

Nota zienswijzen

Bestemmingsplan Hoek Kanaalstraat – Wilhelminastraat, Roden

Augustus 2023

Inspiraakprocedure

Het ontwerpbestemmingsplan 'Hoek Kanaalstraat – Wilhelminastraat, Roden' heeft vanaf 22 juni 2023 gedurende een periode van 6 weken ter inzage gelegen in het gemeentehuis aan de Raadhuisstraat 1 te Roden. De stukken waren daarnaast te raadplegen op www.ruimtelijkeplannen.nl (NL.IMRO.1699.2023BP100-ow01). Verder is de mogelijkheid geboden tijdens een informatieavond op 14 december 2022 met medewerkers van de gemeente van gedachten te wisselen over het ontwerpbestemmingsplan. Van de geboden mogelijkheid om zienswijzen kenbaar te maken is gebruik gemaakt. Deze nota bevat het eindverslag van de inspraakprocedure op het ontwerpbestemmingsplan.

Privacy

Omdat deze zienswijzennota elektronisch beschikbaar zal worden gesteld, zijn de ontvangen zienswijzen geanonimiseerd en vervolgens gerubriceerd op nummer, zodat de inhoud van de zienswijzennota geen NAW-gegevens van natuurlijke personen bevat (Wet bescherming persoonsgegevens). Voor de beoordeling van de zienswijzen zijn deze NAW-gegevens op zich niet relevant. Om te kunnen herleiden wie welke zienswijze heeft ingediend is er uitsluitend ten behoeve van het collega en de gemeenteraad een afzonderlijk overzicht van de indieners van de zienswijzen opgesteld. Dit overzicht maakt echter geen deel uit van deze zienswijzennota en wordt niet elektronisch beschikbaar gesteld.

Nr.	Naam	Inhoud zienswijze en reactie gemeente	Kenmerken
1.1	Indiener zienswijze 1	Inhoud zienswijze Reclamanten voeren aan dat de extra ontsluitingsroute aan de westzijde - al dan niet eenrichtingsverkeer – onwenselijk is. Volgens hen knipt deze weg het plangebied op en komt het plangebied hiermee op een eiland te liggen. Dit zou ten koste gaan van de mogelijke bebouwing. Niet alleen de weg zelf neemt ruimte in. Doordat er op een bepaalde afstand van de weg gebouwd moet worden nemen de bebouwingsmogelijkheden af. Voorts zijn reclamanten van mening dat er met de parkeergelegenheid voor de nieuwe wooneenheden - in zicht op de binnenplaats - niet bijdraagt aan een versterking van het centrum. Volgens hen moeten deze parkeerplekken onder het maaiveld gerealiseerd worden. Reactie gemeente Het college acht de extra ontsluitingsroute aan de westzijde wél wenselijk. Op 19 juni 2019 is namelijk besloten om 100 vervangende parkeerplaatsen te realiseren in het centrum van Roden ten behoeve van de zakenkring. De zakenkring heeft aangegeven akkoord te gaan met minder parkeerplaatsen in het centrum, wanneer de doorgang gerealiseerd wordt. Hiermee wordt de parkeerdiscussie in het centrum opgelost. Aan dit belang wordt meer waarde gehecht dan het feit dat er minder bebouwingsmogelijkheden zijn. Het argument dat parkeergelegenheid niet bijdraagt aan de versterking van het centrum klopt, voor zover het parkeergelegenheid op zichzelf betreft. Het betreft hier echter parkeergelegenheid die ontstaat als gevolg van de realisatie van circa 20 woningen die wél voor een versterking van het centrum zorgen. Voor de argumentatie waarom het plan als geheel bijdraagt aan het centrum en aansluit bij het gemeentelijk beleid wordt korthedshalve verwezen naar paragraaf 3.4 van de bestemmingsplantoelichting. Verder is het uitgangspunt van het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan dat een parkeervraag als gevolg van een nieuwe planontwikkeling wordt afgewikkeld binnen het plangebied van de nieuwe ontwikkeling. Door het parkeren op het binnenterrein te realiseren wordt het parkeren niet afgewend op de omgeving en blijven de auto's voor centrumbezoekers en omwonenden van buiten het plangebied zoveel mogelijk aan het zicht onttrokken. Parkeerplekken onder het maaiveld is	Datum 1 augustus 2023 Ingeboekt 2 augustus 2023 Zaaknr. 301689

	onderzocht door het college, maar wordt niet haalbaar geacht gezien de hoge kosten die dit met zich meebrengt. Conclusie Deze argumenten van de zienswijze leiden niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.	
1.2	Inhoud zienswijze Reclamanten doen verschillende suggesties en delen hun visie over parkeren en mobiliteit in het centrum van Roden. Dit komt in de zienswijze neer op de volgende (door het college) genummerde argumenten: <i>1. Het moet niet het doel zijn om elke bezoeker met de auto eerst naar de Albertsbaan te loodsen en als het hier vol is dan maar naar een volgende parkeerplaats te laten rijden. Het centrum met het gevarieerde aanbod in winkels moet de bezoeker trekken. Als de bezoekers overwogen hebben naar Roden te komen om te winkelen dan dienen de lang-parkeerplekken de eerste optie te zijn om de auto te parkeren.</i> <i>2. Het centrum dient uitnodigend en verrassend te zijn samen met onbetaald parkeren eventueel met blauwe zone. Het moet voor het regionale achtergebied aantrekkelijk zijn om het centrum van Roden te bezoeken.</i> <i>3. Voor sommige ondernemers is het handig en noodzakelijk dat er in de omgeving van hun winkel geparkeerd kan worden in verband met het laden en lossen van bestellingen. Hiervoor kan er gekeken worden of er een 'pick up en ride' plaats gecreëerd kan worden.</i> <i>4. Zorg ook voor goede plekken voor het stallen van de fiets in de nabijheid van de winkels. Veel inwoners pakken net zo lief de fiets dan dat ze met de auto de drukte van het parkeren opzoeken. Dit zou meer gestimuleerd moeten worden, waardoor er meer ruimte en doorstroming van de aanwezige parkeerplekken is. Er is in het nieuwe centrumplan een begin gemaakt maar ons inziens dienen er op sommige plaatsen nog extra plekken voor fietsen toegevoegd worden.</i> <i>5. Kijk ook naar de toekomstige mobiliteitsbehoefte, de verwachting is dat er meer gebruik zal worden gemaakt van deelauto's. Dit zal de parkeerdruk in het centrum doen afnemen door dat:</i>	

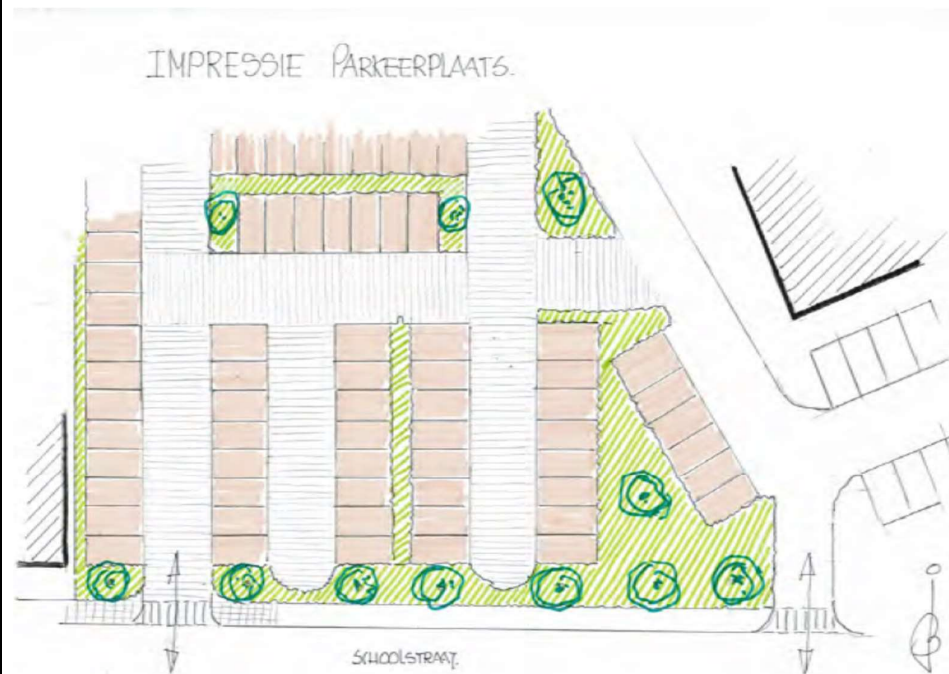
	• <i>Deelauto's vaak worden georganiseerd en geparkeerd op centrale locaties, waardoor de beschikbare parkeerruimte efficiënter wordt gebruikt. Parkeerplaatsen voor centrumbewoners, ook in de publieke ruimte, zullen vrijkomen voor bezoekers.</i> • <i>Het totale aantal voertuigen op de weg zal verminderen, wat resulteert in minder vraag naar parkeerplaatsen.</i> • <i>De gemeente het delen van auto's kan bevorderen door middel van beleid en subsidies, waardoor meer mensen worden gestimuleerd om deelauto's te gebruiken en zo bij te dragen aan het oplossen van parkeerproblemen.</i> 6. <i>Naar onze visie kan de nu tijdelijk geldende blauwe zone gehandhaafd blijven, terwijl er mogelijkheden zijn voor lang parkeren rondom het centrum van Roden. Deze lang parkeerplaatsen kunnen vanuit alle windrichtingen duidelijk worden aangegeven:</i>	
--	---	--



- LP1 vanuit de richting Norg-Assen. Hiervoor dient het parkeerterrein aan de Norgerweg tegenover het evenemententerrein te worden aangepakt naar een volwaardig parkeerplek. Zo ingericht dat er in het groen geparkeerd kan worden met betere verlichting.
- LP2 vanuit Leek -Drachten kan de parkeerplaats aan de Trambaan de locatie zijn voor deze langparkeerders.
- LP3 vanuit Peize -Groningen zal er een nieuw hoogwaardige, aantrekkelijke parkeerplaats met

+/- 50 extra parkeerplekken gerealiseerd kunnen worden aan de Schoolstraat op het nu braakliggende terrein achter het gemeentehuis (zie onderstaande afbeelding)

- Er is tevens een overloopgebied voor parkeren op de vrijetijdsboulevard*



Reactie gemeente

Het college merkt op dat enkel punt 1 betrekking heeft op de ontwikkeling van het plangebied wat onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan 'Hoek Kanaalstraat-Wilhelminastraat, Roden'. De andere punten van reclamanten beschrijven een parkeer- en mobiliteitsvisie van reclamanten in algemeenheid voor het centrum en die niet specifiek te maken heeft met de ontwikkeling die het bestemmingsplan faciliteert. Reclamanten hebben hun visie door de jaren heen kunnen geven op verschillende beleidsdocumenten, uitvoeringsprogramma's en structuurvisies van de gemeente

	Noordenveld voor het centrumgebied van Roden. Het bestemmingsplan voor dit deelgebied is de uitvoering van het beleid en de visie die de afgelopen jaren zijn ontwikkeld. Als reactie op punt 1 merkt het college op dat rond het centrum de P-route ligt die automobilisten naar de grotere parkeergelegenheden in het centrum leidt. De Albertsbaan is hier één van. De Albertsbaan is door zijn centrale ligging het drukste parkeerterrein in het centrum met de hoogste bezettingsgraad. Hierdoor gebeurt het regelmatig dat automobilisten niet op de Albertsbaan kunnen parkeren en een andere parkeergelegenheid gaan zoeken. Dit verkeer rijdt nu vaak via de Wilhelminastraat door de Heerestraat, door het kernwinkelgebied. Met de te realiseren eenrichtingsweg van de Wilhelminastraat naar het parkeerterrein Trambaan wordt dit zoekverkeer in het kernwinkelgebied teruggedrongen. Dit draagt bij aan een prettiger verblijfsklimaat in het kernwinkelgebied. Met het instellen van de parkeerschijfzone worden kortparkeerders gefaciliteerd zoals op de Albertsbaan en worden langparkeerders naar de buitenste parkeerterreinen gedwongen zoals de Trambaan. De eenrichtingsweg draagt hier aan bij. Conclusie Deze argumenten van de zienswijze leiden niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.	
1.3	Inhoud zienswijze Reclamanten presenteren een door hen genoemde planvisie op de hoek Kanaalstraat-Wilhelminastraat. Dit komt op het volgende neer: <i>Als Architectengroep Roderveld en ook als inwoners die hun hele leven in Roden hebben doorgebracht kijken we naar de toekomst van Roden zoals we die graag zouden willen doorgeven aan de volgende generaties.</i> <i>We hebben vanuit dat oogpunt een plan ontwikkeld dat passend is in de dorpse maat van Roden en dat een knipoog heeft naar de historische, de culturele en sociale waarden.</i> <i>En in grote lijnen passend binnen de kaders van het plan, die de gemeente Noordenveld heeft gesteld.</i> <i>Bij de binnenkomst via de rotonde vanuit het noordoosten kijk je over een groene parkachtige zichtlijn richting de nieuwe verkeershub aan de Leeksterweg.</i> <i>In dit park zijn rijwoningen opgenomen die een knipoog vormen naar de historische locatie.</i>	

	<i>Aan de randen van het park bevinden zich een kleinschalig appartementencomplex en een dubbele woning. Er zal een duidelijke uitnodigende voetgangersontsluiting door het park zijn naar de parkeerplaats aan de Trambaan.</i> <i>Om een totale invulling te geven van de hoek Wilhelminastaat Kanaalstraat en ook de Touwslager en Trambaan is er verder gekeken dan het huidige plangebied. De locatie van de Protestantse kerk is ook in onze planvorming meegenomen. De huidige kerk zou een belangrijke positie kunnen krijgen als kunst en cultuurcentrum van Roden, met in de aangrenzende beeldentuin de mogelijkheid van b.v. een theeschenkerij. In het cultuurcentrum zou bijvoorbeeld ook kunstencentrum K38 ondergebracht kunnen worden en de historische vereniging Roon een plek kunnen krijgen. De kerk zal ontdaan worden van haar bijgebouwen en haar oorspronkelijk vorm terugkrijgen in het landschap. Op deze locatie kunnen dan appartementen worden gebouwd die het appartementencomplex aan de touwslager verbindt met het verruimde projectplan. Het vrijkomende pand van de K38 aan de Kanaalstraat kan weer ingevuld worden met woningbouw.</i> <i>De verbindingsweg tussen de Wilhelminastaat en de parkeerplaats aan de Trambaan komt in het plan niet voor omdat de keuze van een sterk, mooi dorp de bezoekers zal trekken en ze graag gebruik zullen maken van verschillende en tevens goed aangegeven bestaande en nieuwe te creëren lang parkeerplaatsen aan de rand van het centrum. Deels uit het zicht, onder het park, is er voor +/- 48 auto's parkeerruimte. Bestemd voor de gebruikers van de totale bebouwing incl. de locatie van de kerk.</i> <i>Wellicht zal onze visie grotere initiële investeringen met zich meebrengen. Op langere termijn zullen deze kosten zich terug verdienen doordat Roden een uitnodigend, levendig centrum heeft met een bloeiende middenstand en een groene long waar de bezoekers graag naar toe komen.</i> <i>Als de locatie Kanaalstraat-Wilhelminastraat is ontwikkeld komt de volgende locatie op de rol: De Brink.</i> <i>Hierin zien we dat de bestaande ontsierende parkeerplaatsen verdwijnen en de Brink weer meer het aanzien geeft van een open ruimte zoals deze historisch was bedoeld. Verder denkend is het zelfs mogelijk de weg die nu tussen de Raadhuisstraat en de Schoolstraat loopt helemaal te laten vervallen. Dan kunnen ook de storende anti-parkeerpalen verdwijnen. We moeten kijken naar de lange termijn en de toekomst van het Dorp Roden en niet vervallen in een copypaste gemeente die allemaal op elkaar lijken, maar proberen onze eigen identiteit te behouden en waar nodig te versterken.</i>	
--	---	--

	<i>Zoals ook omschreven als ambities in de omgevingsvisie Noordenveld 2030 (2017):</i> <i>Het centrum, Heerestraat/ Wilhelminastraat en Brinkgebied. is een aan elkaar verbonden verblijfsgebied. Het centrum is compact, aantrekkelijk en groen ingericht en er is ruimte voor nieuwe concepten en innovaties. Met de kernwaarden Transparant, Leefbaar, Ondernemend, Groen en Duurzaam.</i> Reactie gemeente Het college moedigt het creëren van een planvisie voor dit gebied aan, zeker als het zoals reclamanten zelf aangeven passend is binnen de door ons gestelde kaders. Echter is het verpakken van deze visie in een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan niet het juiste instrument. Zoals verwoord in de bestemmingsplantoelichting zal de locatie middels het toepassen van een tender verkocht worden. Reclamanten kunnen het beste hun planvisie delen middels een inschrijving voor de tender indien zij voornemens zijn de locatie te ontwikkelen. Conclusie Deze argumenten van de zienswijze leiden niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.	
1.4	Inhoud zienswijze Reclamanten zijn van mening dat de conclusie onder punt 3.1 van de bestemmingsplantoelichting niet juist is. Hierin wordt door het college gesteld dat de ontwikkeling in het plangebied niet raakt aan opgaven die zijn opgenomen in de Nationale Omgevingsvisie (hierna: NOVI) gezien de relatief zeer kleine omvang van het project. Volgens reclamanten is elke omvang van een project een aanzet tot het bereiken van de doelstellingen uit de NOVI. Reactie gemeente De ontwikkeling in het plangebied is zeer kleinschalig. De NOVI gaat over opgaven op nationaal niveau. De opgaven uit de NOVI worden bij voorbaat niet geschaad met dit initiatief. Hoe dan ook, is ook op dit kleine schaalniveau nog steeds sprake van het leefbaarder maken van een regio. Door nieuwe woningen te ontwikkelen in het plangebied kunnen meer mensen in Roden een woning worden geboden en is doorstroming mogelijk. Bovendien wordt een leegstaand gebied midden in	

	het dorp opnieuw ontwikkeld waarmee het aanzicht van het centrum wordt opgewaardeerd. De ontwikkeling is dus in overeenstemming met de NOVI. Conclusie Deze argumenten van de zienswijze leiden niet tot een ander inzicht, maar het ontwerpbestemmingsplan zal ter verduidelijk worden aangevuld met onder andere bovenstaande reactie van het college.	
1.5	Inhoud zienswijze Reclamanten zijn van mening dat bij de invulling van het plangebied het toepassen van een tender niet de juiste oplossing om te komen tot een mooie en gewenste ontwikkeling. De meeste inschrijvers van een tender hebben volgens hen in eerste instantie geen oog voor de historische, culturele en sociale omgevingsfactoren. Het zijn volgens hen in de regel grote bouwondernemingen die geen directe affiniteit hebben met Roden. Hun doel is in eerste aanleg het eigen verdienmodel en daarmee maximaliseren van de bebouwing. Deze hebben allen vaak ook een aparte tenderafdeling voor het verwerven van projecten. Aldus de reclamanten. Om een invulling te geven die recht doet aan het dorp is het volgens reclamanten verstandig eerst een goed plan te maken dat gedragen wordt door: - de inwoners en centrumbewoners van Roden - de gemeente als vertegenwoordiger van de inwoners - de winkeliers van het centrum Reclamanten suggereren dat wanneer er een goed plan is dit voor de uitvoering eventueel kan worden opgeknipt in deelplannen die dan als deelprojecten bij inschrijving op de markt kunnen worden gebracht. Hierdoor is het dan ook mogelijk voor lokale bouwondernemers om mee te participeren in het project. Volgens reclamanten heeft het toepassen van lokale ondernemers diverse positieve aspecten: - deze groep is vaak betrokken en trots op wat ze bouwen voor het eigen dorp - het is economisch duurzamer Voor kleine lokale ondernemers is het volgens reclamanten haast niet mogelijk om via een tender mee te doen, vanwege:	

	• Gebrek aan tijd en middelen voor tijdig indienen(het voorbereiden van een tender kan tijdrovend zijn). Kleine bouwbedrijven hebben mogelijk niet de interne middelen en mankracht om uitgebreide offertes op te stellen en alle documentatie op tijd in te dienen. • Complexiteit van het aanbestedingsproces: Het aanbestedingsproces kan complex zijn, met strikte regels en voorschriften die moeten worden gevolgd. Dit kan overweldigend zijn voor kleine bouwbedrijven, vooral als ze geen eerdere ervaring hebben met tenders. • De hoge concurrentie: tenders trekken vaak veel aannemers aan, waaronder ook grotere bouwbedrijven met meer middelen en ervaring. Hierdoor kan de concurrentie bijzonder hevig zijn, wat het voor kleine bouwbedrijven moeilijk maakt om op te vallen en een tender te winnen. • De financiële eisen: Sommige tenders kunnen een aanzienlijke financiële capaciteit vereisen om aan de vereisten te voldoen. Dit kan een uitdaging zijn voor kleine bouwbedrijven met beperkte financiële middelen, omdat ze mogelijk niet kunnen voldoen aan de financiële eisen van de tender. • Minder nadruk op kwaliteit: In sommige gevallen kan het bij tenders meer gaan om de laagste prijs dan om de kwaliteit van het werk. Dit kan ertoe leiden dat kleine bouwbedrijven concessies moeten doen aan de kwaliteit om competitief te blijven, wat hun reputatie op lange termijn kan schaden. • Het samenwerken in combinaties dat vaak niet werkt. Bij inschrijving wordt onder andere gekeken naar de financiële situatie en de projecten die in het verleden zijn gerealiseerd. Voor de net opgerichte combinatie zijn deze gegevens niet beschikbaar. Reactie gemeente Het college is verplicht om alle marktpartijen een gelijke kans te bieden. Het is het college niet toegestaan om de kring van gegadigden te beperken tot Roden. In het Didam-arrest heeft de Hoge Raad bepaald dat overheden bij de uitgifte van grond alle (potentiële) gegadigden voor de uitgifte van de grond een gelijke kans moet bieden. Wetende dat er meerdere gegadigden zijn (meerdere partijen hebben al hun belangstelling getoond), betekent dit dat de gemeente sowieso gehouden is om een uitgifteprocedure (tender) te starten. Wet en regelgeving heeft dit dus verplicht gesteld. Daarnaast wil de gemeente een ieder dezelfde kansen bieden en geen marktpartijen met voorkeur behandelen. In theorie is het mogelijk eerst een architect te kiezen en daarna een bouwer. Dit heeft volgens het college echter geen meerwaarde. Ten eerste moet je dan twee procedures starten, wat tijdrovend en kostbaar is. Immers er moet eerst een architect worden geselecteerd en daarna moet de gemeente een bouwer aanwijzen. Ook daar heb je als overheid recht te doen aan de belangen van verschillende gegadigden. Daar komt bij dat de gemeente als een soort projectontwikkelaar optreedt en daarmee alle risico's gaat dragen die met ontwikkelen gepaard gaan. Het college	
--	---	--

		probeert architecten, ontwikkelaars en bouwers uit te dagen om gezamenlijk een goed plan te maken. Bij verschillende projecten binnen de gemeente is dit gelukt. Hierbij is geconstateerd dat ontwikkelaars regionale architecten, adviseurs en bouwers betrekken om zodoende goede plannen te maken. Daarnaast zijn veel kleine bouwbedrijven in de gemeente Noordenveld niet geïnteresseerd in een ontwikkeling van circa 20 woningen. Dergelijke ontwikkelingen zijn simpelweg te groot voor de kleinere bedrijven. Het college van de gemeente Noordenveld probeert de aanbestedingen zo simpel mogelijk te houden en de selectievoorwaarden hebben geen hoge drempel. Op deze manier krijgen kleinere regionale partijen zeker een kans. Bij een aanbesteding van meerdere kavels op het plangebied 'Oosterveld' in Norg zijn alle regionale bouwbedrijven tijdens een avond uitgenodigd om het over deze manier van werken te hebben (via tenderned). Op deze manier hoopt het college dat ook zij mee willen doen aan onze tenders. De ervaring is dat samenwerkingen in combinaties succesvol zijn. Dergelijke samenwerkingen bieden voldoende kansen voor regionale partijen. Conclusie Deze argumenten van de zienswijze leiden niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.	
2.1	Indiener zienswijze 2	Inhoud zienswijze Reclamanten voeren aan dat de verkeersveiligheid in het gedeelte van de Wilhelminastraat er op achteruit gaat vanwege de nieuwe weg aan westzijde van het plangebied en daarmee het ontstaan van een kruising Albertsbaan – Wilhelminastraat – Trambaan/Touwslager. Daarnaast zijn reclamanten van mening dat het niet realiseren van een nieuwe ontsluitingsweg in het onderhavige plangebied als ook het realiseren van minder parkeerplaatsen inhoudt dat er sprake is van meer uitgeefbare grond, hetgeen respectievelijk geld oplevert dan wel bespaart. Reactie gemeente Het is het college niet duidelijk waarom reclamanten vinden dat de verkeersveiligheid er op achteruit gaat. De eenrichtingsweg kan door automobilisten alleen vanuit de Wilhelminastraat ingereden worden naar de Trambaan. Er komt daarmee geen extra gemotoriseerd verkeer op de kruising Albertsbaan-Wilhelminastraat. Wel kunnen (brom)fietsers vanaf de Trambaan richting de Wilhelminastraat fietsen. Dit zullen naar verwachting dusdanig weinig fietsers zijn dat dit weinig tot geen invloed heeft op de verkeersveiligheid op de kruising Albertsbaan-Wilhelminastraat. De weg ligt op een dusdanige locatie dat het niet aannemelijk is dat doorgaand verkeer zonder bestemming	Datum 1 augustus 2023 Ingeboekt 2 augustus 2023 Zaaknr. 301559

	Trambaan via de Wilhelminastraat (en/of Albertsbaan) van deze nieuwe weg gebruik zal gaan maken. Het college is van mening dat de verkeersveiligheid op de kruising Albertsbaan-Wilhelminastraat op een acceptabel niveau is en blijft. Het college is het eens met de argumentatie dat er meer uitgeefbare grond ontstaat indien er geen ontsluitingsweg wordt gerealiseerd en daarmee ook kosten worden bespaard. In het verleden (op 19 juni 2019) is echter besloten om 100 vervangende parkeerplaatsen te realiseren in het centrum van Roden ten behoeve van de zakenkring. De zakenkring heeft aangegeven akkoord te gaan met minder parkeerplaatsen in het centrum, wanneer de doorgang gerealiseerd wordt. Hiermee wordt de parkeerdiscussie in het centrum opgelost. Aan dit belang wordt meer waarde gehecht dan aan het de oplopende kosten. Doordat de gemeente minder parkeerplaatsen in het centrum hoeft aan te leggen, vallen er relatief wel veel toekomstige kosten weg. Er worden nu 39 openbare parkeerplaatsen minder aangelegd. Gemiddeld genomen kost een parkeerplaats €7500,-. Conclusie Deze argumenten van de zienswijze leiden niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.	
2.2	Inhoud zienswijze Reclamanten gaan in hun zienswijze in op de verkeerssituatie in andere delen van het centrum en de herinrichting van de Nieuweweg, de Brink en de Raadhuisstraat. Vervolgens worden suggesties gedaan voor ontsluiting van het centrum als geheel en inrichting van parkeergelegenheid ten behoeve van het centrumgebied en wordt een parkeerfondsregeling van de gemeente Noordenveld benoemd. Reactie gemeente Het college verwijst voor de reactie korthedshalve naar de beantwoording onder punt 1.2 van deze zienswijzennota. Conclusie Deze argumenten van de zienswijze leiden niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.	

2.3	Inhoud zienswijze Er is door reclamanten kennis genomen van een door een plaatselijk gevestigd architectenbureau inmiddels al schetsmatig uitgewerkt plan voor het onderhavige plangebied, inclusief voor de locatie van de kerk: <i>Het is in onze beleving in essentie een zeer goed doordacht plan, waarmee tevens deels wordt gerefereerd aan het voormalige treinspoortracé met daarop een perronachtige bebouwing, met als vermeldenswaardig bijkomend element daarbij dat de voorziening in de eigen parkeerbehoefte plaatsvindt onder de bebouwing op het perron en daardoor dus aan het zicht is onttrokken.</i> <i>Het laat gevarieerde woningbouw zien, zowel voor wat betreft de typologie als de gebruiksmogelijkheden.</i> <i>Naar het ons wil voorkomen voorziet het plan zowel direct als indirect tevens in de behoefte voor wat betreft het behoud van het eigenlijke, oorspronkelijke kerkgebouw.</i> <i>Het voert in dit kader echter te ver om daar nog verder over uit te weiden.</i> <i>Het is onze stellige overtuiging dat bedoeld plan een waardevolle bijdrage kan leveren, niet alleen voor het onderhavige plangebied op zich, maar ook in breder verband voor het aanzien van het centrumgebied als geheel.</i> Reactie gemeente Het college verwijst voor de reactie korthedshalve naar de beantwoording onder punt 1.3 van deze zienswijzennota. Conclusie Deze argumenten van de zienswijze leiden niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.	
2.4	Inhoud zienswijze Gezien de voorgaande argumenten is het in de beleving van reclamanten niet noodzakelijk om in het verlengde van de Albertsbaan een nieuwe ontsluitingsweg aan te leggen voor verkeer vanaf de Wilhelminastraat naar de parkeerplaatsen aan de Trambaan/Touwslager. De ontsluitingsweg zorgt voor een onnodige onderbreking van een gesloten wand met bebouwing aan de Wilhelminastraat en het is niet noodzakelijk het aantal parkeerplaatsen uitsluitend in de kern van het winkelgebied uit te breiden ten koste van in dit geval met name het grondgebied van de kerk.	

		Reactie gemeente Het college is het eens met het argument dat de te realiseren ontsluitingsweg de historische structuur van de Wilhelminastraat doorbreekt. Met de realisatie van de ontsluitingsweg kan echter een belangrijke stakeholder in het centrum (de zakenkring) tegemoet gekomen worden. Op 19 juni 2019 is namelijk besloten om 100 vervangende parkeerplaatsen te realiseren in het centrum van Roden ten behoeve van de zakenkring. De zakenkring heeft aangegeven akkoord te gaan met minder parkeerplaatsen in het centrum, wanneer de doorgang gerealiseerd wordt. Hiermee wordt de parkeerdiscussie in het centrum opgelost. Aan dit belang wordt meer waarde gehecht dan aan de stedenbouwkundige argumenten. Conclusie Deze argumenten van de zienswijze leiden niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.	