

TER INZAGE

NIET OM MEE TE
NEMEN

KATWIJK AAN ZEE

GEMEENTE KATWIJK

Behoort bij ~~brief-~~ van
~~besluit~~
~~burgemeester en wethouders~~
de raad
van gemeente Katwijk
30. juli 1981
no. 1
Mij be-
De secretaris Katwijk

BESTEMMINGSPLAN HOORNESPOLDER

ter inzage 26 januari 1981
vastgesteld 30 juli 1981

ML!

*goedgekeurd door Gedeputeerde Staten
bij besluit van 3 maart 1982
in B 20005*

DELFT, juli 1981
0782 - 400

OD205

adviseurs voor planologie
architectuur en landschap bv

TOELICHTING

deel uitmakende van het bestemmingsplan voor gronden gelegen tussen Rijnsoever, de provinciale weg S1, het Uitwateringskanaal en de Noordduinen.

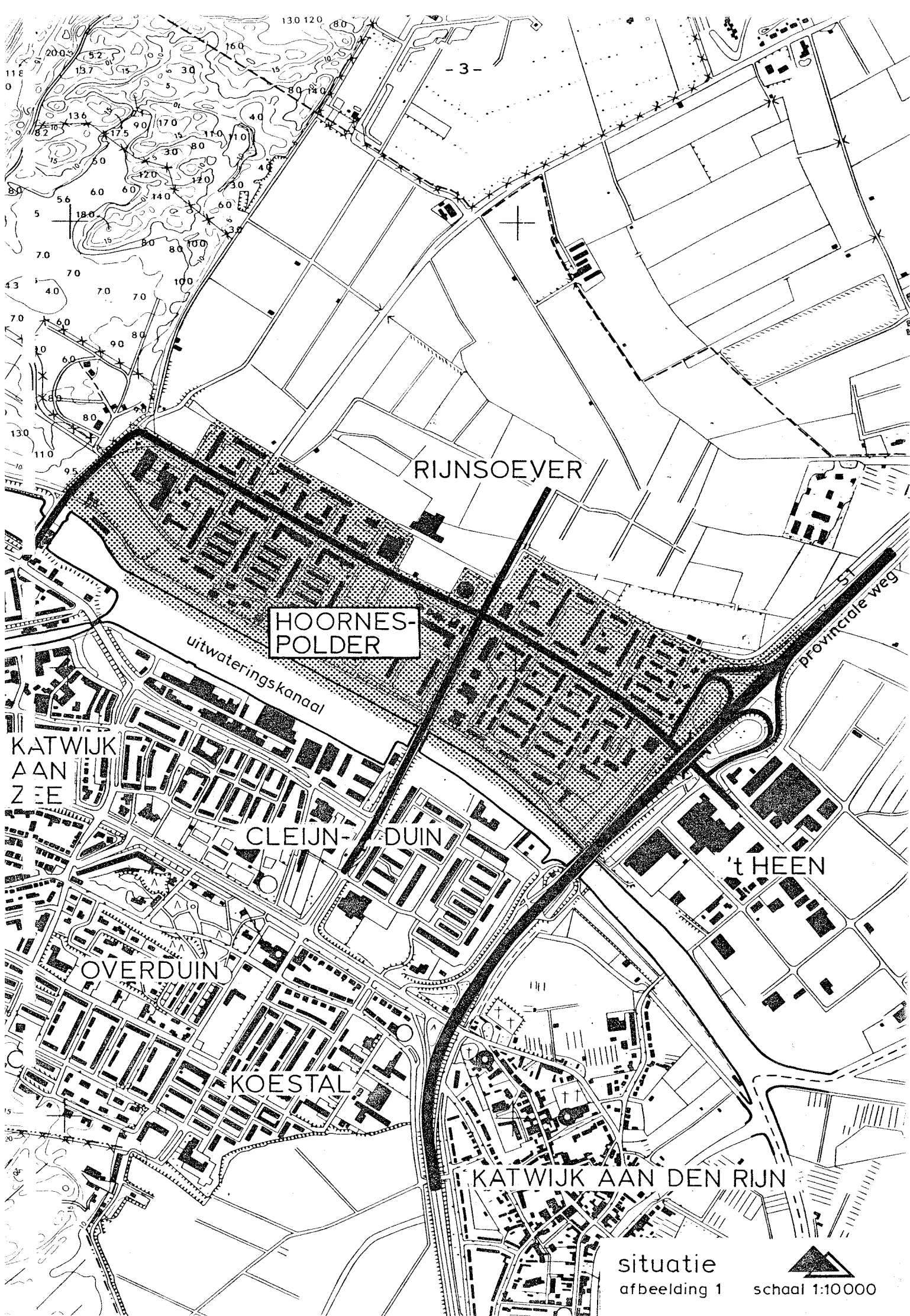
Bestemmingsplan Hoornespolder.

INHOUD:

Pagina:

1. INLEIDING	4
2. BEVOLKING, WONINGVOORRAAD EN VOORZIENINGEN	5
2.1. De bevolking	5
2.2. De woningvoorraad	5
2.3. De behoefte aan nieuwe woningen	6
2.4. De voorzieningen	7
2.4.1. De onderwijsvoorzieningen	7
2.4.2. De winkels en horeca	8
2.4.3. De sport- en recreatievoorzieningen	9
2.4.4. De overige voorzieningen en instellingen	9
3. VERKEER	11
3.1. Inleiding	11
3.2. Ontwikkelingen met betrekking tot de verkeerssituatie in en rond de wijk Hoornespolder	11
3.3. De wegenstructuur	12
3.4. Parkeren en straatinrichting	15
3.5. Het verkeerslawaaï	17
3.6. Openbaar vervoer en langzaam verkeer	17
4. BESCHRIJVING VAN HET PLAN	26
5. EKONOMISCHE UITVOERBAARHEID	33
6. OVERLEG	34

BIJLAGE



1. INLEIDING

De bebouwing van de woonwijk Hoornespolder, waarmee omstreeks 1963 een begin was gemaakt, werd in het jaar 1970 bijna geheel voltooid.

De wijk wordt in het westen begrensd door de Noordduinen en in het oosten door de provinciale weg S1. De begrenzing werd aan de noordzijde gevormd door de tot 1971 geldende oorspronkelijke gemeentegrens met Noordwijk. De wijk heeft daardoor in oost-westrichting een tamelijk langgerekte vorm.

Bij de grenswijziging van 1971 werd de grens met Noordwijk naar het noorden verlegd en werd een bestemmingsplan ontworpen voor de wijk Rijnsoever die thans in aanbouw is.

Aan de oostzijde van de S1 is het bedrijfsterrein " 't Heen" ontwikkeld en voor een groot deel in gebruik genomen.

De wijk Hoornespolder wordt over de gehele lengte in oost-westrichting doorsneden met de Hoorneslaan, die in het westen via de Binnensluis verbinding geeft met Katwijk aan Zee en in het oosten met de provinciale weg S1 en 't Heen.

Loodrecht op de Hoorneslaan staat de Biltlaan die in het zuiden de tweede verbinding met het oudere Katwijk vormt en in het noorden verbinding geeft met Rijnsoever.

De Hoorneslaan en de Biltlaan vormen respectievelijk de oost-west en de noord-zuidas van de wijk Hoornespolder en verdelen de wijk globaal in vier kwadranten. Nabij de kruising van deze assen is in het zuid-westelijke kwadrant het winkelcentrum van de wijk gesitueerd. Bij het ontwerp van de wijk is er vanuit gegaan dat de voorzieningen op buurnivo binnen de wijk zouden worden ondergebracht. De andere dan de winkelvoorzieningen liggen meer verspreid over de verschillende kwadranten.

De wijk Hoornespolder heeft thans een tamelijk stedelijk karakter met woningen in laag-, middelhoog- en hoogbouw.

Het thans geldende bestemmingsplan werd op 28 november 1962 gedeeltelijk door Gedeputeerde Staten goedgekeurd. Voor het niet goedgekeurde gedeelte is daarna een herzieningsplan in procedure gebracht, dat op 5 februari 1964 door Gedeputeerde Staten werd goedgekeurd.

Op 30 oktober 1980 werd voor het gehele gebied Hoornespolder een voorbereidingsbesluit als bedoeld in artikel 21 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening genomen.

2. BEVOLKING, WONINGVOORRAAD EN VOORZIENINGEN

2.1. De bevolking

Het inwonertal van de wijk Hoornespolder daalde in de periode van 31-3-1974 tot 1-1-1979, ondanks de bouw van 84 bejaardenwoningen in deze wijk, van 8265 naar 7923 personen. Deze daling van het inwonertal vond plaats in de leeftijdsgroepen 0-4, 5-9 en 20-34 jaar. De overige leeftijdsgroepen en met name die van 65 jaar en ouder namen in omvang toe.

Bevolking van de wijk Hoornespolder naar leeftijd en burgerlijke staat per 31-3-1974 en 1-1-1979.

leeftijds- groepen	ongetrouwd		getrouwd		getrouwd geweest		totaal	
	31-3-74	1-1-79	31-3-74	1-1-79	31-3-74	1-1-79	31-3-74	1-1-79
0-4	1308	870	-	-	-	-	1308	870
5-9	1220	912	-	-	-	-	1220	912
10-14	808	855	-	-	-	-	808	855
15-19	401	589	32	29	-	-	433	618
20-34	295	357	2511	2060	18	50	2824	2467
35-49	62	77	1111	1216	20	60	1193	1353
50-64	24	32	317	412	31	37	372	481
65 en ouder	5	30	65	158	37	179	107	367
Totaal	4123	3722	4036	3875	106	326	8265	7923

Bron: Afdeling Burgerzaken Gemeente Katwijk.

De veranderingen in de samenstelling van de bevolking naar burgerlijke staat tussen 1974 en 1979 laten het volgende beeld zien. Het aantal ongetrouwden, met uitzondering van de in gezinsverband wonende jongeren in de leeftijdsgroepen van 0-14 jaar, neemt bijna met 300 personen toe. Deze groei vindt vooral plaats in de leeftijdsgroepen tussen de 15 en 35 jaar. Het aantal getrouwden neemt in z'n totaliteit af.

Het aantal getrouwden in de leeftijdsgroep boven de 50 jaar groeit enigszins door het aanbod van nieuwe bejaardenwoningen in de wijk in genoemde periode. In verhouding nemen degenen, die getrouwd geweest zijn, het sterkst in aantal toe. Vooral de bouw van bejaardenwoningen in de wijk is hierbij van grote invloed geweest.

2.2. De woningvoorraad

In de wijk Hoornespolder zijn 2394 woningen gebouwd, waarvan bijna 80% in middelhoog- en hoogbouw (flats). Deze wijk heeft dan ook in vergelijking met de andere wijken in de gemeente het hoogste percentage woningen van dit type. Vooral het gedeelte van de wijk dat ten westen van de Biltlaan is gelegen (buurt 130), heeft naar verhouding zeer weinig eengezinshuizen en zeer veel flatwoningen.

Woningvoorraad van de wijk Hoornespolder naar woningtype per 1-1-1979

	Hoornes						Gemeente
	buurt 130 abs.	%	buurt 140 abs	%	buurten 130/140 abs.	%	%
Eengezinshuizen	121	9,0	283	27,0	404	16,9	55,8
Boerderijen	-	-	-	-	-	-	0,1
Flats, duplex- woningen	671	49,9	600	57,1	1271	53,1	33,1
Flats woon- lagen 5 of meer	468	34,8	167	15,9	635	26,5	9,4
Bejaarden- woningen	84	6,3	-	-	84	3,5	1,6
Totaal	1344	100	1050	100	2394	100	100

Bron: Dienst Openbare Werken, Gemeente Katwijk

De samenstelling van de woningvoorraad naar woningtype, inhoud en prijsklasse is veelal van invloed op het gemiddeld aantal inwoners per woning. De gemiddelde woningbezetting in buurt 130, die gelegen is ten westen van de Biltlaan, is met 2,91 inwoners per woning één van de laagste in de gemeente. Anderzijds is in deze buurt het aantal kinderen in de leeftijdsgroepen 0-4 en 5-9 jaar, erg groot. Dit verschijnsel doet zich ook voor in de andere woonwijken met veel middelhoog- en hoogbouw, die gebouwd zijn in de zestiger en begin zeventiger jaren, zoals de wijk Cleijn Duin en de Molenwijk.

2.3. De behoefte aan nieuwe woningen

Door de gemeente Katwijk is begin 1980 een Huisvestingsnota opgesteld. Deze gaat uit van een werkprognose van de bevolkingsgroei van ca. 38.000 inwoners per 1-1-1980 tot ca. 39.300 inwoners per 1-1-1990. De hierbij behorende theoretische woningbehoefte bedraagt ca. 13.500. Dit betekent een netto woningbouw van gemiddeld 230 woningen per jaar.

Daarbij dient aangetekent te worden dat de huidige woningbezetting te weinig overeenstemming vertoont met de differentiatie naar woninggrootte. Het percentage 2 en 3-kamerwoningen bedraagt nu 16, terwijl dat van de 1- en 2-persoons huishoudens ruim 35 is. De behoefte aan woonruimte voor alleenstaanden neemt toe van ca. 2100 in 1980 tot ca. 3160 in 2000. Genoemde groei is voldoende aanleiding om in diverse lokaties, die daar voor geschikt zijn, waaronder het terrein aan de Piersonstraat, ruimte te reserveren voor 2- en 3-kamerwoningen.

2.4. De voorzieningen

2.4.1. De onderwijsvoorzieningen

Het voorbereidend lager onderwijs (kleuteronderwijs)

Ten behoeve van deze vorm van onderwijs zijn er in de wijk Hoornespolder één openbare-, vier Protestants-Christelijke- en één Rooms-Katholieke kleuterschool. De Protestants-Christelijke kleuterschool aan de Nolensstraat is echter een dépendance van de kleuterschool "Speels Begin" aan de Schaepmanstraat. Deze scholen worden bezocht door de leerlingen in de leeftijd van 4 t/m 6 jaar.

Daar het aantal geboorten ook in de wijk Hoornespolder na 1974 gestadig terugliep is het aantal kinderen, dat deze vorm van onderwijs volgde in de laatste jaren flink terug gelopen. Het aantal 4 t/m 6 jarigen in de wijk Hoornespolder daalde in de periode van 31-3-1974 tot 1-1-1979 met 290 kinderen. Uit het volgende overzicht blijkt dat in de komende jaren het aantal leerlingen dat het kleuteronderwijs zal gaan volgen zich ongeveer zal stabiliseren.

Kinderen van 0, 1 t/m 3 jaar, 4 t/m 6 en 6 t/m 12 jaar in de wijk Hoornespolder per 31-3-1974, 1-1-1978 en 1-1-1979.

	31-3-1974	1-1-1978	1-1-1979
0 jaar	181	188	184
1 t/m 3 jaar	807	552	517
4 t/m 6 jaar	840	560	504
6 t/m 12 jaar	1495	1330	1279

Bron: Afdeling Burgerzaken, Gemeente Katwijk

Het teruglopen van het aantal kinderen, dat het kleuteronderwijs volgde, ging samen met een gering aantal kleuterleerlingen bij alle drie richtingen bij het kleuteronderwijs per 16-10-1978. Hoewel het leerlingenaanbod zich in de komende jaren enigszins zal stabiliseren zal er toch naar worden gestreefd te komen tot het combineren van kleuter- en lager onderwijs. Daarom wordt in het plan de Protestants-Christelijke kleuterschool aan de Langeveldtstraat wegbestemd en wordt bij de Protestants-Christelijke lagere school aan de Parsstraat ruimte gereserveerd voor het kleuteronderwijs. Het openbaar- en biezonder kleuteronderwijs, waarbij in 1978 ook het leerlingenaantal terugliep, zullen in de komende jaren leerlingen uit Rijnsoever kunnen verwachten.

Het lager onderwijs

Het aantal kinderen in de leeftijdsgroep van 6 t/m 12 jaar, dat het lager onderwijs volgde, bedroeg per 1-1-1979: 1279. Zoals uit het overzicht van het aantal kinderen naar leeftijd blijkt, zal het aantal kinderen in deze leeftijdsgroep gaan dalen. Deze ontwikkeling, die het gevolg is van het dalen van het geboortecijfer, is al enige jaren in het lager onderwijs merkbaar.

In de wijk Hoornespolder zijn er naast één Openbare-, drie Protestants-Christelijke- en één Rooms-Katholieke lagere school. Het aantal kinderen, dat in deze wijk het lager onderwijs volgde, bedroeg in 1978 gemiddeld 1191 leerlingen. Het aantal leerlingen uitgedrukt per honderd kinderen in de leeftijdsgroep 6 t/m 12 jarigen bedroeg in 1978 91,6%. Dit percentage is enigszins hoger dan het overeenkomstige cijfer in Nederland. Vermoedelijk is dit het gevolg van het feit, dat de Openbare- en Rooms-Katholieke lagere scholen ook een verzorgende functie voor de nabij gelegen wijken vervullen.

In de komende jaren zal, zoals uit het overzicht van het aantal kinderen blijkt, het aanbod van leerlingen uit deze wijk nog verder gaan afnemen. Hier tegenover staat, dat het aantal kinderen in deze leeftijdsgroep sterk zal groeien in de in aanbouw zijnde wijk Rijnsoever. Een deel van deze kinderen zal moeten worden opgevangen door de bestaande lagere scholen in de wijk Hoornespolder.

2.4.2. De winkels en horeca

Het winkelapparaat in de wijk Hoornespolder bestaat uit een gekonsentreerd winkelcentrum bij het Hoornesplein en enkele verspreide winkels langs de Hoorneslaan. Het bedrijfsvloeroppervlak van het gezamenlijke winkelapparaat was in juni 1977 als volgt over de sectoren voedings- en genotmiddelen, duurzame- en overige goederen en ambachtelijke- en dienstverlenende winkelbedrijven verdeeld.

Voedings- en genotmiddelen	2248 m ²
Duurzame- en overige goederen	2302 m ²
Ambachtelijke- en dienstverlenende winkelbedrijven	636 m ²
Horeca	799 m ²
Apotheek	225 m ²
Kantoorruimte	87 m ²

Totaal	6297 m ²

In de wijk Hoornespolder was per inwoner 0,28 m² voor voedings- en genotmiddelen en 0,29 m² voor duurzame- en overige goederen beschikbaar. De beschikbare ruimte per inwoner in beide sectoren voldoet aan de normen die momenteel gesteld worden aan de winkelplanning voor een wijk van deze omvang. Daar komt nog bij dat een deel van de inwoners van de in aanbouw zijnde wijk Rijnsoever zich zal moeten oriënteren op dit winkelcentrum. Anderzijds zal er ook een afvloeiing van koopkracht plaatsvinden naar de cash- en carrybedrijven in Katwijk aan Zee en 't Heen en naar het vergrote winkelcentrum van Katwijk aan Zee.

In het winkelonderzoek van de Kamer van Koophandel voor Rijnland en het C.I.M.K. in 1978 wordt, ten aanzien van het winkelcentrum Hoornesplein, de volgende konklusie getrokken. Het wijkwinkelcentrum aan het Hoornesplein zal naar verwachting, met name in de dagelijkse goederen sektor een duidelijke versterking ondergaan. In deze sektor zal in 1985 zelfs sprake zijn van een beperkt bestedingsoverschot, dat echter geen aanleiding kan zijn voor uitbreiding. De niet dagelijkse goederen-sektor zal tot 1985 met enige bedrijfseconomische problemen te maken krijgen. Het is niet aan te nemen dat dit zal leiden tot een belangrijke inkrimping van het aantal bedrijven.

Gezien voorgaande konklusie is in het plan geen uitbreiding gegeven aan het bestaande winkelareaal. Een uitzondering hierop is de beperkte uitbreiding van een supermarkt die om bedrijfstechnische redenen is gegeven.

2.4.3. De sport- en recreatievoorzieningen

De vrij dichte bebouwing in de wijk brengt met zich mee dat deze voorzieningen vooral langs de randen gesitueerd moesten worden. Dit is in Hoornes-oost het geval bij de Parsstraat waar een trapveld en een basketbalveld anneks rolschaatsbaan is gelegen. Op het binnenterrein bij de Boekhorststraat ligt nog een basketbalveld anneks rolschaatsbaan. In Hoornes-west ligt bij de Groen van Prinstererstraat een kompleks, dat bestaat uit 2 trapvelden, een rolschaatsbaan en een basketbalveld. Voor de binnen- en schoolsport is de bevolking aangewezen op de sporthal Rijns-oever. Bovendien staat in Hoornes-West nog een sportschool.

2.4.4. De overige voorzieningen en instellingen

Tot de overige voorzieningen in de wijk Hoornespolder moeten worden gerekend de Ned. Hervormde Pniëlkerk; de centrale accommodatie Tripodia waarin onder meer wijkvoorzieningen zoals een toneelzaal en een peuterspeelzaal zijn gevestigd; het gezondheidscentrum, waarvan een consultatieburo en een tandheelkundig centrum gebruik maken en het verzorgingstehuis "De Duinrand". In Hoornes-Oost is op een binnenterrein aan de Suurmondstraat in een houten gebouw de Jeugdsociëteit "De Donk" gevestigd. Er wordt naar gestreefd om deze sociëteit in een permanent gebouw te vestigen. Zolang dit nog niet het geval is zal deze sociëteit hier blijven. In de onderverdiepingen van de flats langs de Conradstraat, Boshuysenstraat en Parsstraat is een aantal voorzieningen, zoals magazijn, fotoatelier en een krachtsportcentrum aanwezig.

afbeelding 2

afbeelding 2

3. VERKEER

3.1. Inleiding

In het kader van het bestemmingsplan spelen ook de verkeers- en vervoers-aspekten een rol. Het streven is onder meer gericht op een goede verkeers-situatie in de wijk Hoornespolder, zowel nu als op langere termijn. Enerzijds is een goede bereikbaarheid en toegankelijkheid gewenst voor alle vervoers-wijzen, en anderzijds dient de hinder en onveiligheid als gevolg van het gemotoriseerde verkeer tot een aanvaardbaar minimum te worden beperkt. Algemene uitgangspunten met betrekking tot de verkeerssituatie in de wijk Hoornespolder zijn:

1. Hoornespolder is een dichtbevolkte wijk, waar het verkeer en met name de auto, een groot beslag legt op de beperkte ruimte. Dit brengt allerlei bezwaren met zich mee voor voetgangers en fietsers en voor andere functies (zoals wonen, recreatie enzovoorts);
2. een regulering van het autoverkeer is dan ook geboden met als doel:
 - een veilige verkeerssituatie, vooral ten opzichte van voetgangers en fietsers;
 - geen hinder voor de omgeving (woonfunctie, spelen etc.);
 - lawaai-bestrijding;
 - doorgaand autoverkeer beperken;
 - hinderlijk rijgedrag beperken (snelheid);
 - goede bereikbaarheid van de deelgebieden voor alle vervoerswijzen;
3. bij tegenstrijdige belangen dient het aksent te liggen op de bestrijding van de onveiligheid en beperking van de hinder boven een snelle afwikkeling van het autoverkeer.

In verband met de in de wijk spelende verkeersproblemen is, parallel aan de voorbereiding van het bestemmingsplan een verkeersstudie uitgevoerd. In de studie wordt uitvoerig aandacht besteed aan allerlei gewenste maatregelen met betrekking tot het verkeer. Veel van deze gewenste maatregelen behoeven of kunnen niet in een bestemmingsplan geregeld worden en zijn dan ook niet opgenomen in de hierna volgende toelichting. Volstaan wordt hierna met het behandelen van die maatregelen, die voor het bestemmingsplan van belang zijn. Voor nadere informatie wordt naar de afzonderlijke verkeersstu-die verwezen.

3.2. Ontwikkelingen met betrekking tot de verkeerssituatie in en rond de wijk Hoornespolder

De van belang zijnde ontwikkelingen voor de verkeerssituatie in de wijk Hoornespolder zijn:

van algemene aard:

- het toenemend autobezit en de gevolgen daarvan voor het verkeer en het parkeren;
- de strengere wetgeving ten aanzien van het verkeerslawaai.

van specifieke aard:

- de realisering van Rijnsoever, 't Heen en de sportvoorzieningen in het tussengebied;
- de openstelling van de nieuwe provinciale weg S1 (Katwijk-Noordwijk-Haarlem), en met name de aansluiting nabij "de Krom" op de Heerenweg.

Aan de twee eerstgenoemde algemene ontwikkelingen wordt in de volgende paragrafen nader aandacht besteed. De specifieke ontwikkelingen zijn schematisch weergegeven in afbeelding 3.

De voltooiing van Rijnsoever heeft een duidelijke invloed op de verkeerssituatie in de wijk Hoornespolder. Ten oosten van de Biltlaan is een groenzone ontstaan als overgang tussen de bebouwing van Hoornespolder en Rijnsoever. In deze zone bevinden zich alleen fiets- en wandelroutes. Ten westen van de Biltlaan is een vergelijkbare situatie tot stand gekomen, althans voor zover het plan Rijnsoever tot nu toe is uitgevoerd. Voor het gedeelte, westelijk van de Zwarteweg, zijn echter nog geen uitwerkingsplannen gereed voor de toekomstige bebouwing. Bij de uitvoering van dit deel zal de doorgaande functie van de Zwarteweg door de Biltlaan kunnen worden overgenomen. De Zwarteweg krijgt in de toekomst waarschijnlijk uitsluitend een functie als buurtontsluitende straat voor Rijnsoever-West.

De ontwikkelingen in het industriegebied 't Heen zijn, zij het indirect, ook van belang omdat hierdoor de verkeersintensiteit op de Hoorneslaan wordt beïnvloed. In het nog uit te geven noordelijke deel van 't Heen zullen eveneens bedrijven worden gevestigd. Om dit noordelijke deel goed te kunnen ontsluiten en ook om de Hoorneslaan niet extra te belasten is ter hoogte van de Heerenweg een directe aansluiting van de Lageweg op de weg Noordwijk-Rijnsburg voorzien, die op zijn beurt een directe en volledige verbinding met de provinciale weg 51 heeft. Deze aansluiting bij de Krom heeft inmiddels ook een verbinding met het noord-oostelijke deel van Rijnsoever, via een deel van de bestaande parallelweg aan de westzijde van de provinciale weg. Het streven is er echter beslist niet op gericht om deze verbinding als een belangrijke invalsweg te laten functioneren.

3.3. De wegenstructuur

Een belangrijk gegeven vormt de functie die een bepaalde straat vervult in de cirkulatie van het (auto)verkeer. Naar functie kan onderscheid worden gemaakt in 4 categorieën, die zich als volgt laten omschrijven:

woonstraat of ontsluitingsstraat, ontsluit maximaal ongeveer 100 à 150 woningen en verwerkt geen noemenswaardig doorgaand verkeer ten opzichte van deze woningen;

verzamelstraat, deze straat verbindt een aantal woonstraten met een buurtontsluitende straat of met een wijkontsluitende of bovenwijkse verbinding;

buurtontsluitende straat, deze straat ontsluit het plangebied of belangrijke delen ervan vanaf de bovenwijkse of wijkontsluitende verbindingen (Groen van Prinstererweg);

bovenwijkse of wijkontsluitende verbinding, dit zijn wegen die een belangrijke functie hebben voor ten opzichte van de wijk Hoornespolder doorgaand verkeer; ze vormen tevens de hoofdontsluiting voor de wijk Hoornespolder (Biltlaan, Hoorneslaan en Zwarteweg).

Afbeelding 4 toont de indeling van de wijk in straten naar hun functie in de huidige situatie.

De functie van een straat of weg is belangrijk omdat deze voor een groot deel bepaalt hoe de straat of weg eruit (zou) moet(en) zien. Naarmate een straat belangrijker is zal de inrichting meer afgestemd moeten zijn op de doorstroming van het verkeer. Andere functies kunnen hierdoor in het gedrang komen, zoals het wonen en het spelen. Het toekennen van een belangrijke functie aan een straat kan dan ook leiden tot dreigende onveiligheid danwel tot omgevingshinder (zoals bijvoorbeeld lawaai en oversteekproblemen). Ook is het denkbaar dat een straat in werkelijkheid een belangrijker functie voor het doorgaande verkeer vervult, dan waarvoor hij is bedoeld. In dat geval spreekt men van sluiproutes, die veelal ook dreigende onveiligheid en hinder veroorzaken.

Afbeelding 5 geeft een overzicht van de gewenste functie voor de straten binnen de wijk Hoornespolder, zoals in de afzonderlijke verkeersstudie aanbevolen. De in dit schema onderscheiden categorieën zijn:

de bovenwijkse of wijkontsluitende verbindingen
hiertoe behoren Hoorneslaan en Kon. Julianalaan/Biltlaan;

buurtontsluitende straat
deze functie vervult (in de toekomst) de Zwarteweg;

verzamelstraat;

woonstraat.

Op de plankaart en in de bijbehorende voorschriften zijn deze vier categorieën weergegeven. Voorts is de provinciale weg S1, als bovenlokale weg, apart in het bestemmingsplan opgenomen. Het bestemmingsplan legt de inrichting van de straten niet gedetailleerd vast. Eventuele wijzigingen van de huidige straatinrichting (zoals het uitbreiden van de parkeerplaatsen of het inrichten als woonerf) dienen afgestemd te zijn op het schema van afbeelding 5. Zie ook onder 4.3.4.

Het voorgestelde cirkulatieschema van afbeelding 5 bevat een aantal structurele wijzigingen ten opzichte van de bestaande situatie. Deze wijzigingen worden hierna genoemd en komen zowel voort uit de onder 3.1. genoemde algemene uitgangspunten als uit onderstaande specifieke uitgangspunten voor de verkeerscirculatie in woongebieden:

- beperking van het aantal autobewegingen door het doorgaande (sluip)verkeer te weren en door het bestemmingsverkeer over zo groot mogelijke lengte de bovenwijkse- en wijkontsluitende verbindingen te laten gebruiken (Hoorneslaan/Biltlaan);
- binnen de autoluwe woongebieden dient het bestemmingsverkeer zich aan te passen aan de zwakke verkeersdeelnemers (fietsers/voetganger) en aan andere functies (wonen/spelen); de straatinrichting moet hierop worden afgestemd;
- op plaatsen waar relatief veel (ernstige) conflicten optreden (scholen, winkels, recreatievoorzieningen) wordt gestreefd naar autoarme of autovrije zones;
- de eventuele maatregelen dienen een selectief autogebruik te bevorderen;
- ontsluiting voor autoverkeer via minimaal twee routes is gewenst, in verband met zwaardere voertuigen, die moeilijk kunnen keren (vuilnis-auto, verhuishwagen) en in verband met eventuele kalamiteiten.

de bovenwijkse verbindingen

De onder 3.1. genoemde ontwikkelingen leiden tot een zwaardere belasting voor Hoorneslaan en Biltlaan. De nu reeds aanwezige hinderproblemen, met name met betrekking tot de Hoorneslaan, zullen daardoor in omvang toenemen. Er zijn evenwel geen aanvaardbare structurele ingrepen denkbaar (zoals de aanleg van een nieuwe invalsweg) die de problematiek van de Hoorneslaan afdoende oplost. De strategie voor de Hoorneslaan kan daarom het beste als volgt zijn: (zie ook de uitvoeriger beschouwing in de afzonderlijke verkeersstudie)

- a. het zoveel mogelijk beperken van de verdere verkeerstoename op de Hoorneslaan door:
 - de aanleg van de Laan van Nieuw Zuid;
 - de inmiddels tot stand gebrachte verbinding tussen de provinciale weg S1/Rijnsburgerweg bij "de Krom" en de Biltlaan, zoals genoemd onder 3.2.;
- b. het bevorderen van maatregelen die de negatieve effecten van het drukke autoverkeer zoveel mogelijk beperken, zoals:
 - het voorkomen van oversteekbewegingen voor fietsers en voetgangers en het aantrekkelijker maken van toch noodzakelijke oversteekbewegingen;
 - het verbeteren van de situatie voor het verkeer uit de zijstraten op de kruispunten Pauwstraat/Hoorneslaan en Boerslaan/Hoorneslaan;
 - de invoering van maatregelen die het aantal geregistreerde ongevallen kunnen verminderen;
 - beperking van de hinder ten gevolge van het verkeerslawaai, zie ook onder 3.5.

de verkeerscirculatie binnen de woongebieden

De konkrete aanbevelingen uit de afzonderlijke verkeersstudie zijn:

deelgebied noord-oost

1. het onttrekken van de Helmbergweg, oostelijk van de Sal. Huygenslaan (eventueel eerst alleen noordelijk van de toegang naar de sportvelden, zolang deze nog in gebruik zijn) aan het autoverkeer; de betreffende strook kan als parkstrook worden ingericht, in combinatie met een fiets-/wandelroute;
2. het eventueel "doorknippen" van de noordelijke ventweg van de Hoorneslaan, direkt oostelijk van de Boekhorststraat.

deelgebied zuid-oost

3. het "doorknippen" van de zuidelijke ventweg op de Hoorneslaan bij de uitmonding op de Parsstraat, in combinatie met een aanpassing van het kruispunt Boerslaan/Parsstraat/Hoorneslaan tot een bajonetaansluiting;
4. het zoveel mogelijk opheffen van het éénrichtingsverkeer, hetgeen herinrichting van de betreffende straten vereist.

deelgebied noord-west

5. de Zwarteweg verliest zijn doorgaande (bovenwijkse) functie, maar krijgt wel een buurtontsluitende functie voor Rijnsoever-West;
6. de Heinsiusstraat kan in de toekomst eventueel verbonden worden met woonstraten in Rijnsoever-West;

7. het autovrij maken van de omgeving van scholen aan de Schimmelpenninckstraat, in samenhang met een aanpassing van het kruispunt Pauwstraat/Piersonstraat/Hoorneslaan tot een bajonetaansluiting;
8. het onderling verbinden van de Talmastraat en de Catsstraat voor autoverkeer op woonstraatniveau is gewenst in verband met maatregel 7.

deelgebied zuid-west

9. het "doorknippen" van de Groen van Prinstererweg en van de parallel lopende woonstraat, tussen Troelstrastraat en Kuyperstraat; de Groen van Prinstererweg verliest daardoor zijn huidige buurtontsluitende functie;
10. het onttrekken van de zuidelijke verbindingsweg tussen de Th. de Visserstraat en het gezondheidscentrum aan het autoverkeer;
11. het opheffen van de afrit vanaf de Hoorneslaan naar de zuidelijke ventweg, ter hoogte van de Nolensstraat;
12. het aan het autoverkeer onttrekken van de zuidelijke ventweg van de Hoorneslaan tussen Schaepmanstraat en Piersonstraat.

Deze nummering van de maatregelen korrespondeert met de nummering op afbeelding 5.

3.4. Parkeren en straatinrichting

Door het naar verwachting toenemende autobezit zal de behoefte aan parkeerplaatsen groter worden. Deze toename zal echter minder dan evenredig zijn, omdat het aantal bewoners per woning daalt. Op grond van de uniforme katwijkse parkeernorm voor woongebieden dient gemiddeld per woning 1.25 parkeerplaats aanwezig te zijn. Bij deze norm is uitgegaan van een gemiddelde woningbezetting van 2.8, van een maatgevende autodichtheid van 385 auto's per 1000 inwoners en van een overcapaciteit van 15%. Genoemde norm is inclusief garages en carports, die echter slechts gedeeltelijk meetellen, voor 40 à 80% afhankelijk van de konkrete situatie.

In het plangebied bevinden zich momenteel ongeveer 2400 woningen en ongeveer 760 garages. Uit nachtelijke tellingen is gebleken dat er in februari 1979 gemiddeld ongeveer 1100 auto's geparkeerd stonden op en langs de openbare weg. Volgens de gemeentelijke parkeernorm zijn er 3000 plaatsen nodig. De garageboxen leveren een aandeel van $\pm$ 460 effectieve plaatsen, zodat gestreefd moet worden naar $\pm$ 2540 parkeerplaatsen op en langs de openbare weg. In 1979 waren er 1900 legale openbare parkeerplaatsen (inclusief openbaar funktionerende partikuliere terreinen). Hiervan hebben echter 200 geen functie voor het woninggebonden parkeren. Op langere termijn is derhalve een uitbreiding gewenst met 800 à 900 plaatsen.

Realisering van deze ekstra plaatsen zal hier en daar ingrijpende en ook kostbare aanpassingen vergen. Een zorgvuldig uitvoeringsprogramma is geboden, waarbij de prioriteitsvolgorde uit afbeelding 6 kan worden aangehouden. Aanvullend zijn de volgende aanbevelingen geformuleerd:

- soms kan het tekort in een bepaalde straat gecompenseerd worden door een reserve in een andere straat, gelegen op redelijke afstand (tot ongeveer 100 m); in deze gevallen is uitbreiding van het aantal plaatsen minder urgent;
- bij realisering van nieuwe woonbebouwing (bijvoorbeeld op het terrein van Houtenstraat/Piersonstraat) dient bij voorkeur op het betreffende terrein in de parkeerbehoefte te worden voorzien;
- wanneer uitbreiding van het aantal plaatsen wenselijk is dan dient allereerst gestreefd te worden naar een herinrichting van de straat; hierbij kan het aantal plaatsen veelal belangrijk worden uitgebreid zonder dat het verharde (straat)oppervlak evenredig toeneemt; tevens kan de straat ook een fraaier aanzien krijgen;
- op bepaalde plaatsen is het tekort echter zodanig groot dat buiten het bestaande straatprofiel uitbreiding van het parkeren nodig zal zijn; voorbeelden zijn:
 - de omgeving van de torenflats;
 - de Conradstraat en Boshuysenstraat;
 - de Langeveldstraat.

Uitgangspunt voor de inrichting van de straten vormt het cirkulatieschema voor het autoverkeer zoals weergegeven in afbeelding 5. De straten met een functie als buurtontsluitende straat of als verzamelstraat dienen een normale straatinrichting te hebben, dat wil zeggen een duidelijke rijbaan en verhoogd liggende trottoirs. De straatinrichting dient wel zodanig te zijn dat te hoge snelheden voorkomen worden (meer dan 40 kilometer per uur). Abrupte obstakels, horizontaal of vertikaal, zijn in deze straten echter ongewenst. In woonstraten kunnen dergelijke maatregelen wel worden toegepast. Woonstraten kunnen eventueel ook als woonerf worden ingericht, wanneer aan de volgende voorwaarden voldaan wordt:

- geen noemenswaardig vrachtverkeer;
- geen groter af te leggen afstand via een woonerf dan 400 m;
- geen doorgaande (brom)fietsroute;
- geen verkeersaantrekkende bedrijven, winkels of andere voorzieningen.

Gelet op de relatief hoge kosten van de aanleg van woonerven, waarvoor een volledige herinrichting nodig is, dient terughoudendheid te worden betracht bij de aanleg van woonerven. Prioriteit kan hierbij worden verleend aan die straten, waar volgens het gemeentelijke herinrichtingsprogramma de kwaliteit van de woonomgeving het meest te wensen overlaat. In de wijk Hoornes-polder geldt hiervoor als prioriteitsvolgorde: noord-oost, noord-west, zuid-oost en zuid-west.

In afbeelding 7 zijn de inrichtingsmogelijkheden en -wensen schematisch weergegeven. De volgende gevallen zijn daarbij onderscheiden:

- handhaving normaal straatprofiel;
 - ombouw tot fiets-/voetpad;
 - aanleg van woonerf op zich mogelijk;
 - plaatselijke aanpassingen gewenst (versmalling, hoogteverschillen of iets dergelijks), gericht op een veilig gedrag van de automobilisten; de aangegeven punten hebben betrekking op:
 - de omgeving van de scholen;
 - de oversteekplaatsen op de ventwegen van de Hoorneslaan.
- Deze plaatselijke aanpassingen dienen zodanig te worden uitgevoerd dat het (brom)fietsverkeer zoveel mogelijk ongehinderd kan passeren.

3.5. Het verkeerslawaaï

De Wet geluidhinder bevat regels voor het maximale ekwivalente geluidsnivo dat voor woningen en voor andere geluidsgevoelige bestemmingen toelaatbaar is. Met ekwivalent wordt een soort gemiddelde bedoeld over de uren van de dag. Als basisnorm voor overdag wordt in de wet gehanteerd een maximaal ekwivalent geluidsnivo van 50 dB(A) op de buitengevel. In verband met een tijdelijk geldende aftrek van de gemeten of berekende waarde van maximaal 5 dB(A) (onder andere gebaseerd op de veronderstelling dat door de voortschrijdende techniek het wegverkeer op middellange termijn 5 dB(A) stiller zal worden) kan men in de praktijk vooralsnog een grenswaarde van 55 dB(A) aanhouden. In de wet zijn echter verschillende situaties opgenomen waarbij (tijdelijk) hogere waarden zijn toegestaan. Voor bestaande woningen langs bestaande wegen kunnen deze oplopen tot 70/75 dB(A). Voor de toepassing van deze normen wordt aan wegen met een verkeersfunctie een zone toegekend. Binnen deze zone mag het ekwivalente geluidsnivo een bepaalde waarde niet overschrijden. Zowel voor bestaande als voor nieuwe situaties kan dit aanleiding geven tot het treffen van geluidsnivo-verlagende maatregelen op grond van een in te stellen akoestisch onderzoek.

Voor het plangebied zullen, bij het volledig in werking treden van de wet, dergelijke zones gelden voor de Zwarte weg, de Hoorneslaan, de Biltlaan en de provinciale weg S1. Uit enkele metingen blijkt dat de uitgangsnorm van 55 dB(A) op de buitengevel van woningen langs deze wegen wordt overschreden (zie bijlage bij deze toelichting). Op welk moment en in welke mate er geluidsbeperkende maatregelen voor de bebouwing langs deze wegen nodig zijn, zal nog nader moeten blijken uit algemene maatregelen van bestuur. In de wijk Hoornespolder komen, afgezien van de door het rijk nagestreefde bronbestrijding door stillere motoren, redelijkerwijs alleen maatregelen in aanmerking ter verbetering van de geluidsisolatie van de bebouwing (dubbel glas en meer geluidsdichte kapconstructie). Voor de zone langs de provinciale weg S1 zijn aanvullende voorzieningen denkbaar, zoals een geluidswal of een geluidsscherm. Deze hebben echter belangrijke ruimtelijke consequenties.

Nadrukkelijk moet worden opgemerkt dat voorgaande beschouwing nog van voorlopige aard is. Belangrijke onderdelen van de Wet geluidhinder vergen nog algemene maatregelen van bestuur, alvorens ze in werking treden. Bij provinciale en gemeentelijke diensten worden al wel voorbereidingen getroffen voor de uitvoering van de wet, maar er moet nog heel wat ervaring mee worden opgedaan. Het verdient aanbeveling om binnen afzienbare tijd aan te geven welke consequenties de wet heeft voor het gemeentelijke beleid, ook ten aanzien van de sectoren ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer. Dit te meer omdat deze problematiek zich in praktisch alle Katwijkse woongebieden voordoet, ook al vormt de Hoorneslaan wel één van de ernstigste knelpunten in de gemeente.

3.6. Openbaar vervoer en langzaam verkeer

De ontwikkeling van Rijnsoever, en ook het provinciale- en rijksbeleid inzake bevordering van het openbaar vervoer, maken wellicht in de toekomst een betere bediening van de wijk Hoornespolder mogelijk door het openbaar vervoer. Momenteel heeft alleen westelijk Hoornes directe opstapmogelijkheden in alle van belang zijnde richtingen (Leiden, Den Haag, Haarlem, Noordwijk) (lijn 31, 90, 91 en 95 S). Het middengebied heeft alleen opstapmogelijkheden in de richting Leiden en Den Haag (lijn 31 en 91) en het oostelijke alleen in de richting Leiden (lijn 31).

Verbetering is mogelijk door verhoging van de frekwentie, het inleggen van een nieuwe lijn en/of door het wijzigen van de routes. De konkrete voorstellen uit de afzonderlijke verkeersstudie zijn, zie ook afbeelding 8:

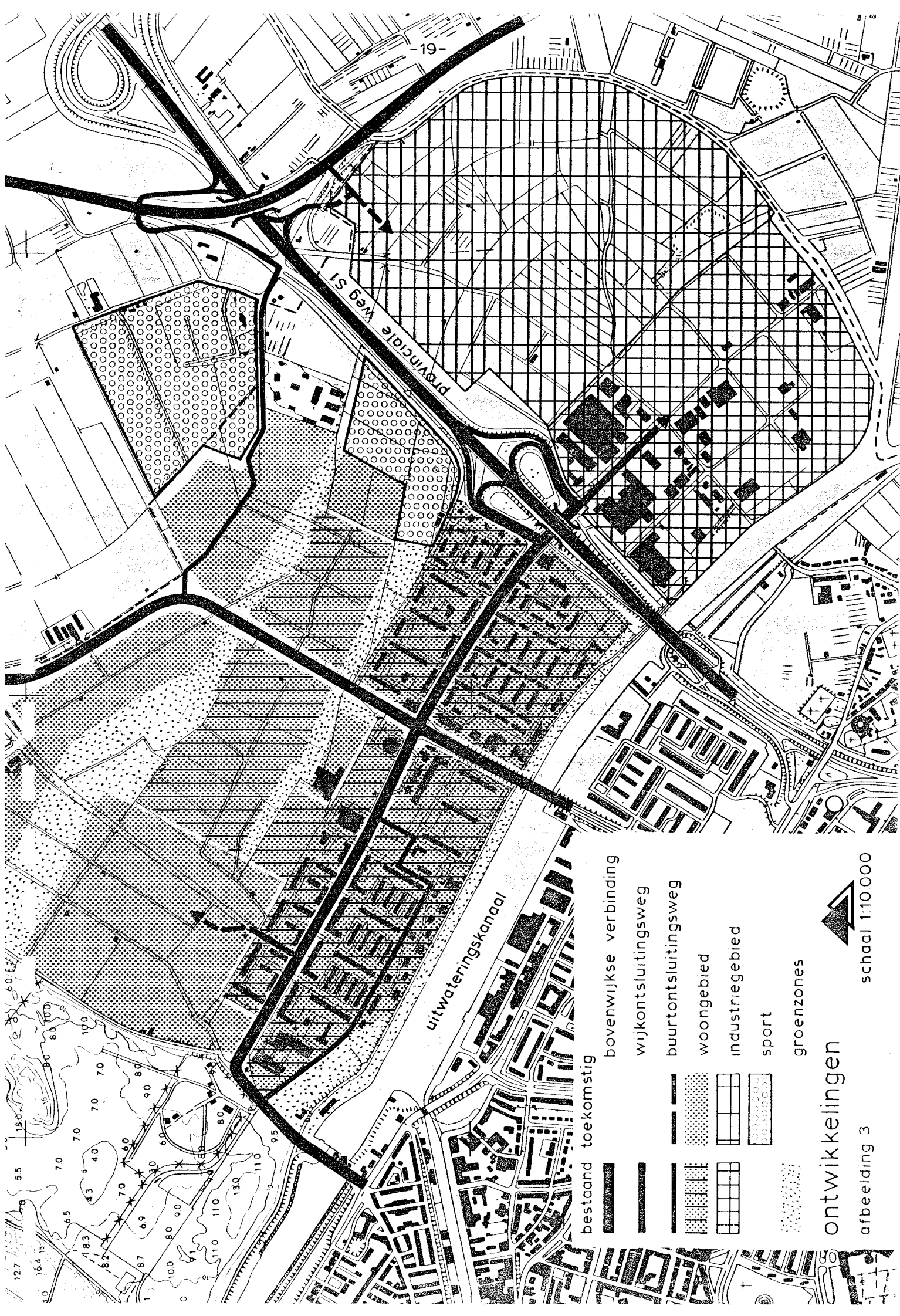
- het verleggen van lijnen 90 en 95 S van de Zwarteweg naar de Biltlaan/Hoorneslaan-West;
- het keerpunt van lijn 91 wordt verplaatst naar noord-westelijk Rijnsoever;
- het streven naar invoering van een nieuwe lijn x (Katwijk-Noord/Leiden; minimaal 1 x per 30 minuten), die via de Hoorneslaan-Oost een versterking vormt van de bestaande lijn 31.

Deze voorstellen komen in grote lijnen overeen met de visie van de N.Z.H., zoals uit geregeld overleg met de N.Z.H. is gebleken (zie ook hoofdstuk 6 overleg).

In afbeelding 9 zijn de fiets-/wandelroutes weergegeven. De voorstellen uit de afzonderlijke verkeersstudie hebben betrekking op:

- a. aanleg van nieuwe routes, waardoor een aantrekkelijk alternatief ontstaat en omrijbewegingen en hinderlijke oversteekbewegingen worden voorkomen; dit betreft:
 1. een nieuwe route tussen de van Lierestraat en de J.Th. de Visserstraat, door middel van een onderdoorgang in de noordelijke oprit van de Julianabrug; hierbij behoren verbindingsfietspaden met de fietspaden langs de Koningin Julianalaan - Biltlaan;
 2. een verbindingsfietspad tussen de van Houtenstraat en het westelijke fietspad langs de Koningin Julianalaan;
 3. het reserveren van de mogelijkheid om een fiets-/voetgangerstunnel te maken ter hoogte van het Hoornesplein;
 4. een nieuwe fiets-/wandelroute vanuit Rijnsoever-West naar de binnensluis; deze dient aan te sluiten op een, zo mogelijk ongelijkvloerse, kruising met de Hoorneslaan tussen de Groen van Prinsterenweg en de Hartweg, mede te gebruiken voor fietsers naar het strand en naar de duinen vanuit zuidelijk Hoornespolder;
 5. een fietsroute vanaf Rijnsoever fase 3, naar de Fagelstraat;
- b. aanpassing van bestaande routes, gericht op een verbetering voor fietsers en voetgangers; dit betreft:
 6. het zoveel mogelijk auto-arm maken van de ventwegen langs de Hoorneslaan (zie ook onder 3.3.);
 7. het aanpassen van de fietspaden langs de Hoorneslaan, zodanig dat tweerichtingsverkeer mogelijk wordt;
 8. herinrichting van de Helmbergweg, oostelijk van de Sal. Huygenstraat als fiets-/wandelroute;
 9. diverse plaatselijke afsluitingen van wegen voor autoverkeer, danwel plaatselijke aanpassingen van de straatinrichting zoals schematisch opgenomen in afbeelding 5 en afbeelding 7.
 10. als onderdeel van een toekomstige (recreatieve) fietsroute langs Uitwateringskanaal en Noordwijkervaart is een fietspad geprojecteerd vanaf de hoek Passtraat - Reyersberglaan onder het viadukt van de provinciale weg S1 door richting 't Heen (nu alleen voetpad).

De nummering van de maatregelen korrespondeert met die op afbeelding 9.



-19-

provinciale weg 51

uitwateringskanaal

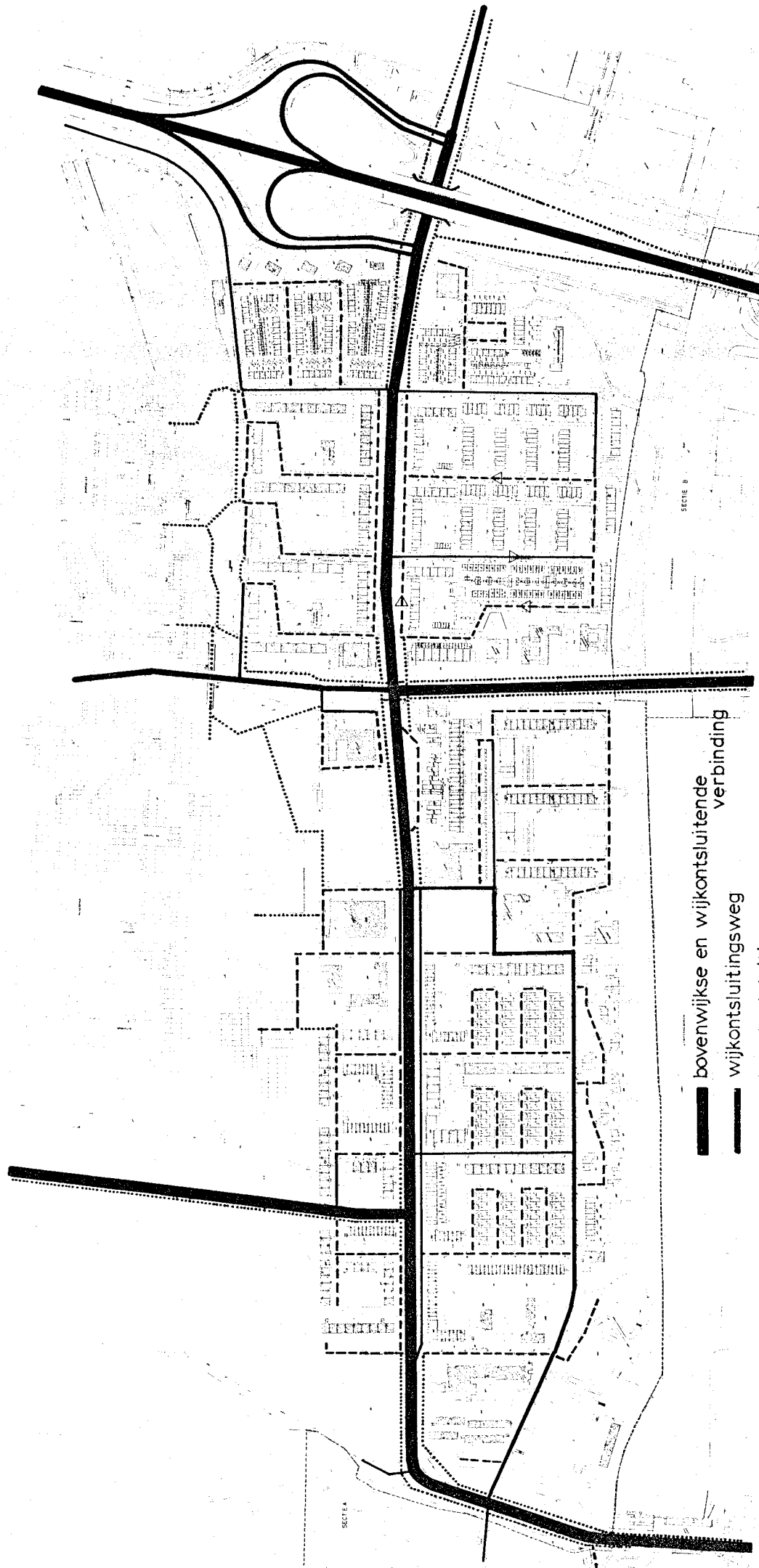
- bestaand toekomstig
- bovenwijkse verbinding
- wijkontsluitingsweg
- buurtontsluitingsweg
- woongebied
- industriegebied
- sport
- groenzones



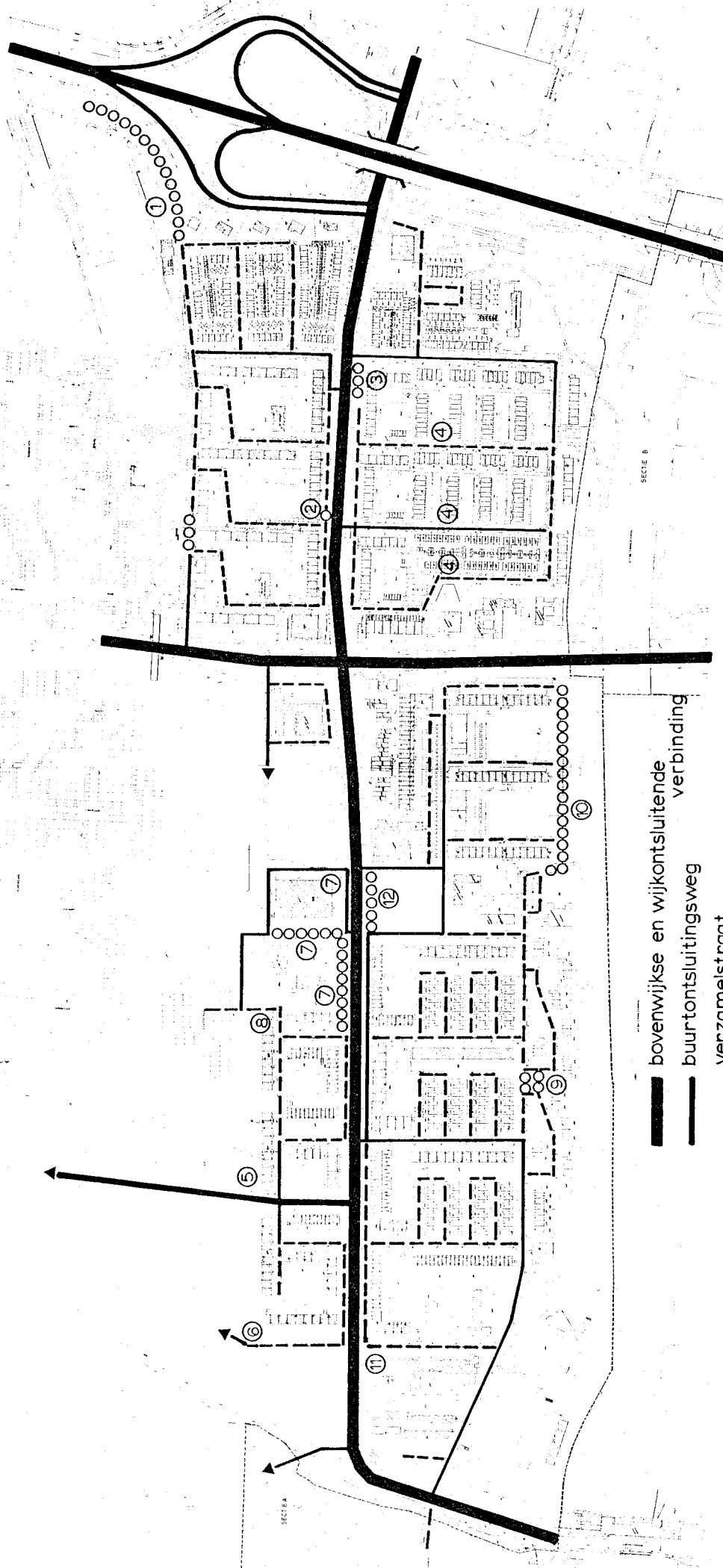
schaal 1:10.000

ontwikkelingen

afbeelding 3



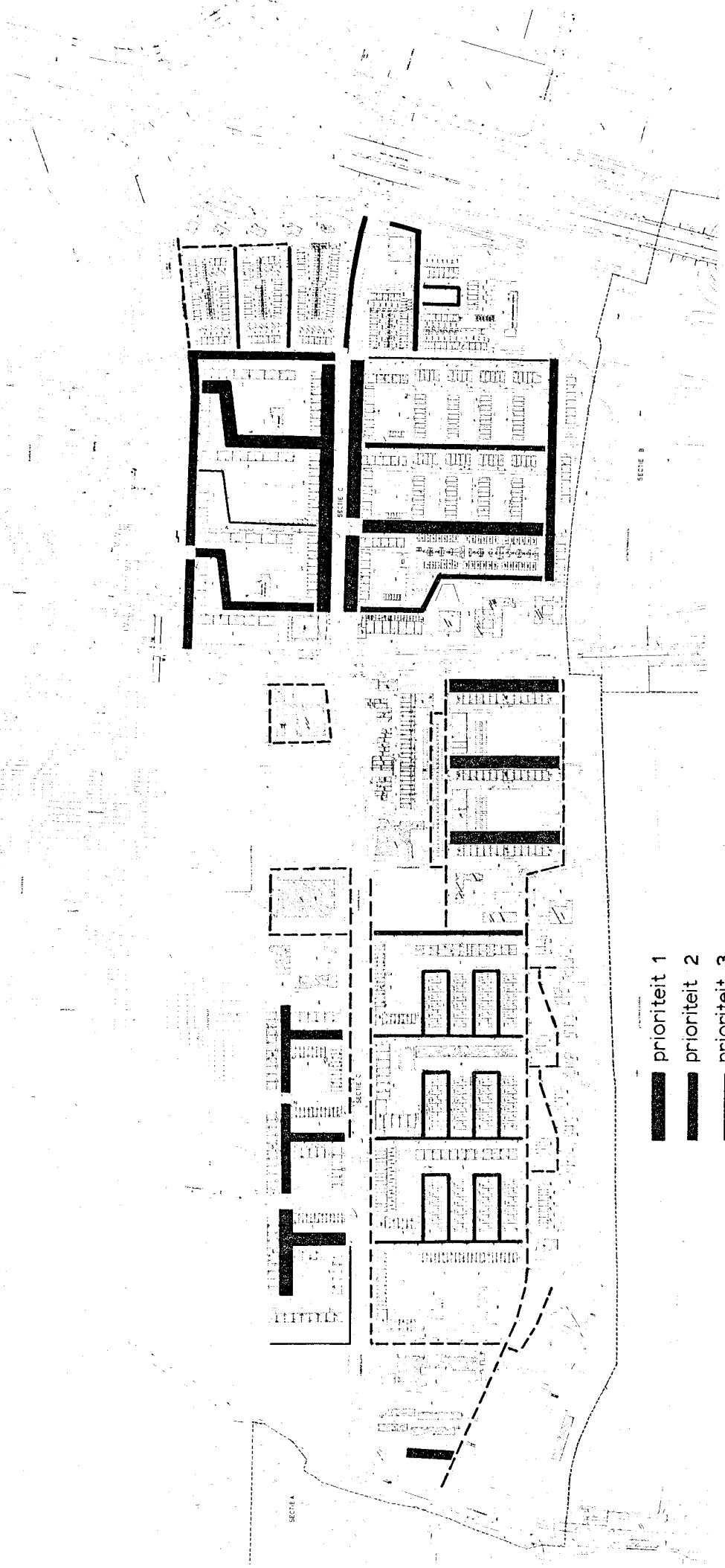
wegennet naar funktie 1979



- bovenwijkse en wijkontsluitende verbinding
- - -** buurtontsluitingsweg
- verzamelstraat
- - -** woonstraat / ontsluitingsweg
- ooooo** autovrij
- ① nummering maatregelen (zie tekst)

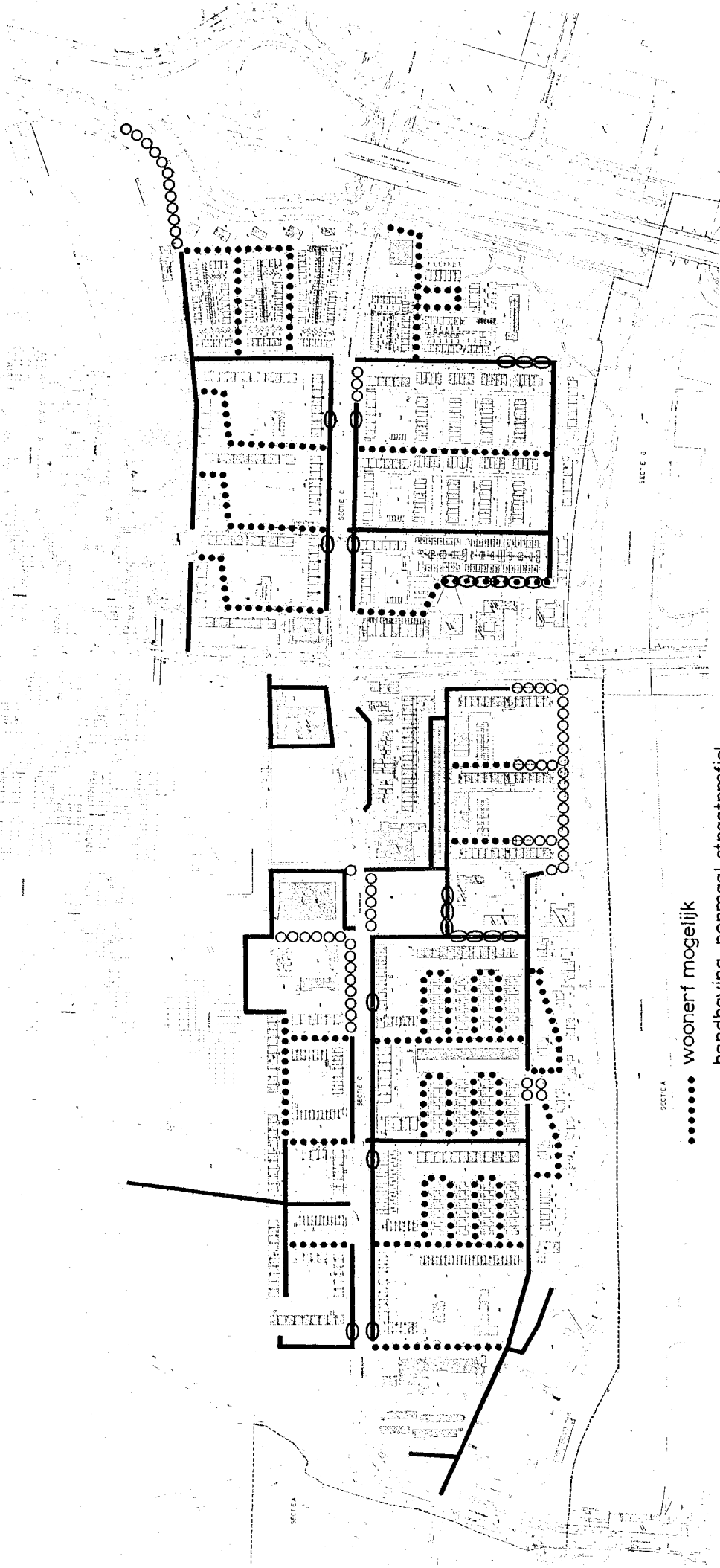


voorstel circulatie autoverkeer



- prioriteit 1
- prioriteit 2
- prioriteit 3
- prioriteit 4
- prioriteit 5
- - -** prioriteit 6

prioriteit verbetering parkeersituatie 0 100 200m
afbeelding 6



..... woonerf mogelijk

— handhaving normaal straatprofiel

oooo ombouw tot fiets-/wandelroute

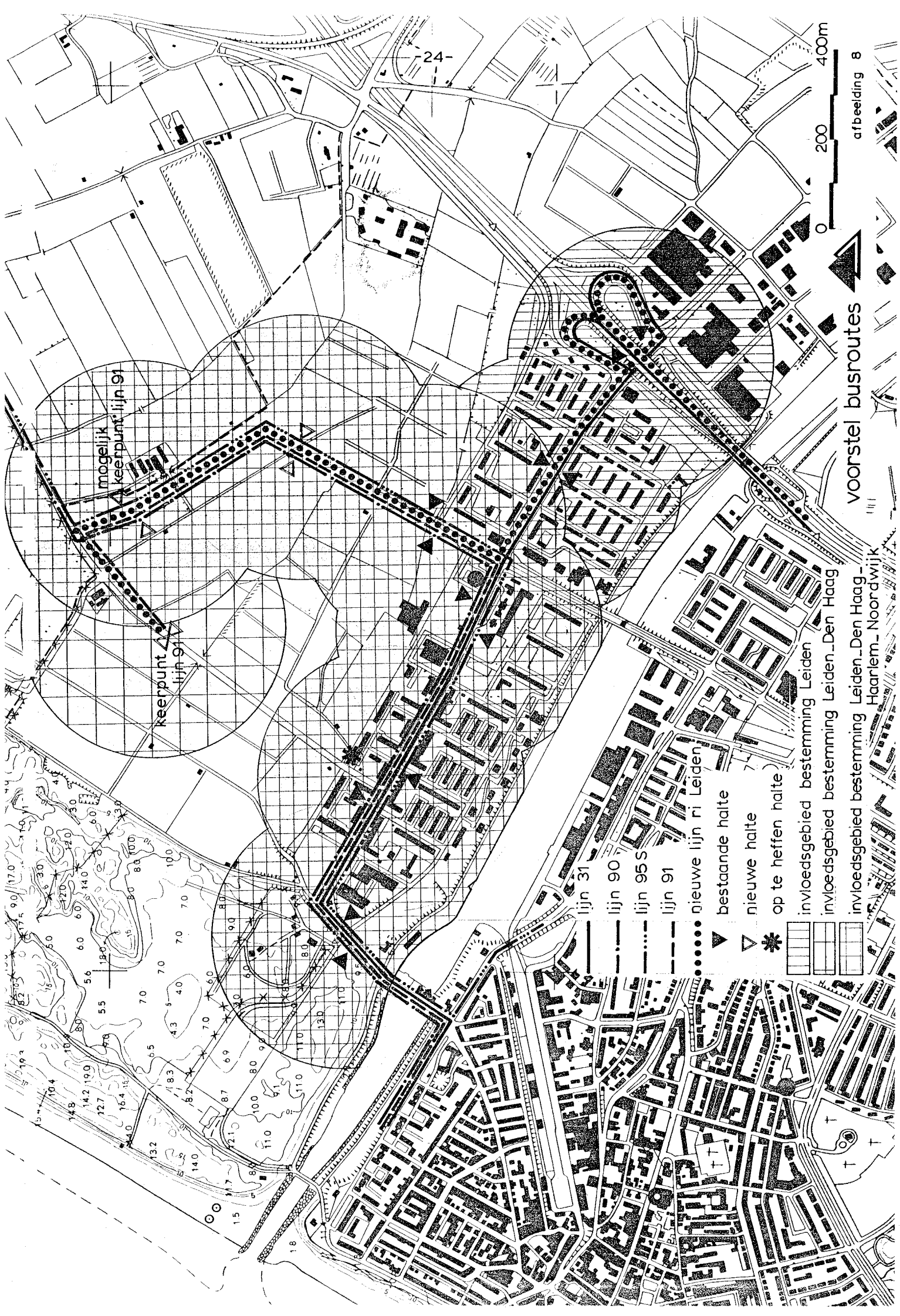
oo plaatselijke aanpassing straatinrichting

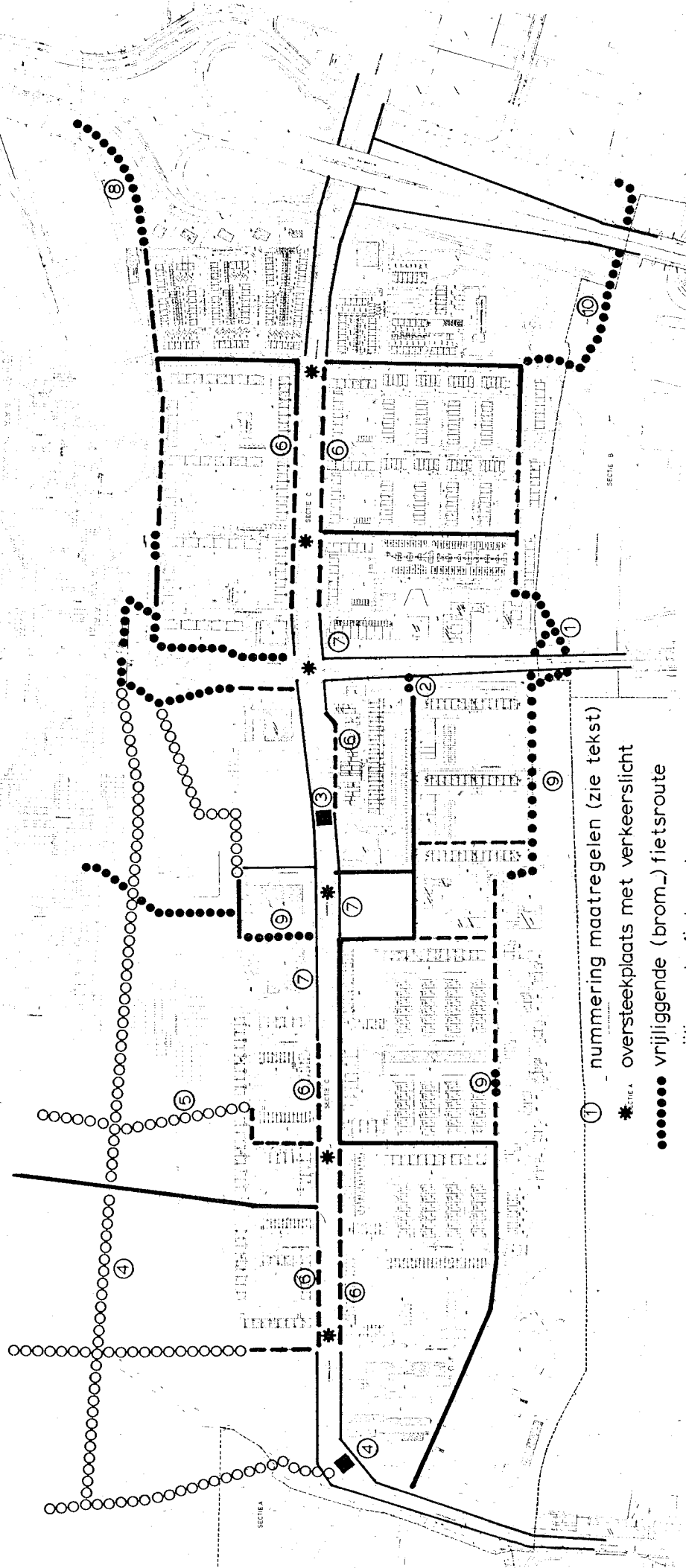
inrichtingsschema

0 100 200 m



afbeelding 7





① nummering maatregelen (zie tekst)

* oversteekplaats met verkeerslicht

..... vrijliggende (brom_) fietsroute

oooooo vrijliggende fietsroute

— (brom_) fietspad

--- autoarme route

— route gemengd verkeer

■ tunnel (langzaam verkeer)

0 100 200m



voorstel (brom_)fietsroutes

afbeelding 9

4. BESCHRIJVING VAN HET PLAN

de wijk

Zoals in de inleiding naar voren is gekomen wordt de wijk Hoornespolder door de Hoorneslaan en de Biltlaan globaal in vier kwadranten verdeeld:

- in het noord-oostelijke kwadrant zijn de meeste woningen ondergebracht in middelhoge etagebouw die zijn gerangschikt rond tamelijk grote groene ruimten. Op twee van deze ruimten komt nog bebouwing voor, een kleuterschool en een voormalige kleuterschool thans gebouw voor jeugdwerk, die niet meer in het plan zijn opgenomen.
Nabij de afrit van de provinciale weg S1 is een buurtje aanwezig dat bestaat uit eengezinshuizen en langs de provinciale weg bungalows.
Nabij het kruispunt Hoorneslaan-Biltlaan is een hoge woontoren gebouwd. Aan de noordzijde is in het plan Rijnsoever een groenstrook aangelegd die hier een buffer vormt tussen de wijken Hoornespolder en Rijnsoever.
- In het zuid-oostelijke kwadrant zijn langs en evenwijdig aan de Hoorneslaan en het Uitwateringskanaal middelhoge blokken etagebouw aanwezig. Daartussen ligt een buurtje dat bestaat uit eengezinshuizen in strokenverkaveling.
Nabij de aansluiting van de Hoorneslaan op de provinciale weg S1 is een woontoren gebouwd met enige blokken nieuwere eengezinshuizen erbij.
In de zuid-oost en zuid-west hoek van dit kwadrant liggen buurtscholen en langs de Biltlaan tevens een gymnastieklokaal. In de zuid-oost hoek zal een nieuwe kleuterschool worden gebouwd ter vervanging van de kleuterschool die in het noord-oostelijke kwadrant is "wegbestemd".
Op de hoek van de Hoorneslaan en de Biltlaan is een aanzet aanwezig van het winkelcentrum aan de overzijde van de Biltlaan.
- In het noord-westelijke kwadrant zijn alle woningen in middelhoge blokken etagewoningen ondergebracht.
Er is een kleuter-basisschool aanwezig en een kerk op de hoek van de Hoorneslaan en de Biltlaan.
Naast de school is een naaiatelier aanwezig waarvoor een bestemming voor bedrijfsdoeleinden is aangegeven.
Tussen het naaiatelier en de kerk ligt een nog onbebouwd terrein dat buiten het plan Hoornespolder is gehouden en in het plan Rijnsoever is opgenomen. Op dit terrein is uitbreiding van het centrum van Hoornespolder ten behoeve van Rijnsoever mogelijk.
- In het zuid-westelijke kwadrant ligt op de hoek van de Hoorneslaan en de Biltlaan het centrum van de wijk Hoornespolder en vlak ten westen ervan aan de Hoorneslaan de centrale akkommodatie "Tripodia".
Ten zuiden van het centrum zijn in noord-zuidrichting drie hoge blokken etagewoningen gebouwd, waartussen aan de noordzijde een bestemming voor dienstverlenende - en handelsbedrijven is gelegd.

Langs de Hoorneslaan zijn middelhoge blokken etagewoningen gebouwd, waarbij steeds tussen twee blokken in op de begane grond winkelvoorzieningen zijn gesitueerd. Loodrecht op de Hoorneslaan zijn dwarsstraten waarlangs aan de westzijde eengezinshuizen in strokenbouw liggen; langs het Uitwateringskanaal zijn vrije-sektor woningen gebouwd.

Ten zuid-westen van het centrum zijn buurtscholen en een gezondheidscentrum gebouwd en langs het kanaal ten westen van de vrije sektorwoningen een sportschool. In het westen is een kleuter-basisschool aanwezig.

In het uiterste westen van het zuid-westelijke kwadrant zijn een verzorgingstehuis en woningen voor bejaarden gebouwd.

Het plangebied ligt binnen het olie- en gaswinconcessiegebied van de uitgebreide concessie Rijswijk II.

de bestemmingen

Bestemming woondoeleinden

De reeds gerealiseerde meergezinshuizen, waarvan een aantal aan de zuidzijde van het Hoornesplein op een winkelverdieping is gebouwd, en de bestaande eengezinshuizen zijn opgenomen in de bestemming woondoeleinden.

Uitbouwen, bijgebouwen en erkers kunnen bij de eengezinshuizen worden gebouwd, indien de goothoogte en het gezamenlijk grondoppervlak niet groter zijn dan in de voorschriften is bepaald. Het is mogelijk om uitbouwen en bijgebouwen binnen de bebouwingsgrenzen en waar dit op de kaart is aangegeven te bouwen. Om te voorkomen dat deze aan- en bijgebouwen kwa bezonning teveel hinder geven op de aanliggende percelen, is de diepte van de aan- en bijgebouwen aan de achtergevel beperkt. Hiermede wordt tevens een structurele openheid gewaarborgd, die het "dichtslippen" van de achterterreinen voorkomt.

De breedte van uitbouwen en bijgebouwen aan de voorgevel mag niet meer bedragen dan 50% van de voorgevelbreedte. Erkers zijn aan de voor- en zijgevel toegestaan, mits er een bepaalde strook tot de perceelsgrens onbebouwd blijft.

In verband met de zon- en lichtinval van de aangrenzende woningen dient het dak van de uitbouwen en aangebouwde bijgebouwen over een diepte van 3,00 m gemeten vanaf de gevel van een woning plat te zijn. De bouwhoogte mag daar niet groter zijn dan de voorgeschreven goothoogte.

Met een vrijstelling van burgemeester en wethouders kan deze bebouwing voorzien worden van een kap voor een vliering of open ruimte (dus geen tweede laag).

Het is toegestaan de eengezinshuizen met een plat dak te voorzien van een kap met uitzondering van de eengezinshuizen aan de Thorbeckestraat, de Troelstrastraat en de Kuiperstraat. Een kap op deze eengezinshuizen zou te veel afbreuk doen aan het karakter van de buurt, mede omdat de afstand tussen de rijen eengezinshuizen hiervoor te klein is en bovendien waarschijnlijk een vrij steile kap noodzakelijk zou zijn voor deze ondiepe eengezinshuizen.

De voorzieningen in de onderverdieping van de flats langs de Conradstraat, Boshuysenstraat en Parsstraat zijn niet als zodanig bestemd. Mede omdat onderverdiepingen van meergezinshuizen primair dienen voor uitbreiding of aanvulling van de woonfunctie van de bovengelegen lagen.

Onmiddellijk ten westen van de centrale akkommodatie "Tripodia" is een terrein vrijgehouden van bebouwing (plan Piersonstraat). Op dit terrein met de globale bestemming woondoeleinden kunnen meergezinshuizen in maximaal 6 lagen op onderverdieping worden gebouwd. Hiervoor zullen burgemeester en wethouders een uitwerkingsplan vaststellen. Het plan Piersonstraat zal maximaal 100 3-kamerwoningen kunnen omvatten in de premie A- en woningwetsektor. De situering van de woningen, die dichtbij het winkelcentrum aan het Hoornesplein gelegen zullen zijn, is voor 1- en 2-persoonshuishoudens geschikt.

Bestemming winkels

De bestaande winkels rondom het Hoornesplein en de eerdergenoemde hoek-winkelpanden langs de Hoorneslaan zijn als zodanig bestemd. De mogelijkheid is geopend om over het gehele Hoornesplein een overkapping aan te brengen.

Met een vrijstelling van burgemeester en wethouders mag een maximaal bruto-vloeroppervlak van de winkels gebruikt worden voor horecadoeleinden. Dit komt ongeveer overeen met de bestaande toestand, zodat nog slechts een zeer beperkte uitbreiding van de horecabedrijven is toegestaan. Voor deze regeling is ook gekozen, opdat de indeling in winkels en horecabedrijven kan veranderen.

Voor de winkels aan de noord-oostzijde van het Hoornesplein is de mogelijkheid opgenomen om aan de achterkant een beperkte uitbreiding te realiseren.

Bestemming bijzondere doeleinden

Binnen deze bestemming zijn alle scholen, de Ned. Hervormde Pniëlkerk, het gezondheidscentrum, de centrale accommodatie Tripodia, een sportschool en het verzorgingstehuis geregeld. Het gezondheidscentrum kan nog met 100% uitbreiden, de scholen met ca. 10%. Eveneens is voorzien in een kleine uitbreiding van de sportschool en Tripodia.

De jeugdsociëteit aan de Suurmondstraat en de kleuterschool aan de Langeveldstraat zijn niet als zodanig bestemd. Voor de kleuterschool is extra ruimte gereserveerd bij de P.W. Alexanderschool. Bij de openbare L.O.-school "de Hoornes" is de bebouwingsgrens zodanig gelegd dat de vestiging van een kleuterschool mogelijk is.

Bestemming dienstverlenende en handelsbedrijven

Deze bestemming laat detailhandel toe voor zover deze detailhandel in verband met de bedrijfsmatige dienstverlening plaatsvindt.

Bestemming bedrijfsdoeleinden

Het naaiatelier "Canda" is specifiek bestemd. Gelet op de omgeving kan, bij een beëindiging van het bedrijf, niet elk ander industrieel bedrijf op voorhand worden toegelaten.

Door middel van een vrijstellingsbevoegdheid kunnen andere bedrijven worden toegelaten die uit een oogpunt van het aantal arbeidsplaatsen en de hinder vergelijkbaar geacht kunnen worden met het naaiatelier.

Deze bestemming laat detailhandel toe in goederen die ter plaatse worden vervaardigd, bewerkt of hersteld.

Bestemming recreatievoorzieningen

Langs de provinciale weg S1 is aan een strook grond de bestemming recreatievoorzieningen gegeven, waarin speel- en trapvelden kunnen worden aangelegd en een kleine kinderboerderij kan worden gebouwd. De markante, hoge kalkoven, die niet meer als zodanig in gebruik is, maar wel gespaard zou moeten blijven, is in de bestemmingsbepaling opgenomen.

Bestemming waterstaatkundige doeleinden en, voor zover deze belangen dit toelaten, recreatie

Het betreft een tamelijk brede strook langs het Uitwateringskanaal waar, met enige beperking, recreatieve voorzieningen, zoals groenstroken, paden, sport- en speelveldjes zijn en kunnen worden aangelegd.

Op grond van de Algemene Keur van het Hoogheemraadschap van Rijnland moet een aan het kanaal grenzende strook van 5 m breedte worden vrijgehouden van bebouwing en dergelijke, met het oog op het aanbrengen c.q. onderhouden van een beschoeiing met verankering en met het oog op het beheer van Rijnlands eigendommen.

Bestemming groenvoorzieningen

De groenvoorzieningen, die gehandhaafd moeten blijven zijn als zodanig bestemd. Drie gebouwtjes van maximaal 30 m² zijn toegestaan voor toezicht en voor het opbergen van materialen. Deze gebouwtjes zullen vooral nodig zijn als ter plaatse speelgelegenheid aanwezig is.

Het overige bestaande groen maakt deel uit van de bestemming verkeersdoeleinden D (woonomgeving), mede om een goede herinrichting van straten mogelijk te maken.

Een groenstrook van + 3 m breedte naast de provinciale weg Sl valt in de bestemming verkeersdoeleinden A (bovenlokale wegen). Hierin kunnen lichtmasten, geluidsschermen e.d. worden gerealiseerd.

Bestemming verkeersdoeleinden

Er bestaat een sterke variatie in de aard van de verschillende verkeersvoorzieningen, variërend van een autosnelweg tot een woonerf. Vooral omdat een dergelijk verschil belangrijke consequenties heeft voor de aangrenzende bestemmingen is het zinvol om verschillende typen verkeersbestemmingen te onderscheiden:

verkeersdoeleinden A - voor bovenlokale wegen zoals in dit geval de provinciale weg Sl en de op- en afrit daarvan;

verkeersdoeleinden B - voor ontsluitingswegen op bovenwijken- en wijknivo zoals de Hoorneslaan en de Biltlaan;

verkeersdoeleinden C - voor buurtontsluiting; in dit geval de Zwarteweg;

verkeersdoeleinden D - voor woonomgeving; deze bestemming is gelegd op de overige wegen en straten in het plan; in sommige gevallen waar sprake moet kunnen zijn van een verzamel functie is dit op de plankaart ingetekend.

Deze op de plankaart aangegeven verkeersbestemmingen zijn in overeenstemming met het circulatieschema in afbeelding 5, zoals beschreven in paragraaf 3.3. In de plankaart is rekening gehouden met de volgende wijzigingen:

- verandering van de kruising Boerslaan - Hoorneslaan en Piersonstraat - Hoorneslaan en bijbehorende maatregelen
- het onttrekken van de Helmbergweg (oostelijk van de Sal. Huygenslaan) aan het autoverkeer
- de Zwarteweg krijgt in de toekomst een buurtontsluitende functie
- de mogelijkheid om de Heinsiusstraat in de toekomst te verbinden met woonstraten in Rijnsoever-West
- het "doorknippen" van de Groen van Prinstererweg
- het onttrekken van de zuidelijke verbindingsweg tussen de Th. de Visserstraat en het gezondheidscentrum aan het autoverkeer

Ten aanzien van het fietsverkeer zijn de op afbeelding 9 en in paragraaf 3.6. besproken maatregelen voor het merendeel ook op de plankaart aangegeven. Het betreft de volgende voorzieningen:

- een recreatieve fietsroute richting 't Heen langs het Uitwateringskanaal vanaf de Parsstraat
- een fietsroute tussen de van Lierestraat en de Th. de Visserstraat, inclusief aansluitingen op de fietspaden langs de Biltlaan
- een fietspad tussen de van Houtenstraat en het westelijke fietspad langs de Biltlaan
- fietspaden vanuit Rijnsoever-West naar de Fagelstraat en naar de aansluiting Hoorneslaan - Hartweg

De voorschriften zijn zodanig opgezet dat realisering van tunnels onder de Hoorneslaan nabij het winkelcentrum en nabij de Hartweg in principe mogelijk is. Ook biedt de plankaart de mogelijkheid om delen van de fietspaden langs de Hoorneslaan zo nodig zodanig te verbreden dat tweerichtingsverkeer mogelijk wordt.

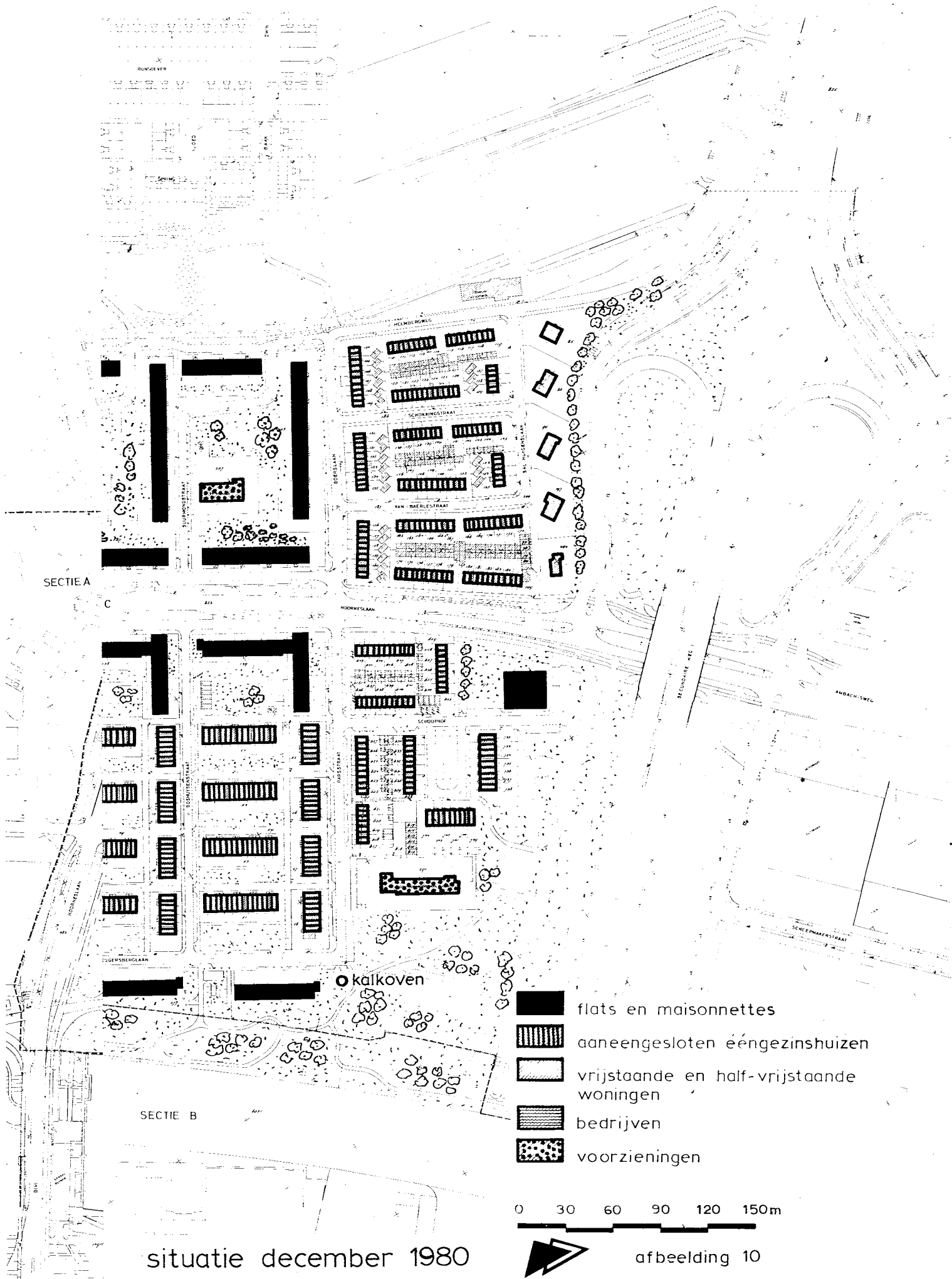
Transportleidingen

Het opnemen van transportleidingen in bestemmingsplannen binnen de bebouwde kom stuit op een aantal bezwaren. In de bestemmingsplannen 't Heen en Katwijk aan Zee bijvoorbeeld zouden zoveel leidingen aangegeven moeten worden, dat de plankaart onleesbaar wordt.

Bovendien is het mogelijk, dat gedurende de planperiode leidingen verlegd en nieuwe leidingen, die niet zijn opgenomen in het plan, aangelegd zullen worden. Het plan geeft dan na verloop van tijd geen juist beeld meer van de feitelijke situatie en legt beperkingen op, die niet in alle gevallen zullen gelden.

Besloten is om voortaan, voor zover het de bebouwde kom betreft, slechts voor de aanleg van bovenlokale leidingen stroken aan te wijzen, waar nadere beperkingen gelden (kaart en voorschriften). In het onderhavige plan is dit bijvoorbeeld de L.D.M.leiding.

Een overzicht van alle bestaande leidingen in het plangebied is op afbeelding 11 gegeven. Voor het leggen van leidingen zullen de normen uit NEN 1091 en NEN 1060 gelden.



SECTIE A

C

SECTIE B

● kalkoven

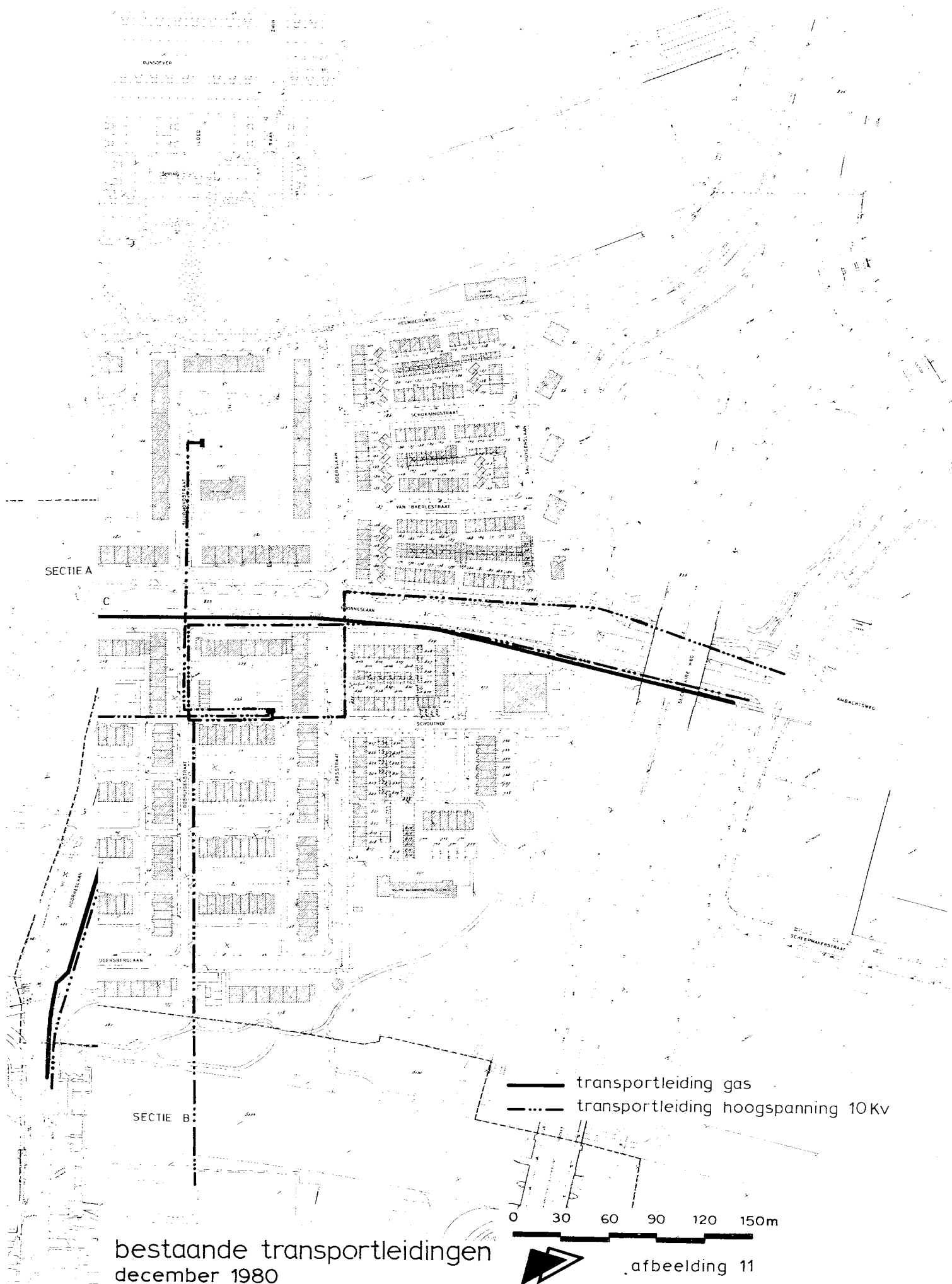
-  flats en maisonnettes
-  aaneengesloten ééngezinshuizen
-  vrijstaande en half-vrijstaande woningen
-  bedrijven
-  voorzieningen

0 30 60 90 120 150m



afbeelding 10

situatie december 1980



5. EKONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Het bestemmingsplan Hoornespolder betreft een vrijwel afgerond kompleks. Voor de verwezenlijking van de in het plan opgenomen bestemmingen behoeven nagenoeg geen grondtransakties meer te worden aangegegaan.

De enige gronduitgifte die nog zal plaatsvinden heeft betrekking op de realisering van de bestemming "woondoeleinden (artikel 11 WRO)" op een terrein gelegen aan de Piersonstraat. De opbrengst daarvan zal zeker opwegen tegen de voor genoemd terreingedeelte nog te maken kosten van bouw- en woonrijp maken.

Een definitieve exploitatieopzet zal te zijner tijd bij het uitwerkingsplan worden overlegd.

6. OVERLEG

Van de, krachtens artikel 8 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening geboden mogelijkheid tot overleg is gebruik gemaakt door de volgende instanties:

1. Provinciale Planologische Commissie
2. Provinciale Waterstaat Zuid-Holland
3. De Rijkshoofdinspecteur van het verkeer in het district Zuid-Holland
4. De Hoofdingenieur-Directeur van de Volkshuisvesting in de Provincie Zuid-Holland
5. De Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening in Zuid-Holland en Zeeland
6. Hoogheemraadschap van Rijnland
7. De eerstaanwezend-Ingenieur der Genie
8. De Directeur Mijnwezen en Kolen voor de Directeur-Generaal van Energie
9. Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rijnland
10. Noord- Zuid-Hollandse Vervoer Maatschappij N.V.
11. De Inspecteur der Domeinen van Zuid-Holland
12. De inspecteur van de Volksgezondheid voor de hygiëne van het milieu voor Zuid-Holland
13. De Rijksconsulent voor Handel, Ambacht en Diensten in de provincie Zuid-Holland

De bewoners aan de Schouthof hebben naar aanleiding van de informatie-avond op 22 november 1979 gereageerd. Aan hun bezwaar is tegemoetgekomen.

De instanties genoemd bij nummers 5 tot en met 9 en 11 zagen geen aanleiding tot het maken van opmerkingen met betrekking tot het ontwerpplan of volstonden met het doen van mededelingen naar aanleiding van het plan.

De brieven van de overige instanties zijn op de volgende bladzijden weergegeven en worden aldaar behandeld.



PROVINCIALE
PLANOLOGISCHE COMMISSIE
ZUID-HOLLAND
Koningskade 2
's-Gravenhage
Tel. 070-264111

Aan: het College van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente

KATWIJK

Werkgroep voor de Bestemmingsplannen

Ons kenmerk : 800613/GI/ITA
Beantwoording van : brief dd. 4-2-1980,
nr. 1637/r

Datum: 26 AUG. 1980

Onderwerp : ontwerp-bestemmingsplan
"Hoornespolder"

Het bovengenoemd ontwerp-bestemmingsplan van uw gemeente geeft de P.P.C., Werkgroep voor de Bestemmingsplannen, aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen.

1. In de toelichting bij het plan dient met betrekking tot het door uw college uit te werken woongebied te worden aangegeven, in hoeverre de geprojecteerde woonbebouwing in 6 lagen aansluit op de woningbehoefte in uw gemeente. Voorts zal het uitwerkingsplan vergezeld moeten gaan van een exploitatie-opzet.
2. Uitbreiding van de bestaande woningen met bijgebouwen op bij deze woningen behorende erven zal begrensd moeten worden voor wat de diepte van de uitbouw betreft.
3. De in artikel 25 lid 3 genoemde afstanden van de bebouwing tot transportleidingen dienen te worden vervangen door een verwijzing naar de normen uit NEN 1091 en NEN 1060.
4. In de toelichting op het plan dient te worden vermeld, dat het plangebied ligt binnen het olie- en gaswinconsessiegebied van de uitgebreide concessie Rijswijk II. Dit maakt bouwen aldaar mogelijk. Een en ander in verband met de brief (dd. 16-8-1972, nr. 0816478) van de minister van V.R.O., gericht aan de betreffende gemeentebesturen.
5. In de toelichting dienen de resultaten van het met de N.Z.H. gevoerde overleg te worden opgenomen.
6. De resultaten van een acoustisch onderzoek en de daarop gebaseerde maatregelen ter voorkoming van geluidsoverlast dienen in de toelichting te worden opgenomen.

U wordt verzocht bij
beantwoording datum
en kenmerk van deze
brief te vermelden.

Bijlagen : terug: div.

LFM 800820

41-1974

1. De toelichting is aangevuld met een paragraaf over de woningbehoefte ten aanzien van de geprojecteerde woonbebouwing en een apart hoofdstuk over de economische uitvoerbaarheid van het plan.
2. De diepte van de uitbouwen (en aangebouwde bijgebouwen) aan de achtergevel is thans, door een berperking van het gebied waarbinnen bijgebouwen mogen worden opgericht, duidelijk begrensd.
3. Thans is in het onderhavige plan slechts voor de L.D.M.-leiding een strook ex artikel 13 lid 4 BRO aangewezen.
De toelichting geeft een overzicht van alle bestaande leidingen, waarbij tevens verwezen wordt naar de normen uit NEN 1091 en NEN 1060. De normen zullen bij het leggen en verleggen van leidingen worden nageleefd, met inachtneming van de in het bestemmingsplan vastgestelde bebouwingsmogelijkheden.
4. Deze opmerking is in de toelichting verwerkt. Overigens zag het Directoraat-Generaal voor de Energievoorziening van het ministerie van Economische zaken geen aanleiding tot het maken van opmerkingen, als gevolg hiervan zijn de genoemde bouwwerken niet opgenomen in het plan.
5. De toelichting is aangepast met de resultaten van het overleg met de NZH (zie ook de hierna opgenomen brief van de NZH).
6. Aan dit verzoek is voldaan. (zie bijlage)

7. De bermen, taluds en overhoeken langs secundaire weg 1 worden, behoudens een strook van 3 meter breed langs de verharding, bestemd tot groenvoorziening. Het is gewenst, dat de tot het provinciale weggebied behorende gronden de bestemming "verkeersdoeleinden" wordt gegeven.

8. De parkeerplaats bij de Schouthof heeft thans slechts een aansluiting op de Hoorneslaan voor fietsers. Het is met het oog op de verkeerssituatie ter plaatse niet gewenst deze aansluiting voor alle verkeer te bestemmen.

9. De in het plangebied gelegen gasleiding ligt te dicht bij het benzinestation aan de Hoorneslaan en zal om veiligheidsredenen ter plaatse verlegd moeten worden.

10. Tot slot enige opmerkingen over de voorschriften.

artikel 1

De begrippen, omschreven onder 11e en 12e, komen verder in de voorschriften niet voor.

Onder 18e dient na "een gebouw" een ; te worden geplaatst om een mogelijk onjuiste gevolgtrekking te voorkomen.

Onder 22e kan "een begane grondlaag" beter worden veranderd in "één laag" (vergelijk de definitie onder 18e).

artikel 2

De dakvensters, genoemd in lid 2, vallen reeds onder het begrip ondergeschikte bouwdelen (artikel 1 onder 19e).

artikel 3

In lid 3 onder h ware "de begane grondlaag" te wijzigen in "de eerste laag" (artikel 1 onder 18e).

artikel 7

In lid 1 kan de omschrijving na "bijzondere gebouwen" vervallen gelet op de definitie in artikel 1 onder 25e.

artikel 12

Het is wenselijk ook de maximum hoogte voor de kalkoven te bepalen (lid 3 onder d).

artikelen 15, 16 en 17

De maximum hoogte voor de lichinasten ontbreekt (vergelijk artikel 18 lid 3).

artikel 18

Het verdient aanbeveling de in lid 1 onder b voorkomende term "verzamelwegen" te omschrijven.

artikel 20

De maximum afmetingen voor het in lid 2 onder a genoemde brugwachtershuisje ontbreken.

artikel 21

Deze verbodsbepaling dient ook betrekking te hebben op bestaande gronden en opstallen, die niet met het plan overeenstemmen.

7. Teneinde het bestaande waardevolle groen langs de provinciale weg S1 zoveel mogelijk te beschermen dient de bestemming groenvoorzieningen gehandhaafd te blijven, evenals bij de bestemmingsplannen Katwijk aan den Rijn en Koestal Overduin is gebeurd.
8. De genoemde aansluiting is thans bestemd voor groenvoorzieningen met de aanduiding "fietspad toegestaan".
9. De gasleiding ligt inderdaad te dicht bij de benzinepomp. Wanneer de gasleiding aan vervanging toe is, zal deze verlegd worden.
10. De opmerkingen over de voorschriften zijn in het plan verwerkt tenzij hieronder anders blijkt.

Artikel 1

Bedoelde begrippen (11e en 12e) zijn noodzakelijk voor de definitie sub 13e

Terwille van de duidelijkheid is aangegeven dat het bijgebouw slechts als begane grondlaag gebouwd mag worden. Omdat deze omschrijving van bijgebouw en het begrip begane grondlaag reeds in andere plannen van de gemeente voorkomt, zou een wijziging daarvan de uniformiteit niet ten goede komen.

Artikel 2 lid 2

Ten behoeve van de leesbaarheid van de voorschriften is een indicatie gegeven van de ondergeschikte bouwdelen, die speciaal bij de toepassing van dit artikel een rol zullen spelen. In de regel zal dit voorschrift niet slaan op balkons en luifels.

Artikel 3 lid 3 sub h

Aangezien met de winkelverdieping nadrukkelijk de begane grondlaag bedoeld wordt, zoals ook aangegeven op de kaart, is het wellicht duidelijker de zinsnede "de beganegrondlaag van" te schrappen en het woord "winkelverdieping" te vervangen door winkel (beganegrondlaag). Artikel 3 is aldus gewijzigd.

Artikel 7

In het plangebied komen met name de opgesomde bijzondere gebouwen voor. Ter bevordering van de leesbaarheid wordt het gewenst geacht de opsomming in dit artikel te laten staan.

Artikelen 15, 16 en 17

Mede naar aanleiding van de opmerkingen van de PPC en de Provinciale Waterstaat met betrekking tot het ontwerp-bestemmingsplan Koestal-Overduin zijn de lichtmasten ook in dit plan uitgezonderd van de maximum hoogten. Wel wordt het, evenals in het plan Koestal-Overduin, noodzakelijk geacht een maximum hoogte te bepalen voor de lichtmasten binnen de verkeersbestemming (woonomgeving).

Daar gaat trouwens ook de overgangsbepaling van artikel 27 van uit. De woorden "waar dit krachtens het plan is toegestaan" dienen dan ook te worden geschrapt.

artikel 22

In lid 3 kan "zoals balkons en luifels" vervallen, gelet op de definitie in artikel 1 onder 19e.

Namens vorengenoemde commissie,
de secretaris.

p/o 

(ir. K.J.W.H. Deen)

Artikel 22

Een indicatie van die ongeschikte bouwdelen, die de bebouwingsgrenzen kunnen overschrijden is in dit artikel gewenst ten behoeve van de leesbaarheid.

[Handwritten signature]



PROVINCIALE WATERSTAAT ZUID-HOLLAND

PROVINCIEHUIS KONINGSKADE 2 'S-GRAVENHAGE TEL (070) 264111

TELEX 31088 cdkzh nl

Aan

het College van Burgemeester en Wet-
houders van de gemeente Katwijk,
Postbus 589,
2220 AN Katwijk.

Nr. 10100/D

Bericht op:

uw brief van 27-12-1979.

Datum:

17 MAART 1980

terug

Bijlagen:

nieuwe

Onderwerp:

ontwerp-bestemmingsplan
Hoornespolder.

In antwoord op uw bovengenoemde brief deel ik u mee dat he
mij toegezonden plan mij, gelet op provinciale waterstaats- e
milieubelangen, aanleiding geeft tot het maken van de volgend
opmerkingen.

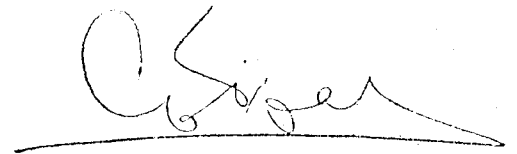
1. Tegen het bestemmen van de parallelweg langs secundaire weg 1
tussen Helbergweg en De Krom tot fietspad en groenvoorzie-
ning bestaat uit een oogpunt van wegbelangen geen bezwaar. De
kosten van deze aanpassing zullen echter niet door de provin-
cie kunnen worden gedragen.
2. De bermen, taluds en overhoeken langs secundaire weg 1 worden
behoudens een strook van 3 m breed langs de verharding, be-
stemd tot groenvoorziening. Het is gewenst dat de tot het pro-
vinciale weggebied behorende gronden de bestemming "verkeer-
doeleinden" wordt gegeven.
3. De parkeerplaats bij de Schouthof heeft thans slechts een aan-
sluiting op de Hoorneslaan voor fietsers. Het is met het oog
de verkeerssituatie ter plaatse niet gewenst deze aansluiting
voor alle verkeer te bestemmen.

1. Hoewel een en ander voor het bestemmingsplan niet direkt van belang is, kan de gemeente met deze opmerking instemmen. Het is gewenst om binnen afzienbare tijd overleg op gang te brengen tussen provincie en gemeente over het overnemen van genoemd weggedeelte.
- 2 en 3 Hiervoor wordt verwezen naar de beantwoording van de opmerkingen 7 en 8 van de PPC.

4. In de toelichting wordt gesuggereerd om de fietspaden langs secundaire weg 1 tussen de Hoorneslaan en de Zee-weg in twee richtingen te doen berijden (thans zijn het paden die in één richting mogen worden bereden). Een eerder verzoek daartoe is afgewezen. Momenteel hebben zich geen ontwikkelingen voorgedaan die aanleiding zijn dit standpunt te herzien.

§

De directeur-hoofdingenieur,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'G. Tjalma', written over a horizontal line.

ir.G.Tjalma

4. De gemeente is bezig met het opstellen van een totaal plan voor fietsvoorzieningen. In dat kader zullen ook de fietspaden langs de provinciale weg S1 worden beschouwd. Aan de hand van het konsept-plan hoopt de gemeente een en ander te zijner tijd opnieuw met de provincie te bespreken.

Rijksverkeersinspectie

District Zuid-Holland

THURLEDEWEG 95 - TELEFOON 010-37 03 88 - GIRO No. 68827 - TELEX 22114

Postadres:

Postbus 11063
3004 EB Rotterdam

Aan het College van Burgemeester en Wethouders
van Katwijk

Postbus 539

2220 AN KATWIJK

Uw brief van: 27 december 1979
Uw kenmerk: 14350/I
Onderwerp: Bestemmingsplan
"Hoornespolder"

Rotterdam, 19 februari 1980
Ons kenmerk: RO 54/80 BP/2582
Bijlagen:

Het mij toegezonden ontwerp-bestemmingsplan "Hoornespolder" geeft aanleiding tot de volgende opmerkingen.

Met de gehanteerde parkeernorm van 1,25 parkeerplaats per woning kan ik instemmen. Echter, het uitgangspunt dat garages en carports bij deze norm niet volledig kunnen worden meegeteld is naar mijn mening onvoldoende onderbouwd en wordt door mij niet onderschreven. De parkeernorm van 1,25 dient naar mijn mening dan ook beschouwd te worden als een maximumnorm, waarin tevens de parkeerplaatsen op eigen terrein zijn verdisconteerd.

Het beleid gericht op een betere bediening van de wijk Hoornes en omgeving door het openbaar vervoer wordt door mij onderschreven. De voorgestelde veranderingen om tot deze verbeterde bediening te komen kan ik echter op dit moment niet geheel beoordelen. Ik meen ook dat het bestemmingsplan hiertoe niet het juiste kader is.

Bij het voorliggende bestemmingsplan is het mijns inziens alleen relevant in te gaan op de voorgestelde wijziging van de verkeersbestemming van de Zwarteweg van categorie B naar C. Door deze wijziging is de route van de buslijnen die voorheen van de Zwarteweg gebruik maakten, verlegd naar de Biltlaan/Hoorneslaan. Hiertegen bestaat mijner zijds geen bezwaar.

De andere voorstellen uit de verkeersstudie, die in het bestemmingsplan worden genoemd hebben betrekking op verlenging van bestaande lijnen/verhoging van frequenties. Zoals reeds opgemerkt is het naar mijn mening niet juist deze voorstellen in een bestemmingsplan vast te leggen aangezien de beoordeling van deze voorstellen binnen een ander kader dient te geschieden en toetsing aan vervoerskundige en financiële aspecten daarbij tevens van belang is.

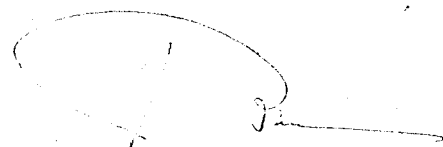
-2-

- De toelichting ten aanzien van het parkeren (paragraaf 3.4) is inmiddels gewijzigd. In het bestemmingsplan wordt ingespeeld op onlangs opgestelde gemeentelijke normen ten aanzien van het parkeren in woongebieden. Bij het vaststellen van deze norm is onderzoek gedaan naar het Katwijkse autobezit, de ontwikkeling van de woningbezetting en ook naar het feitelijke gebruik van garageboxen. Op grond daarvan is de norm van 1.25 plaats per woning voldoende gemotiveerd. Bij deze norm worden garages, carports en de plaatsen voor partikulieren garages en carports meegeteld voor 40 à 80%, afhankelijk van de konkrete situatie. Voor nadere informatie wordt verwezen naar paragraaf 3.4 van de toelichting en naar het gemeentelijke rapport "het parkeren in woongebieden", uitgebracht in januari 1980.
- Voor commentaar op het gestelde inzake het openbaar vervoer wordt verwezen naar het commentaar op reaktie 10 (NZH).

Tot slot moge ik opmerken dat dwarsprofielen op de plankartt ontbreken en de vermelding hiervan in de planvoorschriften eveneens worden gemist.

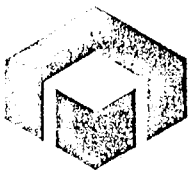
De Rijkshoofdinspecteur van het Verkeer
in het district Zuid-Holland,

HT/Kf.



Dr. I. L. van Baer

De dwarsprofielen zijn thans in het plan opgenomen.



Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

Centrale Directie van de Volkshuisvesting

Directie van de Volkshuisvesting
in de provincie Zuid-Holland
Bezuidenhoutseweg 6
2594 AV 's-Gravenhage
telefoon 070 - 824101, tst. 218
Hoofdafdeling T.A.Z.
Afdeling I.Z.

Het College van
Burgemeester en Wethouders
der gemeente
Katwijk

Uw kenmerk
14350/U

Uw brief van
27-12-1979

Kenmerk
0218022/R 121

Datum 20 FEB. 1980

Onderwerp : ontwerp-bestemmingsplan "Hoornespolder"
Vooroverleg art.8 B.R.O. gemeente
Katwijk

Het ontwerp-bestemmingsplan "Hoornespolder" geeft blijk van een grondige aanpak om het meest doelmatige gebruik van de grond te bevorderen. Ten aanzien van de plankaart moge ik het volgende opmerken. De vrijkomende terreinen langs de Langeveldstraat, Suurmondstraat en het terrein langs de Boekhorststraat zouden mijns inziens moeten worden bestemd als uit te werken woongebied. Met het park langs de Helbergweg zou bij een bestemming groen van voornoemde terreinen een overmaat ontstaan. Een aantal eengezinswoningen op de plaats van de vrijkomende voorzieningen zou een meer stedelijk karakter doen ontstaan. Ten aanzien van het terrein met de bestemming woandoeleinden moge ik U erop wijzen dat de economische uitvoerbaarheid niet is aangetoond. Bij de uitwerking ex artikel 11 W.R.O. zal deze dan ook moeten worden aangetoond.

De Hoofdingenieur-Directeur,
o.l.

L. van Dijken
(L. van Dijken)

Bijlagen:

Bezoeken dinsdag t/m donderdag van 9-12 uur

Verzoeken bij beantwoording onderwerp, datum en kenmerk van deze brief te vermelden
Per brief één onderwerp behandelen

Het is niet gewenst het reeds bestaande stedelijk karakter van de desbetreffende buurt nog meer te versterken. Alleen al vanwege de hoogte van de omringende etagebouw (4 woonlagen op onderbouw) is het gewenst dat de ruimte van de hoven onbebouwd blijft, dan wel van bebouwing wordt vrijgemaakt.

Daarnaast is aan een deel van de vrijkomende schoolterreinen alsnog de bestemming verkeersdoeleinden D (woonomgeving) gegeven omdat ekstra parkeergelegenheid nodig blijkt te zijn. De beschikbare hoeveelheid groen per inwoner zou daarmee worden verkleind.

In samenhang met het voorgaande wordt het niet gewenst geacht hier nieuwe woningen op te richten, ook al zou meer groen aanwezig zijn dan volgens de normen minimaal nodig is.

Aan de toelichting is een paragraaf met de uitkomsten van een globale exploitatieopzet toegevoegd. Bij de uitwerking van het plan zal de economische uitvoerbaarheid van het plan meer gedetailleerd aangetoond worden.

Kollege van Burgemeester en
Wethouders der gemeente Katwijk
Postbus 589
2220 AN KATWIJK

Uw kenmerk: 14 350/I Uw brief van: 27-12-1979 Ons kenmerk: 1.257/VO/33.045
Onderwerp: ontwerp-bestemmingsplan "Hoornespolder" Haarlem, 12 maart 1980
en verkeersstudie "Hoornes 1979"

Edelachtbaar Kollege,

Wij ontvingen van u de verkeersstudie Hoornes 1979 en het ontwerp-bestemmingsplan Hoornespolder. Daar beide nota's direkt op elkaar betrekking hebben vóórstaan wij met één reactie. Een aantal van de door u voorgestelde zaken, zoals de routewijziging van lijn 90, zijn al vastgesteld. Daarnaast hebben wij de volgende opmerkingen:

- In de inleiding van het hoofdstuk verkeer (Hfst. 3) wordt gesteld dat de auto een groot beslag legt op de beperkte ruimte. Wij zouden daaraan willen toevoegen dat de bus hier veel hinder door ondervindt. Bovendien is het openbaar vervoer een middel om de hinder van het autoverkeer te beperken. Slechts door het autoverkeer zelf te beperken kan de hinder beperkt worden. Daarvoor is een beleid nodig dat zich richt op beïnvloeding van de vervoerswijze-keuze.
- Met de door u voorgestelde busroutes kunnen wij in grote lijnen instemmen. Een omrijden van lijn 31, zoals weergegeven in bijlage 28 van de verkeersstudie is niet gewenst. Op het eerste gezicht lijkt dan ontsluiting van Rijncever middels een nieuwe lijn mogelijk. De route van deze lijn zal nog na de studie vereisen. Zeker is dat de positie van de huidige spitslijn 32 daarbij een rol zal spelen.
Gezien de grootte van Rijnsoever, momenteel + 900 woningen en in 1990 + 40 woningen, is het twijfelachtig of ooit op een hogere basisfrequentie dan 1 maal per uur gerekend mag worden.
- In de verkeersstudie wordt onder 4.2. de verwachting uitgesproken dat de intensiteiten op de Hoorneslaan toe zullen nemen. Het lijkt ons noodzakelijk er voor te zorgen dat het busverkeer van deze toename geen nadelige effecten ondervindt. Ten behoeve van de doorstroming van het openbaar vervoer lijkt het ons noodzakelijk om, in aansluiting op de reeds genomen maatregelen elders, prioriteitsmaatregelen in de bestaande verkeerslichteninstallaties op de Hoorneslaan in te bouwen.
Wij geven er daarnaast de voorkeur aan het aantal middels verkeerslichten gereguleerde kruising niet uit te breiden, doch bajonet-aansluitingen te realiseren.

Wij verzoeken u onze opmerkingen bij de vaststelling van het definitieve ontwerp-bestemmingsplan te betrekken.

Bijlage(n):
Dict.: FvdB
Typ: YH
Coll.: *[handwritten signature]*

Hoogachtend,
Noord-Zuid-Hollandse
Vervoer Maatschappij n.v.,
[handwritten signature]

- Het gestelde kan in grote lijnen worden onderschreven. Het verkeersbeleid van de gemeente Katwijk is onder meer gericht op bevordering van het fietsen, en het openbaar vervoer. Dit laatste blijkt bijvoorbeeld uit de diverse aparte voorzieningen die op de route Zeeweg-Rijnstraat-Sandtlaan zijn aangebracht. De auto vervult echter een zodanig belangrijke functie in het totale vervoer dat beperkingen zonder meer niet gewenst zijn. In dit opzicht wordt een selectief en zorgvuldig beleid gevoerd.
- Een busroute volgens bijlage 28 (variant 2) van de "verkeersstudie Hoornes 1979" wordt ook door de gemeente niet nagestreefd, zodat daarover geen verschil van mening bestaat. Wel wordt het van gemeentezijde betreurd dat een hogere frequentie dan één keer per uur van een nieuwe lijn vanuit Rijnsoever, ook op langere termijn, twijfelachtig wordt geacht.
- De gemeente is van mening dat ekstra hinder op de Hoorneslaan voor het openbaar vervoer zoveel mogelijk tegengegaan moet worden. De verkeersruimte op de Hoorneslaan is echter niet zodanig ruim (zeker niet op langere termijn) dat zonder meer prioriteitsmaatregelen voor de NZH-bussen kunnen worden aangebracht. Worden te zijner tijd wel prioriteitsmaatregelen overwogen, dan kan een beslissing daarover niet los gezien worden van de dan gedachte busfrequenties. Ten aanzien van nieuwe verkeerslichteninstallaties op de Hoorneslaan voert de gemeente een terughoudend beleid. Overigens levert het bestemmingsplan geen beperkingen op ten aanzien van de hier bedoelde prioriteitsmaatregelen.



STAATSTOEZICHT OP DE VOLKSGEZONDHEID

inspectie van de volksgezondheid voor de hygiëne van het milieu
voor Zuid-Holland

Huis te Landelaan 492
2283 VJ Rijswijk
Telefoon (070) 948880
(in dringende gevallen ook
na kantooruren)
Telex 33660 rivom nl

Aan het College van Burgemeester en
Wethouders van de gemeente Katwijk
Postbus 589
2220 AN KATWIJK ZH

Correspondentie uitsluitend:
Postbus 1863 - 2280 DW Rijswijk

Uw brief :

Ons kenmerk: 15/3.6.6/ba

Onderwerp : Ontwerp-bestemmingsplan "Hoornespolder" RIJSWIJK, 12 maart 1980

In antwoord op uw brief van 27 december 1979, waarbij u mij bovenvermeld ontwerp-bestemmingsplan voor overleg als bedoeld in artikel 8 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening deed toekomen, deel ik u het volgende mede.

Zoals in de toelichting bij het plan is vermeld, staat het leefmilieu in dit plangebied sterk onder druk tengevolge van de aanwezigheid van een zwaar belaste weginfrastructuur. Hoewel de daarmee samenhangende problematiek van het verkeerslawaai wel in de toelichting wordt onderkend, worden geen concrete geluidbeperkende maatregelen aangegeven.

Het is in dit verband van belang dat de "verkeersstudie Hoornes 1979" die bij de planstukken was gevoegd, uitvoerig aandacht besteedt aan maatregelen die een meer gewenste verkeerscirculatie moeten bevorderen. Voorzover deze maatregelen voor het bestemmingsplan van belang zijn, zijn zij daarin opgenomen. Over de akoestische effecten die deze maatregelen voor de reeds aanwezige bebouwing zullen hebben wordt echter geen informatie verstrekt.

Daarom is niet te beoordelen of bij reconstructie of aanleg van nieuwe verbindingen de toezake in de Wet Geluidhinder genoemde normen in acht zullen worden genomen. Ik adviseer u daarom hieraan alsnog aandacht te besteden.

-1-

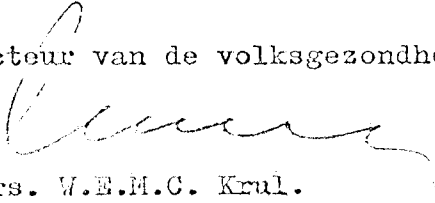
Bijlagen:

In de bijlage bij de toelichting zijn thans de resultaten van een akoestisch onderzoek opgenomen.

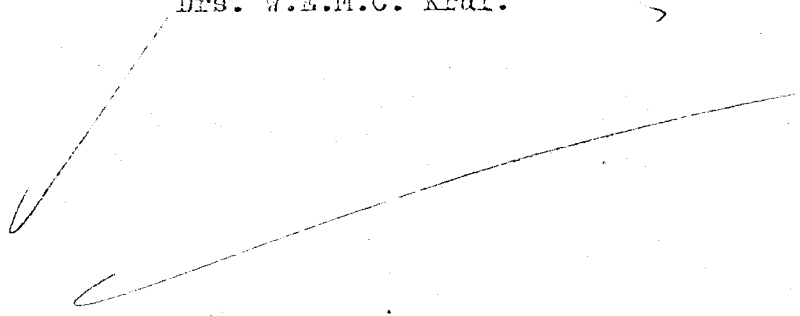
15/3.6.6/ba d.d. 12.3.1930

./.
Afschrift deze zend ik aan de Secretaris van de Provinciale
Planologische Commissie.

De regionale inspecteur van de volksgezondheid,



Drs. W.E.M.C. Krul.





Ministerie van Economische Zaken

Het College van Burgemeester
en Wethouders van de gemeente
Katwijk

2 oktober 1980

Kenmerk

116/80 HAD/RC

Onderwerp

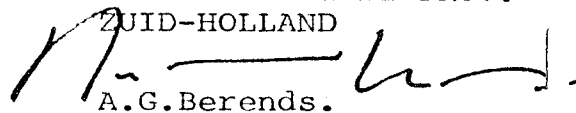
bestemmingsplan Hoornespolder

Voor de goede orde bevestigen wij het telefoongesprek van heden met de heer Van de Plas van Uw gemeente.

Daarbij hebben wij inzake het bestemmingsplan Hoornespolder het volgende opgemerkt.

- Met genoegen hebben wij kennis genomen van het feit, dat geen uitbreiding van het bestaande winkelareaal wordt voorzien, zulks conform het gestelde in het d.p.o.-Rijnland;
- met betrekking tot de specifieke bestemming "naaiatelier" (voorschriften artikel 9) zien wij gaarne een verruiming/vrijstelling opgenomen voor een "naar den aard gelijk te stellen bedrijf".
Indien n.l. een naaiatelier toelaatbaar wordt geacht, zijn ook andere bedrijven denkbaar.
Bij de huidige specifieke bestemming kan het bedrijf bij eventuele verkoop vrijwel geen kant meer uit, met als gevolg aantasting van zijn vermogen.
Echter eventueel ook belemmering van de door de gemeente gewenste verbetering van de situatie, doordat ook een meer accu tabel te achten bedrijf op voorhand wordt uitgesloten;
- het gestelde in artikel 21, lid 4, kan o.i. concreter:
"het bepaalde in lid 3 is niet van toepassing op detailhandel in ter plaatse vervaardigde, bewerkte of herstellende goederen."

DE ADJUNCT-RIJKSCONSULENT VOOR HANDEL,
AMBACHT EN DIENSTEN IN DE PROV.
ZUID-HOLLAND


A.G. Berends.

Directoraat-
Generaal
voor handel,
ambacht en
diensten

Rijksconsulent-
schap
in de provincie
Zuid-Holland

XJW/Frisol 1163
XK/Graafschap

Telefoon

Sir Winston Churchilllaan
366-368
4e Etage
Rijswijk Z-H

- Artikel 9 is met een vrijstellingsbevoegdheid (lid 4) uitgebreid. Hierop is in de toelichting nader ingegaan.

- Een dergelijke bepaling is thans in artikel 21 (lid 4) opgenomen met betrekking tot de bestemming bedrijfsdoeleinden (artikel 9).

GELUIDBELASTING WONINGEN HOORNES

=====

De geluidsbelasting op de woningen in de Hoornespolder wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door verkeer op de doorgaande wegen:

Provinciale weg S1
Hoorneslaan
Biltlaan
Zwarteweg

Van deze wegen heeft de Hoorneslaan tevens een functie als wijkontsluitingsweg.

Gezien de volgende in 1978 gedurende 4 weken getelde gemiddelde etmaalintensiteiten mag verwacht worden dat nabij het kruispunt Hoornes-Biltlaan de grootste geluidsbelastingen optreden.

Zwarteweg	5211	mvtg/etmaal
Biltlaan-noord	3588	"
Hoorneslaan-west	8949	"
Hoorneslaan-midden	11065	"
Biltlaan-zuid	8345	"
Hoorneslaan-oost	10550	"
gemiddelde vrachtwagen-percentages 8%		

Teneinde een idee van optredende geluidsbelasting te krijgen is in 1978 een nachtelijke meting van 23.00 tot 7.00 uur uitgevoerd bij het desbetreffende kruispunt. Het equivalente geluidsniveau bleek hier 59,7 dB(A) te bedragen, hetgeen overeenkomt met een dagwaarde van 69,7 dB(A).

Overdag zijn enige korte indicatieve metingen gedurende 10 minuten gehouden welke waarden van 67,1, 65,2 en 67,2 te zien gaven.

Ter vergelijking zijn voor genoemde wegen en bijbehorende etmaalintensiteiten prognosecijfers voor optredende geluidsbelastingen berekend.

Bij de berekeningen zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- afstand hart weg tot dichtstbij zijnde gevel;
- snelheid personen- en vrachtwagens 50 km/uur;
- voor alle weggedeelten, behalve SW1, is gerekend met optrekken verkeer;
- bromfietsverkeer is buiten beschouwing gelaten;
- vrachtwagen-percentages 8%;
- droog weer (bij regen zal geluidsbelasting ca. 2 dB(A) meer bedragen);
- geluidsbelasting op 4,5 meter hoogte.

Zwarteweg	Leq. 7.00 - 19.00 uur	70,6 dB(A)
Biltlaan-noord		65,1 "
Hoorneslaan-west		70,8 "
Hoorneslaan-midden		71,9 "
Biltlaan-zuid		65,7 "
Hoorneslaan-oost		71,0 "
S.W.1		62,6 "

Voor wat betreft de verkeersintensiteiten is geen verlaging van geluidsdruk niveaus te verwachten. Bij gedurende het gehele jaar gehouden verkeerstellingen bleek de gemiddelde etmaalintensiteit op het drukste gedeelte van de Hoorneslaan (tussen Biltlaan en Conradstraat):

in 1978	11065 mvtg/etmaal;
in 1979	11500 " ;
in 1980	12405 " ;

Onder invloed van de toename van het aantal woningen in Rijnsoever en de mobiliteit in het algemeen, zal de intensiteit op de Hoorneslaan (volgens een prognose-model) in 1985 15.000 mvtg/etmaal bedragen.

De intensiteiten op de andere genoemde wegen in de Hoornes zullen ook evenredig toenemen.

Gevolg van de toename van verkeersintensiteiten is en zal zijn congestieverschijnselen bij verscheidene kruispunten langs de Hoorneslaan, waardoor meer optrekkend verkeer en een onevenredig hoge toename van geluiddrukkniveau op de woningen gesitueerd langs, met name, de Hoorneslaan.

Met een andere verkeersregulering is in dit opzicht nauwelijks enig voordeel te behalen. De verkeerslichteninstallaties zijn volkomen verkeersafhankelijk en een aanvankelijk ingebouwde groene golf leidde tot te hoge wachttijden voor overstekende voetgangers.

De mogelijkheden tot verlaging van de geluiddrukkniveaus zijn:

- het "stiller" worden van motorvoertuigen, waarbij met name vrachtauto's, bussen, motoren en bromfietsen de "grote boosdoeners" zijn;
- het omlaag brengen van het vrachtwagen-percentages in met name de nachtelijke uren (23.00 - 07.00 uur). In dit verband zou de aanleg van een vrachtwagenparkeerterrein in de nabijheid van de belangrijke uitvalswegen een verlichting kunnen betekenen;
- het aanleggen van de Laan van Nieuw-Zuid, waardoor volgens prognoses de Hoorneslaan aanmerkelijk minder doorgaand verkeer te verwerken zou krijgen en de verkeersafwikkeling vloeiender en dus met minder lawaai zou verlopen.

Maatregelen in de overdrachtsfase van het geluid zijn alleen langs de SW1 te nemen. Langs de overige wegen in de Hoornes is de ruimte daartoe te beperkt. Plaatsen van geluidsschermen zal in de toekomst zeker in het indicatief meerjarenprogramma aan de orde komen.

De enig overgebleven maatregel ter voorkoming van geluidsoverlast in de woningen is het isoleren hiervan.

Om één en ander mogelijk te maken zijn de woningen langs de Hoorneslaan reeds opgenomen in het indicatief meerjarenprogramma.

Wanneer en in hoeverre geluidsisolatie van bedoelde woningen uitgevoerd kan worden hangt af van het beschikbaar komen van financiële middelen.