

Nota van beantwoording zienswijzen en ambtshalve wijzigingen

Ontwerpbestemmingsplan 'Maarten Kruytstraat'

19 maart 2019

Inhoud

1. Inleiding	3
2. Beantwoording zienswijzen	4
3. Ambtshalve wijzigingen	51

1. Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan 'Maarten Kruytstraat' heeft met ingang van 3 oktober tot en met 13 november 2018 voor een ieder ter inzage gelegen. Zowel in het gemeentehuis, als via www.ruimtelijkeplannen.nl bestond de mogelijkheid om het plan te raadplegen. Binnen deze termijn van zes weken kon een ieder zijn/haar zienswijze schriftelijk of mondeling kenbaar maken.

Tevens is het ontwerpbestemmingsplan 'Maarten Kruytstraat' toegezonden aan de provincie Zuid-Holland, het Hoogheemraadschap van Rijnland, Liander, Gasunie, Dunea en Waternet.

Omdat sprake is van een gecoördineerde procedure lag tegelijkertijd de ontwerpomgevingsvergunning ter inzage.

Gedurende bovengenoemde termijn zijn 13 zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan ingediend en 10 zienswijzen op de ontwerpomgevingsvergunning (zie separate Nota beantwoording zienswijzen op ontwerp omgevingsvergunning Maarten Kruytstraat).

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

2. Beantwoording zienswijzen

De ingediende zienswijzen zijn per appellandt samengevat (kolom 1) en voorzien van een beantwoording door de gemeente (kolom 2). Elke beantwoording van een zienswijze eindigt met een conclusie (kolom 3) waarin inzichtelijk wordt gemaakt in hoeverre hetgeen naar voren is gebracht aanleiding heeft gegeven tot aanpassing van de het bestemmingsplan 'Maarten Kruytstraat'. Voor zover de zienswijzen, niet afkomstig zijn van een instantie, zijn deze geanonimiseerd.

Appellant 1

Samenvatting zienswijze	Beantwoording gemeente	Gevolgen voor het bestemmingsplan
1. Waar nu openbare parkeerplaatsen zijn, wordt een gebouw gerealiseerd waarbij voor het voldoen aan de parkeernorm parkeerplaatsen worden geclaimd in een ander gebied, buiten het plangebied.	Er is in overleg met ontwikkelaar gekozen voor deze situatie waarin de parkeersituatie buiten het plangebied wordt opgelost. Conform de Nota Parkeren en stallen is gekozen om voor deze ontwikkeling maatwerk toe te passen.	Nee.
2. Het appartementencomplex met een hoogte van 16,5 meter leidt tot aantasting van het woongenot en privacy (zowel op het terras als in de woning van indiener).	Het bouwvolume is stedenbouwkundig acceptabel in een centrumgebied en de gemeente acht deze nieuwe beoogde situatie uit planologisch oogpunt wenselijk voor deze locatie. 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 gaat, verdwijnt via de Abraham van Royenstraat en dus niet meer voor de deur langs komt. Voor dit bouwplan zijn stedenbouwkundige uitgangspunten opgesteld. Deze uitgangspunten zijn op 12 december 2013 aan de raadscommissie van de gemeente Noordwijk gepresenteerd. Vervolgens zijn gedurende het proces van dit project in de afgelopen jaren B&W en Raad tussentijds geïnformeerd over de voortgang van het project.	Aan de toelichting is Bijlage 18: Stedenbouwkundige uitgangspunten project Maarten Kruytstraat toegevoegd. Tevens is Paragraaf 2.3: Stedenbouwkundige en inpassingsmotivering aangescherpt.
3. Doordat het parkeerterrein verdwijnt, kan appellant niet meer op straat dicht bij de woning parkeren. Voor appellant zijn geen parkeerplaatsen gereserveerd in de parkeerkelder van de supermarkt.	Appellant heeft geen recht op een (exclusieve) parkeerplaats in het openbaar gebied direct nabij zijn woning. Er zijn/blijven voldoende parkeerplaatsen beschikbaar in de omgeving.	Aan Paragraaf 4.2.3: parkeren van de toelichting is toegevoegd dat omwonenden in aanmerking kunnen komen voor een parkeervergunning in de nieuwe Vomargarage. Tevens is in deze paragraaf verwezen naar het

<p>Parkeren op het Jan Kroonsplein is voor appellant onaanvaardbaar.</p>	<p>Overigens wordt voor 50 omwonenden een jaarlijks abonnement geïntroduceerd, waarbij het mogelijk wordt dat zij desgewenst tussen 1 uur voor en 1 uur na sluitingstijd van de winkel (nachtperiode) gebruik kunnen maken van de parkeergarage. Dit op basis van een vergunning voor het gratis parkeren van de auto, 1 uur voor sluitingstijd en 1 uur na openingstijd van de garage. Voor de overige openingsuren van de garage geldt een uurtarief.</p> <p>Voor 12 direct omwonenden komt er de mogelijkheid voor een parkeervergunning 24/7 op het parkeerdek van de nieuwe ontwikkeling. Daarnaast komt er de mogelijkheid in de parkeergarage 1 uur voor en 1 uur na voor 50 vergunningen.</p> <p>In de overeenkomst met de projectontwikkelaar zijn bepalingen opgenomen over het gebruik van de parkeergarage, met dien verstande dat de ontwikkelaar parkeertarieven in rekening mag brengen die in overeenstemming zijn met tarieven die de gemeente in Noordwijk aan Zee hanteert.</p>	<p>onderzoek naar de parkeerdruk in bijlage 9: Parkeerbalans en parkeerdruk van de toelichting.</p>
<p>4. Het bouwplan levert schaduwhinder op. Uit de bezonningsstudie valt af te leiden dat de gevolgen voor de bezonning van het terras aan de voorzijde van appellant in het geheel niet is beoordeeld.</p>	<p>De bestaande bezonningsstudie (bijlage 14) is vervangen, geactualiseerd en ook aangevuld voor het terras aan Maarten Kruytstraat nr. 6. Naar aanleiding van de actualisatie is het bouwplan op deze hoek met de Gasthuissteeg aangepast door de "borstwering" van metselwerk te vervangen door een lager hekwerk.</p>	<p>De bestaande bezonningsstudie (bijlage 14) is vervangen en geactualiseerd en aangescherpt met conclusies. Tevens is de toelichting Paragraaf 4.12: Bezonningsstudie bouwplan Maarten Kruytstraat aangescherpt.</p>
<p>5. Het plan zorgt dag en nacht voor een sterke toename van licht in de omgeving (ontregeling natuur, energieverpilling en mogelijk aantasting van de gezondheid). Lichthinder kan mogelijk leiden tot aantasting van gezondheid.</p>	<p>De ontwikkeling vindt plaats in een centrumgebied met veel verschillende functies die zowel overdag als 's-avonds in gebruik zijn. 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>6. In het vastgestelde Paraplu Bestemmingsplan is voor detailhandel de parkeernorm 3,5 per 100 m² bvo, terwijl in het onderhavige project een afwijkende parkeernorm van 3,1 per 100 m² bvo gehanteerd wordt.</p>	<p>In het paraplu bestemmingsplan parkeren wordt verwezen naar de nota parkeren en stallen 2013. In deze nota is voor een Fullservice supermarkt (laag-middellaag prijssegment) een parkeernorm van 3,1 per 100 m² bvo opgenomen.</p>	<p>Nee.</p>
<p>7. Sowieso zijn onvoldoende parkeerplaatsen beschikbaar als gevolg van het bouwplan. Onvoldoende is onderzocht wat het effect is als de huidige ruimere openingstijden nu al veelal tot 22 uur in de toekomst nog verder worden opgerekt met bijbehorende parkeerdruk. Het is onduidelijk welke woningen zijn meegenomen in het parkeeronderzoek.</p>	<p>Bij het berekenen van de parkeerdruk wordt uitgegaan van de werkdagavond en zaterdagavond. In de berekening is dus al rekening gehouden met eventuele ruimere openingstijden.</p> <p>Bij het opstellen van de parkeerbalans is uitgegaan van de parkeerbehoefte van de nieuwe woningen en de gesloopte woningen aan de Abraham van Royenstraat. Daarnaast is bij de parkeerbalans ook de huidige parkeerdruk meegenomen (zie 1.3).</p>	<p>Zie 1.3.</p>
<p>8. Als de loopafstand van 200 meter van de Parkeernota als uitgangspunt wordt genomen, betekent dit dat de parkeerbehoefte van de woningen in de omtrek van 200 meter rondom het plangebied evenzeer van belang is. Verzoekt dit in het parkeeronderzoek op te nemen.</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 Kruytstraat zijn er buiten het Jan Kroonsplein andere parkeermogelijkheden. Er is geen aanleiding om het parkeeronderzoek alleen voor dit bouwplan opnieuw uit te voeren.</p> <p>Volgens het gemeentelijk parkeerbeleid is het niet zo dat dit bouwplan moet bijdragen aan het verlagen van de bestaande parkeerdruk in de directe omgeving.</p>	<p>Nee.</p>
<p>9. Volgens het parkeeronderzoek blijven er 40 parkeerplaatsen op het Jan Kroonsplein vrij voor toewijzing ten gunste van de Vomar aan de Maarten Kruytstraat. Appellant concludeert dat de parkeerbehoefte voor de nieuwe supermarkt 51,2 parkeerplaatsen bedraagt op basis van de norm van 3.1 per 100 m² bvo. Inclusief de versmarkt</p>	<p>De berekening van indiener klopt niet. De huidige Vomar supermarkt is aanmerkelijk groter dan 800 m². De supermarkt + verdieping is circa 1.250 m², dit betekent 39 parkeerplaatsen.</p> <p>De versmarkt geeft $7 * 3,45 = 24,2$ parkeerplaatsen in plaats van 18,6 parkeerplaatsen, zoals door appellant gesteld.</p>	<p>Nee.</p>

<p>is de parkeerbehoefte 69,8. Uitgaande van deze norm heeft de huidige Vomar garage (circa 800 m²) volgens appelland 24,8 plaatsen beschikbaar, ofwel een tekort van 45 openbare parkeerplaatsen in plaats van 11,2 (40 - 51,2). Dit betekent dat ook op zaterdagmiddag een tekort gaat ontstaan van 31 parkeerplaatsen.</p>		
<p>10. 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 (zijn niet toegewezen aan de bewoners is en ook niet planologisch veilig gesteld).</p>	<p>Door de gemeente Noordwijk is met de ontwikkelaar de koop ontwikkelovereenkomst gesloten, waarin is vastgelegd dat de nieuwe parkeergarage openbaar beschikbaar dient te zijn en dat de Haakgarage voorziet in 13 openbare parkeerplaatsen.</p>	<p>Nee.</p>
<p>11. 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.</p>	<p>Zie 1.9.</p>	<p>Zie 1.9.</p>
<p>12. Bewoners hebben geen enkele zekerheid over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen in de toekomst. Planologisch is daar geen zekerheid over gegeven. Op de inspraakreactie wordt zonder enige toelichting ten onrechte gereageerd dat berekening van appelland niet deugt.</p>	<p>De parkeerplaatsen die door de ontwikkeling verdwijnen zijn openbaar en niet aan omwonenden toegeschreven. Omwonenden hebben geen recht op deze parkeervoorzieningen. De gemeente heeft altijd de mogelijkheid om het parkeerbeleid in de toekomst te wijzigen. Parkeervergunningen die worden verstrekt hebben daarom ook maar een geldigheidsduur van 1 tot 2 jaar. Overigens biedt het bouwplan wel parkeermogelijkheden voor omwonenden (zie 1.3).</p>	<p>Zie 1.3.</p>
<p>13. Volgens jurisprudentie (ABRvS, 04-04-2018, nr. 201701561/1/A1) dient bij een theoretische parkeerbalans, zoals in</p>	<p>Bij toepassing van een theoretische parkeerbalans dienen de in de parkeerbalans gehanteerde normen en uitgangspunten voor de</p>	<p>Nee.</p>

<p>onderhavig bestemmingsplan, rekening te worden gehouden met bestaande tekorten aan parkeerplaatsen.</p>	<p>verschillende functies en weergegeven beschikbaarheid van parkeerplaatsen correct te zijn. Uit het parkeeronderzoek uit 2016 blijkt dat de parkeerbalans voldoet.</p>	
<p>14. Het is zonder nadere motivering onbegrijpelijk dat bezoekers van de Vomar en Versmarkt zullen gaan parkeren in de nieuw te ontwikkelen commerciële parkeergarage aan het Jan Kroonsplein.</p>	<p>In 2019 realiseren we een dynamisch parkeerverwijssysteme waar de parkeergarages en –terreinen in Noordwijk aan Zee op worden aangesloten. Ook het parkeerterrein/garage Jan Kroonsplein en de parkeergarage Maarten Kruidstraat worden hier op aangesloten. Zo ontstaat een netwerk van parkeergarages / terreinen.</p> <p>De 96 openbare parkeerplaatsen in de nieuwe garage onder de nieuwe Vomar zijn ook bedoeld voor bezoekers van het complex.</p>	<p>Het parkeerverwijssysteme is toegevoegd aan Paragraaf 4.2.3: Parkeren van de toelichting van het bestemmingsplan.</p>
<p>15. 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 Maarten Kruidstraat zelf ook voor opstoppingen gaat leiden, als de parkeergarage vol is en mensen op zoek gaan naar alternatieve parkeerruimte op korte afstand.</p>	<p>Van een forse toename van de verkeersdruk is geen sprake.</p> <p><u>Huidige situatie</u></p> <p>Op dit moment liggen er op de Maarten Kruidstraat 114 parkeerplaatsen (pp.), waarvan 31 tijdelijke. In een worst case scenario genereren deze parkeerplaatsen de volgende verkeersbewegingen (vkb):</p> <p>114 pp. * 16 vkb. tbv detailhandel = 1.824 vkb 114 pp. * 5 vkb. tbv omwonenden = 570 vkb. Totaal: 2.394 verkeersbewegingen.</p> <p><u>Nieuwe situatie:</u></p> <p><u>In een worstcase scenario genereert de nieuwe ontwikkeling:</u></p> <p>96 pp. * 16 vkb. tbv detailhandel = 1.536 vkb. 96 pp. * 5 vkb. tbv omwonenden = 480 vkb. 54 pp. * 5 vkb. tbv bewoners = 270 vkb. Totaal: 2.286 verkeersbewegingen.</p>	<p>Aan de toelichting is toegevoegd "Bijlage 19: Second opinion Vomar zienswijzen". Tevens is aan Paragraaf 4.2.1: Verkeersgeneratie de in de kolom hiernaast vermelde tekst opgenomen.</p>

	<p>De Maarten Kruystraat zal alleen via een poller toegankelijk zijn voor bestemmingsverkeer en voor bevoorrading alleen via zonetijden. Hierdoor wordt het veel rustiger. Verkeer voor de supermarkt rijdt straks rechtstreeks vanaf de Abaraham van Royenstraat de parkeergarage in. Daarnaast is bij de opening van het onderhavige complex een parkeerverwijssystem beschikbaar, dat een einde maakt aan het huidige zoekverkeer.</p> <p>Mede naar aanleiding van de zienswijzen is een second opinion uitgevoerd naar de huidige en toekomstige verkeerssituatie in de directe omgeving van het onderhavige project.</p> <p>Uit de second opinion blijkt dat de omgeving voldoende in staat is om de verkeersdruk op te kunnen vangen, zie verder bijlage 19.</p> <p>De verkeersdruk van de Maarten Kruystraat wordt veroorzaakt door de bevoorrading van de huidige winkels en het langzaam rijdend verkeer. In de huidige situatie vindt hier nog deels de ontsluiting plaats van het parkeerterrein. Deze zal door de toevoeging van de toekomstige plannen verdwijnen aangezien de ingang/uitgang niet aan de Maarten Kruystraat is gepositioneerd. Zowel het expeditieverkeer als het verkeer richting de parkeergarage wikkelt in de nieuwe situatie af via de Abraham van Royenstraat.</p>	
<p>16. Onduidelijk is of er voldoende belangstelling is voor appartementen van deze prijs categorie, zonder garantie op een goede bereikbaarheid met weinig privacy. Appellanten vrezen dat er leegstand ontstaat en verzoeken nogmaals onderzoek te doen naar de financiële haalbaarheid van dit project</p>	<p>Markt advies heeft uitgewezen dat er meer dan voldoende afzet mogelijkheden zijn voor de te ontwikkelen woningen.</p>	<p>Nee.</p>

en te onderzoeken of er voldoende belangstelling is voor de versmarkt.		
17. Verzoekt te zoeken naar minder schaduwwerking, een geringere inbreuk op privacy met waarborg van voldoende parkeergelegenheid dicht bij de woning.	Zie 1.3.	Zie 1.3

Appellant 2

Samenvatting zienswijze	Beantwoording gemeente	Gevolgen voor het bestemmingsplan
1. Merkt op dat wel een overlegreactie is ingediend op het voorontwerp-bestemmingsplan. De overlegreactie is nogmaals als zienswijze ingediend.	Excuses voor deze omissie. De reactie is alsnog bij het bestemmingsplan betrokken.	Zie 2.2.
2. Verzoekt in het plan het belang van het nemen van klimaatadaptieve maatregelen op te nemen. Het gebied rond de Maarten Kruytstraat heeft namelijk een hoog risico wateroverlast bij extreme buien. Korte, hevige buien zullen naar verwachting steeds vaker voorkomen.	Dank appellant voor deze toevoeging. Overigens wordt in dit bouwplan ten behoeve van heftige regenbuien in een waterberging voor piekopvang voorzien.	Tekstvoorstel appellant is aan toelichting in Paragraaf 3.2.7. onder het kopje complex toegevoegd.

Appellant 3

Samenvatting zienswijze	Beantwoording gemeente	Gevolgen voor het bestemmingsplan
1. Spreekt zorg uit over de bevoorrading van de winkelpanden Hoofdstraat 60-62 en de bereikbaarheid van de appartementen Maarten Kruytstraat 51 – 65 tijdens de bouwactiviteiten van het onderhavige project.	Achteruit rijdend instekend aan achterzijde is bestaand en blijft in de definitieve situatie gehandhaafd. Uit oogpunt van verkeersveiligheid is het gewenst dat het bevoorradend verkeer via de Abraham van Royenstraat naar de Grent rijdt in plaats van via het Jan Kroonsplein naar de Parallelboulevard. Dit blijkt uit het onderzoek dat verricht is naar de mogelijke	Aan de toelichting van het bestemmingsplan is toegevoegd Bijlage 20: Onderzoek bevoorradersroutes en de conclusie hiervan is opgenomen in nieuwe Paragraaf 4.2.4: Bevoorrading van de toelichting. Bestaande paragraaf 4.2.4: Conclusie is vernummerd tot paragraaf 4.2.5 en aangescherpt.

	<p>bevoorradingroutes; ten opzichte van de geplande bevoorradingroute nemen de knelpunten in deze route af (zie bijlage 20). Het huidige voorstel is conform de bestaande bevoorradingroute.</p> <p>Ook tijdens de bouwactiviteiten wordt deze route gevolgd.</p>	
2. Verzoekt in de definitieve vergunning op te nemen dat de bereikbaarheid gedurende de bouw gegarandeerd wordt.	Dit wordt geregeld in het BLVC-plan. In dit plan is beschreven hoe tijdens de uitvoering van de bouwwerkzaamheden wordt omgegaan met de overlast. BLVC staat voor Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid, Communicatie.	Nee.
3. Verwijst naar productie Timdan Investmens B.V. Architectenbureau Piet Onderwater & Partners (La Gro) zienswijze 8, omdat aantal zaken niet kloppen en aangepast dienen te worden.	Zie appellant 8.	Zie appellant 8.
4. Parkeerbalans klopt niet en dient aangepast te worden. Dit heeft consequenties voor het aantal toe te wijzen parkeerplaatsen.	Zie appellant 8.	Zie appellant 8.
5. Gemeente overweegt laden en lossen te faciliteren. Dit is zeer onwenselijk, omdat uit berekeningen blijkt dat er dan onvoldoende tijd is voor deze handeling.	Laden en lossen geschiedt tussen 07.00-12.00 uur in de Maarten Kruytstraat (en huidige bevoorradingplaats) aansluitend op het bestaande regime van de bevoorrading in de Hoofdstraat. Er is voldoende tijd om de handelingen te verrichten.	Toegevoegd is Paragraaf 4.2.4: Bevoorrading.
6. Indien een tweede vrachtwagen wilt lossen, dient deze te wachten. Daar is onvoldoende ruimte voor. Hiervoor dient een brede Maarten Kruytstraat te komen. Vrachtwagens kunnen elkaar dan passeren en er ontstaat een grotere draaicirkel. Waardoor het mogelijk is om zaken als Kruidvat, ICI- Paris en Blokker achteruitrijdend te benaderen.	De vrachtwagens kunnen elkaar passeren. De situatie bij de bestaande bevoorradingplaats aan de Maarten Kruytstraat ('t Hof bij Blokker) wordt niet anders. Bij de ontwikkeling van het bouwplan is rekening gehouden dat deze huidige insteek gehandhaafd blijft.	Nee

<p>7. Tijdens de bouw zijn onvoldoende parkeerplaatsen. U dient minimaal aan te geven hoe dit wordt opgelost, door bijvoorbeeld een tijdelijk parkeerdek te bouwen.</p>	<p>Het parkeerterrein bij de huidige Vomar inclusief garage, alsmede parkeerplaatsen in de directe omgeving zijn beschikbaar. Uit de gemeten parkeerdruk opgenomen in bijlage 9 blijkt dat er capaciteit is. Daarnaast zorgt het parkeerverwijssystem er voor dat de parkeerplaatsen optimaal worden benut en dat er geen overlast is van zoekverkeer naar een parkeerplaats.</p>	<p>De gecorrigeerde Parkeerbalans is opgenomen in bijlage 9 van de toelichting. Aan deze bijlage is de parkeerdruk rondom het bouwplan Maarten Kruytstraat toegevoegd met de bijbehorende zonekaart.</p> <p>In Paragraaf 4.2.3: Parkeren van de toelichting is verwijzing naar Bijlage 9 opgenomen en het parkeerverwijssystem.</p>
---	---	---

Appellant 4

Samenvatting zienswijze	Beantwoording gemeente	Gevolgen voor het bestemmingsplan
<p>1. Het plangebied ligt buiten de 1% letaliteitsgrens van de dichtst bij gelegen aardgastransportleiding. Deze leiding heeft geen invloed op de verdere planontwikkeling.</p>	<p>Dankt appellant voor zienswijze.</p>	<p>Nee.</p>

Appellant 5

Samenvatting zienswijze	Beantwoording gemeente	Gevolgen voor het bestemmingsplan
<p>1. Artikel 3.1 staat onder a detailhandel toe terwijl onder g detailhandel ter plaatse van de aanduiding op de verbeelding is uitgesloten. Verzoekt de functie detailhandel in zijn geheel niet mogelijk te maken binnen deze bestemming Centrum.</p>	<p>Voor de gemeente is uitgangspunt zo min mogelijk te veranderen aan de basisregels van het moederplan. Alleen in situaties dat moet worden afgeweken van de basisregel, zoals in dit geval bij het wegbestemmen van detailhandel op Bomstraat 19, is dit middels de aanduiding 'detailhandel uitgesloten' in de regels en verbeelding van het onderhavige bestemmingsplan opgenomen.</p>	<p>Nee.</p>
<p>2. Stelt dat de planregeling artikel 3.5 en artikel 4.1 onvoldoende waarborgen dat twee supermarkten tegelijkertijd planologisch mogelijk zijn. Er ontbreekt</p>	<p>De planregeling is voldoende geborgd. Een overgangstermijn van vier weken is nodig in verband met logistieke verhuizing etc.</p>	<p>Nee.</p>

een onderbouwing waarom een overgangstermijn van vier weken zou mogen worden gehanteerd.		
3. Genoemde voorwaarden in artikel 4.4 onder b en c ten aanzien van achtereenvolgens inpandig laden en lossen en parkeren dienen ook gekoppeld te zijn de bouwregels en op voorhand te zijn gerealiseerd.	De gemeente kan instemmen met de voorgestelde regeling en past daaromtrent het bestemmingsplan aan.	De voorwaardelijke verplichting ten aanzien van laden en lossen en parkeervoorzieningen is aan de bouwregels toegevoegd (artikel 4.2).
4. Stelt dat voorwaarde ten aanzien van tijdstip van bevoorraden geen verplichting is waaraan op voorhand kan worden voldaan maar een gebruiksregel betreft ten behoeve van de detailhandelsfunctie. Verzoekt dit als zodanig te regelen.	Het verplicht stellen van het tijdstip van bevoorraden in de dagperiode tussen 07.00 – 19 uur betreft anders dan indiener van de zienswijze beweert, wel een voorwaarde waaraan voldaan wordt en dient te worden.	Nee.
5. Is van mening dat vestiging van detailhandel (1.650 m ² supermarkt en 700 m ² versgroep) niet afdoende is onderbouwd (behoefteonderzoek, parkeren, verkeer en stikstofdepositie).	Het behoefteonderzoek is opgenomen in paragraaf 3.2.8. Detailhandel en het Distributieplanologisch onderzoek in bijlage 10. Parkeren en verkeer is onderzocht zie onder meer de conclusies ten aanzien van verkeer en parkeren in paragraaf 4.2 (en bijlage 9 parkeerbalans) van de toelichting, stikstof (paragraaf 4.9 figuur 24). Hieruit volgt dat de genoemde punten voldoende zijn onderbouwd.	Nee.
6. Uit toelichting (p. 42) en bijlage 10 (DPO tabel 2 in DPO) blijkt niet eenduidig dat er voldoende behoefte is aan uitbreiding van het supermarktbestand.	In het DPO is aangetoond dat er een potentieel aanbod 1.570 m ² aan supermarkten tegenover een aanwezig aanbod van 970 m ² aan supermarkten in Noordwijk aan Zee is. Uitbreiding van het supermarktaanbod in Noordwijk aan Zee is om kwalitatieve redenen aan te bevelen. De omvang van de huidige winkel is naar de huidige maatstaven voor een servicesupermarkt te klein. Dit gaat ten koste van de kwaliteit en attractiviteit van de winkel. Om het kernwinkelgebied van Noordwijk Zee voldoende sterkte te geven moet ook het aanbod 'food' voldoende sterk zijn. Het is	Nee.

	daarom aan te bevelen de bestaande supermarkt uit te breiden. Toevoeging van een nieuwe tweede supermarkt geschiedt door deze ontwikkeling de facto niet, daar de supermarkt aan de Bomstraat wordt opgeheven.	
7. De onderbouwing van de versgroep, eveneens detailhandel in de dagelijkse sector is niet afdoende gegeven.	In het DPO, dat is opgesteld door DTNP voor dit bestemmingsplan, is geconcludeerd dat er een uitbreidingspotentie voor de supermarktenbranche is. Deze branche is 'food' dus past daar een versmarkt bij.	Nee.
8. Het plan voorziet ten onrechte niet in een onderscheid in detailhandelsfuncties. Er wordt voorgesteld, bij een afdoende onderbouwing van de supermarktfunctie, een aanduiding 'specifieke vorm van detailhandel – supermarkt' aan te brengen en hieraan een gebruiksregel (voorwaardelijke verplichting) te koppelen op grond waarvan maximaal 1.650 m ² aan supermarktfunctie is toegestaan.	De versmarkt betreft 'food', wat valt onder de supermarktbranche. De Vomar is een laag prijssegment en de versmarkt zit in een hoog prijssegment. De versmarkt sluit aan bij het aanbod van de Vomar Voordeelmarkt. Er is geen aanleiding om een aanduiding op te nemen, waarin slechts 1.650 m ² aan supermarktfunctie is toegestaan.	Nee.
9. Het plan bevat geen voorwaardelijke verplichting waarin staat dat de verswinkels uit het omliggende gebied naar de versgroep op de projectlocatie zullen worden verplaatst, terwijl de toelichting hier vermelding van maakt. Er wordt planologisch dus onverkort meer detailhandelsruimte gecreëerd die niet in lijn met artikel 3.1.6. lid 2 is onderbouwd.	De verplaatsing en vestiging van de onderhavige supermarkt is in lijn met het DPO en het provinciaal detailhandelsbeleid (centralisatie van het bestaande aanbod). Bestaande verswinkels op B en C locaties in de omgeving vallen ook onder deze mogelijkheid van verplaatsing. Er wordt slechts beperkt meer detailhandelsruimte gecreëerd waar in het DPO de ruimte voor geboden is. Een voorwaardelijke verplichting is niet aan de orde.	Nee.
10. Uit de voetnoot 3 op pagina 2 van het DPO (bijlage 10), waarin staat dat de leegstand in 2013 de leegstand nog 20% bedroeg en dat inmiddels veel leegstaande winkelruimte een andere functie heeft gekregen, volgt niet eenduidig dat de detailhandelsfunctie is	De huidige leegstand is niet van voldoende kwaliteit en formaat dat daarmee een goed foodcluster kan worden ontwikkeld passend bij het concentratie beleid van de gemeente Noordwijk om te komen tot een sterke Hoofdstraat en omgeving.	Nee.

<p>vervallen op die locaties. Niet is duidelijk waarom Locatus bepaalde winkelruimte niet meer meerekent. Uit rechtspraak (ECLI:NL:RVS:2018:3386) volgt dat rekening dient te worden gehouden met alle plancapaciteit.</p>		
<p>11. Met de kritische kanttekeningen aan het slot in het DPO ten aanzien van het veranderen winkellandschap als gevolg van internet en leegstand is in het onderhavige plan niks gedaan.</p>	<p>Genoemde kritische kanttekeningen zijn van toepassing op de meeste centrumgebieden (winkelgebieden) in algemene zin. Noordwijk aan Zee heeft het voordeel dat het als kustplaats ook kan inspelen op de toenemende rol van vrijetijdsbesteding als bezoekdoel.</p> <p>Versmarkt betreft dagelijks food, internet en veranderend winkellandschap zijn vooral van toepassing op niet dagelijkse artikelen</p> <p>Kritische kanttekeningen zijn ook bedoeld om in het beleid de ingang gezette centralisatie van het winkelaanbod in Noordwijk aan Zee verder te versterken.</p>	<p>Nee.</p>
<p>12. Artikel 3.1 onder f staat wonen op de begane grond toe ter plaatse van de aanduiding wonen op de begane grondlaag. Dit is strijdig met het vigerende bestemmingsplan "Zeewaardig". In de toelichting is dit niet onderbouwd.</p>	<p>Ter plaatse aan de Binnenweg nrs. 29 t/m 33a is wonen op de begane grond vergund en komt ook overeen met de feitelijke situatie. Het betreft de op 6 oktober 1992 nr. 1991/033 verleende bouwvergunning voor het oprichten van een parkeerkelder, winkelruimte, winkelunits en 6 woningen.</p> <p>De strijdigheid met het vigerende bestemmingsplan "Zeewaardig" wordt gerepareerd. Dit is één van de locaties die in het ontwerp bestemmingsplan "Correctie Zeewaardig, fase 1" zijn meegenomen en het voorliggende bestemmingsplan sluit hierop aan.</p>	<p>Dit is aan de toelichting in hoofdstuk 5 onder het kopje Bestemming Centrum 1 toegevoegd.</p>
<p>13. In samenhang met punt 11 wordt in het plan enkel uitgegaan van 42 toe te voegen appartementen boven de nieuwe supermarkt, terwijl het plan via genoemde aanduiding 'wonen' meer</p>	<p>Gelet op het antwoord bij punt 5.12, is dit punt 5.13 niet aan de orde.</p>	<p>Zie 5.12.</p>

woningen mogelijk maakt. Onduidelijk of de verplichting minimaal 30% sociale woningbouw, dan wel storting van een bedrag in een compensatiefonds van toepassing is.		
14. In de bestemming 'Centrum 1' wordt het aantal woningen niet beperkt tot 42, hetgeen wel moet corresponderen wat planologisch mogelijk wordt gemaakt.	Ingestemd wordt met deze reactie. Plan is aangepast.	Aan artikel 4.2.1 is toegevoegd c. maximaal 42 appartementen, waarvan 30% sociaal.
15. De aanvaardbaarheid van het woon- en leefklimaat ter plaatse van de woningen die door onderhavige aanduiding mogelijk wordt gemaakt is niet gewaarborgd en onderzocht wat betreft stikstofdepositie, parkeren en verkeersgeneratie.	Dit is niet aan de orde, zie antwoord bij punt 5.12.	Zie 5.12.
16. Mede gelet op de in artikel 3.4 opgenomen wijzigingsbevoegdheid die ziet op het vervallen van onderhavige aanduiding kan artikel 3.4 vervallen.	Opmerking is niet meer van toepassing. Zie 5.12.	Zie 5.12.
17. Ten onrechte wordt verwezen naar de bijlage Staat van Bedrijfsactiviteiten van een ander plan, te weten het bestemmingsplan "Zeewaardig".	Voor het onderhavige project geldt de Staat van Bedrijfsactiviteiten opgenomen in bijlage 1 bij de regels.	Wijziging van artikel 3.3, onder b van het bestemmingsplan is doorgevoerd.
18. Gelet op de aanduiding 'detailhandel uitgesloten' komt het indienen van de zienswijze onlogisch voor alhier ondergeschikte detailhandel toe te staan (artikel 3.3. onder e).	Dit betreft een regeling die reeds is opgenomen en toegestaan in het bestemmingsplan "Zeewaardig". Om bestaande rechten te garanderen, is deze regeling overgenomen. De aanduiding 'detailhandel uitgesloten' heeft betrekking op niet ondergeschikte detailhandel, zoals de supermarkt in kwestie.	Nee.
19. Binnen de bestemmingen 'Centrum' en 'Centrum 1' zijn aan-huis-verbonden beroepen en bedrijven toegestaan, bijvoorbeeld een bed & breakfast in ieder toe te voegen woning . Planologisch wordt dus meer mogelijk	Met voorliggend plan is gekozen om zoveel mogelijk aansluiting te zoeken bij het vigerend planologisch regime en bestaande rechten. Om deze reden is de regeling overgenomen. Er zijn geen relevante planologische gevolgen te verwachten.	Nee.

<p>gemaakt dan enkel de beoogde 42 appartementen. De gevolgen hiervan zijn niet onderzocht.</p>		
<p>20. De wijze waarop in de toelichting (p.46) aanwezige cultuurhistorische waarden worden beschreven acht appellant in strijd met artikel 3.1.6 lid 5 onder a Bro.</p>	<p>In paragraaf 4.3 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan zijn de aspecten archeologie en cultuurhistorie beschreven en uiteengezet. Er heeft een archeologisch onderzoek plaatsgevonden naar archeologische waarden. Deze zijn in deze paragraaf ook omschreven. Als gevolg daarvan is gekozen om de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 2' op te nemen. Daarnaast is in de toelichting geconcludeerd dat er geen cultuurhistorische waarden in het plangebied aanwezig zijn, die specifieke omschrijving nodig hebben. Er zijn immers geen monumenten in het plangebied gelegen. Daarnaast is het plangebied ook geen onderdeel van een beschermd dorpsgezicht. Er is dus, anders dan indiener beweert, geen strijd met artikel 3.1.6 lid 5 onder a Bro.</p>	<p>Nee.</p>
<p>21. De beoordeling van de aanvaardbaarheid van de functie aan-huis-verbonden beroepen en bedrijven wordt in art. 3.3 onder i en art. 4.3 onder i vooruit geschoven en niet op voorhand onderzocht. Volgens rechtspraak ECLI:NL:RVS:2011:BU7032 is het opnemen van een nader afwegingsmoment niet aanvaardbaar.</p>	<p>De gemeente is van mening dat deze activiteiten te ondergeschikt zijn om apart, naast de 42 woningen, te toetsen. De effecten worden hiervan te gering ingeschat.</p>	<p>Nee.</p>
<p>22. Noodzakelijke oplossing (combinatie waterbergingskelder van ca 280 m3 met kratteninfiltratiesysteem op p. 48/49 toelichting) wordt planologisch niet verplicht gesteld, dit is onzorgvuldig.</p>	<p>Hiervoor hoeft geen planologische verplichting te worden opgenomen.</p>	<p>Nee.</p>

Appellant 6

Samenvatting reactie	Beantwoording gemeente	Gevolgen voor het bestemmingsplan
<p>1. De filialen aan de Hoofdstraat 80 en 54-66 worden bevoorraad via de achterzijde van het pand via het parkeerterrein en via de Maarten Kruytstraat. Het is onmogelijk om via de voorzijde te bevoorraden. Het ontwerpbestemmingsplan – en de uitvoering daarvan – brengt met zich mee dat deze wijze van bevoorrading mogelijk wordt verhinderd.</p>	<p>Zie 3.1.</p>	<p>Zie 3.1.</p>
<p>2. Voor de filialen is het van belang dat aan de geldende parkeernorm ook tijdens de uitvoering van de werkzaamheden wordt voldaan en dat het vervallen van parkeerplaatsen volledig wordt gecompenseerd.</p>	<p>Het parkeerterrein aan de Nicolaas Barnhoornweg en de parkeergarage/-terrein op het Jan Kroonsplein vangen het verlies van parkeerplaatsen tijdens de bouwfase Maarten Kruijststraat op. Een parkeerverwijssysteem zorgt er voor dat de parkeergarage beter wordt bezet.</p>	<p>Nee.</p>

Appellant 7

Samenvatting reactie	Beantwoording gemeente	Gevolgen voor het bestemmingsplan
<p>1. De hogere hoekmassa (4 de bouwlaag, hoog 16 meter over een breedte van bijna 18 meter) tegenover de woningen van appellanten is onacceptabel. Welstand zou de bebouwing dienen te beperken tot 3 bouwlagen met kap. Verzoekt om de notulen van de Welstandscommissie.</p>	<p>Zie 1.2. De notulen van de Welstandscommissie zijn aan het plan toegevoegd.</p>	<p>Bijlage 21: Notulen welstandscommissie is aan de toelichting gevoegd. In "paragraaf 2.3: Stedenbouwkundige en inpassingsmotivering" is in de tekst een verwijzing naar deze bijlage opgenomen.</p>
<p>2. De 4^e bouwlaag veroorzaakt extra vermindering van dag- en zonlicht, luchtzicht en privacy.</p>	<p>Ten aanzien van privacy is het een en ander geregeld in boek 5 Burgerlijk Wetboek (het zogenaamde burendrecht). Hier is in artikel 50 bepaald dat er op een afstand van 2m tot aan de perceelsgrens met het naburige geen</p>	<p>Zie 1.4.</p>

	<p>openingen, balkons of soortgelijke werken in een gebouw aanwezig mogen zijn die zicht hebben op dit naburig perceel.</p> <p>Daar voldoet het bouwplan aan behoudens een zijde waar de afstand 1,40m is. Echter, aan deze zijde zijn geen openingen aanwezig die zicht hebben op naburige percelen.</p> <p>Zie 1.4.</p>	
<p>3. De bebouwing dient binnen de kadastrale percelen E2635, 2375, 2419 en 2418 te blijven. De grens tussen perceel E2635 en E2217 is de rooilijn van de bebouwing. De afstand tussen het muurtje op Maarten Kruytstraat 6 en 8 en de rooilijn zal meer dan 9,5 meter zijn in plaats van de genoemde 9 meter. Verzoekt een grensreconstructie door het kadaster te laten uitvoeren ter bepaling van de ligging van de rooilijn en de afstand tot genoemd muurtje.</p>	<p>De afstand moet minimaal 9 meter zijn. Dit op basis van de stedenbouwkundige uitgangspunten (Bijlage 18 van de toelichting).</p>	<p>Nee.</p>
<p>4. Het verlies van het voor de deur parkeren zou voor de bewoners aan de Maaren Kruytstraat gecompenseerd moeten worden met een voor hen en een voor een bezoeker goedkope parkeermogelijkheid dichtbij. Parkeren aan de Barnhoornweg is circa 250 meter van onze woningen weg en ook daar zullen winkelende bewoners en inwoners naar uitwijken om gratis te parkeren.</p>	<p>Zie 1.3 en 1.12.</p> <p>Het hebben van een parkeerkaart geeft een recht om te parkeren in de gemeente Noordwijk. Dit betekent niet dat deze parkeermogelijkheid direct voor de deur dient te zijn.</p>	<p>Zie 1.3 en 1.12.</p>
<p>5. Om het verlies van voor de deur parkeren te compenseren zouden bewoners van de Maarten Kruytstraat voor een redelijk bedrag een parkeervergunning moeten kunnen kopen voor de nieuwe parkeergarage,</p>	<p>Zie 1.3 en 1.12.</p>	<p>Zie 1.3 en 1.12.</p>

conform de toezegging aan bewoners van het Jan Kroonsplein.		
---	--	--

Appellant 8

Samenvatting Zienswijze	Beantwoording gemeente	Gevolgen voor het bestemmingsplan
Belang		
1. Het betreft de percelen Hoofdstraat 54-5a, 55-56a en Gasthuissteeg 7a t/m d en 9a en b. op de begane grond zijn thans Blokker en ICI Paris XL gevestigd. Op de begane grond aan de zuidzijde bevindt zich een appartement met op de verdieping 5 appartementen.	Dit is een constatering.	Nee.
2. Hoewel appellant primair nog steeds geen bezwaar heeft tegen nieuwbouw, kan hij zich niet verenigen met de thans voorgenomen inpassing en vormgeving van de nieuwbouw.	Dank voor deze reactie dat appellant in principe geen bezwaar heeft tegen de nieuwbouw. De gemeente acht de voorgenomen inpassing en vormgeving acceptabel, zoals blijkt uit de beantwoording van de zienswijzen in deze voorliggende nota.	Nee.
3. Aan de noordzijde wordt het voetpad dichtgezet en sluit bebouwing direct aan op de bestaande bebouwing. Dit geeft een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat voor genoemde appartementen.	Zie 8.2.	Zie 8.2.
Inspraakreactie		
4. Inhoud van de inspraakreactie van appellant dient hier als woordelijk herhaald en ingelast te worden beschouwd. Bijlage 1 van de zienswijze betreft de bezonningsstudie d.d. 20 maart 2018.	De gemeente is bij beantwoording van de inspraakreacties reeds ingegaan op de inspraakreactie van appellant. Om deze reden wordt in deze Nota niet meer op de inspraakreactie ingegaan. Bovendien komt de eerder ingediende inspraakreactie overeen met de zienswijze voor wat betreft de lichttoetreding, de privacy, de sociale en verkeersveiligheid, de bevoorradingsroutes, de	Nee.

	akoestiek, het parkeren en het distributieplanologisch onderzoek. Op basis hiervan wordt in de voorliggende nota niet specifiek op de inspraakreactie ingegaan.	
Kadastrale grens		
5. Uit de ontwerpomgevingsvergunning blijkt dat de bouwplannen ten onrechte voor een deel worden gerealiseerd op eigendom van appellant (deel dat aan de berging/garage grenst).	Het bouwplan is hierop aangepast. Het betrof een klein gedeelte van de ballustrade op de verdieping.	Bouwplan is aangepast.
Woon en leefklimaat		
6. De ontwerpbesluiten zijn stedenbouwkundig beoordeeld (bijlage 2 van de zienswijze).	Zie 8.35	
7. Plannen zijn in strijd met een goed woon- en leefklimaat.	De gemeente deelt de conclusie van appellant niet. Plannen zijn zorgvuldig opgesteld met daaraan ten grondslag liggende onderzoeken en leiden niet tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat. Daar waar noodzakelijk is op basis van de ingebrachte zienswijzen van de 13 appellanten de onderbouw van de beoogde ontwikkeling aangescherpt en is het plan op enkele onderdelen aangepast, zoals in deze Nota van beantwoording is aangegeven.	Nee.
Lichttoetreding		
8. De gevonden stedenbouwkundige oplossing is positief beoordeeld door Welstand	Dit is een constatering.	Nee.
9. Welstand beoordeelt de plannen niet op ruimtelijke aanvaardbaarheid en of ze in overeenstemming zijn met de goede ruimtelijke ordening. Een stedenbouwkundige beoordeling ontbreekt.	Zie 1.2.	Zie 1.2.

10. De eerder aanwezige bebouwing op circa 1,5 meter van de brandgang had in vergelijking met het huidige bouwplan niet dezelfde effecten.	De effecten van het huidige bouwplan zijn uitgewerkt in de geactualiseerde bezonningsstudie.	Zie 1.4.
11. Het appartement op de begane grond 7a moet zijn 9a.	Dit klopt.	Nee.
12. Voor de appartementen op de begane grond en verdieping is 1987 een vergunning verleend, inclusief de aanwezige raam- en deuropeningen (bijlage 3 van de zienswijze).	Naar aanleiding van de brief van appelland 8 van 18 januari 2019, heeft een uitgebreid en indringend archief- en dossieronderzoek uitgezeten dat de woningen Gasthuissteeg 9A en 9B zijn vergund. De conclusie is dat het gestelde door appelland 8 terecht is.	De toelichting is op dit punt aangepast.
13. Foto's van Google Streetview (bijlage 4 van de zienswijze) maken duidelijk dat de afstand van de voormalige bebouwing alleen op de hoek minimaal twee meter was ten opzichte van de bebouwing van appelland. Bovendien waren er lage schuttingen, waardoor bewoners vrij uitzicht hadden.	Uit de kadastrerkaart (laatste pagina bijlage 4 van appelland) blijkt dat de perceelsgrens in het verleden tot aan de erfafscheiding ook 1.40m ¹ was, zoals dit ook in de nieuwe situatie wordt. De erfafscheiding had ook 1.80 m ¹ vergunningsvrij mogen zijn.	Nee.
14. Het bouwplan voorziet hier in een muur (hoog 6,5 m. afstand smalste stuk 1,40 m) over de volle breedte van de nieuwbouw.	Dit is een constatering.	
15. De afstand van de nieuwbouw tot de bebouwing van appelland is niet goed in beeld gebracht (ontbreekt op de artist impressions, pg. 11 t/m 14 toelichting).	De artist impression is geen bouwkundige tekening, waarop maatvoering kan worden beoordeeld. Uit de bouwtekeningen kan dit wel voldoende.	Nee.
16. Door de smalle brandgang van 1,40 m krijgen de huidige appartementen vrijwel geen daglicht meer. De entree van het appartement komt in de brandgang (onaanvaardbaar woon- en leefklimaat).	Naar aanleiding van de door appelland ingediende bezonningsstudie heeft de gemeente een second opinion laten uitvoeren. Deze bezonningsstudie is als bijlage bij de nota gevoegd. Hieruit blijkt de gemeente dat de invloed van de geplande nieuwbouw op de omringende bebouwing qua bezonning aanvaardbaar is.	Zie 1.4.

	De brandgang is nooit breder geweest dan 1.40 m ¹ zie ook de ingebrachte kadastertekening door appellant. De entree heeft altijd in een nauwe brandgang gezeten. Het betreffende zicht gaat om het zijraam van de slaapkamer wat 50 % kleiner is als het oppervlak van het voorraam.	
17. Appellant heeft ten behoeve van de inspraakreactie de gevolgen van het bouwplan inzichtelijk gemaakt (zie bijlage 15 toelichting ontwerpbestemmingsplan).	Opgemerkt wordt dat appelland een oude tekening van het bouwplan heeft gebruikt.	Nee.
18. Wegens nieuwe feiten is de bezonningsstudie geactualiseerd, waarbij in het bijzonder Gasthuissteeg 7c en 7d inzichtelijk is gemaakt (bijlage 5 van de zienswijze).	De opbouw in de hoek is verdwenen. Echter zijn deze nieuwe feiten niet verwerkt in de geactualiseerde zonnestudie van appelland (bijlage 5 van de zienswijze), terwijl deze wel gunstiger is voor appelland. Wel wordt ten onrechte uitgegaan van een bestaande situatie, zonder de reeds voor dit plan gesloopte woningen mee te nemen.	Volledigheidshalve is de bezonningsstudie van appelland, zoals opgenomen in bijlage 15 van het ontwerpbestemmingsplan vervangen door de geactualiseerde bezonningsstudie van appelland d.d. 16 oktober 2018. Aan paragraaf 4.12 van de toelichting is toegevoegd dat de geactualiseerde bezonningsstudie van appelland niet klopt omdat deze gebaseerd is op oude bouwtekening en dat het bouwplan inmiddels op dit aspect is aangepast.
19. De appartementen Gasthuissteeg 7c en 7d hebben in het voor- en najaar veel schaduw op het dakterras als gevolg van het bouwplan.	Op het niveau van het terras zal het kloppen, echter de bewoners in zittende of staande toestand op het terras zullen hier niet tot nauwelijks hinder van onder vinden. Uit de geactualiseerde bezonningsstudie van de initiatiefnemer (bijlage 14 van de toelichting) volgt dat er geen sprake is van, voor de gemeente, onaanvaardbare schaduwwerking. Ook laat deze studie zien dat in deze periode ook het terras zon heeft (zie 8.18 en 1.4).	Zie 8.18 en 1.4.
20. De nieuwbouw heeft tot gevolg dat de lichttoetreding wordt gehalveerd (geen goede ruimtelijke ordening).	Er wordt voldaan aan de TNO light norm, waar appelland aan toetst. Er is wel degelijk sprake van een goede ruimtelijke ordening. Ten overvloede wordt opgemerkt dat er sprake is van een centrumlocatie met dichte bebouwing,	Zie 8.18 en 1.4.

	hetgeen met zich brengt dat er beperkte(re) lichttoetreding kan zijn dan appellant wenst.	
21. De bezonning is op 3 maart, 6 juni en 12 december in kaart gebracht, vanaf de Gasthuissteeg en de Maarten Kruytstraat.	De bezonning is door appellant niet bekeken met de juiste uitgangspunten, zie ook punt 8.18.	Zie 8.18 en 1.4.
22. In de nota beantwoording inspraak wordt gesteld dat daglicht en zonlicht in ruime mate aanwezig zijn en dat daarmee wordt voldaan het Bouwbesluit.	Er wordt voldaan aan het Bouwbesluit. Zie ook antwoord punt 8.20. Zie geactualiseerde bezonnings- daglichtstudie	Zie 8.20.
23. Uit de bezonningsstudie blijkt dat het linkerraam aan de Gasthuisweg op 21 oktober niet voldoet aan TNO norm minimaal 2 uur per dag zonlicht. Dit geldt ook voor de ramen in de brandgang. Ook de slaapkamer op de begane grond en grenzend aan de brandgang wordt gehinderd.	Naar aanleiding van de door appellant ingediende bezonningsstudie is een geactualiseerde bezonningsstudie uitgevoerd. Deze bezonningsstudie is als bijlage 14 bij de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd. Uit deze studie blijkt dat binnen de door appellant genoemde TNO norm light wordt gebleven. De invloed van de geplande nieuwbouw op de omringende bebouwing qua bezonning is voor de gemeente aanvaardbaar (zie 8.18 en 1.4).	Zie 8.18 en 1.4.
24. De nota van beantwoording inspraak toont niet aan het bouwplan leidt tot een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.	Bouwplan leidt wel tot een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie 8.28).	Zie 8.28.
Veiligheid		
25. De huidige plannen leiden tot een negatief effect op de veiligheid en tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat.	Juist door de entree afsluitbaar te maken, wordt de situatie veiliger. Hetgeen naar mening van de gemeente voldoende is geslaagd.	Nee.
26. De 1,4 m brede af te sluiten brandgang met de toegestane bouwhoogte van 6,5 m leidt tot een zeer donkere hoek met nagenoeg geen daglicht. (bijlage 6 3D tekening). Voor de bewoners op de begane grond (kozijn en entree) aan de brandgang levert dit een sociaal onveilige situatie.	De brandgang is niet voor een ieder toegankelijk. Deze is slechts toegankelijk voor de nieuwe bewoners en de bestaande bewoners die van deze gang gebruik moeten maken. Middels een toegangsleutel is deze gang slechts bereikbaar voor deze groep.	Nee.

<p>27. De huurders van de appartementen krijgen een ingesloten gevoel van de brandgang, kunnen nog slechts richting Maarten Kruytstraat. Door gebrek aan zicht en dus toezicht is de brandgang aantrekkelijk voor hangjongeren en criminele activiteiten</p>	<p>Hetgeen door appellant wordt gesteld klopt niet. De bewoners kunnen 2 richtingen op zowel naar de Maarten Kruytstraat als naar de gasthuissteeg. Doordat in de nieuwe situatie niet alleen de bewoners van het bestaande complex maar ook van het nieuwe complex langs deze hoek gaan zal het veiliger worden (toename van gebruik), zie ook 8.26.</p>	<p>Zie 8.26.</p>
<p>28. In de nota beantwoording is niet ingegaan op de gevolgen voor sociale veiligheid. Appellant handhaaft de inspraakreactie.</p>	<p>In de punten 1 en 17 van indiener 2 in de Nota van beantwoording inspraakreacties is ingegaan op de gevolgen van sociale veiligheid. De brandgang wordt dichtgezet vanwege de sociale veiligheid. Wel is de brandgang bij calamiteiten toegankelijk, zie ook 8.27.</p>	<p>Zie 8.27.</p>
<p>29. Stelt dat de ontsluiting van de bergingen voldoet aan het Bouwbesluit en dat verplaatsing van het bouwvlak niet mogelijk is, dit is te summier.</p>	<p>De gemeente herhaalt wat gesteld is in de nota van beantwoording inspraakreacties. De ontsluiting voldoet aan de eisen van het Bouwbesluit.</p>	<p>Nee.</p>
<p>30. Door de breedte van de brandgang is het vrijwel onmogelijk de bergingen te bereiken met bijvoorbeeld een scooter en/of lange materialen (draaicirkel wordt beperkt).</p>	<p>De situatie is niet anders in het verleden zie kadastrale kaart (bijlage 4 van appellant) en 8.29 en 8.13.</p>	<p>Zie 8.29 en 8.13.</p>
<p>Peil onjuist</p>		
<p>31. Uit aanvraag omgevingsvergunning volgt dat voor het nieuwe gebouw peil = 0 op 6,6 m + NAP. Daarmee dienen de hoogtematen op de tekeningen te worden verhoogd met 30 cm. Doordat het bestaande maaiveld varieert van 6,73m+NAP tot 5,9m+NAP en het pand van appellant op 5,9m+NAP ligt heeft dit consequenties. Dit leidt tot een opstap van ongeveer 40 cm voor het bestaande appartement en de bergingen (onaanvaardbaar woon- en leefklimaat).</p>	<p>Er heeft een aanpassing plaatsgevonden aan de vloer van de bergingen. De vloer wordt 275 mm verlaagd zodat de opstap die er moet komen naar de bergingen van de nieuwbouw beperkt blijft.</p>	<p>Bouwplantekening is aangepast.</p>

32. De grens van het bouwvlak aan de noordzijde dient wel degelijk met 5 meter te worden verschoven om nog te kunnen spreken van een goed woon- en leefklimaat. Tevens dient een oplossing te worden gevonden voor het verschil in peil.	Oplossing voor het peil is gevonden door de bergingen van de nieuwbouw op een lager peil aan te leggen als de winkelvloer. Voorafgaand aan de bouw van deze ontwikkeling zijn 9 woningen gesloopt waarvan de kadastrale grens op 1.40 m ¹ van het perceel van appellant ligt.	Zie 8.31 en 1.2.
Verkeersafwikkeling/toegankelijkheid		
33. De onwenselijke toename van het aantal verkeersbewegingen over de Hoofdstraat leidt tot een negatief effect op de verkeersveiligheid, geldt ook voor de Bomstraat.	De bevoorrading van de supermarkt en ontsluiting van de parkeergarage vindt plaats via de Abraham van Royenstraat en niet via de Hoofdstraat. Het huidige uitgangspunt is dat de vrachtwagens over de Maarten Kruytstraat terugrijden naar de Grent. Dit blijkt uit het onderzoek naar de bevoorradingroutes (bijlage 20 van de toelichting), het aantal knelpunten in de bevoorradingroutes neemt af. Er is geen sprake van toename van het verkeer in de Hoofdstraat en Bomstraat (zie ook 1.15 en 3.1).	Zie 1.15 en 3.1.
34. Het aantal verkeersbewegingen wordt nog steeds onderschat.	Zie 8.15 en 8.33.	Zie 8.15 en 8.33.
Stedenbouwkundige beoordeling		
35. Appellant heeft het plan laten beoordelen door Bureau Dwarsstraat (bijlage 1 van de zienswijze), met de volgende conclusies.	Dit is een constatering.	
1 Het stedenbouwkundig plan en de maatvoering ontbreekt.	Zie 1.2.	Zie 1.2.
2 Optimalisering van het programma lijkt uitgangspunt. Inpassing, aansluiting op omgeving en verkeers- en parkeeroplossingen lijken daaraan ondergeschikt gemaakt.	Het huidige ontwerp geeft een passende stedenbouwkundige invulling voor deze binnenstedelijke centrumlocatie.	Zie 1.2.
3 De nieuwbouw wordt nog iets hoger dan het huidige hotel en kan nog hoger worden want	Dit is een passende hoogte en is als zodanig in het bestemmingsplan vastgelegd.	Nee.

bestemmingsplan laat maximaal 16 meter toe.		
<i>Zuidzijde</i>		
4 Het huidige smalle profiel van de Abraham Royenstraat wordt gehandhaafd. Het parkeerterrein krijgt aan deze zijde een hogere massa dan het bestaande hotel. Dit leidt tot een erg stedelijk karakter met veel schaduw.	Het stedenbouwkundig volume is passend. De torens van het bestaande hotel en het achterliggende deel van het hotel maken dit tot een hogere massa als de nieuwbouw.	Nee.
5 De begane grond heeft een achterkant uitstraling door de in- en uitrit parkeergarage.	Juist door de wijze waarop de in/uitrit half in het pand is verwerkt maakt deze zijde nog een goed geheel uit van de compositie.	Nee.
6 De overgang van 4 bouwlagen naar de kleinschalige woningen 1 laag met kap aan Abraham van Royenstraat is fors (hinder van schaduw en privacy).	Dit geldt slechts voor 1 woning op de hoek van Abraham van Royenstraat. Voor de woningen aan de Gasthuissteeg is de balustradehoogte 6,05 m maatgevend.	Zie 12.9.
7 De entree zuidwestzijde zit naast entree parkeerkelder, geen veilige toegankelijkheid.	Het plan is positief beoordeeld door externe deskundigen en de stedenbouwkundigen van de gemeente. Het plan voldoet aan de uitgangspunten die door de gemeente zijn gesteld.	Nee.
<i>Oostzijde</i>		
8 Gevel aan de Gasthuissteeg creëert een achterkantsituatie met (groene) wand van 6 meter hoog met enkele ramen erin (privacy en tl-verlichting. Hydera doet er jaren over om enigszins te voldoen aan het beeld dat wordt geschetst.	De hydera wordt al tijdens de bouw opgekweekt zodat er een "volgroeierende" groene zijde is bij oplevering. De "ramen" zijn geen doorzichtige elementen.	Nee.
9 Stelt een gevel voor waar functies in komen als aanloopstraat met (kleine) winkeltjes, maar ook woningen. Ook een optie om de volledige gevel 10 meter terug te leggen met daarvoor openbare ruimte in het groen.	Maarten Kruytstraat is de aanloopstraat naar hoofdwinkelgebied "Hoofdstraat". Het creëren van meer aanloopstraten is niet gewenst.	Nee.
<i>Noordzijde</i>		

10 Overgang naar woningen noordzijde is niet te zien op de 3D beelden. De plannen hebben hier een negatief effect (privacy, schaduw en toegankelijkheid)(op de aanwezige woningen, die volledig worden ingebouwd.	Appellant neemt wederom het uitgangspunt dat het nu wonen aan een plein is terwijl het een 1.40 m brede doorgang was met woningen aan de andere zijde. De breedte van de doorgang wordt niet minder.	Nee.
11 Niet helder is over welke stedenbouwkundige oplossing de gemeente het heeft, er wordt een probleem gecreëerd voor de bestaande bewoners.	Appellant heeft een illegale woning op de begane grond gebouwd, hetgeen de gemeente planologisch onwenselijk acht. Voor de bestaande bewoners blijft sprake van een acceptabel woon- en leefklimaat, zie 1.2. en 1.4.	Zie 1.2. en 1.4.
12 Welstand beoordeelt slechts architectonische vormgeving. Massa, situering e.d. maken geen onderdeel uit van de welstandstoets.	Welstand gaat pas oordelen als stedenbouw akkoord is om te voorkomen dat te veel volume wordt gerealiseerd. Welstand heeft het plan architectonisch akkoord bevonden, zie 7.1.	Zie 7.1.
13 De woningen die hier vroeger stonden waren kleinschalig en stonden verder van de appartementen af en hadden veel minder impact op de bezonning van de appartementen van appellant. De woningen hadden bovendien geen ramen in de zijgevel of balkons, andere buitenruimte, geen parkeerdek en stonden met hun voorgevel verder terug liggend van de Gasthuissteeg af.	Er is sprake van dezelfde maat van 1.40 m ¹ voor de afstand tot de perceelsgrens. De woningen die nu gerealiseerd worden in de nieuwbouw staan juist veel verder van de woningen van appellant af. Deze nieuwe woningen (appartementen) zijn niet aan de Gasthuissteeg gesitueerd maar aan de Abraham van Royenstraat en Maarten Kruytstraat.	Nee.
14 De uitrit van onder andere de Blokker zit aan de noordwestzijde, precies de plek van één van de entrees van de Vomar. Deze combinatie is niet ideaal.	In de nieuwe situatie blijft het trottoir gelijk met de bestaande situatie Het zal op deze plek wel drukker worden. Maar niet onacceptabel. Om de situatie goed te krijgen is ook de toegangsdeur naar binnen gelegd binnen het bouwplan.	Nee.
<i>Westzijde</i>		
15 De westgevel heeft geen nadelige consequenties. Wel is het profiel van de Maarten Kruytstraat beperkt dat ruimte voor voetgangers in de knel komt mede door fietsenstallingen.	In de nieuwe situatie is de noodzakelijke afstand voor een goede verkeerafwikkeling bepaald op 9.00 meter het bouwplan voldoet daar aan, zie 1.2.	Zie 1.2.

16 De ingetekende bomen op het parkeerdek zijn gezien hun omvang onrealistisch.	Een artist impression is geen bouwkundige tekening, waaraan maatvoering wordt getoetst. Bomen op het parkeerdek is een uitvoeringsmaatregel tijdens de bouw.	Nee.
<i>Advies</i>		
Verzoekt plan aan te passen dat het niet alleen programmatisch verantwoord is, maar ook op stedenbouwkundige – en verkeerskundige gronden. De massa moet kleiner worden. Achterkanten zouden meer als voorkanten kunnen worden vormgegeven. Afstanden tot omliggende gebouwen kunnen worden vergroot, zodat zoninval en privacy gevoeligheid minder ingrijpend zullen zijn. In verband met veiligheid moeten de parkeerontsluiting en laden en lossen anders geregeld worden.	Aan dit verzoek wordt niet voldaan, zie de argumentatie in deze nota van beantwoording.	Nee.
36. Achteruit stekende vrachtauto's bij het inpandig laden en lossen aan de Abraham van Royenstraat is niet veilig (smal profiel, auto- en fietsverkeer in twee richtingen en voetpad).	Deze situatie komt in meer gemeenten voor (vergelijk bijvoorbeeld Noordwijkerhout en Voorhout) en is een geaccepteerde oplossing. De indraaihoek wordt als veilig beschouwd. De huidige situatie blijft ongewijzigd.	Het antwoord is toegevoegd aan Paragraaf 4.2.4: bevoorradingsroutes.
37. Naast laden en lossen is er ook de ontsluiting van de parkeergarage en parkeerdek. Doordat deze verkeersstromen het voetpad kruisen is dit niet veilig.	Deze situatie komt in meer gemeenten voor (vergelijk bijvoorbeeld Noordwijkerhout en Voorhout) en is een geaccepteerde oplossing. Ten eerste is er ook een voetpad aan de andere zijde (hotelzijde) van de weg. Het parkeerdek kruist niet met het laad en los verkeer omdat dat eerste verder doorrijdt en dan achteruit steekt. Het verkeer komende vanaf het parkeerdek mag alleen rechtsaf. Parkeergarage voegt in op een veilige manier op de Abraham van Royenstraat.	Nee.
38. Tussen de entree van de Vomar en in- en uitrit parkeergarage staan fietsen stallingen. De fietsenstallingen aan de	Dit klopt, de herinrichting van de Maarten Kruytstraat maakt deze verkeerssluw (autoverkeer) waardoor er voldoende ruimte is voor voetganger en fietsers.	Nee.

westzijde beperken het profiel van de Maarten Kruytstraat.		
Verkeersbewegingen		
<p>39. De bevoorrading van de versmarkt is niet meegenomen. De huidige Vomar heeft een frequentie in de winterperiode 19 vrachtwagens per week en in de zomer 26 vrachtwagens per week. Niet aannemelijk dat 8 ritten per dag voor supermarkt 1650 m2 bvo en 700 m2 versmarkt (5 a 6 retailers) een reële inschatting is.</p>	<p>De nieuwe Vomar heeft gemiddeld 3 bevoorradingen per dag. Dit komt overeen met gemiddeld 6 ritten. De bevoorrading vindt inpandig plaats. In een uiterst geval zijn 4 vrachtwagens op één dag nodig om in de bevoorrading te voorzien. In de berekening is uitgegaan van dit <i>worst case</i> scenario van 4 vrachten (= 8 vervoersbewegingen per dag). Het plan betreft de exploitatie van de Vomar, die wordt bevoorradt via de eigen bevoorradersplaats aan de zijde van de Abraham van Royenstraat.</p> <p>Vomar Voordeelmarkt maakt hierbij gebruik van gecertificeerde transportbedrijven, welke de Lean & Green Start Award is toegekend. Deze award wordt transportbedrijven die de komende vijf jaar hun co2-uitstoot aantoonbaar met minimaal 20% gaan reduceren. Ook wordt gebruik gemaakt van vrachtwagens met drie temperatuurzones. Zo kunnen meer producten worden vervoerd, waardoor het aantal transporten sterk verminderd.</p> <p>Het klopt dat de versmarkt uit zelfstandige exploitanten bestaat. De versmarkt wordt door kleinere bestelbusjes bevoorradt, te vergelijken met personenwagens. Deze belasting is beduidend minder dan die van een vrachtwagen. De totale bevoorrading van de versmarkt is dan te vergelijken met 1 extra vrachtwagen per dag, wat een totaal geeft van gemiddeld 8 ritten per dag. De versmarkt brengt dus geen extra vrachtwagenbewegingen met zich mee.</p>	<p>Dit is toegevoegd aan Paragraaf 4.2.1: Verkeersgeneratie van de toelichting. Tevens is Bijlage 19: Secondopinion zienswijzen toegevoegd.</p>

	<p>Aanvullend wordt opgemerkt dat de Vomar gebruik maakt, zoals al eerder aangegeven in het ontwerpbestemmingsplan, van stillere vrachtwagens en dat deze techniek in de toekomst alleen maar beter wordt. Daarnaast kan de versmarkt ook via de inpandige laad- en losplaats van de Vomar aan de Abraham van Royenstraat worden bevoorrad.</p> <p>In de second opinion, opgenomen in bijlage 19 van de toelichting van het bestemmingsplan wordt het bovenstaande antwoord onderschreven. Dit antwoord is ook toegevoegd aan de toelichting.</p>	
40. Stelt dat de versmarkt geen onderdeel uitmaakt van de supermarkt, zal door meerdere onafhankelijke ondernemers worden geëxploiteerd.	Zie antwoord bij 8.39.	Zie 8.39.
41. Het berekende aantal verkeersbewegingen is niet representatief voor de werkelijkheid.	<p>Bij het berekenen van de verkeersaantrekkende werking is uitgegaan van de geldende normen zoals deze zijn opgesteld door de CROW. Voor de supermarkt is ervoor gekozen om gebruik te maken van een gemiddelde verkeersgeneratie van 64,65 motorvoertuigenbewegingen per 100 m² bvo.</p> <p>Het aantal is representatief voor de toekomstige situatie. De reden hiervoor is dat de Vomar zich richt op de omwonenden in de buurt en op passanten. Het voorzieningsgebied bestrijkt met name Noordwijk-Zee. Het aanbod van de supermarkt zal het niveau van een buurtsupermarkt hebben en zal geen XL- of harddiscount supermarkt zijn (met de daarbij behorende hogere verkeersaantrekkende werking).</p> <p>Zodoende zal de verkeersaantrekkende werking niet groter zijn dan de kencijfers. Gelet op de hoge adressendichtheid van het gebied is dit</p>	Nee.

	<p>een reële inschatting. Veel mensen zullen te voet / per fiets naar de supermarkt komen.</p> <p>Uit de second opinion zie bijlage 19 blijkt dat dit wel representatief is.</p>	
<p>42. Er is geen rekening gehouden met ETOS met de bakker in de Hoofdstraat (worden 1 a 2 keer bevoorrad.</p>	<p>De winkels in de Hoofdstraat worden nu nog via de Bomstraat bevoorrad. Op het moment dat de herontwikkeling van het Jan Kroonsplein aan de orde is verandert de situatie en zal de bevoorrading voor dit deelgebied worden herzien. Echter nu moet dit los gezien worden van het onderhavige bouwplan voor de Maarten Kruyt.</p> <p>Het bestaande laad- en losverkeer neemt niet toe. Daarin wordt geen verandering voorzien. Het verkeer kan elkaar passeren waardoor deze situatie vergelijkbaar blijft met de huidige situatie.</p> <p>Vooralsnog zal de Etos op dezelfde wijze kunnen voorzien in de bevoorrading via de Maarten Kruytstraat als dat op dit moment gebeurt. Daarin lijkt geen wijziging ten opzichte van de huidige situatie te zijn voorzien. Dit hoeft dan ook niet verder meegenomen te worden (zie ook het resultaat van de second opinion in bijlage 19 en het onderzoek naar de bevoorrading in bijlage 20).</p>	<p>Zie 1.15 en 3.1.</p>
<p>43. Bij de beantwoording van de inspraakreactie is geen aandacht besteed aan de afwikkeling van de hoeveelheid verkeer in een korter tijdbestek.</p>	<p>De afwikkeling van verkeer is meegenomen in het bepalen van de nieuwe bevoorrading routes. Tijdens de winkelpiek zal de straat afgesloten zijn voor de bevoorrading. Het tijdsbestek waarbinnen de bevoorrading mag plaatsvinden is ruim genoeg om alle winkels van voorraad te voorzien.</p> <p>Daarbij is het ook nog van belang dat de bevoorrading van het nieuwe complex plaatsvindt via de Abraham van Royenstraat.</p>	<p>Nee.</p>

	Hierdoor is de verkeerssituatie gesplitst en zal dat niet leiden tot zorgwekkende situaties. Appellant geeft in het overzicht aan dat 20 grotere vrachtwagens de bevoorrading doen van de huidige winkels. Zij hebben hiervoor 5 dagen in de week van 7.00 uur tot 12.00 uur beschikbaar, hetgeen betekent dat gemiddeld minder dan één bevoorrading per uur langskomt. Dit wordt acceptabel geacht.	
44. In de huidige situatie kan het aantal vrachtbewegingen nog worden verdeeld over de gehele dag. In de nieuwe situatie tussen 7.00 en 12.00 uur. Ook rekening houdend met de nieuwe breedte van de Maarten Kruytstraat geeft dit problemen.	De indiener heeft middels tekeningen de situatie in beeld gebracht waarbij gebruik is gemaakt van boogstralen en ingetekende fietsen en vrachtwagens. De feitelijke situatie aan deze zijde is niet anders dan de huidige situatie. Hierbij worden de huidige doorrijbreedtes gerespecteerd. Zie 8.43.	Zie 8.43 en 8.39.
45. Door middel van draaicirkels (bijlage 5) is inzichtelijk gemaakt dat vrachtwagens voor winkels Hoofdstraat 54-58 op elkaar moeten wachten met tijdverlies, onduidelijk waar wachtende vrachtwagens zich moeten opstellen.	Bij een goede onderlinge afstemming zal er geen sprake zijn tijdsverlies. Daarnaast is het belangrijk om mee te nemen dat juist op de gezette tijden waarop bevoorrading plaats mag vinden, de overige weggebruikers in mindere mate aanwezig zijn (winkelend publiek en overige weggebruikers komen later op de dag), zie ook 8.39.	Nee.
46. De verkeersbewegingen zullen worden beperkt door de fietsen die aan de zijde van de nieuwe Vomar staan. Voetpad kan niet meer gebruikt worden. (bijlage 6, pag. 5).	Er is gekozen voor een zogenaamde <i>shared space</i> benadering. Hierbij is het uitgangspunt dat verkeerssituaties zich reguleren op basis van de eigen verantwoordelijkheid van de mensen in plaats van regels en verkeersborden. De verkeerskundigen van de gemeente staan achter deze keuze. De maatvoering en profilering zijn in lijn met het verkeersbeleid en de visie op de openbare ruimte van de gemeente Noordwijk (zie ook 8.44)..	Zie 8.44.
47. Voor de winkels gelegen aan de Hoofdstraat 54,56 en 58 is achteruit inparkeren weliswaar mogelijk doch het	Het zicht voor de chauffeur is gelijk aan de huidige situatie. Bij de entree hebben bezoekers een voorruimte tussen deur en het begin van	Nee.

zicht is beperkt voor de chauffeur. Door dat de draaicirkel ook direct aansluit op de entree van de versmarkt is dit gevaarlijk. (bijlage 6, pag. 6).	het trottoir van maximaal 2,46 m. De breedte van het trottoir is 1,99 m ¹ . Hiermee wordt de situatie voldoende veilig gemaakt.	
48. Het alternatief vooruit inrijden is lastig omdat de nieuw te plaatsen fietsenrekken voor een beperkte ruimte zorgen voor het indraaien (meer tijd nodig), (bijlage 6, pag. 7).	Dit alternatief is in de ontwikkelfase ook afgekeurd omdat dit te onveilig is.	Nee.
49. Bewoners kunnen tijdens het laden en lossen niet bij de garages komen. Onduidelijk of er rekening is gehouden met de te realiseren K&O put met deksel.	Er treedt geen verandering op ten opzichte van de huidige situatie. Zoals gezegd vindt de bevoorrading van de nieuwe Vomar en de afwikkeling van het verkeer van de parkeergarage plaats via de Abraham van Royenstraat. Daarnaast zal de afstand van de nieuwbouw tot de huidige bebouwing ter plaatse van het hof dermate groot zijn, dat er altijd een opening blijft om de garages te bereiken. Dit is onder andere te zien in de tekening in bijlage 5 van de draaicirkels. Dergelijke ondergrondse brandkranen vormen geen obstakels in een openbare ruimte of werkplek.	Nee.
50. Tijdens de bevoorrading is de brandgang en het appartement en de bergingen onbereikbaar.	Er blijft een doorsteek van minimaal 1,99 m ¹ beschikbaar. (8.49 en 8.44).	Zie 8.49 en 8.44.
Ontsluiting		
51. Ten onrechte wordt gesteld dat de Abraham van Royenstraat en De Grent voldoende ruimte hebben om de verkeersaantrekkende werking te kunnen verwerken.	Zoals onder antwoord 1:15 is toegelicht verwachten we geen toename van verkeer als gevolg van dit bouwplan in de Abraham van Royenstraat. Hier is al bij de herinrichting van de Parallel Boulevard al onderzoek naar verricht en hierin is rekening gehouden met de ontwikkelplannen in het gebied. Een uitgebreide analyse is in dit bestemmingsplan dus niet noodzakelijk. Dit is	Nee.

	afgestemd met de verkeerskundigen van de gemeenten.	
52. Verwezen wordt naar een citaat uit werkdocument in 2014 van Royal HaskoningDHV dat de kruispunten Rudolf Tappenbeckweg en Abraham van Royenstraat te wensen overlaat.	In paragraaf 8.4 van het werkdocument wordt het volgende gesteld: <i>"Bij de planuitwerking van de voorziene ontwikkeling op de Maarten Kruytstraat zal niet alleen aandacht geschonken moeten worden aan de ontsluiting op de Abraham van Royenstraat, maar dient ook de aansluiting op De Grent onderzocht te worden."</i> Bij de uitwerking van de herinrichting Parallel boulevard is rekening gehouden met dit punt. Dit is door de verkeerskundigen akkoord bevonden. Een nadere onderbouwing is derhalve niet noodzakelijk. Zie ook de beantwoording onder 8.51.	Zie 8.51.
53. Totdat hiervoor een structurele oplossing is gevonden, zal de toename van het verkeer als gevolg van dit bouwplan de situatie verergeren.	Op de Maarten Kruytstraat zijn nu 110 parkeerplaatsen aanwezig zijn. In de toekomst worden dit er 96. Op deze locatie zullen minder verkeersbewegingen plaatsvinden ten opzichte van de huidige situatie, zie ook 8.51.	Zie 8.51.
Toegankelijkheid		
54. In de regels en omgevingsvergunning wordt de waarborg gemist dat ondernemers en bewoners te allen tijde de bouw de woningen en bevoorradingsplaatsen kunnen bereiken.	Zie 3.1 en 3.2.	Zie 3.1.en 3.2.
Conclusie		
55. Doordat de Maarten Kruytstraat nog slechts 7 meter breed wordt ontstaan er knelpunten in de bevoorrading. Het ondernemersklimaat wordt aangetast. Niet is aangetoond dat de plannen niet leiden tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat.	Appellant motiveert niet welke problemen er ontstaan. De Maarten Kruytstraat blijft voldoende breed om te kunnen laden en lossen. 7 m ¹ is voldoende breed voor het passeren van 2 (vracht) auto's. De extra aantrekkingskracht van een supermarkt versterkt het ondernemersklimaat alleen maar.	Nee.
Akoestiek		

56. In het kader van de akoestiek is onvoldoende rekening gehouden met verlegging van de verkeersbewegingen vrachtverkeer.	Opmerkingen uit de inspraak hebben geleid tot aanpassing van de plannen, het vrachtverkeer gaat nu ook via de Maarten Kruytstraat terug. Hiermee is ook de akoestiek opgelost.	Nee.
57. Hoewel 30 km-wegen Bomstraat en Hoofdstraat meestal geen geluidbelasting boven de voorkeursgrenswaarde geldt dat dit wel het geval is bij een klinkerweg met relatief veel zwaar verkeer. In strijd met jurisprudentie is in dit plan geen akoestische afweging gemaakt.	Zie 8.56.	Zie 8.56
58. Herhaalt inspraakreactie.	Zie 8.4.	Zie 8.4.
59. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er geluidwerende maatregelen nodig bij de te ontwikkelen woningen. Aangezien de bestaande appartementen op de verdieping op vergelijkbare afstand van het parkeerdek liggen, zouden dan ook niet aan de norm voldoen.	Gezien het feit dat bevoorrading alleen overdag na 7.00 uur tot 19 uur plaats vindt, is nader onderzoek niet noodzakelijk.	Nee.
Parkeren		
60. Parkeren en parkeeronderzoek zijn onvoldoende onderbouwd.	Dit is een (onjuiste) constatering.	
61. Zie inspraakreactie onderdeel parkeren.	Zie 8.4.	Zie 8.4.
62. Verwezen wordt naar de stedenbouwkundige beoordeling (bijlage 2 van de zienswijze).	Zie 8.35.	
63. De parkeerbalans is summier, (achtergrondberekening is niet te achterhalen, gebruikte normen zijn niet verantwoord, niet aangegeven zijn de bezettingspercentages). Niet wordt onderbouwd waarom andere parkeerlocaties in het centrum meegeteld kunnen worden in de balans.	De parkeerbalans is uitgebreid en aangepast. Zie bijlage 9.	Zie 3.7. Bijlage 9 van de toelichting is gewijzigd.

64. Volgens "Parkeren en stallen Noordwijk 2013" geldt minimale parkeernorm van 3,5 parkeerplaats 100m2 bvo. In de parkeerbalans is uitgegaan van 3,1 parkeerplaats per 100 m2. Toepassing van de juiste norm levert extra tekort van 7 parkeerplaatsen.	Voor winkels geldt een parkeernorm van 3,5 parkeerplaatsen per 100 m2 bvo. Voor een fullservice supermarkt (laag-middellaag prijs) geldt een parkeernorm van 3,1 parkeerplaatsen per 100 m2 bvo.	Nee.
65. Parkeerbalans is op een aantal onderdelen onjuist.	Dit is een (onjuiste) constatering.	
<i>Vraagzijde parkeerbalans</i>		
66. Het betreft de volgende gebreken:		
1. Saldo winkelfunctie zaterdagmiddag is niet goed afgerond moet 0 zijn. Saldo zondagmiddag is 147,6, moet 148 zijn. Het totaalsaldo is 1 in plaats van 2.	De parkeerbalans is aangepast.	Zie 3.7. en 8.63.
2. Ten onrechte geen behoefte aangegeven op zaterdagavond tot 20.00 uur. In de nota parkeren en stallen staat dat aanwezigheidspercentage van 40% dient te worden gehanteerd.	De parkeerbalans is aangepast.	Zie 3.7. en 8.63.
3. Conform aanvraag vergunning heeft de winkel een GBO van 2.539 m ² . Voor de parkeerbehoefte is uitgegaan van 2.340 m ² bvo.	De parkeerbalans is aangepast. In het bestemmingsplan en de onderliggende milieuonderzoeken is uitgegaan van 2.350 m ² bvo, aangezien dit een bruikbaar getal is, rekening houdend met een afrondingsmarge. Op de bouwtekening ten behoeve van de aanvraag omgevingsvergunning is voor de supermarkt en versmarkt een totaal bvo van 2.330 m ² bvo aangehouden omdat dit exclusief de benodigde m ² voor hellingbaan en inpandig laden- en lossen is.	Zie 3.7 en 8.63.
4. Ten onrechte wordt gesteld dat 81 parkeerplaatsen vervallen. Dit dient 88 te zijn, omdat ook 7 parkeerplaatsen aan de Abraham van Royenstraat komen te vervallen vanwege entree nieuwe	De parkeerbalans is aangepast.	Zie 8.63.

parkeergarage (bijlage 7 van de zienswijze foto's huidige parkeerplaatsen).		
67. Parkeerbilans dient te worden aangepast conform zaterdag middag totale vraag 162 plaatsen. Op basis van aanbod 149., geeft een tekort van 13. (bijlage 8 van de zienswijze tabel parkeervraag).	De parkeerbilans is aangepast.	Zie 8.63.
68. Parkeerbehoefte versmarkt is onjuist. Om dit aan te tonen is CROW rekentool specifiek voor Noordwijk gebruikt. Op rustig moment behoefte 55 en maximaal 95, op basis van 2340 m ² bvo. De versmarkt bestaat feitelijk uit 6 verswinkels, per winkel 116 m ² met een eigen parkeerbehoefte. Dit geeft een totale parkeerbehoefte van 59 versus 98 op het maximale moment.	Met behulp van de CROW rekentool kunnen kencijfers voor het benodigd aantal parkeerplaatsen worden berekend. In de nota Parkeren en Stallen 2013 zijn de parkeernormen vastgelegd waaraan een bouwplan moet voldoen. Gekozen is voor een gemiddelde van het minimale en het maximale kencijfer. De parkeernormen komen overeen met de kencijfers uit de CROW rekentool. Er is dus geen sprake van een onjuist berekende parkeerbehoefte. De nota Parkeren en Stallen 2013 hanteert geen aantallen winkels maar het aantal m ² bvo.	Nee.
69. In het ontwerpbestemmingsplan en de parkeeronderzoeken is met het bovenstaande ten onrechte geen rekening gehouden.	Zie 8.68.	Zie 8.68.
<i>Aanbodzijde</i>		
70. Het aantal beschikbare parkeerplaatsen en de berekende loopafstanden kloppen niet.	Zie 3.7 en 8.63.	Zie 3.7 en 8.63.
71. Nota parkeernormen stelt maximale loopafstand tussen woning en parkeerplaats maximaal 200 m. en max. 150 m. voor kort parkeren. Alleen acceptabel indien klanten bereid deze afstanden af te leggen.	De nieuwe Vomargarage heeft voldoende capaciteit voor de supermarktbezoeker. Voor kort parkeerders die gaan winkelen in de Hoofdstraat zijn, gezien genoemde afstanden, voldoende parkeerplaatsen aanwezig.	Zie 3.7.
72. In het parkeeraanbod is geen rekening gehouden met de nieuwe functies en parkeervraag van huidige pand Vomar.	Bij de herontwikkeling van het Jan Kroonsplein zal bij het opstellen van de parkeerbilans voor deze herontwikkeling rekening moeten worden	Nee.

Daardoor kunnen de 40 toegerekende parkeerplaatsen niet volledig worden toegekend aan de nieuwe Vomar.	gehouden met het aantal parkeerplaatsen dat aan het bouwplan Maarten Kruytstraat is toebedeeld. De nota Parkeren en Stallen 2013 biedt deze mogelijkheid (§ 6.2 lid b).	
73. Het is de vraag of een deel van de bezoekers van de nieuwe Vomar met de winkelwagen vanuit de nieuwe Vomar naar het Jan Kroonsplein en de Haakgarage gaan. Niet is aangetoond dat klanten hiertoe bereid zijn.	In 2019 realiseren we een dynamisch parkeerverwijssysteem waar de parkeergarages en -terreinen in Noordwijk aan Zee op worden aangesloten. Ook het parkeerterrein/garage Jan Kroonsplein en de parkeergarage Maarten Kruytstraat worden hier op aangesloten. Zo ontstaat een netwerk van parkeergarages / terreinen.	Nee.
74. De loopafstand tot de 40 parkeerplaatsen onder de oude Vomar is 210 meter. De overige 13 plaatsen (Haakgarage) is circa 300 meter. De maximale loopafstand wordt fors overschreden (onaanvaardbaar woon- en leefklimaat).	Zie 8.71. De door appellant genoemde afstanden worden niet overschreden.	Zie 8.71.
75. Tijdens de herontwikkeling van het Jan Kroonsplein wordt ook het terrein van en voor de huidige Vomar herontwikkeld. Er is geen zekerheid of deze vervangende parkeerplaatsen (40 + 13) beschikbaar blijven. Ook de overige parkeerplaatsen van het Jan Kroonsplein verdwijnen.	Tijdens de bouwfase van het Jan Kroonsplein voorziet de gemeente in tijdelijke parkeerplaatsen.	Nee.
76. Door het verdwijnen van de parkeerplaatsen worden de loopafstanden nog verder overschreden.	Zie 8.71.	Zie 8.71.
77. De parkeergarage onder de nieuwe Vomar is in de nacht niet toegankelijk (op werkdagen in de nacht een tekort aan openbare parkeerplaatsen).	Zie 1.12.	Zie 1.12.
78. Parkeerbalans is niet deugdelijk en heeft ook gevolgen voor de daaraan ten grondslag liggende parkeer- en overige onderzoeken waaronder de verkeersgeneratie. Niet is aangetoond dat	De parkeerbalans is aangepast.	Zie 3.7...

dit plan leidt tot een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.		
<i>Vervangende parkeerplaatsen</i>		
79. In plaats van vervangende parkeerplaatsen tijdens de herontwikkeling wordt gekozen voor het realiseren van een parkeerverwijssystem. Stelt dat tot nu het parkeerverwijssystem geen actueel inzicht geeft in het aantal beschikbare parkeerplaatsen. Dit is onacceptabel voor ondernemers in het centrum en de bewoners. Oplossing is aan de omgevingsvergunning een voorschrift te verbinden dat vergunningshouder slechts met de bouw mag starten indien voldoende vervangende parkeerplaatsen zijn gerealiseerd.	Zie 3.7.	Zie 3.7.
<i>Fietsparkeren</i>		
80. Aangezien sprake is van een centrumontwikkeling ontbreekt een onderzoek naar het fietsparkeren.	De nota Parkeren en Stallen 2013 schrijft voor dat voor iedere 100 m2 bvo supermarkt 2,9 fietsparkeerplaatsen en voor een winkelcentrum 2,7 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd dienen te worden. Hieraan wordt voldaan bij de herinrichting van de openbare ruimte.	Nee.
<i>Conclusie</i>		
81. Parkeernormen uit nota Parkeren en Stallen Noordwijk 2013 en parkeerbalans is niet sluitend. Het wegvallen van huidige 81 (in werkelijkheid 88) parkeerplaatsen op en naast parkeerterrein Maarten Kruytstraat wordt niet gecompenseerd. Nieuwe parkeergarage is in de nacht niet open. Ter zake is geen voorwaardelijke verplichting in bestemmingsplan en omgevingsvergunning opgenomen. De	Zie 1.2 en 3.7.	Zie 1.2 en 3.7.

onaanvaardbare verslechtering van de parkeersituatie is in strijd met een goede ruimtelijke ordening.		
Distributieplanologisch onderzoek		
82. In DPO is ten onrechte geen rekening gehouden met op 7 juli 2015 verleende vergunning voor supermarkt (Albert Heijn), Bronckhorststraat 69 te Noordwijk-binnen. (voorlopige voorziening 2 juni 2017 (ECLI:NL:RVS:20178:1465).	Het DPO heeft slechts rekening gehouden met het huidige aantal supermarkten en niet met eventuele toekomstige ontwikkelingen in Noordwijk-Binnen. De huidige ontwikkeling is gewenst ter ondersteuning van het kernwinkelgebied Noordwijk Zee waarbij een goed functionerende supermarkt noodzakelijk is met bijbehorende afmetingen, hetgeen een kwaliteitsimpuls zal geven aan het kernwinkelgebied van Noordwijk aan Zee.	Nee.
83. In de nota van beantwoording wordt gesteld dat vergunning is verleend voor Noordwijk-Binnen en dat allen een grotere supermarkt in Noordwijk aan Zee kan concurreren met Noordwijk-Binnen.	Voor kennisgeving aangenomen.	Nee.
84. Handhaaft de stelling dat een grote supermarkt in Noordwijk aan Zee op basis van het DPO niet is gemotiveerd.	Zie 5.6.	Zie 5.6.
Levensvatbaarheid		
85. Ondernemers van bedrijven en winkeliers aan de Gasthuissteeg zijn slechter bereikbaar door het afsluiten van de brandgang.	De brandgang was en is hier nooit voor bedoeld.	Nee.
Brandveiligheid		
86. Onduidelijk is hoe de veiligheid is geborgd. Op de tekening staat geen vluchtroute en de bovenzijde van de gang is afgesloten.	De brandwerendheid in het complex is voldoende gewaarborgd. Dit is onder meer afgestemd met de brandweer.	Nee.
87. Tussen de te ontwikkelen woningen wordt brandwerend materiaal gebruikt met een vertragingstijd van 60 minuten. Echter aan de noordzijde (appartementen van	De brandwerendheid in het complex is voldoende gewaarborgd. Dit is onder meer	Nee.

appellant) wordt slechts een brandwerendheid van 30 minuten gehanteerd. Vergunning hierop aanpassen.	afgestemd met de brandweer. De 30 minuten is voldoende in de geschetste situatie.	
Kelderdiepte		
88. Onderzijde kelder is maximaal 1,3 m NAP. Met welk maaiveld is gerekend o de locatie is gerekend en de maximale diepte afgestemd op het werkelijk aanwezige laagste niveau. Voorkomen moet worden dat als gevolg van de nieuwbouw de problemen met de grondwaterstand zullen toenemen.	Er is rekening gehouden met het verloop van het maaiveld in het gehele gebied. Op de tekening begane grond zijn meer dan 10 maten aangegeven van het (verschillende) maaiveld in de omgeving. Om problemen met grondwater te voorkomen is in de vergunning opgenomen dat er een waterberging wordt aangelegd met grindkoffer voor de piekbelasting.	Nee.
<i>89. Conclusie</i>		
Het ontwerpbestemmingsplan en de ontwerpomgevingsvergunning zijn in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Appellant behoudt zich het recht voor de zienswijze eventueel aan te vullen met aanvullende onderzoeken.	Zienswijze wordt niet gedeeld. De gebruikelijke procedure voor het indienen van zienswijzen wordt gevolgd.	Nee.

Appellant 9

Samenvatting zienswijze	Beantwoording gemeente	Gevolgen voor het bestemmingsplan
1. De gemeente geeft als antwoord in de nota beantwoording inspraakreacties bij punt 1 dat de bewoner gewoon pech heeft gehad en maar een bedrag van € 900 dient op te hoesten.	In het antwoord staat niet dat appellant pech heeft gehad en € 900 moet ophoesten. Er staat dat "de situatie verandert ...". Auto neemt veel ruimte in ook elders moet worden betaald. Appellant hoeft niet te betalen, maar zal dan de auto verder van zijn woning moeten parkeren. Appellant kan gebruik maken van de nieuwe Vomargarage, zie punt 7.4	Nee.

2. Punt 2 van de inspraakreactie wat er wordt gedaan om voor omwonenden tegen dezelfde tariefstelling te kunnen parkeren, wordt afgedaan als te duur en niet haalbaar, een onderbouwing hiervoor ontbreekt.	Zie 9.1.	Zie 9.1.
3. Punten 3 en 4 (parkeerbalans en promenade) wordt geantwoord dat er geen dubbelling maar wel een samenhang met het Jan Kroonsplein is maar niet met de voormalige Promenade. Appellant stelt dat de parkeerbalans sluitend wordt gemaakt met plaatsen waar op dit moment zonder parkeervergunning kan worden geparkeerd (Haakgarage). Gezien deze samenhang dient te worden uitgegaan van de toekomstige (parkeer) behoefte en niet van de bestaande.	In de nota Parkeren en Stallen 2013 is opgenomen dat het aantal wegvallende bestaande openbare parkeerplaatsen gecompenseerd moet worden. De voorwaarde dat een parkeerplaats die verdwijnt en waarvoor een parkeervergunning geldig is gecompenseerd moet worden door een parkeerplaats waarvoor ook een parkeervergunning geldt wordt niet geëist.	Nee.
4. Verzoekt in aanmerking te komen voor een vergoeding van de kosten die appellant voor deze bezwaarprocedure maakt.	Procedure verloopt de wettelijke procedure. Gemeente ziet geen aanleiding voor vergoeding in kosten.	Nee.

Appellant 10

Samenvatting zienswijze	Beantwoording gemeente	Gevolgen voor het bestemmingsplan
Deze zienswijze komt vrijwel overeen met zienswijze van appellant nr. 8. De enkele punten waarop deze zienswijze afwijkt van appellant 8 zijn hieronder opgenomen.		
6. Daglicht zuidzijde Aan de zuidzijde wordt een muur van 16 meter hoog opgetrokken. Hierdoor verliest de bestaande bebouwing aan de Abraham van Royenstraat het vrije zicht en is sprake van aanzienlijk minder daglichttoetreding. .	Er is sprake van een goede ruimtelijke ordening. Appellant heeft geen contra expertise overlegd waaruit blijkt dat de eventuele afname in bezonning lijdt tot een onaanvaarde situatie, en de gemeente is van mening dat daarvan ook geen sprake is.	Zie 1.4.

<p>7. Daglicht westzijde Aan de westzijde wordt een muur van 16 meter opgetrokken, heeft tot gevolg dat de bestaande bebouwing aan de Maarten Kruytstraat aanzienlijk minder uitzicht en daglicht zal hebben.</p>	Zie 1.4 en 1.2.	Zie 1.4. en 1.2.
<p>17. Damwanden</p>		
<p>Stelt vast dat gekozen wordt voor Berlinerwanden. Deze grondkering is niet waterdicht en allen toe te passen indien vrijwel droog ontgraven wordt. Dit type damwand is niet geschikt voor diepe bouwputten omdat de gronddruk te hoog wordt voor de profielen. Het risico is groot dat de belendende bebouwing gaat verzakken.</p>	<p>Het toepassen van de Berlinerwanden volstaat daar de grondwaterstand ten tijde van de uitvoering komt tot onder de onderzijde van de geplande keldervloer. Daar waar het niet mogelijk is worden CSM wanden gerealiseerd.</p>	
<p>57. Toegankelijkheid hulpdiensten</p>		
<p>De toegankelijkheid van hulpdiensten voor met name de Gasthuissteeg is onverantwoord en wordt beperkt. Dit geldt ook voor de percelen rondom de nieuwbouw in geval van belemmering door vrachtverkeer.</p>	<p>Tijdens uitvoering is er nog voldoende breedte voor hulpdiensten om langs te rijden aan de gasthuissteeg en rondom de nieuwbouw.</p>	

Appellant 11

Samenvatting zienswijze	Beantwoording gemeente	Gevolgen voor het bestemmingsplan
<p>1. Appellant huurt een garage op de laad- en losplaats van Blokker, Kruidvat en ICI Paris een garage. Een paar keer per jaar kan appellant door de vrachtwagens niet bij de garage komen. Vaak kan appellant via de aanwezige bypass en het aanliggende parkeerterrein de garage</p>	Zie 8.49.	Zie 8.49.

bereiken. Door de nieuwbouw verdwijnt echter de bypass.		
2. De vrachtwagens worden steeds groter, de indraai wordt lastiger, zeker op de hoek (huidige lantaarnpaal) waar de nieuwbouw komt en waar de ingang van de Vomar is. Dit is levensgevaarlijk (voetgangers, winkelwagentjes en fietsers).	De indraaihoek is door de gemeente als veilig beoordeeld. De huidige situatie blijft ongewijzigd. Ten behoeve van de vergroting van de veiligheid zal op de hoek tegenover de bestaande laad- en losplaats aan het hof een veiligheidsspiegel worden geplaatst. Zie ook antwoord 8.36.	Zie 8.36.
3. Door de nieuwbouw kunnen de chauffeurs pas op het laatste moment zien of er gelost kan worden of dat gewacht moet worden. In dat geval: a doorrijden naar de Hoofdstraat (verboden voor zwaar vrachtverkeer). b wachten en blokkeert de Maarten Kruytstraat c achteruitrijden naar de Abraham van Royenstraat (moeilijk vanwege fietsenrekken) is smalle straat. Ook de vrachtwagens voor Drinx en de nieuwe verswinkels leiden tot opstoppingen.	Punt a. niet mogelijk. Punt b. niet mee eens, zie reactie 3.6 appellant 3. Punt c. niet mee eens, zie reactie appellant 3.1. en 8.36.	Zie .3.6, 3.1 en 8.36.
4. De nieuwbouw leidt ertoe dat de garage van appellant praktisch volledig onbruikbaar wordt (kan geen afspraken meer maken om op tijd te zijn).	Zie 11.1.	Zie 11.1.
5. Als bijlage brief 5 januari 2017 gericht aan B&W.	Zie 11.1 tot en met 11.4.	Zie 11.1 tot en met 11.4.

Appellant 12

Samenvatting zienswijze	Beantwoording gemeente	Gevolgen voor het bestemmingsplan
<p>1. Het Palace Hotel grenst aan de achterzijde aan de Abraham van Royenstraat. Het bestemmingsplan leidt tot een onevenredig grote schade. Indien de plannen niet fors worden aangepast zal planschade worden verhaald op de gemeente.</p>	<p>De plannen zijn zorgvuldig opgesteld. De zienswijzen zijn behandeld, waar noodzakelijk is het plan aangepast. Voor planschade geldt de gebruikelijke procedure.</p>	<p>Nee.</p>
Voorgeschiedenis		
<p>2. De Raad bouwontwikkeling heeft in de jaren '90 het plan van appellant voor appartementen aan het Picképlein ingediend. De gemeente heeft dit afgewezen omdat hier een hotel gewent was. In 1998 heeft appellant bouwplan ingediend voor het huidige hotel onder voorwaarde dat op het Maarten Kruytplein geen sociale woningbouw zou komen. Na bezwaren van omwonenden tegen bevoorrading van het hotel aan de Abraham van Royenstraat heeft appellant geïnvesteerd in dure voorzieningen (kelder) aan voorzijde hotel.</p>	<p>Mede naar aanleiding van een verzoek van appellant in de afgelopen periode is het plan voor de Maarten Kruytstraat aangepast, door de bevoorrading inpandig te laten plaatsvinden. De te realiseren sociale woningen binnen het bouwplan hebben een goede kwaliteit. Dit in tegenstelling tot 9 sociale woningen, die schuin tegenover het hotel stonden. Deze waren van beduidend mindere kwaliteit en zijn daarom juist gesloopt.</p>	<p>Nee.</p>
<p>3. Rond 2005 is in nauw overleg met de gemeente een bouwplan ontwikkeld voor het Maarten Kruytterrein voor appartementen boven een winkelstrip. Elders zou sociale woningbouw kunnen komen (Haakterrein). Doordat de gemeente dit niet wilde, is door de Raad een lagere grondprijs geboden. De gevraagde grondprijs van de gemeente, bleek voor appellant alleen mogelijk indien er een supermarkt zou komen. Dit was voor de gemeente onbespreekbaar.</p>	<p>Ter kennisgeving aangenomen.</p>	<p>Nee.</p>

Daarna haakten partijen (De Raad en Blauwhoed) af.		
Huidige plannen en eerder ingediende stukken		
Brief 27 maart 2015 aan B&W		
<p>4. Voor appellant is een expeditie-ingang aan de Abraham van Royenstraat niet toegestaan. Voor het onderhavige bouwplan wel, dit is onacceptabel voor het hotel. De bevoorrading van de supermarkt dient op de bestaande expeditieruimte aan de Maarten Kruytstraat plaats te vinden en in een afgesloten ruimte. Planschade geraamd op circa 11 miljoen euro.</p> <p>5. Heeft voorts de gemeente geadviseerd sociale woningbouw op het Haakterrein te realiseren en luxe woningen op locatie Maarten Kruytstraat.</p>	<p>Punt 4, zie 12.1.</p> <p>Punt 5, de sociale woningen zijn daar gerealiseerd.</p>	Zie 12.1.
Brief 1 december 2017 aan Raad		
<p>6. Stelt dat een aantal aanpassingen aan het bouwplan zijn toegezegd waaronder laden en lossen inpandig met elektrisch aangedreven voertuigen (tussen 10 en 16 uur) alsmede verbod op kleding te drogen op balkon en het plaatsen van schotels, zodat uitzicht vanuit het hotel niet ernstiger wordt dan noodzakelijk.</p> <p>7. Planschade geactualiseerd naar circa 2,4 miljoen euro.</p>	<p>Punt 6, voor kennisgeving aangenomen. Punt 7, voor kennisgeving aangenomen.</p>	Punt 6, zie 3.1.
Brief 9 april 2018 aan B&W		
<p>8. Supermarkt leidt tot schade exploitatie hotel. Altijd is aangegeven dat er geen supermarkt op deze locatie zou komen. Wijst op de convenanten met bewoners Maarten Kruytstraat in 1999 dat bevoorrading van het hotel niet via de</p>	<p>Wordt voor kennisgeving aangenomen. De bevoorrading van de supermarkt gaat via de Abraham van Royenstraat. De Maarten Kruytstraat wordt verkeersluw. Dit heeft positieve gevolgen voor geluidhinder en luchtkwaliteit.</p>	Nee.

Maarten Kruytstraat gaat, en nu wel voor de supermarkt.		
Bebouwing korte afstand hotelkamers		
9. Huidige verkeersbestemming met ruim uitzicht wordt omgezet naar bebouwing met 4 bouwlagen op 10 meter van het hotel. Naast privacy sprake van onaanvaardbare beperking van daglicht en bezonning. Dit geeft verslechtering van exploitatie hotelkamers.	Er is geen sprake van onaanvaardbare beperking van daglicht en/of bezonning. Ook geen onaanvaardbare privacy inbreuk. Het betreft een centrum locatie en de voorgenomen wijze van bebouwing achten wij passend. Appellant heeft geen expertise overlegd waaruit blijkt dat de eventuele afname in bezonning lijdt tot een onaanvaarde situatie.	Zie 1.4.
Bevoorrading en ontsluiting		
10. De inrit ondergrondse parkeergarage (gebruik dag en nacht), parkeerdek, entree bevoorrading supermarkt (vanaf 7 uur) zijn gesitueerd aan de zijde van het hotel. Dit is in strijd met gemaakte afspraken en leidt tot geluidsoverlast en aantasting luchtkwaliteit.	Dergelijke afspraken zijn ons niet bekend.	Nee.
Milieu		
11. Er is wel een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk, omdat dit plan niet op zich zelf staat maar deel uitmaakt van het Plan Noordwijk Hoogtij. Is de stikstofdepositie gebaseerd op de PAS-regeling nog wel houdbaar, gezien recente uitspraak van het Europese Hof.	Op basis van de huidige regelgeving is het plan passend.	Nee.
Waterhuishouding		
12. Stelt dat de watertoets niet klopt omdat compensatie noodzakelijk is vanwege transformatie waterdoorlatend terrein naar volledig bebouwd. Daarnaast zal door aanleg parkeerkelder het grondwater stijgen met schade aan hotel.	Er komt een waterberging met grindkoffer voor opvang van de piekbelasting. Tevens is de constructie van de damwanden zodanig dat het grondwater onder het gebouw kan blijven stromen.	Nee.

Ladder verstedelijking, DPO en Sociale woningbouw		
<p>13. De supermarkt met versmarkt (2.350 m²) is hoger dan 2.000 m² bvo (detailhandelsbeleid rijk, provincie, gemeente). Stelt dat er geen behoefte is.</p> <p>14. Waarom geen 20% huurwoningen in plaats van 30% sociaal koop.</p>	<p>Punt 13: Er is getoetst aan provinciaal beleid, waaronder het detailhandelsbeleid. Er is voorts een DPO uitgevoerd. In dit DPO is de behoefte aangetoond aan een supermarktontwikkeling zoals met voorliggend bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt.</p> <p>Punt 14: De afspraken zijn vastgelegd in de anterieure overeenkomst.</p>	Nee.
Parkeerbilans		
<p>15. Het gaat om de situatie ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan, zodat de parkeerbehoefte van 9 gesloopte woningen en alle tijdelijke parkeerplaatsen meegerekend moeten worden.</p> <p>16. De bestemming Centrum met parkeerbehoefte blijft op de huidige Vomar-locatie. In samenhang hiermee is over het Jan Kroonsplein nog geen besluit door de Raad genomen.</p>	<p>Punt 15: zie aangepaste parkeerbilans.</p> <p>Punt 16: De bestemming Centrum heeft een aanduiding, waardoor detailhandel (supermarkt) wegbestemd wordt. De parkeerbehoefte verdwijnt, omdat de Vomar op deze locatie verdwijnt.</p>	Nee.
<p>17. Het plan is in strijd met de Nota Stallen en Parkeren. Vanwege reconstructie (Parallelboulevard, Palaceplein, Rudolf Tappenbeckweg) zullen binnenkort parkeerplaatsen verdwijnen.</p>	Zie reactie appellant 8.	
Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid		
<p>18. Stelt dat de economische en maatschappelijke haalbaarheid van dit plan niet verzekerd is, gezien weerstand omwonenden en de onzekerheid van besluiten en gekoppelde inrichting van Jan Kroonsplein.</p>	<p>Punt 18, Het plan is economisch haalbaar, gezien de gesloten koopovereenkomst. Ten aanzien van de maatschappelijke haalbaarheid wordt verwezen naar de antwoorden in voorliggende nota.</p> <p>Punt 19, is voor kennisgeving aangenomen.</p>	Nee.

19. Verwezen wordt naar het eerder ingediende planschaderapport.		
Bestemmingsplan en bouwplan		
20. De regels en verbeelding maken een groter en ander plan mogelijk dan beoogd in de toelichting en ontwerp-omgevingsvergunning.	De regels aanpassen max. 42 appartementen, waarvan 30% sociaal, max. 2.350 m ² bvo detailhandel (supermarkt en versmarkt), waarvan minimaal 1.500 m ² bvo supermarkt, max. 54 parkeerplaatsen op parkeerdek en max. 96 parkeerplaatsen in de parkeergarage.	Aan de regels; artikel 4.2.1 is antwoord 12.20 toegevoegd.
21. Behoudt zich het recht voor de gronden nog nader aan te vullen.	Appellant bedoelt kennelijk dat zijn zienswijze mogelijk nog nader wordt aangevuld. De gebruikelijke procedure voor het indienen van zijn zienswijzen wordt gevolgd.	

Appellant 13

Samenvatting zienswijze	Beantwoording gemeente	Gevolgen voor het bestemmingsplan
Deze zienswijze is gelijklopend aan zienswijze van appellant 12.		

3. Ambtshalve wijzigingen

Het betreft de volgende wijzigingen op het ontwerpbestemmingsplan, die in het bestemmingsplan 'Maarten Kruytstraat' zijn doorgevoerd. Dit zijn wijzigingen die niet voortkomen uit de zienswijzen, maar houden verband met het voortschrijdende proces, nieuw beleid en enkele omissies in het ontwerp. Daarnaast zijn ondergeschikte tekstaanpassingen doorgevoerd.

Wijzigingen in de regels

1. Artikel 4 Centrum 1 moet zijn Artikel 4 Centrum – 1 (overeenstemmen met verbeelding)
2. Verbodsbepaling artikel 7.3.1 lid b heiwerkzaamheden komt te vervallen.

Wijzigingen in de toelichting

1. Aan paragraaf 2.4: Geldende bestemmingsplannen is toegevoegd. Het Paraplu Bestemmingsplan Parkeren is vastgesteld op 30 mei 2018. Op beide locaties is dit van toepassing. Voor de projectlocatie Maarten Kruytstraat zijn de relevante bepalingen uit dit parapluplan opgenomen in artikel 9: Overige regels.
2. EPC de woningen is gewijzigd, deze worden gasloos voorzien van warmtepompen (lucht), naar een epc 0,27 waarmee de woningen duurzamer als de norm worden uitgevoerd.