

## Nota beantwoording zienswijzen woningbouwproject Handelskade 1 en 3b

Onderwerp: beantwoording van zienswijzen tegen de ontwerp-omgevingsvergunning en ontwerpverklaring van geen bedenkingen woningbouwproject Handelskade 1 en 3b in Noord-Scharwoude

Zaaknummer: 971033

Behoort bij besluit van  
Burgemeester en wethouders  
van Lelystad

Nr. : 202749



### Project

Voor het realiseren van negen huurwoningen (waarvan drie sociale huur) aan Handelskade 1 en 3b in Noord-Scharwoude is een aanvraag omgevingsvergunning (zaaknummer 202749) ingediend. Het project is in strijd met het ter plaatse geldende bestemmingsplan.

### Procedure

Op deze aanvraag is de uitgebreide voorbereidingsprocedure van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) van toepassing. Krachtens artikel 2.12, lid 1 onder a, onder 3 Wabo kan slechts medewerking worden verleend aan strijdig planologisch gebruik, indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat. De raad dient voor dit afwijkende planologische gebruik een verklaring van geen bedenkingen (vvgb) af te geven.

Op grond van de Wabo hebben de ontwerpverklaring van geen bedenkingen en de ontwerp-omgevingsvergunning met bijbehorende stukken conform de van toepassing zijnde uniforme openbare voorbereidingsprocedure als bedoeld in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen. Tegen deze ontwerpbesluiten voor dit project twee zienswijzen ingediend.

### Zienswijzen

De twee ingediende zienswijzen komen qua inhoud grotendeels overeen. De gemeente is wettelijk verplicht de persoonsgegevens te anonimiseren. Dit betekent in de behandeling niet naar betreffende gegevens wordt gerefereerd. Hieronder zijn de zienswijzen zijn per onderwerp geclusterd, kort samengevat (cursieve tekst) en genummerd en voorzien van de gemeentelijke reactie.

#### **1. Aantal te realiseren parkeerplaatsen - parkeernorm**

*Het is niet duidelijk om hoeveel parkeerplaatsen het nu gaat bij dit project, tien of elf en hoe is dit aantal berekend? In de bij de aanvraag behorende bijlagen is soms vermeld elf parkeerplaatsen, dan weer tien parkeerplaatsen. Hierover dient duidelijkheid te worden verschaft voorzien van een deugdelijke motivering.*

*Ter plaatse is het 'Parapluplan parkeernormen en laad- en losvoorzieningen Langedijk' van kracht. Daarin is gesteld dat moet worden voldaan aan het vastgestelde parkeerbeleid zoals dat geldt op het tijdstip van indiening van de aanvraag voor de omgevingsvergunning. Ten tijde van de aanvraag was het parkeerbeleid uit 2016 van kracht. Dat beleid is in 2022 ingetrokken en vervangen door het parkeerbeleid Nota Parkeernormen 2022. Voor dit project wordt het parkeerbeleid uit 2022 toegepast. Er is onvoldoende gemotiveerd op grond waarvan de Nota parkeernormen 2022 is toegepast.*

### Reactie

In aanvulling op de overgelegde ruimtelijke onderbouwing wordt de toetsing aan het parkeerbeleid hieronder nader toegelicht.

De aanvraag om omgevingsvergunning is ingediend in december 2020. Op het moment van de indiening van de aanvraag was het bestemmingsplan "Parapluplan Parkeernormen en normen

laad- en losvoorzieningen Langedijk” (vastgesteld 17 juli 2018) van kracht en gold de Nota Parkeernormen 2016 (Langedijk). In aanvraag voorzag het projectplan in elf parkeerplekken om te kunnen voldoen aan de vereiste parkeernorm van de op dat moment geldende Nota Parkeernormen 2016.

De behandeling van deze aanvraag heeft echter een meer dan gemiddelde tijd in beslag genomen. In deze periode zijn diverse beleidsdocumenten gewijzigd.

Zo is gedurende de behandeling van deze aanvraag in december 2022 De Nota Parkeernormen 2022 vastgesteld, waarbij Nota Parkeernormen 2016 (Langedijk) is ingetrokken. Daarnaast is op 23 april 2024 het “Actualisatieplan Langedijk” vastgesteld en inmiddels onherroepelijk in werking getreden. Verzuimd is dit te vermelden in de documenten, er is hier wel aan getoetst.

De planregels over parkeren in dit Actualisatieplan (artikel 36.3) zijn gelijklopend aan de planregels over parkeren in het “Parapluplan Parkeernormen en normen laad- en losvoorzieningen Langedijk” (artikel 5.1).

In het Actualisatieplan is eveneens bepaald dat bij een aanvraag omgevingsvergunning moet worden voldaan aan het vastgestelde parkeerbeleid, zoals dat geldt op het tijdstip van indiening van de aanvraag voor de omgevingsvergunning. Ook is opgenomen dat het bevoegd gezag daarvan kan afwijken: “indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit, of voor zover op andere wijze in de benodigde parkeervoorzieningen en/of laad- en losvoorzieningen wordt voorzien [...]”.

De bevoegdheid kan uitsluitend worden toegepast, indien is aangetoond dat: “de parkeerdruk op de omgeving niet toeneemt; en de parkeerdruk op de omgeving niet wordt vergroot; en geen sprake is van een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat”.

De Nota Parkeernormen 2022 voorziet in actualisatie en harmonisatie van de parkeernormen voor de grondgebieden van de voormalige gemeente Heerhugowaard en de voormalige gemeente Langedijk.

Gemeente Dijk en Waard ontwikkelt zich in hoog tempo tot een moderne gemeente van formaat. De daarbij behorende ontwikkelingen, ambities en actuele vraagstukken maakten het nodig de parkeernormen te actualiseren. Het doel van de Nota Parkeernormen 2022 is het bieden van duidelijkheid en transparantie ten aanzien van de werkwijze bij het opstellen van de parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen en bouwplannen en de toetsing daarvan. Algemeen uitgangspunt is dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen niet mogen leiden tot (toename van) een parkeertekort in de omgeving. Het toepassen van de juiste parkeernormen draagt bij aan een goed woon- en leefklimaat, want het risico op parkeeroverlast wordt hierdoor verkleind. In dit document zijn parkeernormen opgenomen passend bij de lokale situatie en omstandigheden.

In de Nota Parkeernormen 2022 is bij woningen onderscheid gemaakt tussen grondgebonden woningen en appartementen. Daarnaast is een verdere onderverdeling gemaakt naar verschijningsvorm; oppervlakte van de woning; koop- of huurwoning en vrije sector of sociale huur. Op deze wijze is bij de functie wonen een fijnmazig onderscheid ontstaan in verschillende parkeernormen.

Bij besluitvorming op aanvragen wordt (in principe) getoetst aan het beleid dat geldt op het moment van besluiten (ex nunc). In dit geval geldt nu de Nota Parkeernormen 2022 en het Parkeerbeleid 2016 is ingetrokken.

De planregel stelt echter dat moet worden voldaan aan het vastgestelde parkeerbeleid, zoals dat geldt op het tijdstip van indiening van de aanvraag voor de omgevingsvergunning.

Een dergelijke planregel is bedoeld om een aanvrager gedurende de behandeling niet in een slechtere positie te brengen in het geval het beleid gedurende de behandeling van zijn aanvraag ten nadele van de aanvrager wijzigt. Te denken valt aan een beleidswijziging die tot zwaardere parkeereisen leidt. Dit zou bijvoorbeeld het geval zijn indien bij datum indiening elf

parkeerplaatsen volstaan en door beleidswijziging aanvrager meer dan elf parkeerplaatsen zou moeten realiseren. Het omgekeerde is hier juist aan de orde.

In dit geval hanteert het nieuwe beleid - de Nota Parkeernormen 2022 - bij de functie wonen een meer fijnmazige onderverdeling van parkeernormen. Deze fijnmazige onderverdeling leidt er toe dat bij een woningbouwproject als de onderhavige ook tien parkeerplaatsen voldoen aan een goed woon- en leefklimaat en leidt het niet tot (een toename van) een parkeertekort in de omgeving.

Bovendien had de planregel dat geldend parkeerbeleid op datum van indiening van de aanvraag bepalend is tijdens de behandeling van deze aanvraag kunnen leiden tot het indienen van een nieuwe aanvraag omgevingsvergunning voor dit project zodra de Nota Parkeernormen 2022 rechtskracht verkreeg. De uitkomst had alsdan tot hetzelfde geleid: toetsing aan het parkeerbeleid van de nu geldende Nota Parkeernormen 2022.

Het college maakt gebruik van de binnen het plan opgenomen bevoegdheid om hier medewerking aan te verlenen, omdat het houden van aanvrager aan de zwaardere eis van elf parkeerplaatsen op grond van de oude parkeernorm uit 2016 op overwegende bezwaren stuit, nu inmiddels op grond van het huidige geldende parkeerbeleid tien parkeerplaatsen volstaan. Het project is daarop aangepast aan tien parkeerplaatsen en voldoet daarmee aan de huidige geldende parkeernorm.

Om in dit projectgebied ook een ondergrondse vuilcontainer in te passen maakt het college gebruik van de binnen het plan opgenomen bevoegdheid om één benodigde parkeerplaats in de openbare ruimte te realiseren. Hierdoor kan de benodigde ondergrondse vuilcontainer worden geplaatst op een locatie die het best bereikbaar is voor het lossen. De overige benodigde negen parkeerplaatsen worden op eigen terrein gesitueerd.

Op deze wijze wordt er nog steeds voldaan aan het realiseren van de parkeernorm van tien parkeerplaatsen en neemt met verwijzing naar de uitgangspunten van de Nota Parkeernormen 2022 hiermee de parkeerdruk op de omgeving niet toe, de parkeerdruk wordt niet vergroot en er is geen sprake van een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat.

Het project voldoet hiermee aan het geldende parkeerbeleid.

#### Berekening parkeernorm

Hieronder is toegelicht hoe het benodigde aantal parkeervoorzieningen is berekend.

De nota Parkeernormen 2022 kent een stappenplan om te komen tot het benodigde aantal parkeerplekken per ontwikkeling. Die is tevens opgenomen in de ruimtelijke onderbouwing en is als volgt:

##### *Stap 1. Vaststellen programma*

Het programma van deze ontwikkeling bevat een negental appartementen. Hierin is de oppervlakte per appartement belangrijk en of het appartement in huur of koop aangeboden wordt. Deze negen appartementen worden in de huur aangeboden en kennen allemaal een oppervlakte onder de 75 m2. Van de negen appartementen worden er drie in de sociale huur aangeboden.

##### *Stap 2. Vaststellen parkeerbehoefte*

De ontwikkeling aan Handelskade 1 valt conform de gemeentelijke indeling voor parkeren onder zone D. Dit brengt de volgende normen en parkeerbehoefte met zich mee.

| Functie                                 | Aantal | Norm, inclusief bezoek | Totaal      |
|-----------------------------------------|--------|------------------------|-------------|
| Appartementen kleiner dan 75 m2 sociaal | 3      | 1,3                    | 3,9         |
| Appartementen kleiner dan 75 m2         | 6      | 1,4                    | 8,4         |
| <b>Totalen</b>                          |        |                        | <b>12,3</b> |

De initiatiefnemer wil aanspraak maken op de salderingsregeling. Op basis van de huidige functie kan een inschatting gemaakt worden van huidige parkeerbehoefte. Deze parkeerbehoefte werd volledig in de openbare ruimte opgelost.

| Functie       | Oppervlakte | Norm, per 100 m2 | Totaal      |
|---------------|-------------|------------------|-------------|
| Winkel        | 297         | 3,5              | 10,4        |
|               |             |                  |             |
| <b>Totaal</b> |             |                  | <b>10,4</b> |

### Stap 3. Bepalen mogelijkheden dubbelgebruik

De parkeerbehoefte vanuit de nieuwe situatie en de salderingsmogelijkheid uit stap 2 worden aan de hand van de aanwezigheidspercentages omgezet naar een parkeerbehoefte per dagdeel. In onderstaande tabel wordt dit overzichtelijk weergegeven.

|                           |        |           |        | Werkdagochtend | Werkdagmiddag | Werkdagavond | Werkdagnacht | Koopavond | Zaterdagmiddag | Zaterdagavond | Zondagmiddag |
|---------------------------|--------|-----------|--------|----------------|---------------|--------------|--------------|-----------|----------------|---------------|--------------|
| Wonen Bewoners            |        |           |        | 50%            | 50%           | 90%          | 100%         | 80%       | 60%            | 80%           | 70%          |
| Wonen Bezoekers           |        |           |        | 10%            | 20%           | 80%          | 0%           | 70%       | 60%            | 100%          | 70%          |
| Detailhandel              |        |           |        | 30%            | 60%           | 10%          | 0%           | 75%       | 100%           | 0%            | 0%           |
|                           |        |           |        |                |               |              |              |           |                |               |              |
|                           |        |           |        |                |               |              |              |           |                |               |              |
| Niet grondgeboden sociaal | Aantal | Norm      | Totaal |                |               |              |              |           |                |               |              |
| Huur, app. <75m2          | 6      | 1,1       | 6,6    | 3,3            | 3,3           | 5,9          | 6,6          | 5,3       | 4,0            | 5,3           | 4,6          |
| Huur sociaal, <75 m2      | 3      | 1,0       | 3,0    | 1,5            | 1,5           | 2,7          | 3,0          | 2,4       | 1,8            | 2,4           | 2,1          |
| Totaal bezoek             | 9      | 0,3       | 2,7    | 0,3            | 0,5           | 2,2          | 0,0          | 1,9       | 1,6            | 2,7           | 1,9          |
|                           |        |           |        |                |               |              |              |           |                |               |              |
|                           | M2     | Norm p.m2 | Totaal |                |               |              |              |           |                |               |              |
| Winkel                    | 297    | 3,5       | -10,4  | -3,1           | -6,2          | -1           | 0            | -7,8      | -10,4          | 0             | 0            |
|                           |        |           |        |                |               |              |              |           |                |               |              |

|                                   |  |  |  |  |     |      |     |     |     |    |      |     |
|-----------------------------------|--|--|--|--|-----|------|-----|-----|-----|----|------|-----|
| Totale<br>behoefte per<br>dagdeel |  |  |  |  | 2,0 | -0,9 | 9,8 | 9,6 | 1,8 | -3 | 10,4 | 8,6 |
|                                   |  |  |  |  |     |      |     |     |     |    |      |     |

Indien gekeken wordt naar deze specifieke locatie en rekening houdend met het voormalige en nieuwe programma, dan is de zaterdagavond maatgevend. Daarbij wordt rekening gehouden met de aanwezigheidspercentages per dagdeel. Naar verwachting is de parkeerdruk op zaterdagavond het hoogste. Er kan dan geen aanspraak worden gemaakt op saldering met de oude functie. Dit omdat de maatgevende parkeerbehoefte van de oude functie (met name overdag) en de nieuwe functie (met name in de avond en nacht) met elkaar verschillen. Dit resulteert in een parkeernorm van 10,4, afgerond tien parkeerplekken voor de maatgevende parkeervraag in de nieuwe situatie.

#### *Stap 4. Bepalen reductiefactoren*

Binnen Zone D is er geen sprake van parkeerregulering. Ook is er geen OV-knooppunt. Er zijn daarom geen reductie factoren van toepassing.

#### *Stap 5. Parkeereis*

Vanuit het stappenplan uit de nota Parkeernormen 2022 en rekening houdend met het nieuwe programma op deze locatie ontstaat er een tekort van 10,4 parkeerplekken. Dit aantal mag afgerond worden naar beneden waardoor het daadwerkelijk tekort tien (10) plekken bedraagt. Dit tekort wordt door de initiatiefnemer bijna volledig op eigen terrein opgelost. Er worden negen (9) plekken op eigen terrein gerealiseerd. In het doodlopende deel van de Handelskade wordt een tiende plek gerealiseerd.

Tot slot, als gevolg van beoordeling van deze aanvraag en de daarmee gepaard gaande lange behandeltijd zijn de daaraan ten grondslag liggende documenten op sommige delen aangepast en/of aangevuld. Hierdoor komt het voor dat er bijvoorbeeld nog een oude situatietekening met elf parkeerplekken in een rapportage is opgenomen (bijv. rapport archeologie). Hierdoor is er verwarring ontstaan of er voor dit project elf of tien parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Er worden voor dit project tien parkeerplaatsen gerealiseerd. De ruimtelijke onderbouwing is op dat onderdeel verduidelijkt.

### **2. Lengte parkeerplaatsen**

*De parkeerplaatsen die op eigen terrein gerealiseerd worden staan haaks op de weg en hebben een lengte van 5 meter. Er wordt daar geparkeerd door de bewoners van Handelskade 1 en dat zijn hoofdzakelijk bestelwagens, SUV's, autotransporters e.a. De lengte van deze voertuigen zijn gemiddeld ruimschoots 5m. De lengte van de parkeerplaats voldoet niet. Men vreest dat deze auto's de openbare weg gaan blokkeren door uitsteek.*

#### Reactie

In de Nota Parkeernormen 2022 van gemeente Dijk en Waard is voor haaksparkeren een minimale lengte van 5.00 meter opgenomen. De te realiseren parkeervakken voldoen hieraan. Hoewel er geen wettelijke plicht is, komt de lengte overeen zoals in de NEN 2443 is omschreven.

### **3. Saldering**

*De wijze waarop tot de parkeereis van 10 dan wel 11 parkeerplaatsen is gekomen, is onvoldoende gemotiveerd voor zover er wordt uitgegaan van een parkeerbehoefte van 3,5 parkeerplaats per 100m2 op basis van de huidige functie ('winkel'). Elders wordt*

*gesproken over een kapperszaak. Verder is onduidelijk op welke wijze er is gesaldeerd. Een en ander is opgenomen op pagina 16 en verder van de ruimtelijke onderbouwing.*

#### Reactie

Met verwijzing naar het gestelde in de reactie onder punt 1 wordt er voor dit project binnen het plangebied voorzien in de vereiste parkeerbehoefte van tien parkeerplekken. Er is geen sprake van saldering met de oude functie. Dit omdat de maatgevende parkeerbehoefte van de oude functie (met name overdag ) en de nieuwe functie (met name in de avond en nacht) met elkaar verschillen.

#### **4. Didam-arrest**

*Er wordt 1 openbare parkeerplaats toegekend aan de projectontwikkelaar, dat is in strijd met het Didam-arrest. Gezien het parkeerprobleem aan de Handelskade zijn bestaande ondernemers en bewoners ook belanghebbende bij deze parkeerplaats. Het is discutabel deze parkeerplaats te gunnen aan iemand van buiten de Handelskade ten nadele van de eigen bewoners en ondernemers.*

#### Reactie

Het Didam-arrest is niet van toepassing. Bij een ruimtelijke ontwikkeling moet de initiatiefnemer in beginsel zelf zorgen voor genoeg parkeerplaatsen binnen het bouwplan. Het kan echter voorkomen dat om moverende reden - zoals is toegelicht in de reactie onder punt 1 - er in de openbare ruimte een deel van de parkeervraag wordt opgevangen. Dit doodlopende deel van de Handelskade bood een dergelijke oplossing. De initiatiefnemer krijgt geen exclusief gebruiks- of eigendomsrecht voor deze parkeerplaats. De parkeerplaats blijft openbaar.

#### **5. Veiligheid/gebruik van de weg/vrachtverkeer**

*Zoals de naam al aangeeft is de Handelskade een ondernemersstraat. Er is dagelijks veel vrachtverkeer. Zowel door ondernemers aan de Handelskade met eigen vrachtwagens als door toeleverancier. Gemeend wordt dat er sprake is van een extra verkeersgeneratie vanwege de woningen op de drukke Handelskade/Veilingweg en kan leiden tot verkeersonveilige situaties.*

*Men wijst dat de bocht waar de nieuwe parkeerplaatsen zijn beoogd zeer onoverzichtelijk is en nu al regelmatig leidt tot voertuigen die achteruit moeten rijden om tegemoetkomend verkeer de ruimte te geven. Zo wordt een gedeelte van het perceel (privé) nu gebruikt voor openbare weg. Door de geplande parkeervlakken is dat niet meer mogelijk. Dit moeten worden meegewogen bij de besluitvorming.*

#### Reactie

Het is een feit dat in het algemeen door de jaren heen het verkeer is toegenomen en het type auto/vrachtwagen is gewijzigd. Dit kan op bestaande wegen, zoals de Handelskade en Veilingweg, op sommige momenten leiden tot het aan elkaar moeten verlenen van voorrang in het passeren. Dit is nu het geval en dat zal na realisatie (waarschijnlijk) ook zo zijn. De bestaande openbare weg wijzigt immers niet door de realisatie van het project.

Daarnaast is er sprake van herontwikkeling. De huidige functie voor bedrijfsactiviteiten op die locatie verdwijnt en daardoor ook de verkeer aantrekkende werking die daar van uit gaat. In de plaats daarvan komen er woningen, met eveneens een aantal verkeersbewegingen. Er is dus geen sprake van een extra aantal verkeersbewegingen bovenop de bestaande situatie. Met verwijzing naar wat is gesteld in reactie onder punt 1, wordt opgemerkt dat naar verwachting een aantal verkeersbewegingen zal plaatsvinden in een andere periode van de dag ten opzichte van de huidige toegestane functie. Waardoor naar verwachting de verkeersstromen voor de

aanwezige ondernemingen aan de Handelskade en voor de nieuwe woningen minder in dezelfde periode van de dag plaatsvinden.  
Bovendien zullen de te realiseren parkeerplaatsen beschikbaar worden voor dubbelgebruik. Zodat overdag, wanneer bewoners afwezig zijn, de parkeerplaatsen gebruikt kunnen worden voor bezoekers van de ondernemingen in de nabijheid van dit project.  
Op voorhand is er geen aanleiding om te veronderstellen dat het project leidt tot een onveiligere situatie voor het verkeer.

#### **6. Bouwoverlast, compensatie**

*Men vreest overlast van de bouwwerkzaamheden en daarvan consequenties voor hun bedrijfsvoering. Blijft de onderneming steeds goed bereikbaar, kunnen leveranciers en klanten de onderneming bereiken en zal er sprake zijn van een verkeersveilige situatie? Men verwacht een tegemoetkoming in de financiële schade die de onderneming zal leiden vanwege de bouwwerkzaamheden, maar ook vanwege het transformeren van het bedrijventerrein tot een woongebied waar steeds minder ruimte is voor ondernemers. Men heeft weinig vertrouwen dat de uitvoering van het project goed zal verlopen.*

#### Reactie

Het is niet realistisch om te stellen dat de herontwikkeling in dit bestaande gebied zonder enige (tijdelijke) hinder zal geschieden. Op dit moment is niet te verwachten dat er sprake zal zijn van (langdurige) stremming van de openbare weg en een verkeersonveilige situatie. Er dient voorafgaand aan de bouw een bouwveiligheidsplan (blvc plan) te worden ingediend. Hierbij wordt de bereikbaarheid en de veiligheid van de omgeving betrokken. Dit plan dient door de gemeente akkoord te worden bevonden alvorens een aanvang gemaakt mag worden met de bouw. Dit plan is op dit moment nog niet ingediend.

Van een tegemoetkoming in de financiële schade die men leidt door de bouwwerkzaamheden is op voorhand geen sprake. Ook de toe te passen constructiemethode, boren of heien, kan nog nader worden bepaald en dient voorafgaand aan de daadwerkelijke start van de werkzaamheden ter controle te worden voorgelegd aan de gemeente.

Of er daarnaast sprake is van een waardedaling van de onderneming en het betreffende vastgoed wegens het transformeren van het projectgebied naar een woonfunctie en hoe groot die is, zal moeten blijken uit een planschadeprocedure (artikel 6.1 e.v. Wet ruimtelijke ordening). Een eventueel planschadeverzoek wordt afgehandeld in een aparte procedure en niet in het kader van de onderhavige procedure tot afwijking van het bestemmingsplan. Een planschadeverzoek kan worden ingediend nadat de omgevingsvergunning tot afwijking van het bestemmingsplan onherroepelijk geworden is.

#### **7. Overlast door toekomstige bewoners**

*Men vreest overbewoning van de toekomstige woningen, met alle bijbehorende overlast.*

#### Reactie

De vrees voor voornoemde overlast wordt op voorhand niet gedeeld. Bewoning van de woningen vindt uitsluitend plaats door één afzonderlijk huishouden. In verband met woonveiligheid, brandveiligheid en ter voorkoming van overlast op het gebied van o.a. geluid en parkeren is groepsbewoning niet toegestaan. Dit is onder andere vastgelegd in de anterieure overeenkomst die met initiatiefnemer is overeengekomen. Er zal op worden toegezien dat dat wordt nagekomen.

#### **8. Overlast voor toekomstige bewoners**

*Men vreest overlastmeldingen door toekomstige bewoners door de bestaande bedrijfsactiviteiten van aanwezige ondernemingen in de directe omgeving.*

### Reactie

Bedrijven dienen qua bedrijfsactiviteiten te voldoen aan de daartoe geldende regels. Een eventuele overlastmelding zal daar aan worden getoetst. Op voorhand is er geen aanleiding te veronderstellen dat hier niet aan zal worden voldaan.

### **9. Precedentwerking**

*Men vreest precedentwerking van dit project, met als gevolg dat het woongenot van huidige bewoners en de economische belangen van de huidige ondernemers worden aangetast.*

### Reactie

Op voorhand gaat er geen precedentwerking uit van dit project. Elke aanvraag wordt op zijn eigen merites beoordeeld. Met verwijzing naar en in aanvulling op wat is gesteld in reactie op de punten hiervoor menen wij dat de herontwikkeling zorgt voor een positieve impuls van de ruimtelijke en stedenbouwkundige kwaliteit in dit gebied.

Het project draagt bij in de behoefte aan (sociale) woningbouw in Dijk en Waard. Er zijn geen stedenbouwkundige, planologische en milieutechnische bezwaren tegen de uitvoering van dit project. Er is sprake van een zorgvuldige inbreiding op kleine schaal.

Gelet op het voorgaande, gelet op betrokken belangen kan in alle redelijkheid en billijkheid niet worden gesteld dat belangen van derden, zoals aangehaald in bovengenoemde zienswijzen, met de uitvoering van dit project worden geschaad.

### **10. Voor dit project is niet voldoende geparticipeerd.**

*Alleen met bewoners van Handelskade nr. - en nr. – zijn betrokken. En is met de eigenaren van nr.- en nr. - gesproken. Met de overige bewoners en bedrijven van de Handelskade en Veilingweg is tot op heden geen participatie geweest. De gemeente concludeert dat er is geparticipeerd maar dat blijkt nergens uit. Gesprekken zijn genotuleerd door de gemeente maar verder niet opgevolgd zoals het ontwerpbesluit aantoont.*

### Reactie

Initiatiefnemer heeft in een straal van circa 100 meter rond het projectgebied omwonenden en gevestigde ondernemers (37 adressen) per brief (d.d. 5 februari 2021) geïnformeerd over de voorgenomen herontwikkeling. In deze brief zat een link naar de plannen. Daar dit tijdens de coronaperiode plaatsvond is er overwegend schriftelijk/ telefonisch gecommuniceerd.

Desgewenst zijn er gesprekken gevoerd met omwonenden en ondernemers. Zo heeft er op 28 juni 2022 op het gemeentehuis een overleg over dit project plaatsgevonden, waar twee omwonenden en een ondernemer aanwezig waren. Hiervan is een verslag opgesteld. De daar geuite opmerkingen van participanten, waaronder vrees voor parkeeroverlast, voor overlast van gastarbeiders en voor beperking bedrijfsvoering voor bestaande ondernemers door toekomstige bewoners heeft initiatiefnemer geen aanleiding gegeven tot aanpassing van het project. Bij de besluitvorming op de ontwerpbesluiten zijn de betreffende aspecten betrokken bij belangenafweging.

De voornoemde brief en verslag zijn bij de aanvraag gevoegd (zie bijlage 4).

Participatie is vormvrij, er zijn geen nadere regels vastgesteld hoe participatie moet worden ingevuld.

Uit het voorgaande blijkt dat de nabije omgeving van het project is geïnformeerd over het project en dat men de gelegenheid is geboden te participeren. Het staat een ieder vrij daar wel of niet gebruik van te maken. Er is voldaan aan participatie voor dit project.

Aanvullend heeft het projectteam vanwege het grote tijdsverloop van deze vergunningaanvraag een inloopavond georganiseerd op 4 februari 2025 in De Binding te Zuid-Scharwoude.

Omwonenden en nabij gevestigde ondernemers konden (nogmaals) kennisnemen van het plan en was er gelegenheid om vragen te stellen. Het verslag van deze inloopbijeenkomst is bijgevoegd. De vragen en opmerkingen van de bezoekers van deze inloopavond komen overeen met de inhoud van de bovengenoemde zienswijzen.

### **Conclusie**

De ingediende zienswijzen geven ons inziens geen inhoudelijke gronden welke van invloed zijn het project anders te beoordelen. De zienswijzen worden niet overgenomen en leiden niet tot aanpassing van het project.

Concluderend menen wij dat:

- de herontwikkeling zorgt voor een positieve impuls van de ruimtelijke en stedenbouwkundige kwaliteit van dit gebied. Er is sprake van een zorgvuldige inbreiding op kleine schaal;
- het project bijdraagt in de behoefte aan (sociale) woningbouw in Dijk en Waard;
- het project voldoet aan het huidige parkeerbeleid;
- er geen stedenbouwkundige, planologische en milieutechnische bezwaren zijn tegen de uitvoering van dit project.

Wij menen dat gelet op de betrokken belangen, bewoners en gebruikers van omliggende percelen van dit voorgenomen project geen onevenredige nadelige gevolgen ondervinden van het voorgenomen project en de bij het project te dienen doelen. Het plan bevat een goede ruimtelijke onderbouwing en is niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

De zienswijzen geven geen aanleiding tot het wijzigen van de besluitvorming en daarom wordt medewerking aan het project te verleend middels een afwijking van het bestemmingsplan en een omgevingsvergunning.