

## Zienswijzennotitie stedenbouwkundige kader centrum Zuidlaren

### Inleiding

Op 14 juli 2010 heeft het College van BenW van de gemeente Tynaarlo het ontwerp stedenbouwkundig kader centrum Zuidlaren vastgesteld om vrij te geven voor een ieder om zijn of haar reactie te geven. Het kader heeft van 6 augustus 2010 tot en met 16 september ter inzage gelegen. In totaal zijn er 26 reacties binnengekomen. In bijlage 2 is een overzicht van alle personen en instellingen gegeven die een reactie hebben gegeven. In bijlage 3 zijn alle afzonderlijke zienswijzen weergegeven. In het navolgende wordt eerst kort een samenvatting gegeven van de belangrijkste punten die uit de zienswijzen naar voren zijn gekomen. Deze samenvatting is niet uitputtend, doch vooral bedoeld als overzicht over de grote lijn van de reacties en de aanpassingen die aan het kader zullen worden aangebracht. Vervolgens zijn per zienswijze de belangrijkste punten in een tabel overgenomen en deze zijn hier van een antwoord voorzien. Hierbij is tevens aangegeven of de opmerkingen tot een aanpassingen in het kader leidt. Daar waar mensen en/of organisaties over een zelfde onderwerp vragen/ opmerkingen hebben gesteld of gemaakt, wordt verwezen naar het antwoord bij de betreffende reactie.

### Samenvatting

#### Algemene opmerkingen over het kader

In de inleiding van het kader zal de status van het stedenbouwkundig kader worden uitgelegd. Het kader is een stelsel van beleidsmatige uitgangspunten c.q. regels die in samenhang met het beschermde dorpsgezicht van Zuidlaren de kwaliteit van diverse ontwikkelingen moet regelen. Het kader vormt een set van regels die de opmaat zijn voor de diverse bij de ontwikkelingen passende bestemmingsplannen. Een aantal insprekers is van mening dat er in de analyse aspecten ontbreken. Het kader wordt aangevuld en uitgebreid met een meer uitgebreide schets van het beschermd dorpsgezicht met een analyse van het groen, de cultuurhistorie en de bebouwing. Het kader wordt aangevuld met een visie hoofdstuk waarin in zijn algemeenheid het beleidsdoel voor het centrum van Zuidlaren wordt geformuleerd. Tenslotte worden de gestelde kaders verduidelijkt en zal het effect van de kaders per ontwikkelingslocatie worden geschetst. De relatie met het huidige bestemmingsplan zal worden gegeven, alsmede zal het Distributieplanologisch onderzoek (DPO), de ruimtelijke vertaling (detailhandelsvisie) hiervan en het betreffende hoofdstuk uit de welstandsnota als bijlage aan het kader worden toegevoegd. Omdat het kader vooral ook een afstemmings- en visiedocument is, gaat het nog niet over details. Detaillering vindt plaats in de vertaling naar een nieuw bestemmingsplan voor iedere afzonderlijke locatie. Dit is ook de fase waarin het daadwerkelijk om bouwplannen, vormen en materialen gaat. Dit is ook de fase waarin – indien niet passend in het vigerend bestemmingsplan – er een gewijzigd bestemmingsplan moet worden opgesteld. De bestemmingsplanprocedure kent nog een aantal momenten van inspraak, zienswijzen en beroep.

#### Het Brinkenplan

De grote Brink van Zuidlaren blijft centraal staan als één van de meest prominente karakteristieken in het beschermde dorpsgezicht. Bij de herinrichting van de brink wordt bewust niet gekozen voor gestructureerd parkeren. Hierdoor neemt de parkeerdruk iets af. Deze parkeerdruk wordt verplaatst naar het plantsoen voor de Rabobank voor het creëren van extra parkeergelegenheid langs de Stationsweg.

We kiezen voor een sobere, gebruiksvriendelijke inrichting, waarmee de centrale waarde van de brink van een accent wordt voorzien. De historische verwijzingen in het ontwerp blijven behouden. In afwijking van het concept-stedenbouwkundig kader stellen wij in deze zienswijzennota voor de parkeerplaatsen op de Brink OZ te verplaatsen naar het gedeelte voorzijde Prins Bernhardhoeve (PBH). Op de Brink OZ en langs de oostwand brengen we de groenstructuur terug. Dit betekent een strakke bomenlijn aan beide zijden langs de weg. De bushalte(s) op deze plek moeten op een goede manier worden ingepast. Het een en ander zal in het kader nader worden toegelicht en/of onderbouwd. Er kan straks niet langer geparkeerd worden op de kleine Brink. De parkeerplekken van deze brink worden verplaatst naar de rand. De adviezen over tweerichtingen, parkeerzone en invalidenparkeerplaats) worden meegenomen in het inrichtingsplan.

### **Het plantsoen voor de Rabobank**

De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) stelt dat parkeerplaatsen op het plantsoen voor de Rabobank denkbaar zijn om de grote Brink te ontlasten. Ook Drents Plateau (DP) komt tot een vergelijkbare conclusie. Voor ons is het verder belangrijk dat de parkeerdruk langs de Stationsweg wordt verminderd door extra parkeergelegenheid te creëren. Randvoorwaarde is dat de inrichting zorgvuldig en groen plaatsvindt en een bomenstructuur aanwezig blijft. Op deze wijze is het realiseren van de parkeerplaatsen op deze plek voor ons acceptabel. Hoofdzakelijk omdat daarmee de parkeerdruk op de grote en kleine Brink vermindert. Overigens willen we naast de zorgvuldige inrichting van het plantsoen ook de bomenstructuur langs de Stationsweg zoveel mogelijk terugbrengen.

### **Bouwhoogtes**

De regels in het kader waren niet voor iedereen even goed leesbaar. Voor de Stationsweg is het uitgangspunt dat nieuwe ontwikkelingen zich dienen te voegen in de structuur van het lint (veelal 1 of 2 bouwlagen met kap). De hoogte van 2 bouwlagen met kap wordt dan ook in zijn algemeenheid als uitgangspunt gehanteerd voor de cultuurhistorische inpasbaarheid. Incidenteel kan hogere bebouwing (in de vorm van een extra bouwlaag = 3 lagen met kap) inpasbaar zijn. Hierbij geldt dat bijzondere hoge eisen worden gesteld t.a.v. het architectonisch maatwerk en de cultuurhistorische inpasbaarheid. Einddoel is behoud van het kleinschalige karakter van het bebouwingslint. Drents Plateau zal nauw in de planvorming betrokken moeten worden. De regels omtrent verspringing en rooilijnzones uit het kader blijven overeind. Dit geldt ook voor de maximale gevelbreedtes.

### **Locatie Roelfsema**

Uitgangspunt blijft 2 lagen met een kap, maar gezien de ruimtelijke ligging, staan we op deze locatie een uitzondering toe. In uitzonderlijke gevallen kan gelet op positionering, verbijzondering en opbouw van het volume maatwerk worden toegepast. In deze gevallen is het onder voorwaarden mogelijk dat er drie lagen met een kap worden toegestaan. Een dergelijke uitzondering wordt toelaatbaar geacht voor de locatie Roelfsema. Extra aandacht zal hier uit moeten gaan naar opbouw, inpassing en positionering van het volume. Hiervoor is samenspraak met Drents Plateau (provincie Drenthe) en RCE vereist.

### **Locatie ING/ Blokker**

Voor deze locatie geldt het uitgangspunt van maximaal 2 bouwlagen met een kap. Aangepast wordt in het kader dat voor deze locatie specifiek geldt dat er een relatie en hiërarchie moet zijn tussen voor en achterkant van het ontwerp. Bovendien dragen de huidige doorzichten/gangen tussen Stationsweg en Achterom/ Zuiderstraat bij aan de stedenbouwkundige relatie. Aan weerszijden van het ontwerp moeten doorgangen komen cq gehandhaafd blijven ten behoeve van doorzichten naar de achterliggende brinken.

We zijn het met de indieners van zienswijzen eens dat een verspringende rooilijn niet voldoende is. Algemeen beleid voor de Stationsweg is het behouden van de relatie tussen voor en achterkanten en doorzichten. Dit geldt met name voor de zuidzijde waar een relatie aanwezig is met de achter gelegen brink. Deze locatie betreft overigens 3 panden en geen 2, zoals de 'werknaam' suggereert. Ook dit wordt verhelderd in het kader.

### Locatie Super de Boer/ Jumbo

De supermarkt aan de Stationsweg blijft gericht op deze weg, zodat de woonfunctie van de Marktstraat behouden blijft. Voordeel van de voorkant van deze supermarkt aan de Stationsweg is dat de trekkracht van de supermarkt voor de overige winkels in het winkellint behouden blijft.

Aan het kader wordt als bijlagen de “centrumvisie Zuidlaren” en de ruimtelijke vertaling (detailhandelsvisie ‘verbinden en versterken’) toegevoegd. Deze documenten bevatten de onderbouwingen op de extra winkelruimte die er in de markt potentieel aanwezig is te verdelen over de ‘ontwikkellocaties’. Doel hiervan is een voor Zuidlaren evenwichtige winkelstructuur, waarbij er zowel op de voorzijde van de PBH als op een aantal locaties aan de Stationsweg meer winkelruimte is.

### Locatie PBH voorzijde

De hoogte van de bebouwing mag de boomkruinen niet overschrijden. Dit wordt in het kader vertaald tot maximaal 3 bouwlagen met kap, om en nabij 13,5 meter. De groenstrook voor de PBH wijkt dermate af van de grote Brink dat voor de ligging van een nieuwe oostwand van de brink teruggegrepen wordt op de rooilijn c.q. bebouwing van 100 jaar geleden. Er wordt niet gebouwd op een strakke rooilijn. Er moet in het definitieve ontwerp uitgegaan worden van verspringende rooilijnen.

### De afzonderlijke reacties

Inspreker	Inhoud inspraak reactie	Antwoord burgemeester en wethouders	Aanpassing in kader?
Provincie Drenthe 1.1	Schaalsprong die teveel inbreuk maakt op het karakter van het dorp (Blokker/ING locatie en ook Roelfsema). Zowel in de hoogte als in de breedte onderscheiden de nieuwe locaties zich waardoor de Stationsweg haar samenhangende beeld en dus haar kwaliteit verliest. 2 bouwlagen is acceptabel en dit zou aangepast moeten worden in het plan.	Het karakter van de Stationsweg wordt bepaald door gebouwen van 1 en 2 bouwlagen met een kap. Op deze structuur wordt in principe voortgebouwd. In het kader is dit het uitgangspunt geweest. Doordat in het kader de ontwerpen voor de verschillende locaties als illustratie zijn opgenomen, heeft dit geleid tot verwarring over de voorgestane bouwhoogtes. Voor de Stationsweg is het uitgangspunt dat nieuwe ontwikkelingen zich dienen te voegen in de structuur van het lint (veelal 1 of 2 bouwlagen met kap). De hoogte van 2 bouwlagen met kap wordt dan ook in zijn algemeenheid als uitgangspunt gehanteerd voor de cultuurhistorische inpasbaarheid. Incidenteel kan een hogere bebouwing (in de vorm van een extra bouwlaag = 3 lagen met kap) inpasbaar zijn. Hierbij geldt dat bijzonder hoge eisen worden gesteld t.a.v. het architectonisch maatwerk en de cultuurhistorische inpasbaarheid. Einddoel is behoud van het vanuit cultuurhistorisch oogpunt kleinschalige karakter van het bebouwingslint. Het Drents Plateau (DP) zal nauw in de planvorming betrokken moeten worden. Concreet wordt voor 1 locatie, de locatie Roelfsema, deze uitzondering denkbaar geacht. Dit vanwege het feit dat een hoogte-accent hier denkbaar is vanwege het feit dat deze plek gelegen is in een (flauwe) bocht van de Stationsweg en daardoor enigszins wegvalt. Tweede reden is dat de locatie reeds een wat groter pand in de vorm van een garagegebouw bevatte. Met het eerdere plan wat qua hoogte nog verder ging de Rijksdienst voor Cultuurhistorisch Erfgoed (RCE) al op hoofdlijnen akkoord. Ook het advies van DP laat zien dat hier op deze plek mogelijkheden liggen voor een incidentele extra bouwlaag.	Ja, uitgangspunt bebouwing Stationsweg is 2 bouwlagen met kap. Een incidentele uitzondering hierop is mogelijk, mits dit inpasbaar is. Concreet wordt hiervoor de locatie Roelfsema genoemd.
1.2	Voorgesteld wordt nieuwe en meer uitgebreide kaders op te stellen die beter aansluiten op het kleinschalig karakter van de omgeving.	Er worden geen nieuwe kaders opgesteld. Erkend wordt door velen dat er nuttige analyses in het kader staan, alsmede dat er goede cultuurhistorische analyses zijn verricht door DP en de RCE. Deze analyses worden duidelijker ingepast in het kader. Hierbij wordt expliciet het beschermde dorpsgezicht (en waarom, wat de waarden zijn in het centrum), de brinken en het groen benoemd. Tevens zal in dit eerste deel van het kader de analyse worden aangevuld met groen en bebouwing. De zichtlijn tussen voor en achterkant, vooral bij het Achterom zal hierbij eveneens worden benoemd.	Ja, aanvulling analyse qua groen en bebouwing. Tevens vertaling van het kader naar de verschillende locaties.

		Behalve een uitbreiding van de analyse wordt het kader aangevuld met een korte beschrijving van het eindbeeld voor het centrum van Zuidlaren waar we naar toe willen werken. Tevens wordt in het kader voor elke nu voorliggende ontwikkellocatie de regels toegepast en weergegeven wat dit concreet betekent voor een ontwikkeling. Het kader wordt niet vergroot met een uitgebreid pakket aan nadere regelgeving. Het niveau van een uitgebreid toetsingskader hoort uiteindelijk in het bestemmingsplan thuis. Dit is de procedure waarin het gaat om de concrete en meer uitgewerkte bouwregels. Voorliggend kader beoogt ontwikkelingen in samenhang met elkaar te brengen, waarbij de kwaliteit van het beschermde dorpsgezicht voorop staat. Het kader vormt geen blauwdruk, maar biedt voor al (rand)voorwaarden.	
Bond Heemschut 2.1	Het voorliggende stedenbouwkundig kader dient in onze ogen te worden gezien als een eerste ruimtelijk aanzet (structuurplan) tot een gewijzigd bestemmingsplan.	Het wordt een toetsingskader voor de individuele bestemmingswijzigingen. Het kader is een stelsel van regels die in samenhang met het dorp de kwaliteit van diverse ontwikkelingen moet regelen. Het kader vormt een set van regels die de opmaat zijn voor de diverse bij de ontwikkelingen passende bestemmingsplannen.	Ja, status van het kader in de inleiding schetsen.
2.2	Hoe verhouden de plannen zich met het geldend bestemmingsplan en hoe verhouden deze zich met de Welstandsnota?	Welstandsnota blijft geldig. Het betreffende hoofdstuk wordt als bijlage 1 toegevoegd aan deze nota. Met het kader ontwikkelen we generieke uitgangspunten voor heel Zuidlaren. Per ontwikkellocatie wordt vervolgens een bestemmingswijziging voorbereid. De bij ons ingediende plannen passen niet binnen het huidige bestemmingsplan. Aan de hand van het vastgestelde kader kunnen aangepaste bouwplannen door de projectontwikkelaars worden ingediend.	Ja, verwijzen naar Welstandsnota.
2.3	Het kader beperkt zich tot de huidige ontwikkellocaties en doet geen uitspraken over het totale beschermde gebied.	Zie 1.2. Aanleiding voor het kader zijn de verschillende ontwikkelingen in het gebied. Het kader geldt voor het hele gebied, er volgt een uitwerking per locatie. Uitgangspunt vormt het behoud van het beschermde dorpsgezicht.	Nee
2.4	Uitgangspunten zijn de kwantitatieve afspraken tussen gemeente en commerciële partijen, van een grondig historisch onderzoek als omschreven is geen sprake.	RCE en DP zijn in het voortraject betrokken. Voor de volledigheid voegen we hun adviezen toe als bijlage. Cultuurhistorie lijkt enigszins ondergesneeuwd in het stedenbouwkundig kader. Dit terwijl vooral de RCE en DP waardevolle beschrijvingen hebben aangeleverd. Daar waar er aanleiding toe is, zal de tekst in het kader worden aangevuld. Dit ook omdat het veel keuzes uit het kader en het handelen van de gemeente duidelijker kan maken en zelfs het collectieve beeld van Zuidlaren scherper kan verwoorden.	Ja, meer cultuurhistorie in kader en/ of bijlage.
2.5	3 lagen met een kap en een gevellengte die ver uitgaat boven die van de bestaande bebouwing moet naar aanleiding van het stedenbouwkundig kader mogelijk zijn, maar zijn in strijd met het huidige bestemmingsplan en de standpunten en mening van Drents plateau.	Zie ook 1.1 – 2 bouwlagen met een kap vormt uitgangspunt voor de Stationsweg. Het klopt dat u constateert dat de nieuwe ontwikkelingen niet passen binnen het vigerende bestemmingsplan, dit is ook de reden dat we dit proces doorlopen. Het DP heeft genuanceerder geadviseerd dan dat u uit de tekst heeft gehaald. Over de locatie voorzijde PBH zegt DP: “Deze ontwikkeling hoeft geen afbreuk te betekenen van de kwaliteiten van het beschermde dorpsgezicht en biedt zelfs mogelijkheden om de ruimtelijke structuur te versterken. Een goede verhouding van de nieuwbouw t.o.v. de brink en de overige bebouwing is daarbij essentieel als ook een zorgvuldige overgang naar de brink”. Over de locatie Blokter/ ING concludeert DP: “De ontwikkeling in deze maat en schaal doet afbreuk aan de kwaliteiten van het beschermde dorpsgezicht en is af te raden”. Over Roelfsema wordt geconcludeerd dat “Een ontwikkeling op deze locatie niet per se afbreuk doet aan de kwaliteiten van het beschermde dorpsgezicht, mits de schaal en maat in verhouding is met de historische bebouwing en ook de verspringende rooilijn en percellering tot uiting komt in de architectuur. Het samenvoegen van het woonhuis en het garageperceel is vanuit ruimtelijk-historisch perspectief een ongunstige”.	Ja (zie 1.1.)

2.6	Bond Heemschut en Drents Landschap zijn van mening dat de voorliggende ontwikkelingen de ruimtelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van het dorp aantasten en op gespannen voet staan met de beschermde status van het centrum van het dorp.	<p>De grote Brink is als uitgangspunt genomen bij de uitwerking van het kader. Dit is ook altijd de bedoeling geweest van het brinkenplan. Behoud van het karakter van de brink met enerzijds de cultuurhistorische waarde en anderzijds de centrale plaats in het dorp waar activiteiten kunnen plaatsvinden. De aanwezigheid van de brinken in Zuidlaren, de openbare ruimte met al het groen, alsmede de karakteristieke bebouwing heeft er gezamenlijk voor gezorgd dat het centrum van Zuidlaren is aangewezen als een beschermd dorpsgezicht. Dit betekent dat een aantal kernwaarden – waaronder de grote Brink – voorwaardelijk is voor de overige plannen. Het kader zal op dit punt worden verduidelijkt.</p> <p>De RCE meldt in haar cultuurhistorische verkenning van Zuidlaren dat: “de ruimtelijke structuur van het centrum van Zuidlaren wordt gedomineerd door een krans van 10 brinken met dit hoge aantal een unieke, nergens anders voorkomende situatie is. De Stationsweg loopt hier als een hoofdas doorheen en deels langs. De brinkruimten, vrijwel steeds fors van afmeting, zijn alle met gras begroeid (geheel of gedeeltelijk) en met eiken beplant, soms in dichte aantallen. Groen is daarmee in het dorpsbeeld een zeer dominant gegeven. Dit wordt nog versterkt door de particuliere tuinen die voor of rondom de meeste panden rond de brinken gelegen is.”</p> <p>Uitgangspunt blijft in de Stationsweg 2 lagen met een kap. Het zou onevenredig afbreuk doen aan het stedenbouwkundig beeld van de Stationsweg om overal een extra bouwlaag (3 lagen met kap) toe te staan. In uitzonderlijke gevallen kan gelet op positionering, verbijzondering en opbouw van het volume maatwerk worden toegepast. In deze gevallen is het onder voorwaarden best mogelijk dat er incidenteel drie lagen met een kap worden toegestaan. Een dergelijke uitzondering wordt toelaatbaar geacht voor de locatie Roelfsema. Extra aandacht zal hier uit moeten gaan naar opbouw, inpassing en positionering van het volume. Hiervoor is samenspraak met DP en RCE vereist. Indien zij niet akkoord gaan wordt het moeilijk een extra bouwlaag te realiseren.</p>	Ja, aangeven dat de grote Brink en het beschermd dorpsgezicht uitgangspunt is voor de plannen.
2.7	Het beurscomplex is niet passend in de maat en schaal van het dorp. Vervolgens worden juist deze aspecten aangegrepen om een qua massa en hoogte wellicht een nog meer storend element te rechtvaardigen, dat bovendien aan de brink gebouwd mag worden. In onze ogen mag een fout uit het verleden niet goedge maakt worden met een nieuwe fout.	<p>In 2.8 en 3.8 wordt betoogd dat er met de rooilijn aan de brink wordt teruggegrepen op de cultuurhistorie. Ruim 100 jaar geleden stond de bebouwing tot aan de brink. Dit wordt door RCE en DP onderschreven. “Bij de vaststelling van de ligging van een nieuwe oostwand van de Brink is het goed denkbaar dat daarbij terug wordt gegrepen op de grens zoals die (door enkele boerderijen) tot in de jaren 60 van de 20ste eeuw werd gevormd. De gevelwand die nu eindigt bij het Brinkhotel krijgt daarmee een voortzetting in zuidelijke richting en sluit aan op het pand van de Grillroom.” Er wordt niet gebouwd op strakke rooilijnen (hard uitgangspunt). Daarnaast is als voorwaarde in het kader gesteld dat entrees (hoofdzakelijk?) gesitueerd worden op de brink. Dit is van belang om de oriëntatie op de brink te borgen.</p> <p>Voor de zijde PBH is het uitgangspunt dat de hoogte de boomkruinen hier niet overschrijdt. Dit wordt in het kader vertaald tot maximaal 3 bouwlagen met kap..De onderste bouwlaag betreft een winkellaag.</p>	Ja, in de tekst toevoegen dat entrees/ voorkanten naar de brink worden gesitueerd. Ook wordt de maximale bouwhoogte van 3 bouwlagen met kap voor de PBH locatie voorzijde toegevoegd.
2.8	Schaalsprong van de PBH is aanvaardbaar vanwege de groene voorruimte, het herstellen van de gevelwand slaat de plank dan ook volledig mis---)stads karakter-- )stedelijke wand--) plein in plaats van een brink.	<p>Door RCE wordt in haar cultuurhistorische verkenning gesteld dat “De huidige groenstrook voor het PBHcomplex als een voortzetting of als een, zij het recente, uitstulping van de Brink kan worden gezien, die op het eerste gezicht eventueel gehandhaafd kan blijven”. Maar deze ruimte heeft in zijn huidige vorm een afwijkend karakter van het groen van de brink: het terrein is kunstmatig verhoogd en ingericht en is daardoor ruimtelijk geen logische voortzetting van de Brink. Foto’s uit de begintijd laten een gapend gat aan die zijde van de Brink zien, vooral omdat het terrein aanvankelijk kaal was. Door de groei van bomen ter plaatse valt dit nu minder op en lijkt de groenstrook een voortzetting van de Brink aan de overzijde van de Annerweg te zijn. Maar op het tweede gezicht blijkt de groenstrook langs het PBH-complex hoger te liggen dan het groen op de Brink en bovendien een plantsoenachtige inrichting te hebben, waardoor de aansluiting op het groen van de Brink toch minder geslaagd is. Het terrein leent</p>	Ja, nadere onderbouwing gebruik groene voorruimte voor bebouwing opnemen in kader.

		<p>zich door de aanwezigheid van een ondergrondse ruimte niet voor een, voor een brink karakteristieke, forse boombeplanting</p> <p>Met andere woorden – deze groene ruimte wijkt sterk af van de brink en juist vanwege cultuurhistorie (zie ook 2.4, 2.7 en 3.8) wordt teruggerepen op eerdere lijnen. Voorts wordt verwezen naar het advies van Drents Plateau ‘deze ontwikkeling hoeft geen afbreuk van de kwaliteiten van het beschermd dorpsgezicht te betekenen en biedt zelfs mogelijkheden om de ruimtelijke structuur te versterken’. De brink blijft dus een brink en wordt geen plein.</p>	
2.9	De conclusie van DP wordt niet onderschreven---geen versterking van de ruimtelijke structuur.	Kennis van genomen.	Nee
2.10	Geen integrale visie voor de ontwikkellocatie voorzijde PBH; gezien het feit dat geen randvoorwaarden aan de woningen op het achterterrein van de PBH zijn meegenomen.	In de benadering is gekozen voor de ruimtelijke en functionele relaties (afstemmen winkelen, parkeren en brinkenplan) in relatie tot het beschermd dorpsgezicht. De woningbouw en hele locatie komen terug in een aparte planstudie en staat hier min of meer los van. Dit is dan ook de reden om deze ontwikkeling buiten het kader te houden.	Nee
2.11	Jumbo wel of niet verbouwd is niet duidelijk; drie lagen met schijncap is onaanvaardbare schaa sprong in het beschermde gezicht.	Het algemeen kader en de losse bouwlocaties lopen nu door elkaar heen in het kader. Dit wordt aangepast. Op dit moment is een verbouwing van de Super de Boer niet aan de orde. Verder is al genoemd dat aan de Stationsweg 2 bouwlagen met kap – op een uitzondering na – het uitgangspunt is.	Nee
2.12	Parkeren tegenover Jumbo op plantsoen voor de Rabobank is een onnodige verarming van de verblijfskwaliteit van het dorp.	<p>Cruciaal in de samenspraak tussen brinkenplan en locatieontwikkeling vormt de winkel van Super de Boer /Jumbo. Omdat de meeste winkels nu in Zuidlaren langs de Stationsweg liggen, een supermarkt vanuit de economische winkeltheorie een ‘trekker’ van veel publiek is, is er in het kader voor Zuidlaren voor gekozen deze supermarkt niet haar voorkant naar de Brink te richten, maar aan de Stationsweg te houden. Op deze manier wordt het winkelend publiek beter verleid om het dorp verder in te gaan. Tevens blijft het karakter van de Marktstraat behouden als zijnde een woonstraat met een beperkte commerciële functie. Indien beide lange zijden van de brink met een supermarkt te maken zouden hebben, dan wordt de brink teveel gereduceerd tot een supermarktpluin. En tevens is de winkelfunctie van heel Zuidlaren hier niet bij gebaat. De supermarkten zouden teveel los gaan staan van de winkels langs de Stationsweg.</p> <p>Gesuggereerd wordt dat er voor de Super de Boer/Jumbo speciaal parkeerruimte wordt aangelegd. Dit is niet het geval. Uitgangspunt van het project herinrichting verkeer Zuidlaren is het behoud van het bestaande aantal parkeerplekken geweest. Met het brinkenplan wordt ingezet op de vermindering van het aantal parkeerplaatsen op de brink. Een deel van de plekken gaat naar de voorzijde PBH. Een ander deel wordt gerealiseerd op het plantsoen voor de Rabobank.</p> <p>Voor deze plek an sich kan de inrichting van het plantsoen voor parkeren als een verarming worden gezien. Wanneer we echter het grotere gebied van het hele van rijkswege aangewezen beschermde dorpsgezicht nemen, is echter per saldo wel degelijk sprake van een verbetering. Dit omdat de grote Brink ontlast wordt.</p> <p>Natuurlijk wordt het plantsoen niet geheel geasfalteerd en van bomen ontdaan. Er wordt naar een ontwerp gezocht waarin het groene karakter behouden kan blijven. Dit stelt eisen aan de herinrichting van de locatie. Gestreefd wordt naar een soort brinkachtige parkeerplek/ parkeerplaatsen met behoud van bomen. De aanleg van een groene parkeerplaats wordt onderschreven door DP en RCE. Voor wat betreft de ingang zal hier te zijner tijd nauw overleg met omwonenden plaats moeten vinden. In het kader worden dan ook nog geen definitieve uitspraken gedaan over de inrichting.</p>	Ja, opnemen onderbouwing plantsoen voor de Rabobank.

		Of het plantsoen voor de Rabobank als brink moet worden aangemerkt, wordt in de aanwezige literatuur verschillend beoordeeld. Dit heeft te maken met de definities die gehanteerd worden. Het Brinkenbroek (ISBN 9023217691) – als belangrijkste bron – stelt dat het geen brink betreft. Wel of geen brink, feit is dat deze plek als een waardevolle groene ruimte kan worden gezien. Niet vergeten moet worden dat een brink nooit een parkachtige ruimte is geweest, maar bovenal in Drenthe altijd een utilitaire functie (gebruiksfunctie) heeft gehad.	
2.13	Locatie Blokker/ING; niet duidelijk welke specifieke eisen in het stedenbouwkundig kader worden gesteld aan deze locatie--invloed op de Zuiderstraat is eveneens belangrijk voor het beschermde gezicht.	Zie ook 1.1. t.a.v. de hoogte en 1.2 uitwerking kader per locatie. We zijn het eens met de opmerking dat de uitwerking van locatie Blokker/ING niet duidelijk verwoord is. We vullen het kader aan met : “Er moet een relatie en hiërarchie zijn tussen voor en achterkanten van ontwerpen. Bovendien dragen de huidige doorzichten en verbredingen tussen Stationsweg en Achterom/ Zuiderstraat bij aan de stedenbouwkundige relatie. Hier zal geen aaneengesloten gevelwand komen. Er zal open ruimte/ doorzicht tussen de gebouwen moeten komen, ten behoeve van doorzichten naar de achterliggende brinken en het creëren van stegen voor het parkeren aan het Achterom. We zijn het eens met het feit dat een verspringende rooilijn niet voldoende is”. Algemeen beleid voor de Stationsweg is het behouden van de relatie tussen voor en achterkant en doorzichten. Dit geldt met name voor de zuidzijde waar een relatie aanwezig is met de achter gelegen brink. Het een en ander is in lijn met de opmerkingen van DP en RCE.	Ja, opname van de doorzichten vanaf de Stationsweg naar achteren opnemen.
2.14	Locatie Roelfsema; zie eerder opmerkingen over schaa sprong in hoogte en oppervlakte.	Zie antwoord 1.1.	Ja, zie 1.1
2.15	Botte afsluiting aan de Noord en Zuidzijde is onaanvaardbaar als de oude Coevorderweg als historisch belangrijke route herkenbaar moet blijven.	Blz 37 staat verkeerd in het kader en wordt aangepast. Er zijn twee lijnen in het ontwerp die twee verbindingen vanuit de historie benadrukken. Ten eerste betreft het de Oude Coevorderweg – deze liep vanouds dwars over de Brink van noordoost naar zuidwest. Deze route is in het bovenaanzicht zichtbaar. Het betreft hier vooral historische verwijzingen. Hetzelfde geldt voor het voormalige tracé van de tram. Deze heeft hier vroeger gelopen. Er is voor gekozen het fietspad langs de Brink OZ te laten vervangen door deze fietsroute over de brink. De tram heeft slechts enkele decennia door Zuidlaren gelopen en wijkt in deze zin af van de prehistorische route van de Oude Coevorderweg. Dit neemt niet weg dat dit tracé ook refereert aan de cultuurhistorie van het dorp Zuidlaren. Ook toen de tramlijn er al niet meer liep, heeft er nog een weg gelegen. Met het huidige ontwerp wordt deze voormalige tramroute als tracé voor een fietsroute over de brink teruggebracht. Zowel door de adviseurs van RCE als DP wordt deze gedachtenlijn als onderdeel van het totaalpakket onderschreven. Het betreft dus historische verwijzingen binnen het gebied van de brink.	Ja, toevoegen onderbouwing historische verwijzingen.
RCE 3.1	Een van de karakteristieken is dat de bebouwing gemêleerd is qua historische ouderdom. Bij vervanging van gebouwen is dit afwisselende bebouwingsbeeld per straatwand een belangrijk aandachtspunt.	Terechte opmerking. Opgemerkt dient wel te worden dat Zuidlaren haar kwaliteit vooral ontleent aan de openbare ruimte, de reeks van brinken met hun duizenden bomen en straten zoals de Stationsweg met haar imposante laanbeplanting. Het straatbeeld van Zuidlaren is pluriform in haar architectonische uitingen. Eén sprekende architectonische referentie is ook moeilijk te vinden. De architectonische karakteristiek van Zuidlaren beperkt zich tot hoofdlijnen. De beschrijving van het beschermd dorpsgezicht legt de nadruk op de kwaliteit van de brinken en hun begrenzingen. Dit is feitelijk een landschappelijke/stedenbouwkundige benadering. De aanwijzing gaat nauwelijks in op architectuur.	Ja, toevoegen dat Zuidlaren ook karakteristiek is door gemêleerde bebouwing.
3.2	Plan richt zich met name op de ontwikkellocaties, voorkomen dat men zich richt op deelp Problemen adviseert RCE een ruimtelijk	Zie ook 1.2 De kaders zijn uniform toepasbaar en worden uitgewerkt voor de verschillende ontwikkellocaties. Ook wanneer er later nieuwe plannen worden aangedragen bij de gemeente, worden deze individueel aan de hand van de kaders uitgewerkt.	Nee, zie ook 1.2

	functionele visie op het gehele gebied die voorziet om toekomstige ontwikkelingen en initiatieven te kunnen sturen.		
3.3	De in het stedenbouwkundig kader opgenomen bebouwingsvlekken geven onvoldoende waarborg dat hier een zo optimaal mogelijk plan wordt gerealiseerd. Is er onderzocht in hoeverre de programma's en de in dit stedenbouw kader aangegeven randvoorwaarden met elkaar verenigbaar zijn? De programma's moeten in massa worden weergegeven.	Het kader is leidend en plannen moeten aangepast worden. Zie ook 1.2 de effecten van het kader zullen voor elke locatie apart worden toegelicht. Op pagina 21 van het kader wordt de conclusie getrokken dat de ingediende plannen niet voldoen. Dit is de reden dat we de kaders hebben opgesteld. Er zullen aangepaste bouwplannen moeten komen die wel voldoen aan het (aangevulde) kader. Door aanpassing van de stedenbouwkundige verkenning naar aanleiding van de zienswijzen, is het waarschijnlijk dat de programma's ook moeten worden aangepast. Vooral de woonprogramma's zullen aangepast moeten worden, aangezien deze in de hogere bouwlagen gesitueerd zijn. Het winkelprogramma zal grotendeels in de zelfde orde van grootte in stand blijven. (Hier moeten de initiatiefnemers ook rekening mee houden!). Per initiatief moet door de projectontwikkelaar in samenspraak met RCE en DP een aangepast programma en ontwerp ingediend worden. Hierbij is natuurlijk maatwerk vereist. Het kader bevatte regels omtrent de maximale gevelbreedte in relatie tot de hoogte. Uit alle reacties komt naar voren dat dit niet voor een ieder even goed leesbaar is. Dit verklaart de vraag dat onduidelijk is welke massa moet worden weergegeven. Dit zal in het kader worden aangepast, zodat de regels omtrent gevelbreedtes duidelijk overkomen.	Ja, nadere toelichting eisen t.a.v. maximale gevelbreedte in relatie tot de hoogte.
3.4	In hoeverre heeft de concept cultuurhistorische verkenning door RCE een rol gespeeld bij het tot stand komen van het stedenbouwkundig kader.	Op basis van de gesprekken heeft het zeker een rol gespeeld. Nu het uitgewerkte advies is uitgebracht, voeren we dit door, en vervlechten we de cultuurhistorische verkenning in het aangepaste kader.	Ja, cultuurhistorische verkenning opnemen als bijlage in het kader.
3.5	Wat is uit oogpunt van de gegroeide cultuur historische situatie en de geschetste ontwikkelingsmogelijkheden de afweging geweest bij de verschillende oplossingen.	In het kader ontbreekt soms de argumentatie van een keuze. Dit zal in de volgende versie worden aangevuld. De onderbouwingen zijn mede gebaseerd op de adviezen van Drents Plateau en de RCE (cultuurhistorische verkenning).	Ja, nader onderbouwen van gemaakte afwegingen
3.6	Het groen is in het stedenbouwkundig kader onderbelicht.	Hier zijn wij het mee eens, zie 1.2.	Ja, groen expliciet benoemen.
3.7	Kleur- en materiaalgebruik spelen een essentiële rol bij de stedenbouwkundige verschijningsvorm en zou moeten worden toegevoegd.	De (door de gemeenteraad vastgestelde) Welstandnota voorziet in kleur en materiaalgebruik. We voegen deze als bijlage toe.	Ja, bijlage betreffende hoofdstuk Welstandnota aan kader toegevoegd.
3.8	Het horecapand bij de PBH zou ingepast moeten worden in de rooilijnzone en niet afzonderlijk zoals nu aangegeven (als onderdeel van een	De begrenzing van de grote Brink is steeds een gemeentelijke uitgangspunt geweest bij de plannen op en rondom de grote Brink. De grote Brink is ergens in de geschiedenis onderdeel geworden van het dorp. Het exacte jaartal is moeilijk te schatten. De begrenzing van de grote Brink is van belang omdat deze ruimte een aspect van nationaal belang is en als zodanig is erkend in de aanwijzing tot beschermd dorpsgezicht. Het hoekpand aan de Annerweg is	Ja, wijziging weergave rooilijn horecapand Brink OZ.



	gefragmenteerde gevelwand).	<p>een relict van de wand. Door haar specifieke ligging in het dorp behoort hierbij een met bebouwing omsloten bebouwingsbeeld. Het verschil tussen de brink en de ruimte ten zuiden van de PBH is eveneens van belang. Een bebouwingsbeeld begrenst de grote Brink en maakt de brinkruimte ten zuiden van de PBH hoeve zelfstandig. Natuurlijk is het bebouwen van deze rand eveneens noodzakelijk om de ruimtelijke samenhang in het dorp en haar functies te versterken. Een bebouwingsbeeld dat eveneens relatief gesloten is. De (kadastrale) tekeningen uit 1892 en 1933 tonen dit aan. Relatief gesloten door bebouwingswanden, maar relatief open door smalle doorgangen naar de achtererven en de kappen, die door hun schuin oplopende dakhellingen vanaf een beperkte hoogte steeds meer doorzicht geven naar het achtergebied.</p> <p>Het betreffende pand maakt deel uit van de rooilijnzone. Betreft vooral ook de wijze waarop dit visueel is weergegeven. Waar het ook om gaat is hoe dit pand aansluit op de rest van de bebouwing die hier wordt voorgestaan. En hoe de relatie is indien er aan de achterzijde van dit pand ontwikkelingen worden voorgestaan. Dit vormt een onderwerp van nadere studie.</p>	
3.9	Verspringende rooilijn moet als ontwerpuitsgangspunt worden gekozen.---)duidelijke regels over verspringing hanteren. Zone maat 5 en 20 meter is te ruim en wijkt af wat gangbaar is in Zuidlaren.	Hier zijn wij het niet mee eens. De combinatie van de rooilijnzones en maximale gevelbreedtes garanderen voldoende verspringen. Hierbij voegen we nog een definitie van verspringing toe (minimale afstand).	Ja, definitie verspringing opnemen.
3.10	Elementen (zoals hekwerk voor vee) moeten worden gehandhaafd (niet opruimen).	De meeste blijven staan, hier ligt een relatie met het Brinkenplan. De brink wordt 'opgeruimd' waarbij er zeker aandacht is om bepaalde historische elementen te behouden.	Nee
3.11	Parkeren aan de oostzijde van de brink is niet wenselijk, de brink wordt op deze manier ingesloten aan twee zijden. ---)advies: houd de randen zoveel mogelijk vrij van parkeer plaatsen, en detailleer de relatie met de aangrenzende weg.	Hier zijn wij het mee eens, hier ligt een relatie met het Brinkenplan. Wordt aangepast in het kader. Verder kiezen we als afbakening/detailering voor het herstellen van de bomenstructuur langs de Brink OZ. Ook aan de kant van de PBH kiezen we voor bomen ter afscherming van het parkeren en de nieuw te realiseren bebouwing.	Ja, geen parkeerstroken aan de oostrand van de brink. Verder terugbrengen bomenstructuur.
Brink belangen 4.1	Wie draagt de eindverantwoordelijkheid voor de plannen en de ontwikkeling daarvan.	De gemeente Tynaarlo.	Nee
4.2	Cultuurhistorisch waarden van de kern Zuidlaren ontbreken.	Zie ook 1.2 en 2.4. De verkenning van RCE zal als bijlage aan het kader worden toegevoegd.	Ja, zie 1.2 en 2.4.
4.3	Niet betrekken van de ingezetenen van Zuidlaren acht het bestuur van de Stichting Brinkbelangen verwerpelijk.	Ingezetenen zijn betrokken middels informatieavonden en tijdens deze zienswijzenronde. Tevens zijn diverse personen die ingesproken hebben uitgenodigd voor een toelichting op de zienswijze .	Nee
4.4	Voelde het stedenbouwkundig bureau zich geremd om zijn adviezen te formuleren. Uitgangspunten sluiten namelijk niet aan bij de gemaakte	Nee, dit is nog aangegeven tijdens de avond van 26 augustus 2010.	Nee

	analyse.		
4.5	Stichting Brinkbelangen wijst de bouwvolumes af op alle locaties.	Wij delen deze mening niet, zie ook 1.1. Overigens heeft deze inspraakronde wel geleid tot aanpassingen van volumes.	Ja, zie 1.1.
4.6	Groene karakter van de Stationsweg wordt aangetast wanneer plantsoen voor de Rabobank als parkeerhaven gaat dienen.	Zie antwoord 2.12. Gesuggereerd wordt dat er voor de Super de Boer/Jumbo speciaal parkeerruimte wordt aangelegd. Dit is niet het geval. Uitgangspunt van het project herinrichting verkeer Zuidlaren is het behoud van het bestaande aantal parkeerplekken geweest. Met het brinkenplan wordt door niet voor gestructureerd parkeren te kiezen ingezet op de vermindering van het aantal parkeerplaatsen op de brink. Een deel van deze plekken wordt overgeplaatst naar de locatie voorzijde PBH. Een ander deel gaat naar het plantsoen voor de Rabobank. Het gaat niet om exclusieve parkeerplaatsen voor de Super de Boer/Jumbo. Het betreft de verplaatsing van reeds aanwezige openbare parkeerplekken. Immers, indien er morgen geen Super de Boer/Jumbo meer in het centrum van Zuidlaren op deze plek zit, is er nog altijd wel behoefte aan parkeerruimte. In de praktijk zal wel een belangrijk deel van deze parkeervoorzieningen door consumenten van de supermarkt gebruikt worden. Andere klanten kunnen hier echter evengoed gebruik van maken. Uiteraard is een supermarkt de belangrijke trekker en moet hier in de situering van de plekken rekening mee gehouden worden. Ook in de huidige situatie wordt er voor de Super de Boer aan weerszijden van de Stationsweg geparkeerd. Hiertoe is hier reeds een oversteekplek gerealiseerd. Overigens kiezen we er als gemeente voor de bomenstructuur langs de Stationsweg zoveel mogelijk te herstellen.	Nee, zie 2.12.
4.7	Niet duidelijk waarom het winkellint twee uitlopers moet kennen. Tweede uitloper aan de Brink Oostzijde is voorheen niet geweest en in strijd met het karakter van de brink. --) hier wordt weer duidelijk hoe het gemeentebestuur zich heeft laten leiden door de projectontwikkelaars en ondernemers.	Er ligt een centrumvisie Zuidlaren met een DPO (distributieplanologisch onderzoek) aan ten grondslag en een ruimtelijke vertaling (detailhandelsvisie 'verbinden en versterken'). Het DPO geeft antwoord op de vraag of en in welke mate er ruimte is voor extra detailhandel. Dit is het geval (zo'n 5.500m2). In de detailhandelsvisie is een verdeling van deze extra ruimte aangegeven over de locaties. Deze verdeling heeft plaatsgevonden omdat het niet logisch is alle 5500 m2 'neer te leggen' op het voorterrein van de PBH. Daar waar de ruimte het in de Stationsweg toelaat, dient deze ook voor detailhandel benut te worden. Zo blijven de locaties Roelfsema en ING/Blokker onderdeel van het winkellint. Circa 3.000m2 komt terecht op de voorzijde PBH. De reden waarom het winkellint wordt uitgebreid is dus dat er in de markt 'ruimte' is voor meer winkels. Beide plannen zijn digitaal ook bij het stedenbouwkundig kader gepubliceerd. Voorgesteld wordt om het DPO en de ruimtelijke vertaling hiervan als bijlage mee te nemen in de volgende versie van het kader. Cruciaal in de samenspraak tussen brinkenplan en locatieontwikkeling vormt de winkel van Super de Boer. Deze winkel kent plannen voor een uitbreiding. Hierbij was het idee om de voorzijde van de supermarkt te richten naar de brink. De andere zijde, de Stationsweg, vormt dan een min of meer blinde plint. Voordeel van deze omkering is dat de nabijgelegen ruimte langs de Marktstraat en op de brink goed benut kan worden. Omdat de meeste winkels nu in Zuidlaren langs de Stationsweg liggen, een supermarkt vanuit de economische winkeltheorie een 'trekker' van veel publiek is, is er in het kader voor gekozen deze supermarkt niet haar voorkant naar de Brink te richten, maar richting Stationsweg. Op die manier wordt enerzijds het winkelend publiek beter verleid om het dorp verder in te gaan. Tevens blijft het karakter van de Marktstraat behouden als zijnde een woonstraat met een beperkte commerciële functie. Indien	Ja, toevoegen van de centrum- en detailhandelsvisie Zuidlaren aan het kader als bijlage.

<sup>1</sup> Een uitbreiding van winkels met 3.000m2 op de voormalige PBH (overzijde) betekent een toevoeging van het winkelaanbod aan het bestaande bestand. Dit oppervlak leent zich goed een supermarkt. Elders langs de Stationsweg zitten zowel de Super de Boer als de Albert Heijn krap qua uitbreiding en parkeerruimte. De verplaatsing van een supermarkt naar de PBH waar relatief meer ruimte is voor een supermarkt ligt dan voor de hand.

		beide lange zijden van de brink met een supermarkt te maken zouden hebben, dan wordt de brink teveel gereduceerd tot een supermarktplain <sup>1</sup> . En tevens is de winkelfunctie in heel Zuidlaren hier niet bij gebaat. De supermarkten zouden teveel los gaan staan van de andere winkels. Elders in deze nota is te lezen dat het langsparkeren bij PBH en Grote Brink (OZ) zoals in het kader geformuleerd stond verplaatst is naar de voorzijde van de PBH.	
4.8	In relatie tot 7 wordt de vrijvallende locatie van de AH niet meegenomen in het plan---)gemiste kans.	Dit is nu niet aan de orde, maar de regels uit het kader zijn ook op deze locatie van toepassing	Nee
4.9	Met de komst van een supermarkt worden de voordelen van een verkeersluwe brink teniet gedaan.	Op microniveau is dit zo, maar op macroniveau wordt de situatie beter. Wij bekijken de verkeerssituatie voor het hele centrumgebied. Het toevoegen van een supermarkt nabij de brink (aan de oostzijde) zal inderdaad leiden tot extra verkeersbewegingen. Deze zijn allen echter niet geheel nieuw in het centrum van Zuidlaren. Immers, indien de Albert Heijn zich verplaatst van de huidige locatie naar een plek op de voorzijde PBH, betekent dit vooral ook een verplaatsing van verkeersstromen. Een deel van de auto's (met name vanuit zuidelijke richting) zal niet eens het centrum verder ingaan (minder beweging). Een ander deel – bijvoorbeeld uit Westlaren – zal inderdaad door moeten rijden tot de brink OZ. Het betreft hier wel echter verkeer dat gericht is op één van de belangrijkste functies van het centrum van Zuidlaren, het winkelen. Verkeer van en naar winkels hoort hier anno 2010 nu eenmaal bij. Dit past op zich ook goed bij de grote brink van Zuidlaren. Vanouds is deze gelegen op een knooppunt van wegen; dit in tegenstelling tot vele andere brinken in Drenthe.	Nee
4.10	Er wordt om de hete brij mbt de PBH heengelopen (2 maal een vergissing) en er wordt niet uitgesproken dat het een zegen zal zijn voor Zuidlaren als het gebouwencomplex zal zijn afgebroken.	We hebben kennis genomen van de opmerking.	Nee
4.11 (conclusie)	Het kader wordt afgewezen.	Zie ook 1.2. De begrenzing van het beschermd dorpsgezicht in combinatie met het functioneel centrum zorgt voor de afbakening van deze stedenbouwkundige visie. Dit kader zal uiteindelijk een toetsingskader worden voor initiatieven en het opstellen van nieuwe bestemmingsplannen.	Nee
Brink belangen 5.1	Vragen over het proces.	Zie antwoord 4.3.	Nee
Historische vereniging Zuidlaren 6.1 6.2 6.3	Aandacht voor de cultuur historische waarde van de brink Neem de brink als uitgangspunt Aandacht voor de cultuurhistorische waarde en stedenbouwkundige kwaliteiten van de brink.	Terecht wordt opgemerkt om de grote Brink als uitgangspunt te nemen bij de uitwerking van de plannen. Dit is ook altijd de bedoeling geweest van het brinkenplan. Behoud van het karakter van de brink met enerzijds de cultuurhistorische waarde en anderzijds de centrale plaats in het dorp waar activiteiten kunnen plaats vinden. Dit is en wordt in het kader als uitgangspunt gehanteerd. De aanwezigheid van de brinken in Zuidlaren, de openbare ruimte met al het groen, alsmede de karakteristieke bebouwing heeft er gezamenlijk voor gezorgd dat het centrum van Zuidlaren is aangewezen als een beschermd dorpsgezicht. Dit betekent dat een aantal kernwaarden – waaronder de grote Brink – voorwaardelijk is voor de overige plannen. Het kader zal op dit punt duidelijk worden aangevuld.	Ja, belang van de grote Brink zal worden benadrukt.
6.4	Heb aandacht voor de verschillende hoogtes mbt de andere	Zie antwoord op punt 1.1 en 1.2	Ja, zie 1.1 en 1.2

	ontwikkellocaties, sluit aan bij het dorpse karakter---)geen stedelijke omgeving.		
6.5	Opoffering van plantsoen/brink ten bate van de Jumbo valt bijzonder te betreuren, zijn er nog alternatieven?	Zie antwoord 2.12 en 4.6. Er is geen alternatief, wel wordt op minder parkeerplaatsen en meer groen ingezet. In één van de reacties is de suggestie gedaan om de functie parkeren op de brink geheel op te heffen en deze te verplaatsen naar elders in het dorp is op zich niet verkeerd. De praktijk wijst uit dat zowel de klant als de winkelier het parkeren voor of nabij de deur 'nodig' heeft. Alleen in binnenstedelijk gebied is er de bereidheid de auto te laten staan op enige afstand.	Nee
Bewoner stationsweg 15a 7.1	Tast niet het BB plantsoen aan zodat het uitzicht en genot van deze groene en karakteristieke brink intact blijft.	Zie antwoord 2.12 en 4.6.	Nee
Bewoner hondsrugstraat 16 8.1	Bouwhoogte zou de 9 meter niet overschrijden en constateren dat de hoogte in het kader 13 meter is.	Zie antwoord 1.1, 1.2 . Uitgangspunt Stationsweg 2 bouwlagen en kap. Uitzondering mogelijk geacht voor locatie Roelfsema indien meerwaarde wordt aangetoond. Tevens geldt voor PBH locatie dat 3 bouwlagen en een kap als maximum wordt aangehouden.	Ja, aanpassen in kader.
8.2	Onacceptabel dat u de brink gaat inruilen voor een aantal auto's.	Zie antwoord 2.12 en 4.6.	Nee
Bewoner ebbingekamp 64 Zuidlaren 9.1	Tast niet het BB plantsoen aan ten behoeve van de Jumbo / parkeren.	Zie antwoord 2.12 en 4.6.	Nee
9.2	Maak een ingang bij de Marktstraat, er is genoeg ruimte op de grote Brink.	Zie antwoord 2.12 en 4.6	Nee
9.3	Parkeerplaatsen langs de Stationsweg zijn te smal en te hoog.	Zie antwoord 2.12 en 4.6	Nee
9.4	Men kan niet fatsoenlijk met een winkelwagentje bij de auto komen langs de Stationsweg.	We hebben kennis genomen van de opmerkingen, maar deze zijn minder relevant voor het stedenbouwkundig kader. In de huidige situatie is dit ook al het geval.	Nee
Bewoner Middenstraat 14 10.1	Opgesteld voor en door een kleine groep. Waarom zijn omwonenden niet geïnterviewd. Welke alternatieven en keuzes zijn er tijdens deze verkenning ontwikkeld.	Er zijn 2 informatieavonden gehouden (in 2009 en 2010), we hebben de inspraakmogelijkheid gebruikt om omwonenden te horen, deze zienswijzen kunnen tot aanpassing leiden.	Nee
10.2	Onvoldoende inspraak en niet voldoende belanghebbenden geraadpleegd.	Idem 10.1.	Nee
10.3	Bezwaar tegen het tijdstip van ter inzage legging (opnieuw ter inzage	Hiervoor zijn geen juridische belemmeringen. Wij hebben met opzet pas 6 augustus het plan ter inzage gelegd en niet in juli, om zo de vakantie zo veel mogelijk te omzeilen.	Nee

	leggen).		
10.4	Met de voorgenoemde uitgangspunten en de daarmee samenhangende (gecreëerde) parkeerproblematiek zijn we het niet eens.	We zullen nader onderbouwen waarom we deze uitgangspunten gekozen hebben (2.12 en 4.6)	Ja, nadere onderbouwing in kader over parkeerverdeling.
10.5	Geen aandacht voor het plantsoen voor de Rabobank en historische waarde van een Brink----) u zal daarom de status "brink" en beschermd dorpsgezicht moeten opheffen.	Zie antwoord 2.12 en 4.6.	Nee
10.6	Toegang aan de Hondsrugstraat creëert onveilige situatie en extra belasting van de straten die hier niet op berekend zijn.	De Hondsrugstraat zal in de uitwerking van het plan onder de aandacht komen. Is onderdeel van nadere uitwerking.	Nee
10.7	Parkeerplaats plantsoen leidt tot geluidsoverlast.	Idem 10.6, 4.6 en 2.12. Er zitten nu overigens ook al een aantal parkeerplekken. Geluid van auto's en winkelend publiek is inherent aan een centrumfunctie.	Nee
10.8	Wanneer bedrijvenunits worden gebouwd oid dan moeten de parkeerplaatsen ook meegenomen worden in de plannen.	Dit klopt. Projectontwikkelaars kunnen de parkeerverplichting afkopen door geld in een parkeerfonds te storten. Met dit geld worden openbare parkeergelegenheden aangelegd.	Nee
10.9	Schaarse groene en open ruimte moet worden behouden.	Zie antwoord 2.12 en 4.6 en antwoord 1.1 en 1.2.	Nee
10.10	Onduidelijke regels voor gevel oppervlakte (13 m) geeft een stads karakter.	Idem 10.9. De regelgeving met betrekking tot breedte en hoogte van een gevel zal nader worden toegelicht. Uitgangspunt blijft het handhaven van het dorps karakter, wil het bestaande karakter als uitgangspunt voor de ruimtelijke kwaliteit van Zuidlaren gelden. Hierbij is ook een taak weggelegd voor het Rijk (RCE) en de Provincie (Drents Plateau).	Ja, nadere uitleg bebouwingsregels
Bewoner Kerkbrink 38 11.1	Geschreven naar de wensen van de opdrachtgevers (ondernemers en projectontwikkelaars).	Het kader is in overleg opgesteld met partijen. Vervolgens wordt middels onderhavige procedure de verdere belanghebbenden de mogelijkheid gegeven te reageren. Hierbij zijn aanpassingen aan het kader mogelijk.	Nee
11.2	PBH: Het bebouwen in lijn met de voorgevel van het brinkhotel doet afbreuk aan de ruimtelijke en cultuurhistorische waarde van de oostzijde van de Brink (13 meter)---) schaal komt niet overeen.	Zie antwoord punt 2.7 en 3.5 en 10.10, dit wordt ook door RCE onderschreven.	Nee
11.3	Men moet het groene voorterrein behouden en parkeren op het eigen	Idem 11.2 en antwoord 2.8.	Nee

	terrein verplichten.		
11.4	Op de Brink OZ moet niet nog meer winkels komen, dit leidt tot een extra toename van verkeersdruk.	Zie antwoord 4.9.	Nee
11.5	Het plan is geen centrumvisie, dan moet het PBH voorterrein ook meegenomen worden.	Zie antwoord 4.11.	Nee
11.6	Verplaatsen van de bushalte gaat ten koste van de bomen waardoor de ruimtelijke en cultuurhistorische kwaliteiten worden aangetast.	De locatie van de bushalte wordt op uitwerkingsniveau definitief gemaakt en ingepast in het groen.	Nee
11.7	Welke visie zit achter het verplaatsen van de bushalte naar de Brink OZ.	Een bushalte wordt gesitueerd daar waar het gemakkelijk is voor mensen om in en uit te stappen.	Nee
11.8	Doorkruis de Brink niet met allerlei fiets en voetpaden.	Zie 2.15, het betreft een historische verwijzing die duidelijk maakt dat op deze brink altijd al routes hebben gelopen.	Nee
11.9	62 auto's tbv de ruimtelijke kwaliteit is een te forse aantasting van de ruimtelijke kwaliteit.	Zie 2.12.	Ja, zie 2.12
11.10	Vanuit het groene dorpen plan is door de wethouder Assies nog benoemd als cultuurhistorisch groen.	Zie antwoord 10.9	Nee
11.11	2 panden aan de Marktstraat zijn sterk verloederd, gezien dat we projectontwikkeling op die plek willen voorkomen moet de gemeente Tynaarlo hier vroegtijdig ingrijpen.	De gemeente heeft geen behoefte om deze locaties zelf te ontwikkelen.	Nee
11.12	Roelfsema locatie; kolossaal gebouw met 5 verdiepingen, sluit niet aan bij de omgeving qua schaal en volume.	Zie antwoord 1.1 en 1.2. Bij een bijzonder en goed ontwerp wordt hier een maximum van 3 bouwlagen met kap aanvaardbaar geacht. De inpasbaarheid en meerwaarde dient nog wel te worden aangetoond.	Ja
11.13	Roelfsema locatie: sloop van de Stationsweg 21 moet worden voorkomen (bijzonder pand). Jarenlang een beeldbepalend pand aan de Stationsweg.	Voor het betreffende pand (Stationsweg 21-21a) is november 2008 een sloopvergunning afgegeven. De aanvraag is destijds o.a. getoetst aan de Monumentenwet omdat het pand gelegen is in het beschermde dorpsgezicht. Bij de RACM (voorloper RCE) bestond geen bezwaar tegen de voorgenomen sloop van het pand binnen het beschermde dorpsgezicht. De aanwijzing als beeldbepalend pand voorkomt niet dat een pand gesloopt kan worden. Om te voorkomen dat het terrein langdurig braak ligt geldt er wel een herbouwplicht. In de plannen voor de locatie Roelfsema wordt overigens een opdeling in segmenten voorgestaan welke een relatie zoeken met de oorspronkelijke korrelgrote van de lintbebouwing.	Nee
11.14	Roelfsema locatie: Zijn er al intenties uitgesproken of vastgelegd inzake maat en volume van de bebouwing, anders is zinvolle inspraak niet meer	Inspraak is wel degelijk van belang. Zoals u in deze notitie kunt lezen, leidt dit wel degelijk tot aanpassingen. Ook voor de locatie Roelfsema geldt dat de plannen worden getoetst aan het stedenbouwkundig kader. Het college van BenW heeft nog geen besluiten genomen over de herinvulling van deze locatie.	Nee

	mogelijk.		
11.15	De Ing/Blokker locatie wekt de indruk dat hier gaat om 2 percelen maar het gaat om 3 panden. Slip of te pen dan wel misleiding.	Dit wordt volledigheidshalve toegevoegd.	Ja, ING/ Blokker locatie betreft 3 panden.
11.16	Ing/Blokker locatie: Het geplande bouwwerk past niet in het straatbeeld (4 bouwlagen) Alle andere panden vallen in het niet-----) ten koste van het ruimtelijk karakter van de Stationsweg.	Klopt, dit wordt geconcludeerd op pagina 21. Zie ook 1.1.	Ja, zie 1.1
Tullip Inn 12.1	Na de brand in 1986 mocht het niet hoger dan 9,5 meter, zijn verbaasd dat er nu sprake is van een forse toename.	Op advies van RCE wordt de hoogte van de boomkruinen niet overschreden. Op basis van de huidige stedenbouwkundige inzichten is een dergelijke hoogte wel inpasbaar op deze locatie. Voor de aansluiting met het hotel zal voor een goede inpassing gezorgd moeten worden.	Nee
12.2	Betreuren dat we niet zijn betrokken bij de stedenbouwkundige ontwikkeling.	Dat wordt middels onderhavig inspraaktraject gedaan.	Nee
12.3	Parkeerterrein zo dicht tegen ons hotel aan geeft overlast.	Bij ontwerp en vormgeving zal hier rekening mee gehouden worden.	Nee
12.4	Functie voor horeca lijkt ons overbodig i.v.m. de hoge horecaconcentratie in Zuidlaren.	We hebben hier kennis van genomen.	Nee
12.5	Het is niet van wezenlijk belang dat de bebouwing van onder meer een supermarkt zo dicht naar de brink wordt geschoven.	Zie antwoord 2.7, 3.5 en 3.8.	Ja, onderbouwing rooilijnverschuiving in kader.
Van Diest en Kunst en advocaten 13.1	Waarom krijgt de Jumbo een zo bevoordeelde positie en gaat dit ten koste van de gemeenschap. Is hier niet sprake van bestuurlijke willekeur.	Het betreft openbare parkeerplaatsen. Zie 2.12 en 4.6. Hier is geen sprake van willekeur. De positie van een supermarkt is in de hedendaagse detailhandel overigens wel erg belangrijk. Supermarkten zijn de trekkers in een winkelcentrum. Zij zorgen voor de klanten die vervolgens verder winkelen. Vanuit ruimtelijk economisch perspectief is de situering en facilitering van een supermarkt voor een heel centrum wel degelijk van groot belang.	Nee
13.2	Wat als de Jumbo verdwijnt dan is het plantsoen opgeofferd, levert de gemeente zich niet uit aan de Jumbo.	Wij offeren niet op, de ruimte wordt multifunctioneel gebruikt. Ingezet wordt op een groene parkeerplaats .	Nee
13.3	Realiseert de gemeente dat met het verdwijnen van plantsoen voor de Rabobank dat er ook een toeristisch trekpleister wordt vernietigd en dat dit ten koste kan gaan van de plaatselijke horeca.	Naar het beeld van Berend Botje wordt in een later stadium gekeken. Het een en ander is afhankelijk van de precieze inrichting van het plantsoen voor de Rabobank. Zowel behoud van Berend Botje op deze plek, als ook een verplaatsing kan te zijner tijd aan de orde zijn. Dit maakt echter geen onderdeel uit van het stedenbouwkundig kader. Vanzelfsprekend blijft Berend Botje blijft behouden in Zuidlaren.	Nee

13.4	Hoe kan je op het Roelfsema terrein spreken over 5 bouwlagen (zie brief), dit vernietigt het mooie dorp en geeft een stads karakter (flat).	Dit doen wij niet, zie antwoord 1.1 en 1.2. Gaat om 2 en wellicht 3 bouwlagen met kap in plaats van 5 bouwlagen.	Nee
13.5	Hondsrugstraat: wie wil er straks een stuk grond kopen terwijl je weet dat uit de penthouses in je tuin wordt gekeken.	Er worden minder bouwlagen gerealiseerd. Hoe de feitelijke ontwerpen eruit komen te zien is momenteel nog niet duidelijk. Eventuele afwijkingen van het geldend bestemmingsplan kunnen mogelijk gemaakt worden op basis van concrete ontwerpvisies en dienen de daartoe geldende procedures te doorlopen, waarmee ook de inbreng van een ieder die zich hierbij betrokken voelt, gewaarborgd is.	Nee
Stationsweg 1a 14.1	Voer een gelimiteerde parkeertijd in voor de parkeerplaatsen aan de Brink.	De herinrichting van de kleine Brink maakt deel uit van het brinkenplan. Hier is het de bedoeling de auto's van de kleine Brink te halen. Het betreft hier parkeerplekken in de openbare ruimte die gecompenseerd moeten worden. Parkeren langs de noordzijde doet echter meer afbreuk aan de kleine Brink dan het parkeren langs de Brinkstraat. Hier kan bovendien het gewenste aantal ook beter worden bereikt. Er is voor gekozen deze te situeren aan de Brinkstraat. De drie genoemde aanbevelingen zullen in de nadere concrete uitwerking voor deze plek worden meegenomen (blauwe zone, minder invalidenparkeerplekken en éénrichting)	Nee, nadere uitwerking.
14.2	3 invaliden parkeerplaatsen is teveel, met 1 zou kunnen volstaan.	Zie 14.1	
14.3	Hef de eenrichtingssituatie op voor het voorste gedeelte van de Brinkstraat.	Zie 14.1	
14.4	Er wordt totaal niet ingegaan op de cultuurhistorische betekenis van de Brink en er is niets dat appelleert aan de betekenis van de esdorpen.	Zie 2.4, 6.1, 6.2 en 6.3	
14.5	Aanfluiting dat aan die trambaan überhaupt aandacht wordt geschonken.	Zie 2.15.	
14.6	Grassteenkeien zijn een regelrechte verarming en strijdig met elk historisch waardebesef.	Door een aantal personen wordt opgemerkt dat sleutelwoorden bij de herinrichting van de brink zouden moeten zijn: natuurlijk, informeel, sober en eenduidig. In het kader zijn als voorbeelden graskeien afgebeeld en wordt gesproken van bij voorkeur natuurlijk materialen. Met het stedenbouwkundig kader wordt vooral een raamwerk geschetst waarbinnen de ontwikkelingen in het centrum van Zuidlaren zich zouden moeten voordoen. De keuze voor materialen op de brink is – hoe belangrijk ook- echter een zaak van de nadere uitwerking en detaillering. Het is vanuit een kader dat gericht is op de afstemming wel goed om voor te schrijven dat er bij voorkeur natuurlijke materialen moeten worden gebruikt. Afwegingen ten aanzien van het gebruik, beheer, kosten, benutbaarheid etc. kunnen bij de uitwerking tot andere oplossingen leiden. Stedenbouwkundig gezien heeft natuurlijk materiaal hier wel de voorkeur. De status van het kader is echter niet dat het een blauwdruk wordt van hoe in Zuidlaren precies op elke vierkante meter gaat gebeuren en welk materiaal waar wordt gedrukt.	
Bewoner Uganda 15.1	Er ontbreekt een totaalvisie op de ontwikkeling van het centrum van Zuidlaren.	Voor het ontwikkelen van het stedenbouwkundig kader is er een centrum- en een detailhandelsvisie opgesteld. Deze stukken zijn gebruikt als onderleggers voor het stedenbouwkundig kader	Ja, centrum- en een detailhandelsvisie opnemen als bijlage.
15.2	Verwijderen van de brinken maakt	Wij staan een evenwichtige ontwikkeling van het centrum voor op basis van een cultuurhistorische ondergrond. Zie	Nee



	Zuidlaren een 13 in een dozijn dorp.	ook 1.2.	
15.3	Verspreiding van de winkels maakt juist onderdeel uit van het karakteristieke dorpsgezicht.	Dit is correct maar de verspreiding is echter niet één van de karakteristieken die geleid hebben tot de aanwijzing van het beschermde dorpsgezicht.	Nee
15.4	Maak de grote Brink de spil van het plan en ga niet over tot het aanbrengen van parkeerplaatsen op andere brinken. Waarom juist niet de supermarkt verplaatsen naar de grote Brink en waarom publieke gelden inzetten om de Jumbo tegemoet te komen.	De ingang van de De Boer/Jumbo moet aan de Stationsweg blijven, de ingang zit er al, er worden slechts extra parkeerplekken toegevoegd. Zie ook 2.12 en 4.6, 6.1, 6.2 en 6.3.	Nee
Stationsweg 15 16.1	Verkeerstechnisch onlogische oplossing om een parkeerterrein voor een supermarkt aan de overzijde van een drukke weg te realiseren.	Dit valt ons inziens wel mee, omdat er nu ook oversteekplekken in de Stationsweg aangebracht zijn, die goed functioneren.	Nee
16.2	Hoogbouw past niet in het kader. Een tweede woonlaag boven een winkel zou slechts onder zeer speciale voorwaarden moeten worden toegestaan.	Zie antwoord 1.1.	Ja
16.3	'Plantsoentje' is wel degelijk een brink.	Zie antwoord 2.12 en 4.6.	Nee
16.4	Er wordt voorbij gegaan aan de belangrijke functie die de brink met het Berend Botje beeld heeft voor de Stationsweg en voor activiteiten.	Bedoelde activiteiten kunnen ook in de nieuwe situatie op deze locatie plaatsvinden.	Nee
16.5	Door deze historische brink in te richten als parkeerplaats voor 62 auto's wordt onherstelbare schade aangericht.	Zie antwoord 2.12.	Nee
16.6	Indiener zienswijze nodigt collegeleden uit voor een kop koffie om de situatie te plaatse te bekijken.	De collegeleden kennen de situatie in Zuidlaren, maar zijn erkentelijk voor de uitnodiging.	Nee
Bewoner M<ozartlaan 9 Voorthuizen 17.1	'Plantsoentje' is wel degelijk een brink.	Zie antwoord 2.12 en 4.6.	Nee
17.2	Toename autoverkeer leidt tot	Dit wordt berekend bij het opstellen van eventuele nieuwe bestemmingsplannen. Hierbij wordt, overigens, gelet op	Nee

	verslechtering van de luchtkwaliteit van de omwonenden.	de geldende regels, geen probleem voorzien.	
17.3	Lawaai voor omwonenden.	Zie antwoord 10.7.	Nee
17.4	Procedure bestemmingsplanwijziging en eventuele planschade wordt verhaald (graag geïnformeerd blijven over de voortgang.	Op het moment dat planschadeclaims kunnen worden ingediend, wordt dit op de geëigende wijze bekend gemaakt.	Nee
17.5	Parkeerplaats op deze plek leidt niet tot onveilige situaties---)parkeren op de grote Brink.	Dit is een bestaande situatie.	Nee
17.6	Brinkenruil ten koste van de kleine.	Geen ruil, maar wel afweging van een aantal belangen. Hierbij weegt het belang van de grote brink zwaarder. Zie 2.12.	
17.7	Grote Brink is veiliger.	Zie antwoord 2.12.	
17.8	Geen overwogen visie op het hele centrum.	Zie antwoord 4.11.	Nee
17.9	Winkelfunctie op PBH terrein leidt juist tot versnippering van de winkelfuncties.	Nee, dit wordt onderbouwd in centrumvisie en detailhandelsvisie. Het gaat om een evenwichtige ontwikkeling van de winkels op zowel de PBH als aan de Stationsweg.	Nee
17.10	Ingang van Super de Boer aan de brinkzijde biedt juist kansen en veel betere oplossingen.	Zie antwoord 4.7. De grote brink moet niet verworden tot supermarktplein. Een ander belangrijk punt is dat de middenstand dan onvoldoende kan profiteren van de trekkracht van deze supermarkt.	Nee
17.11	Biedt geen oplossing voor het vele sluipverkeer via de Stationsweg.	Het kader is geen verkeersplan. Recent heeft er reeds een herinrichting plaatsgevonden in het centrum van Zuidlaren. Het kader gaat vooral in op bouwhoogtes, rooilijnen, etc.. De Stationsweg is een doorgaande weg, hier is geen sprake van sluipverkeer.	Nee
Bewoner Koppellaan 10 Apeldoorn 18.1	Biedt geen oplossing sluipverkeer.	Zie antwoord 17.11.	Nee
18.2	Versnippering van de winkelfunctie.	Zie antwoord 4.7.	Nee
18.3	Brink voor de Rabobank niet opofferen voor parkeren, leidt tot lawaai, luchtkwaliteit.	Zie antwoord 10.7.	Nee
18.4	Geen parkeerplaats aan overzijde weg voor supermarkt.	Is in huidige situatie ook het geval.	Nee
Bewoner Gartenstrass 44 Neuenhaus 19.1	'Plantsoentje' is wel degelijk een brink.	Zie antwoord 2.12 en 4.6.	Nee
19.2	Plan gaat voorbij aan grote probleem	Zie antwoord 17.11.	Nee

	van (sluip)verkeer over de Stationsweg.		
19.3	Parkeerplaats voor supermarkt aan de overkant van de weg creëert een gevaarlijke situatie.	Zie antwoord 16.1.	Nee
19.4	Liever een concentratie van winkels rond de grote Brink en verplaatsing ingang van Super de Boer naar de Brink.	Zie antwoord 4.7.	Nee
19.5	Brink veranderen in parkeerplaats leidt tot verslechtering van de luchtkwaliteit.	Zie antwoord 17.2.	Nee
19.6	Geen sprake van een weloverwogen visie op het centrum.	Zie antwoord 4.7.	Nee
Bewoner laan van Muijs 38 Heiloo 20.1	Plan gaat voorbij aan grote probleem van (sluip)verkeer over de Stationsweg.	Zie antwoord 17.11.	Nee
20.2	Aspect van verkeerssluw maken van het centrum is niet voldoende geadresseerd.	Het stedenbouwkundig kader is niet bedoeld als een verkeersplan (zie ook 17.11).	Nee
20.3	Geen sprake van een weloverwogen visie op verkeersbewegingen in het centrum.	Zie ook 17.11 en 20.2. In het kader worden uitspraken gedaan over parkeren, entrees en bebouwingslijnen. Verkeer valt hier buiten. Recent heeft er al een herinrichting in Zuidlaren plaatsgevonden.	Nee
20.4	Liever een concentratie van winkels rond de grote Brink en verplaatsing ingang van Super de Boer naar de Brink.	Zie antwoord 4.7.	Nee
20.5	'Plantsoentje' is wel degelijk een brink.	Zie antwoord 2.12 en 4.6.	Nee
20.6	Geen sprake van een weloverwogen visie op het centrum.	Zie antwoord 4.7.	Nee
20.7	Brink veranderen in parkeerplaats leidt tot verslechtering van de luchtkwaliteit.	Zie antwoord 17.2.	Nee
20.8	Parkeerplaats voor supermarkt aan de overkant van de weg creëert een gevaarlijke situatie.	Zie antwoord 16.1.	Nee
20.9	Jumbo moet zelf voor	Zie antwoord 10.8.	Nee

	parkeergelegenheid op eigen erf zorgen.		
Bewoner schimmelpen nincksingel 51 Diepenveen 21.1	Plan gaat voorbij aan grote probleem van (sluip)verkeer over de Stationsweg.	Zie antwoord 17.11.	Nee
21.2	Aspect van verkeersluw maken van het centrum is niet voldoende geadresseerd.	Zie antwoord 20.2.	Nee
21.3	Geen sprake van een weloverwogen visie op verkeersbewegingen in het centrum.	Zie antwoord 20.3.	Nee
21.4	Liever een concentratie van winkels rond de grote Brink en verplaatsing ingang van Super de Boer naar de Brink.	Zie antwoord 4.7.	Nee
21.5	'Plantsontje' is wel degelijk een brink.	Zie antwoord 2.12 en 4.6.	Nee
21.6	Geen sprake van een weloverwogen visie op het centrum.	Zie antwoord 4.7	Nee
21.7	Bezwaar tegen aanleggen parkeervoorziening voor de Jumbo, ook als het gaat om geluidsoverlast. Graag op de hoogte houden over planschademogelijkheden.	Zie antwoord 17.4.	Nee
21.8	Parkeerplaats voor supermarkt aan de overkant van de weg creëert een gevaarlijke situatie.	Zie antwoord 16.1.	Nee
21.9	Jumbo moet zelf voor parkeergelegenheid op eigen erf zorgen.	Zie antwoord 10.8.	Nee
Bewoner Mercurius-baan 5 Franeker 22.1	Zie reacties onder 21	Deze zienswijze vertoont zulke overeenkomsten met voorgaande zienswijzen dat er niet tot aparte beantwoording wordt overgegaan. Zie voorgaande antwoorden bij nummer 21	Nee
Bewonerscie Hondsrugstra	Heeft grote bezwaren tegen het plan om de brink bij de Rabobank als	Zie antwoord 2.12 en 4.6.	Nee

at etc. 23.1	parkeerplaats in te richten. Hebben 36 handtekeningen meegestuurd.		
23.2	Historisch gezien gaat het om een brink.	Idem	Nee
23.3	Straten zijn niet geschikt voor verkeerstoename die door aanleggen van parkeerplaats zal ontstaan.	Zie antwoord 10.6.	Nee
23.4	De verkeersonveiligheid neemt toe, omdat er geen plaats is voor trottoirs.	Idem	Nee
23.5	Er verdwijnt groen langs de Stationsweg.	Voor de locatie Rabobankplantsoen wordt een groene, brinkachtige parkeerplaats nagestreefd. Zie antwoorden 2.6, 2.12 en 4.6.	Nee
23.6	Waarom moet de parkeerfunctie van de grote Brink verdwijnen?	Idem	Nee
Bewoner Dorpsstraat 48 Z'laarderveen 24.1	Parkeerplaatsen op de kleine Brink komen precies voor ons huis (Brinkstraat 1). Waarom is daar voor gekozen? Wij hebben geen behoefte aan extra parkeerplekken. Parkeerplekken moeten bij Hovius en Ole-stee voor de deur niet bij ons.	De reden waarom er voor gekozen is, is om het parkeren op de kleine brink weg te halen c.q. te formaliseren langs de kleine brink.	
Ahold Vastgoed 25.1	Gaat niet akkoord met de kaders. Zouden zich in het ontwerp kunnen vinden als de invulling van het blok op de PBH locatie vrij blijft en het aantal parkeerplekken wordt verhoogd van 75 naar 125 op de PBH locatie en 66 langs de Brink OZ.	Invulling van het blok is een stedenbouwkundig kader. Het uiteindelijke bouwplan vastgelegd in een bestemmingsplan regelt de concrete invulling van de locatie voorzijde PBH. Zie voor parkeerplaatsen brink OZ antwoord 3.11. De parkeerplaatsen Brink OZ (22 parkeerplekken, kant van de brink) worden verplaatst naar het gedeelte voorzijde PBH. Dit omdat de brink op deze wijze wordt ingesloten door parkeerplaatsen. De 14 plekken aan de Brink OZ (kant van de PBH) zullen eveneens verplaatst worden omdat hier ruimte moet zijn voor de bushalte. De 75 plekken worden dus verhoogd met 22 + 14, zodat het totaal nabij voorzijde betreft. Dit aantal staat reeds in het kader. Een verhoging van 36 naar 66 is niet aan de orde. Wel blijft de parkeer capaciteit op de brink bestaan. We kiezen er dus voor het parkeren voor de nieuwe supermarkt op het voorterrein PBH te concentreren tussen het Brinkhotel en de nieuwe ontwikkeling. Deze parkeerplaats moet ingepast worden in groen en in de te herstellen bomenstructuur. Verder kan geparkeerd worden aan de kant waar het gezondheidscentrum moet worden gerealiseerd.	Ja, verplaatsen hetzelfde aantal parkeerplaatsen (36) van Brink OZ naar locatie voorzijde PBH.
25.2	Een regulering middels een blauwe zone lost het tekort aan capaciteit niet op.	Zie antwoord 25.1.	Ja
25.3	Bestrijden het argument dat door meer parkeerplaatsen bij de PBH locatie te situeren er duurzame ontworping van het centrum optreedt.	Zie antwoord 25.1.	Ja

25.4	voorkom afvloeiing naar andere kernen door voldoende parkeerplaatsen aan te leggen. De gemeente moet meewerken aan de benodigde parkeerfaciliteiten die bij een fullservice-supermarkt horen.	Zie antwoord 25.1.	Ja
25.5	Aantal van 75 parkeerplaatsen voldoet niet aan de CROW normen, wat betekent dat de gemeente in een toekomstige bestemmingsplan-procedure onaanvaardbare juridische risico's loopt.	Zie antwoord 25.1.	Ja
25.7	Wil zo spoedig mogelijk een toezegging van de gemeente dat wordt meegewerkt aan de tijdelijke huisvesting van de AH in de hallen van het PBH complex.	Dit staat los van het kader. Op het moment dat de kaders vastgesteld zijn door de gemeenteraad, wordt hier opnieuw naar gekeken.	Nee
Leyten 26.1	Parkeerplaatsen dienen functioneel en doelmatig te zijn ten behoeve van de winkels en de overige functies. In de stedenbouwkundige kaders is dit niet het geval. De winkels op de PBH locatie en een deel van het parkeren worden gescheiden door een weg (Brink-Oostzijde) dit vormt een ongewenste barrière en het parkeren op de Brink betekent extra parkeerdruk en winkelwagens.	Zie antwoord 25.1. Deze 'overlast' geldt alleen voor de overloopplaatsen.	Ja
26.2	Leyten is van mening dat de het grootste deel van de parkeerplaatsen dicht bij de voorzieningen op de voorzijde van de PBH locatie moeten komen en niet op of langs de Brink.	Zie antwoord 25.1.	Ja
26.3	Leyten is van mening dat de hoge norm van CROW als uitgangspunt zou moeten gelden. Voor een goed functionerende supermarkt zijn ongeveer 185 tot 262 parkeerplaatsen nodig. Dit kan volledig op eigen	Zie antwoord 25.1.	Ja

	terrein.		
26.4	Het aantal parkeerplaatsen in de plannen van de Zwarte Hond aan de voorzijde van de PBH locatie is onvoldoende, omdat niet wordt voldaan aan de CROW normen of ervaringsgetallen van gespecialiseerde adviesbureau's. Hiermee krijgt de gemeente problemen tijdens de bestemmingsplanprocedure.	Zie antwoord 25.1.	Ja
26.5	Een te klein aantal parkeerplaatsen heeft een negatieve invloed op het functioneren van de voorzieningen in het centrum van Zuidlaren als totaal.	Zie antwoord 25.1.	Ja

## **Bijlage 1: Welstandsnota, Gebied 1: ZUIDLAREN, BESCHERMD DORPSGEZICHT**

### **GEBIEDSBESCHRIJVING EN WAARDEBEPALING**

In 1967 werd een deel van de kom van Zuidlaren aangewezen tot van rijkswege beschermd dorpsgezicht. Aanleiding hiervoor was met name de opmerkelijke structuur van het dorp dat tussen twee esgronden gelegen is. In de ontwikkelingsschets wordt het samensmelten van groepjes boerderijen met elk een eigen brink tot het dorp Zuidlaren genoemd. Deze brinken met hun hoge bomen en een enkele dobbe zijn een belangrijke beelddrager van het beschermde dorpsgezicht. De variatie in de structuur van het dorp ontstond door de verschillende situering van de bebouwing om de brinken, de open percelen en de tuinen. Verruimingen en vernauwingen van het wegprofiel zorgden voor een afwisselend en verrassend straatbeeld. De vorm en situering van de bebouwing die deze verruimingen en vernauwingen tot stand brengen, is van belang voor het karakter van het beschermd dorpsgezicht. De straatwanden en de bebouwing om de brinken wordt door vrijstaande gebouwen gevormd. Doordat de individuele panden in beginsel een vrij grote mate van verwantschap vertonen bestaat een sterke samenhang in de bebouwing. De ontwikkeling van Zuidlaren met een veranderende samenstelling van de bevolking, uitbreiding van wonen, handel, diverse vormen van dienstverlening en de bijbehorende voorzieningen voor het verkeer gaat niet vanzelfsprekend hand in hand met het behoud van een beschermd dorpsgezicht.

Veranderingen aan bestaande gebouwen, nieuwbouw en vervangende nieuwbouw zullen het karakter niet mogen aantasten en rekening moeten houden met de kenmerken van de aanwezige waardevolle bebouwing. Bijzondere aandacht verdienen, naast de monumenten waarvoor de bescherming wettelijk geregeld is, de vele beeldbepalende gebouwen. Beeldbepalend voor het beschermde dorpsgezicht Zuidlaren zijn de open ruimten van de boomrijke brinken. De geringe hoogte en de kleinschaligheid van de bebouwing ondersteunen dat beeld. De in het bestemmingsplan voor het beschermde dorpsgezicht genoemde maatregelen dienen ook als basis voor de welstandscriteria van deze nota.

### **BELEID EN ONTWIKKELING**

Het behoud en waar mogelijk de versterking van de bijzondere ruimtelijke kwaliteiten van Zuidlaren waardoor de kom tot beschermd dorpsgezicht werd aangewezen staat voorop. Binnen deze kaders moet ruimte zijn voor een ontwikkeling die duurzame leefbaarheid garandeert.

### **WELSTANDSNIVEAU**

Bijzonder

### **WELSTANDSCRITERIA**

Ligging

- Bestaande oriëntatie bebouwing handhaven
- Nieuwe bebouwing, indien niet aan een rooilijn gebonden, zo situeren dat de te beschermen ruimtelijke structuur gehandhaafd blijft of versterkt wordt.
- Bijgebouwen ondergeschikt in positie
- Nieuwe gebouwen zo situeren dat samenhangende binnenruimten gehandhaafd kunnen blijven
- Eventuele bebouwing in de openbare ruimten (b.v. bushokjes, muziekpaviljoen) zo situeren dat geen afbreuk gedaan wordt aan het ruimtelijke beeld van openheid.

Massa en vorm

- De hoofdvorm van bestaande bebouwing is te handhaven.
- Nieuwe bebouwing met een dominerende, eenvoudige hoofdvorm
- Aan- en uitbouwen zijn ondergeschikt aan de hoofdvorm
- Bijgebouwen zijn ondergeschikt aan de hoofdmassa

Gevelopbouw

- Overeenkomstig de kenmerken van de bestaande bebouwing



- Gesloten, verticaal gelede gevelopbouw
- Doorbrekingen van dakvlakken ondergeschikt aan het karakter van gesloten dakvlakken

#### Detaillering

- Bestaande detailleringen zoveel mogelijk handhaven
- Detaillering van nieuwe gebouwen zoveel mogelijk in overeenstemming met de detaillering van overeenkomstige gebouwtypes van beeldbepalende panden
- Overigens eenvoudige fijschalige detaillering

#### Materiaal en kleurgebruik

- Gevelmetselwerk van baksteen in aardgebonden kleur (bruin- en roodachtig)
- Eventuele accenten van pleisterwerk of hout in kontrasterende maar niet overheersende kleur
- Pleisterwerkgevels met gladde structuur en niet opdringerige, rustige kleur.
- Bij bestaande bebouwing soort dakbedekking handhaven, nieuwbouw met pannen, donkere kleur
- Geglazuurde pannen niet glanzend, tenzij bestaand of in de directe omgeving glanzende dakpannen aanwezig zijn.
- Geen “imitatiemateriaal” gebruiken
- Materiaal en kleuren van bijgebouwen onopvallend maar in overeenstemming met het hoofdgebouw

#### Nieuwbouw

Bij (vervangende) nieuwbouw is het mogelijk om los van bovenstaande voorwaarden ook nieuwe materialen, kleuren, detailleringen en dergelijke toe te passen, mits hiermee geen afbreuk wordt gedaan aan het karakter en de uitstraling van de directe omgeving. De ruimtelijke kwaliteit van de directe omgeving mag hierdoor niet worden aangetast. Een stedenbouwkundig plan geeft in deze gevallen de onderbouwing voor de veranderingen en de nieuwe relatie ten opzichte van de traditionele bebouwing. Hierbij wordt, indien van toepassing, ook aandacht besteed aan grotere en/of dichtere bebouwing en wijziging van de situering of oriëntatie.

**Bijlage 2**

	Nummer	Ontvangstbevestiging?	Datum	Naam
1	10/7379	Nee	14 september 2010	GS provincie
2	10/7445	Nee	15 september 2010	Bond Heemschut
3	10/7440	Nee	15 september 2010	RCE
4	10/7300	Nee	13 september 2010	Stichting Brinkbelangen
5	10/6187	Ja	26 juli 2010	Stichting Brinkbelangen
6	10/7124	Nee	3 september 2010	Historische vereniging Zuidlaren
7	10/7329	Nee	13 sep 2010	Bewoner stationsweg 15a Zuidlaren
8	10/6555	Ja	11 aug 2010	Bewoner Hondsrugstraat 16 Zuidlaren
9	10/6238	Ja	28 juli 2010	Bewoner Borgwallinge 15 Zuidlaren
10	10/7475	Nee	16 september 2010	Bewoner Middenstraat 14 Zuidlaren
11	10/7489	Nee	16 september 2010	Bewoner Kerkbrink 38 Zuidlaren
12	10/6164	Ja	26 juli 2010	Tulip Inn
13	10/7462	Nee	16 sep 2010	Bewoner Hondsrugstraat 18
14	10/7543	Nee	20 september 2010	Bewoner stationsweg 1a
15	10/7459	Nee	15 september 2010	Bewoner uganda
16	10/7476	Nee	16 september 2010	Bewoner Stationsweg 15
17	10/7385	Nee	14 september 2010	Bewoner Mozartlaan 9 Voorthuizen
18	10/7164	Nee	7 september 2010	Bewoner Koppellaan 10 Apeldoorn
19	10/7213	Nee	8 september 2010	Bewoner Gartenstrasse 44 Neuenhaus
20	10/7258	Nee	9 september 2010	Bewoner Laan van Muijs Heiloo
21	10/7125	Nee	6 september 2010	Bewoner Schimmelpennincksingel 51 Diepenveen
22	10/7523	Nee	20 september 2010	Bewoner Mercuriusbaan 5 Franeker
23	10/7494	Nee	17 sept. 2010	Bewonerscie Hondsrugstraat, Kerkstraat, Middenstraat en Brinkstraat
24	10/7635	Nee	22 sept. 2010	Bewoner dorpsstraat 48 Zuidlaren
25	-	Nee	25 juni 2010	Brief Ahold over parkeren
26	-	Nee	29 juni 2010	Memo Leyten over parkeren