



adviseurs in
ruimtelijke ordening
economie en
milieu

Postbus 68 5260 AB Vught
Taalstraat 36 Vught

telefoon 073 657 91 02
fax 073 656 16 65
e-mail: info@bro.nl

nummer X.5042.450.2110

datum 03 dec 1998

concept juni 1996

voorontwerp december 1996

ontwerp juni 1998

vaststelling 29 oktober 1998

26-11-98

Gemeente Katwijk Bestemmingsplan 'Haringkade'

Behoort bij ~~besluit~~ van
burgemeester en wethouders

de raad
der gemeente Katwijk van
29/10 t/m 26/11 1998
no.: 10.04 / 12.11

Mij bekend,

De secretaris van Katwijk,

Toelichting

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
HOOFDSTUK 1. INLEIDING	1
1.1 Ligging van het plangebied	1
1.2 Aanleiding voor de planvorming	1
1.3 Vigerende plannen	1
1.4 Voorbereidingsfase	3
1.5 Opzet van de toelichting	3
HOOFDSTUK 2. BESCHRIJVING VAN HET PLANGEBIED EN ZIJN OMGEVING	5
2.1 Korte terugblik	5
2.2 Het plangebied in ruimer verband	5
2.3 De bedrijven	6
HOOFDSTUK 3. UITGANGSPUNTEN	9
3.1 Beleidskader	9
3.2 In ruimer verband	11
3.3 Structurele hoofdelementen	13
3.4 Ontsluiting	15
3.5 De jachthaven	17
3.6 Werken	19
3.7 Wonen	21
HOOFDSTUK 4. DE PLANOPZET	23
4.1 Stedebouwkundig plan	23
4.2 Planthema's locatie Ouwehand (fase 1)	25
4.3 Programma	30
	31
HOOFDSTUK 5. MILIEUHYGIENISCHE ASPECTEN, BELEMMERINGEN EN RANDVOORWAARDEN	33
5.1 Algemeen	33
5.2 Bedrijvigheid	33
5.3 Geluid	35
5.4 Bodem	36
5.5 Luchtkwaliteit	38
5.6 Ecologische zones en groenstructuur	40
5.7 Afval	41
5.8 Duurzaam bouwen	41

Inhoudsopgave (vervolg)

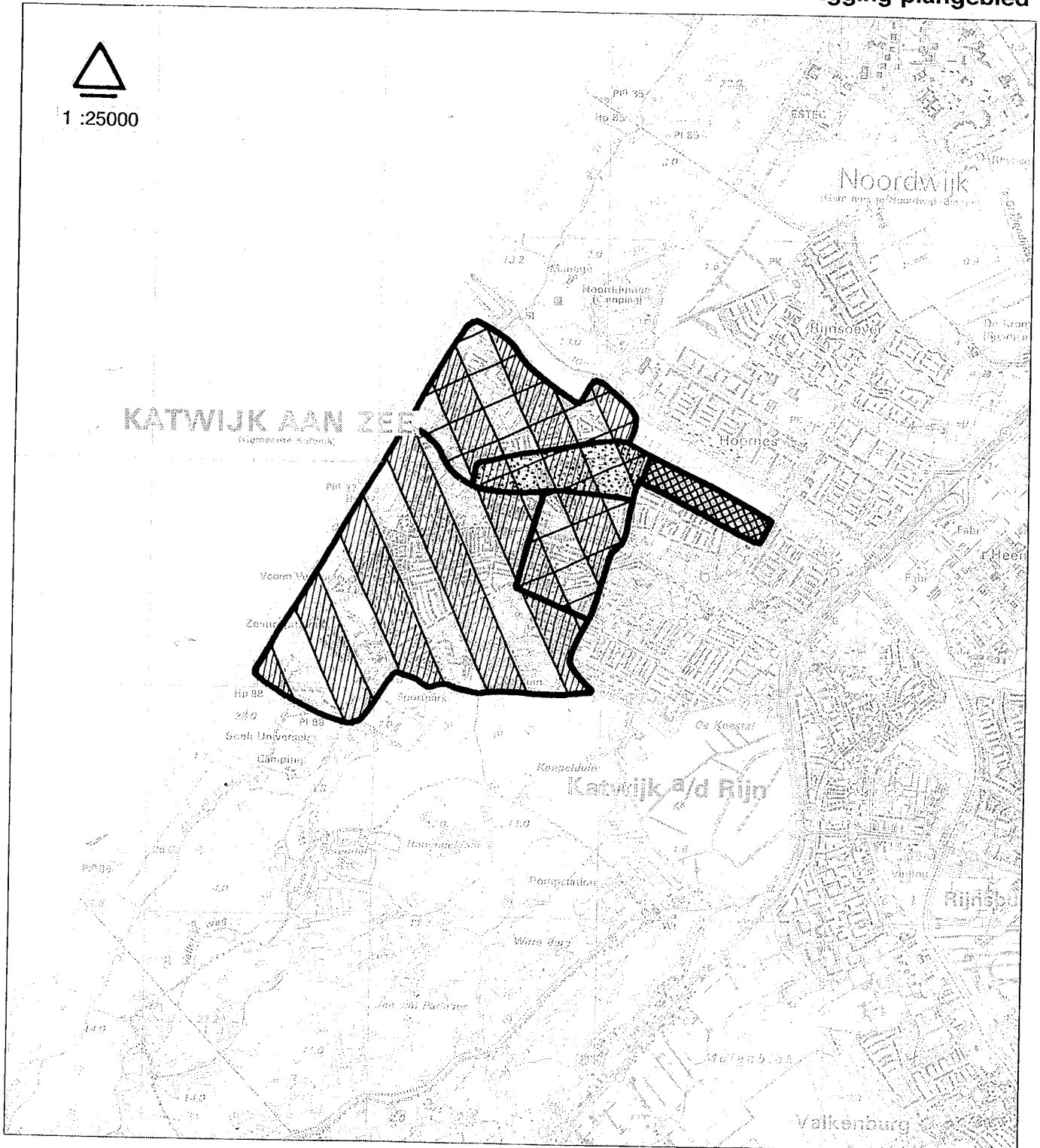
Pagina

5.9	Civil-technische aspecten	42
5.9.1	De waterhuishouding	42
5.9.2	Het rioleringsstelsel	43
5.9.3	Grondwater	43
HOOFDSTUK 6.	JURIDISCHE ASPECTEN	45
HOOFDSTUK 7.	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	51
HOOFDSTUK 8.	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	53
8.1	Overlast door jachthaven	53
8.2	De hoogte van de nieuwbouw ten opzichte van de Groen van Prinsterweg	54
8.3	De hoogte van de nieuwbouw ten opzichte van 't Witte Hek	54
8.4	De bestemming/invulling van de jachthaven	54
8.5	De fietsbrug naar de pierwoningen	55
8.6	Verplaatsing rokerij	55
HOOFDSTUK 9.	OVERLEG EX ARTIKEL 10 BRO	57

Bijlage : Basiszoneringslijst



1 : 25000



Bestemmingsplan Katwijk aan Zee



Bestemmingsplan Katwijk aan Zee, deelgebied Noord (1982)



Bestemmingsplan Prins Hendrikkanaal e.o. (fase 1 en 2)



Haringkade (fase 3)

HOOFDSTUK 1. INLEIDING

1.1 Ligging van het plangebied

Het bestemmingsplan 'Haringkade' heeft betrekking op het gebied zoals aangegeven op afbeelding 1. Aan de noordwestzijde grenst het plangebied aan het bestemmingsplan Prins Hendrikkanaal e.o., via de Rogstraat. Naar het noordoosten vormt het Uitwateringskanaal de begrenzing, terwijl de woonbuurt Synthese aan de zuidoostkant de grens bepaalt. De Industrieweg, aan de zuidwestzijde, vormt de grens met de aanliggende woonwijk (het Witte Hek).

1.2 Aanleiding voor de planvorming

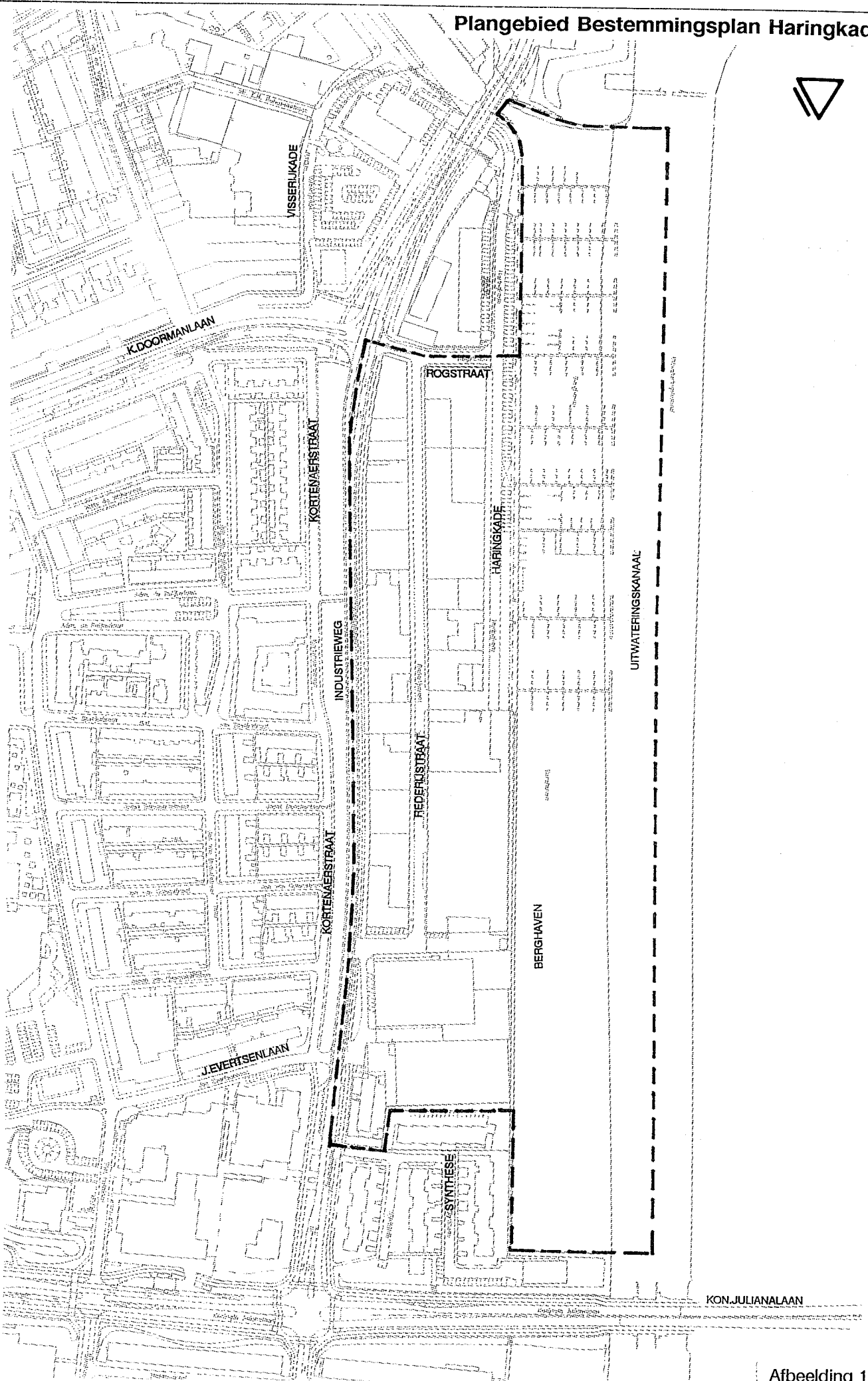
De herinrichting van het bestaande bedrijfsgebied Haringkade vormt een van de kernpunten van beleid uit het Structuurplan Katwijk 2000. In feite gaat het daarbij om een onderdeel van de gehele bedrijfszone vanaf de Synthese tot aan de Kop van het Prins Hendrikkadegebied, pal bij het centrum van Katwijk. Nu de planvorming van het Prins Hendrikkadegebied, zoals neergelegd in het bestemmingsplan tot een duidelijk beeld voor deze zone heeft geleid, is het mogelijk om in dit stadium de ontbrekende schakel langs het Uitwateringskanaal integraal in te passen. Daarmee wordt dan ook concreet invulling gegeven aan de doelstellingen, die over deze zone in het structuurplan zijn vermeld ("deze ontwikkelingszone vormt een stedelijke tegenhanger van de groene noordoever. Door het fasegewijs vervangen van bestaande bedrijven ontstaat een unieke kans om een beeldbepalend waterfront aan het kanaal te realiseren en via de Prins Hendrikkade tot in het hart van Katwijk herkenbaar te maken").

Prioriteit voor herontwikkeling ligt bij de Prins Hendrikkade, terwijl de bedrijven aan de Haringkade in een later stadium aan de orde zouden komen. Niettemin is het door de recente verplaatsing van het bedrijf Ouwehand bij de Berghaven noodzakelijk om dit gebied in de planvorming te betrekken. Daarbij is het van belang dat bij de ontwikkeling tot woongebied van de locatie Ouwehand kan worden beschikt over een additioneel woningbouwcontingent van 143 woningen. Op die manier is het denkbaar dat de komende jaren zowel vanaf de kop als vanaf de staart van het kadegebied aan herinrichting wordt gewerkt.

1.3 Vigerende plannen

Het plangebied valt binnen de vigerende tweede herziening van het bestemmingsplan 'Cleijn Duin' (2^e herziening), zoals dat is vastgesteld door de gemeenteraad op 3 juni 1976 en (gedeeltelijk) goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 11 mei 1977, nr. B.22084. Aan het plangebied zijn in het vigerend plan de bestemmingen 'Bedrijfsdoeleinden', 'Jachthaven', 'Groenvoorzieningen' en 'Verkeersdoeleinden' toegekend.

Plangebied Bestemmingsplan Haringkade



1.4 Voorbereidingsfase

Om de planvorming concreet gestalte te geven wordt uitgegaan van een drietal stappen:

- Een ontwikkelingsvisie, waarin de hoofdstructuur van het plangebied en het bijbehorende programma worden weergegeven;
- Een inrichtingsschets, waarin concreet uitspraken worden gedaan over de stedenbouwkundige invulling van het plangebied en een meer gedetailleerd programma. Tegelijkertijd wordt in dit stadium een architectonisch beeld in hoofdlijnen geschetst, waarin concrete richtlijnen voor het ruimtelijk beeld van de buurt worden weergegeven.
- De bovengenoemde elementen vormen de planologische basis voor het op te stellen bestemmingsplan voor het gebied in kwestie.

De Ontwikkelingsvisie voor het Haringkadegebied is opgesteld door BRO Adviseurs in nauw overleg met de betrokken gemeentelijke diensten. Tevens heeft overleg plaatsgehad met vertegenwoordigers van de jachthaven. In het stadium van de inrichtingsschets heeft BRO Adviseurs samengewerkt met architectenbureau Tuns & Horsting voor wat betreft de architectonische beeldvorming.

Deze twee stappen hebben geleid tot een integraal stedenbouwkundig plan voor het gehele Haringkadegebied, terwijl voor het oostelijke (locatie Ouwehand) gebied meer gedetailleerde beeldvorming en programmatische onderbouwing heeft plaatsgehad, opdat dit deel van het plangebied op korte termijn ter hand kan worden genomen.

1.5 Opzet van de toelichting

De toelichting is als volgt opgebouwd. Na de inleiding (hoofdstuk 1) wordt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plangebied gegeven. In hoofdstuk 3 wordt aan de hand van het beleidskader de onderbouwing van het plan weergegeven. In hoofdstuk 4 wordt een beschrijving van het plan gegeven.

De milieuhygiënische aspecten komen aan bod in hoofdstuk 5. Hiertoe behoren de bedrijven en milieuzonering, het wegverkeerslawaaï en de bodemkwaliteit.

Hoofdstuk 6 behandelt de juridische opzet. Daarbij wordt ingegaan op de systematiek van de voorschriften en op elke bestemming afzonderlijk.

In hoofdstuk 7 komt de economische uitvoerbaarheid van de voorgestane ontwikkelingen aan de orde.

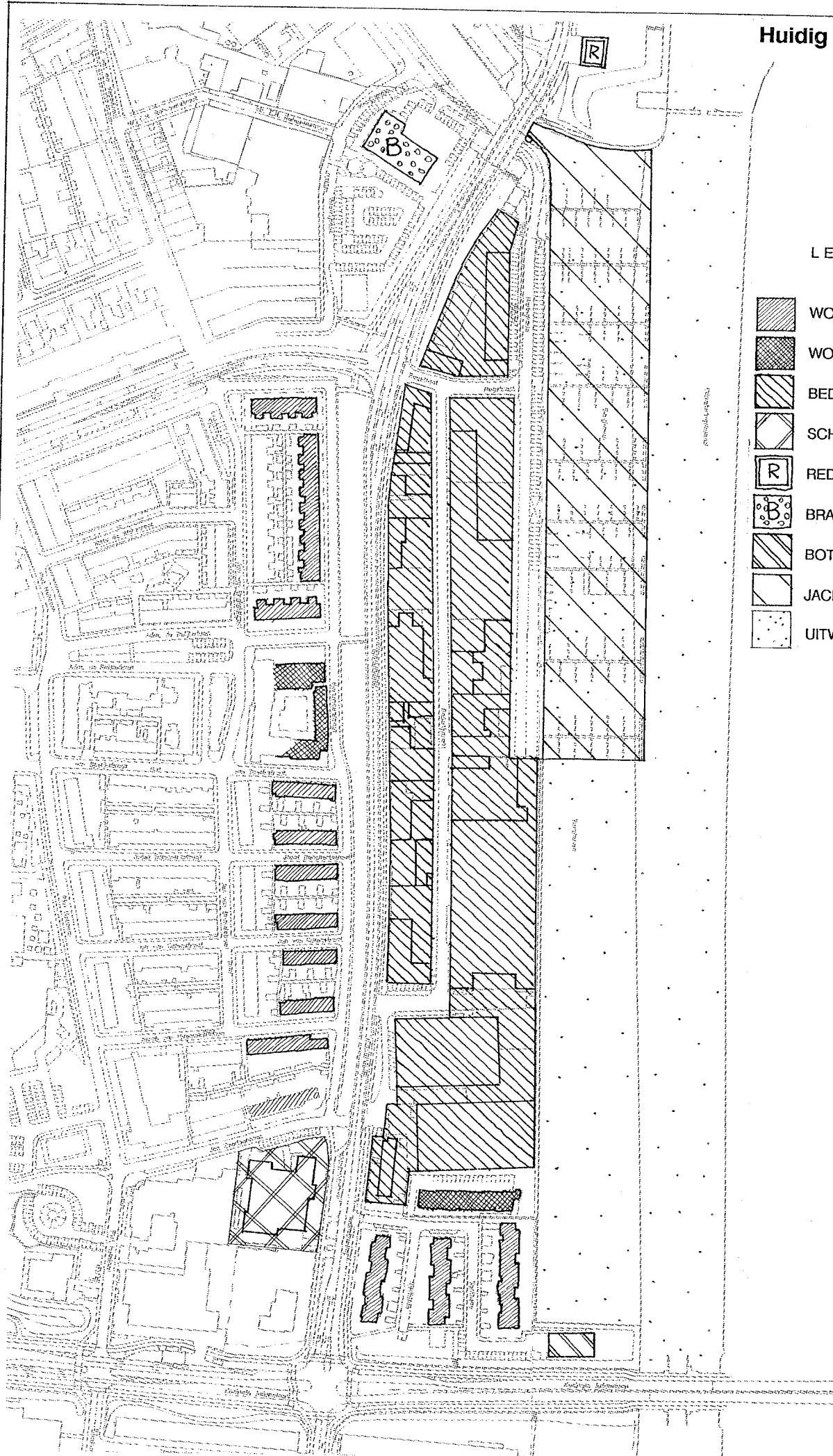
De hoofdstukken 8 (Maatschappelijke uitvoerbaarheid) en 9 (Overleg ex artikel 10 Bro) bevatten het verslag van de inspraakreacties en van het gevoerde vooroverleg met de gebruikelijke instanties. Deze hoofdstukken zijn als een P.M. opgenomen en zullen worden ingevuld nadat het voorontwerp-bestemmingsplan het vooroverleg en inspraak heeft doorlopen.

Huidig ruimtegebruik



LEGENDA

-  WONEN EENGEZ.HUIZEN
-  WONEN MEERGEZ.HUIZEN
-  BEDRIJVIGHEID
-  SCHOOL
-  REDSCHUUR
-  BRANDWEER
-  BOTENHUIS
-  JACHTHAVEN
-  UITWATERINGSKANAAL



HOOFDSTUK 2. BESCHRIJVING VAN HET PLANGEBIED EN ZIJN OMGEVING

2.1 Korte terugblik

Van oudsher heeft deze zone langs het Uitwateringskanaal (en het Prins Hendrikkanaal) in het teken gestaan van op het water georiënteerde bedrijven. Zo heeft zich in de loop der jaren een langgestrekt industriegebied ontwikkeld. Ook nu nog is een deel daarvan gericht op visverwerkende bedrijvigheid.

Vanuit de andere kant bezien is het plangebied inmiddels geheel ingesloten door (overwegend) woonbuurten, die vanuit de oorspronkelijke dorpskom zijn ontwikkeld.

Hoewel de bedrijvigheid in de historisch gegroeide situatie nog niet de negatieve uitstraling op de omgeving heeft zoals bij het Prins Hendrikkanaal, is er toch sprake van een neerwaartse tendens die onder meer het gevolg is van:

- beperkte ontsluitingsmogelijkheden;
- geen ruimte voor uitbreiding;
- onvoldoende laad- en losmogelijkheden;
- strengere milieurandvoorwaarden.

Vandaar dat bij gevestigde bedrijven de optie van bedrijfsverplaatsing steeds meer in het geding komt.

De zeer recente verplaatsing van bedrijfsactiviteiten van de Ouwehand Rederij en Visverwerking B.V. (bijna de helft van het terreinoppervlak) is binnen dat kader een sleutelfactor die integrale herontwikkeling van het gebied binnen bereik brengt.

2.2 Het plangebied in ruimer verband

De directe omgeving van het plangebied wordt bepaald door de volgende eenheden:

Prins Hendrikkanaalzone

Het raakvlak met het Prins Hendrikkanaal wordt bepaald door het gebied ter weerszijden van het oplopend talud van Industrieweg, met enkele vrijstaande gebouwen, zoals de brandweerkazerne aan de zuidoostkant en de oude nettenfabriek aan de waterkant. Het gebouw van de havenmeester (Stichting Jachthaven) markeert de ingang van het kanaal. Typerend is het open groene karakter naar het noordoosten.

De entree van het gebied wordt gemarkeerd door de in 1992 aangelegde rotonde op de Industrieweg, ter hoogte van de Rogstraat. De bestaande bedrijfsbebouwing is verouderd en de hekken langs de oever verwijzen naar de beheersproblemen van de jachthaven.

De op zich aantrekkelijke grote maat van het kanaal, met de parkachtige overkant van Hoornes wordt vooral langs de kade gedomineerd door de dichte pakking van steigers en ligplaatsen.

Het Witte Hek

Deze woonwijk grenst ter plaatse van de Industrierweg aan het plangebied en bepaalt het beeld aan de 'landzijde' van het plangebied. Vooral door de verkaveling met blokken haaks op de weg is van een directe oriëntatie op het plan niet zozeer sprake. Het groene, aantrekkelijke profiel van de Industrierweg, met de typerende 40-er en 50-er-jaren woningen domineert. Een uitzondering vormt het, ter plaatse van een voormalige christelijke scholengemeenschap, pas gerealiseerde appartementencomplex in 4 lagen, welk complex zich presenteert langs de weg. Vanuit de besloten zijstraten wordt het zicht nu grotendeels bepaald door de achterkanten van de bedrijfsgebouwen.

Het buurtje Synthese wordt tot het Witte Hek gerekend, maar is tegelijkertijd een soort enclave, omsloten door (hoofd)wegen en bedrijven. Ook hier eengezinswoningen, gerealiseerd in de jaren '70, met uitzondering van de flat naast het Ouwehandcomplex (3 woonlagen op onderbouw). Het gebied is naar binnen gekeerd ('eigen erf') en wordt apart ontsloten. Ook langs het kanaal is dat het geval met achtertuinen en privésteigers. Pal tegen het talud van de Koningin Julianalaan ligt wat verscholen de watersportloods van de vereniging 'Schuytevaart'.

Het Uitwateringskanaal

Zeker in het zomerseizoen is het beeld van een groene long met een levendige waterkant aantrekkelijk. Temeer als herkenbare schakel in de blauwe route van Katwijk 2000. Toch is er geen groter contrast denkbaar dan de parkachtige zoom van Hoornes, en aan de achterkanten de loodsen van Ouwehandterrein langs de waterlijn van de Berghaven. Alleen aan de Haringkade is deze zone waarneembaar met tot het uiteinde van de kade de volbezette steigers van de Stichting Jachthaven.

2.3 De bedrijven

Met uitzondering van de Haringkade zelf, is de bedrijfsbebouwing van binnenuit ontsloten (Rederijstraat). Vandaar dat langs de Industrierweg vrijwel geheel van achterkanten met blinde gevels sprake is. De oostelijke helft van het terrein wordt vrijwel geheel bepaald door de grote loodsen van de Ouwehand Rederij en Visverwerking B.V.

Daarbij wordt de (oost)grens gevormd door het koelhuis en een kantoorgebouw langs de Industrierweg, naast de woonbuurt Synthese.

De westelijke helft bestaat uit ondiepe kavels met wat kleinere panden. Er is sprake van een sterk wisselend karakter met matige tot negatieve uitstraling. De bestaande autosloperijen versterken dat beeld¹.

Tegelijkertijd zijn centraal in het plangebied een tweetal visrokerijen met verkooppunt gevestigd die op moderne leest zijn geschoeid.

¹ Voor een complete lijst van bestaande bedrijven zie tabel in paragraaf 5.

Kenmerkende elementen vanuit de bestaande situatie kunnen als volgt worden samengevat:

- ten opzichte van de bestaande kom is het profiel van de Industrieweg bepalend voor de aanblik van het terrein. Het groene laanachtige karakter van de Industrieweg contrasteert met de merendeels blinde gevels van de loodsachtige bedrijfsbebouwing;
- de entree bij de Rogstraat vormt in feite de belangrijkste entree van het bedrijfsterrein en vormt tegelijkertijd de relatie met het Uitwateringskanaal. Het rommelige karakter wordt versterkt door de hekken die langs de kaden zijn geplaatst ter afscherming van de jachthaven (beheers- en veiligheidsproblemen);
- behoudens het deel van de kade langs het Uitwateringskanaal worden de bedrijven van binnenuit ontsloten, zodat het gebied dan ook een bijna volledig naar binnen gekeerd karakter draagt;
- de bedrijvigheid staat overwegend in het teken van de visserij-gerelateerde activiteiten. Dit geldt natuurlijk voor het gehele Ouwehandgebied (de oostelijke helft), waar in het centrale deel bij de Van Speykstraat een tweetal visrokerijen is gevestigd;
- aan de oostzijde is het woonbuurtje Synthese ten opzichte van de bestaande bebouwing van Ouwehand bijna 'weggestopt'. Het bestaande koelhuis (is inmiddels gesloopt) van Ouwehand grenst pal aan de Syntheseflat (4 hoog)
- de bestaande bebouwingsstructuur in het plangebied biedt in feite nauwelijks aanknopingspunten voor het behoud en inpassen van onderdelen daarvan in een nieuwe woonomgeving. Gebouwen van een bijzondere architectonische ofwel cultuurhistorische betekenis worden in het plangebied niet aangetroffen.

HOOFDSTUK 3. UITGANGSPUNTEN

3.1 Beleidskader

Katwijk 2000

De herontwikkeling van het plangebied moet worden geplaatst in het kader van de in het Structuurplan Katwijk 2000 geformuleerde uitgangspunten (vastgesteld op 30 maart 1994). Onder het motto van een beeldbepalend waterfront aan het kanaal zijn destijds de volgende uitgangspunten genoemd:

- in aansluiting op de bestaande verkaveling langs de Industrieweg, kantoren en dienstverlenende bedrijven in 2 à 3 lagen, uitlopend in woonbebouwing (gemiddeld 4 lagen aan de kade) met uitlopers in het water van de Berghaven;
- herinrichting jachthaven in relatie tot nieuwe woonbebouwing met centraal gelegen toezicht, controle en voorzieningen;
- afwisselend kadefront met parkeervoorzieningen onder de woningen en deels aan binnenhoven;
- duidelijk te markeren snijpunt van Prins Hendrikkanaal/Berghaven door middel van herkenbaar gebouw/complex, dat zowel Haringkade-kanaalzone ruimtelijk definieert, als naar het oude centrum verwijst.

Uitgangspunten programma

Het woningbouwprogramma wordt in belangrijke mate bepaald door de specifieke potenties van de plek. Zo is in het structuurplan voor de 1^o fase van het Prins Hendrikkanaal gesteld: "de ligging nabij het centrum en de ligging aan het water bieden mogelijkheden om in segmenten te bouwen die in de komende periode een gewenste aanvulling vormen op de relatief eenzijdige opbouw van de woningvoorraad in de uitbreidingsgebieden".

In fase 2 van het Prins Hendrikkanaal wordt in het verlengde van de hoge dichtheid aan de 'kop' een compacte combinatie van eengezinswoningen en middelhoge stapeling van appartementen uitgegaan in geval van herontwikkeling met woonfuncties.

Gegeven de unieke ligging aan het (grote) water en de korte afstand tot het centrum zal het (woon)milieutype aan de Haringkade verwant kunnen zijn aan dat van die 2^o fase.

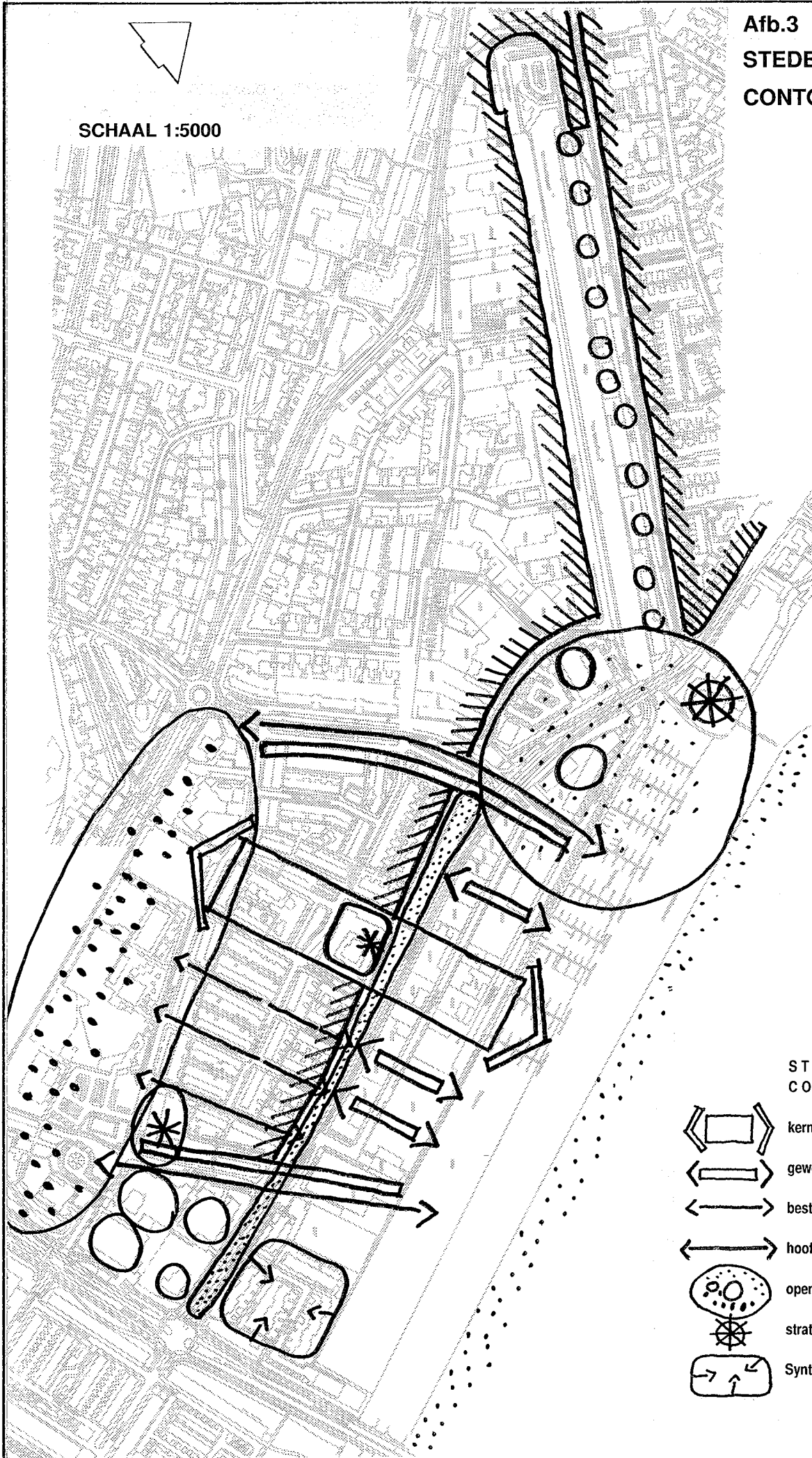
Op die manier kan ook een bruikbare differentiatie voor de komende 4 à 5 jaar geboden worden:

- Prins Hendrikkade 1^o fase 70 à 90 won/jaar, vrijwel volledig gericht op appartementen in een stedelijke setting;
- Haringkade locatie Ouwehand, ca. 50 won/jaar, in een combinatie van eengezinswoningen en appartementen, dit als extra contingent van 143 eenheden t/m 1999;
- Zanderij/Westerbaan, met een sterk accent op grondgebonden woningbouw (ca. 110 won/jaar).

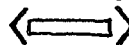
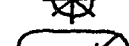
Uitgegaan wordt van een globaal programma van ca. 350 woningen bij een dichtheid van ca. 60 won/ha en minimaal 25% eengezinswoningen.

SCHAAL 1:5000

Afb.3 STEDEBOUWKUNDIGE CONTOUREN



STEDEBOUWKUNDIGE CONTOUREN

-  kernzone dwars
-  gewenste geledingen
-  bestaande orientatie
-  hoofdverbindingen
-  open (relatie met het water)
-  strategische lokatie
-  Synthese

In het structuurplan wordt een zekere menging van woon- en werkfuncties mogelijk en wenselijk geacht. Wel is duidelijk dat aard en aanzien van bestaande bedrijven niet -tenzij op eventuele incidentele plekken- te combineren valt met een hoogwaardig woonmilieu.

Daarom wordt in beginsel uitgegaan van integrale herontwikkeling.

Bij verplaatsing van bedrijfsactiviteiten moeten de (resterende) mogelijkheden in 't Heen en de nieuw te ontwikkelen locatie Klei-Oost worden benut. Deze terreinen zijn toegesneden op de betrokken bedrijfscategorieën.

In het Haringkadegebied gaat het dan ook om het inpassen van de Bedrijfscategorieën 1 à 2: kleine kantoren en bedrijfsruimten in de directe woonomgeving.

Tevens kan aan het waterfront gekoppelde horeca en/of recreatieve voorzieningen worden gedacht. Totaal wordt rekening gehouden met 3 à 4.000 m² vloeroppervlak.

Wat betreft de jachthavenfunctie van het Uitwateringskanaal dient het plan waarborgen te scheppen voor een gedifferentieerd waterfront, waarbij de nieuwe woonfuncties een sleutelfactor vormen en de jachthaven een toegevoegde waarde uitmaakt.

Gegeven de dichte pakking van ca. 250 ligplaatsen langs de Haringkade, tot aan Ouwehand, is een wezenlijke uitbreiding van de bestaande capaciteit niet realistisch.

Met dit kader als richtbeeld is vervolgens een structuurvisie voor het gebied opgesteld, die hieronder kort wordt samengevat wat betreft de belangrijkste elementen.

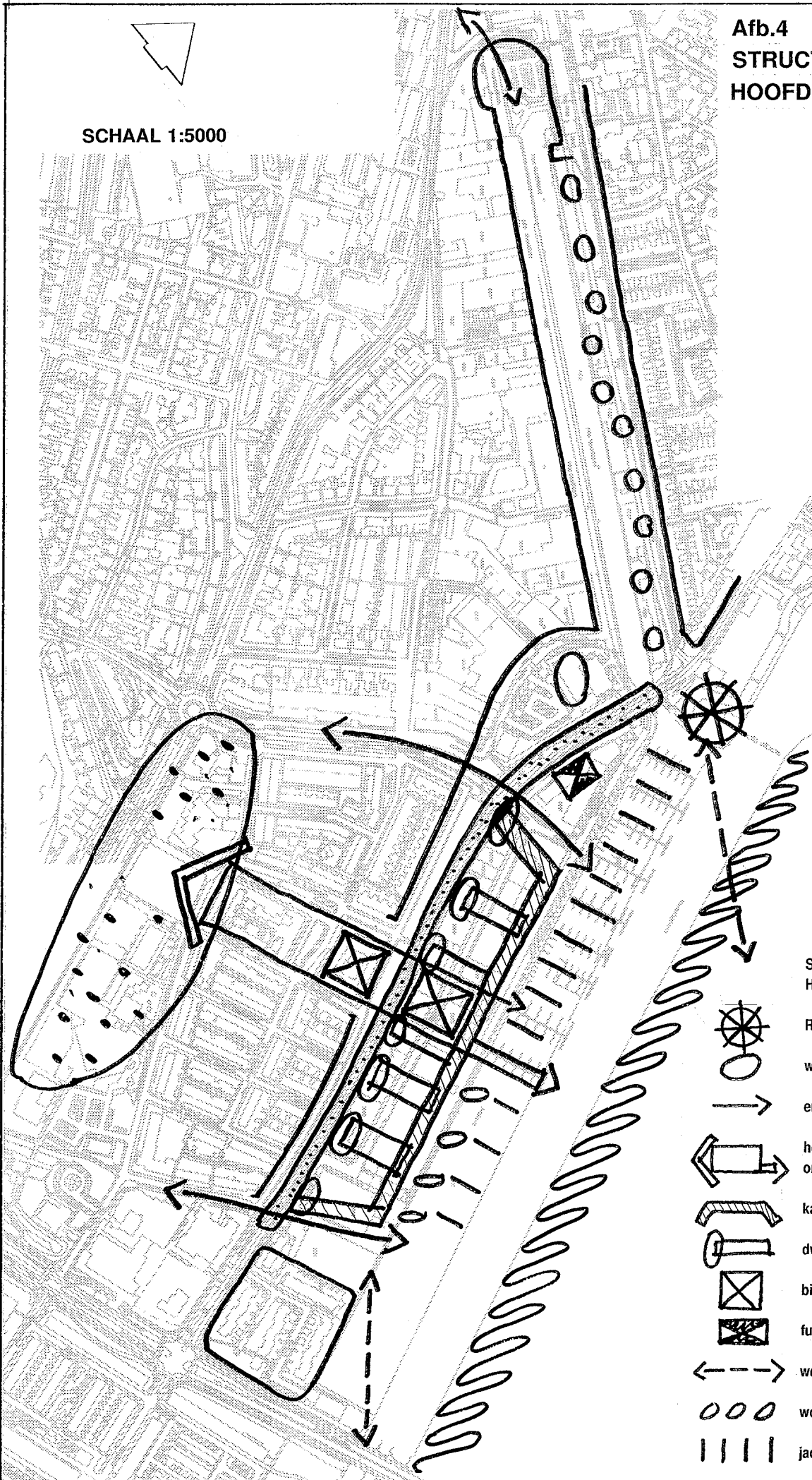
3.2 In ruimer verband

Op afbeelding 3 is een aantal ruimtelijk-functionele randvoorwaarden aangegeven welke mede van invloed zijn op de hoofdopzet van het plangebied op lange termijn.

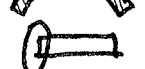
- In het richtbeeld van Katwijk 2000 past het zoeken naar aanknopingspunten om het nu wat verborgen gebied langs het water tot een integraal deel van de bebouwde kom, met een eigen karakter om te bouwen.
- Vanuit de aanliggende woonwijk, het Witte Hek, vormen de Karel Doormanlaan en de J. Evertsenlaan goede aanknopingspunten voor het ontwikkelen van duidelijke entrees voor het plangebied.
- Om de relatie met het kanaal te versterken zou in de planzone tussen de Admiraal de Ruyterlaan en de Van Speykstraat, vanaf het Marktterrein, een duidelijke stedenbouwkundige schakel in het plangebied tot aan het water moeten worden doorgetrokken.
- Het kadegebied tussen de Rogstraat en de Redschoor vormt als het ware het scharnier tussen het Prins Hendrikkadegebied en de Haringkade.
Het gebied wordt gekenmerkt door een geheel open karakter met enkele losse gebouwen. Uitgangspunt is dit karakter ook in toekomstige planopzet te onderstrepen als contrast met de aanliggende, meer besloten bebouwings sfeer.
Ontwikkeling van een tweetal bouwlocaties, namelijk die aan de Rogstraat en de Redschoor passen in dat beeld.
- De wooncluster aan de Synthese, aan de oostkant van het plangebied, is op dit moment bijna een enclave in de bedrijfszone. Ook als woonbestemmingen straks dit gebied meer laat aansluiten aan zijn omgeving, blijft het gebiedje een apart karakter houden, waarmee in de planopzet zou moeten worden rekening gehouden.

SCHAAL 1:5000

Afb.4 STRUCTURELE HOOFDELEMENTEN



STRUCTURELE HOOFDELEMENTEN

-  Redschuurlokatie
-  wonen in het water
-  entrees
-  hoofdroute langzaam verkeer
orientatie havenpier
-  kade
-  dwarsroutes
-  bijzondere functies
-  functies Rogstraat
-  wenslijnen langzaam verkeer
-  wonen aan het water
-  jachthaven

- Aan de zuidkant van het plangebied wordt de bebouwde kom in feite gevormd door de rooilijn langs de Prins Hendrikkade via de Visserijkade naar de rand van het Witte Hek langs de Industrieweg. Uitgangspunt is dat een duidelijke nieuwe oriënterende route langs het water dient te worden opgenomen, die via de eerdergenoemde entrees haaks op de Industrieweg in de planopzet kan worden verankerd.

3.3 Structurele hoofdelementen

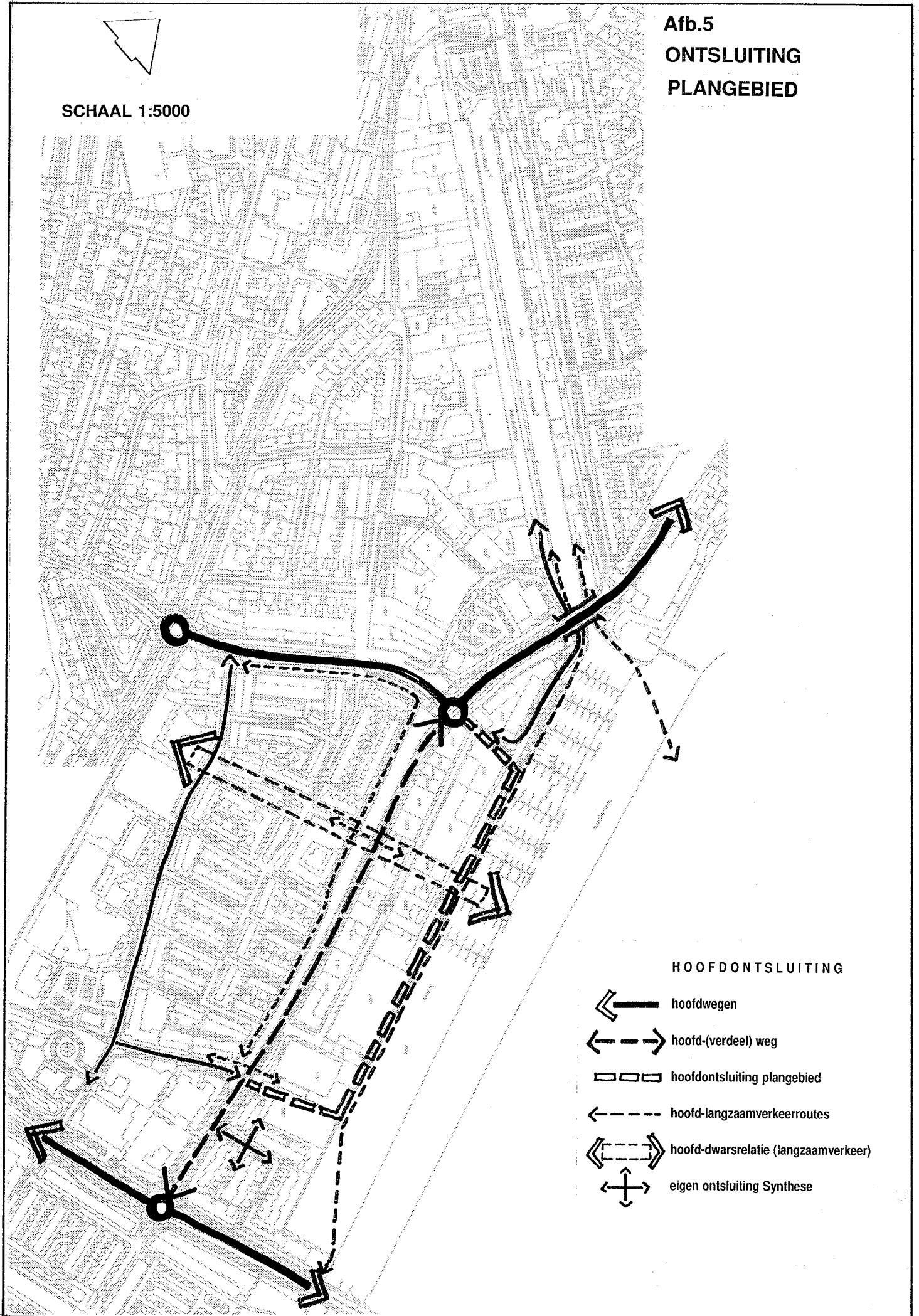
Zowel vanuit de omgeving als vanuit het plangebied zelf kan een aantal lijnen worden genoemd dat de hoofdstructuur van het plan bepaalt (zie afbeelding 4).

- Vanaf de Rogstraat tot aan het verlengde van de J. Evertsenlaan worden de entrees van het plangebied bepaald. Dit zowel voor de auto als het langzaam verkeer. Tussen beide punten wordt een openbare kade (promenade) als oriënterende route in het plan opgenomen.
- Het groene laankarakter van de Industrieweg dient te worden behouden en waar mogelijk versterkt aan de kant van het plangebied. Ook met het oog op de gewenste relatie met het water wordt gedacht aan een gevarieerde halfopen bebouwingsopzet.
- Aan de westzijde vormt het Redschuurgebied een markante beëindiging van de haven. Door het naar binnen gekeerde karakter van het woonbuurtje aan de Synthese (achtertuinen aan het water) is een stedenbouwkundig oriëntatiepunt bij de nieuwe entree in het verlengde van de J. Evertsenlaan eveneens van belang. Dit ook in het kader van een doorgaande verkeersverbinding op langere termijn.
- Het Havengebied wordt nu vanaf de Redschuur tot aan het verlengde van de Van Speykstraat bepaald door een rij volbezette steigers die door de krappe maatvoering eerder het beeld van stalling benadrukken dan dat van 'haven'. Dit beeld wordt nog versterkt door de bestaande hekken.
Als leidend beginsel voor de Kanaalzone geldt dat juist het levendige recreatieve karakter van een jachthaven ruimtelijk herkenbaar zou moeten zijn. Bovendien leent het water zich langs deze planzone tot het uitbuiten van meerdere functies.
Specifieke woonvormen in, aan of met het water zijn bij uitstek denkbaar rond de zone van de Berghaven.
- Uitgangspunt is dat de waterzone met een maat van ca. 700 m¹ voldoende mogelijkheden biedt om een mengeling van functies mogelijk te maken. Zowel een apart beheerbare specifieke jachthavenfunctie als openbare promenade aan het water en wonen in en op het water met eigen aanlegplaatsen zijn binnen die maat inpasbaar. Daarbij zou het accent voor wat betreft de jachthaven aan de westzijde liggen, terwijl naar het oosten de verweving wonen-water vorm kan worden gegeven.
- Op lange termijn wordt rekening gehouden met de in Katwijk 2000 aangegeven langzaamverkeersverbindingen. Daarbij gaat het om een mogelijke brug in het verlengde van de Prins Hendrikkade naar Hoornes, en een doorgaande langzaamverkeersroute onder de Biltlaanbrug naar het oosten langs de zuidelijke oever van het Uitwateringskanaal.



SCHAAL 1:5000

Afb.5 ONTSLUITING PLANGEBIED



3.4 Ontsluiting

Hieronder worden de hoofdpunten genoemd die van belang zijn voor de ontsluiting van het plangebied ten opzichte van de aanliggende bebouwde kom (afbeelding 5):

- De Industrieweg blijft ook op langere termijn een belangrijke verdeelfunctie van verkeer in de kom van Katwijk behouden. Derhalve blijft de stroomfunctie ervan intact en gelden beperkende randvoorwaarden voor het aantal en de aard van de aansluitingen hierop.
- De westelijke entree ter plaatse van de in 1992 aangelegde rotonde geldt als hard element in de planopzet, temeer daar de Rogstraat een extra functie heeft voor de ontsluiting van het gebied langs de Prins Hendrikkade.
- Een oostelijke entree zou in beginsel in het verlengde van de J. Evertsenlaan dienen te worden getraceerd.
- Een duidelijke ontsluitingsstructuur ontstaat door vanaf de beide entrees langs het water een lusvormige verbinding mogelijk te maken.
- Bij een eenduidige planopzet met duidelijk gemarkeerde openbare ruimte en bijbehorende voorkanten van bebouwing past ook langs het front met de Industrieweg een ontsluiting op erfniveau.
- De centraal gelegen langzaamverkeersverbinding in het verlengde van de Admiraal de Ruyterlaan dient te worden doorgetrokken tot aan het water.
- Aan de oostzijde van het plangebied dient op lange termijn rekening te worden gehouden met het doortrekken van een langzaamverkeersverbinding langs het water onder de brug door naar het oosten.
- De aard en de omvang van nieuwe bestemmingen op het plangebied in kwestie staan een planinrichting van het openbaar gebied op het niveau van 30 km-gebied niet in de weg.
- Op basis van bestaande geluidsberekeningen zou voor toekomstige woonbestemmingen langs de Industrieweg in beginsel mogen worden uitgegaan van een rooilijn conform de bestaande eengezinswoningen aan de Synthese.

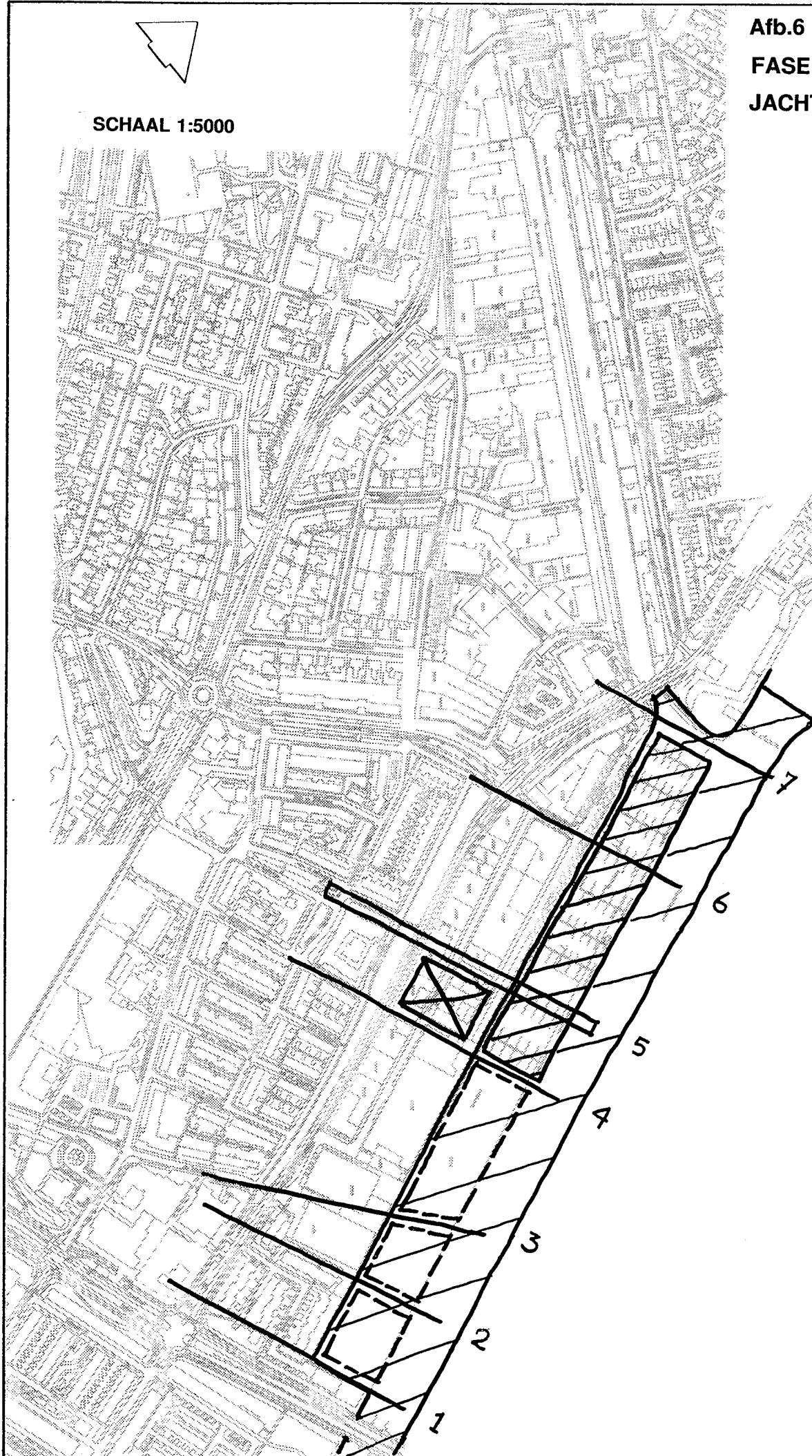


SCHAAL 1:5000

Afb.6

FASERING

JACHTHAVEN



3.5 De jachthaven

Bij de te hanteren uitgangspunten voor herinrichting van de jachthaven is steeds sprake van een duidelijke wisselwerking met nieuwe woonbestemmingen langs de kade. Dit zowel uit oogpunt van beheer en controle als vanuit het idee dat deze planzone in een karakteristiek deel van de kom van Katwijk kan worden omgezet (zie afbeelding 6).

- De bestaande inrichting staat in feite vooral in het teken van botenstalling. Het hek langs de kade wijst al op gebrek aan sociale controle en veiligheid.
- Zowel het havenkarakter als die veiligheidssituatie zullen in de nieuwe planopzet centraal dienen te staan.
- Het uitgangspunt van een aantrekkelijke promenade langs het water houdt in dat uit een oogpunt van beheer er een soort verzamelsteiger parallel aan de promenade moet worden aangelegd om tot een hanteerbaar concept te komen. De route in het verlengde van de Admiraal de Ruyterlaan leent zich bij uitstek voor het realiseren van een centrale pier met voorzieningen en een duidelijke centrale plek voor beheer.
- Ten oosten van bovengenoemde lijn zou de promenade meer in het teken staan van een wisselwerking van wonen en jachthaven. Dit houdt in dat ook wonen aan- en in het water wordt ontwikkeld. Met name in het verlengde van de oostelijke entree zou zelfs gedacht kunnen worden aan een woonpier. Een enkel woonaccent aan de waterkant aan de westzijde in het verlengde van de Rogstraat is overigens ook denkbaar uit een oogpunt van sociale controle.
- Tussen de eventuele centrale jachtpier en de oostelijke entree bestaan mogelijkheden ter uitbreiding van de havenfunctie. Daarbij dient dan wel van een duidelijk apart herkenbare ontsluiting van havenfuncties en ligplaatsen ten behoeve van de woningbouw sprake te zijn. Ook moet worden vastgesteld dat het opschuiven van 'botenstalling' naar 'havenkarakter' een streefbeeld met zich meebrengt, dat de capaciteit van de bestaande jachthaven zal reduceren. Uitbreiding naar het oosten betekent dan ook voor de totaalcapaciteit bij herinrichting dat in feite die maximaal bestaande capaciteit wordt gehandhaafd.
- Oostelijk van de nieuwe entree ter hoogte van het buurtje aan de Synthese dient het karakter van mogelijke voorzieningen meer te worden afgestemd op het privé-karakter van de bestaande bebouwing.
- Uitgangspunt bij de parkeervoorzieningen ten behoeve van de haven is dat deze vooral langs de 'woonkade' wordt ingezet op kwaliteit van de promenade en daarbij passen zeer beperkte parkeervoorzieningen.

FUNCTIES



wonen



wonen/kantoren



voorzieningen



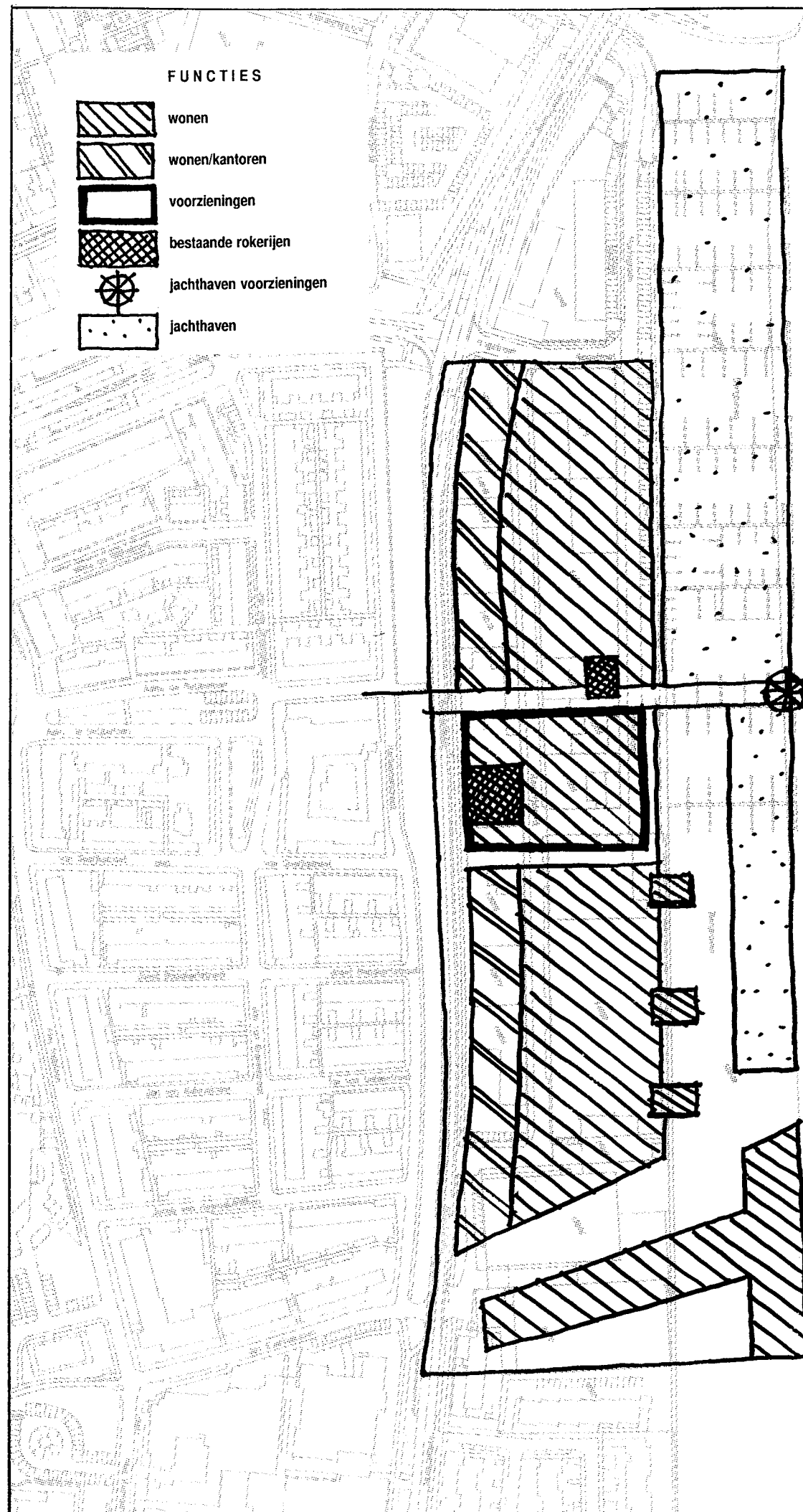
bestaande rokerijen



jachthaven voorzieningen



jachthaven



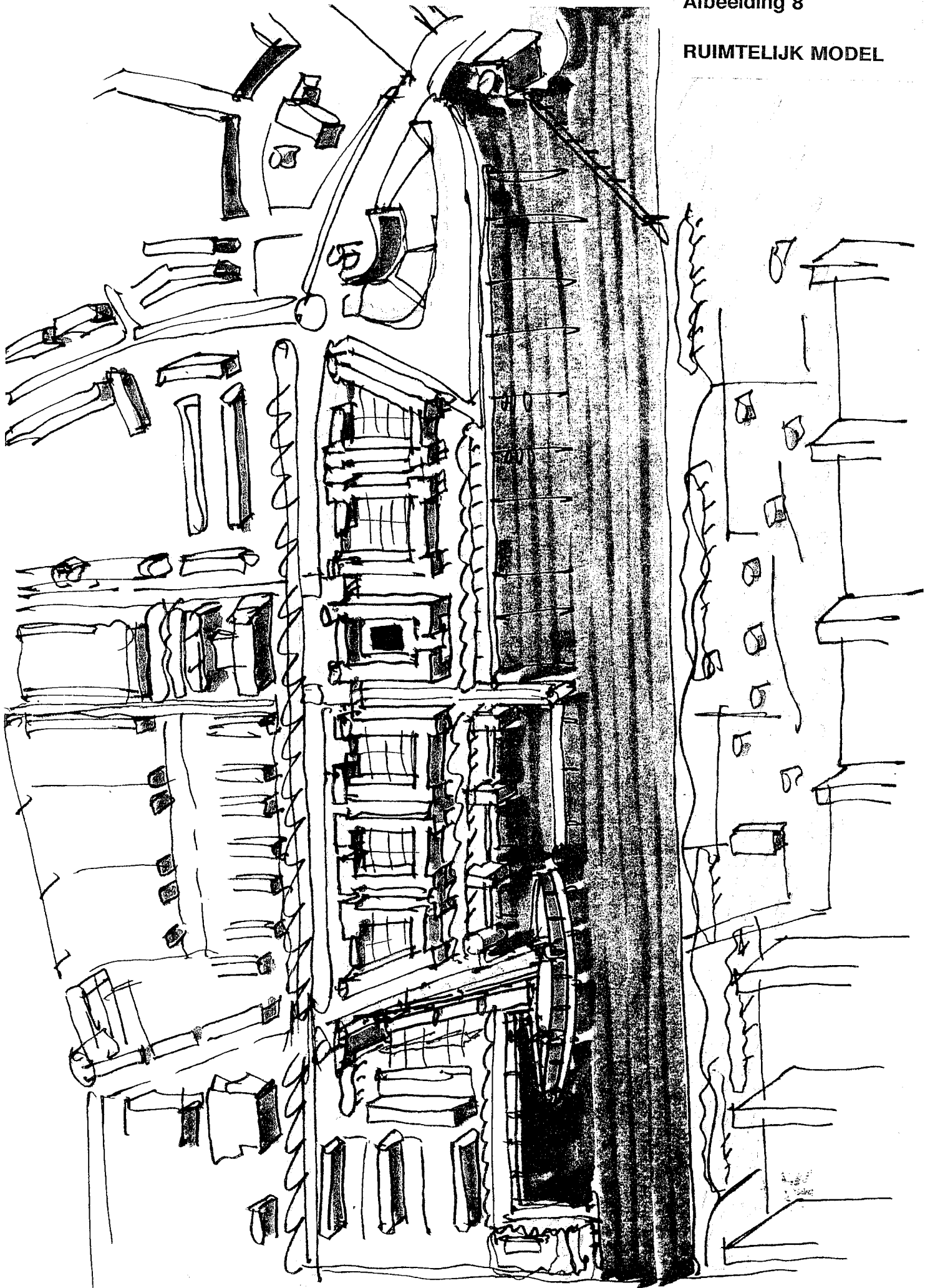
3.6 Werken

Sinds jaar en dag staat het plangebied in het teken van bedrijvigheid. Als nu de bakens worden verzet ten gunste van woonbestemmingen, blijft de vraag welke mogelijkheden overeind kunnen blijven bij een menging van functies. In een eerdere schets (BRO 1992 in het kader van het structuurplan) is ook uitgegaan van een menging van woon-werkfuncties.

- Wat betreft het mogelijk handhaven van bestaande bedrijven/bebouwing kan het volgende worden gesteld. Gezien de potenties van het terrein dient kwaliteit voorop te staan. Tegelijkertijd kan de inpassing van kleinschalige bedrijfsfuncties met wat minder aansprekende bebouwing toch een levendig pluspunt in een dergelijke buurt betekenen.
- Als het gaat om de inpassing van nieuwe bedrijfs- en kantoorfuncties in het plangebied dan bij voorkeur binnen een gebied met smalle marges, tenzij analoog aan de bestaande situatie van de smalle bebouwingsstrook tussen Industrierweg en Rederijstraat een aparte strook voor dergelijke bestemmingen zou kunnen worden ingepast.
Dit laatste is echter niet realistisch gezien de dieptemaat van het terrein.
Resteert derhalve de mogelijkheid om binnen een bebouwingsconcept dat voor een belangrijk deel wordt bepaald door woonfuncties, toch kleinschalige werkfuncties in te passen.
- Binnen dat bestek is een concrete mogelijkheid het inpassen van een strook langs de Industrierweg, geïntegreerd in de woonbebouwing, die in het teken staat van gemengde woon- en werkfuncties. Daarbij valt te denken aan een bandbreedte van woningen annex praktijkruimten tot en met kleine kantoren en ambachtelijke bedrijfjes (bedrijfsklasse 1 en 2).
- In de centrale zone tussen de Admiraal de Ruyterlaan en de Van Speykstraat tot aan het water zal mede afhankelijk van de inpassing van eerdergenoemde bedrijven dit blok als geheel een gemengde bestemming kunnen krijgen.
- Het gebied aan de Rogstraat en de Prins Hendrikkade is op dit moment in het bestemmingsplan Prins Hendrikkade opgenomen als kantoorgebied. Deze bestemming is vrij ruim, omdat ook maatschappelijke voorzieningen zijn toegelaten, die ook na vijven wat meer levendigheid aan de kade zou kunnen brengen op deze locatie.
- Als het gaat om inpassing van (haven)functies en voorzieningen, is in potentie de planzone tussen de Admiraal de Ruyterlaan en de Van Speykstraat daarvoor geschikt. Ook ter plaatse van de pier kunnen voorzieningen worden overwogen. In dat beeld is bijvoorbeeld denkbaar dat ten behoeve van de jachthaven een beheersvoorziening (annex toilet- en doucheruimte) wordt opgenomen.

Afbeelding 8

RUIMTELIJK MODEL

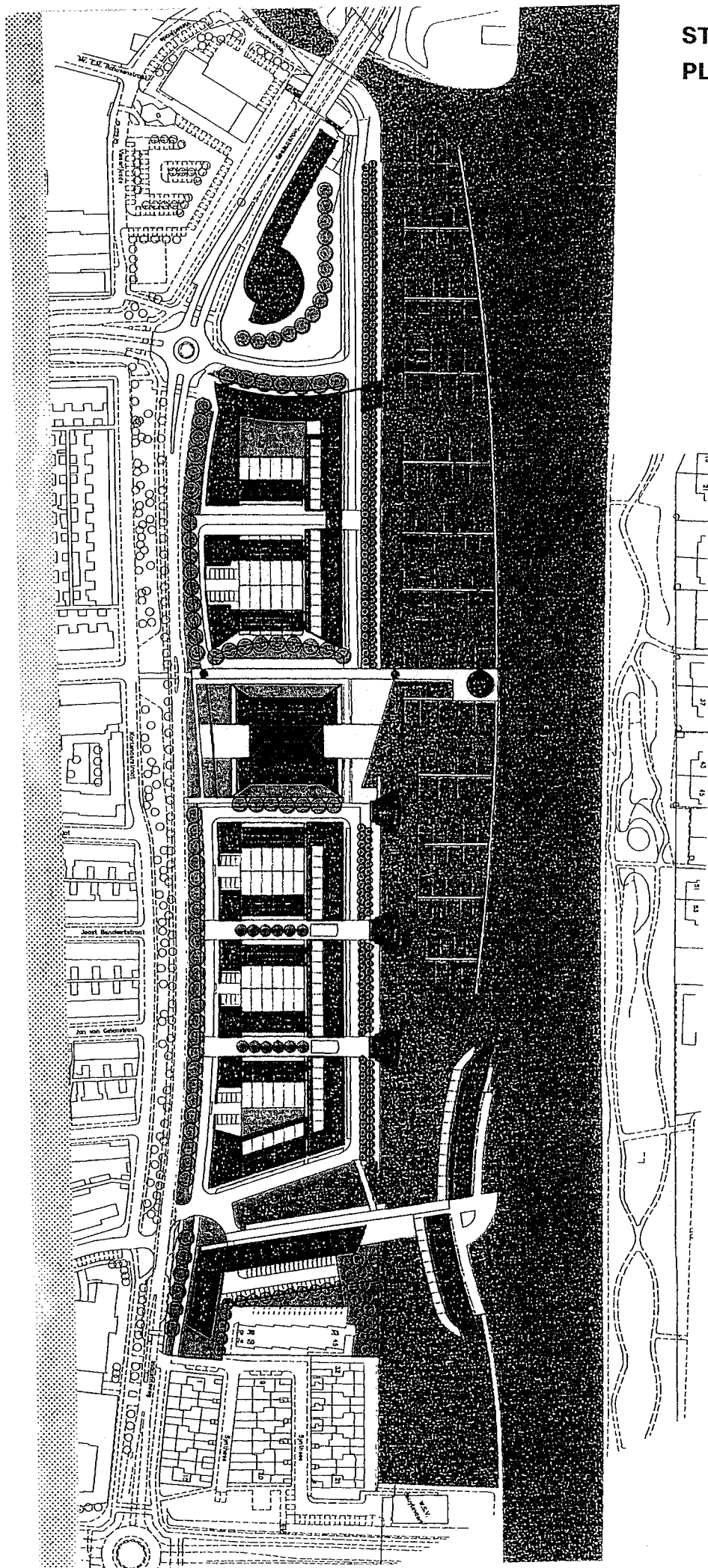


3.7 Wonen

In de visie is gekozen voor een ruimtelijk model, waarbij met name wat betreft de verschillende te hanteren woonthema's, een aantal nadere uitspraken zijn gedaan (zie afbeelding 8):

- Wonen aan de kade/promenade. Tussen beide hoofdentrees van het plangebied wordt het waterfront bepaald door een bebouwingsschil, georiënteerd op het water.
- Wonen aan het water in de vorm van stadsvilla's, die een open relatie met het water vanuit de promenade mogelijk maken.
- Wonen in het water in de vorm van een woonpier in het verlengde van de oostelijke entree.
- Binnenstraten haaks op de Industrieweg met een besloten karakter.
- 'Koppen' aan de industrieweg in de vorm van gemengde woon- en werkfuncties.
- Programmatisch wordt uitgegaan van een accent op compacte laagbouw met appartementen op speciale plekken. Dit zowel wat betreft de beoogde karakteristiek van het gebied, alsook de gewenste differentiatie gelet op de kop van de Prins Hendrikkade en de Zanderij. Tegen deze achtergrond wordt gemikt op een verhouding van eengezinswoningen/appartementen, van circa 25/75%.
- Het stedenbouwkundige richtbeeld binnen deze compacte randvoorwaarden laat dan ook geen ruimte voor geschakelde en vrijstaande bebouwing. Globaal behoort een dichtheid van ca. 60 woningen per hectare tot de mogelijkheden. Voor het terrein als geheel (ca. 4,25 ha) zou in dit geval dan ook gerekend mogen worden met een aantal van 300 tot 400 woningen totaal. Voor het oostelijke gebied (het Ouwehandterrein) bedraagt dit aantal dan circa 200 woningen.

STEDEBOUWKUNDIG
PLAN



HOOFDSTUK 4. DE PLANOPZET

Op basis van de onder 3 genoemde uitgangspunten is een stedenbouwkundig plan opgesteld voor het gehele plangebied. Daarbinnen is voor de locatie Ouwehand een concreet programma van eisen ontwikkeld met bijbehorende architectonische beeldvorming.

4.1 Stedenbouwkundig plan

Ruimtelijke structuur

De hoofdropzet van het plan wordt gekenmerkt door de volgende elementen:

- Doorgaande begeleidende bebouwing vanaf de Rogstraatentree tot aan de oostelijke ingang uitgevoerd als promenade.
- Besloten straten haaks op de promenade die uitmonden in een halfopen bebouwingsbeeld georiënteerd op de Industrieweg.
- Versterking van het laankarakter van de Industrieweg als ruimtelijke drager tussen het Witte Hek en Haringkade.
- Centrale doorgaande groene as, uitmondend in de havenpier als ruimtelijke drager haaks op de Industrieweg. Dit gemarkeerd door een apart herkenbaar woongebouw in combinatie met havengebonden horeca en/of recreatieve voorzieningen.
- Aan de Rogstraat wordt de entree gemarkeerd door tot aan de waterlijn een incidenteel bebouwingsaccent door te zetten. De ingang bij de Synthese staat in het teken van maximale oriëntatie op het water door middel van het naar binnen trekken van het water, in combinatie met begeleidende bebouwing. Een wooncomplex in de Berghaven vormt daarvan de bekroning.

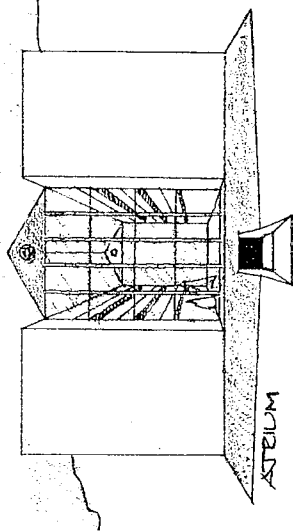
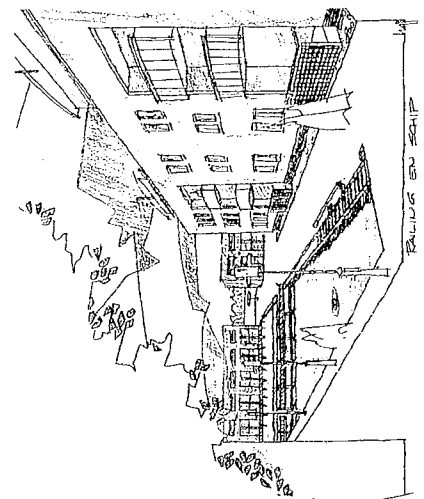
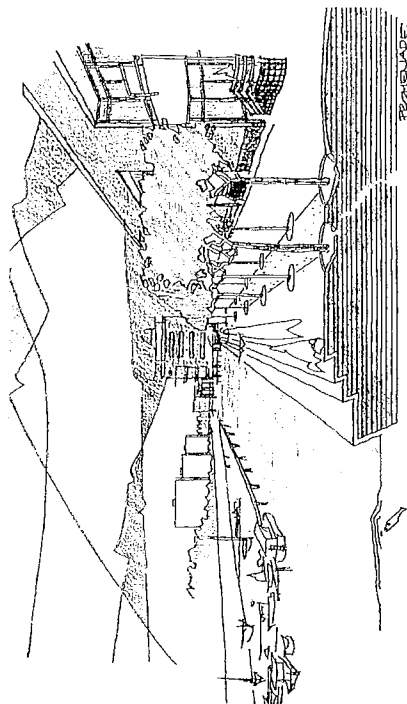
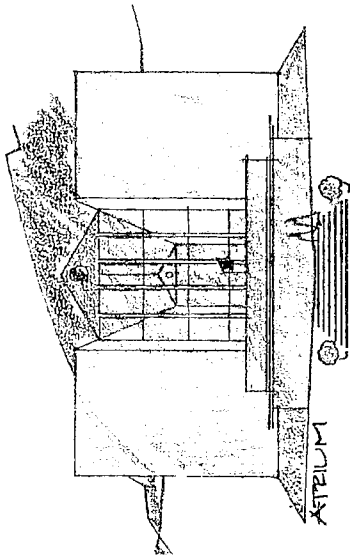
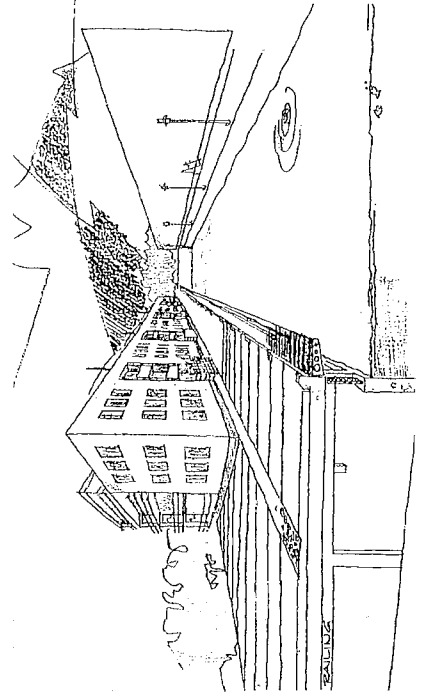
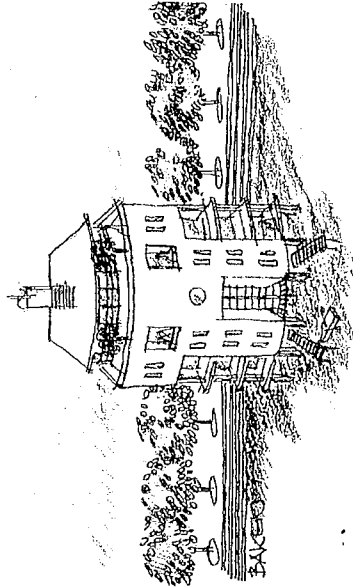
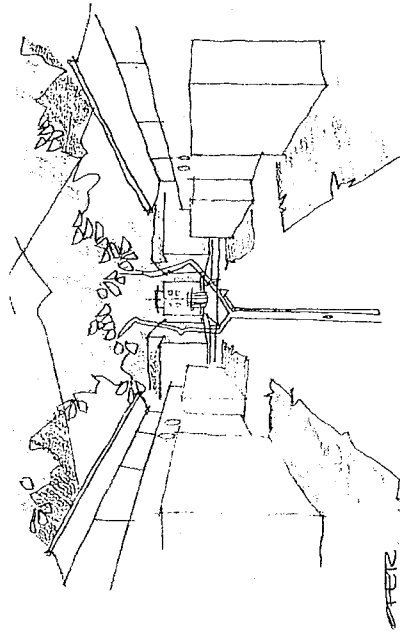
Ontsluitingsopzet

De ontsluiting van het plangebied voor het autoverkeer wordt bepaald door een tweetal lusvormige verbindingen. De oostelijke lus (globaal rond de locatie Ouwehand) loopt via promenade en parallelweg langs de Industrieweg. Ook de westelijke lus vanaf de Rogstraat is op die manier ingepast. Het beoogde compacte stedenbouwkundige programma maakt dubbel grondgebruik op strategische plekken noodzakelijk:

- In de bebouwingsschil langs de promenade wordt voor een groot deel voorzien in een gemeenschappelijke parkeerlaag onder de woningen. Dit zowel voor de woningen aan de promenade zelf, als ten behoeve van de achterliggende woonstraten.
- Bij de woningen aan en in het water naast de Synthese zijn eveneens gemeenschappelijke parkeeroplossingen onder het maaiveld vereist.

Op deze wijze is het mogelijk met aanvullende bescheiden parkeervoorzieningen langs de lusvormige ontsluiting de parkeernorm van gemiddeld 1.25 parkeerplaats/woning te handhaven. Wat betreft de extra parkeerdruk van de Jachthaven in het zomerseizoen wordt ervan uitgegaan dat in de 'kop' van het plangebied (westelijk van de Rogstraat) voldoende capaciteit beschikbaar is door op deze plek, langs de promenade, parkeren toe te staan. Tevens is een wisselwerking met parkeerterreinen t.b.v. de nieuw te ontwikkelen bestemmingen wenselijk².

² Gemeentelijke tellingen in de zomer van 1996 komen op aantallen van 70-100 auto's bij de jachthaven aan de Haringkade (tussen het viaduct (Woldringh v.d. Hoopbrug) en de Rederijstraat). Een dergelijk beeld legt een claim op het bebouwingsconcept tussen Industrieweg en Rogstraat.



Hoofdroutes voor het langzaam verkeer worden bepaald door:

- de vrijliggende fietspaden in het laanprofiel van de Industrieweg;
- de promenade, die langs de waterlijn uitsluitend op voetgangers is afgestemd. Voor de fietsers wordt rekening gehouden met een doorgaande verbinding vanaf het Prins Hendrikkanaal tot aan de westelijke entree. Vanaf die entree bestaat de mogelijkheid om langs het wooncomplex in de Berghaven, via een 'fietssteiger' een recreatieve route langs het kanaal verder door te zetten, zoals is voorzien in Katwijk 2000;
- de centrale as door het Witte Hek via de Admiraal de Ruyterlaan, doorgetrokken tot de havenpier.

Het gehele woongebied leent zich voor verkeersdetaillering binnen een 30 km-gebied. Door de gekozen parkeeroplossingen kan dit verkeersluwe karakter worden versterkt.

Openbaar vervoer

In de huidige situatie rijdt er over de Industrieweg geen lijnbus. Over de Koningin Julianalaan rijden Leidse lijnen 32, 35 en de sneldienst naar Den Haag 95 (in de spitsuren). Over de Karel Doormanlaan rijdt lijn 67 (sneldienst Den Haag). De halteplaatsen liggen alle ver van de toegangen tot het plangebied. Onderzocht zal worden of hierin verbetering kan worden gebracht.

Groenstructuur

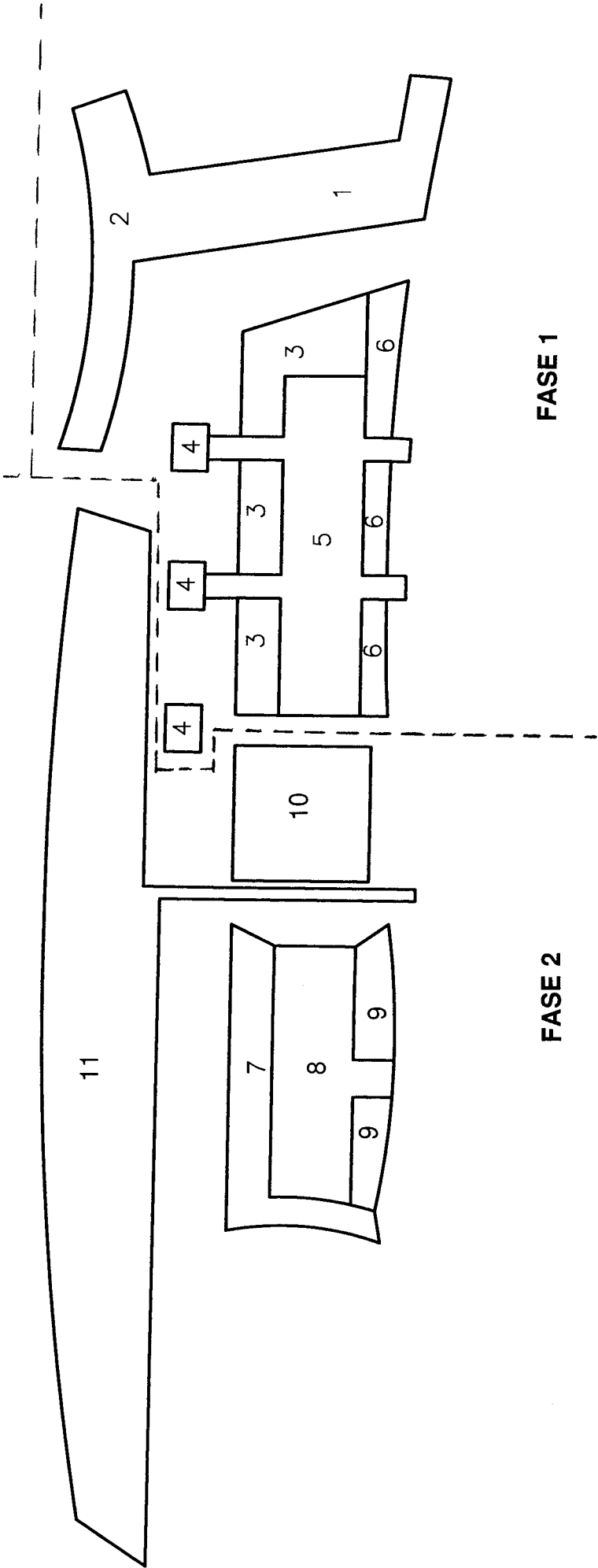
Aard en aanzien van het stedenbouwkundig beeld vormen een duidelijk contrast met de informele groene parkzoom van de Hoornes aan de overkant. Dat neemt niet weg dat ook in een gebied met een stedelijk signatuur groene elementen in de openbare ruimte van belang zijn. In het plangebied gaat het om:

- Laanbeplanting langs de Industrieweg in een hoge leidende groenstrook, ter completering van het bestaande profiel.
- Doorgaande strakke boombeplanting aan de promenade langs het Uitwateringskanaal tot de oostelijke entree.
- Versterking van de as langs de Admiraal de Ruyterlaan naar de pier met begeleidende groene elementen.
- Beplantingsstroken tussen de Synthese flat en het plangebied in combinatie met een buurtparkje aan het water.

4.2 Planthema's locatie Ouwehand (fase 1)

Nadere uitgangspunten

- Om de mogelijkheden van het water in het plangebied te kunnen optimaliseren, is bij de entree van de locatie Ouwehand de groene wig voor een blauwe ingeruild: een insteek van water op deze plek versterkt de relatie met het kanaal, zet de toon voor het waterbeeld voor het hele plangebied en is ook aantrekkelijk ten opzichte van de aanliggende woonfuncties.
- Ten opzichte van de bestaande woningen in de Synthese zijn de nieuw te hanteren rooilijnen zowel aan de water- als aan de landzijde naar het westen opgeschoven (ca. 15 m¹). Daarmee is de zichthoek vanuit die woningen op het water verruimd en is er ook meer ruimte voor een groene inrichting tussen bestaand en nieuw.



- In het centraal gelegen blok ter hoogte van de bestaande rokerijen was de mogelijke inpassing van dergelijke bestaande functies nog opengehouden.
Inmiddels is vastgesteld dat zowel vanwege milieuhygiënische randvoorwaarden als vanwege ruimtelijk-functionele eisen, een volledige herinrichting van deze planzone gewenst is. Een combinatie van wonen en voorzieningen blijft als richtbeeld overeind.
- De ontsluitingsopzet van het plangebied is op een tweetal punten aangepast. Omdat het plangebied volledig op bestemmingsverkeer kan worden afgestemd en doorgaande routes voor het autoverkeer minder gewenst zijn, wordt uitgegaan van een 'knip' in de woonstraten ter plaatse van de centrale pier.
Op die manier is het bovendien mogelijk de identiteit van het centrale blok te versterken, zowel in aansluiting op het water, als aan de landzijde (Industrieweg).

Railing en schip (nr.1, afb.11)

- Door het waterbasin tot bij de entree door te zetten staat het gehele concept in het teken van de waterlijn.
- Door een parkeerkelder vanaf de entree tot bij de woningen in het water (het schip) door te trekken, is een goede ontsluiting, zowel te land als te water, verzekerd en kan de oostzijde, gekeerd naar de Synthese (flat), een overwegend groene inrichting krijgen.
- Door middel van een verdiepte ligging (ca. 1 m¹) van het oostelijke binnenterrein ontstaat een half-open relatie met de parkeerlaag, waarin tevens de bergingen zijn ondergebracht.
- Aan de landzijde appartementen in 3 lagen met dakopbouw (dakwoningen), ontsloten met portieken en/of korte galerijen aan de oostzijde, balkons/terrassen zuid-west kant.
- In het water eengezinswoningen in 3 lagen incl. dakterras en terras aan het water (zuidzijde); de woningen zijn aan de noordkant (ook per auto) bereikbaar. Ter hoogte van de in/uitgang parkeerkelder is een keerlus opgenomen.

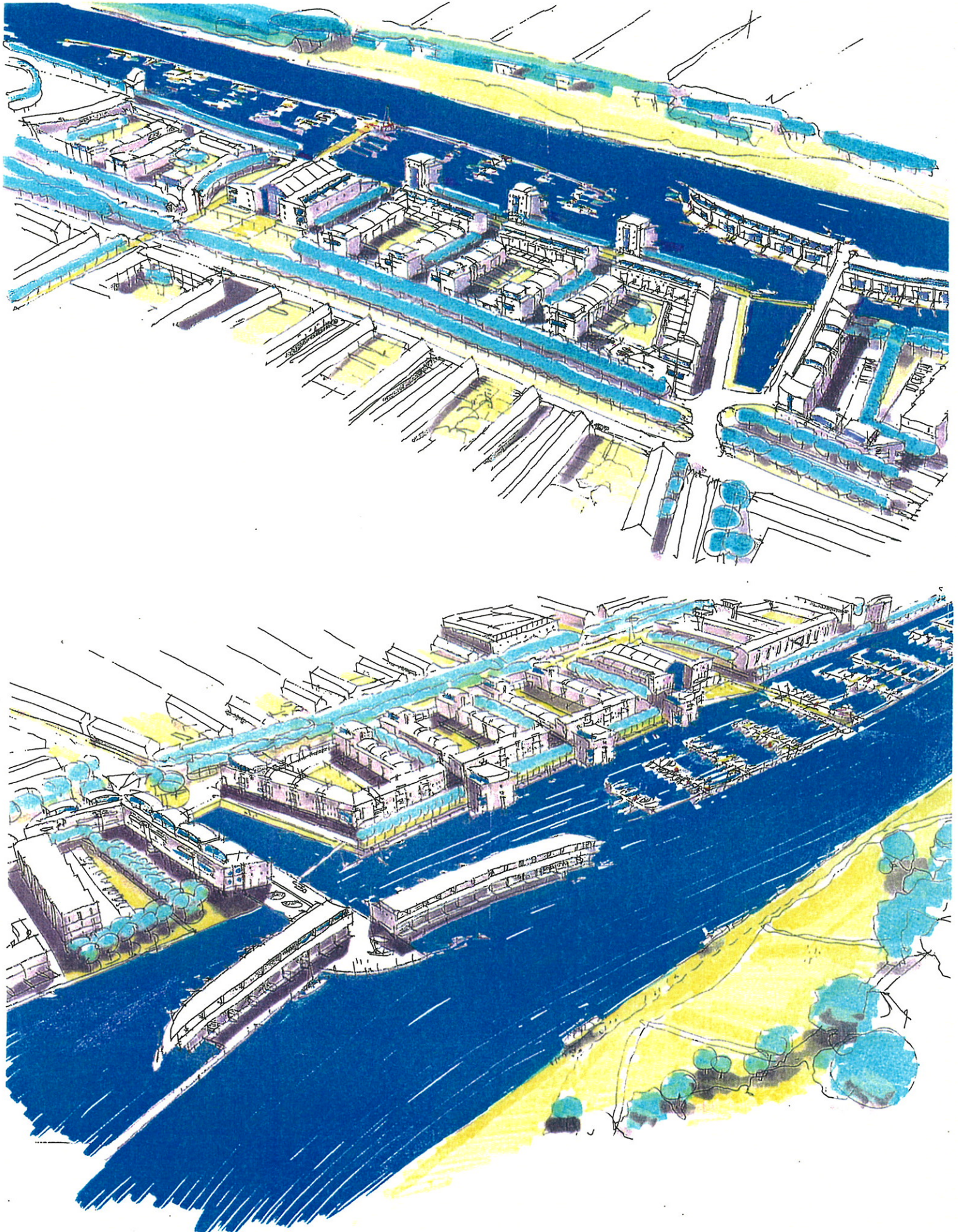
Bakens (nr.4, afb.11)

- Een 3-tal stadsvilla's begeleidt de promenade aan de waterkant.
Een verhoogde begane grondlaag (± 1.30) maakt het mogelijk om tot pal aan het water een tussenlaag te benutten voor bergingen, botenhuis of extra woonruimte.
- Situering aan de lopers (zie 3.4) versterkt de samenhang met de aanliggende straten. Basisopzet gaat uit van 4 lagen met dakopbouw. Met 2 appartementen per laag presenteren de gebouwen zich met de ranke kant naar de promenade. Voor alle woningen zijn parkeerplaatsen opgenomen in de parkeerkelder onder de promenadewoningen.

Promenade (nr.3, afb.11)

- De woningen aan de promenade zijn uitgevoerd gedacht als grondgebonden stadswoningen in 3 lagen met dakterras. Ze staan op een iets verhoogde parkeerlaag (plint) met een diepte van ca. 16 m¹, zodat de woningen aan de zuidkant over een verhoogd terras beschikken.
- De benodigde parkeercapaciteit van de kelder is afgestemd op het merendeel van de woningen aan de promenade en de aanliggende 'lopers'.
- Nu het water tot bij de oostelijke entree is doorgezet wordt bovengenoemd profiel eveneens doorgetrokken. Waar de parkeerfunctie niet nodig is wordt gedacht aan een souterrain (ca. 12 woningen).

Afb.12 VOGELVLUCHTPERSPECTIEVEN



- Aan de tuin/terraszijde zijn de bergingen tegen de verhoogde terrassen geplaatst (patiokarakter). Op de hoeken zijn appartementen gesitueerd binnen een vergelijkbaar bebouwingsprofiel.

Lopers (nr.5, afb.11)

- De eengezinswoningen zuidelijk van de plint zijn qua situering opgevat als schakels tussen de Industrierweg en de promenade, die met de stadsvilla's één geheel vormen.
- Bijna alle woningen beschikken over een parkeerplaats in de kelder onder de plint. Zodoende kan de straat verkeersluw worden ingericht.
- De woningen passen in een besloten straatprofiel, kunnen zijn voorzien van dakopbouw of kap en hebben een traveemaat (= breedte van een woning) van 5.40 m¹.

Portico's (nr.6, afb.11)

- Het half-open bebouwingsbeeld aan de Industrierweg wordt bepaald door koppen als beëindiging van de lopers, die steeds front maken naar de weg. De dieptemaat varieert omdat het golvende, groene laankarakter aan de wegzijde model staat voor de rooilijn van de woningen
- De begane grondlaag is gereserveerd voor kantoren/kleine bedrijven met daarboven 2 lagen appartementen (2 per laag). De koppen worden beëindigd met een enkele dakwoning.
- De koppen worden paarsgewijs verbonden door transparante portico's die de gemeenschappelijke parkeerterreinen afsluiten.

Atrium (nr.10, afb.11)

- Uitgangspunt is het situeren van één apart herkenbaar los gebouw met een eigen gezicht zowel naar het Witte Hek als naar het water.
- Het gebouw markeert de centrale (jacht)havenpier, vormt de schakel tussen twee bouwfasen en onderstreept de 'knip' in de ontsluitingsopzet, met terrassen aan de kant van de jachthaven en een groene inrichting tegenover de juist gereed gekomen appartementen in het Witte Hek.
- Het thema Atrium in de vorm van een transparante ruimte is functioneel als we denken aan een wintertuin, ontsluitingshal van de woningen en binnenterras van een eventueel restaurant op deze plek (waterkant).
- Door het gebouw op een basement te zetten waaronder zowel parkeerplaatsen, bergingen als voorzieningen kunnen worden ingepast is een aantrekkelijke inrichting van de openbare ruimte rondom verzekerd. Maximale hoogte ca. 5 bouwlagen.

Havenpier (nr.11, afb.11)

- De pier is vanaf de Industrierweg herkenbaar als doorgaand element in de openbare ruimte. Voorzieningen in de vorm van douche- en kleedruimten annex clubgebouwtje zijn aan het uiteinde gesitueerd (paviljoens). Van daaruit is de verzamelsteiger toegankelijk.
- Ter ondersteuning van een aantrekkelijk havenbeeld met mogelijke voorzieningen is het Atrium van belang met terrassen aan het water.

- De capaciteit van de jachthaven is bepaald door de zuidelijke grens van het perceel van het Hoogheemraadschap van Rijnland en het loskoppelen van de jachthaven en de promenade. De jachthaven wordt vanaf de promenade bereikbaar via één enkele toegang (de prenten (afbeelding 9 en anderen) berusten op de structuurvisie). Daarvan kan bij de uitwerking worden afgeweken.
- Zowel het benutten van het Atrium als horecasteunpunt als een optimaal gebruik van de jachthaven zelf, maakt het inpassen van grote objecten als een lichtschip (6x40 m¹) met eventuele horecafunctie minder realistisch en ook niet gewenst.

Inrichting openbare ruimte

- Door het realiseren van ca. 150 parkeerplaatsen (ca. 60%) in kelders, op strategische plekken, is het mogelijk om in de openbare buitenruimte kwaliteit te bieden zonder dat de auto uit het straatbeeld verdwijnt.
- De promenade, met getrapt profiel aan het water, is voor de voetganger gereserveerd en als 'groene loper' met dubbele bomenrij ingeplant.
- De lopers zijn ter plaatse van de plint licht verhoogd uitgevoerd (ca. 30 cm) in verband met de doorlopende parkeerkelder, maar ook het ruimtelijk beeld.
- Langs de straten is eenzijdig langsparkeren toegestaan. Daarbij wordt langs de Industrieweg voor een groenstrook met laanbeplanting ruimte geboden (ca. 5 m¹) ter ondersteuning van het bestaande groene karakter.
- De railing wordt uitgevoerd gedacht met de parkeerkelder in het water met houten steigers tot bij de fietsbrug.
- De waterzone tussen de bestaande eengezinswoningen van Synthese en de railing wordt als buurtgroen ingericht en deels verlaagd uitgevoerd.
- Kleinere speelplekken op blok groenniveau zijn op 2 plekken (westelijk van de railing en bij de Rogstraat) ingepast.

4.3 Programma en fasering

Fase 2

Hierboven is een concreet beeld geschetst van fase 1, voor de locatie Ouwehand. Daarin is het centrale deel ('Atrium') wel in de beeldvorming opgenomen, mede omdat de planopzet rond de havenpier van belang is voor de (her)inrichting van de jachthaven zelf, maar de ontwikkeling ervan valt in fase 2.

Het stedenbouwkundige concept voor de 2^e fase reikt in feite tot de oostelijke grens van het Ouwehand terrein. Het is geënt op bebouwingsprincipes analoog aan de 1^e fase.

Wel ontbreken in dit segment de urban villa's, er is sprake van een gehele open zichtrelatie met de jachthaven. Alleen ter plaatse van de Rogstraat is een gebouw in de zichtlijn geplaatst van zowel de Doormanlaan, als de promenade, om het feitelijke begin van het gebouwde waterfront te markeren.

Ook leent dit deel zich om als één stedenbouwkundig element te worden vormgegeven, als spiegelbeeld van het woonblok in het Witte Hek, aan de overzijde. Het is denkbaar om de kantoreenheden langs de Industrieweg, om te zetten langs de Rogstraat.

Fasering (afbeelding 11)

Met de 1^e fase van het bouwprogramma zal naar verwachting in 1997 worden aangevangen. De planning is erop gericht dit plan voor 2001 te realiseren. Daarbij valt in de planning nog onderscheid te maken tussen een 3-tal bouw(sub)fases:

- railing + schip als (stede)bouwkundige eenheid;
- de bakens aan de promenade als onderdeel van de definitieve aanleg aan de promenade;
- promenade, lopers en portico's als stedenbouwkundige eenheid.

Wat betreft de 2e fase zou realisatie in de periode vanaf 2005 zijn beslag moeten krijgen. Een intern onderscheid tussen het Atrium en het oostelijk blok is daarbij denkbaar.

Het is wellicht mogelijk en in feite ook gewenst om parallel aan het bouwprogramma van de 1^e fase ook het nieuwe (oostelijke) deel van de jachthaven in te richten vanaf de centrale pier. Zodoende ontstaat een totaal beeld dat de toon zet voor de promenade als geheel. Bij realisering van het westelijke blok is herinrichting van de bestaande haven noodzakelijk.

Als het gaat om de fasering van de infrastructuur zijn de volgende stappen van belang:

- Via de nieuwe entree is de oostelijke ontsluitingslus noodzakelijk, evenals de separate ontsluiting van railing + schip. De aparte aansluiting van de Synthese blijft gehandhaafd. De fietsbrug kan in een later stadium worden aangelegd.
- De langzaamverkeersroute vanaf de Karel Doormanlaan tot aan de pier is gewenst bij de uitvoering van het Atrium. Ontsluiting via de oostelijke lus blijft mogelijk.
- Realisering van de westelijke lus is pas echt noodzakelijk als dit deel van het bouwprogramma wordt uitgevoerd.

Op basis van eerdergenoemde uitgangspunten wordt hieronder het bijbehorend programma weergegeven. Daarbij geldt het programma voor de eerste fase (de locatie Ouwehand) als concrete onderlegger voor een bouwprogramma en als uitgangspunt voor planexploitatie. Voor het vervolg geldt het programma als rekenmodel binnen de lijn van het planconcept (volgens fase 2 Prins Hendrikkade).

PROGRAMMA FASE 1					INDICATIEF PROGRAMMA FASE 2				
	type*	aantal	lagen	pp		type	aantal	la-gen	
1 railing	mw	52	3+p		7 promenade Rogstraat	ew mw	18 35	3 4	
2 schip	ew	23	3	98 kelder 80	8 lopers	ew	18	2	
3 promenade hoek	ew mw	26 9	3 3	50 kelder 23	9 portico's	mw	17	3+p	
4 bakens	mw	27	4+p	34 kelder 27	10 atrium	mw	54	4+p	
5 lopers	ew	30	2	37 kelder 20	11 jachthaven				
6 portico's	mw	33	3+p	41					
totaal fase 1		200		260	totaal fase 2		142	178	
kantoren		1250 m ²			- kantoren		ca. 1500 m ²		
					- voorzieningen				
					- atrium		ca. 500 m ²		

ew = eengezinswoningen -

mw = meergezinswoningen

HOOFDSTUK 5. MILIEUHYGIENISCHE ASPECTEN, BELEMMERINGEN EN RANDVOORWAARDEN

5.1 Algemeen

Er bestaat een duidelijke relatie tussen het milieubeleid en de ruimtelijke ordening. De laatste decennia groeien het ruimtelijke en milieubeleid naar elkaar toe (externe integratie van het milieubeleid). Ook op rijksniveau werkt deze tendens door in het gevoerde beleid. De Vierde Nota over de ruimtelijke ordening noemt als elementen in de wisselwerking tussen milieu en ruimtelijke ordening:

- een schoon milieu maakt bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk;
- ruimtelijke maatregelen kunnen een bijdrage leveren aan de verbetering van de milieukwaliteit;
- milieubeleid kan beperkingen opleggen aan gewenste ruimtelijke ontwikkelingen.

De milieukwaliteit vormt derhalve een belangrijke afweging bij de ontwikkeling van ruimtelijke functies. In dat verband dient bij de afweging van het al dan niet toelaten van bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen te worden onderzocht welke milieu-aspecten daarbij een rol (kunnen) spelen. Tevens is van belang milieubelastende functies (zoals bedrijfsactiviteiten) ruimtelijk te scheiden zowel ten opzichte van elkaar (interne zonering) als van milieugevoelige functies zoals wonen (externe zonering).

In dit hoofdstuk zal met name op het eerste en het laatste element worden ingegaan alsmede op de navolgende milieu-aspecten: bedrijven, geluid, bodemkwaliteit, luchtkwaliteit en afval. Daarnaast wordt ingegaan op die aspecten, die belemmeringen c.q. randvoorwaarden inhouden voor de ontwikkeling van het plangebied, zoals eventuele aanwezige kabels en leidingen. Ook wordt ingegaan op enkele civieltechnische aspecten.

5.2 Bedrijvigheid

Het bestemmingsplan heeft in hoofdzaak betrekking op een woongebied. Teneinde deze woonfunctie te beschermen dient aandacht te worden geschonken aan mogelijke conflicterende bestemmingen. Om te komen tot een ruimtelijk relevante toetsing van bedrijfsvestigingen op milieuhygiënische aspecten wordt het begrip milieuzonering gehanteerd. Hieronder wordt verstaan een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds milieubelastende bedrijven of inrichtingen en anderzijds milieugevoelige gebieden zoals woongebieden. Om het begrip hanteerbaar te maken is gebruik gemaakt van de door de VNG opgestelde Basiszoneringslijst. In de brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (VNG, 1992) worden bedrijven ingedeeld in milieucategorieën. Dit betreft een indicatieve indeling, die is gebaseerd op een tweeledige invalshoek, te weten:

- emissies, die zich laten vertalen in een ruimtelijke maat (emissies van geur, geluid, stof en gevaarstelling);
- een index die de kans weergeeft op het optreden van emissies naar de compartimenten lucht, water en bodem en de kans op het optreden van verkeersoverlast en visuele effecten.

De indeling van de bedrijven is vastgelegd in de Basiszoneringslijst, waarin de diverse aspecten van de bedrijven in normatief opzicht zijn weergegeven. Op grond van deze lijst kan een beleidsmatige selectie worden gemaakt van op een terrein toe te laten bedrijfsactiviteiten.

Ook bestaande bedrijven kunnen aan deze lijst worden getoetst. Bij deze selectie dienen milieu-overwegingen een belangrijke rol te spelen. Bedrijven die voorkomen in de categorieën 1 en 2 hebben een relatief geringe milieubelasting en zullen in het algemeen niet conflicteren met de woonbestemming. Bedrijven die als categorie 3 zijn gekwalificeerd dienen van geval tot geval te worden gezien, waarbij met name de afstand tot de woonbestemming van belang is. Bedrijven die in categorie 4 of hoger worden gerangschikt dienen van vestiging binnen een woonomgeving te worden uitgesloten.

Volgens het milieuregistratieprogramma van de gemeente Katwijk komen in het plan de volgende bedrijven voor:

Naam	Adres	Omschrijving	Cat.
Stichting Jachthaven Katwijk	Haringkade 1A	Jachthaven en botenverhuurbedrijven	3
Kantine Jachthaven	Haringkade 1A	Kantines van sportverenigingen	1
J. Schipper	Haringkade 1C	Aannemersbedrijf/herstelinrichting	2
Nettenfabriek 'De Noordzee'	Haringkade 1	Touw- en nettenfabrieken	1
Van Leeuwen	Haringkade 2	Autosloperij	3
Maarten van Rijn	Haringkade 2B	Slopersbedrijven (bouwwerken)	2
Fa. Schaap	Haringkade 3	Groothandel in vis, schaal- en weekdieren	3
D. Varkevisser & Zn	Haringkade 4	Groenteverwerkende bedrijven (peenwasserij)	3
Firma P. van den Boon & Zn	Haringkade 5	Groenteverwerkende bedrijven (peenwasserij)	3
Energiebedrijf Rijnland	Industrieweg	Elektriciteitsdistributiebedrijven	2
Kuca Valjevo	Industrieweg 6	Kamerverhuurbedrijven/kantoorgebouw	2
Rioleringsbedrijf W. de Mol	Rederijstraat 1	Rioolontstoppingsbedrijf	2
Hoekvries B.V.	Rederijstraat 1	Koel-vrieshuis	3
Strandbedrijf 'Willy Zuid'	Rederijstraat 5	Aannemersbedrijf	2
IJzerhandel Van Leeuwen	Rederijstraat 7-11	Oudijzer- en papierhandel	2
Zeevisgroothandel Schuitemaker	Rederijstraat 13	Groothandel in vis, schaal- en weekdieren	3

Het gebied betreft een stadsvernieuwingsgebied waarin de bedrijfsbestemming zal worden vervangen door een overwegende woonbestemming. Op basis van stedenbouwkundige argumenten is het wenselijk dat het gehele gebied ruimtelijk wordt heringedeeld. Op basis van de primaire woonbestemming kan tevens worden gezien op welke locaties een combinatie met en bepaalde bedrijfsbestemming mogelijk is. Hierbij valt te denken aan de inpassing van een tweetal visverwerkende inrichtingen met rookkast. Dit betreffen cat. 3 bedrijven die op basis van bovengenoemde basiszoneringslijst een afstandscontour ten opzichte van woonbebouwing van 50 m¹ kennen. Deze afstand kan worden verkleind door voorzieningen te treffen waardoor de milieubelasting ten opzichte van de woonbestemming op een aanvaardbaar niveau kan worden gewaarborgd. Hierbij moet gedacht worden aan rookgasreinigingen en andere voorzieningen om geuremissie te kunnen voorkomen, goede geluiddempende voorzieningen alsook een voldoende parkeercapaciteit en een effectieve verkeersafwikkeling.

5.3 Geluid

Het bestemmingsplangebied zal als 30-km gebied worden ingericht. De Industrieweg en de Rogstraat betreffen echter ontsluitingswegen die hiervoor niet in aanmerking komen. Ingevolge de Wet geluidhinder zijn alle wegen zoneplichtig met uitzondering van 30-km gebieden en woonerven.

Ook wegen ten aanzien waarvan is aangetoond, dat op een afstand van 10 meter uit de as van de weg de voorkeurswaarde van 50 dB(A) niet wordt overschreden, zijn niet zoneplichtig. Of een weg aan dit criterium voldoet kan worden vastgesteld op basis van een geluidniveaukaart. Omdat deze kaart in Katwijk niet beschikbaar is zijn alle wegen, die niet als 30-km gebied of als woonerf zijn aangemerkt, per definitie zoneplichtig en zal akoestisch onderzoek moeten uitwijzen of de gevelbelasting woningbouw ter plaatse toelaat.

De Wet geluidhinder maakt voorts onderscheid in bestaande en nieuwe situaties. De voorkeurswaarde van 50 dB(A) dienen in nieuwe situaties als uitgangspunt te worden genomen. In een bestaande omgeving, zoals het onderhavige bestemmingsplan, is dit vaak een moeilijk te realiseren uitgangspunt. Nieuwbouw vindt veelal plaats binnen een bepaalde rooilijn danwel dient te voldoen aan een reeds aanwezige stedenbouwkundige contouren.

Bij de te realiseren woningen zullen maatregelen aan de gevel, in het kader van de Wet Geluidhinder, getroffen moeten worden. Maatregelen aan de bron of in de overdrachtssfeer zijn niet mogelijk om de hierna volgende redenen:

Maatregelen aan de bron.

Industrieweg en Koningin Julianalaan (rijbaan asfalt)

Wat betreft maatregelen aan de bron zoals het treffen van verkeersregulerende maatregelen op de wegvakken om zodoende de verkeersintensiteit op het betreffende wegvak te verminderen kan geen sprake zijn. De betreffende wegvakken van de Koningin Julianalaan en de Industrieweg zijn onderdeel van de hoofdwegenstructuur van Katwijk. Vermindering van autoverkeer op deze wegvakken en bundeling van verkeer op andere wegen in Katwijk heeft tot gevolg dat de andere wegvakken (i.c. Hoorneslaan en Zeeweg) hierdoor onacceptabel zwaar belast worden.

De gemeente neemt wel maatregelen in algemene zin om het verkeer te beperken, ofwel de groei van het verkeer te beperken, door het invoeren van betaald parkeren in het gehele centrum van Katwijk. Deze flankerende verkeersmaatregel heeft zijn uitwerking op het gehele wegennet van Katwijk en dus ook op de beschouwde wegvakken.

Rogstraat (rijbaan klinkers).

Deze weg heeft een wijkontsluitende functie voor zowel dit bestemmingsplan 'Haringkade en omgeving' als het bestemmingsplan 'Prins Hendrikkanaal en omgeving'. De intensiteit, groot 3278 mvtg, kan niet verlaagd worden door zogenaamde verkeersmaatregelen, omdat het aantal verplaatsingen per wijk min of meer een vast gegeven is en doorgaand verkeer door de wijk(en) is uitgesloten. Overwogen zou kunnen worden een extra wijkontsluiting te creëren. Hiervoor zijn echter geen inpassingsmogelijkheden.

Het toepassen van asfalt in plaats van klinkers heeft een geluidsreducerend effect, maar dit heeft tevens esthetische bezwaren. De nieuwbougebieden zoals Haringkade (Aqua Nova) worden ingericht met kwalitatief hoogwaardige materialen. Dit betekent dat voor de bestrating gekozen is voor straatklinkers die worden toegepast in een kleurencombinatie die is afgestemd op de architectonische vormgeving. Asfalt past niet in dit beeld.

Maatregelen in de overdrachtssfeer.

Deze maatregelen houden in het toepassen van geluidswallen of schermen. Het toepassen van deze maatregelen in de bebouwde kom van Katwijk stuit op grote stedenbouwkundige bezwaren, ook zijn de kosten dit met zich meebrengt niet door de exploitatie van het bestemmingsplan te dragen.

In de Wet geluidhinder is hierin voorzien door gedeputeerde staten de bevoegdheid te verlenen voor het verlenen van een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde tot 65 dB(A) in een stedelijk gebied. In het kader van het Bouwbesluit dient het binnenniveau van 35 dB(A) gewaarborgd te blijven. In het geval er een hogere grenswaarde wordt verleend dienen er dus gevelisolatiemaatregelen te worden getroffen. In de gevallen waarin de gevelbelasting meer dan 55 dB(A) bedraagt dienen de aan/in deze gevel geprojecteerde en als verblijfsgebied dienende buitenruimte zodanig te worden ontworpen dat de geluidsbelasting op het balkon wordt gereduceerd tot maximaal 55 dB(A).

Het onderhavige bestemmingsplan creëert nieuwe bouwrechten ten behoeve van geluidgevoelige bestemmingen zoals woningen (artikel 3 Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen). In de bijlage opgenomen akoestisch onderzoek (rap. nr. 96-04) is aangetoond dat de gevelbelasting in de zone van de Industrieweg tussen 59 dB(A)³ en 62 dB(A) bedraagt en in de zone van de Rogstraat 62 dB(A) bedraagt. De oostgevel van 'het schip' valt in de zone van de Biltlaan. De gevelbelasting bedraagt 51 dB(A). Omdat de voorkeurswaarde van 50 dB(A) wordt overschreden is hiervoor een hogere grenswaarde bij gedeputeerde staten van Zuid-Holland aangevraagd. Deze hogere grenswaarde is bij besluit van 17 april 1997, DGM/137-042A verleend.

5.4 Bodem

Ingevolge het besluit op de ruimtelijke ordening maakt bodemonderzoek expliciet onderdeel uit van de voorbereidingen om tot een bestemmingsplan te komen. Ook in de Woningwet is bodemonderzoek verplicht gesteld; de uitkomst van dit onderzoek dient bij de vergunningverlening te worden betrokken. Daarnaast zijn ook in het kader van de milieuwetgeving invalshoeken te bedenken op grond waarvan bodemonderzoek moet worden of reeds is verricht. Kennis van de bodemgesteldheid is van belang voor het leggen van bestemmingen, het stellen van bouwkundige eisen en niet in de laatste plaats de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Binnen of nabij het plangebied komen de volgende locaties voor waarop een bodemsanering heeft plaatsgevonden danwel nog moet plaatsvinden.

In de wijk Synthese (direct naast het plangebied) is enige jaren geleden in het kader van de Interimwet bodemsanering een bodemsaneringsoperatie uitgevoerd waarbij de bodemkwaliteit tot een aanvaardbaar niveau is teruggebracht. Thans bevindt dit project zich in de nazorgfase, waarin periodiek grondwatermonsters worden geanalyseerd teneinde de bodemkwaliteit te kunnen controleren.

Binnen de plangrenzen is ook een waterbodem van de Berghaven aanwezig. Op basis van een oriënterend onderzoek is vastgesteld dat de waterbodem als klasse 3/4 moet worden

³ Alle gevelbelastingen zijn inclusief de correctie ex artikel 103 Wgh

gekwalficeerd. Binnen de Wet bodembescherming krijgen de waterkwaliteitsbeheerders de bevoegdheid om deze saneringssituaties ter hand te nemen. De omvang van de voor deze bodemsaneringen aanwezige budgetten alsmede de urgentie van de diverse projecten bepalen het tijdstip van de sanering. Vooralsnog bestaat hierin voor de onderwaterbodem binnen het plangebied geen inzicht.

De in het water geprojecteerde woningen zullen op basis van een opstalrecht worden uitgegeven. De toekomstige bewoners worden in dit geval geen eigenaar van de ondergrond en derhalve ook geen eigenaar van de verontreiniging. Doordat de woningen en de bodem worden gescheiden door water bestaan er ook geen contactmogelijkheden. Voor de in het water geprojecteerde parkeergarage geldt dat deze direct op/in de waterbodem wordt gerealiseerd. De verontreinigde bagger zal in dit geval wel worden verwijderd, een en ander in overleg met het Hoogheemraadschap en de Dienst Water en Milieu van de provincie.

Het plangebied is overwegend in gebruik als bedrijventerrein. Voor de volgende locaties is op basis van onderzoek de bodemkwaliteit vastgesteld.

Fase 1

Rederijstraat 15 t/m 19

Op deze locatie (voormalig terrein van Ouwehand's Rederij en Visverwerking B.V.) is door Grontmij N.V. in 1991 een verkennend bodemonderzoek verricht (rapport 1119.BWT/LV, maart 1991). Meer recent is door Lexmond Milieu-adviezen B.V. een verkennend milieukundig onderzoek verricht. De bevindingen van dit onderzoek zijn neergelegd in het rapport 95.11116/RP d.d. oktober 1995. Bij een tweetal boringen is in de bovengrond een verontreiniging met PAK's vastgesteld en zijn op enkele locaties verontreinigingen met minerale olie aangetroffen.

Deze bevindingen zijn aanleiding geweest om een nader bodemonderzoek te doen plaatsvinden om de verontreinigingssituatie nader in kaart te brengen en zonodig sanerende maatregelen vast te stellen.

Dit nader onderzoek is weergegeven in het rapport 95.11742/RP d.d. februari 1996. Uit dit onderzoek blijkt dat de verontreinigingsgraad van enkele spots als ernstig konden worden gekwalficeerd (PAK's en minerale olie). In dit rapport is geen rekening gehouden met de gewijzigde inzichten met betrekking tot PAK's. Indien de analyserapporten worden getoetst aan de thans gangbare criteria, is in dit geval niet langer sprake van een verontreiniging in de zin van de Wet bodembescherming.

In de zuid-oosthoek van het voormalige vrieshuis is eveneens een verontreiniging met minerale olie aangetroffen. De omvang van deze verontreiniging is (nog) niet volledig in beeld gebracht. Er wordt een relatie gelegd met de voormalige bodemverontreiniging 'Synthese' waarvan wellicht nog restant verontreinigingen aanwezig zijn.

Teneinde tot woningbouw te kunnen overgaan dienen alle genoemde verontreinigingen te worden weggenomen. Daartoe dient een saneringsplan te worden opgesteld. Ubdien het een ernstige geval van verontreiniging betreft zal het saneringsplan door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland moeten worden goedgekeurd.

Fase 2

Haringkade 3

In 1993 is in het kader van de bouwvergunningverlening door BKH Adviesbureau een NVN 5740 onderzoek uitgevoerd. In een zanddepot van de voormalige peenwasserij was een lichte verontreiniging met minerale olie aangetroffen. Deze verontreiniging is destijds gesaneerd.

Rederijstraat 7-11

Dit perceel is opgenomen in het ontwerp-provinciaal programma water en milieu 1997-2000. OP basis van een oriënterend onderzoek autowrakterreinen (sept. 1988) dat is uitgevoerd door de provincie, is deze locatie in dit programma opgevoerd. Nader onderzoek moet nog uitwijzen wat de omvang van de verontreiniging (minerale en dieselolie) is. Ook het terrein dat voorheen door Opdam is gebruikt is in dit kader onderzocht. Onder de loods is in het grondwater een lichte verontreiniging met vluchtige gechloreerde koolwaterstoffen aangetroffen. Voor beide locaties geldt dat destijds onder betonconstructies geen grondmonsters zijn genomen. Bij de betrouwbaarheid van deze onderzoeksresultaten moeten dan ook enige kanttekeningen worden geplaatst.

Met betrekking tot de overige percelen binnen de 2e fase van het plangebied zijn weinig tot geen bodemgegevens bekend. Gelet op het gebruik van deze percelen (zoals peenwasserijen, nettenfabriek e.d.) wordt niet verwacht deze grond zondermeer geschikt zal zijn voor woningbouw. Bij de aankoop van de betreffende percelen zal bodemonderzoek moeten uitwijzen wat de bodemgesteldheid is. Vervolgens zullen in voorkomende gevallen in overleg met de Dienst Water en Milieu van de provincie in het kader van de Wet bodembescherming passende maatregelen worden getroffen.

5.5 Luchtkwaliteit

Op basis van de Wet inzake de Luchtverontreiniging (thans Wet milieubeheer) zijn bij Algemene Maatregel van Bestuur kwaliteitsdoelstellingen in het belang van het voorkomen en beperken van de luchtverontreiniging geformuleerd. Deze kwaliteitsdoelstellingen, die gebaseerd zijn op gezondheidkundige grondslagen, zijn vertaald naar grenswaarden. Deze grenswaarden zijn onder andere vastgesteld voor stikstofdioxide (NO₂) en benzeen. Naast bedrijfsactiviteiten levert het wegverkeer een belangrijke bijdrage aan de totale emissie van genoemde stoffen. Het luchtkwaliteitsbeleid is gericht op een tweetal sporen, te weten: het brongerichte beleid, dat betrekking heeft op de reductie van emissies en het effectgerichte beleid, waardoor wordt voorkomen dat blootstelling aan verontreinigde lucht plaatsvindt. Het effectgerichte beleid kan gestalte worden gegeven door in het bestemmingsplan een zonering op te nemen waardoor voldoende afstand wordt gecreëerd tussen de bron en de ontvanger, In het kader van de ruimtelijke ordening kan aan het effectgerichte beleid inhoud worden gegeven. Hierbij kan de volgende doelstelling worden geformuleerd: het voorkomen van schadelijke gezondheidseffecten bij bewoners en aanwezigen van verblijfplaatsen, door bij de planning van die verblijfplaatsen of bij de planning van wegen, rekening te houden met luchtverontreinigingen die op wegen worden gegenereerd. Alvorens tot zonering kan worden overgegaan, moet worden vastgesteld of een kwaliteitsnorm is of wordt overschreden.

Stikstofdioxide

De grenswaarde van NO₂ in de buitenlucht bedraagt 135 µg/m³ (98 percentiel, uurgemiddelde). Op basis van de Verkeersmilieukaart (1991) is vastgesteld dat deze grenswaarde nergens in Katwijk wordt overschreden. De ontwikkelingen in het bestemmingsplangebied zijn van dien aard, dat dit evenmin zal leiden tot overschrijding van de grenswaarde. Deze hypothese is gestaafd aan de hand van een berekening van het zogenaamde CAR-model. Op grond van dit model is vastgesteld dat de concentratie NO₂ vanwege het wegverkeer op de Industrieweg 117 UG/m³ bedraagt. De grenswaarde wordt derhalve niet overschreden. Het feit dat Katwijk aan de kust is gelegen en daardoor een lage achtergrondconcentratie heeft, is mede van invloed op deze resultaten. Een zonering is op dit punt derhalve niet aan de orde.

Benzeen

In het Besluit luchtkwaliteit benzeen zijn normen (kwaliteitseisen) opgenomen voor benzeenconcentraties. Als richtwaarde geldt een waarde van 5 microgram/m³ als jaargemiddelde concentratie. Als grenswaarde wordt de norm van 10 microgram/m³ als jaargemiddelde concentratie aangehouden. Als streefwaarde geldt een waarde van 1 microgram/m³. Deze waarden hebben tot doel de gezondheid van de mens te beschermen. Vooralsnog geldt de grenswaarde als maximum, maar het is de bedoeling om op termijn (komende 20 jaar) de richtwaarde als maximum vast te stellen. De norm geldt voor de industrie maar ook voor het verkeer.

Voor de industrie zijn regionale stadsachtergronden vastgesteld, die gemiddeld rond 2 microgram/m³ liggen. Om aan de grenswaarde te kunnen toetsen dient naast deze waarde voor de stadsachtergrond nog een component te worden opgeteld te weten: de concentratie vanwege het verkeer waaronder ook de bijdrage van een parkeergarage.

Uit metingen van o.a. het RIVM is gebleken dat de benzeenconcentratie in grote steden in situaties met veel autoverkeer boven de 5 microgram/m³ ligt en soms boven de 10 microgram/m³. De verkeersintensiteit op de Industrieweg bedraagt ca. 8.500 motorvoertuigen. Op basis van het CAR-model is vastgesteld dat de benzeenconcentratie ca. 5 microgram/m³ bedraagt. Ook voor deze stof wordt de grenswaarde niet overschreden.

Parkeergarage

Ook een parkeergarage sec draagt bij aan de benzeenconcentratie door:

- verdamping uit benzine van geparkeerde auto's;
- emissies bij koude start;
- emissies van rondrijdend verkeer in de garage;
- verkeersaantrekkende werking.

Aanvankelijk werd het standpunt ingenomen dat door de uitvoering van het zgn. schone-autobeleid de uitstoot beperkt zou zijn. Echter op basis van recentelijk wetenschappelijk onderzoek is vastgesteld dat de bijdrage van parkeergarages aan de benzeenconcentraties aanzienlijk kunnen zijn. TNO is op dit moment een berekeningsmodel aan het ontwikkelen die de bijdrage van parkeergarage op dit punt kan vaststellen.

Omdat landelijk gezien op korte termijn de bouw van veel nieuwe parkeergarages wordt overwogen heeft de Minister van VROM vooruitlopend op het definitieve model een interim beleidsstandpunt vastgesteld. Op basis van een diagnostisch model (TNO) zijn enkele maatstaven ontwikkeld. Kort samengevat komt dit op het volgende neer:

- A. Parkeerplaatsen met minder dan 20 plaatsen zijn buiten beschouwing gelaten.
- B. Wanneer de geschatte bijdrage van een parkeergarage lager is dan 1 microgram/m³ dan zijn geen maatregelen nodig, tenzij de grenswaarde wordt overschreden in het geval de

straatconcentratie daarbij wordt opgeteld.

- C. Wanneer de geschatte bijdrage van een parkeergarage meer dan 1 microgram/m³ bedraagt en tezamen met de straatconcentratie wordt de grens van 8 microgram/m³ overschreden, dan dienen maatregelen te worden getroffen, tenzij specifiek onderzoek uitwijst dat de streefwaarde niet wordt overschreden.

Teneinde van het diagnostisch model gebruik te kunnen maken dient een aantal randvoorwaarden te worden vastgesteld (bezettingsgraad, bezettingsfrequentie, soort ventilatie mechanisch/natuurlijk, aantal gesloten gevels).

In het bestemmingsplangebied is een tweetal parkeergarages geprojecteerd. Om een inschatting te kunnen maken wat de emissie van de geprojecteerde parkeergarages onder de eengezinswoningen aan de Haringkade en de geprojecteerde meergezinswoningen haaks op de Berghaven zal zijn, is meer inzicht vereist in bovengenoemde randvoorwaarden. Het onderliggende bestemmingsplan betreft een globaal bestemmingsplan dat nog nader moet worden uitgewerkt. In het kader van deze uitwerking cq. de opstelling van het definitieve bouwplan zal meer inzicht kunnen worden verkregen in genoemde randvoorwaarden. Eerst dan zal de emissie van de parkeergarages kunnen worden vastgesteld en beoordeeld.

5.6 Ecologische zones en groenstructuur

Bij ecologie gaat het om de relatie tussen planten en dieren onderling alsook om de betrekking tussen plant en dier en hun omgeving. Door de vele wisselwerkingen die er bestaan tussen planten, dieren en mensen en hun omgeving ontstaat er een netwerk van onderlinge betrekkingen. Alle organismen zijn voor hun bestaan afhankelijk van dit netwerk.

Binnen de ecologische hoofdstructuur kunnen verfijningen worden aangebracht. Naast de kerngebieden in de hoofdstructuur - staatsnatuurmonumenten Berheide en Coepelduyn - wordt gestreefd naar het aanleggen van 'stapstenen' (stepping stones) en verbindingzones (ook wel corridors genoemd) die de kernrandgebieden moeten verbinden. De stapstenen zijn kleine gebiedjes waar bepaalde soorten kunnen leven en zich voortplanten. Door de geringe omvang herbergen deze gebiedjes slechts een beperkt aantal individuen per soort. Via de stapstenen kunnen er uitwisselingen plaatsvinden. Deze uitwisseling kan via de verbindingzone tot stand worden gebracht. Hierbij moet gedacht worden aan verbindingen tussen diverse groenstroken c.q. parken enerzijds en beide natuurmonumenten anderzijds. Deze 'ecologische' verbindingen kunnen veelal samenvallen met ruimtelijke dragers in een plangebied, zoals hoofdontsluitingen met een bovenwijks karakter.

Ten behoeve van het Structuurplan Katwijk 2000 zijn deelrapportages gemaakt, die als bouwstenen zijn gebruikt voor het uiteindelijke structuurplan. Een van deze deelrapportages is het rapport 'Natuurlijk Milieu'. In deze rapportage is onder andere aandacht geschonken aan de bomen. Gesteld is dat door de bomenrij de verschillende groenelementen met elkaar worden verbonden en dat in hun onderlinge samenhang een karakteristieke groenstructuur wordt gevormd, die een bijdrage levert aan de identiteitsvorming van de gemeente. Op deze wijze ontstaat er een groen netwerk binnen de stedelijke omgeving die de natuurmonumenten met elkaar verbindt. Deze groenstructuur, die veelal samenvalt met ruimtelijke dragers, leent zich bij uitstek om ook de ecologische zones nader inhoud te geven. Binnen, danwel direct grenzend aan, het plangebied liggen de Industrieweg en het Additioneel kanaal, die als ecologische verbinding van betekenis kunnen zijn. Het karakter van de Industrieweg (laan met aan weerszijden bomen) dient daar waar nodig te worden versterkt en daar waar mogelijk

richting de Rijnmond te worden doorgezet. Ook de twee geprojecteerde dwarsverbindingen tussen de Berghaven enerzijds en het Ridderpark anderzijds (lijnen: Havenpier - Adm, De Ruyterlaan - marktplein - Ridderpark en Jan Evertsenlaan - parkje Vijverhofflat - Ridderpark) kunnen vanuit deze optiek een extra dimensie worden toegekend.

Naast de versterking van deze structuur vraagt ook het groenbeheer binnen deze structuur de aandacht.

5.7 Afval

Het huishoudelijk afval wordt gescheiden ingezameld. Deze nieuwe methodiek van afvalinzameling brengt naast een gedragsverandering ook wijzigingen met zich mee als het gaat om inzamelmiddelen en straatmeubilair. Bij de (her)inrichting van het openbaar gebied alsmede in de juridische opzet van het bestemmingsplan dient hiermee rekening gehouden te worden.

Ten behoeve van eengezinswoningen wordt een tweetal minicontainers ter beschikking gesteld. Voor de opslag van deze containers dient een zodanige oplossing te worden gecreëerd, dat deze vanaf de openbare weg niet zichtbaar zijn en op een eenvoudige wijze aan de inzameldienst kunnen worden aangeboden.

Bij meergezinswoningen dient inpassing dan wel op een niet van de openbare weg af zichtbare plaats een voorziening te worden opgenomen.

5.8 Duurzaam bouwen

Op 27 juni 1996 is de Leidraad Duurzaam Bouwen bij nieuwbouwwoningen door de gemeenteraad vastgesteld. Voorts zijn het regionaal Energiebeleidsplan 1996 - 2000 en het daarop gebaseerde uitvoeringsplan door de Raad vastgesteld. In dit laatste plan zijn alleen energiemaatregelen opgenomen. Het duurzaam bouwenbeleid is breder van opzet en betreft een wijze van bouwen (van initiatief tot en met sloop) in de besluitvorming wordt meegewogen. Reeds bij de planvorming dient aandacht te worden geschonken aan de duurzaamheid van het te ontwikkelen project (zondericht verkavelen, mobiliteit, bebouwingsdichtheid e.d.). Ook de projectontwikkelaar en/of de architect dienen in een vroeg stadium de milieubelasting van het ontwerp (incl. omgeving) in de besluitvorming te betrekken. In genoemde Leidraad is het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen van de Stichting Bouwresearch als uitgangspunt genomen. Ook de woningen in het onderhavige plangebied dienen op basis van genoemde beleidsdocumenten te worden ontworpen c.q. te worden gerealiseerd.

Aanpak veilig bouwen

Bij de planvorming (de bouwplannen) dient aandacht te worden besteed aan het aspect veilig bouwen. In dat kader zullen de bouwplannen worden voorgelegd aan de Politie, die deze zal toetsen aan de normen, zoals die zijn opgenomen in het handboek 'Politiekeurmerk Veilig Wonen' (PVW). Uitgegaan wordt van een 'toetslijst', waarbij getoetst wordt op de volgende onderdelen: wijkopzet, verkaveling, detaillering woonomgevingsontwerp, bewonersparticipatie en beheer alsmede het gebouw.

Aanpasbaar bouwen

Bij de planvorming (de bouwplannen) dient aandacht te worden besteed aan de richtlijnen voor aanpasbare woningen, woongebouwen en woonomgeving. Deze richtlijnen moeten worden ontleend aan het 'Handboek voor Toegankelijkheid', editie 1995/1996. Ook de woningen in het onderhavige gebied dienen op basis van eerdergenoemd beleidsdocument te worden ontworpen cq. te worden gerealiseerd.

5.9 Civiel-technische aspecten

5.9.1 De waterhuishouding

Algemeen

Op 1 september 1989 is de Wet op de Waterhuishouding in werking getreden waarin de provincies verplicht worden om binnen twee jaar na die datum een waterhuishoudingsplan vast te stellen. Daarnaast voorziet de Wet in een aantal beheersinstrumenten ten aanzien van de oppervlaktewateren. Via deze instrumenten (verordeningen) kan een wettelijke basis worden gelegd voor onder andere het peilbeheer, vergunningverlening voor het lozen en onttrekken en aan- en afvoeren van water, alsmede voor de procedure van de planvorming.

Het doel van het waterhuishoudingsplan is volgens de wet het aangeven van de hoofdlijnen van het waterhuishoudkundig beleid van de provincie. De oppervlaktewaterbeheerders moeten bij de opstelling van hun beheersplannen rekening houden met de hoofdlijnen van het beleid in het waterhuishoudingsplan. Het waterhuishoudingsplan heeft derhalve een soort scharnierfunctie: "het weegt in een breed kader belangen af en formuleert in hoofdlijnen de doelstellingen voor waterhuishoudkundig beleid en beheer. Een en ander in samenhang met andere beleidssectoren zoals milieu en ruimtelijke ordening". Een en ander dient derhalve te worden meegenomen bij de herziening van de streekplannen en - daaruit voortvloeiend - de bestemmingsplannen. In het Waterhuishoudingsplan wordt een regio-indeling gemaakt, die gebaseerd is op de stroomgebieden van de voornaamste watersystemen binnen de provincie. Voor elk van deze regio's is een specifiek beleid uitgewerkt. Welke gevolgen dit beleid per regio heeft voor de verschillende ontwikkelingen in het landelijk en stedelijk gebied, dient derhalve per bestemmingsplan te worden onderzocht.

Meer in het algemeen geeft het Waterhuishoudingsplan een afbakening van de taken tussen de gemeenten en de waterschappen (hoogheemraadschappen). De gemeente zorgt voor de ontwatering van het stedelijk gebied (rioleringstelsel) en het hoogheemraadschap zorgt voor de aan- en afvoer van water via het oppervlaktewater (= afwatering), d.w.z. de hoogheemraadschappen zijn verantwoordelijk voor de aanleg, dimensionering, beheer en onderhoud van het waterbeheersingssysteem in de gemeente.

Het oppervlak van het boezemwater

Het wateroppervlak van het boezemwater heeft een zekere mate van bergend vermogen voor de aanvoer van hemelwater. Het Hoogheemraadschap van Rijnland eist daarom dat dit oppervlak van het bestaande boezemwater in stand moet blijven. Met andere woorden: het bergend vermogen van het oppervlak mag niet aangetast worden.

Het onderhavige bestemmingsplan maakt bouwen in en boven het water van de Berghaven beperkt mogelijk. De bebouwing boven het water, ook wel het schip genoemd, zal het bergend vermogen van het oppervlaktewater niet aantasten omdat de onderkant van het gebouw zodanig hoog is geprojecteerd dat het waterpeil de mogelijkheid heeft om te variëren.

De pier naar de woningen van het schip, waarin ondergrondse parkeergarages en kelders worden gerealiseerd, wordt daarentegen wel in en boven het water gebouwd. Dit betekent dus verlies aan oppervlaktewater. Dit verlies wordt echter volledig gecompenseerd door de aanleg van een te graven waterpartij die direct in open verbinding staat met de Berghaven. De woningblokken die aangeduid worden als 'de bakens' worden voor een deel boven het water gebouwd en zullen dus geen verlies van oppervlaktewater tot gevolg hebben.

5.9.2 Het rioleringsstelsel

In de Industrieweg is een uit 1956 daterend stamriool gelegen. Dit riool transporteert rioolwater van Katwijk aan Zee via de Prins Hendrikkade, Haringkade, Industrieweg en Cleyn Duin naar de zuiveringsinstallatie in 't Heen. De verbinding tussen de stamriolen in de Haringkade en Industrieweg is gelegen in een terrein dat in het bestemmingsplan Prins Hendrikkanaal e.o. bestemd is als 'Dienstverlening -D-'. Het ligt dus in de lijn der verwachting dat binnen een periode van ca. 10 jaar kantoren of iets dergelijks op de bewuste locatie worden gerealiseerd. Het stamriool zal hiervoor moeten wijken naar een ander tracé. Zo is een alternatief riooltracé mogelijk via de Haringkade tot aan de te graven waterpartij en vandaar weer naar de Industrieweg, alwaar het aansluit op het bestaande riooltracé.

Bij ontwikkeling van de nieuwbouwplannen zal ook nieuwe riolering worden aangelegd. De riolering wordt aangelegd als gemengd systeem. Van de woningen die aan en boven het water zijn gelegen worden zoveel als technisch mogelijk de dakoppervlakken niet op het riool aangesloten. Deze mogen direct op het oppervlaktewater lozen.

5.9.3 Grondwater

In de gemeente zijn de volgende droogleggingseisen van toepassing:

- voor wegen 70 cm onder de kruin van de weg;
- voor woningen (indien een kruipruimte aanwezig is) circa 100 cm onder de begane grondvloer en (i.v.m. de capillaire werking) 20 cm onder de bodem van de kruipvloer;
- de bodem van de kruipvloer circa 50 à 60 cm onder het maaiveld.

HOOFDSTUK 6. JURIDISCHE ASPECTEN

6.1 Planopzet

Het bestemmingsplan 'Haringkade' heeft tot doel het juridisch-planologisch regime te geven voor de herontwikkeling van het gebied rond de Haringkade, waarbij de bedrijvigheid wordt uitgeplaatst en vervangen door woningbouw. Daarnaast wordt een herontwikkeling van de jachthaven mogelijk gemaakt. Nagenoeg het gehele gebied dient daarbij nog ontwikkeld te worden. Alhoewel voor het plangebied het ruimtelijk beleid op hoofdlijnen is verwoord, staat dit nog niet in detail vast. Bovendien wil het gemeentebestuur flexibel kunnen inspelen op veranderingen in de woningmarkt.

Om de na te streven ruimtelijke kwaliteit voor de te ontwikkelen gebieden zoveel mogelijk te waarborgen, is gekozen voor een globale bestemming die door het gemeentebestuur verder moet worden uitgewerkt. De uitwerking vindt plaats op het moment dat er concreet zicht bestaat op het bouwplan en er overeenstemming bestaat met de ontwikkelaar over het te realiseren bouwplan.

Gekozen is om aan het plan drie verschillende uit te werken bestemmingen toe te kennen:

1. Uit te werken woongebied, fase I. Dit betreft het oostelijke plangedeelte (de locatie Ouwehand met de pier).
Voor dit gebied staat de stedenbouwkundige opzet en de architectonische invulling in grote lijnen vast. Ook het programma is, binnen bepaalde marges, bekend. Het streven is erop gericht dit gebied in de periode 1997 t/m 2000 te realiseren (circa 200 woningen).
2. Uit te werken woongebied, fase II. Dit betreft het westelijke plangedeelte.
Voor dit gebied zijn al wel stedenbouwkundige plannen ontwikkeld, maar de precieze uitwerking en bouwprogramma zijn nog niet bekend. Het streven is erop gericht om dit gedeelte vanaf 2005 te gaan ontwikkelen.
3. Uit te werken jachthaven. De bestaande jachthaven wordt heringericht en uitgebreid. Omdat nog niet zeker is in welke vorm dit gaat gebeuren, is gekozen voor een uit te werken bestemming. Binnen de uit te werken jachthaven zijn voorzieningen, zoals een kleedruimte of een kantine, mogelijk.

In het noordelijk gedeelte van het plangebied ligt de Berghaven en het Uitwateringskanaal. Er zal een grote verwevenheid tussen het te ontwikkelen gebied en het water tot stand worden gebracht. Onder meer komt dit naar voren door het realiseren van de jachthaven met de daarbij behorende voorzieningen en door de projectie van woningen (ter plaatse van 'het schip' op de pier) in het water. Omdat in dit kader nog niet bekend is waar de ontwikkelingen precies zullen gaan plaatsvinden is een grotere ruimte dan benodigd hiervoor gereserveerd. Er dient echter wel een bepaald oppervlak aan water behouden te blijven. Daarom is aan deze gronden een dubbele bestemming toegekend. In de gebieden die niet uitgewerkt behoeven te worden is derhalve het huidige gebruik (water) rechtstreeks toegelaten. Hierdoor worden de belangen van het water in voldoende mate beschermd.

Aan de te realiseren jachthaven zijn de bestemmingen 'Uit te werken jachthaven' en 'Water' toegekend. Aan de locatie waar het wonen in het water is geprojecteerd zijn de bestemmingen 'Uit te werken woongebied, fase I' en 'Water' toegekend.

Daarnaast zijn nog enkele gedetailleerde bestemmingen opgenomen. Aan de Industrieweg is de bestemming 'Verkeersdoeleinden' toegekend en aan een gedeelte waar groenvoorzieningen gecombineerd met parkeervoorzieningen kunnen worden aangelegd de bestemming 'Groenvoorzieningen en Parkeren'.

Juridische opzet

Het gebied 'Haringkade' heeft in ruimtelijk en functioneel opzicht een sterke samenhang met het reeds opgestelde bestemmingsplan 'Prins Hendrikkanaal e.o.'. Er is dan ook bij de juridische opzet zoveel mogelijk afstemming tussen deze twee plannen tot stand gebracht. Dit betekent dat de Prins Hendrikkanaal e.o. als voorbeeld dient voor de voorschriften voor het bestemmingsplan Haringkade. Daarnaast zijn de voorschriften afgestemd op de publicatie 'Op dezelfde leest'⁴.

Toelichting bestemmingen

Beschrijving in hoofdlijnen

In de beschrijving in hoofdlijnen, gemeenschappelijk aan alle bestemmingen wordt de wijze waarop het gemeentebestuur de doeleinden van het bestemmingsplan zal realiseren beschreven.

In de beschrijving in hoofdlijnen worden de kwalitatief bepaalde uitgangspunten voor de uit te werken gebieden weergegeven. De kwantitatieve uitgangspunten (zoals bouwhoogten, dichtheden etc) zijn zoveel mogelijk bij de uit te werken bestemmingen opgenomen. Ook kunnen in de beschrijving in hoofdlijnen bepalingen worden opgenomen die betrekking hebben op verschillende bestemmingen.

In de beschrijving in hoofdlijnen worden onder meer de volgende punten behandeld:

Algemeen

Hierin staat wat met het bestemmingsplan wordt beoogd en welke doelen bij de realisering van het plan worden nagestreefd.

Fasering

In dit lid wordt aangegeven wanneer de verschillende plandelen worden ontwikkeld.

Ruimtelijke hoofdstructuur

Hierin worden de uitgangspunten weergegeven voor de ruimtelijke opbouw van het gehele plangebied.

⁴ Sectie Ruimtelijk Beleid en Recht van het Nederlands Instituut voor Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting, Op dezelfde leest II, Standaardisering van bestemmingsplanvoorschriften, Alphen aan den Rijn, 1996

Stedebouwkundige/Architectonische invulling

In dit lid wordt de gewenste nadere invulling van de ruimtelijke hoofdstructuur genoemd, waarbij per onderscheiden deelgebied ('railing', 'schip', 'promenades', 'bakens', 'lopers', 'portico's' en 'atrium') een aantal kwalitatieve bepalingen/uitgangspunten wordt weergegeven.

Aan de hand van een op te nemen figuur wordt de plaatsbepaling van de verschillende deelgebieden aangegeven.

Verkeersstructuur en ontsluiting

Dit lid geeft aan wat de gewenste ontsluiting van het gebied is voor zowel het gemotoriseerde verkeer als het langzaam verkeer.

Parkeren

Hierbij zullen de parkeernormen opgenomen worden en zal worden weergegeven waar deze parkeerplaatsen zullen worden gerealiseerd (ondergronds, bovengronds).

Uit te werken woongebied, fase I (UWI)

De gronden die op de kaart zijn aangegeven als Uit te werken woongebied, fase I zijn bestemd voor woongebied met aanvullende voorzieningen en met het woongebied verband houdende doeleinden. Daarnaast zijn de gronden mede bestemd voor 'Water' waar de bestemming 'UWI' samenvalt met de bestemming 'Water'.

Er worden vooral functionele uitwerkingsregels gegeven. Voor de woningen worden onder meer het totaal aantal te bouwen woningen, de verhouding tussen de grondgebonden woningen en de appartementen, en het woningbouwprogramma weergegeven.

Naast woningen kunnen binnen de op de plankaart als zodanig weergegeven zone ook kantoren en kantoorachtige, kleinschalige dienstverlening worden gerealiseerd. Hiervoor is ter indicatie een bedrijfsvloeroppervlak weergegeven (circa 1250 m²), waarvan alleen mag worden afgeweken indien de marktvraag en ontwikkelingen van de bedrijfsactiviteiten daartoe aanleiding geven. De kantoren en kantoorachtige dienstverlening mogen uitsluitend op de begane grond worden uitgeoefend. Dit dienen lokaal gebonden kantoren, gericht op de plaatselijke behoefte, te zijn.

Daarnaast wordt ingegaan op een aantal ruimtelijke uitwerkingscriteria, zoals de opbouw van het gebied en de maximale hoogten. De maximale goot- en bouwhoogten staan op de kaart weergegeven. In de voorschriften voor het bestemmingsplan Haringkade zal een bepaling worden opgenomen dat, in afwijking van de aanduidingen op de plankaart, de goothoogte van een gebouw, voorzover gelegen aan de van de weg afgekeerde zijde, maximaal 3 m¹ hoger mag zijn dan de op de plankaart aangegeven goothoogte.

De ontsluiting van het verkeer geschiedt mede ter plaatse van de op de kaart aangegeven aanduidingen 'hoofdontsluiting' en 'ontsluiting'. Ten aanzien van het parkeren wordt verwezen naar de in de beschrijving in hoofdlijnen opgenomen bepalingen.

Ten slotte wordt een bouwbeplanning en procedure weergegeven (zie ook Prins Hendrikkanaal e.o.).

Uit te werken woongebied, fase II (UWII)

De opzet van deze bestemming komt in grote lijnen overeen met de bestemming UWI. Het gebied met de bestemming UWII dient in een later stadium te worden ontwikkeld, vanaf 2005. Omdat de plannen voor deze fase nog niet gedetailleerd zijn uitgewerkt, zijn uitsluitend indicatieve aantallen te bouwen woningen genoemd.

Naast woningen kunnen binnen deze bestemming ook kantoren en kantoorachtige, kleinschalige dienstverlening worden gerealiseerd (zie bij UWI). Als indicatie geldt een bedrijfsvloeroppervlak van circa 1500 m².

Daarnaast zijn binnen de bestemming UWII in het op de kaart als 'bedrijven en voorzieningen toegestaan' aangeduide gebied ook de volgende voorzieningen (uitsluitend op de begane grond) toegestaan:

- lokaal gebonden kantoren, kantoorachtige kleinschalige dienstverlening, afgestemd op de plaatselijke behoefte;
- kleinschalige dienstverlening in de sociaal-maatschappelijke, sociaal-medische en recreatieve sfeer;
- ambachtelijke (kleinschalige) bedrijven die voorkomen in de categorieën 1 en 2 van de in de bijlage van de voorschriften op te nemen Basiszoneringslijst en mits het bedrijfsactiviteiten betreft die ten dienste van en afgestemd op een rechtstreeks contact met het publiek;
- persoonlijke dienstverlening (gericht op consumentenverzorging geheel of overwegend door middel van handwerk, zoals een kapsalon, schoonheidssalon, zonnecentrum).

Als indicatie voor deze voorzieningen geldt een oppervlak van 500 m². Voor de bedrijven is in de uitwerkingsregels opgenomen dat bij de uitwerking zal worden bepaald dat Burgemeester en Wethouders bevoegd zijn vrijstelling te verlenen van de toe te laten bedrijven (tot ten hoogste één categorie hoger) voor zover deze bedrijven wat milieubelasting betreft gelijkwaardig zijn aan de toegestane bedrijven.

Binnen de bestemming UWII zijn tevens regels betreffende de hoogte van de gebouwen opgenomen.

Wat betreft de ontsluiting is binnen het UWII gebied een indicatieve aanduiding opgenomen waar de ontsluiting ten behoeve van het langzaam verkeer dient plaats te vinden.

Uit te werken jachthaven (UJ)

Binnen deze bestemming kunnen de gronden uitgewerkt worden voor de aanleg van een jachthaven. Daarnaast zijn de gronden mede bestemd voor 'Water'.

In de uitwerkingsregels worden onder meer bepalingen opgenomen over het aantal te realiseren aanlegplaatsen.

Binnen het op de kaart aangegeven gebied 'voorzieningen jachthaven toegestaan' zijn ondersteunende voorzieningen zoals douche- en kleedruimten en/of een clubgebouwtje toegestaan. Ter indicatie worden voor deze voorzieningen oppervlaktematen en hoogtematen weergegeven.

Ook binnen de bestemming UJ is voorzien in een ontsluiting ten behoeve van het langzaam verkeer (zie kaart).

Water

De bestemming 'Water' is toegekend aan het Uitwateringskanaal en aan de Berghaven. Deze gronden zijn bestemd voor de aanleg en instandhouding van een kanaal en een haven, mede met als doel een goede waterhuishouding en het verkeer te water. Daarnaast zijn enkele gronden mede bestemd voor 'Uit te werken woongebied, fase I' dan wel voor 'Uit te werken jachthaven'. De bouwmogelijkheden binnen deze bestemming zullen worden beperkt tot de bij de bestemming passende voorzieningen.

Groenvoorzieningen en parkeren

De gronden met de bestemming 'Groenvoorzieningen en parkeren' vormen de buffer tussen het te ontwikkelen gebied en het bestaande woongebied Synthese. Omdat het van belang is dat deze gronden niet worden bebouwd is hieraan een specifieke, op het gebruik afgestemde bestemming toegekend. Tevens wordt hiermee gewaarborgd dat voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd.

Verkeersdoeleinden

De bestemming 'Verkeersdoeleinden' is toegekend aan de Industrieweg, omdat deze weg een duidelijke ontsluitings- en stroomfunctie voor het gemotoriseerde verkeer heeft. De inrichting van de wegen blijkt uit de indeling van de plankaart. Deze ruimtelijke indeling dient zoveel mogelijk te worden gevolgd. Door middel van een vrijstelling (binnen het artikel verkeersdoeleinden) wordt een herinrichting van deze weg mogelijk gemaakt. Daarnaast wordt in artikel 13 (wijzigingsbevoegdheid) een bevoegdheid opgenomen tot wijziging van de in het plan begrepen bestemmingen grenzend aan de bestemming 'Verkeersdoeleinden' voor wat betreft de indeling van de gronden zoals ten behoeve van een herinrichting, asverschuiving, herinrichting kruispunten etc.

HOOFDSTUK 7. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Uitgangspunt is dat het gebied Haringkade zal worden ontwikkeld door projectontwikkelaars. Alvorens tot uitvoering wordt overgegaan zullen door de gemeente exploitatie-overeenkomsten met de projectontwikkelaars worden gesloten.

Uit berekeningen voor de eerste fase van het gebied is gebleken dat voor dit gedeelte in ieder geval een sluitende grondexploitatie kan worden bereikt.

Enerzijds kan worden gesproken van relatief hoge verwervingskosten, anderzijds kan door de aanwezigheid van het water een hoogwaardig woongebied worden ontwikkeld, waarin hoge bouwgrondopbrengsten kunnen worden gerealiseerd.

Op grond van het indicatief programma kan worden gesteld dat in de tweede fase van het bestemmingsplan ongeveer evenveel woningen per ha kunnen worden gebouwd, terwijl het te realiseren vloeroppervlak voor kantoren en voorzieningen circa 50% groter is.

Gelet op de berekeningen voor de eerste fase mag worden verondersteld dat ook het tweede deel positief kan worden geëxploiteerd.

Het in het plan aangewezen deel van de Berghaven met de bestemming Jachthaven is wat oppervlakte betreft groter dan de bestaande voorziening. Bij herontwikkeling dient er echter van uit te worden gegaan dat de capaciteit niet groter wordt.

De kosten van de herontwikkeling dienen ten laste van de exploitatie van de jachthaven te worden gebracht.

HOOFDSTUK 8. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

Het ontwerp-bestemmingsplan heeft in de periode van 6 januari tot 3 februari 1997 ter inzage gelegen in het gemeentehuis en in de 3 bibliotheken, na publikatie in het Katwijks Weekblad en de Katwijksche Post en bekendmaking op de publikatieborden. De gelegenheid is geboden om vóór 3 februari 1997 schriftelijke reacties in te dienen. Op 20 januari 1997 is voorts een inspraakavond gehouden.

In het kader van de inspraakprocedure zijn acht schriftelijke reacties ingediend. Tijdens de inspraakavond d.d. 20 januari 1997 zijn door enkele insprekers mondelinge reacties gegeven. Een uitgebreid commentaar op de ingediende reacties is opgesteld en aan de insprekers ter kennisneming toegezonden.

De reacties hebben onder meer betrekking op de vrees voor overlast (voor de tegenoverliggende woningen aan de Groen van Prinstererweg) door situering van het clubgebouw jachthaven midden in het water en door de uitbreiding en verbreding van de jachthaven, de geplande hoogten ten opzichte van de Groen van Prinstererweg, de geplande hoogte ten opzichte van de bebouwing van het Witte Hek, de bestemming/invulling jachthaven, een mogelijke fietsbrug naar de pierwoningen en de verplaatsing rokerij.

Op deze reacties wordt hier ingegaan.

8.1 Overlast door jachthaven

(Geluids)overlast wordt gevreesd van het op de kop van de centrale pier geprojecteerde clubgebouw door de situering midden in het water tegenover de woning(en).

Het clubgebouw staat inderdaad ongeveer tegenover de woning van een van de insprekers geprojecteerd. De afstand bedraagt echter nog altijd ruim 100 meter, met daarbij de genoemde groenzone van circa 40 meter, zodat van een beperking van de privacy geen sprake is. Deze afstand is bovendien zodanig dat de geluidsoverlast binnen aanvaardbare normen zal blijven. Overigens is de jachthaven thans in het kader van de Wet milieubeheer vergunningplichtig. In de vergunning zijn eisen gesteld ten aanzien van het geluidsniveau vanwege in deze inrichting aanwezige toestellen en installaties, alsmede door de in de inrichting verrichte werkzaamheden. Daadwerkelijke realisering van de nieuwe voorzieningen zal een wijziging van de vergunning tot gevolg hebben. Bovengenoemde uitgangspunten met betrekking tot de voorkoming van eventuele geluidsoverlast zullen dan onverkort worden gehanteerd.

Ook de uitbreiding en verbreding van de jachthaven roept bezwaren op.

In de huidige situatie is er vanuit de overzijde (Groen van Prinstererweg) uitzicht op een rommelig front van bedrijven. Het gebied aan de Haringkade wordt nu in zijn totaliteit opgewaardeerd (woningen in plaats van bedrijven), er ontstaat een levendig havenfront, zonder dat sprake is van een aanmerkelijke aantasting van woongenot. Daarvan kan immers geen sprake zijn, omdat de afstand tussen de voorgestane ontwikkelingen en de woning(en) groot is (circa 150 meter), er zich tussen de woning(en) en het Uitwateringskanaal een groene strook van circa 40 meter bevindt, die als buffer dient.

8.2 De hoogte van de nieuwbouw ten opzichte van de Groen van Prinsterweg

De geplande woontorens (Bakens) zijn van een dusdanige hoogte dat dit volgens enkele insprekers een ongevraagde inbreuk maakt op de persoonlijke vrijheid/dan wel horizonvervuiling en massaliteit, terwijl de bouw van 23 pierwoningen ('t Schip) wordt afgewezen op grond van aantasting van privacy en belemmering van vrij uitzicht.

De 'Bakens' zijn inderdaad 15 meter hoog ten opzichte van het kadeniveau. Zij liggen evenwel op een afstand van minimaal 140 meter van de woningen van de insprekers, met daarvoor een groenzone van circa 40 meter. Door de begroeiing in deze groenzone is er nauwelijks zicht op de overkant.

De pierwoningen op het zogenaamde Schip staan op een afstand van circa 120 meter van de dichtstbijzijnde woning en circa 300 meter van de meest westelijk gelegen woningen, onder een zichthoek van 35° tot 70°. Gezien deze afstand, de zichthoek en de groenzone, is er nauwelijks belemmering van vrij uitzicht en zeker geen aantasting van de privacy.

8.3 De hoogte van de nieuwbouw ten opzichte van 't Witte Hek

Het bestemmingsplan en meer bepaald de geplande hoogte wordt te massaal gevonden en sluit niet aan op de bebouwing van het Witte Hek c.a.

Bij de opzet van het plan is juist rekening gehouden met de structuur van het Witte Hek: zichtlijnen zijn doorgetrokken en relaties gelegd.

De conclusie is dan ook dat zorgvuldig op de omgeving is ingespeeld. De toelichting van het bestemmingsplan en de voorstudies gaan daar dieper op in.

8.4 De bestemming/invulling van de jachthaven

Door de Stichting Jachthaven Katwijk wordt het negatieve beeld van de - huidige - jachthaven betreurd. Er kan ook niet worden ingestemd met het handhaven van het huidige aantal van 250 ligplaatsen en het feit dat het aantal ligplaatsen niet kan worden uitgebreid.

De waardering van de bestaande situatie dient vooral te worden afgezet tegen de mogelijke opwaardering van deze gehele planzone ten opzichte van het watergebeuren. Het in het plan getekende richtbeeld als uitwerkingsmodel gaat uit van een verlevendiging van het havenfront langs de kade door middel van het in- en uitvaren van de boten voor zover dat mogelijk is. Het plan voorziet inderdaad niet in een substantiële uitbreiding van de jachthaven. Een vergroting van de jachthaven is niet te combineren met de gewenste woningbouw. Getracht is een zodanige opzet te maken dat het totale gebied een kwalitatieve verbetering ondergaat, waarbij de capaciteit van de jachthaven minimaal wordt gehandhaafd. Voor de concrete invulling van de jachthaven zal voordat tot uitwerking van die bestemming wordt gekomen overeenstemming dienen te worden bereikt.

8.5 De fietsbrug naar de pierwoningen

De voorzien aanleg van een wandel/fietsbrug zal het uitzicht vanuit de bestaande woningen aan de Synthese verminderen.

Een van de beleidsuitgangspunten in het structuurplan Katwijk 2000 is de 'blauwe of waterrooute', in het kader waarvan een zogenaamde 'recreatieve' langzaam verkeersroute langs het water dient te worden gecreëerd vanaf de Sandtlaan tot in het Prins Hendrikkanaal. Mede om het privékarakter van de Synthese te kunnen blijven respecteren is juist verder op in het water een op langere termijn mogelijke langzaamverkeersverbinding naar het oosten in het plan opgenomen.

8.6 Verplaatsing rokerij

Met de verplaatsing van de rokerij binnen een periode van 5 tot acht jaar wordt niet ingestemd.

De rokerij ligt in het gebied met de bestemming 'Uit te werken woongebied II', met de aanduiding 'bedrijven en voorzieningen toegestaan'. Binnen deze bestemming zijn bedrijfsactiviteiten toegestaan die voorkomen in de categorieën 1 en 2 van de Basiszoneringslijst. In de toelichting van het bestemmingsplan is reeds vermeld dat de activiteit van de rokerij in principe volgens deze basiszoneringslijst op basis van sommige bedrijfsonderdelen (groothandelsactiviteiten) niet past binnen deze bestemmingsregeling (categorie 3). Deze lijst is niet bindend, maar dient indicatief te worden gebruikt. Volgens deze lijst is de gewenste afstand tussen deze milieubelastende functie (categorie 3 bedrijf) en de milieugevoelige functie (wonen) minimaal 50 meter. Deze afstandsnorm zal vanuit milieu-oogpunt als uitgangspunt moeten gelden bij de nadere uitwerking van het bestemmingsplan, waarbij aangetekend zij dat vanuit stedenbouwkundig oogpunt de voorkeur wordt gegeven aan verplaatsing. De eventuele mogelijkheden zullen in samenspraak met de betreffende rokerij ten behoeve van de nadere uitwerking in overweging worden genomen.

Een in het kader van de inspraakprocedure ingediende reactie betreffende het woongenot en waardevermindering van een woning aan de Synthese door vermindering van het uitzicht op het water is niet langer relevant, omdat de betreffende bezwaren niet langer aanwezig zijn.

HOOFDSTUK 9. OVERLEG EX ARTIKEL 10 BRO

Ter voldoening aan het bepaalde in artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening is het ontwerp-bestemmingsplan 'Haringkade en omgeving' toegezonden aan een aantal daarvoor in aanmerking komende instanties. De navolgende instanties hebben gerageerd op het ontwerp-plan:

1. de Provinciale Planologische Commissie;
2. de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rijnland.
3. het ministerie van defensie, dienst Gebouwen, Werken en Terreinen, directie Zuid-Holland;
4. het ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal, Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland;

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal, Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland heeft bericht dat het ontwerp-bestemmingsplan geen aanleiding geeft tot opmerkingen.

Het ministerie van defensie, dienst Gebouwen, Werken en Terreinen, directie Zuid-Holland heeft gemeld dat het plangebied is gelegen onder een invliegfunnel van het marinevliegveld Valkenburg en dat de invliegfunnel op de plankaat is aangeduid en met de bepalingen in artikel 3, lid 5 van de voorschriften wordt ingestemd.

De beide andere ingekomen reacties worden onderstaand van commentaar voorzien.

Ad 1. De Provinciale Planologische Commissie.

1. Geluidhinder.

Provinciale Planologische commissie.

De hogere grenswaarden t.b.v. de nieuw te realiseren woningen dient te zijn vastgesteld voordat het bestemmingsplan door de raad kan worden vastgesteld. Het besluit dient onderdeel uit te maken van het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan. In de geluidparagraaf moet meer aandacht worden besteed aan het niet kunnen treffen van maatregelen aan de bron en in de overdrachtssfeer vanwege financiële en stedenbouwkundige redenen.

Commentaar gemeente:

Gedeputeerde Staten hebben reeds bij besluit van 17 april 1997, DGM/137042 A de hogere grenswaarden vastgesteld. Dit besluit zal in het bestemmingsplan worden vermeld in hoofdstuk 5.3., waarbij de hogere grenswaarden worden aangegeven.

In de geluidparagraaf wordt meer aandacht besteed aan het niet kunnen treffen van maatregelen

2. Bodem

Goedkeuring van het plan laat onverlet dat krachtens de Wet Bodembescherming v.w.b. de bodemverontreiniging een afzonderlijke procedure moet worden gevolgd.

Commentaar gemeente:

Zoals in hoofdstuk 5.4. is aangegeven zal in voorkomende gevallen de afzonderlijke procedure ingevolge de Wet Bodembescherming worden gevolgd en passende maatregelen worden getroffen.

3. Voorschriften.

De in de artikelen 5 en 6 bij voorzieningen genoemde 'afwijkingsbevoegdheid' om van bedrijfsvloeroppervlakte (1250 m² t.b.v. kleinschalige kantoren) af te wijken dient te worden aangevuld met de bepaling dat het gaat om uitsluitend lokaal gebonden kantoren

Commentaar gemeente:

Onder lid 3 b is reeds aangegeven dat de toegelaten kantoren kleinschalige lokaal gebonden kantoren, afgestemd op de plaatselijke behoefte dienen te zijn. Het ontmoet geen bezwaar om in de laatste zin van dit lid 3b nogmaals te herhalen dat het uitsluitend om lokaal gebonden kantoren gaat.

4. Verplaatsingsproblematiek.

In de toelichting zou meer aandacht kunnen worden besteed aan de verplaatsingsproblematiek van de bedrijven in het gebied.

Commentaar gemeente:

In hoofdstuk 3 is reeds aangegeven dat bij verplaatsing de (resterende) mogelijkheden van 't Heen en de mogelijkheden van de nieuw te ontwikkelen locatie Klei-Oost moeten worden benut en deze terreinen zijn toegesneden op de betrokken bedrijfscategorieën. Het uitgangspunt voor dit gebied is dat het zal worden ontwikkeld door projectontwikkelaar(s). Deze hebben dan ook de eerste verantwoording voor de verblijfsverplaatsing. Een concretere onderbouwing is niet mogelijk.

Ad 2. De Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rijnland.

Behoud plangebied als werklocatie.

De Kamer pleit voor het zover mogelijk behoud van het plangebied als werklocatie voor de gemeente Katwijk. Sanering en revitalisering zouden het gebied weer aantrekkelijk kunnen maken;

Commentaar gemeente

In de toelichting (hoofdstuk 2: beschrijving plangebied en zijn omgeving en hoofdstuk 3. Uitgangspunten) is aangegeven dat deze zone langs het Uitwateringskanaal van oudsher in het teken heeft gestaan van op het water georiënteerde bedrijven en zich zo ontwikkeld heeft in een industriegebied, maar dit gebied in de loop der tijd is ingesloten door (overwegend) woonbuurten en er inmiddels sprake is van een neerwaartse tendens door onder meer beperkte ontsluitings- en uitbreidingsmogelijkheden voor die bedrijven. Om die redenen komt bij de gevestigde bedrijven steeds meer de optie van bedrijfsverplaatsing in het geding. De noodzakelijke herontwikkeling van het plangebied moet worden geplaatst in het kader van de in het Structuurplan Katwijk 2000 geformuleerde uitgangspunten, zijnde in aansluiting op de bestaande verkaveling langs de Industrieweg, kantoren en dienstverlenende bedrijven uitlopend in woonbebouwing. Geconcludeerd wordt dat de aard en aanzien van bestaande bedrijven - behoudens op incidentele plekken - niet zijn te combineren met een hoogwaardig woonmilieu en daarom verplaatsing noodzakelijk is.

Bedrijvigheid en woningbouw

De kamer stemt in met het toestaan van bedrijven in de categorieën 1 en 2 van de basiszoneringsslijst en van geval tot geval bedrijven in categorie 3. Door de woningbouw die wordt gerealiseerd in het plangebied mogen echter geen belemmeringen optreden in de bedrijfsvoering van de bedrijven die aan de Industrieweg worden gevestigd;

Commentaar gemeente:

De bedrijvigheid die zich bij de uitvoering van dit bestemmingsplan langs de Industrieweg mag vestigen zijn kantoren en kantoorachtige kleinschalige dienstverlening. Dit zullen met name bedrijven zijn die passen in de woonomgeving. Er zal dan ook geen sprake zijn van het optreden van belemmeringen.

Uitplaatsing bedrijven.

De bedrijven die uitgeplaatst worden dienen in goed overleg van financiële compensaties en/of van een vergelijkbare locatie te worden voorzien;

Commentaar gemeente:

Uitgangspunt is dat het gebied zal worden ontwikkeld door projectontwikkelaars en deze ook de eerste verantwoording voor de verblijfsverplaatsingen of compensatie hebben.

(Water)recreatieve doeleinden.

De Kamer stemt in met de versterking van de rol van de Haringkade voor de (water)recreatieve doeleinden (herontwikkeling jachthaven) en horecaactiviteiten. Ook kan de Kamer zich vinden in het ondergronds creëren van parkeerruimte.