

Nota zienswijzen woningbouwproject Middenweg 243

Onderwerp: beantwoording van zienswijzen tegen het ontwerpbesluit omgevingsvergunning Middenweg 243 in Heerhugowaard voor de bouw van 9 appartementen
Zaaknummer: 594222

Project

Voor het realiseren van 9 appartementen aan de Middenweg 243 in Heerhugowaard is een aanvraag omgevingsvergunning (zaaknummer 594222) ingediend. Het project is in strijd met het ter plaatse geldende bestemmingsplan 'Oud Centrum'.

Procedure

Op deze aanvraag is de uitgebreide voorbereidingsprocedure van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna Wabo) van toepassing. Krachtens artikel 2.12 lid 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.

Op grond van de Wabo heeft de omgevingsvergunning met bijhorende 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, van 15 april t/m 26 mei 2025, voor een ieder ter inzage gelegen. Tegen het ontwerpbesluit voor dit project is één zienswijze ingediend.

Zienswijzen

De gemeente is wettelijk verplicht de persoonsgegevens te anonimiseren. Dit betekent dat in de behandeling niet naar betreffende gegevens wordt gerefereerd. Hieronder wordt de zienswijzen samengevat weergegeven gevolgd door de gemeentelijke reactie.

1. Aanvraagformulier is onjuist en onvolledig ingevuld:

- a) Het aanvraagformulier is onjuist en onvolledig ingevuld:
Zo wordt onder andere niet aangegeven dat:
- gesloopt gaat worden;
 - de oppervlaktes bestaand en nieuw worden aangeduid als 0 m²;
 - bij de gebruiksfuncties wordt aangegeven dat het gaat om wonen en overige gebruiksfuncties in plaats van wonen en commerciële en/of winkelruimte;
 - in de ruimtelijke onderbouwing wordt gesproken over 9 koopappartementen waarvan 3 in de prijs categorie 1 en 2(sociale kop), terwijl op het aanvraagformulier wordt aangegeven dat het om 9 huurappartementen gaat

Reactie

Het aanvraagformulier is in zoverre van belang dat deze bij indiening van een aanvraag omgevingsvergunning aanwezig moet zijn als onderdeel van de aanvraag en om te kunnen beoordelen dat er officieel sprake is van een aanvraag omgevingsvergunning. Bij een aanvraag geldt namelijk een termijn voor de beoordeling en de besluitvorming.

Het aanvraagformulier moet in samenhang met de achterliggende stukken bij de aanvraag wel exact kunnen aanduiden wat de bestaande situatie is en hoe de nieuwe situatie gaat worden. In de praktijk wordt het aanvraagformulier niet meer aangepast als er sprake is van wijzigingen in het bouwplan.

Indien daar sprake van, moeten de stukken die betrekking hebben op deze wijzigingen wel worden aangepast. Daardoor kan toch op goede gronden een besluit worden genomen op de

aanvraag.

De wijziging van huur naar koop vraagt bijvoorbeeld om een gewijzigd parkeeronderzoek en de weergave daarvan in de ruimtelijke onderbouwing, omdat met andere kengetallen wordt gewerkt voor het bepalen van de parkeerbehoefte.

In dit geval ontbreekt bij de aanvraag nog wel de bouwtekeningen van de bestaande situatie van het bestaande pand. Dit is inmiddels aangevuld door de aanvrager. Door deze aanvulling wordt een goed beeld gegeven van de bestaande situatie.

Dat de sloop niet wordt aangevraagd met deze vergunningaanvraag is juist. Het slopen van het bestaande gebouw is meldingsplichtig in plaats van vergunningsplichtig en maakt dan ook geen onderdeel uit van deze vergunningaanvraag.

Dat onder '9' bij gebruik op het aanvraagformulier is aangevinkt dat het nieuwe gebruik wonen en overige gebruiksfuncties betreft is juist, omdat het om meer dan alleen wonen gaat. In de toelichting wordt nog eens extra weergegeven dat het ook om een commerciële plint gaat met appartementen op de verdiepingen. Daarmee is het aanvraagformulier niet onjuist ingevuld.

2. Parkeren:

De wijze waarop om gegaan wordt met het parkeren is in meerdere opzichten niet juist:

- a) De aan te leggen parkeerplaatsen onder het wooncomplex en voor de bergingen van het complex geven niet de indruk dat deze openbaar zijn, maar juist alleen voor de bewoners bestemd zijn.
In het gemeentelijk beleid 'Nota Parkeernormen 2022' wordt in paragraaf 4.1 aangegeven dat in bepaalde gevallen dubbel gebruik van de parkeerplaatsen mogelijk is. Hiervoor dienen de parkeerplaatsen goed toegankelijk te zijn. Dat is in dit geval niet zo.
Dubbel parkeren is eveneens mogelijk door te kijken naar het karakter van het parkeren. Dubbelgebruik voor de naastgelegen supermarkt en de bewoners gaat hier niet samen doordat er overlap is in de ochtend- en avonduren dat de supermarkt en de bewoners tegelijkertijd willen parkeren.

Reactie

In paragraaf 4.1 van de Nota Parkeernormen Dijk en Waard 2022 wordt met "dubbelgebruik" het meervoudig gebruik van dezelfde parkeerplaats(en) door de diverse doelgroepen van de beoogde ontwikkeling bedoeld. In het geval van Middenweg 243 zijn de doelgroepen: detailhandel, bewoners en bezoek bewoners. De adviseur van de initiatiefnemer heeft een parkeerberekening gemaakt, het resultaat hiervan staat in Tabel IV van paragraaf 5.12 van de ROB. Hierbij is ook rekening gehouden met de verschillende tijdstippen op de dag, werkdagen en weekenden waarop elke doelgroep zijn parkeervraag heeft. Dit betreft het meervoudig gebruik van de openbare blauwe zone plaatsen op Poort Halfweg, zie 2i.

- b) In dezelfde paragraaf wordt aangehaald dat pas als de initiatiefnemer aan kan tonen dat dubbelgebruik in de praktijk realistisch is, dat er dan rekening gehouden kan worden met het aanpassen van de parkeereisen. Het is duidelijk dat dubbelgebruik in deze situatie niet realistisch is, er zal in dit project dus wel degelijk rekening gehouden moeten worden met de geldende parkeernormen.

Reactie

Initiatiefnemer heeft in 5.12 van de ruimtelijke onderbouwing opgenomen dat er geen gereserveerde parkeerplaatsen aangeboden gaan worden. Dit uitgangspunt wordt ook vastgelegd in alle akten. Dit betekent dat de 6 parkeerplaatsen op locatie Middenweg 243 door

iedereen gebruikt kan worden -binnen de regelgeving van de blauwe zone- om te parkeren. Hiermee heeft initiatiefnemer aangetoond dat dubbelgebruik van de 6 parkeerplaatsen realistisch is.

- c) Bij het niet toepassen van dubbelgebruik, dient de parkeernorm voor autogebruik toegepast te worden. Dit betekent dat er voor deze ontwikkeling rekening dient te worden gehouden met het realiseren van 18,85 parkeerplaatsen. De zes plaatsen die opgenomen zijn in het project kunnen hier vanaf getrokken worden. Er zullen, om dit project aan de parkeernormen van de woningen en de commerciële zone te laten voldoen, 12,85 parkeerplaatsen extra gerealiseerd moeten worden. Daarnaast zal er met ook de reeds bestaande 12 (blauwe zone) parkeerplaatsen rekening gehouden moeten worden om aan de Nota Parkeernormen 2022 te voldoen.

Reactie

Omdat dubbelgebruik toegepast kan worden binnen de ontwikkeling Middenweg 243 resulteert dit in een extra parkeervraag t.o.v. van de bestaande situatie van (afgerond) 7 tot 15 parkeerplaatsen, afhankelijk van het moment.

- d) Volgens paragraaf 3.5 van de nota parkeernormen 2022 dient er bij nieuwbouwplannen waarbij parkeerareaal afneemt, compensatie plaats vinden. Deze compensatie moet zodanig zijn dat er geen structureel nadelig effect is op de parkeerdruk. In dit project gaan alle 12 parkeerplaatsen verloren. Daarnaast wordt er niet voorzien in parkeerruimte voor 9 woningen en de commerciële zone. Er wordt hiermee niet voldaan aan de genoemde paragraaf.

Reactie

De volledige tekst van paragraaf 3.5 van de Nota Parkeernormen Dijk en Waard 2022 luidt:

“Bij bouwinitiatieven op een bestaande parkeervoorziening of waardoor bestaande parkeercapaciteit verloren gaat, moet compensatie plaatsvinden van het bestaande parkeerareaal. Compensatie van het verlies aan capaciteit moet zodanig binnen het project plaatsvinden dat er geen structureel nadelig effect is op de parkeerdruk in de directe omgeving. Bovendien zullen de door de gemeente aangegane verplichten voor deze parkeervoorziening moeten worden gerespecteerd (ook financieel). In de regel vereist dit maatwerk en aanvullende afspraken tussen de initiatiefnemer en de gemeente. Bij gebiedsontwikkelingen en/of inbreilocaties is het denkbaar – zo niet onvermijdelijk – dat hierover (afwijkende) afspraken gemaakt worden. Uitgangspunt hierbij blijft dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen niet mogen leiden tot (toename van) een parkeertekort in de omgeving.”

In het geval van Middenweg 243 is sprake van een inbreilocatie. Daarom zijn hierover afwijkende afspraken gemaakt, met toepassing van het uitgangspunt dat de ontwikkeling niet leidt tot (toename van) een parkeertekort in de omgeving. Waarbij ook de mogelijkheden die paragraaf 4.2 van de Nota Parkeernormen biedt betrokken zijn, zie 2i.

- e) In het plan wordt gesteld dat de 6 beoogde parkeerplaatsen in de blauwe zone vallen. Doordat, zoals eerder aangegeven, de parkeerplaatsen geen openbaar karakter hebben, kunnen deze niet meegerekend worden binnen de blauwe zone voor het kort parkeren.

Reactie:

De 6 parkeerplaatsen worden voorzien zijn van een blauwe streep en net als in de huidige situatie maken deze onderdeel uit van de blauwe zone die op Poort Halfweg aanwezig is. Dat ze in de toekomst overbouwd zijn maakt niet uit voor het openbaar gebruik.

- f) Het niet mee kunnen rekenen van de 6 overdekte parkeerplaatsen leidt tot extra belasting van de reeds beperkte hoeveelheid parkeerplaatsen. De huidige parkeervakken worden intensief gebruikt zoals in de bijlage van de zienswijze is te zien;

Reactie:

Zie het antwoord bij 2e. De indiener van de zienswijze heeft enkele niet gedateerde screenshots van (een) luchtfoto(s) en Google Streetview van uitsluitend de locatie Middenweg 243 bijgevoegd, dit geeft geen beeld van de daadwerkelijke parkeersituatie nabij de ontwikkeling. De gemeente heeft in 2022 onderzoeksbureau De Groot Volker op meerdere tijdstippen op verschillende dagen van de week parkeertellingen uit laten voeren. De resultaten hiervan voor het parkeerterrein Poort Halfweg zijn verstrekt aan de initiatiefnemer en zijn adviseur, zie tabel V van de ruimtelijke onderbouwing.

- g) In de retailvisie Dijk en Waard 2023 is als belangrijk aandachtspunt (majeur project) voor Centrumwaard aangegeven dat het aantal beschikbare parkeerplaatsen te beperkt is. Als actie wordt er aangehaald dat het aantal parkeerplaatsen uitgebreid wordt en niet beperkt. De partijen die dit majeure aandachtsgebied op moeten pakken zijn volgens dit document gemeente, retailers en eigenaren. In het ontwikkelplan wordt het aantal parkeerplaatsen echter ernstig verminderd (ten opzichte van de huidige situatie zijn er 25 plaatsen tekort. Er wordt hiermee dus volledig voorbij gegaan aan de retailvisie.

Reactie:

De indiener van de zienswijzen verwijst naar de Retailvisie. Deze visie in 2020 vastgesteld door de gemeente Heerhugowaard. Daarin is geconstateerd dat het aantal (beschikbare) parkeerplekken als beperkt wordt ervaren.

Als actie is gesteld dat de gemeente zoekt naar mogelijkheden en regulering (bijv. blauwe zone), zodat het zoekverkeer beperkt kan worden en werkt dit uit in een gebiedsvisie.

Deze gebiedsvisie is onderdeel van het project Centrumwaard en is in januari 2021 opgeleverd. Daarna is deze verder uitgewerkt in het masterplan (fase 1 vastgesteld in oktober 2021 en fase 2 vastgesteld in mei 2022). In 2023 is het uitvoeringsprogramma van de Retailvisie samen met ondernemers herijkt. Hier is aan toegevoegd dat een parkeerstrategie kan helpen. Inmiddels heeft dat verder concrete vorm gekregen. De gemeente is voornemens de bestaande blauwe zone achter poort Halfweg uit te breiden langs de Middenweg. Met een blauwe zone worden plekken niet bezet gehouden door langparkeerders, maar zijn ze beschikbaar voor de bezoekers van de winkels, horeca en dienstverlening.

- h) In het Masterplan Centrumwaard 2021-2040 wordt in "A. Uitwerking Masterplan fase 1" duidelijk gesteld dat er voldoende parkeerruimte voor zowel bewoners als voor bezoekers (kort-parkeren) wordt gerealiseerd. In de belangrijke punten die uit Workshopronde 2 naar voren zijn gekomen staat extra parkeren aan de Middenweg duidelijk omschreven. In het ontwikkelplan voor de nieuwbouw wordt aan beide punten voorbij gegaan, er wordt immers niet meer maar juist beduidend minder parkeerruimte gerealiseerd.

Reactie:

Omdat bij de ontwikkeling Middenweg 243 de Nota Parkeernormen 2022 wordt toegepast, wordt in voldoende parkeerruimte voorzien. De parkeeroplossing voor de ontwikkeling Middenweg 243 is in de blauwe zone van Poort Halfweg voorzien. Het is daarom niet duidelijk waarom indiener van de zienswijze de parkeersituatie op de Middenweg hierin betreft en daarbij een mening van een aanwezige tijdens een workshop citeert. Voor de herinrichting van de Middenweg is een uitvoerig voorbereidingstraject doorlopen waarbij alle inbreng uiteindelijk geresulteerd heeft in de recent heringerichte weg.

- i) In de nota Integraal parkeerbeleid 2024-2030 worden in figuren 3.1a en 3.2 de huidige en toekomstig te verwachten parkeerdruk weergegeven. Zoals uit de figuren duidelijk waar te nemen is, is er ter plaatse van het beoogde bouwplan nu al sprake van verhoogde parkeerdruk. In de ruimtelijke onderbouwing wordt hier volledig aan voorbij gegaan. Zowel in de dagperiode als in de weekenden wordt parkeerdruk nu al als problematisch aangehaald. Dit sluit aan bij 2a. waarin gesteld wordt dat er in dit geval geen sprake kan zijn van dubbelparkeren.

Reactie:

De Nota Integraal parkeerbeleid Dijk en Waard 2024-2030 geeft in de genoemde figuren slechts een zeer grof beeld van één meetmoment. De eerdergenoemde parkeertellingen van onderzoeksbureau De Groot Volker zijn op een veel groter detailniveau en voor veel meer momenten van de dag/week uitgevoerd. Daarom zijn deze resultaten gehanteerd in de ruimtelijke onderbouwing.

De parkeertellingen van de huidige situatie op Poort Halfweg zijn gebruikt vanwege toepassing van paragraaf 4.2 van de Nota Parkeernormen 2022, waarbij eventueel restcapaciteit van bestaande openbare parkeerplaatsen in de omgeving gebruikt kan worden. Uit de parkeertellingen blijkt dat er restcapaciteit aanwezig is op Poort Halfweg. Daarom heeft initiatiefnemer dit kunnen betrekken in zijn parkeerberekening in Tabel VI van de Ruimtelijke onderbouwing.

De parkeertellingen in en rond Centrumwaard zijn door onderzoeksbureau De Groot Volker herhaald in februari 2025. Als de nieuwste resultaten voor Poort Halfweg gehanteerd worden dan wordt de parkeerberekening voor Middenweg 243 als volgt:

Toekomstige parkeerdruk obv parkeermeting februari 2025									
Blauwe zone		WERKDAG					ZATERDAG		ZONDAG
		ochtend	middag	avond	koopav.	nacht	middag	avond	middag
Huidige parkeerdruk		37	41	27	26	8	46	12	*
Toename		7,4	9,1	12,7	14,6	11,2	13,3	11,7	9,7
Toekomst	P-druk	44,4	50,1	39,7	40,6	19,2	59,3	23,7	PM
	bez. gr.	60%	68%	54%	55%	26%	80%	32%	

Ook op basis van de nieuwste parkeertellingen leidt de ontwikkeling niet tot een toekomstige bezettingsgraad hoger dan 85%, de kritische grens die in de Nota parkeernormen 2022 aangehouden wordt.

3. Verkeersbewegingen

- a) Volgens bijlage 1 van het Masterplan zijn er op dit moment tot circa 7.000 mtv/etmaal. Dit aantal wordt als veel te hoog beoordeeld. De doelstelling is om dit aantal voertuigbewegingen te reduceren naar de wettelijke eis van 4.000 mtv/etmaal. Hoe kan in de onderbouwing dan gesteld worden dat een groei van ruim 100 voertuigen per etmaal niet tot ongewenste situaties zal leiden?

Reactie:

De volledige tekst van de bijlage van het Masterplan luidt:

“De verkeerscirculatie en de bereikbaarheid van Centrumwaard was belangrijk wat betreft de

planvorming van Centrumwaard thema tijdens het ontwerpfestival. Zonder een goede bereikbaarheid kan er geen goed functionerend dorpscentrum worden ontwikkeld. Tijdens het ontwerpfestival is door diverse belanghebbende geopperd om de snelheid op de Middenweg en de gehele buurt terug te brengen naar 30km/uur. Ook het mengen van het fietsverkeer met het autoverkeer op de Middenweg wordt als beeld opgeroepen. Belangrijk hierbij is het vermijden dat de Basiusstraat en de Dreef (te veel) als een alternatieve route worden gekozen.

Uit de verkeersstudie is gebleken dat de intensiteiten op de Middenweg met ruim 7.700 mtv/etm. hoog te noemen zijn. Er zijn hele forse ingrepen nodig in het netwerk om het autoverkeer op de Middenweg terug te brengen naar de Wettelijke eis van 4.000 mtv/etm. wat nodig is voor het mengen van het fietsverkeer met het autoverkeer op de Middenweg. Er is gebleken dat door die ingrepen de omliggende straten veel zwaarder worden belast (Basiusstraat en de Dreef). Omdat het merendeel bestemmingsverkeer blijkt te zijn, lukt het omleiden van doorgaand verkeer via de tangenten nauwelijks.

In de terugkoppeling aan alle belangstellenden op 8 juli 2021 zijn de onderstaande twee keuze mogelijkheden voorgelegd.

- 1. Forse ingrepen doorvoeren om het autoverkeer op de Middenweg terug te brengen, zwaardere belasting omliggende straten accepteren, kost meer tijd door nieuwe belanghebbenden.*
- 2. Of het profiel van de Middenweg met vrij liggende fietspaden (maar wel 30 km/uur) inpassen op de Middenweg.*

Het zwaarder belasten van de omliggende straten door forse ingrepen op de Middenweg wordt als onwenselijk ervaren. Er is unaniem gekozen voor een herinrichting van de Middenweg met de vrij liggende fietspaden en 30 km/uur.”

Zoals te lezen valt is 7.700 mtv/etm een te hoog aantal motorvoertuigen om te mengen met het fietsverkeer op een gezamenlijke rijbaan. Voor deze menging is echter om redenen niet gekozen en na de herinrichting van de Middenweg is er, net als voorheen, sprake van een scheiding tussen auto- en fietsverkeer.

De berekende 84 tot 121 verkeersbewegingen zijn een beperkte toevoeging en kunnen goed verwerkt worden door de Middenweg.

4. Strijd met gelijkheidsbeginsel:

- a) In het verleden zijn er diverse partijen in de directe omgeving geweest welke om een dakopbouw hebben gevraagd. Bij deze aanvragen heeft zelfs participatie over de overschrijding van de norm plaats gevonden, waarbij partijen heldere en duidelijke afspraken gemaakt hebben. Toch zijn deze aanvragen afgewezen vanwege hoogtebeperkingen in het bestemmingsplan. In deze aanvraag wordt zonder enige onderbouwing en/of participatie voorbij gegaan aan de hoogtebeperking.

Reactie

Het is juist dat de bouwhoogte van het gebouw afwijkt van de toegestane bouwhoogten in het bestemmingsplan en daarmee is het bouwplan in strijd met de ter plaatse geldende bestemming. Mede om die reden wordt de onderhavige afwijkingsprocedure gevolgd en betrokken belangen gewogen.

Deze ontwikkeling hangt nauw samen met de herinrichting van Centrumwaard. Centrumwaard wordt de komende jaren gemoderniseerd. Vanaf 2019 hebben betrokkenen (bewoners, ondernemers, vastgoedeigenaren en gemeente) samengewerkt aan planvorming voor

Centrumwaard door middel van een proces van democratische vernieuwing. In maart 2021 is hiervoor door de raad de Gebiedsvisie vastgesteld en in oktober 2021 het Masterplan fase 1. Op 24 mei 2022 heeft de gemeenteraad Masterplan fase 2 vastgesteld. Het masterplan fase 2 is opgesteld om ambities te formuleren en om kaderstellende uitgangspunten en regels voor de herontwikkeling vast te leggen. Maar er is flexibiliteit in de wijze waarop de ambities zijn te verwezenlijken. Het masterplan dient als basis voor verdere planologische procedures en dient als toetsingskader voor aanvragen van omgevingsvergunningen of omgevingsplanactiviteit. Het volume van het bouwplan wijkt af van het toetsingskader van het Masterplan fase 2, en dan specifiek het Beeldkwaliteitsplan. Dit is uitvoerig besproken en hiermee zijn zowel de gemeente als de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit akkoord. Het plan heeft een bredere korrel en een hogere hoogte dan staat voorgeschreven, maar door het op deze manier vorm te geven wordt er een heldere overgang gemaakt in de gevelrij tussen de oudere bestaande losse panden langs de Middenweg en het massieve gebouw waarin de Jumbo zit.

Nu het Masterplan fase 2 is vastgesteld kan dit ook als toetsingskader dienen voor andere ontwikkelingen in het gebied.

De aangehaalde problematiek van de dakopbouw speelde al jaren voor de vaststelling van het Masterplan en daarom kan er geen beroep worden gedaan op het gelijkheidsbeginsel. Destijds kon er alleen getoetst worden aan het bestemmingsplan dat van toepassing was en niet op het aanvullend toetsingskader van het Masterplan fase 2.

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 voorliggende woningbouwproject.

Het college is van mening dat:

- het bouwplan stedenbouwkundig en welstandelijk goed in de omgeving past;
- het bouwproject voldoet aan het gemeentelijk parkeerbeleid waardoor in voldoende parkeerruimte wordt voorzien;
- het bouwplan voorziet in een dringende woonbehoefte.

Daardoor ondervinden de bewoners en gebruikers van de omliggende percelen geen onevenredige nadelige gevolgen van het voorgenomen project en de bij het project te dienen doelen. Het project is niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

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

Bijlage van zienswijze:

- Foto's parkeersituatie parkeerplaatsen tussen Middenweg 243 en Middenweg 245

Bijlage: diverse foto's waaruit de parkeerdruk op de beoogde locatie blijkt





