

Nota van beantwoording inspraakreacties en ambtshalve wijzigingen

Voorontwerpbestemmingsplan 'Maarten Kruytstraat'

7 augustus 2018

Inhoud

1. Inleiding	3
2. Beantwoording reacties	4
3. Ambtshalve wijzigingen	23

1. Inleiding

Het voorontwerpbestemmingsplan 'Maarten Kruytstraat' heeft van met ingang van 28 februari tot en met 10 april 2018 voor een ieder ter inzage gelegen. Zowel in het gemeentehuis, als via de gemeentelijke website, als via www.ruimtelijkeplannen.nl bestond de mogelijkheid om het plan te raadplegen. Binnen deze termijn van zes weken kon een ieder zijn/haar inspraakreactie schriftelijk of mondeling kenbaar maken. Tevens heeft op 19 maart 2018 een, door de gemeente en ontwikkelaar georganiseerde, inloopavond plaatsgevonden in de Kapel aan Zee aan de Hoofdstraat 96. Op deze avond zijn de bezoekers geïnformeerd over de stukken die ter inzage lagen. Zodoende kon men een mening vormen ter voorbereiding op het eventueel indienen van een inspraakreactie.

Tevens is het voorontwerpbestemmingsplan 'Maarten Kruytstraat' toegezonden aan de provincie Zuid-Holland en het Hoogheemraadschap van Rijnland. Van deze instanties is geen reactie ontvangen.

Gedurende bovengenoemde termijn zijn 9 inspraakreacties ingediend.

In hoofdstuk 2 zijn de binnengekomen reacties samengevat en beantwoord met daarbij de eventuele gevolgen voor het bestemmingsplan. Vervolgens staan in hoofdstuk 3 de ambtshalve wijzigingen op het voorontwerp. De uit hoofdstuk 2 en 3 naar voren gekomen wijzigingen en aanvullingen zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan 'Maarten Kruytstraat'.

2. Beantwoording reacties

De ingediende inspraakreacties zijn per indiener samengevat (kolom 1) en voorzien van een beantwoording door de gemeente (kolom 2). Elke beantwoording van een inspraakreactie eindigt met een conclusie (kolom 3) waarin inzichtelijk wordt gemaakt in hoeverre hetgeen naar voren is gebracht aanleiding geeft tot aanpassing van de het bestemmingsplan 'Maarten Kruytstraat'.

Indiener 1:

Samenvatting reactie	Beantwoording gemeente	Gevolgen voor het bestemmingsplan
1. Tijdens de koop van de appartementen in 2003/2004 waren er bij de indieners geen bouwplannen bekend met betrekking tot perceel 2635, 2375, 2419 en 2418. De eerste informatie avond over het plan vond plaats op 28 maart 2006.	In 2003 waren er geen bouwplannen. Vanaf 2004 heeft de gemeente met verschillende ontwikkelende partijen gewerkt aan de ontwikkeling van de Maarten Kruytstraat. Eind 2014 maakte Hoorne BV kenbaar de Vomar supermarkt aan de Bomstraat te willen verplaatsen naar de Maarten Kruytstraat, waarbij de oude locatie ook een kwaliteitsverbetering zal ondergaan. Begin 2015 ging het college akkoord met de uitwerking van de plannen. Met dit onderhavige bouwplan wordt een belangrijke stap gezet in het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit in Noordwijk aan Zee.	Nee
2. Indieners hebben nu een balkon zonder "inkijk". Met dit bouwplan valt de huidige privacy volledig weg.	Onderkend wordt dat de situatie verandert. Dit is mede het gevolg van het wonen in een binnenstedelijke locatie.	Nee
3. Als gevolg van dit bouwplan en de toekomstige ontwikkeling van het Jan Kroonsplein vervallen de parkeerplaatsen voor het bezoek, als ook voor de bewoners.	Het klopt dat in de nieuwe situatie het parkeren voor de deur in de Maarten Kruytstraat niet meer mogelijk is. De bewoners van de Maarten Kruytstraat kunnen in de directe omgeving parkeren: Jan Kroonsplein (voorlopig), op het nieuwe parkeerterrein aan de Nicolaas Barnhoornweg, op de Abraham Royenweg of bij de Wels. Bezoekers kunnen betaald parkeren in de parkeergarage van dit bouwplan.	Nee
4. Afgevraagd hoe de bereikbaarheid van de parkeerkelder tijdens de bouw gewaarborgd is.	De parkeerkelder zal tijdens de bouw en na realisatie van dit bouwplan altijd bereikbaar blijven.	Nee

5. Gaan ervan uit dat indieners van het verdere verloop van de procedure op de hoogte worden gehouden.	Dit zal geschieden op basis van de bestemmingsplanprocedure, waarin indieners in de ontwerpfase de mogelijkheid hebben een zienswijze in te dienen. De indieners worden hierover ook geïnformeerd via een brief, naast de gebruikelijke publicatie op ondermeer gemeentelijke website en ruimtelijkeplannen.nl.	Nee
--	---	-----

Indiener 2:

Samenvatting reactie	Beantwoording gemeente	Gevolgen voor het bestemmingsplan
1. In principe geen bezwaar tegen nieuwbouw, echter wel tegen de voorgenomen inpassing en vormgeving van het bouwplan. Zo wordt aan de noordzijde van het bouwplan de bestaande brandgang dichtgezet en sluit de nieuwbouw direct aan op de bebouwing van het naastliggende perceel.	Dank voor de reactie dat indiener in principe geen bezwaar heeft tegen de nieuwbouw. Er is gezocht naar een stedenbouwkundige oplossing. Een oplossing die bovendien positief is beoordeeld door Welstand. Het bouwvolume gedacht tegen het bestaande pand aan, dat wil zeggen op circa 1,50 meter. Overigens heeft in het recente verleden op dit deel van de locatie ook woonbebouwing (9 woningen) gestaan, met de perceelsgrens op circa 1,50 meter, grenzend aan de brandgang. De bestaande brandgang wordt afgesloten, omdat dit sociale onveiligheid zou opleveren. Wel is de brandgang bij calamiteiten toegankelijk.	Nee
2. Doordat het bouwplan op korte afstand van de bestaande bebouwing ligt hebben de appartementen van indiener aan de Gasthuissteeg 7a vrijwel geen daglichttoetreding meer (afname met circa de helft). Aan de zijde van de brandgang op de begane grond is daglicht in zijn geheel niet meer mogelijk. Dit blijkt uit het onderzoek dat indiener heeft laten verrichten voor de bebouwing aan de Gasthuissteeg.	Voor wat betreft de afstand tot de bestaande bebouwing, zie het antwoord onder punt 1. Zoals indiener aangeeft zijn er geen wettelijke normen voor daglichttoetreding. Daarom heeft indiener gebruik gemaakt van een reductiefactor op basis van het bouwbesluit. Opgemerkt wordt dat het appartement op de begane grond Gasthuissteeg 7a strijdig is met de vigerende bestemming 'Centrum' voor onder meer detailhandel, waarbij wonen alleen op de verdieping is toegestaan. Dit houdt in dat er niet hoeft te worden voldaan aan de eisen voor	Volledigheidshalve is aan de toelichting paragraaf 4.12 Bezoningstudie bouwplan Maarten Kruytstraat toegevoegd waarin de gevolgen van het bouwplan voor de bebouwing aan de Gasthuissteeg en Maarten Kruytstraat zijn weergegeven met verwijzing naar de bijlagen 14 en 15, waarin de respectievelijke onderzoeken zijn opgenomen.

	<p>daglichttoetreding voor woningbouw. Indiener heeft ook de raamopeningen gemaakt op de erfgrans en niet op de huidige wettelijk vereiste 2 meter binnen de erfgrans.</p> <p>Zoals bij punt 1 is beantwoord, heeft in het recente verleden op dit deel van de locatie woonbebouwing gestaan, die ook van invloed was op de daglichttoetreding. Dit is door indiener niet meegenomen in de studie en geeft een vertekend beeld</p> <p>Overigens is op de verdieping daglicht en zonlicht voor de appartementen in ruime mate bij de overige raamopeningen aanwezig. Hiermee wordt aan de eisen van het Bouwbesluit voldaan (artikel 3.77 Bouwbesluit – bestaande bouw).</p>	
<p>3. Tevens heeft indiener onderzoek laten verrichten naar de bezonning. Het blijkt dat op 21 oktober het linkerraam zowel op de begane grond als op de verdieping aan de Gasthuissteeg 7a niet voldoen aan minimaal 2 uur zon per etmaal.</p>	<p>Indiener geeft aan dat er geen wettelijke normen voor bezonning. Wel is gebruik gemaakt van TNO zonlichtnorm, die strikt genomen alleen van toepassing is op de woonkamer. Bij punt 2 is reeds geantwoord dat het appartement op de begane grond van Gasthuissteeg 7a strijdig is met de vigerende bestemming. Voorts is ook bij punt 2 vermeld dat de appartementen op de verdieping via de overige raamopeningen in ruime mate zonlicht verkrijgen en voldoen daarmee aan Artikel 3.77 Bouwbesluit – bestaande bouw). Tevens geldt ook hier de opmerking dat op dit deel van de locatie in het recente verleden 9 woningen zijn gesloopt ten behoeve van de realisatie van dit bouwplan.</p>	<p>Zie gevolgen bij 2.2.</p>
<p>4. Door gebrek aan zonlicht en de beperkte breedte van de brandgang (1,4 meter) wordt de brandgang een sociaal onveilige hoek. Na afsluiting van de brandgang kunnen de inwoners de brandgang alleen nog richting de Maarten Kruytstraat verlaten. Naast het veiligheidsaspect is de brandgang te</p>	<p>Voor wat betreft gebrek aan zonlicht en de beperkte breedte van de brandgang zie de antwoorden bij punt 1, 2 en 3.</p> <p>De ontsluiting van de bergingen voldoet aan de eisen van het bouwbesluit.</p> <p>Verplaatsing van het bouwvlak met 5 meter, is gelet op het bouwprogramma niet mogelijk.</p> <p>Overigens laat het vigerende plan woningen de</p>	<p>Nee</p>

<p>smal voor het verplaatsen van grote spullen (verhuizing). Bovendien zijn de bergingen moeilijk bereikbaar. Gelet op het bovenstaande dient het bouwvlak aan de noordzijde op minimaal 5 meter afstand te liggen van de bestaande bebouwing.</p>	<p>bestemming Wonen ter plekke toe tot aan de perceelgrens van de brandgang (zie afbeelding in paragraaf 2.4 van de toelichting). Hier stonden de 9 gesloopte woningen.</p>	
<p>5. Tijdens de inloopavond is gezegd dat vrachtwagens voor de bevoorrading van de diverse winkels aan de Maarten Kruytstraat en de Hoofdstraat straks niet meer kunnen vertrekken via de Maarten Kruytstraat en de Abraham van Royenstraat. Zij dienen dan over de Hoofdstraat richting de Bomstraat te gaan. Dit zal onvermijdelijk leiden tot een negatief effect op de verkeersveiligheid.</p>	<p>De plannen voor het Jan Kroonsplein zijn nog in een voorbereidend stadium. Vooruitlopend hierop vindt momenteel door de gemeente een heroverweging over de voorgestelde bevoorradingroutes plaats. De resultaten worden meegenomen bij de opstelling van het ontwerpbestemmingsplan dan wel bij de vaststelling van het bestemmingsplan 'Maarten Kruytstraat'.</p>	<p>Nee</p>
<p>6. Voor de bevoorrading van de Vomar wordt uitgegaan van 5 ritten per etmaal. Hierin is niet meegenomen het vrachtverkeer ten behoeve van de versmarkt. Gelet op de aard van een versmarkt moet ervan worden uitgegaan dat per onderdeel minimaal 1 keer per dag dient te worden bevoorraad.</p>	<p>In de bevoorrading is wel rekening gehouden met de versmarkt. Met 'supermarkt' wordt ook de versmarkt bedoeld. Dit is aangepast in tabel 1 op pag. 41 van de toelichting. In dit bestemmingsplan is uitgegaan van 4 verkeersbewegingen voor vrachtwagens per etmaal, ofwel 8 ritten. Dit is eveneens aangepast in de tabel.</p>	<p>Tabel 1 van paragraaf 4.2.1. van de toelichting is conform aangepast.</p>
<p>7. Wat betreft de nieuwe bevoorradingroute is geen rekening gehouden met Etos. Zij worden 1 à 2 keer per week bevoorraad met een grote vrachtwagen. Ook de bakker en andere winkels worden vanaf deze zijde bevoorraad. Doordat de straat 7 meter breed wordt inclusief fietsenstalling ontstaan er knelpunten. Dit is onvoldoende onderzocht.</p>	<p>Voor wat betreft de nieuwe bevoorradingroutes, zie het antwoord bij punt 3.5. De brede strook grond in het verlengde van de brandgang aan de noordzijde van het bouwplan behoudt de verkeersbestemming ten behoeve van de bevoorrading de bedrijven (waaronder Blokker, IC Paris en Etos). Ten aanzien van de breedte van de straat in relatie met de bevoorrading wordt opgemerkt dat de Maarten Kruytstraat verkeersluw en duurzaam wordt ingericht. Ter hoogte van de Abraham van Royenstraat komt een verzinkbare paal (een zogenoemde poller), die de Maarten-</p>	<p>Nee</p>

	Kruytstraat afsluit. De straat blijft bereikbaar voor bestemmingsverkeer (bewoners en ondernemers). Ten opzichte van de huidige situatie is dit een aanzienlijke verbetering. Daarnaast mogen de winkels alleen in de ochtend worden bevoorraad.	
8. De akoestische gevolgen van het verleggen van de verkeersbewegingen (toenemend vrachtverkeer) voor de bewoners aan de Hoofdstraat en de Bomstraat zijn niet onderzocht.	De Hoofdstraat en Bomstraat zijn 30 km wegen, waarvoor akoestisch onderzoek niet verplicht is. Echter vanuit een goede ruimtelijke ordening behoeft dit wel aandacht. Daarbij wordt opgemerkt dat het verleggen van de verkeersbewegingen aan de orde is op het moment dat de ontwikkeling van het Jan Kroonsplein meer concreet is. Zoals eerder opgemerkt vindt in de op te stellen parkeerstrategie een afweging van de bevoorradingsroutes plaats. Dit bestemmingsplan ziet toe op de gevolgen van het onderhavige bouwplan.	Nee
9. Er is geen rekening gehouden met de bevoorrading en aanwezigheid van Blokker en ICI Paris XL (zie tabel 2, pagina 47 van de toelichting), ook in akoestisch opzicht.	In het kader van een goede ruimtelijke ordening is onderzocht (bijlage 6) of de nieuwe woningen (gevoelige functies) van het bouwplan voldoen aan de afstandsnormen ten opzichte van milieu-belastende activiteiten (bedrijven, in dit geval winkels en hotel). Voor winkels geldt een hindercontour van 0 tot 10 meter omdat hier sprake is van een gemengd gebied. In tabel 2 staan de bedrijven in de directe omgeving (afstand tot maximaal 15 meter). De Blokker en ICI Paris XL (SBI-2008 code nr. 47, onder A) liggen op een grotere afstand. Het bouwplan voldoet aan de afstandsnormen VNG Bedrijven en milieuzonering. Doordat sprake is van een gemengd gebied mag deze afstand met één stap worden verlaagd tot 0 meter. Aangezien de Blokker en ICI Paris XL (winkelruimte) op grotere afstand liggen wordt voldaan aan de richtafstanden vanuit Bedrijven en milieuzonering. De bevoorradingslocatie van de winkels ligt tevens op een grotere afstand. Daar	Nee

	<p>komt bij dat er reeds woningen aan deze bevoorradingslocatie gelegen zijn, waardoor de winkels met bevoorrading al in akoestisch opzicht rekening dienen te houden met de bestaande omliggende woningen. Ten slotte worden de nieuwbouw woningen vanwege de eigen bevoorrading voor de supermarkt geluid geïsoleerd opgeleverd. Er is daarom vanuit akoestisch opzicht geen aanleiding om nader onderzoek te doen naar de bevoorrading van deze winkels.</p>	
<p>10. Uit de toelichting (pag. 55) volgt dat stille vrachtwagens worden ingezet. Een dergelijke beperking geldt momenteel niet voor de huurders van de winkelruimte van de indiener. Zij zijn niet voornemens hiervan gebruik te maken (zij hebben hier ook geen invloed op). De bevoorrading van de Blokker en ICI Paris XL gebeurt nu via de Maarten Kruytstraat en eveneens zonder stille vrachtwagens.</p>	<p>Aangezien de Blokker en ICI Paris XL (winkelruimte) op grotere afstand liggen dan op basis van de Bedrijven en milieuzonering in een gemengd gebied is toegestaan (richtafstand 0 meter bij milieucategorie 1 bij SBI-2008 code nr. 47, onder A) en dat er reeds woningen aan de bevoorradingslocatie van de winkels gelegen zijn, waardoor de winkels met bevoorrading al in akoestisch opzicht rekening dienen te houden met de bestaande omliggende woningen, is er vanuit akoestisch opzicht geen aanleiding om nader onderzoek te doen naar de bevoorrading van deze winkels. Daar komt bij dat de nieuwbouw woningen vanwege de eigen bevoorrading voor de supermarkt geluid geïsoleerd worden opgeleverd.</p>	Nee
<p>11. In het parkeeronderzoek is er aan voorbij gegaan dat de parkeergarage gedurende de nacht is gesloten en de openbare parkeerplaatsen gedurende avond/nacht niet beschikbaar zijn en dus niet mee mogen tellen in de parkeerbalans. In dat geval is wel sprake van een parkeertekort (zie ook Parkeeronderzoek Noordwijk aan Zee d.d. 14 december 2016).</p>	<p>De nieuwe Vomarparkeergarage zou in principe ook in de avond/nacht kunnen worden gebruikt door de bewoners aan de Maarten Kruytstraat. Dit uiteraard onder nader te stellen voorwaarden. In de parkeerbalans is hiervan uitgegaan.</p>	Nee
<p>12. Volgens Nota Parkeren en Stallen 2013 geldt voor woningen kleiner dan 70 m²</p>	<p>De parkeernorm is niet naar beneden bijgesteld. De gehanteerde norm 1,25 bestaat uit 0,95</p>	Nee

<p>minimaal 1,25 parkeerplek. Dit aantal parkeerplekken wordt niet gehaald. De norm is ten onrechte naar beneden bijgesteld. Dit mag alleen als de parkeerdruk de 85% niet overstijgt. Volgens het parkeeronderzoek uit 2016 is de parkeerdruk voor de Maarten Kruytstraat hoger dan 85%.</p>	<p>parkeerplek voor bewoners en 0,3 parkeerplek voor de bezoekers van deze bewoners. De norm geldt voor alle woning categorieën (zie ook parkeerbalans). De opmerking van indiener met betrekking tot de parkeerdruk van 85% is in deze niet relevant.</p>	
<p>13. Tijdens de inloopavond is benoemd dat het totale parkeertekort van de Maarten Kruytstraat en het Jan Kroonsplein neerkomt op 17 parkeerplaatsen. Bewoners kunnen niet parkeren op het Jan Kroonsplein. Wel is bekend dat 50 bewoners een parkeerkaart kunnen kopen voor de toekomstige parkeergarage voor € 182,-- per jaar, daar waar zij nu slechts € 20,-- per maand voldoen voor een bewonersvergunning.</p>	<p>Bewoners kunnen in de directe omgeving, weliswaar niet meer voor de deur, parkeren (zie antwoord 1.3). Vooralsnog blijft het parkeerterrein Jan Kroonsplein beschikbaar. In de te ontwikkelen parkeerstrategie wordt dit tekort opgevangen. In vergelijking met de huidige situatie is € 182,- per jaar een verhoging van de kosten. Dit bedrag is, gezien het parkeren in een gebouwde parkeervoorziening betreft, echter zeer acceptabel binnen Noordwijk. Ter vergelijking in Katwijk bedragen de kosten voor een dergelijke bewonersvergunning in een parkeergarage € 480,-- per jaar. In dit verband is ook van belang op te merken dat € 900,-- per jaar een gangbaar commercieel tarief is voor een parkeerplaats in een parkeergarage.</p>	Nee
<p>14. Wanneer de parkeermogelijkheid op het Jan Kroonsplein komt te vervallen, moeten de bewoners meer dan 250 meter afleggen om bij hun woning te komen. Hiermee wordt niet voldaan aan de maximale loopafstand van 200 meter uit de Nota Parkeren en Stallen Noordwijk 2013.</p>	<p>Binnen een straal van 200 meter vanaf de Maarten Kruytstraat zijn er buiten het Jan Kroonsplein andere parkeermogelijkheden (zie antwoord 1.3).</p>	Nee
<p>15. Er verdwijnen tevens 32 tijdelijke parkeerplaatsen. Dit betreffen reeds verplaatste parkeerplaatsen van de Rudolf Tappenbeckweg naar de Maarten Kruyt. Deze moeten opnieuw worden verplaatst, mogelijk naar de Nicolaas</p>	<p>Deze zijn niet meegeteld in de Parkeerbalans, omdat zij tijdelijk waren.</p>	Nee

Barnhoornweg. Deze kunnen dan niet meer worden meegeteld in de parkeerbalans.		
16. In het verrichte distributieplanologisch onderzoek (DPO) is geen rekening gehouden met de verleende vergunning voor een Albert Heijn aan de Bronkhorstlaan 69 te Noordwijk. Zolang in hoger beroep nog niet is vastgesteld of deze omgevingsvergunning in stand blijft, is het DPO onvoldoende voor een grotere locatie voor de Vomar.	De verleende vergunning is afgegeven voor een supermarkt in Noordwijk-Binnen. In het DPO is onderzoek gedaan naar een verbetering van het winkelaanbod in Noordwijk aan Zee. De conclusie van het DPO is duidelijk. Om haar positie als hoofdwinkelgebied met name op het gebied van dagelijkse behoefte binnen de gemeente te behouden / verbeteren, is een verbetering van het functioneren van het winkelaanbod van Noordwijk aan Zee noodzakelijk. Een grotere supermarkt met versmarkt draagt hier aan bij. Alleen met een grotere supermarkt kan Noordwijk aan Zee concurreren met de sterke positie van Noordwijk-Binnen en omliggende gemeenten.	Nee
17. De plaats waar de brandgang moet komen heeft nu een verkeersbestemming en dient als toegangsweg voor de bedrijven en winkeliers aan de Gasthuissteeg. Volledig afsluiten van de brandgang zorgt ervoor dat de passanten moeten omlopen en leidt tot een drastische afname van de levensvatbaarheid van de bedrijven.	De brandgang wordt dichtgezet vanwege de sociale veiligheid. Wel is de brandgang bij calamiteiten toegankelijk. De brede strook grond in het verlengde van de brandgang behoudt de verkeersbestemming ten behoeve van de bevoorrading de bedrijven (waaronder Blokker, IC Paris en Etos).	Nee

Indiener 3:

Samenvatting reactie	Beantwoording gemeente	Gevolgen voor het bestemmingsplan
1. De supermarkt zal leiden tot schade voor de exploitatie van het Palace Hotel. Een planschadeberekening is aanwezig.	Voor kennisgeving aangenomen.	Nee
2. Toen een van de dochterbedrijven van het Palace Hotel in het verleden op deze	Zie antwoord 3.1.	Nee

locatie een supermarkt wilde realiseren was dit niet toegestaan.		
3. De bevoorrading van het Palace Hotel mocht destijds niet vanuit de Maarten Kruytstraat (convenant met de bewoners in 1999). Indiener vindt het vreemd dat de aanvoer van de supermarkt nu wel op deze plek kan, zonder noemenswaardige verbeteringen in geluidhinder en luchtvervuiling.	Mede naar aanleiding van een verzoek van indiener in de afgelopen periode is het plan aangepast, door de bevoorrading inpandig te laten plaatsvinden.	Nee
4. Indiener verwijst naar alle correspondentie en overeenkomsten die destijds zijn afgesloten.	Voor kennisgeving aangenomen.	Nee
5. Indiener behoudt zich het recht voor in een latere fase zijn bezwaren verder te motiveren dan wel uit te breiden.	Voor de terinzagelegging van het voorontwerp bestemmingsplan 'Maarten Kruytstraat' is de wettelijke termijn van 6 weken aangehouden. Deze Nota van Beantwoording wordt samen met het ontwerpbestemmingsplan in de raadscommissie behandeld. De indiener kan dan mogelijk inspreken. Daarnaast kan de indiener tijdens ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan een zienswijze indienen.	Nee

Indiener 4:

Samenvatting reactie	Beantwoording gemeente	Gevolgen voor het bestemmingsplan
1. De 44 nieuwe tijdelijke parkeerplaatsen aan de Nicolaas Barnhoornweg zijn voor het centrum onvindbaar en te ver weg.	Er wordt gewerkt aan verbetering van het parkeerverwijssysteem.	Nee
2. In de nieuwe Vomar garage is de parkeerkaart voor Noordwijkers niet geldig. Alleen nog achter de passage (bij de Wels) en voorlopig nog op het Jan Kroonsplein (staat vaak vol). Het bouwplan leidt tot een verlies van 120	Er is sprake van een verlies van 81 parkeerplaatsen (zie parkeerbalans) in plaats van 120 parkeerplaatsen. De tijdelijke parkeerplaatsen die op de locatie van de 9 gesloopte woningen zijn aangelegd tellen niet mee in de parkeervraag. In paragraaf 4.2.3 van	Nee

<p>parkeerplaatsen aan de Maarten Kruytstraat. Doordat er ook 60 openbare parkeerplaatsen vervallen als gevolg van de reconstructies Palaceplein en Parallel Boulevard in 2018 wordt de problematiek groter.</p>	<p>de toelichting is vermeld dat op zaterdagmiddag (maatgevend moment) sprake is van een tekort van 149 openbare parkeerplaatsen. Het plan voorziet in 96 openbare parkeerplaatsen in de parkeergarage. Op het maatgevende moment is er een tekort van 53 openbare parkeerplaatsen. Dit wordt opgevangen door 40 plaatsen in de bestaande Vomar-garage en 13 plaatsen in de Haakgarage. Voor dit plan is een sluitende parkeerbalans vastgesteld.</p> <p>Als gevolg van de komende reconstructies Palaceplein en Parallelboulevard zal de parkeerdruk in Noordwijk aan Zee toenemen. Daarom wordt een haalbaarheidsonderzoek met een parkeerstrategie uitgevoerd en opgesteld.</p>	
<p>3. De voorziene parkeergarage aan de Maarten Kruytstraat is geen oplossing voor de klanten van de winkels in de directe omgeving. "Mensen lopen graag de winkelstraat heen en weer, maar te ver lopen om hun auto te parkeren (Parallelboulevard) doen ze niet." Indieners hebben eerder voorgesteld op korte loopafstand van de Hoofdstraat / Maarten Kruytstraat een aantal snel parkeerplekken (blauwe kaart 15 minuten parkeren) te realiseren.</p>	<p>De suggestie voor snel parkeerplekken is een interessante gedachte en zal worden meegenomen in de op te stellen parkeerstrategie. Een afweging om dit type parkeerplaatsen toe te passen gaat namelijk verder dan dit bouwplan sec.</p>	<p>Nee</p>
<p>4. Alhoewel het plan van de Vomar er best mooi uitziet en de versmarkt een aanvulling is op het winkelcentrum, hebben indieners zorgen vanwege de concurrentie.</p>	<p>Met het bouwplan wordt bijgedragen aan een kwaliteitsverbetering van de locatie en openbare ruimte. Het winkelgebied wordt aantrekkelijker, waardoor de verblijfsduur van de klanten langer wordt, hetgeen ook positief doorwerkt op de bestedingen.</p>	<p>Nee</p>

Indiener 5:

Samenvatting zienswijze	Beantwoording gemeente	Gevolgen voor het bestemmingsplan
-------------------------	------------------------	-----------------------------------

<p>1. Vraagt zich af waar de auto's die bijvoorbeeld op een maandagavond (21.30 uur) op het Maarten Kruytstraat staan, gaan parkeren tijdens en na de bouw van het plan. Stelt daarbij dat dit tegen de huidige tarieven moet gebeuren (nu € 20,-- per jaar en niet naar € 900,-- per jaar).</p>	<p>Tijdens bouw is Jan-Kroonsplein beschikbaar. Vooruitlopend op de ontwikkeling van het Jan Kroonsplein en omgeving, wordt door een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd en wordt een parkeerstrategie opgesteld (zie ook antwoord 2.13).</p> <p>In vergelijking met de huidige situatie is € 182,- per jaar hoog. Echter het betreft wel parkeren in een gebouwde parkeervoorziening. In Katwijk bedragen de kosten voor een dergelijke bewonersvergunning € 480,--. In dit verband is ook van belang op te merken dat € 900,-- een gangbaar commercieel tarief is.</p>	<p>Nee</p>
<p>2. Is van mening dat de gemeente bij opdrachtverstrekking en uitgangpunten bij de bouw moet afdwingen dat bewoner altijd toegang heeft tot de parkeervoorziening (Maarten Kruytstraat/ Jan Kroonsplein). Een andere mogelijkheid is een bijzondere VvE constructie waarbij de bewoner participeert in de parkeerplaats met een verdienmodel voor de beheerder en een kostenneutraal uitgangspunt voor de bewoner (s).</p>	<p>Zijn interessante gedachten maar helaas niet financieel haalbaar.</p> <p>Ter illustratie een gebouwde parkeerplaats kost € 35.000,--, daarnaast zijn er nog jaarlijkse exploitatiekosten.</p>	<p>Nee</p>
<p>3. Heeft vraagtekens bij de parkeerbalans. Vindt het vreemd dat voor een sluitende parkeerbalans gebruik is gemaakt van de "Haakgarage". Constateert dat er dubbelingen zijn met de parkeerbalans voor de ontwikkeling van het Jan Kroonsplein.</p>	<p>De parkeerbalans is correct. Er zijn geen dubbelingen, maar wel een samenhang met het Jan Kroonsplein.</p>	<p>Nee</p>
<p>4. Vraagt hoe de herbouw van de voormalige "Promenade" zich verhoudt tot de parkeerbalans voor dit project.</p>	<p>De herbouw van de promenade is een op zich zelf staand project, dat separaat wordt getoetst.</p>	<p>Nee</p>
<p>5. Onderkent dat er iets aan de objecten gedaan moet worden, maar laat de</p>	<p>Er zijn informatiebijeenkomsten gehouden op achtereenvolgens 26 maart 2015, 29 november 2016, 19 april 2017 en 19 maart 2018.</p>	<p>Nee</p>

bewoner dan ook mee participeren en meedenken over hun (be)leefomgeving.	Tussentijds zijn omwonenden via de email op de hoogte gehouden en hebben er individuele gesprekken plaatsgevonden.	
--	--	--

Indiener 6:

Samenvatting reactie	Beantwoording gemeente	Gevolgen voor het bestemmingsplan
1. Stelt vast dat het plan niet voldoet aan de gestelde parkeernorm. Ook de voorgestelde overloop naar Jan Kroonsplein is onvoldoende.	Voor dit bouwplan is een sluitende parkeerbalans vastgesteld (zie ook antwoord 4.2).	Nee
2. In het plan dient te worden opgenomen dat de bestaande bevoorrading van de winkels met de huidige wijze van transport dient te gebeuren.	Ten aanzien van de bevoorradingroutes vindt momenteel nader onderzoek plaats. De resultaten worden meegenomen bij opstelling van het ontwerpbestemmingsplan (zie ook antwoord 2.5). Het beperken van de geluidsoverlast wordt bereikt door stille vrachtwagens. Als gevolg van voortschrijdende techniek en strenger wordende milieueisen, zal dit steeds meer gangbaar worden. Daar zal een voorbeeldwerking vanuit gaan naar bestaande expediteurs etc. (zie ook antwoord 2.10).	Nee

Indiener 7:

Samenvatting reactie	Beantwoording gemeente	Gevolgen voor het bestemmingsplan
1. Verzoekt de inspraakreactie ook aan alle gemeenteraadsleden beschikbaar te stellen.	Ze krijgen de Nota van Beantwoording en kunnen ook kennisnemen van de ingediende inspraakreacties.	Nee
2. Is van mening dat in het plan nergens de belangen van de huidige bewoners van de Maarten Kruytstraat 2 tot en met 8 en de overige overburen zijn meegenomen. <ul style="list-style-type: none"> - de huidige Maarten Kruytstraat is een doodlopende verkeersluwe straat - omgeven door laagbouw Hoofdstraat en hoogbouw (3 bouwlagen plus een kapverdieping van het palacehotel) 	De huidige Maarten Kruytstraat wordt een verkeersluwe straat met de mogelijkheid tot ontsluiting voor bestemmingsverkeer. Het bouwplan is 3 lagen plus een kap met 4 laagse accenten en op de hoek richting de Grent een hogere hoekmassa. Eerdere plannen voorzagen 5 bouwlagen (Blauwhoed 2008). Mede naar aanleiding van reacties van omwonenden zijn de plannen aangepast naar 3 bouwlagen met een kap.	Nee

<ul style="list-style-type: none"> - geen hinder van het parkeerterrein, doch parkeervergunning voor bewoners vóór de voordeur - wijds uitzicht van woon- en slaapkamer richting watertoren met zon tot na het middaguur, geen inkijk en privacy. 	<p>In een centrumgebied is de ontwikkeling van het voorliggend plan stedenbouwkundig verantwoord. Het plan is door Welstand positief beoordeeld. Voor een eventuele vermindering in de privacy en het uitzicht als gevolg van de planologische wijziging, staat de mogelijkheid open tot indienen van een verzoek om planschade.</p>	
<p>3. Bestrijdt dat de Maarten Kruytstraat meer verkeersluw wordt (blz. 14 toelichting). Nu is het een doodlopende straat met in de ochtend wat rangering voor Drinkland, straks is het een aanvoer route voor het te ontwikkelen Jan Kroonsgebied (inclusief nieuw hotel).</p>	<p>De Maarten Kruytstraat wordt duurzaam en verkeersluw ingericht. Ter hoogte van de Abraham van Royenstraat komt een verzinkbare paal (een zogenoemde poller), die de Maarten-Kruytstraat afsluit. De straat blijft bereikbaar voor bestemmingsverkeer (bewoners en ondernemers). Daarnaast mogen de winkels alleen in de ochtend worden bevoorraad. (zie ook antwoord 2.5 inzake heroverweging bevoorradingsroutes). Een mogelijk nieuw hotel aan het Jan Kroonsplein zal via de Parallelboulevard worden ontsloten.</p>	<p>Nee</p>
<p>4. Wenst onafhankelijk onderzoek naar vermindering zon/schaduw, daglicht en privacy in de woningen Maarten Kruytstraat 2 t/m 8 als gevolg van het bouwplan.</p>	<p>Voor de Maarten Kruytstraat is ten gevolge van het bouwplan een bezonningsstudie uitgevoerd. (bijlage 14). Daaruit blijkt dat de bestaande bebouwing aan de Maarten Kruytstraat (even nummers) geen overmatige hinder ondervindt van het bouwplan.</p>	<p>Aan de toelichting is paragraaf 4.12 Bezonningsstudie bouwplan Maarten-Kruytstraat toegevoegd met daarin de gevolgen van het bouwplan op de bestaande bebouwing aan de Maarten Kruytstraat (even nummers) en een verwijzing naar bijlage 14.</p>
<p>5. De hoogte van het gebouw direct aan de Maarten Kruytstraat zou beperkt moeten worden tot 2 bouwlagen plus een kapverdieping, zodat het gebouw niet 4 à 5 meter boven de huidige gebouwen uitsteekt en de huidige negatieve effecten (vermindering daglicht, uitzicht, en privacy) voor de huidige bewoners / overburen doet afnemen.</p>	<p>In een centrumgebied is de ontwikkeling van het voorliggend plan stedenbouwkundig verantwoord. Het plan is door Welstand positief beoordeeld. Het bouwvolume is gebaseerd op de uitgangspunten van de gemeente Noordwijk. Een massa van overwegend 3 lagen met kap met 4 laagse accenten. Het gebouw vormt een tussenschaal tussen de lagere bestaande bebouwing en het omvangrijke hotel.</p>	<p>Nee</p>
<p>6. Het bouwvlak dient te blijven binnen de kadastrale percelen E2635, 2375, 2419 en 2418. De huidige gevel / rooilijn</p>	<p>Volgens de exacte inmeetgegevens is de lijn van de nieuwe rooilijn negen meter ten opzichte van</p>	<p>Verbeelding is conform aangepast.</p>

(Refresh) dient strikt te worden gehandhaafd. In figuur 2 Kadastrale percelen (blz. 9 toelichting) is een te groot gebied aangegeven overlappende perceel 2217. Door de op de inloopavond door projectontwikkelaar of architect genoemde 9 meter uit de perceelgrens van nummer 6 is niet juist.	het bestaande muurtje. Bouwvlak wordt aangepast conform gevel/rooilijn.	Artikellid 8.1 Ondergeschikte bouwdelen is verruimd met 'balkons'.
7. De bovenste bouwlaag tegenover de Maarten Kruytstraat 2 tot en met 8 een kapverdieping moeten krijgen in plaats van een volledig bouwlaag. Dit vermindert de negatieve effecten, een kapverdieping is wel toegepast tegenover het Palachotel en richting Hoofdstraat.	Aan de Maarten Kruytstraat is een gevarieerder beeld gemaakt dan aan de Abraham van Rooyenstraat, om beter aan te sluiten op de kleinere korrelmaat richting de Hoofdstraat. De bovenste bouwlaag aan de Maarten Kruytstraat bestaat voornamelijk uit een kap met een paar verticale elementen en op de hoek naar de Grent toe is een vierlaagse bebouwing verantwoord omdat hier om een accent gevraagd werd en omdat op dit kruispunt meer ruimte is. De compositie en inpassing werd ook hogelijk gewaardeerd door de welstandscommissie	Nee

Indiener 8:

Samenvatting reactie	Beantwoording gemeente	Gevolgen voor het bestemmingsplan
1. Constateert dat voor de nieuwe supermarkt met versgroep 149 parkeerplaatsen nodig zijn, terwijl het plan 96 parkeerplaatsen realiseert, ofwel een tekort van 56 parkeerplaatsen. Begrijpt dat de gemeente 17 parkeerplaatsen in de uitbreiding van de huidige 'Haakgarage' heeft ingekocht en dat 40 openbare parkeerplaatsen aan de huidige supermarkt kunnen worden toegeschreven.	Deze constatering is juist.	Nee

<p>2. De Boer Holding B.V. is eigenaar van de bedoelde 40 parkeerplaatsen bij de bestaande Vomar supermarkt. Zij is bereid deze parkeerplaatsen ten behoeve van de ontwikkeling van de nieuwe supermarkt ter beschikking te stellen en daarvoor met de initiatiefnemer een civielrechtelijke overeenkomst te sluiten. Stelt daaraan wel de voorwaarde dat er voldoende zekerheid moet zijn dat de door haar met de Architectengroep West (A.G.W.) B.V. en twee andere initiatiefnemers voorgenomen ontwikkeling aan het Jan Kroonsplein, bestaande uit een parkeergarage met 284 parkeerplaatsen en opstallen op het maaiveld doorgang kan vinden. Zolang er geen zekerheid is voldoet de nieuwe Vomar supermarkt niet aan de parkeereisen en is het plan niet uitvoerbaar.</p>	<p>Wat betreft de gevraagde zekerheid wordt opgemerkt dat de gemeente nu werkt aan een aanbestedingsleidraad voor de ontwikkeling van het Jan Kroonsplein en omgeving.</p>	<p>Nee</p>
---	--	------------

Indiener 9:

Samenvatting reactie	Beantwoording gemeente	Gevolgen voor het bestemmingsplan
1. Het appartementencomplex met een hoogte van 16,5 meter leidt tot aantasting van het woongenot (zowel op het terras als in de woning van indiener).	Het bouwvolume is stedenbouwkundig acceptabel in een centrumgebied. Dat de situatie verandert aan de Maarten Kruytstraat staat buiten kijf. Men krijgt overburen. Een parkeerterrein wordt opgevuld met bebouwing. Daar tegen over staat veel minder autoverkeer omdat dat ondergronds verdwijnt via de Abraham van Royenstraat en dus niet meer voor de deur langs komt.	Nee
2. Door de geringe afstand van het plan tot de woning is er toename van verkeershinder en geluidsoverlast. Hier is geen akoestisch onderzoek naar gedaan.	Er is in het kader van een goede ruimtelijke ordening onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting voor de bestaande omliggende woningen. Naar aanleiding van deze inspraakreactie is nader onderzoek gedaan naar bestaande woningen, waaronder de Maarten Kruytstraat 6. Uit dit onderzoek volgde dat er overschrijdingen plaatsvonden op basis van de normen van het Activiteitenbesluit (in de avond- en nachtperiode). Als gevolg hiervan is besloten om de bevoorradingstijden te beperken tot de dagperiode (07.00 – 19.00 uur). Dit is door middel van een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan vastgelegd. Daarnaast wordt een geluidsscherm voor de condensoren op het dak van de nieuwbouw woningen geplaatst om geluidsoverlast te beperken. Ten aanzien van de bestaande woningen vindt hierdoor geen overschrijdingen meer plaats in het kader van het Activiteitenbesluit. Vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit wordt gesteld dat het hierbij gaat om 8 gebeurtenissen in de dagperiode (aan- en afrijden) ten gevolge waarvan hogere niveaus optreden. Gezien de locatie wordt ten gevolge hiervan geen overlast verwacht.	Het akoestisch onderzoek (bijlage 5) is opnieuw berekend en aangepast. Er is in het bestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting opgenomen ten aanzien van de bevoorradingstijden in de dagperiode (07.00 tot 19.00 uur). Daarnaast is er een voorwaardelijke verplichting opgenomen dat het laden- en lossen in pandig dient plaats te vinden.

	<p>Daarnaast zijn er meerdere maatregelen getroffen om een goed woon- en leefklimaat te garanderen voor omwonenden. Zo vindt het laden en lossen inpandig plaats, waardoor de geluidsoverlast door bevoorrading tot een minimum beperkt blijft. Dit is in de regels van het bestemmingsplan afgedwongen door middel van een voorwaardelijke verplichting.</p> <p>Vervolgens zijn de vrachtwagens van Vomar Voordeelmarkt voorzien van een achteruitrijcamera en hebben geen waarschuwingssignaal meer. Hierdoor zullen omwonenden geen overlast ondervinden van piepend geluid bij achteruit rijden. Ten slotte is gekozen voor de inzet van stille vrachtwagens.</p>	
<p>3. Het bouwplan levert schaduw hinder op en verzoekt in kaart te brengen in hoeverre de lichtinval wordt beperkt.</p>	<p>Voor de Maarten Kruijtsstraat is ten gevolge van het bouwplan een bezonningsstudie uitgevoerd. (bijlage 14). Daaruit blijkt dat de bestaande bebouwing aan de Maarten Kruijtsstraat (even nummers) geen overmatige hinder ondervindt van het bouwplan.</p>	<p>Aan de toelichting is paragraaf 4.12 Bezonningsstudie bouwplan Maarten-Kruijtsstraat toegevoegd met daarin de gevolgen van het bouwplan op de bestaande bebouwing aan de Maarten Kruijtsstraat (even nummers) en een verwijzing naar bijlage 14.</p>
<p>4. Het plan zorgt dag en nacht voor een sterke toename van licht in de omgeving (ontregeling natuur, energieverpilling en mogelijk aantasting van de gezondheid).</p>	<p>De ontwikkeling vindt plaats in een centrumgebied met veel verschillende functies die zowel overdag als 's-avonds in gebruik zijn. Er is geen sprake van een ontwikkeling direct in het nabijgelegen Natura-2000 gebied en de mogelijke toename van licht (voor zover hier al sprake van is) zorgt niet voor significante negatieve effecten op natuur en gezondheid.</p>	<p>Nee</p>
<p>5. Nu is er al onvoldoende parkeerruimte. Met dit bouwplan neemt de overlast toe. Onvoldoende is onderzocht wat de gevolgen zijn van een ruime avondopenstelling van de supermarkt. Er is geen enkele zekerheid dat er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar blijven voor de bewoners. Verzoekt de parkeervraag en het parkeeraanbod in een straal van 200 meter (loopafstand</p>	<p>De mogelijkheden van het parkeren in een straal van 200 meter rondom het bouwplan is onderzocht in het Parkeeronderzoek 2016. Binnen een straal van 200 meter vanaf de Maarten Kruijtsstraat zijn er buiten het Jan Kroonsplein andere parkeermogelijkheden (zie antwoord 1.3). Er is geen aanleiding om het parkeeronderzoek alleen voor dit bouwplan opnieuw uit te voeren.</p>	<p>Nee</p>

volgens de Parkeernota) rondom de grenzen van het plangebied in beeld te brengen.	Volgens het gemeentelijk parkeerbeleid is het niet zo dat dit bouwplan moet bijdragen aan het verlagen van de bestaande parkeerdruk in de directe omgeving. Dit wordt ondervangen in de op te stellen parkeerstrategie.	
6. Volgens het parkeeronderzoek blijven er 40 parkeerplaatsen op het Jan Kroonsplein vrij voor toewijzing ten gunste van de Vomar aan de Maarten Kruytstraat. Indiener concludeert dat de parkeerbehoefte voor de nieuwe supermarkt 51,2 parkeerplaatsen bedraagt op basis van de norm van 3.1 per 100 m ² bvo. Uitgaande van deze norm heeft de huidige Vomar garage (circa 800 m ²) volgens indiener 24,8 plaatsen beschikbaar, ofwel een tekort van 26,4 plaatsen in plaats van 11,2 (40 - 51,2).	De berekening van indiener klopt niet. De huidige Vomar supermarktgarage is aanmerkelijk groter dan 800 m ² . In paragraaf 4.2.3 van de toelichting is vermeld dat op zaterdagmiddag (maatgevend moment) sprake is van een tekort van 149 openbare parkeerplaatsen. Het plan voorziet in 96 openbare parkeerplaatsen in de parkeergarage. Op het maatgevende moment is er een tekort van 53 openbare parkeerplaatsen. Dit wordt opgevangen door 40 plaatsen in de bestaande Vomar-garage en 13 plaatsen in de Haakgarage. Voor dit plan is een sluitende parkeerbalans vastgesteld.	Nee
7. Ten onrechte wordt gesteld dat de parkeerplaatsen in de parkeergarage van de nieuwe Vomar openbaar zijn. In het bestemmingsplan wordt hierover geen enkele garantie in de vorm van een voorwaardelijke verplichting gegeven. Dit geldt ook voor de 13 parkeerplaatsen in de Haakgarage.	Met de respectievelijke eigenaren zijn hierover overeenkomsten gesloten.	Nee
8. Volgens indiener blijven slechts 24,8 openbare parkeerplaatsen beschikbaar. Doordat het Jan Kroonsplein ook zal veranderen in een commerciële parkeergarage verdwijnen ook genoemde 24,8 parkeerplaatsen.	Zie antwoord 9.6 voor wat betreft de opmerking inzake 24,8 parkeerplaatsen. Vooralsnog blijft het parkeerterrein Jan Kroonsplein beschikbaar. In de te ontwikkelen parkeerstrategie wordt dit tekort opgevangen.	Nee
9. Het plan leidt tot een forse toename van de verkeersdruk. Er wordt alleen gesproken over de ontsluiting van de parkeergarage op de Abraham van Royenstraat. Het is voorspelbaar dat de	De Maarten Kruytstraat zal alleen toegankelijk zijn voor bestemmingsverkeer (zie antwoord 7.3). Daarnaast wordt er gewerkt aan een parkeerverwijssysteem.	Nee

Maarten Kruytstraat zelf ook voor opstoppingen gaat leiden, als de parkeergarage vol is en mensen op zoek gaan naar alternatieve parkeerruimte op korte afstand.		
10. Verzoekt te zoeken naar minder schaduwwerking, een geringere inbreuk op privacy met waarborg van voldoende parkeergelegenheid dicht bij de woning.	Zie antwoord 9.1 en 9.5.	Nee
11. Als de gemeente meer ruimte overlaat tussen de appartementen en de woning kunnen er bomen worden geplaatst en is er minder inzicht op het perceel van indiener.	In de voorziene herinrichting van de Maarten Kruytstraat, passen geen bomen. In de huidige situatie zijn ook geen bomen. Overigens geven bomen ook schaduw. Zie ook antwoord 9.1.	Nee

3. Ambtshalve wijzigingen

Het betreft de volgende wijzigingen op het voorontwerpbestemmingsplan, die in het ontwerpbestemmingsplan 'Maarten Kruytstraat' zijn doorgevoerd. Dit zijn wijzigingen die niet voortkomen uit de inspraak- of overlegreacties, maar houden verband met het voortschrijdende proces, nieuw beleid enkele omissies in het voorontwerp. Daarnaast zijn ondergeschikte tekstaanpassingen doorgevoerd.

Wijzigingen op de verbeelding (plankaart)

1. Toegevoegd locatie bestaande Vomar (Bomstraat 19) met bestemming 'Centrum', dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 1' en aanduidingen 'wonen' en 'detailhandel uitgesloten'.
2. Toegevoegd maatvoering 'verticale bouwdiepte' 4,25 meter ter hoogte van bestaande Vomar (Bomstraat 19) en toegevoegd maatvoering 'verticale bouwdiepte' 4,25 en 4,75 meter ter hoogte van nieuwe Vomar locatie (Maarten Kruytstraat).
3. Binnen dat deel van de bestemming C1 met bouwhoogte max. 6,5 m inclusief de hellingbaan de aanduiding *sv-pd* toevoegen.
4. In de legenda onder aanduidingen toevoegen: *specifieke vorm van verkeer – parkeerdek*.

Wijzigingen in de regels

1. Toegevoegd aan artikel 1 Begrippen: de begrippen NAP, Ondergronds bouwwerk, Supermarkt.
2. Toegevoegd aan artikel 2: het begrip Verticale bouwdiepte van een bouwwerk
3. Toegevoegd nieuw artikel 3: Centrum. In artikel 3: Centrum is opgenomen de bestemmingsomschrijving onder g. detailhandel uitgesloten ter plaatse van de aanduiding 'detailhandel uitgesloten'. Hiervoor is onder 3.5 een overgangsrecht artikel opgenomen met in acht name van een overgangstermijn van 4 weken.
4. In artikellid 3.3 (nieuw artikel) onder b. is toegevoegd: 'zoals opgenomen als bijlage bij de regels van het bestemmingsplan "Zeewaardig" '.
5. Het bestaande artikel 3: Centrum is hernoemd naar artikel 4: Centrum 1 met voorwaardelijke verplichtingen ten aanzien van het gebruik, het laden en lossen, (ondergronds) parkeren en bevoorradingstijden van 07.00 tot 19.00 uur.
6. In artikel 4: Centrum is de bestemmingsomschrijving onder a. detailhandel uitsluitend toegestaan op de begane grond en onder b. dienstverlening uitsluitend toegestaan op de begane grond.
7. Nieuwe artikel 6: Waarde – Archeologie 1. Deze bestemming is overgenomen conform het bestemmingsplan "Zeewaardig" voor de Bomstraat 19.
8. Artikel 6 Waarde – Archeologie 1(oud) is herbenaemd naar artikel 7: Waarde – Archeologie 2.
9. In artikel 9 (oud 6): tekstblok b. toegevoegd.
10. Toegevoegd nieuw artikel 8: Waterstaat – Ondergronds bouwen.
11. Overige artikelen zijn vernummerd.

Wijzigingen in de toelichting

1. Paragraaf 2.1. Planlocatie uitgebreid met Bomstraat 19.
2. Paragraaf 2.2. Projectplan: onder figuur 4: 53 parkeerplaatsen op het parkeerdek veranderen in 54 parkeerplaatsen (idem bijlage 9: parkeerbalans).
3. Paragraaf 2.4. Planologisch regime uitgebreid met planlocatie Bomstraat 19 en Paraplu Bestemmingsplan Grondwater.
4. Paragraaf 4.2.1 Verkeersgeneratie: Tabel 1 Kencijfers verkeersgeneratie (paragraaf 4.2.1) is aangepast op basis van het uitgangspunt 'matig stedelijk' in plaats van 'zeer stedelijk' (idem in bijlage 6).
5. Paragraaf 4.9.2 Situatie plangebied: Figuur 22 Berekening NIBM aangepast naar aanleiding van de aangepaste Tabel 1 Kencijfers verkeersgeneratie (paragraaf 4.2.1).
6. Paragrafen 4.8.2, 4.10.1 en 4.11.1 aangepast naar aanleiding van de aangepaste Tabel 1 Kencijfers verkeersgeneratie (paragraaf 4.2.1).

7. Toegevoegd aan paragraaf 4.4 kopje 'Grondwater' met conclusie en verwijzing naar paraplu bestemmingsplan Grondwater en Artikel 7: Waterstaat – Ondergronds bouwen.
8. In hoofdstuk 5 Juridische planbeschrijving:
 - a. toegevoegd tekstblok Bestemming Centrum;
 - b. tekstblok Bestemming Centrum hernoemd in Bestemming Centrum 1;
 - c. toegevoegd tekstblok Bestemming Waarde – Archeologie 1 (uit bestemmingsplan "Zeewaardig");
 - d. tekstblok Waarde – Archeologie 1 hernoemd in Waarde – Archeologie 2;
 - e. toegevoegd tekstblok Bestemming Waterstaat – Ondergronds bouwen.
9. Hoofdstuk 7: Maatschappelijke uitvoerbaarheid aangepast naar aanleiding van de ter inzage legging van het voorontwerp.
10. Bijlage 9: Correctie parkeerbalans naar aanleiding van 1 parkeerplaats extra op het parkeerdek.
11. Toegevoegd Bijlage 11: Raadsbesluit toepassing coördinatie regeling
12. Toegevoegd Bijlage 12: Nota van beantwoording inspraakreacties en ambtshalve wijzigingen.
13. Toegevoegd Bijlage 13: Geohydrologische haalbaarheid bouwkuip.
14. Toegevoegd Bijlage 14: Bezonningsstudie bestaande bebouwing Maarten Kruytstraat.
15. Toegevoegd Bijlage 15: Bezonningsstudie bestaande bebouwing Gasthuissteeg.
16. Toegevoegd Bijlage 16: Onderzoek effecten parkeerkelders op de grondwaterstand.