen ontbreken of minder sterk aanwezig zijn. In veel dorpen zijn meerdere brinken aanwezig, maar er zijn ook dorpen waar de oude brink (bijna) niet meer te herkennen is.

Brinken zijn in veel Drentse esdorpen een essentieel onderdeel van het landschap. Bovendien is de brink een openbaar toegankelijke ruimte, waar iedereen in de gemeenschap gebruik van kan maken.



Figuur 19 Voorbeeld van een brink (Houting,E., 1981)

Brink als dorpsruimte

Een brink als dorpsruimte is een openbare toegankelijke ruimte in een esdorp. Deze is van agrarische oorsprong en kan in het centrum van het dorp liggen, maar ook aan de rand ervan. Er is geen vaste vorm en grootte van de brink, zowel de regelmatigheid (regelmatig/onregelmatig) kan verschillen als de grootte.

De brink is openbaar gebied en in de meeste gevallen eigendom van de gemeenschap. Er kunnen dan verschillende activiteiten gehouden worden op de grotendeels onverharde, met gras begroeide ondergrond. Naast deze grasbodem, is de brink vaak beplant met bomen en niet met struiken.

(Houting,E., 1981)

3.4.2 Noordoostpolder

Tollebeek(Figuur 20)

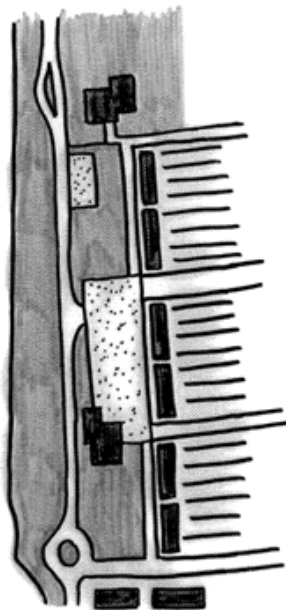
De brink in Tollebeek is lang en smal van vorm. Het groen is overheersend, maar wordt onderbroken door een plein dat onder andere geschikt is gemaakt voor parkeergelegenheid. Naast de onderbreking van het plein, staat er een restaurant/dorpshuis, een kerk en loopt er een weg met rotonde over de brink.

Aan de westzijde grenst de brink aan water, aan de oostzijde aan een woonwijk. Het verkeer rondom de brink is toegestaan vanuit twee richtingen en er zijn op bepaalde plaatsen voet- en fietspaden aanwezig. Het groen bestaat overwegend uit gras, hoewel rondom de kerk en aan de zuidzijde een deel beplant is met bomen en een bosachtige structuur.

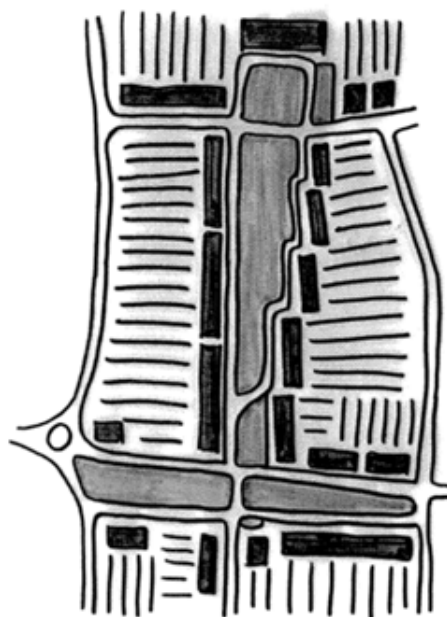
Espel (Figuur 21)

De brink bestaat uit twee groenstroken die elkaar als het ware 'kruisen'. Het eerste gedeelte is een lange strook groen bij de ingang van het dorp. Deze wordt onderbroken door een weg, een waterelement, een parkeerpleintje en wandelpaden. Het geheel is omringd met wegen, waar tweerichtingsverkeer gebruik van maakt.

Het tweede gedeelte, dat haaks op de groenstrook staat, doet groener aan door de aanwezigheid van meer groen (bomen). De brink wordt alleen onderbroken door wegen en er zijn geen voetpaden aangelegd. Wel zijn er een aantal speeltoestellen geplaatst. Verschil met het eerste gedeelte is ook dat de brink niet compleet omgeven wordt door wegen, wel grotendeels, en dat het hier eenrichtingsverkeer betreft.



Figuur 20 Tollebeek

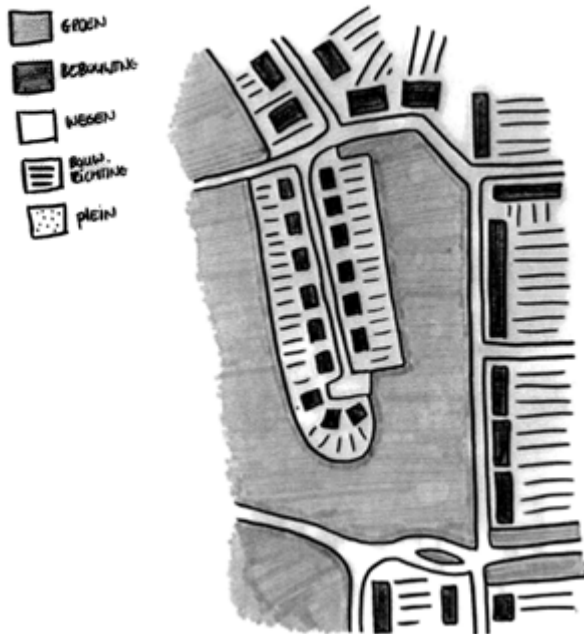


Figuur 21 Espel

Creil 1 (Figuur 22)

Deze brink in Creil bestaat uit groene ruimte, met in het centrum een woongebied. Het heeft een langwerpige vorm, die aan drie van de vier zijden aan een weg grenst. Op deze weg is er sprake van tweerichtingsverkeer.

De oostzijde bestaat voornamelijk uit grasvelden met hier en daar bomen, bosjes in glooiende vormen en voetpaden. De westzijde geeft een bosachtige indruk, gezien de dichtheid van de bomen en bosjes.



Figuur 22 Creil 1

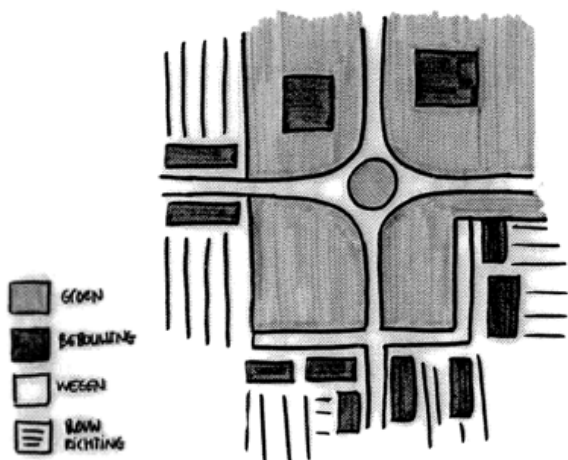


Figuur 23 Creil 2

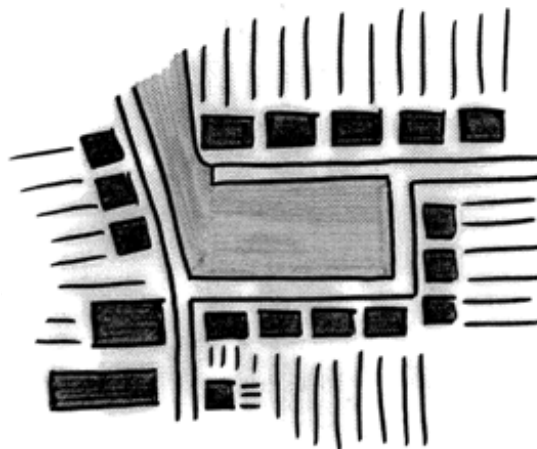
Creil 2 (Figuur 23)

De vorm van deze brink is lang en smal. Zoals te zien in de schets bestaat de brink voor een gedeelte uit groene ruimte en een gedeelte met 'pleinruimte'. De scheiding wordt gemaakt door onder andere een doorgaande weg, die twee richtingen aanhoudt.

De groene ruimte bestaat hier uit veel hoge bomen en bosjes, en daartussen een pleintje met bankjes. Tevens zijn er voetpaden aanwezig en is het omgeven met een weg en een woonwijk.



Figuur 24 Rutten 1



Figuur 25 Rutten 2

Rutten 1 (Figuur 24)

In deze brink is het kruispunt met rotonde centraal gelegen. De wegen verdelen de brink in vier vlakken, dat in zijn geheel een vierkante vorm aanneemt. Centraal ligt de rotonde, maar de vierkante vorm wordt benadrukt door groen in de vorm van heggen. Achter deze heggen liggen grasvelden, die aan de randen bomenrijen bevatten. Tevens is naast de bomenrij gezorgd voor parkeergelegenheid. De geparkeerde auto's worden hierdoor zoveel mogelijk aan het groene beeld onttrokken.

Rutten 2 (Figuur 25)

Kleine brink in een woonwijk. Deze vierkante groene ruimte is aan alle kanten omgeven met wegen. Echter een weg is doodlopend, waardoor deze geschikt is voor bewoners van de aanliggende woonhuizen.

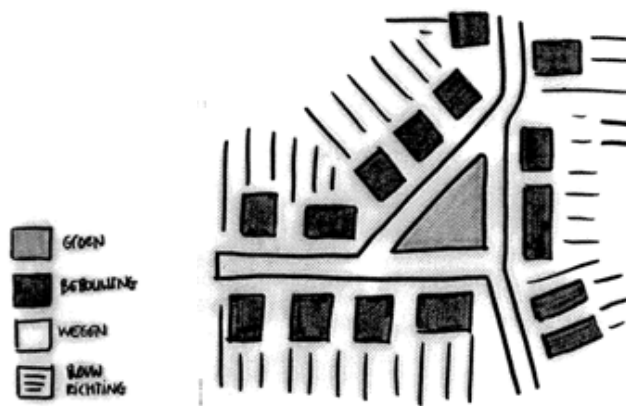
De groene ruimte bestaat uit overwegend gras met daarop enkele bomen en twee vormgegeven plekken met een aantal bosjes.

3.4.3 Drentse Aa

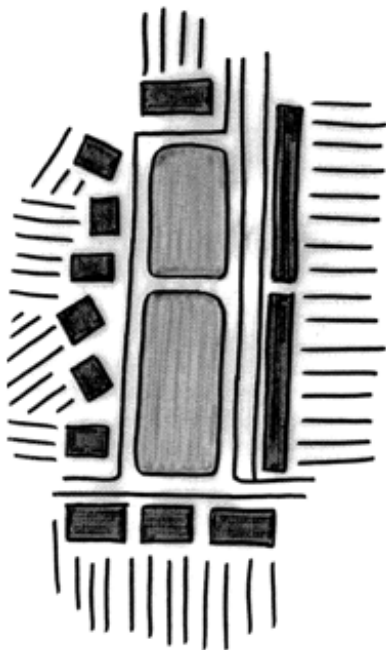
Vries 1 (Figuur 26)

Kleine brink in een woonerf van een woonwijk. Bestaat uit een driehoek van gras met daarop drie bomen op elke hoek. De brink is in principe een kruispunt van drie wegen, waarvan er een doodlopend is, maar wel tweerichtingsverkeer. Beschrijving:

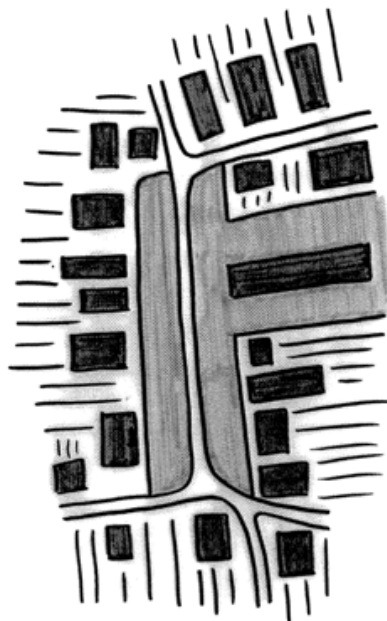
Driehoek, kruising van drie wegen in het midden een grasvlak met drie bomen.



Figuur 26 Vries 1



Figuur 27 Vries 2



Figuur 28 Vries 3

Vries 2 (Figuur 27)

Langwerpige brink in woonwijk. De brink bestaat uit twee delen, gesplitst door een weg. Verder zijn deze twee delen omringd door een weg, waarvan de weg aan de oostzijde doorgaand is.

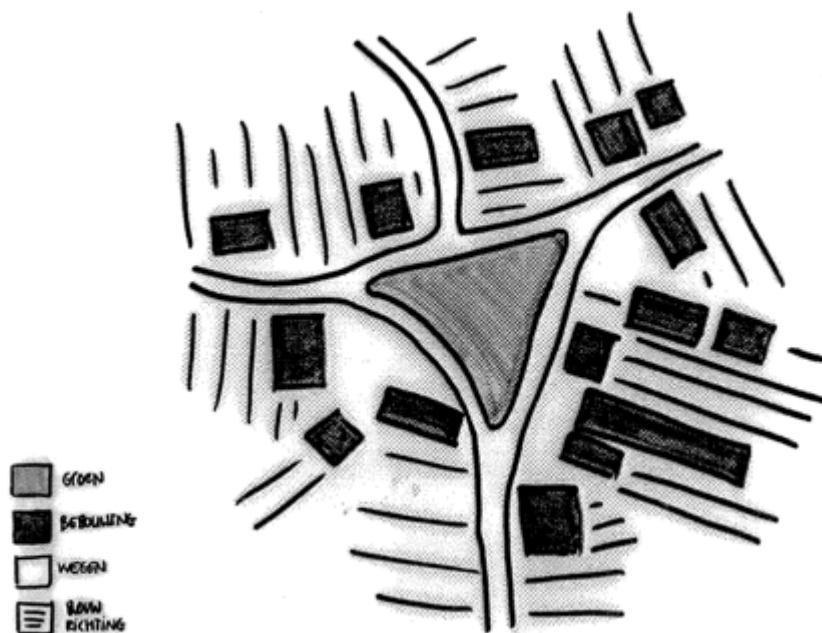
De noordelijke groene ruimte bestaat uit een oppervlakte van gras met aan de randen rijen met bomen. Het zuidelijke gedeelte bestaat ook uit een oppervlakte van gras met een voetpad door het midden. Langs dit voetpad staan bomen en hier en daar verspreid over de brink.

Vries 3 (Figuur 28)

Brink in het centrum van Vries. Een lange smalle brink met een weg er dwars doorheen. Aan beide kanten van de weg zijn groenstroken aanwezig, met daarachter de bebouwing. Deze bestaat uit onder andere een kerk en een aantal winkels, waarvan sommige gevestigd zijn in oude boerderijen. De weg is bestemd voor tweerichtingsverkeer en aan de randen staan bomenrijen. De Groenstroken bestaan uit gras en op de westelijke strook staan een aantal losse bomen.

Tynaarlo (Figuur 29)

In Tynaarlo ligt een oude grote brink. Deze brink is het oude centrum van het dorp en is omgeven met oude boerderijen en aangrenzende wegen. Deze wegen zijn vrij smal. De brink doet bosachtig aan met grote, oude bomen (eiken) en een bosachtige ondergrond.



Figuur 29 Tynaarlo

Zuidlaren 1 (Figuur 30)

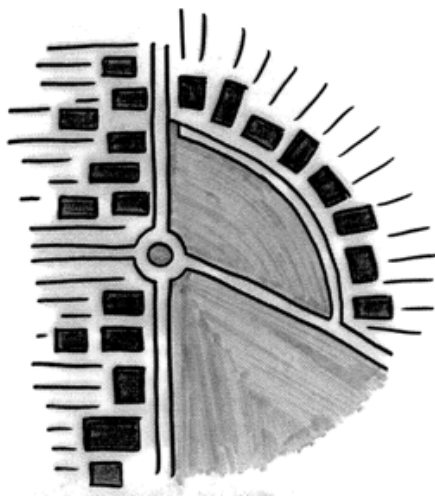
Brink met een groenstructuur in een soort 'halve maan' vorm. Deze groene ruimte wordt doorsneden door een weg en bevat een doodlopende weg langs woonhuizen. De rotonde verbindt deze weg met de doorgaande weg (noord- zuid) van het dorp en een weg die uitkomt in een woonwijk. Naast de doorgaande weg zijn fietspaden aanwezig.

Langs de doorgaande weg is er sprake van lintbebouwing op verschillende kavels. Het groen bestaat voornamelijk uit gras met een natuurlijke spreiding van bomen in het noordelijke gedeelte, het zuidelijke gedeelte bestaat ook uit gras en loopt geleidelijk over in bosachtig gebied.

Zuidlaren 2 (Figuur 31)

Deze brink is oorspronkelijk ontstaan als paardenmarkt van Zuidlaren. Het is een vrij grote brink verdeeld in twee stroken groen, met overwegend grote bomen. De middenstrook bestaat uit een pleinruimte, waar ook ruimte is voor parkeergelegenheid.

De brink is compleet omringd met wegen en zijn toegankelijk voor meerdere richtingen.



Figuur 30 Zuidlaren 1



Figuur 31 Zuidlaren 2

Annen (Figuur 32)

De brink in Annen is zeer groot van formaat. De driehoekige vorm van de brink is omringd door wegen, maar met in een gedeelte van de brink ruimte voor woningen (aan de rand). Langs de omringende wegen is sprake van lintbebouwing en tweerichtingsverkeer.

De groene ruimte van de brink bestaat uit een open ruimte in het midden, een grasveld. Aan de randen staan dubbele rijen bomen.

Anderen (Figuur 33)

Brink in Anderen met kruispunt als middelpunt. Drie wegen komen in de brink bij elkaar, waardoor er een zeer kleine groene driehoekige ruimte ontstaat. Het groen langs de wegen bestaat voornamelijk uit grasland met hier en daar een boom. Daarachter bestaat de bebouwing voornamelijk uit boerderijen.



Figuur 32 Annen



Figuur 33 Anderen

Gieten 1 (Figuur 34)

Kleinschalige groene structuur in woonwijk. Het groen bestaat uit een serie van drie kleine driehoekige grasoppervlakten, in combinatie met schuin staande huizenblokjes. Op deze grasruimtes staan ook een aantal bomen.

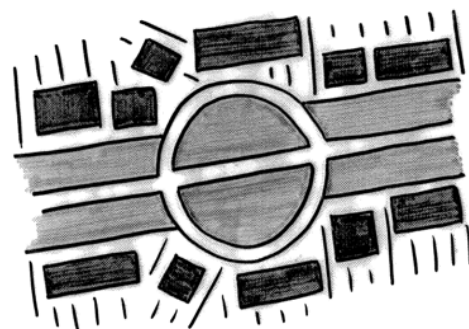
Gieten 2 (Figuur 35)

Een brink met een rond accent door de wegenstructuur. De brink wordt doorsneden door een weg en een cirkelvormige weg in het midden. Deze ronde weg is niet bestemd voor doorgaand verkeer, in tegenstelling tot de west- oostelijke gelegen weg.

Het groen bestaat uit gras en in de 'cirkel' zijn bomenrijen te vinden, in de vorm van de weg. Ook is er een apart voetpad langs de doorgaande weg, dwars door de brink en aan beide zijden van de weg.



Figuur 34 Gieten 1



Figuur 35 Gieten 2

3.4.4 Omgeving Emmen

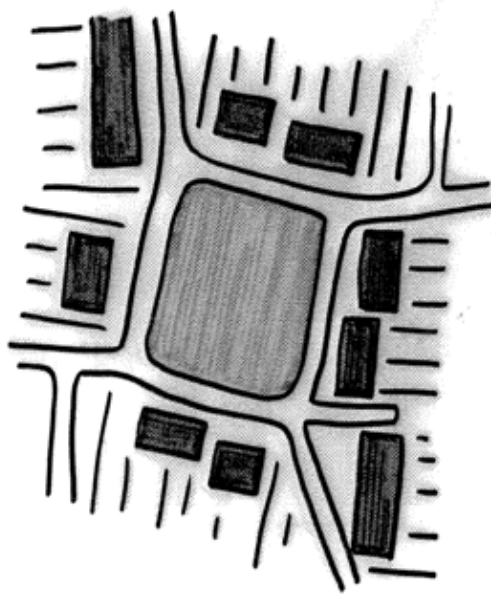
Sleen (Figuur 36)

In een woonwijk van Sleen bevindt zich een kleine vierkante brink. Deze is omsloten door wegen, die allen aftakken in andere richtingen. Het verkeer op deze wegen is toegestaan in twee richtingen. De brink is een groene ruimte, die voornamelijk uit gras bestaat met een open plek in het midden van de brink en bomen langs de randen op willekeurige plaatsen.

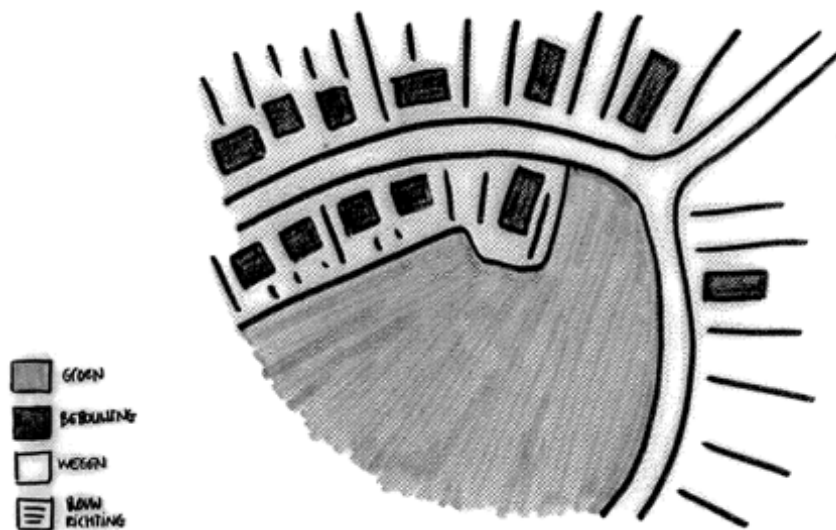
Erm (Figuur 37)

In Erm is er een wegenpatroon die uitloopt in een soort t- splitsing. Tussen deze splitsing is een ruimte van groen. Tevens is er aan de rand van de groene ruimte plaats voor bebouwing. De wegen zijn vrij smal en er is sprake van tweerichtingsverkeer.

Het groen geeft een idee van een weiland, het is een vrij ruime oppervlakte met voornamelijk grasland.



Figuur 36 Sleen



Figuur 37 Erm

3.4.5 Verschil oude en nieuwe dorpen

Tussen de structuren van brinken van de 'nieuwe dorpen' en de 'oude' dorpen zitten geen duidelijke verschillen. Er zijn echter wel kleine punten waar deze verschillen.

Over het algemeen is er in beide gevallen veel verschil in vormen, zowel langwerpige/vierkante vormen als rondere vormen. Ook zijn er in beide gevallen combinaties met wegen, pleinen, bebouwing en groene ruimte. Hier zijn dus geen grote verschillen te constateren. Wel is te zeggen dat de brinken in de Noordoostpolder vaak regelmatig, strakker van vorm zijn.

Een ander verschil is op te merken in de grootte van de brinken. Bij oudere dorpen zijn de brinken veelal of heel groot, of zeer klein van schaal. Bij de nieuwere dorpen is er een evenwichtiger formaat. Dit maakt het beeld van het dorp wel wat eentoniger, en meer 'kunstmatig'. De verschillende vormen en formaten zorgen voor een 'natuurlijke' uitstraling.

Opvallend is dat de oudere dorpen meer karakter en sfeer uitstralen. Dit kan komen door de aanwezigheid van karakteristieke bebouwing als boerderijen of de aanwezigheid van een meer uitgebreide groenstructuur in het dorp.

In Drenthe is over het algemeen veel meer groen in de dorpen aanwezig en zijn er veel grote (volgroeide) bomen. In sommige gevallen zijn dit enorme bomen. Omdat daardoor de kruinen van de bomen ter hoogte van de daken zijn, doet het beeld 'open' aan ondanks de vele beplanting.

Deze verschillen zijn te verklaren door de historische achtergrond van de dorpen in Drenthe. Deze dorpen bestaan al honderden jaren en hebben daardoor een cultuurhistorische en landschappelijke ondergrond. Deze zijn niet te vergelijken met de jonge dorpen in de Noordoostpolder, die pas enkele tientallen jaren ontwikkeld zijn.

3.4.6 Toepasbaarheid in Sint Pancras

De toepasbaarheid van een brink in Sint Pancras wordt getoetst op verschillende punten:

- ondergrond
- groenstructuur
- wegenstructuur
- dorpse sfeer
- brink als dorpsruimte

De onderzochte dorpen zijn gelegen op zandgronden. Ook Sint Pancras is gelegen op een zandgrond, een oude stuwwal.

Bij het aanleggen van een brink moet deze passen in de bestaande groenstructuur, of de aanwezige structuur versterken. Voor Sint Pancras geldt dat de nieuwe bestemming voor de locatie van S.V. Vrone, wat nu een groene ruimte is, zo groen mogelijk blijft en daardoor binnen de bestaande groenstructuur valt. Om dit te realiseren is het ontwikkelen van een brink, met daarin zoveel mogelijk groen een goede optie.

Om een brink toe te passen in Sint Pancras is het ook belangrijk deze in te passen in de huidige wegenstructuur. Er zijn meerdere mogelijkheden om dat te doen. Namelijk, het ontwikkelen van een wegenstructuur die 'onopvallend' is, waardoor het lijkt alsof deze wegen er altijd al gelegen hebben en daardoor een eenheid vormen met de rest van het dorp. In het geval van Sint Pancras zou dit een wegenstructuur worden met vrij rechte vormen, gezien de bestaande structuur.

Daarnaast is het ook mogelijk om te kiezen voor een compleet andere vorm van de structuur van de wegen in het nieuw te ontwikkelen gebied. Bijvoorbeeld een gekronkelde of ronde weg, die in het dorp niet voorkomen. Een andere vorm kan de aanwezigheid van de brink versterken en een accent leggen op een 'centrum'.

Bij het bezoek aan de vele dorpen zijn er een aantal dingen opgevallen, die bijdragen aan een dorpse sfeer.

Ten eerste is dat de aanwezigheid van het vele groen in de dorpen. Naast de brinken is er, vooral in de Drentse dorpen, in het overige deel van het dorp veel groen aanwezig. Dit kan gaan om plantsoenen, bomenrijen langs wegen of particulier groen.

Daarnaast de kleinschaligheid, smalle wegen en geen hoogbouw. Ten slotte de karakteristieke bebouwing, dat een dorpse uitstraling geeft.

Het concept 'brink als dorpsruimte' is in het geval van Sint Pancras erg toepasselijk. De nieuw te ontwikkelen ruimte op het Vroneveld moet een nieuw maatschappelijk hart vormen, waar de gehele gemeente gebruik van kan maken. Gemeenschappelijk gebruik staat centraal en de brink vormt hier een centraal punt voor.

In dit onderzoek is vooral gelet op de groenstructuur, wegenstructuur en de bouwrichtingen. Deze patronen kunnen dienen ter inspiratie van de ontwerpen voor een nieuw hart voor Sint Pancras.

3.5 Verkeer en brede school

3.5.1 Verkeer- en vervoerplan Langedijk

In dit hoofdstuk staat verkeer centraal, omdat inrichting of herinrichting van een gebied of locatie vaak grote invloed heeft op de omgeving. Dit kan met name in het verkeer zorgen voor grote veranderingen. Het is daarom belangrijk om bij de ontwikkeling van nieuwe plannen het onderwerp verkeer mee te nemen. Buiten de invloeden van het verkeer op de directe omgeving, vinden er ook veranderingen plaats in de verkeersstromen van het dorp.

Langedijk heeft voor het verkeer en vervoer in de gemeente een beleid opgesteld; het Verkeer- en vervoerplan Langedijk (VVL). De uitwerking van dit beleid is gericht op het bieden van een duurzaam en doelmatig verkeerssysteem met een begrijpelijke en heldere structuur.

Het VVL heeft een doel dat uit vier delen bestaat:

- verkeersveiligheid verbeteren
- verkeersleefbaarheid verbeteren
- bereikbaarheid waarborgen
- niet- bestemmingsverkeer verminderen en ontmoedigen

Bij besluitvorming weegt het punt 'verkeersveiligheid verbeteren' het zwaarst mee, daarna 'verkeersleefbaarheid verbeteren' enzovoort. Buiten deze stelling van prioriteiten worden, bij het opstellen van maatregelen, de doelen in samenhang bekeken.

Om deze doelen te verwezenlijken is er een strategie opgesteld:

- Ruimtelijke ontwikkelingen goed afstemmen met verkeer en vervoer. Dit komt naar voren in een toekomstvastе hoofdwegenstructuur.
- De inrichting van wegen, volgens de principes van Duurzaam Veilig, afstemmen op functie en gebruik. Het wegennet wordt hiervoor ingedeeld in de categorie verblijfsgebieden en de categorie verkeersaders.

Verblijfsgebieden: Hierbinnen wordt doorgaand verkeer en vrachtverkeer zonder bestemming zoveel mogelijk geweerd. Daarnaast worden de wegen in deze gebieden ingericht als erftoegangsweg, een 30km gebied.

Verkeersaders: Hierin wordt langzaam verkeer en autoverkeer van elkaar gescheiden. Belangrijk is de doorstroming van het verkeer. Deze aders worden ingericht als gebiedsontsluitingswegen, waarin verkeersveiligheid door een veilige inrichting van de wegen en kruispunten wordt gegarandeerd. Extra aandacht wordt besteed aan de oversteekbaarheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers.

- Aanwijzen en inrichten van een fietsnetwerk. Om dit netwerk comfortabel, veilig en direct te maken, is het belangrijk om logische routes te creëren, te zorgen voor een comfortabel wegdek en veilige oversteekvoorzieningen. Ontbrekende schakels in het netwerk worden aangelegd.
- Voor overige aspecten als; black spots, parkeerproblemen, schoolomgevingen, openbaar vervoer en verkeerseducatie, worden plannen op maat gemaakt.

Duurzaam veilig

Een wegennet dat volgens de principes van Duurzaam Veilig is ingericht, heeft een goede overeenstemming van vorm, functie en gebruik. Dit om te verduidelijken naar de gebruikers welk gebruik verwacht wordt. In Langedijk wordt onderscheid gemaakt in verkeersgebieden en verblijfsgebieden voor autoverkeer. Door deze scheiding kunnen de wegen ingericht worden naar de functie van de weg en kan het gewenste gebruik worden gerealiseerd.

(Gemeente Langedijk, 2009)

Sint Pancras

Belangrijke ontsluitingswegen voor Sint Pancras zijn:

- De N245 (provinciale weg).
- De Helling voor het noord- westen van het dorp.
- De Kruisbosweg en de Benedenweg richting De Helling (Deze wegen kunnen de verkeersdruk niet aan, te smal voor doorgaand verkeer).
- De Spanjaardsdam.
- De Bovenweg als route naar het zuiden en noorden.
- Twuyverweg fungeert als noord- zuid verbinding voor fietsers (voornamelijk schoolgaande jeugd naar Alkmaar).

De spitspaal in de Herenweg (Oudorp) zorgt voor remming van het doorgaand verkeer van en naar Sint Pancras.

(Gemeente Langedijk, 2009)

3.5.2 Situatie rondom Vroneveld

Ontsluitingswegen

De dichtstbijzijnde ontsluitingsweg van het Vroneveld is de Bovenweg. Deze weg wordt gebruikt door gemotoriseerd verkeer en fietsers vanuit beide richtingen. Ook maken voetgangers gebruik van deze weg, er is hiervoor een smal voetpad aanwezig.

Als het Vroneveld wordt ontwikkeld tot maatschappelijk hart van Sint Pancras inclusief de drie basisscholen, zal er meer gebruik van worden gemaakt van dit gedeelte van de Bovenweg. Dit zal resulteren in meer verkeersdruk en kan mogelijk de verkeerssituatie verslechteren. Naast de Bovenweg geldt de A.V.H. Destreelaan ook als ontsluiting. Hier ligt de verkeersdruk echter lager dan op de Bovenweg.



Figuur 38 Vroneveld (www.maps.google.nl)



Figuur 39 Boeterslaan

Vroneveld

Het Vroneveld (Figuur 38) kan worden ontsloten door de Vinkenlaan aan de noordkant of de Boeterslaan aan de zuidkant. Het is alleen mogelijk om aan te sluiten aan de noord- en zuidkant, omdat bestaande bebouwing een andere aansluiting onmogelijk maakt. Dit kan eventueel wel gerealiseerd worden door het opkopen van grond, maar dat kan veel weerstand opleveren bij huidige bewoners.

Een aansluiting op de Vinkenlaan is een goede optie. Deze weg is breed genoeg voor tweerichtingsverkeer. Bovendien is buurthuis 'De Geist' aan deze weg gelegen, wat voor een goede verbinding kan zorgen met de nieuw te realiseren MFA. De Boeterslaan (aan de zuidkant)(Figuur 39) is echter een zeer smalle weg met eenrichtingsverkeer. Deze weg zou minder goed kunnen functioneren als ontsluitingsweg voor het Vroneveld. Daarentegen kan een gedeelte van deze weg wel functioneren als fietsroute.

De mogelijkheid is gesteld om het verkeer via de Reigerlaan te ontsluiten. Deze weg, ten zuiden en parallel gelegen aan de Boeterslaan, is breder en geschikt voor tweerichtingsverkeer. Realisatie van deze ontsluiting is alleen mogelijk als De Waerden (mee)verhuist naar de nieuwbouwlocatie van S.V. Vrone. De Waerden is nu gelegen tussen de Boeterslaan en de Reigerlaan, bij verhuizing komt deze ruimte vrij voor ontwikkeling.

Ontwikkeling van ontsluitingwegen op het Vroneveld

De ontwikkelingen die rondom het Vroneveld spelen op het gebied van verkeer zijn weergegeven in tabel 2.

Aandachtspunten	- verkeersveiligheid - doorstroming van het verkeer - bereikbaarheid - goede aanvoer/afvoer wegen voor bevoorrading MFA en Molenhoeve
Knelpunten	- stijging verkeersdruk op Bovenweg - stijging verkeersdruk op A.V.H. Destreelaan - verkeersstroom naar 1 punt (maatschappelijk hart) - ontstaan van nieuwe kruispunten (bij aansluiting op Vinkenlaan en Reigerlaan)
Risico's	- verhogen van verkeersdruk - aantrekken van niet- bestemmingsverkeer
Oplossingen	- opstellen veilige fietsroutes - gedeelte van de Boeterslaan inrichten als fietsroute - invoeren eenrichtingsverkeer Bovenweg om druk te verminderen - gescheiden wegen voor auto, fiets, voetganger - aparte ingangen voor MFA/brede school gebied en woongebieden - doodlopende wegen om alleen bestemmingsverkeer aan te trekken - onaantrekkelijk maken voor niet- bestemmingsverkeer d.m.v. smalle wegen, drempels, wegversmallingen etc. - ontsluiting terrein via Reigerlaan

Tabel 2 Ontwikkeling van ontsluitingwegen op het Vroneveld

3.5.3 Brede school en verkeer

Algemeen

Bij de aanleg van een brede school op het Vroneveld, is de verkeerssituatie een belangrijk aandachtspunt. Rondom het complex, dat uit scholen en maatschappelijk functies bestaat, zijn er veel verkeersstromen van leerlingen en medewerkers. Hierbij staat de veiligheid in het verkeer centraal.

In het groeidocument van de basisscholen in Langedijk 'Verkeersveiligheid onderweg van en naar en rondom school' wordt de verkeerssituatie rondom de scholen in de gemeente bekeken. De voorgestelde aanpak van verkeersveiligheid rond de scholen kent een aantal 'ringen':

1. Verkeer op het school terrein (o.a. schoolplein, fietsenstalling en parkeerplein)
2. Verkeer rondom de school (directe omgeving van school de 'schoolzone')
3. Verkeer onderweg van en naar school (schoolroutes)

(Kinderrijk Langedijk, 2007)

Een belangrijk punt in de verkeersveiligheid is het autogebruik rondom de school. Dit wordt grotendeels veroorzaakt door ouders die hun kinderen van school halen of brengen met de auto. De reden dat deze ouders met de auto gaan, is vanwege de onveilige situatie. Maar in feite dragen zij bij aan deze onveilige situatie door zelf ook met de auto te komen.

Om de gehele situatie veiliger te maken, is het noodzakelijk om het autoverkeer rondom de school terug te dringen of beter te reguleren.

Nieuwe locaties van brede scholen moeten erop berekend zijn dat de kinderen van lage klassen per auto kunnen worden gebracht. Bij de oprichting van veel bestaande scholen was het gebruikelijker dat veel kinderen met de fiets op lopend naar school kwamen. Hier is de schoolomgeving op aangepast.

Om een optimale verkeerssituatie voor een brede school te realiseren, is de ligging ten opzichte van onder andere ontsluitingswegen erg van belang. Op het Vroneveld zal de ligging niet van groot belang zijn, omdat de verkeersdruk op het gehele terrein ongeveer overeenkomt.

Voor de schoolomgeving, het hele gebied waar leerlingen wonen met de school als middelpunt, kunnen bepaalde maatregelen worden genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren. In de gebieden dicht bij school kan zorg worden besteed aan de afstemming van de inrichting van de schoolomgeving op de gebruikers. Bijvoorbeeld door voldoende parkeerruimte en scheiding van langzaam en snel verkeer. In gebieden verder gelegen van de school kunnen school- thuis routes worden gerealiseerd.

Belangrijk is communicatie tussen verschillende actoren en de toekomstige gebruikers. Dit kan een bron zijn van inspiratie en ideeën en anderzijds noodzakelijk om draagvlak te creëren voor het inrichtingsplan.

Hieronder volgen een aantal voorbeelden van gemeenten die aandacht hebben besteed aan de verkeerssituatie rondom brede scholen. Mogelijk kunnen er ideeën op worden gedaan voor de ontwikkeling in Sint Pancras.

Voorbeeld gemeente Buren

Een realisatie van een brede school is in 2008 gestart in Maurik, gemeente Buren. De brede school omvat de twee bestaande basisscholen uit de gemeente en mogelijkheden voor voor/naschoolse opvang.

De verplaatsing van deze functies naar een centraal punt is van invloed op de bestaande infrastructuur. De doelstelling van de gemeente luidt dan ook als volgt: 'Verkeersveilig maken van de routes van en naar de brede school en het vergroten van de bereikbaarheid van de brede school'. Voor verkeer dat lopend, fietsend of met de auto naar de brede school gaat, zullen veilige routes uitgezet moeten worden. Dit betekent dat de bestaande infrastructuur zal moeten worden aangepast en er een aantal verkeersmaatregelen worden getroffen.

Voetgangers

- Aanleg van een voetpad tussen de kern van Maurik en de brede school.

Fietsers

- Tijdelijk fietspad totaan de fietsenstalling. Na realisatie van woningbouw tussen de brede school en de kern van Maurik, wordt er een rechtstreekse verbinding gerealiseerd (brede school- kern van Maurik).

Auto's

- Parallel aan doorgaande weg een schoolzone(weg) realiseren. Deze grenst aan het voetpad langs het schoolterrein. Hierbij worden ook parkeerplaatsen gerealiseerd.
- Instellen van eenrichtingsverkeer in de schoolzone.

Overige maatregelen

- Een 30 km zone vanaf de aansluitingen van de ontsluitingsweg (50 km) naar de brede school.
- Bij 50 km weg : Aanleg van kruisingsplateaus bij in- en uitritten van en naar de brede school.
Wegprofiel van 6 meter, fietsstroken aan weerszijden en een onderbroken lijn.
- Aanleg van een parkeerterrein voor ongeveer 67 parkeerplaatsen.
- Fietsstroken met fietssymbolen op routes naar de brede school. Op deze stroken mag niet geparkeerd worden.

Resultaat gemeente Buren

Er zijn nog geen resultaten beschikbaar over de effectiviteit van de maatregelen. Het plan is nog niet gerealiseerd en ligt ter inzage bij de gemeente van 21 oktober 2009 tot 2 december 2009. Tot die tijd kunnen er ook nog bezwaren worden ingediend tegen het plan.

(www.buren.nl)

Voorbeeld gemeente Meppel

Er zijn in de gemeente Meppel plannen om een brede school te realiseren. De brede school moet de drie bestaande basisscholen omvatten. De gemeente wil het huidige plan, met de verplaatsing van de drie scholen naar een centraal punt, toetsen op verkeerskundig gebied. Zij behandelen daarbij het parkeren rondom de school, de verkeersstructuur in relatie tot het gebruik en toekomstige aandachtspunten.

Parkeren rondom de school

Halen en brengen:

- Eerst een gedeelte van de Kiss & Ride plaatsen realiseren. Bij grote drukte kunnen deze plaatsen uitgebreid worden. Een beperkt aantal parkeerplaatsen ontmoedigt ouders om met de auto naar school te komen.
- Kiss & Ride op enige afstand van de schoolingang plaatsen en niet in combinatie met een fietsenstalling realiseren. Fietsers moeten hun eigen plek krijgen op het terrein.

- Fietsgebruik stimuleren door dit goed te faciliteren (fietstunnels, rotonde met aparte voorzieningen voor fietsers).
- Parkeerverbod rondom de hoofdingang van de school.

Werknemers:

- Het parkeerterrein niet te groot opzetten om autogebruik onder werknemers te ontmoedigen. Hierbij ruimte reserveren om het parkeerterrein eventueel uit te breiden.
- Parkeerruimte voor personeel niet in de buurt van parkeerplaatsen voor bezoekers realiseren, zo kunnen bezoekers en werknemers niet elkaars parkeerruimte innemen.

Verkeersstructuur in relatie tot het gebruik

- Omliggende wegen toevoegen aan 30 km zone.
- Geen aantrekkelijke routes door het plangebied naar het centrum realiseren.
- Verkeersdrempels (obstakels) als snelheidsremmers.

Aandachtspunten

- Herinrichten van 50 km wegen voor een lagere gemiddelde snelheid. Dit kan bijvoorbeeld door middel van een brede middenstreep, een hoog aandeel fietsverkeer op de rijbaan of bloembakken.
- Op het terrein van de school voldoende ruimte reserveren voor fietsenrekken, met mogelijkheden tot uitbreiding hiervan.
- Op en rond het schoolterrein routes voor snel en langzaam verkeer splitsen om conflicten te voorkomen.
- Schoolterrein beter bereikbaar maken voor fietsverkeer dan autoverkeer. Dit kan bijvoorbeeld door voor autoverkeer slechts een ontsluiting te maken van/naar de school en voor fietsverkeer meerdere ontsluitingen.
- De parkeerplaatsen voor halen en brengen zoveel mogelijk clusteren, wat zoekverkeer voorkomt. Dit kan door de ingang van deze parkeerplaats aan te laten sluiten op de ontsluitingsweg, waardoor er zo min mogelijk overlast wordt bezorgd aan de omwonenden.
- De afstand van de parkeerplaats voor halen en brengen tot de ingang van de school moet beperkt zijn. Ook is het belangrijk om bij het bereiken van het parkeerterrein geen langzaam verkeer routes te kruisen.
- Parkeerruimte voor halen en brengen (bezoekers) en werknemers fysiek scheiden. Hierbij de parkeerruimte voor werknemers minder goed bereikbaar maken door deze op grotere afstand van de school te plaatsen.
- Het parkeren bij voorkeur op schuine of haakse plaatsen. Hierdoor ontstaat meer overzicht in de verkeerssituatie voor alle verkeersdeelnemers.
- Communicatie tussen de brede school, het personeel, de gemeente, de ouders en de omwonenden kan meewerken aan een veilige situatie en een beperking van de parkeeroverlast.
- Stimuleren van zelfstandig fietsen naar school onder kinderen. Dit bevordert hun ervaring in het verkeer.

- Extra maatregelen rondom de brede school:

Het versmallen van het wegprofiel bij de hoofdingang en de fietseningang.

Figuren op het wegdek die voor een 'verlenging' van het schoolplein zorgen.

Begin en einde van de weg rondom de ingangen markeren met een (lichte) verhoging in het wegdek.

Verbod op parkeren rondom de ingangen voor een overzichtelijke situatie.

Resultaat gemeente Meppel

Er zijn nog geen resultaten beschikbaar over de effectiviteit van de maatregelen. Het plan is nog niet gerealiseerd en bevindt zich nu in de uitwerkingsfase.

(Gemeente Meppel (A), 2009) (Gemeente Meppel (B), 2009)

Voorbeeld gemeente Voerendaal

In 2002 heeft de gemeente Voerendaal besloten om een brede school te realiseren met daarin: de twee bestaande basisscholen, het schoolbestuur, de stichting kinderopvang, de peuterspeelzaal en de zorggroep (jeugdgezondheidszorg, opvoedingsondersteuning, Algemeen Maatschappelijk Werk). De nieuwe locatie voor deze brede school is het voormalig voetbalterrein van de gemeente. Bij de keuze voor deze locatie was een voorwaarde dat er veel aandacht zou worden besteed aan de verkeersveiligheid.

- Voor de bouw van de nieuwe school moet er overeenstemming zijn over de maatregelen voor een veilige school- thuis route.
- Opstellen van een plan voor veilige school- thuis routes door een werkgroep verkeer (bestaande uit vertegenwoordigers van ouders, personeel van de scholen, de gemeente en externe deskundigen).

Werkgroep

- Voor alle betrokken partijen een aanvaardbare oplossing
- Maatregelen volgens landelijke ontwerpeisen “Duurzaam Veilig’
- Maatregelen afstemmen op de te verwachten loop- en fietsroutes
- Bijdrage van ouders aan verkeersveiligheid
- Analyse van bestaande en toekomstige verkeerssituatie
(Hoe gaan de kinderen in de toekomst naar de brede school? Wat zijn daarbij de knelpunten in het verkeer? Welke maatregelen zijn daarvoor nodig?)
- Duidelijkheid krijgen over de toekomstige verkeersbewegingen door middel van een enquête onder kinderen en ouders van de betrokken partijen. Hieruit wordt duidelijk op welke wijze kinderen en ouders naar school reizen en welke routes er gebruikt gaan worden.

Loop- en fietsroutes

- loop- en fietsroutes vaststellen binnen een straal van 1 km rond de brede school

Maatregelen

- Oversteekplaats voor voetgangers
- Kruispuntplateau met zebepad
- Verkeersbrigadiers
- Fiets suggestiestroken
- Aanleg trottoir
- Eenrichtingsverkeer en stopverbod (in de directe omgeving van de brede school)
- Gescheiden ingangen voor fietsers, voetgangers en auto's naar schoolterrein

(Gemeente Voerendaal, 2005)

Resultaat gemeente Voerendaal

De resultaten van het toepassen van deze maatregelen zijn weergegeven in tabel 3.

Maatregel	Doel	Evaluatie
Oversteekplaats voor voetgangers	Veiligheid oversteken	Goed
Kruispuntplateau met zebrapad	Veiligheid oversteken	Goed
Verkeersbrigadiers	Begeleid oversteken	Slecht (onvoldoende ouders om te begeleiden)
Fiets suggestiestroken	Veiligheid fietsers	Goed
Aanleg trottoir	Veiligheid voetgangers	Goed
Eenrichtingsverkeer en stopverbod (in de omgeving van de brede school)	Veiligheid voetgangers en fietsers Overzichtelijke situatie Doorstroming verkeer	Slecht (veroorzaken van onveilige verkeerssituaties)
Gescheiden ingangen voor fietsers, voetgangers en auto's naar schoolterrein	Veiligheid voetgangers en fietsers Overzichtelijke situatie Doorstroming verkeer	Redelijk

Tabel 3 Resultaten gemeente Voerendaal(Gemeente Voerendaal, 2005)

Brede scholen gemeente Langedijk

De gemeente Langedijk heeft al een aantal brede scholen in het primair onderwijs en zelfs een in het voortgezet onderwijs. Hieronder volgen de brede scholen van de gemeente met daarbij de functies die samenkomen.

Primair onderwijs:

- Brede School (MFA) OIW(onderwijs welzijn)- complex 'Mayerslot'
(2 basisscholen, kinderopvang, peuterspeelzaal, verenigingen, clubs, wijkvergader ruimte)
- Brede School 'Het Palet'
(1 basisschool, kinderopvang, peuterspeelzaal, verenigingen, clubs, kantoor wijkgericht samenwerken)
- Brede School (MFA) Onderwijscomplex 'Oudkarspel'
(2 basisscholen, peuterschool)

Voortgezet onderwijs:

- Brede School (MFA) CEC (Centrum educatie en cultuur)- complex 'De Binding'
(1 school voortgezet onderwijs, bibliotheek, buurthuis, speltheek, 3 verenigingen, clubs, muziekschool, creativiteitscentrum, theaterzaal)
- (www.primo-nh.nl)

Knelpunten en oplossingen bij bestaande brede scholen in Langedijk

Langedijk heeft, zoals hierboven aangegeven, al een aantal brede scholen. In het document 'Veilige schoolzones basisscholen Langedijk' van de werkgroep Kinderrijk Langedijk staat aangegeven wat de belangrijkste knelpunten zijn bij de basisscholen.

- snelheid rondom de scholen
- onoverzichtelijke situaties rondom de scholen
- parkeergedrag rondom de scholen

- tekort aan parkeerplaatsen
- gevaarlijke oversteekplaatsen
- lage attentiewaarde voor school in de directe omgeving
- vervaging van huidige verkeerstekens op het wegdek (oversteekplaatsen en gele strepen)

Voor Het Palet/De Wijde Veert en Mayerslot worden hieronder de knelpunten en de daarbij behorende oplossingen weergegeven.

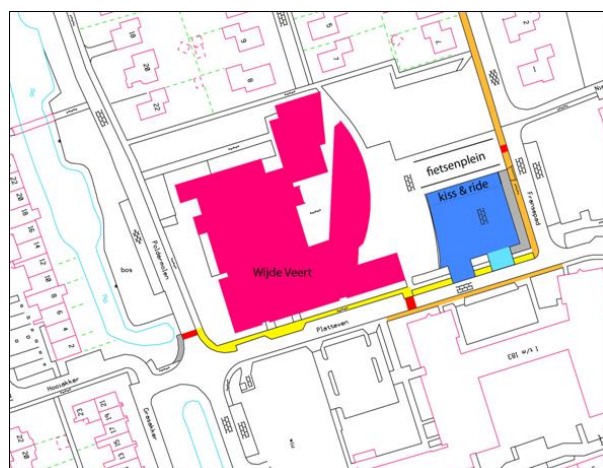
(www.dewijdeveert.nl)

Het Palet/De Wijde Veert

Om inzicht te geven in de verkeerssituatie bij deze brede school(Figuur 40), zijn in tabel 4 de knelpunten en de daarbij behorende oplossingen weergegeven.

Knelpunt	Oplossing
Gelijktijdige verkeersstroom auto's en fietsers bij ingang van de parkeerplaats	Splitsen van ingangen voor fietsers en auto's
Parkeeroverlast	Markeren met witte blokken (parkeerverbod) Markeren met gele streep (stopverbod)
Tekort aan parkeerplaatsen	-
Onduidelijke plaats en functie Kiss & Ride strook	-
Fietsenrekken ouders en kinderen te ver uit elkaar	-
Fietsers vanaf het schoolplein op de parkeerplaats	Plaatsen van een hek om parkeer terrein met opening naar schoolplein
Ontbrekende veilige oversteek	Aanleg trottoir Aanleg veilige oversteekplaats

Tabel 4 Knelpunten en oplossingen Het Palet/De Wijde Veert



- | | |
|----------------------|--|
| Geel: | Gele streep |
| Oranje: | Witte blokken |
| Rood: | Veilige oversteekplaats/oprit fietsers |
| Donker blauw: | Bestaande parkeerplaatsen |
| Licht blauw: | Nieuwe ingang parkeerplaats |
| Grijs: | Aanleggen trottoir |

Figuur 40 Brede school Het Palet/De Wijde Veert

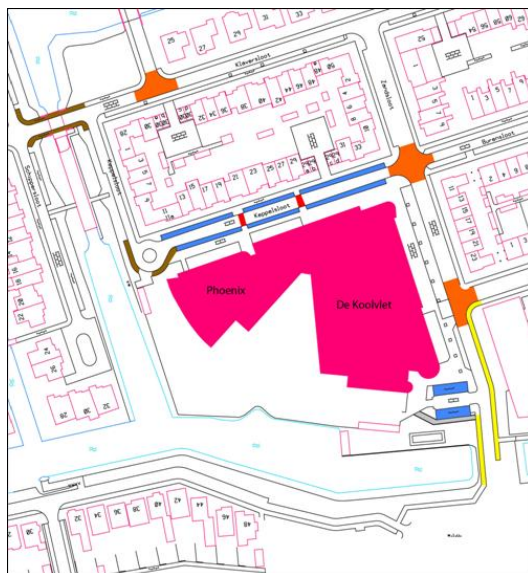
(www.dewijdeveert.nl)

Mayerslot

Om inzicht te geven in de verkeerssituatie bij deze brede school(Figuur 41), zijn in tabel 5 de knelpunten en de daarbij behorende oplossingen weergegeven.

Knelpunt	Oplossing
Parkeeroverlast	Plaatsen van paaltjes
Parkeeroverlast 'keerlus'	Plaatsen van paaltjes
Onveilige oversteekplaatsen	Aanleg veilige oversteekplaats
Onoverzichtelijke kruisingen	Markeren met gele streep (stopverbod)
Ontbrekend gedeelte trottoir	Aanleg trottoir Markeren met gele streep (stopverbod)

Tabel 5 Knelpunten en oplossingen Mayerslot



Geel: Gele streep
 Oranje: Gevaarlijke kruisingen
 Bruin: Paaltjes
 Rood: Veilige oversteekplaats
 Donker blauw: Bestaande parkeerplaatsen
 Grijs: Aanleggen trottoir

Figuur 41 Brede school Het Mayerslot
(www.dewijdeveert.nl)

3.5.4 Toepasbaarheid in Sint Pancras

Het Vroneveld is op het gebied van verkeer/vervoer en brede school een actueel onderwerp. In de hoofdstukken hiervoor zijn voorbeelden van brede scholen weergegeven die ook met dit onderwerp gehandeld hebben of nog moeten handelen.

Juist nu kunnen problemen worden voorkomen, door goede studie naar de benodigde wegen, parkeerplaatsen en mogelijkheden. Een gedeelte van de verkeerssituatie in het dorp kan daarmee verbeteren, maar voor de problematiek in het gehele dorp zou een andere oplossing moeten komen. Het invoeren van eenrichtingsverkeer voor bepaalde wegen kan een oplossing zijn, waardoor de wegen veiliger worden voor fietsers en de voetpaden verbeterd kunnen worden. Veilige fietsroutes bevorderen het fietsverkeer naar school, waardoor minder kinderen met de auto worden gebracht en zo de gehele situatie veiliger wordt.

Dit betekent wel dat er in het hele dorp een verandering (of groot gedeelte van het dorp) plaatsvindt. Het veranderen van hoofdwegen heeft invloed op het gehele dorp. Doorstroming en ontsluiting van gebieden spelen hierbij een grote rol.

Een verkeersplan hangt af van de inrichting van het Vroneveld. Deze inrichting wordt in de volgende hoofdstukken behandeld.

Ontwikkeling van MFA/brede school op Vroneveld

De ontwikkelingen rondom de verkeerssituatie bij de nieuw te realiseren MFA/brede school worden weergegeven in tabel 6.

Aandachtspunten	- verkeersveiligheid - fietsroutes van/naar school
Knelpunten	- verkeersstroom naar 1 punt - halen en brengen van kinderen met de auto - alle vormen van vervoer op dezelfde baan
Risico's	- onveilige situatie voor schoolkinderen/voetgangers/fietsers - grote verkeersdruk rond schooltijden
Oplossingen	- opstellen veilige fietsroutes - invoeren eenrichtingsverkeer Bovenweg om druk te verminderen - verschillende schooltijden - autoluwe zone rondom scholengebied - kiss & ride strook voor afzetten/ophalen kinderen - gescheiden wegen voor auto, fiets, voetganger - aparte ingangen voor MFA gebied en woongebieden - doodlopende wegen om alleen bestemmingsverkeer aan te trekken - onaantrekkelijk maken voor niet- bestemmingsverkeer d.m.v. smalle wegen, drempels, wegversmallingen etc.

Tabel 6 Ontwikkelingen rondom brede school en verkeer op Vroneveld

3.6 Kleine kernen analyse

3.6.1 Cultuurhistorie

Langedijk is gelegen in het oostelijk deel van de Geestmerambachtpolder (Figuur 42). Deze polder is 10.000 jaar geleden ontstaan door het smelten van landijs en daarmee een stijgende zeespiegel.

Sint Pancras is gebouwd op een oude strandwal, deze strandwal/zandrug is een geestgrond. De bebouwing van Sint Pancras is begonnen rond deze grond en heeft zich verder uitgebreid als lintbebouwing. De eerste bebouwingen waren gelegen langs de Benedenweg en de Twuyverweg, en in latere eeuwen de Bovenweg.



Figuur 42 G.A. = Geestmerambachtpolder
(www.hvsint-pancras.nl)



Figuur 43 Oude kaart van Sint Pancras
(www.hvsint-pancras.nl)

Rond 1900 is de bebouwing toegenomen, niet alleen langs de linten, maar ook elders in het gebied. Deze toename is te verklaren door de grote uitbreiding van de tuinbouwactiviteiten in Sint Pancras. Deze uitbreidingen brachten op meerdere vlakken veranderingen met zich mee; graslanden werden omgezet tot tuinbouwgebieden, de bevolking nam toe en de bebouwing in het dorp werd uitgebreid en verdicht. Naar aanleiding van deze veranderingen vond daarna tot aan 1979 herverkaveling plaats in het landbouwgebied.

De oudste bebouwing die huidig aanwezig is in Sint Pancras, dateert uit de eerste helft van de 20^e eeuw.

De geestgrond van de strandwal deed tot in de 19^e eeuw dienst als akkerland. De omgeving daarvan bestond uit een wal en boerderijen.

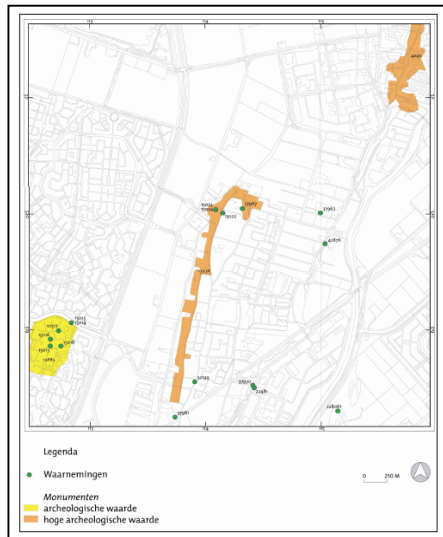
Zoals op figuur 43 te zien is, ligt het oude stratenpatroon precies op de strandwal en markeert hierdoor de vorm van het hoger gelegen gebied.

Oorspronkelijk is de naam voor dit dorp Vroonen, dat ongeveer 2000 jaar geleden is ontstaan ten zuiden van de Geestmerambachtpolder. Hiermee is Sint Pancras het oudste dorp van de gemeente Langedijk. De eerste dorpen van Langedijk waren Sint Pancras en Oudkarspel, dat niet gelegen was in de natte Geestmerambachtpolder. De andere dorpen zijn ontstaan na de aanleg van een 'lange dijk' tussen deze twee dorpen. Sint Pancras is door de ligging op een strandwal hoger gelegen dan de andere dorpen.

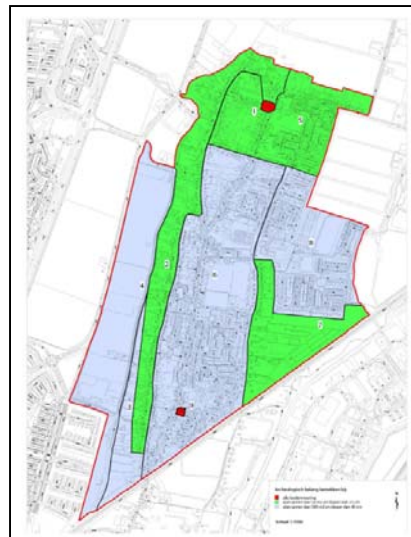
(www.hvsint-pancras.nl)(Gemeente Langedijk (B),2001)

Archeologische waarden

Sint Pancras bestaat voor en groot deel uit de historische dorpskern. Deze is vastgesteld op grond van een historische kaart door ARCHIS (ARCHEologisch Informatie Systeem). In figuur 44 is te zien dat deze historische kern een hoge archeologische waarde betreft. Deze waarde bestaat uit bouwhistorische resten en archeologische voorwerpen en sporen die, onder- of bovengronds, aangetroffen zijn in het gebied. Het kan hierbij ook gaan om te verwachte aanwezigheid ervan. Belangrijk aan deze resten en sporen is dat deze veel historische informatie over ruimtelijke ontwikkeling en ouderdom bevatten.



Figuur 44 Archeologische waarde
(Alders, G.P. et al., 2006)



Figuur 45 Archeologisch belang
(Alders, G.P. et al., 2006)

Bij het ontwikkelen van een nieuwe bestemming in Sint Pancras is het noodzakelijk om de aanwezigheid van archeologische waarden te bestuderen. Om dit duidelijk in kaart te brengen zijn er een aantal categorieën onderscheiden met eigen criteria (Figuur 45 en Tabel 7). Hiermee wordt aangegeven welk beleid gevolgd moet worden bij een nieuwe ontwikkeling. In Sint Pancras zijn alleen de eerste drie categorieën van toepassing.

Categorie	Rekening houden met archeologie bij:
1	Alle grondroerende werkzaamheden
2	Plannen van 50 m2 en groter, grondroerende werkzaamheden dieper dan 35 cm
3	Plannen van 500 m2 en groter, grondroerende werkzaamheden dieper dan 40 cm
4	Plannen van 2500 m2 en groter, grondroerende werkzaamheden dieper dan 40 cm
5	Plannen van 10000 m2 en groter, grondroerende werkzaamheden dieper dan 40 cm

Tabel 7 Categorieën archeologisch beleid (Alders, G.P. et al., 2006)

Het Vroneveld, waar in dit rapport nieuwe ontwikkelingen voor worden onderzocht, valt in de categorie 3. Qua archeologisch beleid valt het Vroneveld in het gebied op de strandwal, ten zuiden van de Vijzellaan en Rozenlaan. Dit betekent dat er rekening gehouden moet worden met archeologisch onderzoek bij grondroerende werkzaamheden dieper dan 40 cm bij plannen van 500 m2 of groter. In het geval dat er rekening gehouden dient te worden met archeologische waarden, vindt een afweging plaats met betrekking tot archeologische belangen in de planontwikkeling.

(Alders, G.P. et al., 2006)

3.6.2 Identiteit

De identiteit van Sint Pancras is een belangrijk aspect bij de ontwikkeling van Sint Pancras. Bij nieuwe ontwikkelingen is het van belang om deze identiteit te behouden en waar mogelijk te versterken.

Sint Pancras is een kleine kern, een dorp. Dit verschilt zich met een gehucht door de aanwezigheid van bijzondere voorzieningen, dat ook een verzameling is van bij elkaar staande woningen en erven op het platteland. Dit is de definitie die wordt gegeven in de handleiding van het 'Kleine kernen kookboek' een studie naar een nieuw beleid voor de ontwikkeling van kleine kernen in opdracht van provincie Noord-Holland. Dit betekent dat Sint Pancras onder het begrip 'kleine kern' valt (als deel van gemeente Langedijk).

In dit handboek zijn een aantal speerpunten opgesteld (om de kwaliteit te behouden en te verhogen), die het beleid aangeven wat betreft de kleine kernen (Tabel 8).

het individuele huis	huizen individueel onderscheiden het liefst geen rijtjeshuizen, villa's, 2-onder-1 kapwoningen
het eigen land	een eigen stuk grond het liefst geen appartementencomplexen en flats
ruggengraat	ruggengraat gericht op landschappelijke basis (in dit geval oude wegenpatroon) geen (aanbreien) aangebouwde straatweefsels of bouwen in het 'wild'
openbare ruimte	een hoofd ruimte geen kijkgroen, wijkgroen, buurtgroen, buffergroen, blokgroen
bouwen op ondergrond	Bouwen op landschap met moderne technieken geen 'zand erover'
verkeersprofiel	Wel klinkerwegen geen brede asfaltbanen met drempels, vrije fietspaden, oversignalering, overinrichting
menging	Wel blijven mengen vormen van monoculturen tegengaan
kernkracht	meegroeien met nieuwe wensen, bedrijvig houden van kern uitplaatsen van functies

Tabel 8 Punten voor kwaliteitsbehoud (Timmermans, M. et al., 2002)

Om op dorpsniveau de identiteit van Sint Pancras vast te stellen, is de 'Identiteits Atlas Sint Pancras' opgesteld. Deze atlas, opgesteld door studenten van Hogeschool Inholland Delft, is een weergave van de sterke punten op ruimtelijk gebied van het dorp en hoe deze identiteit behouden kan worden bij toekomstige ontwikkelingen in het dorp.

Voor de ontwikkeling op het Vroneveld is deze identiteit ook van belang. De gewenste identiteit voor dit gebied is gerelateerd aan het historische gedeelte van Sint Pancras.

3.6.3 Beeldkwaliteit

In deze paragraaf wordt ingegaan op de huidige beeldkwaliteit van Sint Pancras en welke kwaliteiten terug moeten komen in het nieuwe ontwerp.

Sint Pancras is een dorp met verschillende kwaliteiten op het gebied van bebouwing, groene ruimte en elementen, straten, zichtlijnen en historische structuren. De verschillende beelden in het dorp (Figuur 46) geven de dorpse en groene sfeer goed weer.



Figuur 46 Sfeerbeelden Sint Pancras

In de Welstandscriteria, die opgesteld is voor de gemeente Langedijk, staan eisen waaraan de huidige en nieuwe omgeving moeten voldoen om het niveau van de beeldkwaliteit te behouden en waar mogelijk te verbeteren.

Welstandscriteria

De welstandscriteria is een onderdeel van het welstandsbeleid van de gemeente Langedijk. In dit beleid is het doel: het streven naar kwaliteit van de publieke ruimte en het behoud daarvan, dat op termijn leidt tot een integraal kwaliteitsbeleid voor het buitengebied en de dorpen van de gemeente. Onder dit integrale kwaliteitsbeleid vallen onder andere landschap, architectuur, cultuurhistorie, stedenbouw, openbare ruimte en infrastructuur.

Voor middelgrote en kleine bouwplannen zijn er gebiedsgerichte welstandscriteria. Deze zijn gebaseerd op de ruimtelijke kwaliteit, architectuur en identiteit van gemeente Langedijk. In de criteria wordt aangegeven hoe bouwwerken met karakteristieke waarden in de omgeving ingepast kunnen en niet uit de toon vallen.

Voor het Vroneveld kunnen twee welstandscriteria ter inspiratie bekeken worden en eventueel toegepast worden. Dit zijn de criteria van dorpslinten en de criteria van dwarsverbindingen. Deze zijn beide weergegeven in Bijlage 1.

(www.gemeentelangedijk.nl)

3.7 Programma van eisen Vroneveld

In het programma van eisen worden de eisen vastgesteld waaraan het ontwerp voor het Vroneveld in Sint Pancras moet voldoen. Eisen worden gesteld door de opdrachtgever en de gebruikers van het betreffende gebied. Gegevens die gebruikt zijn bij het opstellen van het programma van eisen, zijn afkomstig uit gemeentelijke gegevens en analyses.

Het gebied betreft het grondgebied van S.V. Vrone, dat vrijkomt na uitplaatsing van deze voetbalvereniging volgens scenario 5 van Draaijer+Partners. Het is belangrijk om vast te stellen welke functies vervuld moeten worden en op welke manier deze uitgevoerd moeten worden.

De opbouw van het programma van eisen is als volgt:

Ruimtebehoefte

- Accommodatieruimte
- Woon/parkeerruimte
- Infrastructuurruimte
- Groenruimte

Gewenste voorzieningen

- Brede school/MFA
- Senioren-/zorgwoningen
- Molenhoeve
- Parkeerplaatsen

Technische eisen

- Toegankelijkheid gebied
- Verkeer/gebiedsontsluiting
- Beeldkwaliteit

Wettelijke eisen

- Vigerend beleid
- Milieu

3.7.1 Ruimtebehoefte

De herontwikkeling voor een nieuw maatschappelijk hart vindt plaats op de locatie waar momenteel sportpark Vrone is gelegen. De totale oppervlakte van het gebied betreft 40.501 m² (4 hectare, 5 are, 1 ca).

Accommodatieruimte

Een kwart van het totaal oppervlak is bestemd voor de ontwikkeling van accommodaties, het gaat hierbij om 10.000 m² ($40.501 \text{ m}^2 / 4 = 10.125,25 \text{ m}^2$). De gewenste accommodatie is een multifunctionele accommodatie (MFA) met een brede school ineen. In het MFA worden veel functies/voorzieningen gecombineerd in een gebouwencomplex. De oppervlakte betreft het gebouwencomplex en de speelplaats.

Woon/parkeerruimte

Een ander kwart van het oppervlak is bestemd voor de ontwikkeling van woon- en parkeerruimte. Het gaat hierbij om senioren-/zorgwoningen en nieuwbouw van ouderencentrum Molenhoeve. Bij het realiseren van nieuwe woningen is de ontwikkeling van parkeerruimte noodzakelijk. De oppervlakte betreft hier dan ook de woningen en de parkeerruimte.

(Verkeers)infrastructuurruimte

De helft van het oppervlak is bestemd voor de ontwikkeling van infrastructuur en groene ruimte. Onder infrastructuur worden alle benodigde voorzieningen verstaan om goede en veilige doorstroming van het verkeer en vervoer te realiseren. Dit zijn onder andere wegen, fietspaden en stoepen. Het exacte oppervlak is nog niet bekend, dit is afhankelijk van het ruimtelijke ontwerp.

Groenruimte

Samen met de infrastructuur wordt de helft van de oppervlakte ontwikkeld voor groene ruimte. Om het groene karakter van het gebied te behouden, is het noodzakelijk om groene ruimte in te plannen. Het exacte oppervlak is nog niet bekend, dit is net als de infrastructuur afhankelijk van het ruimtelijke ontwerp.

3.7.2 Gewenste voorzieningen

Naast de ruimtebehoeften worden in deze paragraaf de gewenste voorzieningen weergegeven. In tabel 9 t/m 12 zijn per voorziening de wensen aangegeven van de gewenste voorzieningen in het nieuw te ontwikkelen gebied.

Brede school/MFA	
Maximale oppervlakte gebouw en speelplaats	10.000 m ²
Minimale oppervlakte gebouw	5290 m ²
	KDV 280
	BSO 350
	PSZ 246
	School 4250
	Totaal (5126 + 164 algemene binnenruimte) = 5290
Minimale oppervlakte speelplaats	3180 m ²
	KDV 240
	BSO 300
	PSZ 108
	School 2460
	Totaal (3108 + 72 algemene buitenruimte) = 3180
Maximale hoogte van het gebouw	10 meter
Functies	- 3 basisscholen - peuterspeelzaal - kinderopvang - buitenschoolse opvang (BSO) - steunpunt bibliotheek - vergader/ontspanningsruimten
- meerdere verdiepingen mogelijk - eventuele samenwerking met bestaande multifunctionele accommodaties (De Geist) - combinatie van elkaar aanvullende functies - identiteit behouden van verschillende functies	

Tabel 9 Eisen brede school/MFA

Molenhoeve	
Minimale oppervlakte gebouw	3.000 m ²
Maximale hoogte van het gebouw	10 meter
Minimum aantal woningen	42 (6 groepen van 7 bewoners)
Voorgesteld aantal woningen	56 (8 groepen van 7 bewoners)
Functies	- senioren- /zorgwoningen - zorgsteunpunt
- meerdere verdiepingen mogelijk - combinatie van elkaar aanvullende functies	

Tabel 10 Eisen Molenhoeve

Senioren- /zorgwoningen	
Maximale oppervlakte	7.000 m ²
Maximale hoogte woningen	10 meter
Functies	- senioren- /zorgwoningen
- meerdere verdiepingen mogelijk - bij voorkeur zelfstandige nultredenwoningen	

Tabel 11 Eisen senioren-/zorgwoningen

Parkeerplaatsen	
Minimale oppervlakte parkeerplaats	10 m ²
Minimum aantal parkeerplaatsen totaal	107,3 (met mindering van 10%: 96,6)
Minimum aantal brede school/MFA	73,7 42,5 (School) 31,2 (MFA)
Minimum aantal Molenhoeve	33,6
Minimum aantal senioren- /zorgwoningen	- afhankelijk van het aantal woningen - parkeerplaatsen kunnen op eigen terrein gerealiseerd worden
- parkeerplaatsen in de buurt van woningen en voorzieningen - bij de bepaling van het aantal parkeerplaatsen kan een afwijking van 10% worden toegestaan	

Tabel 12 Eisen parkeerplaatsen

3.7.3 Technische eisen

Toegankelijkheid gebied

Er zijn verschillende toegangswegen gewenst voor het gebied. Dit om een veilige verkeerssituatie te waarborgen rondom de nieuwe en bestaande functies. Het gebied moet toegankelijk zijn voor:

- voetgangers
- fietsers
- brommers/scooters
- autoverkeer
- vrachtverkeer (alleen ter bevoorrading van MFA/Molenhoeve)

Plaatsen waar toegang wordt geboden tot het gebied, wordt in de ontwerpfase bepaald. Een optie is om het gebied rondom de MFA autoluw te maken, of er kan gekozen worden voor Kiss & Ride plaatsen.

Verkeer/gebiedsontsluiting

Het is belangrijk om veilige verkeersroutes te ontwikkelen in het gebied. Daarbij is een goede aansluiting op het bestaande netwerk belangrijk.

Beeldkwaliteit

De uitstraling van het gebied moet groen en dorps zijn. Voor een dorpse sfeer is het belangrijk om zoveel mogelijk laagbouw te realiseren, hoogbouw (meer dan 10 meter) is niet gewenst.

Parkeerplaatsen zoveel mogelijk realiseren in meerdere kleine plaatsen, in plaats van één grote parkeerplaats. Het parkeren afwisselen met groen, wat voor een meer dorpse uitstraling zorgt.

Om een groen hart te behouden, worden de ontwerpen van het nieuw te ontwikkelen gebied gemaakt op basis van een brink- of esdorp.

3.7.4 Wettelijke eisen

Vigerend beleid

De te realiseren plannen moeten worden ontwikkeld binnen de kaders van het vigerende beleid in de gemeente. Dit zijn het bestemmingsplan van Sint Pancras, de Structuurvisie Langedijk en het Verkeer- en vervoersplan Langedijk.

Milieu

- luchtvervuiling door verkeer/vervoer beperken
- geluidsoverlast van accommodaties beperken
- geluidsoverlast door verkeer/vervoer beperken

4. Ontwerpen

4.1 Ontwerpvisie

Dit project is gericht op het terrein van voetbalclub S.V. Vrone in Sint Pancras (Vroneveld). Het terrein heeft een open en groen karakter door de aanwezigheid voetbalvelden en gebouwen (als kantine en kleedruimten) aan de randen van het terrein.

Door de functie van sportterrein krijgt deze plek ook een bepaalde betekenis. In dit geval is dat een ontmoetingsplek voor degene die verbonden zijn met de sportvereniging. Het is daarmee naast een functioneel gebied, gebruik van het terrein voor sport, ook sociaal een belangrijke plaats in het dorp. Het is belangrijk voor het behoud van het dorpsleven dat deze sociale, groene plaats niet verloren gaat.

Wat nu alleen een ontmoetingsplaats voor mensen in relatie tot de sportvereniging is, kan worden ontwikkeld tot een maatschappelijk en vooral sociaal hart voor elke bewoner uit het dorp. Door uitplaatsing van de sportvelden naar de rand van het dorp, ontstaat er een ruimte met kansen voor een maatschappelijke ontmoetingsplaats. Het terrein ligt in het hart van het dorp, wat gunstig is voor het ontwikkelen van een nieuw centrum. Bovendien grenst het bestaande dorpshuis De Geist aan de noordzijde aan het terrein, wat kan zorgen voor een versterking van het sociale netwerk en maatschappelijke functies.

Daarnaast kan invloed worden uitgeoefend op de verkeersinfrastructuur. Deze is momenteel niet optimaal en door ontwikkeling van dit terrein kunnen aanpassingen worden gedaan in de bestaande situatie. Hierdoor ontstaat een betere en veiligere verkeerssituatie.

Om deze plaats te ontwikkelen tot een maatschappelijk hart is ter inspiratie het idee van een brink aangehouden. Een brink is van oorsprong een ontmoetingsplaats in een dorp en daarnaast een groene open ruimte. Dit laatste is erg belangrijk om de dorps sfeer en het groene karakter van de omgeving te behouden en waar mogelijk te versterken. De sfeer komt tot uiting in een groene openbare ruimte, dat als park/brink kan worden ingericht. Deze ligt centraal in het gebied, waardoor de toegankelijkheid erg hoog is. De gedachten gaan hierbij uit van grasvelden en een aantal bomen/struweel wat voor beschutting kan zorgen.

De brink vormt in ruimtelijke zin het uitgangspunt van de verdere inrichting. De bebouwing wordt op een zo dorps mogelijke wijze ingepast. De MFA wordt een complex dat bestaat uit verschillende losse gebouwen, waardoor de massaliteit wordt afgeremd. Hierdoor ontstaan doorzichten naar de omgeving en blijft de ruimtelijkheid gewaarborgd.

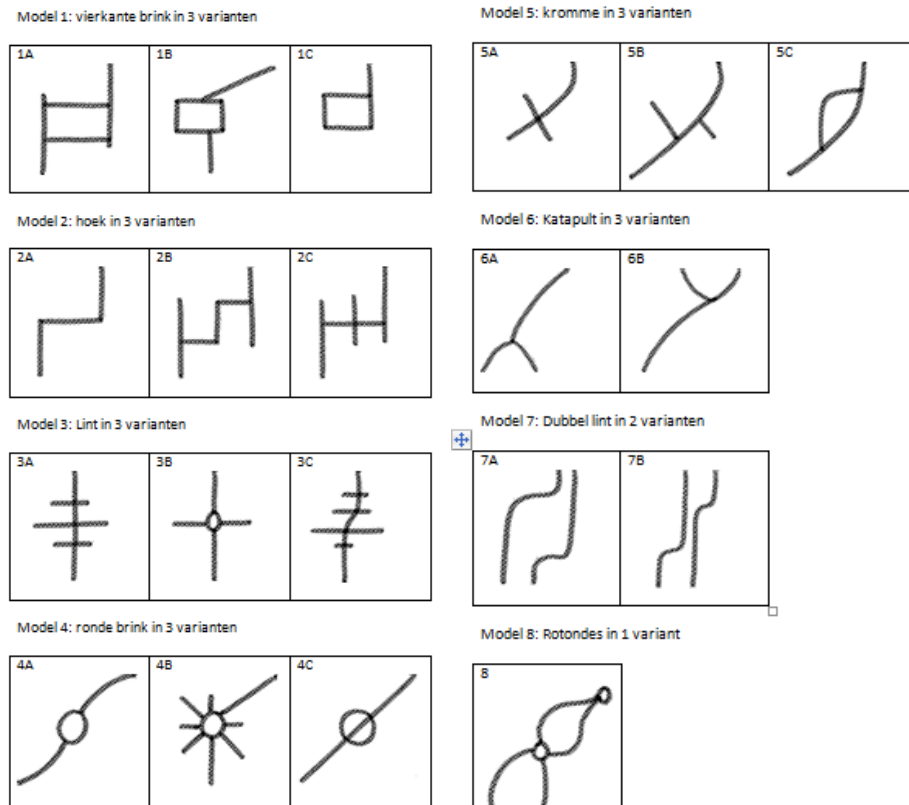
Senioren- en zorgwoningen die ook een plaats krijgen, worden opgezet in kleine 'wijkjes'. Deze wijkjes worden onderbroken door een groenstructuur die aansluit op de brink. Dit zorgt voor een knusse uitstraling en goede verdeling van groen en rood.

De groenstructuur bestaat uit een combinatie van grasvelden/parkjes met bomenrijen en dicht struweel wat voor afscherming/beschutting kan zorgen. Hierbij wordt gedacht aan de randen van het terrein die aansluiten op de bestaande bebouwing. Echter kunnen deze dichte, hoge struwelen (2/3 meter) zorgen voor een belemmering van het zicht. Op plaatsen waar doorzichten belangrijk zijn worden deze vervangen door lagere struwelen.

4.2 Modellen Vroneveld

4.2.1 Wegenstructuren

Naar aanleiding van de excursie naar brinkdorpen in Nederland is een studie gedaan naar mogelijke brinkvormen op het Vroneveld. Door middel van verschillende wegenstructuren in het gebied, ontstaan vormen die als brink ingevuld kunnen worden. Bovendien zijn ontsluitingswegen in Sint Pancras zeer belangrijk als structuurdrager. In figuur 47 worden de verschillende wegenstructuren weergegeven, die structuurdrager kunnen zijn voor het Vroneveld.



Figuur 47 Wegenstructuren Vroneveld

Model 1 is een vierkante brink. Hiervan zijn drie varianten opgesteld:

1A: Vierkante brinkruimte in het midden van het gebied, doorgaande wegen rondom de brink.

1B: Vierkante brinkruimte in het midden van het gebied, brink vormt een rondweg.

1C: Vierkante brinkruimte in het midden van het gebied, doodlopende weg.

Model 2 is een hoek in drie varianten. Hiervan zijn drie varianten opgesteld:

2A: Langwerpige brinkruimte langs de wegen, een doorgaande weg.

2B: Twee vierkante brinkruimtes tussen de wegen, kronkelende doorgaande weg.

2C: Twee vierkante brinkruimtes tussen de wegen, rechte doorgaande weg.

Model 3 is een lint. Hiervan zijn drie varianten opgesteld:

3A: Noord- zuid georiënteerd lint met zijwegen in kavelstructuur, brinkruimte tussen de wegen.

3B: Noord- zuid georiënteerd lint met kruisende doodlopende weg, in het midden een rotonde.

3C: Noord- zuid georiënteerd lint met kromming en zijwegen in kavelstructuur, brinkruimte tussen wegen.

Model 4 is een ronde brink. Hiervan zijn drie varianten opgesteld:

4A: Ronde brinkvorm in het midden van het gebied, doorgaande wegen rondom de brink.

4B: Ronde brinkvorm in het midden van het gebied, doodlopende weg, aftakkingen van wegen.

4C: Ronde brinkvorm in het midden van het gebied, rechte doorgaande weg die brink kruist.

Model 5 is een kromme in drie varianten. Hiervan zijn drie varianten opgesteld:

5A: Een kromme hoofdweg in het midden van het gebied waar een brink omheen kan worden gevormd, doodlopende weg.

5B: Een kromme hoofdweg in het midden van het gebied waar een brink omheen kan worden gevormd, doorgaande weg.

5C: Een kromme hoofdweg in het midden van het gebied, met zijweg waartussen een brink kan worden gevormd.

Model 6 katapult-vormige weg. Hiervan zijn twee varianten opgesteld:

6A: Wegenstructuur in de vorm van een katapult, doorgaande weg, waarbij de brinkruimte ten zuiden is gelegen.

6B: Wegenstructuur in de vorm van een katapult, doorgaande weg, waarbij de brinkruimte aansluit bij De Geist.

Model 7 is een dubbel lint. Hiervan zijn twee varianten opgesteld:

7A: Twee noord- zuid georiënteerde wegen, waartussen centraal een brinkruimte wordt gevormd.

7B: Twee noord- zuid georiënteerde wegen, waartussen een lange, smalle brink wordt gevormd.

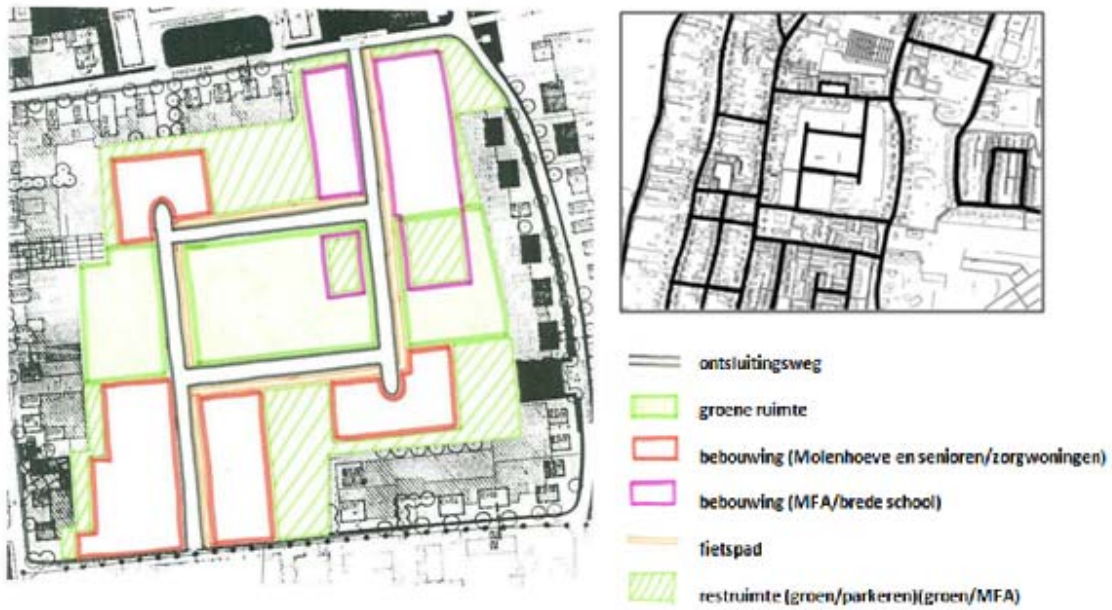
Model 8 is een ronde vorm met twee rotondes. Hiervan is één variant opgesteld:

8: Twee rotondes gekoppeld door speelse wegen, tussen deze wegen worden brinkruimtes gevormd.

4.2.2 Bestemmingen

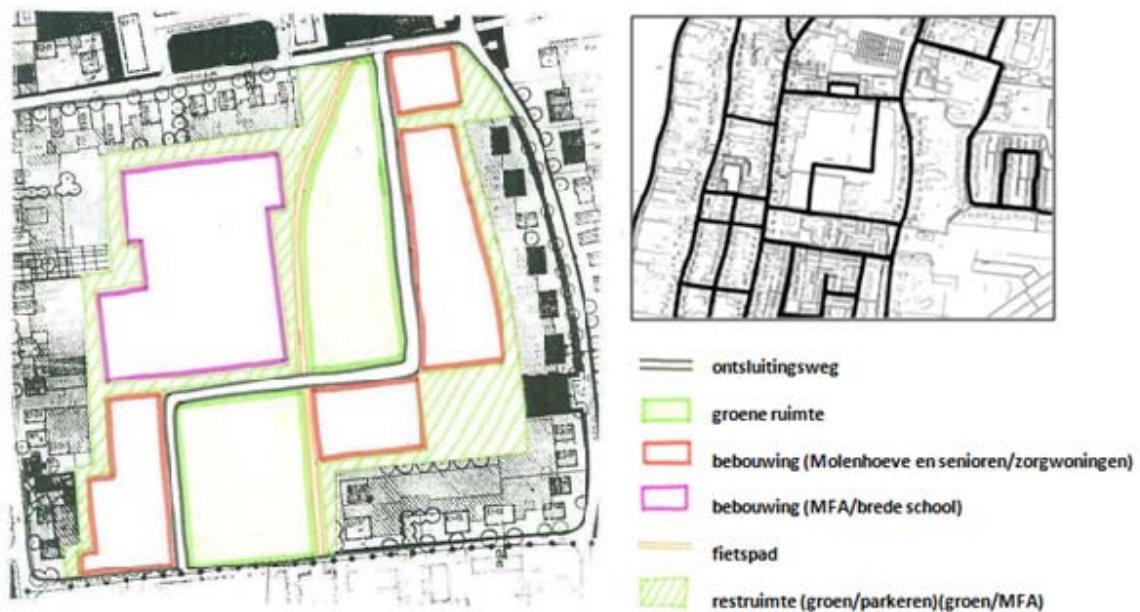
Uit deze modellenstudie is voor elk model één variant uitgewerkt als 'vlekkenkaart'. Hier worden mogelijke plaatsen van bestemmingen aangegeven op een overzichtskaart. In figuur 48 t/m 55 worden de verschillende modellen weergegeven met daarnaast een kaart van de wegenstructuur in het bestaande wegennetwerk van Sint Pancras.

Model 1A



Figuur 48 Model 1A

Model 2A



Figuur 49 Model 2A

Model 3A



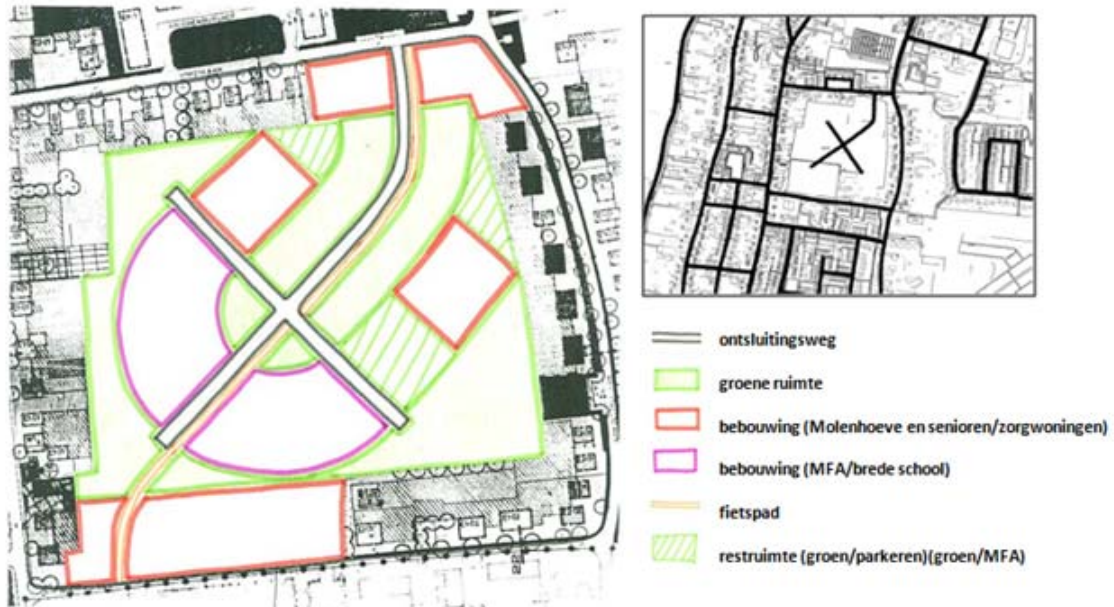
Figuur 50 Model 3A

Model 4A



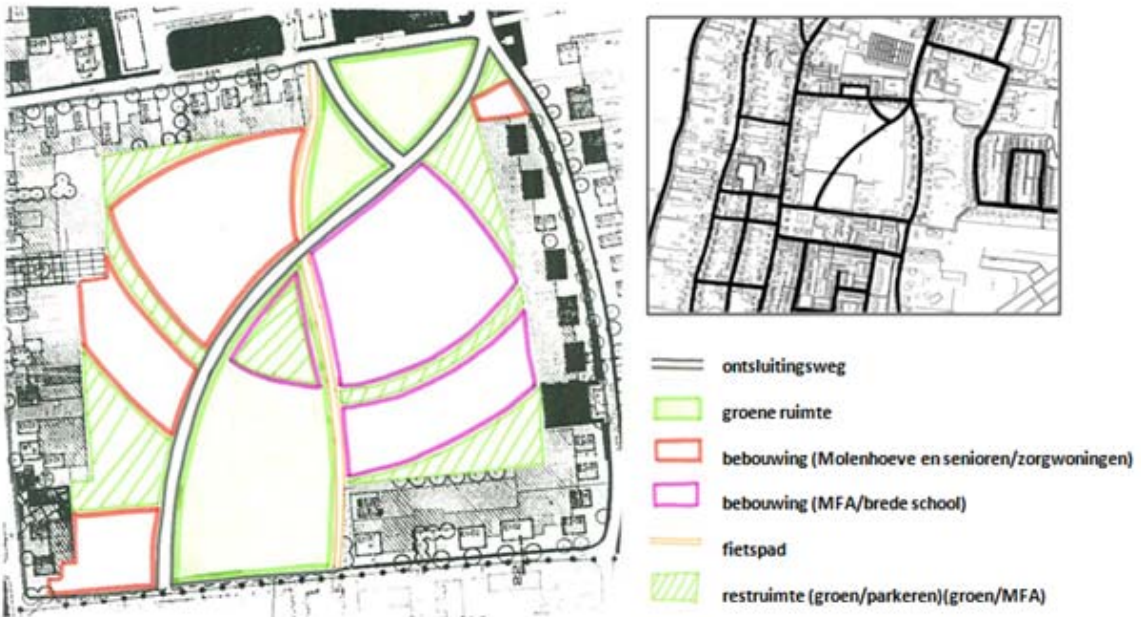
Figuur 51 Model 4A

Model 5A



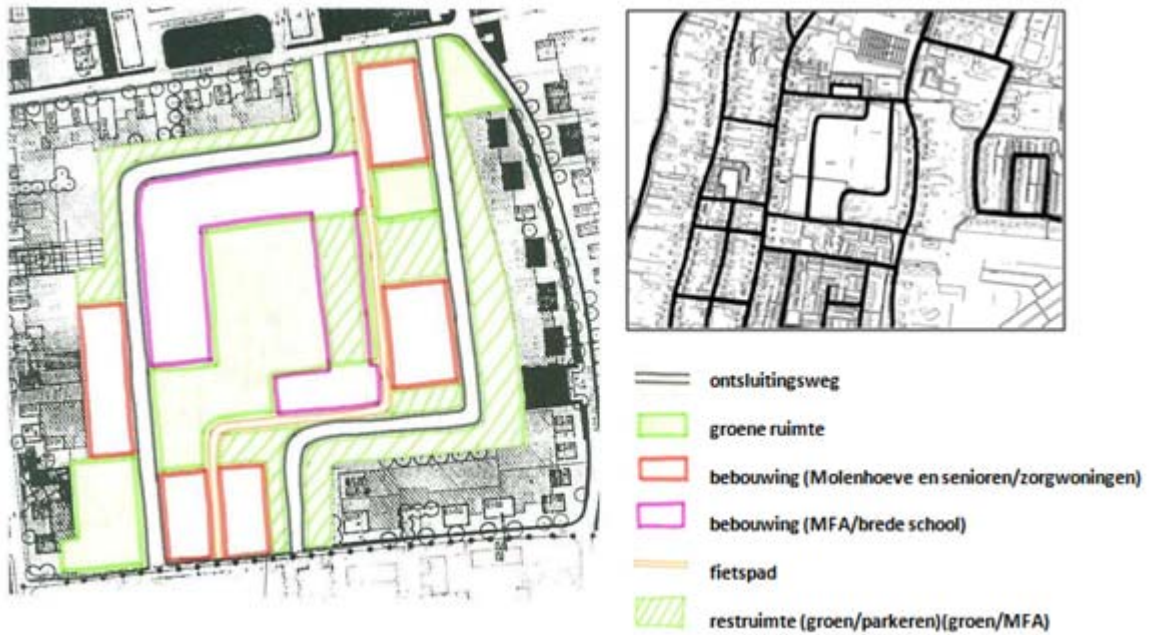
Figuur 52 Model 5A

Model 6B



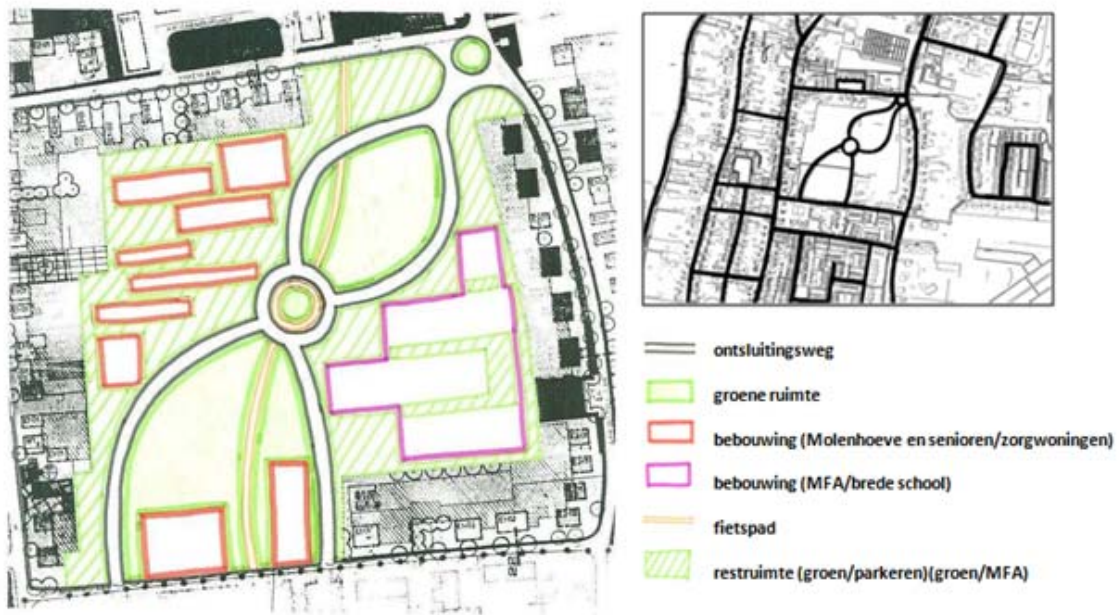
Figuur 53 Model 6A

Model 7A



Figuur 54 Model 7A

Model 8



Figuur 55 Model 8

4.2.3 Uitwerkingen

Vanuit deze vlekkenplannen zijn drie varianten naar voren gekomen die een mogelijke basis vormen voor de ruimtelijke inrichting van het Vroneveld.

Ter illustratie zijn in figuur 56 mogelijke uitwerkingen weergegeven van de drie modellen. Hierbij zijn de ontsluitingswegen aan de zuidkant doorgetrokken naar de Reigerlaan in plaats van de Boeterslaan.

Zwart: ontsluitingswegen

Groen: groene ruimte/brinkruimte

Rood: Senioren-/zorgwoningen

Paars: MFA/brede school

Blauw: Parkeerruimte

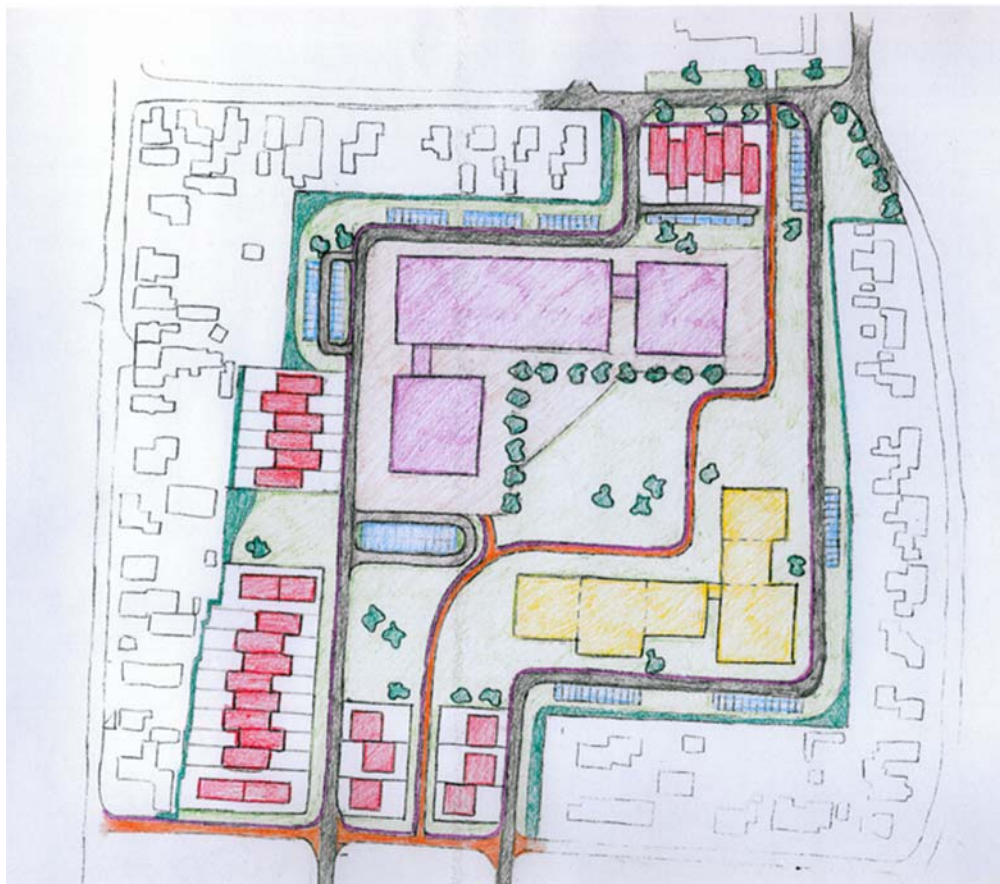


Figuur 56 Mogelijke uitwerkingen modellen 5A, 7A en 8

4.3 Ontwerp Vroneveld: Groene Ontmoeting

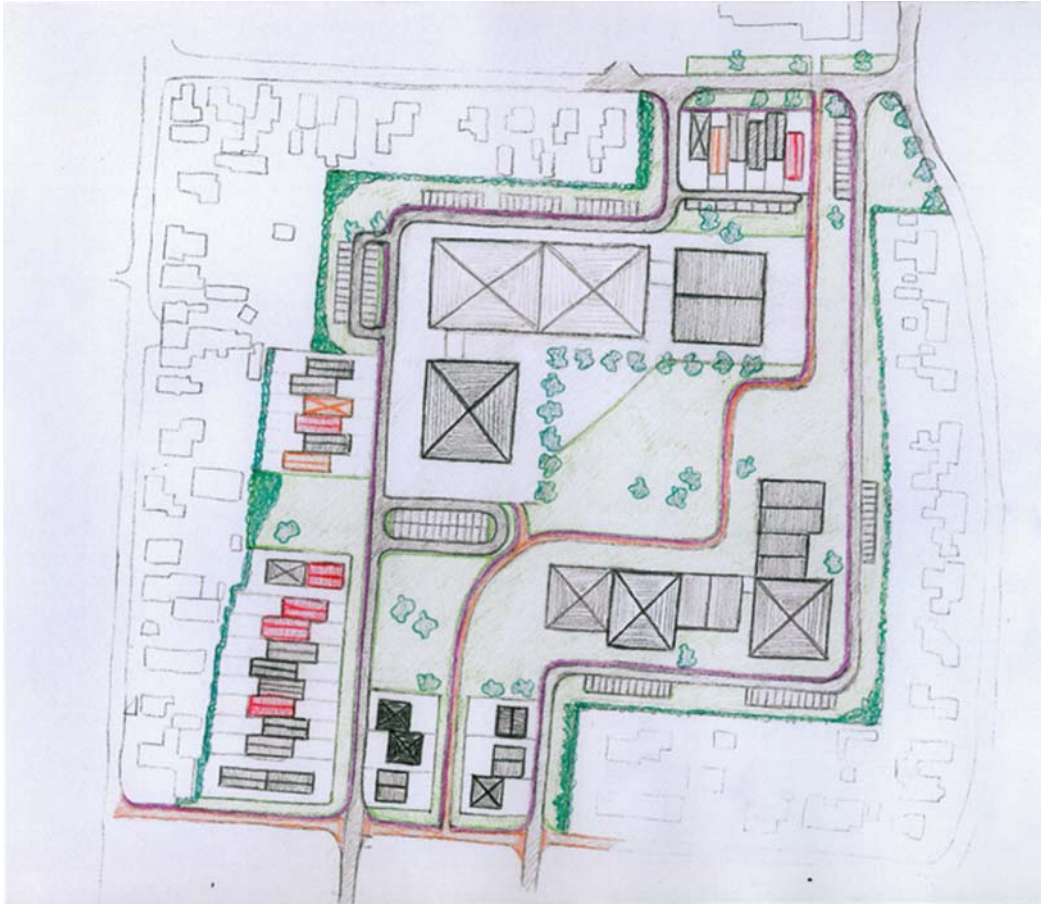
4.3.1 Ontwerp

In figuur 57 en 58 is het ontwerp weergegeven voor het Vroneveld in Sint Pancras. Figuur 57 geeft de plaatsing van de ruimtelijke functies weer, figuur 58 geeft daarnaast ook een indruk van de sfeer.



KAART SINT PANCRAS (1: 1000)	
FUNCTIES	
LEGENDA	
	grasvelden
	bomen
	struweel
	MFA
	Molenhoeve
	seniorenwoningen
	ontsluitingsweg
	erftoegangsweg
	fietspad
	voetpad
	parkeerplaatsen
	schoolplein

Figuur 57 Ontwerp Groene Ontmoeting (functies)



scholplein	
parkeerplaatsen	
voetpad	
fietspad	
wegen	
bebouwing	
struweel	
bomen	
grasvelden	
LEGENDA	
KAART SINT PANCAS (1:1000)	
SFEER	

Figuur 58 Ontwerp Groene Ontmoeting (Sfeer)

Gegevens ontwerp

In tabel 13 zijn de gegevens van het ontwerp weergegeven.

Ontsluitingsweg	Breedte totaal: 5 meter Breedte rijbaan: 4 meter Breedte voetpad: 1 meter <i>Uitstraling:</i> klinkerweg, geen duidelijke overgang rijbaan/voetpad
Fietspad	Breedte: 2 meter <i>Uitstraling:</i> eenvoudig pad (tegels)
Voetpad	Breedte: 1 meter <i>Uitstraling:</i> eenvoudig pad (klinkers)
Parkeerplaats	Breedte: 2 meter Lengte: 5 meter Oppervlakte: 10 m ² Aantal openbare plaatsen: 121 <i>Uitstraling:</i> meerdere kleine parkeerplaatsen, onderbroken door groen (afwisseling groen/grijs), klinkers
Senioren- /zorgwoningen	Aantal: 30 Oppervlakte woning: 90 of 100 m ² <i>Uitstraling:</i> knusse woningen lijken enigszins op de woningen aan de Bovenweg, verschillende woningen, verspringende gevels, verschillende daken
MFA	Oppervlakte totaal: 8100 m ² Oppervlakte bebouwd: 3900 m ² Oppervlakte buitenruimte: 4200m ² Gebruiksoppervlakte gebouw: 7800 m ² <i>Uitstraling:</i> complex van drie gebouwen, verschil in daken aan elkaar gekoppeld door glazen verbindingen, alles dezelfde hoogte
Molenhoeve	Oppervlakte bebouwd: 2500 m ² Gebruiksoppervlakte: 3.095m ² <i>Uitstraling:</i> complex is 1 gebouw, verschillende hoogtes en verspringende gevels, verschillende daken bij gevels
Groen op de 'brink'	<i>Uitstraling:</i> grasveld, ruimtelijke en open uitstraling bomen op de brink om vorm te accentueren, solitaire bomen, bomengroepjes, mogelijkheden tot recreatie (bankjes)
Groen rondom	<i>Uitstraling:</i> voornamelijk gras, sporadisch laag struweel, solitaire bomen
Groen langs de overgangsranden	<i>Uitstraling:</i> hoger struweel, natuurlijke afscheiding, overgang tussen bestaand en nieuw
Groen bij bestaande functie De Geist	<i>Uitstraling:</i> voornamelijk gras, solitaire bomen, aansluiting op het nieuwe groen van projectgebied, sporadisch laag struweel

Tabel 13 Gegevens ontwerp

4.3.2 Inpassing en identiteit

Het ontwerp Groene ontmoeting weerspiegelt het maatschappelijke belang van de ontwikkeling van het Vroneveld: een plaats van ontmoeting voor jong en oud gelegen in het groen. Het ontwerp is gebaseerd op de huidige structuren van Sint Pancras.

Wegenstructuur



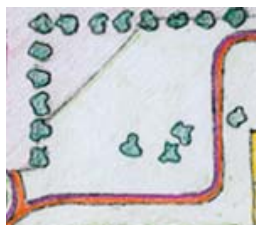
Allereerst bestaat de ontsluiting van het verkeer uit twee noord- zuid georiënteerde ontsluitingswegen (Figuur 59), wat kenmerkend is voor de historische structuur van het dorp. Deze nieuwe wegen gaan daardoor de noord- zuid richting op in de bestaande structuur. De westelijke ontsluitingsweg is bestemd voor het verkeer richting de MFA/brede school en de woningen die aan deze weg gerealiseerd worden. De oostelijk gelegen weg is daarentegen bestemd voor de nieuwbouw van ouderencentrum Molenhoeve. Deze spreiding verlaagt de verkeersdruk op beide wegen en zorgt daarvoor voor een veilige omgeving.

Ondanks dat de wegen toegankelijk zijn voor alle soorten verkeer, zowel motorvoertuigen als fietsers en voetgangers, is het profiel van de weg smal. Dit om sluipverkeer te voorkomen en niet- bestemmingsverkeer tegen te gaan. De kleuren en materialen van de weg en het aansluitende voetpad wijken zo min mogelijk van elkaar af om het dorpse karakter te versterken.

Om een extra veilige route voor fietsers en voetgangers te creëren, is er gekozen om ook een los fiets- en voetpad aan te leggen. Deze gaat dwars door het groene gebied, waardoor deze ook kan fungeren als recreatieve route over de brink.

Figuur 59 Gedeelte ontsluitingsweg

Groenstructuur



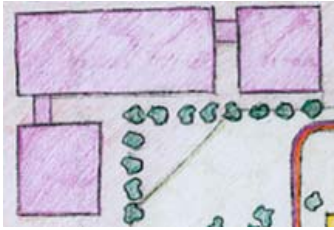
De brink (Figuur 60) is de structuurdrager op het gebied van de groene omgeving op het Vroneveld. De brink vormt zich in het midden van het terrein en wordt omringd door de bebouwing van de MFA/brede school en Molenhoeve. Om versnippering van groen tegen te gaan, sluiten groene ruimten aan bij op brink. Deze kunnen op hun buurt aansluiten op de bestaande groenstructuur van Sint Pancras.

Figuur 60 Brinkruimte

De groene ruimte bestaat voornamelijk uit grasland, wat een eigenschap van brinkruimtes is. Naast deze grasvelden wordt de groene ruimte ingevuld met bomen en struweel. De bomenrij op de brink benadrukt de vorm van de omgeving en zorgt voor een groene sfeer.

Op de grens van bestaande bebouwing en het Vroneveld ontstaat een overgangsgebied van struweel, wat zorgt voor een groene aanblik van beide kanten. Daarnaast wordt dorpshuis De Geist door middel van een nieuw te ontwikkelen groene strook in ruimtelijke zin bij het Vroneveld betrokken.

MFA/brede school



Figuur 61 MFA/Brede school

De MFA(Figuur 61) bestaat uit een complex van een aantal gebouwen. Met vierkante gebouwen geplaatst rondom de brink ontstaat er een knusse sfeer. De gebouwen hebben allemaal een ander uiterlijk/karakter, wat ten goede komt aan de dorps sfeer waarin weinig gebouwen hetzelfde uiterlijk hebben. Om gebouwen aan elkaar te koppelen, worden er verbindingen van glas gerealiseerd.

Dit zorgt ervoor dat doorzichten vanaf en naar de brink worden behouden, wat ten goede komt aan de ruimtelijkheid van het gebied. Het complex bevindt zich in het midden van het Vroneveld, hierdoor is de invloed op de huidige omgeving minimaal. Bovendien is een groot gedeelte van het speelplein aan de brinkkant geplaatst, waardoor de eventuele overlast op de bestaande bebouwing nihil is.

Molenhoeve



Figuur 62 Molenhoeve

Samen met het MFA complex omringt de nieuwbouw van Molenhoeve (Figuur 62) de brinkruimte. Molenhoeve bestaat ook uit verschillende typen bebouwing, waarbij veel verschillende kappen worden gerealiseerd. Hierdoor wordt het gebouw minder massaal en oogt hierdoor speels. De buitenruimte van Molenhoeve is aan de brinkzijde, waardoor de samenhang tussen oud en jong wordt versterkt. Aan de ene zijde de kinderen en aan de andere zijde de bewoners van Molenhoeve.

Senioren-/zorgwoningen



Figuur 63 Senioren-/zorgwoningen

De senioren-/zorgwoningen zijn verspreid in verschillende 'wijkjes'. Deze groepjes woningen zijn geïnspireerd op de woningbouw langs de Bovenweg en Benedenweg, losse huizen met voor- en achtertuinen. Er zijn verschillende typen woningen; zo zijn er rijtjes en vrijstaande woningen waarbij de huizen verschillen van uiterlijk en van rooilijn. Deze verschillen zijn typisch dorps en ook de lage bebouwing en de eigen grond die aan de woning is gekoppeld versterken deze sfeer.

Ingangen



Figuur 64 Ingangen

Blauw: Ingang De Geist (auto's en fietsers/voetgangers)
Rood: Ingang West (fietsers/voetgangers)
Groen: Ingang Reigerlaan (auto's en fietsers/voetgangers)

Om het gebied te bereiken zijn er verschillende ingangen (Figuur 64). Allereerst is er een ingang bij dorps huis De Geist. Dit is tevens de hoofdingang van het gebied. De ingang vormt een kruispunt met de Vinkenlaan en biedt toegang voor alle verkeer.

Ten tweede de ingang vanaf de Reigerlaan. Vanaf zuidelijke kant wordt het gebied betreden, wat voor de bewoners van Molenhoeve en zuidelijk gelegen senioren-/zorgwoningen een goed alternatief is. De ontsluitingswegen in dit gebied verbindt ingang De Geist (Vinkenlaan) met de ingang aan de Reigerlaan.

Tenslotte is er ook een ingang speciaal voor fietsers en voetgangers aan de westzijde van het gebied. Dit bevordert de veiligheid van het langzame verkeer, dat daarmee op deze plaats gescheiden wordt van het autoverkeer. De sfeer van deze ingang is dorps, het bestaat uit een fietspad en voetpad, die door middel van verschillende stenen worden aangetoond.

Bebouwing

De bestaande bebouwing die aansluit op de randen van het terrein bestaat uit losse huizen. De structuur van de bebouwing op het Vroneveld sluit aan bij de bestaande bebouwing, wat ten goede komt aan de dorpsstructuur. De architectuur van de bebouwing verschilt, de uitstraling is moderner maar er moet voldaan worden aan de richtlijnen die opgesteld zijn in de Identiteits Atlas Sint Pancras. De structuur van de bebouwing zorgt voor een goede overgang tussen oud en nieuw, de architectuur benadrukt het nieuwe gedeelte. En kan daarmee ook de onderlinge samenhang in het 'hart' versterken.

De Geist

Dorpshuis De Geist is een maatschappelijke functie. Om deze functie en het de Groene Ontmoeting te versterken is het goed om De Geist ruimtelijk bij het gebied te betrekken. Dit kan op verschillende manieren en wordt hier gedaan door de bestrating en beplanting bij De Geist mee te nemen in het nieuwe ontwerp. Eventueel zou het gebouw van De Geist ook aangepast kunnen worden, in de stijl van de nieuwe bebouwing.

Leefbaarheid

Het uitzicht voor de directe omgeving is een beeld met veel groen en dorps bebouwing. Een groene, open plek (de brink) is door verschillende doorkijken te zien en deze doorkijken zorgen ook voor een verbinding met het nieuwe gebied.

De ontwikkelingen op het Vroneveld dragen bij aan de leefbaarheid van de omgeving. Er ontstaat een meerwaarde door de invulling met maatschappelijke functies en een recreatieve ruimte, die qua uitstraling beter is dan een voetbalveld.

Het bestaande groen van de voetbalvelden maakt plaats voor een park (de brink) en groenstructuren. Daarnaast wordt een gedeelte van het terrein ingericht met bebouwing.

4.3.3 Ruimtelijke beelden

Sfeerbeelden

In figuur 59 is een sfeerimpressie weergegeven van het ontwerp Groene Ontmoeting.



Figuur 59 Sfeerimpressie ontwerp Groene Ontmoeting

3D beelden

In figuur 60 t/m 63 zijn 3D beelden weergegeven van het ontwerp Groene Ontmoeting.



Figuur 60 3D beeld 1(zuid- westkant)



Figuur 61 3D beeld 2 (westkant)



Figuur 62 3D beeld 3 (noord- westkant)



Figuur 63 3D beeld 4 (noordkant)

4.4 Ruimtelijke randvoorwaarden

Situatie

- Het nieuw te ontwikkelen gebied is erop gericht om een maatschappelijk hart te vormen van Sint Pancras. Dit door het bundelen en concentreren van onderwijs- en welzijn(zorg)voorzieningen gecombineerd met wonen.
- De te realiseren MFA/brede school dient samen met buurthuis De Geist een centrum voor cultuur en maatschappelijke ontwikkelingen te vormen. Niet met elkaar concurreren, maar samenwerken en elkaar versterken.
- Het Vroneveld wordt een groene ruimte waarin wonen/zorg/ onderwijs worden samengebracht.
- De vrijkomende locaties van functies die naar het Vroneveld verhuizen, kunnen bijdragen aan de financiële haalbaarheid van het totale plan.

Inrichting

- Het creëren van een efficiënte en veilige verkeersstructuur, met aandacht voor leerlingenstromen en langzaam verkeer.
- Voor het aantal senioren-/zorgwoningen, de oppervlaktes van de gebouwen en andere gegevens wordt terugverwezen naar 'gegevens model' in paragraaf 4.3 Ontwerp Vroneveld: Groene Ontmoeting.
- De MFA/brede school en Molenhoeven vormen de 'ring' om de brinkruimte. Deze passen in de parkachtige omgeving en benadrukken in ruimtelijke zin het centrum.
- De gebouwen ogen niet massaal.
- De MFA/brede school heeft meerdere entrees om de verkeersstromen goed te kunnen geleiden, deze worden in een later stadium vastgesteld. De hoofdentree is gelegen bij de Kiss & Ride. De hoofdentree van Molenhoeve is gevestigd aan de ontsluitingsweg die hierlangs loopt. Aan de kant van de brink is de ruimte gereserveerd voor buitenruimte van het ouderencentrum.
- Het schoolplein in te richten voor drie verschillende 'groepen': kleuters, bovenbouw, kinderopvang. Deze indeling kan aangehouden worden bij het gebruik van het schoolplein door de BSO.
- De senioren-/zorgwoningen zijn georiënteerd op de dichtstbijzijnde ontsluitingsweg en versterken met voortuinen het groen in de omgeving.
- Het aantal openbare parkeerplaatsen is berekend op basis van de parkeernorm van gemeente Langedijk. Bij de senioren-/zorgwoningen worden de parkeerplaatsen op eigen grond gerealiseerd.
- De ontsluiting van het terrein vindt plaats via de Vinkenlaan en de Reigerlaan.

Beeldkwaliteit

- Het nieuwe maatschappelijke centrum moet in uitstraling, maat en schaal passen bij het karakter van Sint Pancras.
- Sfeervol hart met aanwezigheid van veel groen door het vormen van een brink.
- Alle nieuwe bebouwing op het Vroneveld moet ontworpen worden met kappen.
- De bebouwing heeft een maximale hoogte van 10 meter, inclusief de kap. Dit betekent maximaal twee woonlagen, waarbij de kap niet als woonlaag wordt meegerekend.
- Realisatie van meerdere kleinere parkeerplaatsen omringt met zoveel mogelijk groen. Dit kunnen eventueel ook lage struwelen zijn, waardoor de 'stenen/grijze vlakken worden onderbroken.

Externe voorwaarden en milieu

- Bodemonderzoek; Vooraf aan de ontwikkeling van het Vroneveld moet bodemonderzoek uitgevoerd worden om status van de bodem te onderzoeken.
- Archeologisch onderzoek; Op het Vroneveld komt niet in aanmerking voor onderzoek op het gebied van archeologie.
- Geluidhinder; Wet geluidhinder: Voor wegen van een 30km gebied is geen akoestisch onderzoek nodig. Afstand creëren tussen bestaande bebouwing en de MFA/brede school, lage verkeersdruk op wegen door spreiding van verkeersstromen.
- Luchtkwaliteit; Wet luchtkwaliteit: Ontwikkelingen op het Vroneveld hebben geen invloed op de kwaliteit van de lucht, er zijn geen feitelijke of dreigende overschrijdingen van de grenswaarde.
- Natuur en ecologie; Flora- en faunawet, natuurbeschermingswet en de Europese vogel- en habitatrichtlijn.
- Milieuzonering; Er zijn geen bedrijven in de omgeving die voor luchtvervuiling zorgen.
- Externe veiligheid; Er zijn geen gevaarlijke stoffen routes of plaatsen in Sint Pancras.
- Watercompensatie; Bij het realiseren van nieuwe plannen is het verplicht om een watercompensatie mee te nemen in de ontwikkeling. Bij de ontwikkeling van het Vroneveld wordt deze ondergebracht in een ander project van de gemeente.
- Welstandscriteria; Hierin worden eisen gesteld aan de ruimtelijke ontwikkelingen in gemeente Langedijk
- Economische uitvoerbaarheid; De ontwikkeling van het Vroneveld is een gemeentelijk initiatief.

4.5 Analyse ontwerp Groene Ontmoeting

4.5.1 Sterke punten schema

+	Meerdere maatschappelijke functies worden gecombineerd, deze kunnen elkaar aanvullen en daardoor versterken.
+	De functie van de Geist wordt versterkt in combinatie met het nieuw te ontwikkelen MFA door middel van samenwerking.
+	Het voormalig Vroneveld wordt een ontmoetingsplaats voor iedereen: jong en oud.
+	Het terrein is een sociale plaats voor de gehele bevolking, niet alleen voor personen die gerelateerd zijn aan de spotvereniging.
+	De ontwikkeling op het Vroneveld vormt geen vervanging van het bestaande (winkel) hart van Sint Pancras, maar een maatschappelijk hart in het dorp.
+	Het voormalig Vroneveld zal een verbinding vormen tussen noord- en zuid Sint Pancras.
+	Een brink als uitgangspunt resulteert in een gemeenschappelijke openbare ruimte.
+	Een brink als uitgangspunt resulteert in een groene omgeving.
+	Het ontwerp biedt oplossingen voor bestaande en/of toekomstige problemen die in Sint Pancras spelen.
+	In het ontwerp zijn alle gewenste functies verwerkt met behoud van groen en dorps karakter.
+	Het ontwerp biedt veilige verkeersroutes en voldoende ontsluitingswegen.
+	Het ontwerp biedt recreatieve functie voor wandelaars en fietsers.
+	Het ontwerp biedt voldoende parkeergelegenheid en mogelijkheden tot uitbreiding hiervan.
+	Het ontwerp biedt wandelroutes die in de toekomst mogelijk aan kunnen sluiten (in noordoostelijke richting) op een wandelnetwerk.
+	Het ontwerp biedt de mogelijkheid om in de toekomst de ruimte tussen de Boeterslaan en de Reigerlaan aan te laten sluiten bij het Vroneveld.
+	Het ontwerp creëert een ruimtelijk beeld van de mogelijke invulling van het Vroneveld.

4.5.2 Risicoanalyse

Risico:

Bij het bouwen van een MFA naast een bestaande maatschappelijke functie ontstaat een concurrentiestrijd.

Weerlegging:

De Geest en de nieuw te ontwikkelen MFA vanaf de start met elkaar laten samenwerken. Hierdoor ontstaat er geen concurrentie, maar een aanvulling en versterking van beide functies.

Risico:

Het dorp is te klein voor een grootschalige accommodatie als een MFA/brede school.

Weerlegging:

Door clustering van functies kan het gebied leefbaar en het voorzieningenpeil in stand worden gehouden. Dit geldt vooral voor dorpen die een terugloop in de bevolkingsaantallen concluderen. Een MFA/brede school biedt daardoor kansen om als dorp onafhankelijk te kunnen bestaan.

Risico:

Ontsluiting van de wegen zorgt voor niet- bestemmingsverkeer.

Weerlegging:

Door het aanleggen van obstakels of het invoeren van eenrichtingsverkeer kan niet-bestemmingsverkeer worden teruggedrongen. In dit geval zal de algehele verkeerssituatie in groter perspectief moeten worden bekeken.

Risico:

De verkeerssituatie wordt onveilig door grote verkeersstromen naar het Vroneveld in de spits.

Weerlegging:

Door de clustering van functies in één complex is het handig om afspraken te maken over openingstijden, waardoor het verkeer niet op hetzelfde moment toestroomt.

Risico:

De kosten van de realisatie vallen te hoog uit.

Weerlegging:

Als de kosten voor de ontwikkeling van een maatschappelijk hart te hoog uitvallen, kunnen deze worden verhaald in andere projecten van de gemeente. Dit kan door de realisatie van nieuwbouw op de plaatsen waar bijvoorbeeld de scholen gevestigd zijn.

Risico:

Niet genoeg draagvlak kunnen winnen bij bewoners door grotere aanspreekbaarheid van andere scenario's.

Weerlegging:

Onderzoeken welke punten in het ontwerp de meeste weerstand bieden en vervolgens inspelen op de wensen van de bewoners.

4.5.3 Haalbaarheid

Kosten zijn in dit onderzoek niet in betrekking genomen om zo de (ontwerp)gedachten de vrije loop te kunnen laten. Echter in de praktijk is de haalbaarheid van de uitvoering van een plan zeer belangrijk. Het is een afhankelijkheidsfactor om een plan door te zetten.

De kosten van dit project zullen relatief hoog uitvallen, omdat weinig grond verkocht wordt voor woningbouw (slechts 30 woningen) en de MFA en nieuwbouw van Molenhoeve investeringen zijn van de gemeente en daardoor geen opbrengsten met zich mee brengen.

Echter op plaatsen waar functies in het dorp verdwijnen, zoals de scholen, kunnen kosten worden teruggehaald. Ook kan dit in andere projecten van de gemeente.

De financiële haalbaarheid wordt onderzocht door een planeconoom, de haalbaarheid qua uitvoering is afhankelijk van de keuzes van de gemeente en het draagvlak voor deze plannen die bij de inwoners gewonnen kan worden. Door middel van dit rapport, de ruimtelijke beelden en een animatie filmpje kunnen de plannen voor het Vroneveld draagvlak winnen bij de bewoners. Hierdoor wordt inzicht gegeven in de mogelijkheden van het Vroneveld: hoe de gewenste functies op een dorpse manier kunnen worden ingepast, hoe de groene sfeer behouden en mogelijk versterkt kan worden en een veilige oplossing voor het verkeer.

5. Conclusie en aanbevelingen

Conclusie

Dit hoofdstuk vormt een antwoord op de probleemstelling:

Welke ruimtelijke ontwerpen zijn toepasbaar voor het Vroneveld in Sint Pancras, uitgaande van scenario 5 van Draaijer+Partners, waarbij op lange termijn oplossingen worden geboden voor de accommodatieproblemen die in Sint Pancras spelen? En hoe kunnen deze ontwerpen in beeld worden gebracht ter verduidelijking naar inwoners?

Op verschillende niveaus is er beleid dat betrekking heeft op het Vroneveld in Sint Pancras, zoals het streekplan/structuurvisie van de provincie Noord-Holland, de structuurvisie van gemeente Langedijk, de Woonvisie en het bestemmingsplan. Hieruit blijkt dat Sint Pancras moet fungeren als een historisch dorp en het behoud van de identiteit. Belangrijke punten die het beleid aangeven zijn onder andere het zorgen voor een goede bereikbaarheid, bouwen binnen bestaand bebouwd gebied, behoud van cultuurhistorie, vormgeving van nieuwe ontwikkelingen aansluiten bij de identiteit van het dorp.

Het dorp is gebouwd op een oude strandwal die 11.7000 jaar geleden ontstaan is. Op deze wal liggen oude historische wegen die tot aan de dag vandaag fungeren als de structuurdragers van het dorp. Langs deze wegen bevindt zich het historische bebouwde gedeelte van het dorp, wat cultuurhistorisch gezien het meest waardevol is en waarop nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen worden gebaseerd. Sint Pancras heeft als kleine kern een verscheidenheid aan maatschappelijke voorzieningen en er zijn veel mogelijkheden om functies met elkaar te combineren.

Ter inspiratie voor het ontwerpen van een maatschappelijk, groen hart in Sint Pancras is een studie gedaan naar verschillende brinkruimten in dorpen in Nederland. Hieruit is gebleken dat een brink een goed uitgangspunt is voor het ontwerp van het Vroneveld: het zijn centrale, openbare en vooral groene gebieden in dorpen. Dit komt ten goede aan de groenstructuur in het dorp, de wegenstructuur die de brink benadrukt, de dorpse sfeer en de sociale functie.

Ook is gekeken naar de verkeerssituatie bij de ontwikkeling van MFA/brede school op het Vroneveld. Nieuwe ontwikkelingen hebben altijd invloed op de verkeersstromen. Zeker in Sint Pancras is het belangrijk om aandacht te schenken aan dit onderwerp, omdat de huidige verkeerssituatie rondom de scholen onveilig is. Na analyses van bestaande brede scholen en hun verkeersbeleid zijn er een aantal punten naar voren gekomen die ook relevant kunnen zijn voor het Vroneveld, zoals het scheiden van verkeersstromen, aparte ingangen voor langzaam verkeer en een Kiss & Ride zone.

De ontwerpvisie, die na het opstellen van het programma van eisen is vastgesteld, is het uitgangspunt voor het ontwikkelen van modellen en vervolgens een ontwerp. De visie geeft aan dat door middel van een nieuwe ontwikkeling op het Vroneveld, deze van meerwaarde kan zijn voor het dorp. Het terrein is momenteel alleen een toegankelijke plaats voor personen die gerelateerd zijn aan de voetbalvereniging, en krijgt nu een kans om een grote sociale functie te vervullen binnen Sint Pancras als maatschappelijk hart.

Uitgaande van een brink en ontsluitingswegen als structuurdragers van het terrein kan er een groen gebied worden ontwikkeld met een dorpse sfeer en de invulling van het programma van eisen. Naar aanleiding van de visie zijn er modellenstudies gedaan met wegenstructuren waar een brinkruimte op kan worden aangepast. Deze modellen hebben geleid tot de keuze van het ontwerp Groene Ontmoeting, wat een plaats van ontmoeting vormt voor jong en oud gelegen in het groen. Het ontwerp is gebaseerd op de huidige structuren van Sint Pancras en bestaat dan ook uit twee noord-zuid georiënteerde ontsluitingswegen. Tussen deze wegen vormt zich in het midden van het gebied een brinkruimte, waaraan andere groene ruimtes aansluiting kunnen zoeken.

De gebouwen van de functies MFA/brede school en Molenhoeve vormen een 'omarming' van de brink waardoor het centrum benadrukt wordt en de sfeer knus en dorps blijft. De senioren-/zorgwoningen zijn in verschillende 'wijkjes' geplaatst en wordt de bebouwing zo gerealiseerd dat er veel verscheidenheid is in gevels, rooilijnen en kappen. Bovendien worden de senioren-/zorgwoningen gerealiseerd met voortuinen, waardoor het groene karakter wordt benadrukt.

Geconcludeerd kan worden dat het ontwerp Groene ontmoeting op het gebied van infrastructuur en inpassing een sterk scenario is. Sterke punten als een groene ruimte als uitgangspunt en het gehele programma van eisen dat erin verwerkt is bevestigen dit. Daarnaast is het een ruimtelijk beeld dat draagvlak kan creëren bij bewoners.

Om de haalbaarheid te onderzoeken is het van belang om ook eventuele risico's aan het licht te brengen. Deze risico's (zoals de dreiging van niet- bestemmingsverkeer door het plangebied) zijn echter allemaal te weerleggen en wegen niet op tegen het aantal sterke punten. Echter blijft de keuze tot uitvoering van dit ontwerp afhankelijk van het gemeentelijk bestuur.

Aanbevelingen

Door terugloop in bevolkingsaantallen in veel kleine kernen in Nederland biedt clustering van voorzieningen kansen. De leefbaarheid kan door clustering worden versterkt en het voorzieningenpeil kan in stand worden gehouden. Het realiseren van een MFA/brede school als maatschappelijk centrum in Sint Pancras is daarom een goede ontwikkeling.

Om dit te realiseren op de plaats van het huidige Vroneveld worden nog meer kansen geboden voor het dorp. Het vormt hierdoor een verbinding tussen het noorden en het zuiden van Sint Pancras en kan aansluiten op het buurthuis De Geist. Om het gebouw van De Geist ook in ruimtelijke zin bij het gebied te betrekken is het mogelijk om de uitstraling aan te laten sluiten op de nieuw te ontwikkelen bebouwing.

Het is mogelijk om aansluitend aan de wandelroutes van het ontwerp Groene Ontmoeting een wandelnetwerk te ontwikkelen. Deze zou aan kunnen sluiten in noordoostelijke zijde, in de richting van het zwembad.

De groene ruimte van het ontwerp Groene Ontmoeting zou in een later stadium uitgewerkt kunnen worden door leerlingen van het Clusius College te Alkmaar. Het ontwikkelen van een groenplan voor het gebied op basis van de gegevens uit dit rapport en met brinken als inspiratiebron.

De brinkruimte kan eventueel uitgebreid worden door functies op groene basis, zoals brinkruimte als speelterrein, schooltuin, trapveld of jeu de boules baan. Hierdoor wordt het groene gebied optisch uitgebreid of kunnen functies ingepast worden in de groene omgeving zonder dat de ruimtelijke kwaliteit verslechterd.

Om de veiligheid van langzaam verkeer te waarborgen is het noodzakelijk om op een aantal punten veilige oversteekplaatsen voor ouderen en scholieren te realiseren. Dit kan in de vorm van zebrapaden, borden of opvallende elementen. De meest geschikte plaatsen zullen in een later stadium moeten worden vastgesteld.

Om het plan financieel haalbaar te maken kunnen kosten worden verhaald uit projecten elders binnen de gemeente. Dit zou echter ook voor een gedeelte kunnen in Sint Pancras op plaatsen waar functies verdwijnen die op het Vroneveld worden gevestigd.

6. Discussie

Een andere onderzoeksmethode bij dit onderzoek zou hebben kunnen leiden tot andere resultaten. Zo is de gehanteerde methode gericht op het maken van een ontwerp, met als uitgangspunt een brink, en als belangrijke aspecten de dorpse sfeer en de verkeersveiligheid. Wellicht had een ander uitgangspunt tot een geheel ander resultaat geleid.

Uitgangspunt is geweest om de dorpse sfeer te behouden en te versterken ten gunste van de identiteit van Sint Pancras. In de Identiteits Atlas Sint Pancras zijn soortgelijke bevindingen te treffen. Beide rapporten zijn gericht op het leefbaar houden van Sint Pancras en het winnen van draagvlak bij bewoners voor nieuwe ontwikkelingen.

Literatuurlijst

Literatuur

Alders G.P. en C.L. Nyst (2006), *Bureauonderzoek naar de archeologische waarde in het plangebied Sint Pancras, gemeente Langedijk*, ACC/Projectbureau, Steunpunt Cultureel Erfgoed N-H

Gemeente Langedijk(1987), *Bestemmingsplan Sint Pancras 'Dorp 1987'*

Gemeente Langedijk(2000), *Structuurvisie 2000-2020*, Bugel Hajema adviseurs

Gemeente Langedijk (A)(2001), *Langedijk: gemeente met duizend mogelijkheden*, Afdeling voorlichting gemeente Langedijk, Drukkerij van Ketel

Gemeente Langedijk (B)(2001), *Langedijk, gemeente met duizendjarige geschiedenis*, Afdeling voorlichting gemeente Langedijk, Drukkerij van Ketel

Gemeente Langedijk(2006), *Woonvisie 2005-2015 Samen werken aan wonen*, Companen

Gemeente Langedijk(2008), *Bestemmingsplan Sint Pancras, Toelichting, voorschriften en plankaart, concept 2008*, SVP architectuur en stedenbouw

Gemeente Langedijk(2009), *Verkeer en vervoerplan Langedijk*, Witteveen + Bos

Gemeente Langedijk(2010), *Identiteits Atlas Sint Pancras*, Hogeschool Inholland Delft

Gemeente Meppel(A)(2009), *Presentatie Informatieavond brede school*

Gemeente Meppel(B)(2009), *Samenvatting totaalplan brede school*

Gemeente Voerendaal(2005), *Verkeersplan brede school Voerendaal*, Info Voerendaal special

Houting, E.(1981), *Brinkenboek een verkenning van de brinken in Drenthe*, Werkgroep Brinken, Van Gorcum (Assen)

Kinderrijk Langedijk(2007), *Verkeersveiligheid onderweg van en naar school*, Groeidocument van de basisscholen in Langedijk

Oberon (2003), *De brede school in het voortgezet onderwijs*, Brede scholen in Nederland, in opdracht van het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen

Projectbureau HAL(2003), *Onderwerp: Bestuursopdracht Intergemeentelijke Structuurvisie HAL II*

Provincie Noord-Holland (A)(2003), *Streekplan, Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord, Ontwikkelen met kwaliteit*, Deel IV Planologisch beleidskader 2004-2014

Provincie Noord-Holland (B)(2003), *Streekplan, Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord, Ontwikkelen met kwaliteit*, Deel II De Visie, Noord-Holland Noord in 2030

Provincie Noord-Holland (2009), *Structuurvisie Noord-Holland 2040, Kwaliteit door veelzijdigheid, Ontwerp, Concept 2 september 2009*

Schins-Derksen E. en Spijkers F.(2007), *Samenwerken onder één dak*, handreiking voor het opzetten van een Cultuurhuis, Provincie Utrecht

Timmermans, M., Godefroy, P., De Groot, K. en Van Os, M.(2002), *Kleine Kernen Kookboek*, naar een nieuw beleid voor de ontwikkeling van kleine kernen in Noord-Holland Noord, Studie in opdracht van de Provincie Noord-Holland, La4sale

Internetsites

- URL <http://www.syncera.nl/syncera/projecten/projecten/strategienota-van-normen-naar-gebiedskwaliteit>, MWH building a better World, Projecten, strategienota 'Van normen naar gebiedskwaliteiten' (4 september 2009)
- URL <http://www.sint-pancras.nl/Sint-Pancras/Historie/Start.aspx>, Sint Pancras.nl, Dorpsportaal voor alle Pancrassers, Historie (22 september 2009)
- URL <http://www.hvsint-pancras.nl/>, Historisch vereniging Sint Pancras, geschiedenis (22 september 2009)
- URL http://www.noord-holland.nl/upload_mm/a/5/2/5756_fullimage_ILG.jpg, Provincie Noord-Holland Werkgebieden , ILG
- URL <http://maps.google.nl>, Google Maps 2009 (17 november 2009)
- URL <http://avn.geog.uu.nl/index13.html>, Atlas van Nederland, Geologie, Geomorfologie Morfogenese (17 november 2009)
- URL <http://www.hvsint-pancras.nl/geschiedenis.html>
Historische vereniging Sint Pancras, geschiedenis (22 september 2009)
- URL http://chw.noord-holland.nl/start.asp?mapaction=zoomin&mapsize=684&maxx=115823&minx=113015&maxy=520348&miny=518342&ov_maxx=209500&ov_minx=41500&ov_maxy=580000&ov_miny=460000&map.x=463&map.y=281, Provincie Noord-Holland, Welzijn, zorg en cultuur, Cultuurhistorische waardekaart (17 november 2009)
- URL <http://www.buren.nl/index.php?simaction=content&pagid=839&stukid=38201&mediumid=7>, Gemeente Maurik, Werk in uitvoering, Verkeersmaatregelen omgeving Brede School Maurik (11 november 2009)
- URL <http://www.primo-nh.nl/index.php?id=2234>, Primo, Dossier Brede scholen Langedijk (24 november 2009)
- URL <http://www.dewijdeveert.nl/kinderrijk%20Langedijk/Veilige%20Schoolzones/Schoolzones%20Langedijk%20Algemeen.html>, Kinderrijk Langedijk, Veilige schoolzones basisscholen Langedijk (24 november 2009)
- URL http://www.gemeentelangedijk.nl/default/wonenenverkeer/wonenenbouwen/welstandsnota/id_109975?term=welstand, Gemeente Langedijk, Welstandsnota (10 december 2009)

Bijlage 1 Welstandscriteria dorpslinten en dwarsverbindingen

Welstandscriteria dorpslinten

Welstandscriteria

(zie voor Oudkarspel het beeldkwaliteitsplan)

Ligging

- de gebouwen zijn met de voorgevel georiënteerd op de straat
- de voorgevelrooilijn volgt de loop van de straat en kent kleine onderlinge verspringingen
- de nokrichting is overwegend haaks op de straat of evenwijdig aan de straat
- aan- en uitbouwen en bijgebouwen zijn in situering ondergeschikt aan het hoofdgebouw

Massa

- er is sprake van overwegend enkelvoudige bebouwingsmassa's variërend van één tot twee bouwlagen met een duidelijke kap
- elke bouwmasa heeft zijn eigen individuele karakteristiek, waarbij ook het niveauverschil tussen de Kanaaldijk en de Achtergraft in Koedijk wordt gerespecteerd
- aan- en uitbouwen en bijgebouwen zijn qua maatvoering ondergeschikt en in een afgeleide architectuur
- erkers en/of dakkapellen aan de voorzijde zijn mee ontworpen en ondergeschikt

Detailering

- bouwwerken hebben tenminste één naar de straat gekeerde representatieve zijde
- in bestaande gevels domineert de traditionele indeling waarbij de gevelopeningen vooral een verticale gerichtheid hebben
- bij detailering streven naar handhaving van de fijne en ambachtelijke onderdelen (zoals te zien aan gootlijsten op klossen, zwaar kozijnhout e.d.)
- nieuwe invullingen kunnen modern, mits ze respect tonen voor de bestaande of omliggende kwaliteiten

Materiaal en kleurgebruik

- kleurgebruik is overwegend traditioneel
- gevels in rood tot roodbruine baksteen, incidenteel gele baksteen
- incidenteel houten topgevels en/of pleisterwerk
- daken met (gebakken) dakpannen en/of riet
- bijgebouwen, voor zover in het zicht gelegen, zijn qua materiaal en kleur verwant aan het hoofdgebouw

Welstandscriteria

Ligging

- de gebouwen zijn met de voorgevel georiënteerd op de straat
- de voorgevelrooilijn volgt de loop van de straat en kent kleine onderlinge verspringingen
- de nokrichting is hoofdzakelijk haaks op de straat
- aan- en uitbouwen en bijgebouwen zijn in situering ondergeschikt aan het hoofdgebouw

Massa

- er is sprake van overwegend enkelvoudige bebouwingsmassa's, hoofdzakelijk in één bouwlaag met een duidelijke kap, incidenteel komen ook platte gebouwen in twee bouwlagen voor
- elke bouwmassa heeft zijn eigen individuele karakteristiek, maar er is sprake van een duidelijke verwantschap tussen de bouwmassa's
- aan- en uitbouwen en bijgebouwen zijn qua maatvoering ondergeschikt en in een afgeleide architectuur
- erkers en/of dakkappen aan de voorzijde zijn mee ontworpen en ondergeschikt

Detaillering

- bouwwerken hebben tenminste één naar de straat gekeerde representatieve zijde
- in bestaande gevels domineert de traditionele indeling waarbij de gevelopeningen vooral een verticale gerichtheid hebben
- bij detaillering streven naar handhaving van de fijne en ambachtelijke onderdelen (zoals te zien aan gootlijsten op klossen, zwaar kozijnhout e.d.)

Materiaal en kleurgebruik

- kleurgebruik is overwegend traditioneel
- gevels in voornamelijk rood tot roodbruine baksteen
- incidenteel houten topgevels en/of pleisterwerk
- daken met (gebakken) dakpannen
- bijgebouwen, voor zover in het zicht gelegen, zijn qua materiaal en kleur verwant aan het hoofdgebouw