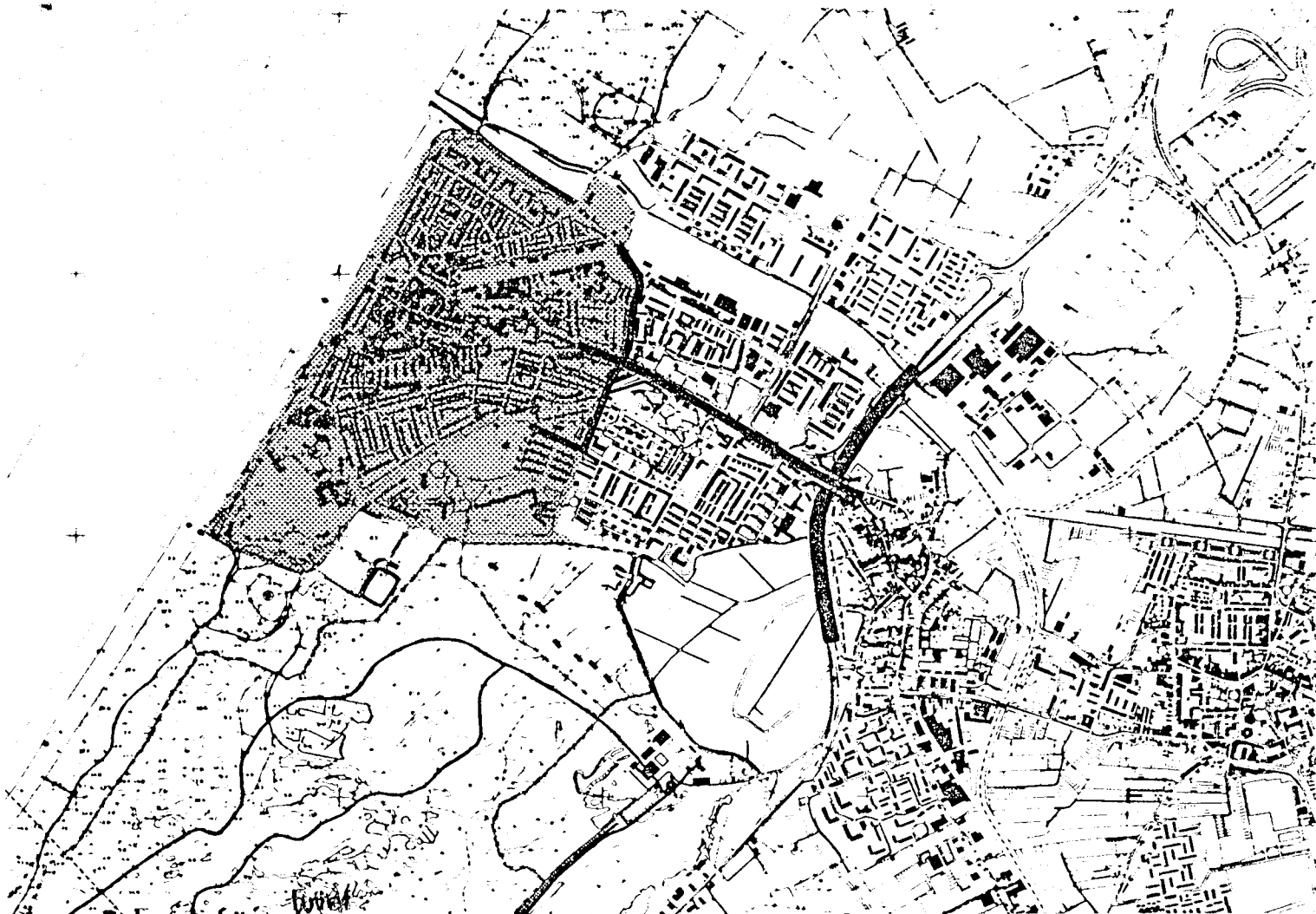




Behoort bij ~~Wijk~~ van
besluit

~~Wijk~~ en veranderingen

de raad

der gemeente Katwijk van

2-6-AUG. 1982 19.....

no

Mij bekend.

De secretaris van Katwijk.



DEEL II
PLANKAARTEN

DEEL III
OVERLEG

GEMEENTE KATWIJK

gedeeltelijk goedgekeurd by besluit
van G.S. van Zuid-Holland
d.d. 10.01. '84 no. B.igobg/1

ontkenpelyk 27 november 1986

BESTEMMINGSPLAN KATWIJK AAN ZEE

DEEL I
TOELICHTING en VOORSCHRIFTEN

ter inzage 28 juni 1982
vastgesteld 26 augustus 1982

DELFT, augustus 1982
0782-477

TOELICHTING

deel uitmakende van het bestemmingsplan voor gronden gelegen in het dorp Katwijk aan Zee, globaal omsloten door Boulevard, Rijnmond, Karel Doormanlaan/ Meeuwenlaan, Zuidduinen/ Laan van Nieuw Zuid en Sportlaan.

Bestemmingsplan Katwijk aan Zee

INHOUD

	<u>Pag.</u>
A. ALGEMEEN	3
1. Inleiding	5
2. Struktuurnota Katwijk aan Zee	8
3. Diskussienota "Open Gaten"	10
4. Funktioneel en ruimtelijk beeld	12
B. PLAN	17
1. Gedetailleerde bebouwingsvoorstellen	18
2. Bevolking en wonen	21
3. Winkels en horeca	24
4. Bedrijven en werkgelegenheid	28
5. Bijzondere doeleinden	30
6. Rekreatie, strand, duinen en groen	32
7. Verkeer	34
8. Uit te werken bestemmingen	41
9. Wijzigingsbevoegdheid	46
10. Bestemmingen die met andere bestemmingen samenvallen	48
11. Geluidhinder	50
C. FINANCIËEL-EKONOMISCHE VERANTWOORDING	53
D. OVERLEG	54
BIJLAGE: GELUIDHINDER (door verkeerslawaaï)	

A. ALGEMEEN

KATWIJK AAN ZEE



SITUATIE

afbeelding 1

1. Inleiding

Het gebied waarop het bestemmingsplan "Katwijk aan Zee" betrekking heeft omvat in hoofdzaak het centrumgebied, de woonbuurten "de Noord" en "de Zuid", het bedrijfsterrein ten zuiden van het Prins Hendrikkanaal, het woonbuurtje ten zuidoosten daarvan en de terreinen van het Rijnlands Zeehospitium, "Salem" en "Overduin". Het plangebied wordt in het westen begrensd door het strand, in het noorden door de Binnen- en Buitenwatering, in het zuiden door de Sportlaan en de Zuidduinen en in het oosten door de Karel Doormanlaan en de Meeuwenlaan.

Voor het plangebied geldt thans een aantal verschillende uitbreidings- en bestemmingsplannen (afbeelding 2). Deze zijn deels verouderd en doen bovendien gezamenlijk geen recht aan de planologische eenheid die het plangebied in feite vormt.

Daarom is voor het gehele plangebied één nieuw bestemmingsplan ontworpen.

Het plangebied omvat ca. 150 ha. Het grootste gedeelte hiervan is "stedelijk" gebied. Enige woonbuurten, het centrumgebied van de gemeente Katwijk en een bedrijfsterrein maken er deel van uit. Het herbergt een groot aantal verschillende functies, die onderling dikwijls met elkaar in verband staan.

Katwijk aan Zee heeft daarnaast duidelijk een eigen karakter en is opgebouwd uit delen (het oude dorp en de buurten erom heen), die op hun beurt weer eigen karakteristieken bezitten.

De zee, met de daaruit voortkomende badplaatsfunctie, de zeewering en de hoogwaterkering, voegt nog een ekstra dimensie aan de opgave toe.

Het ontwerpen van een bestemmingsplan voor Katwijk aan Zee is dan ook een tamelijk complexe opgave. Mede daarom zijn, voorafgaande aan het bestemmingsplan, reeds enige werkstukken gemaakt:

- Het structuurplan voor de gemeente Katwijk dat op 1 juli 1976 door de gemeenteraad werd vastgesteld. Dit structuurplan geeft in grote lijnen de mogelijke en gewenste ontwikkeling binnen de gemeente weer;
- De structuurnota Katwijk aan Zee die op 24 april 1980 door de gemeenteraad werd aanvaard. Deze nota vormt een nadere uitwerking van het structuurplan voor de gemeente en geeft duidelijke aanwijzingen over de voornaamste bestemmingen van de onderdelen van het plangebied. Tevens worden richtlijnen gegeven met betrekking tot de stormvloedkering (par. A.2.);
- De discussienota "Open Gaten" Katwijk aan Zee die op 21 mei 1981 door de gemeenteraad werd aanvaard. In deze nota worden uitgangspunten en randvoorwaarden aangegeven voor de "invulling" van de saneringsgebieden en voor de gebieden daaromheen en konkrete voorstellen gedaan voor de stedenbouwkundige vormgeving en inrichting daarvan (par. A.3.).

De resultaten van het onderzoek dat overeenkomstig artikel 7 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening voor het bestemmingsplan Katwijk aan Zee vereist is, zijn in het algemeen reeds in deze werkstukken neergelegd.

Er moest worden voorkomen dat het bestemmingsplan door z'n vele verschillende facetten en bestemmingen onoverzichtelijk zou worden. Er is daarom veel aandacht besteed aan de samenhang van de verschillende onderdelen van het plangebied en van de verschillende bestemmingen daarin (par. A.4.). Deze samenhang vormt de basis voor de beschrijving van het bestemmingsplan.

Bij het ontwerpen van het bestemmingsplan is ervan uitgegaan, dat dit duidelijk, konsekwent, fleksibel en eenvoudig moet zijn. De volgorde geeft tevens de mate van belangrijkheid van deze criteria aan.

Dat het plan duidelijk moet zijn houdt in dat geen twijfel mag bestaan over wat binnen de verschillende bestemmingen is toegestaan.

Met konsekwent wordt bedoeld, dat de bestemmingen moeten zijn afgeleid uit een algemeen geldend betoog en dat uitzonderingen moeten worden vermeden, tenzij daarvoor duidelijke stedenbouwkundige redenen aanwezig zijn.

Het woord fleksibel duidt erop, dat het plan zowel moet aansluiten op plaatselijk aanwezige verlangens en behoeften, als op maatschappelijke veranderingen.

In het algemeen is ernaar gestreefd een duidelijk ruimtelijk en functioneel kader te ontwerpen, waarbinnen een zo groot mogelijke vrijheid van handelen gewaarborgd is.

Om te bereiken dat het bestemmingsplan een bruikbaar beleidsinstrument zou worden voor het gemeentebestuur en de gemeentelijke diensten, heeft in een kleine werkgroep met vertegenwoordigers van de gemeentelijke diensten en van buro OD 205 regelmatig uitvoerig en indringend overleg plaatsgevonden over de inrichting van het bestemmingsplan.

De argumentatie, zoals die grotendeels via het overleg in deze werkgroep met betrekking tot de voorschriften en de plankaart is ontwikkeld, is neergelegd in deel B van de toelichting.

Voor bijna het gehele plangebied, ook voor de invulling van de meeste "open gaten", is gebruik gemaakt van gedetailleerde bestemmingen. Omdat van enkele open gaten onvoldoende bekend was of kon worden vastgelegd, zijn hierop "globale" bestemmingen gelegd, die later zullen worden uitgewerkt (par. B.8.).

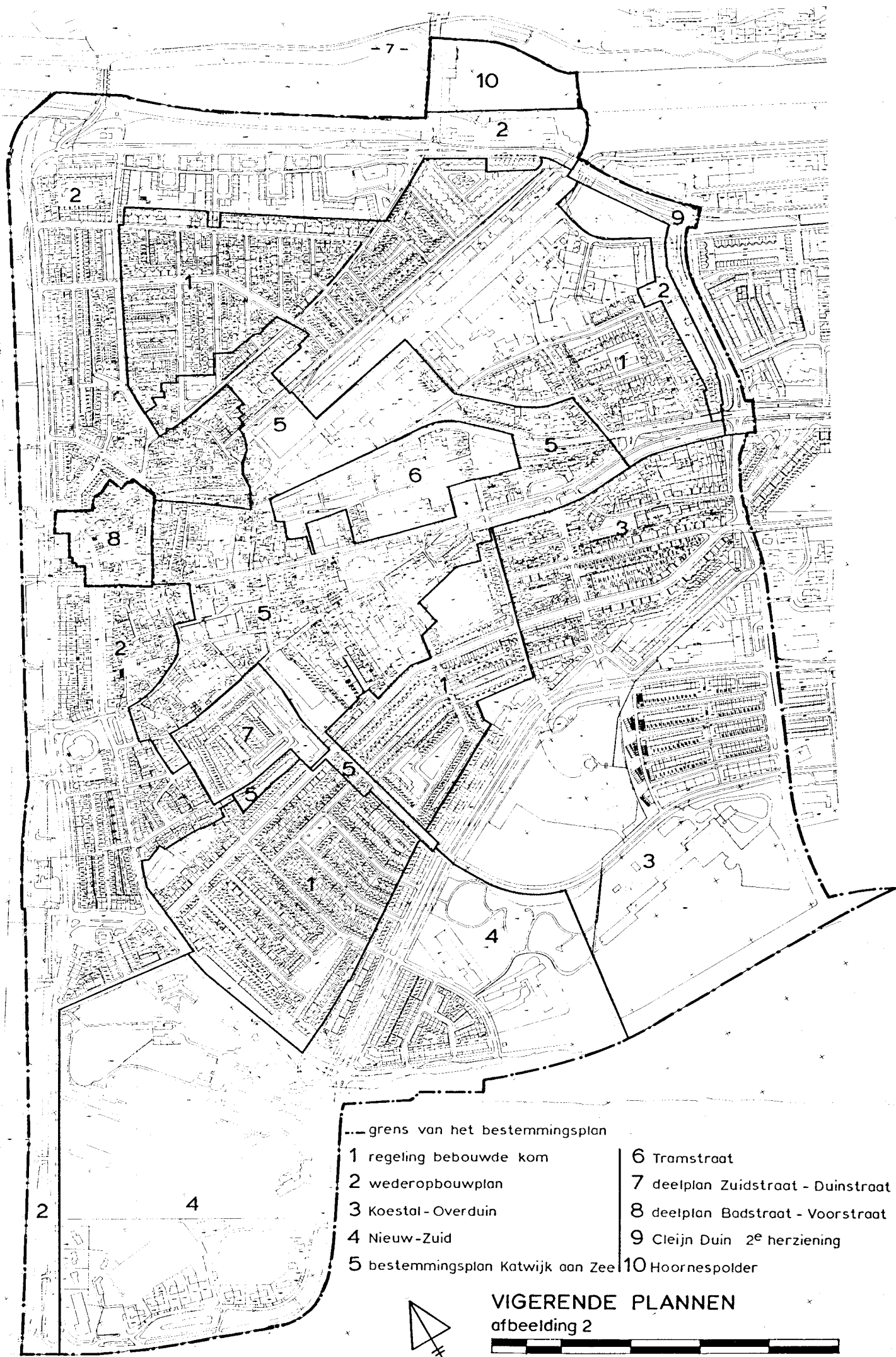
Om nieuwe bebouwing te kunnen realiseren zijn de afgelopen jaren reeds enige deelplannen in procedure gebracht en wel de bestemmingsplannen "Tramstraat", "Zuidstraat-Duinstraat" en "Badstraat-Voorstraat". De twee eerstgenoemde deelplannen zijn in het voorliggende bestemmingsplan opgenomen. Het plan "Badstraat-Voorstraat" is om de volgende redenen niet opgenomen:

- de realisering van het "Centrumplan", die nog niet is voltooid en thans plaatsvindt op basis van een onherroepelijk bestemmingsplan, zou door een hernieuwde planprocedure kunnen worden vertraagd;
- voor de aanduiding van de bestemmingen is gebruik gemaakt van het "matrix-systeem", dat in het voorliggende plan niet is gehanteerd.

Het bestemmingsplan voor Katwijk aan Zee en de eerdergenoemde werkstukken zijn ontwikkeld in nauwe samenwerking met Hofstra Verkeersadviseurs b.v. te Groningen.

Het bestemmingsplan voor Katwijk aan Zee is vervat in drie delen:

- in deel I zijn de toelichting en de voorschriften gebundeld;
- in deel II zijn de verschillende plankaarten opgenomen; vanwege de grote omvang van het plangebied was het noodzakelijk dit onder te verdelen in de gebieden "noord" (blad a), "midden" (blad b) en "zuid" (blad c); daarnaast zijn afzonderlijke bladen bijgevoegd voor een verklaring (blad d), dwarsprofielen (blad e) en een overzichtsblad (blad f);
- in deel III zijn de resultaten opgenomen van het overleg dat is gevoerd overeenkomstig artikel 8 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening en de resultaten van de aan de bevolking geboden inspraak.



2. Struktuurnota Katwijk aan Zee

In deze nota wordt de richting aangegeven voor de toekomstige ontwikkeling van Katwijk aan Zee. Dat gebeurt aan de hand van de volgende onderwerpen:

- een ruimtelijke beschrijving, waarin wordt aangegeven waardoor het karakter van het plangebied en de onderdelen daarvan wordt bepaald;
- een funktionele beschrijving, waarin een samenvattend overzicht wordt gegeven van de verschillende funkties en activiteiten in het plangebied;
- een uitvoerige toelichting op de plannen voor de (hoog)waterkering, mede aan de hand van kaartmateriaal;
- een gedocumenteerd inzicht in de samenstelling van de bevolking, de woningbehoefte, de voorzieningen, de badplaatsfunctie en de werkgelegenheid;
- een analyse van de bestaande situatie wat betreft het verkeer en konkrete voorstellen ten aanzien van de verkeersstructuur, het openbaar vervoer en het langzaam verkeer.

Uitgaande van het vorige is de volgende doelstelling geformuleerd:

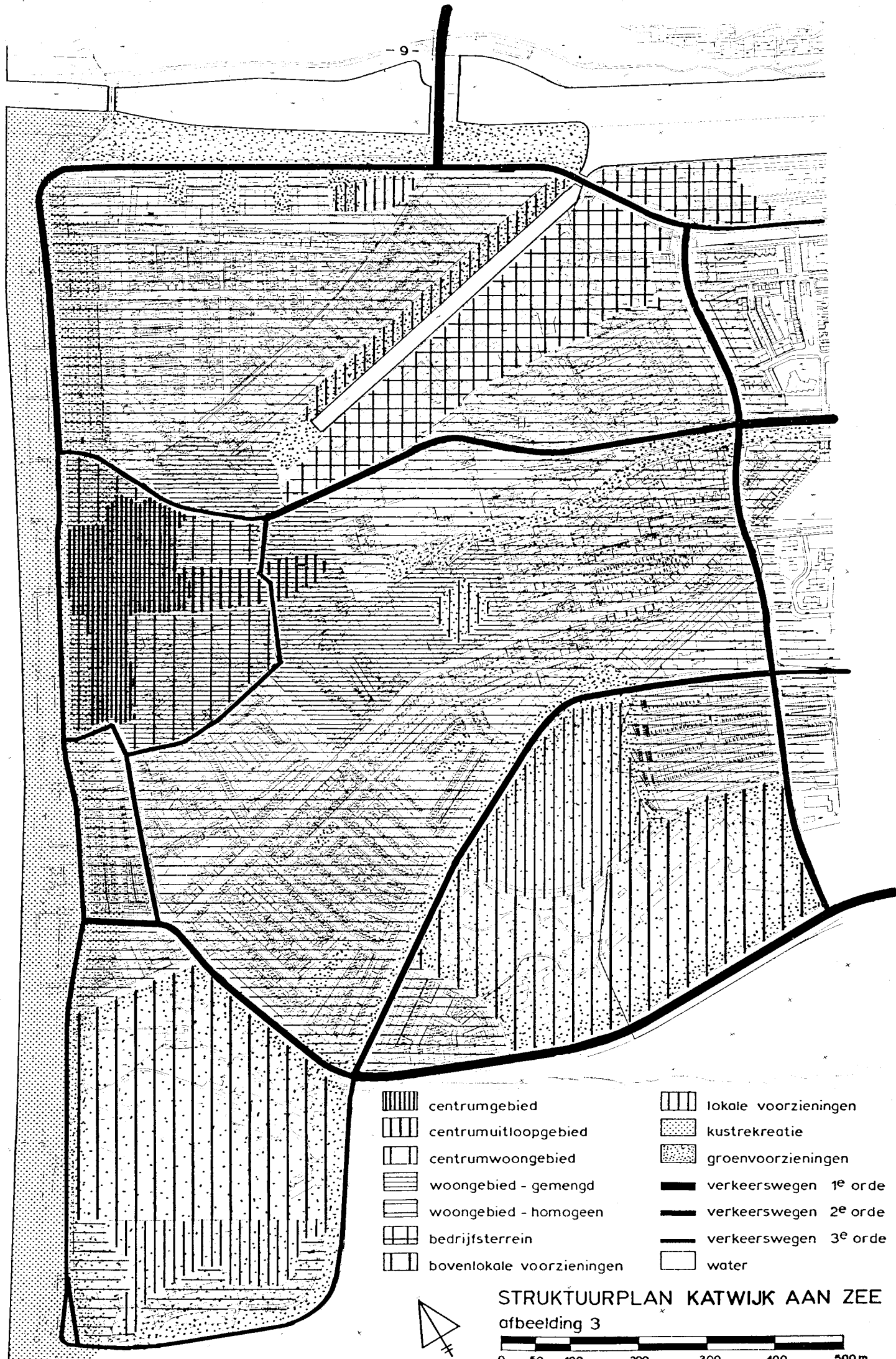
"Het voortdurend zorgdragen dat het stedelijk gebied van Katwijk aan Zee voor de gehele bevolking een aantrekkelijk en voor Katwijk karakteristiek woon- en centrumgebied is en blijft".

Op grond van deze doelstelling zijn enige taakstellingen geformuleerd. Deze hebben ondermeer betrekking op:

- het gebruik van landschappelijke gegevens en van historische ruimten en gebouwen;
- het aantrekkelijker maken van het centrum en het verbeteren van de bereikbaarheid ervan;
- het instandhouden van een verscheidenheid aan goed funktionerende en aantrekkelijke woongebieden.

Hierbij wordt tevens de aantekening geplaatst dat de badplaatsfunctie niet mag worden aangetast, maar wel dienstbaar moet blijven aan de belangen, die de Katwijkse bevolking stelt in goede centrumvoorzieningen en in aantrekkelijke woongebieden.

De struktuurnota wordt afgesloten met een beschrijving van het struktuurplan voor Katwijk aan Zee, dat is weergegeven in afbeelding 3.



3. Diskussienota "Open Gaten"

Deze nota heeft in eerste instantie gediend om de bestemming en het gebruik van de saneringsgebieden (de "open gaten") in Katwijk aan Zee te regelen.

Er waren echter meer gebieden die om ekstra aandacht vroegen. Namelijk de aan de saneringsgebieden grenzende terreinen en de gebieden met in zeer slechte staat verkerende bebouwing en met verouderde bedrijven, de zogenaamde "verborgen" open gaten. Op een enkele uitzondering na betreft het terreinen in en rond het centrum van Katwijk aan Zee.

De diskussienota "Open Gaten" heeft zich behalve op de eigenlijke saneringsgebieden, ook gericht op de "verborgen open gaten", gezamenlijk "aandachtsgebieden" genoemd.

Afbeelding 4 brengt de huidige stand van zaken in het centrumgebied van Katwijk aan Zee in beeld. Vlak na de 2e wereldoorlog (Wederopbouwplan) en in de 70er jaren is tamelijk veel nieuw gebouwd. Er zijn daarnaast echter veel gebieden in verval.

Het karakter van zowel het oude dorp als het Wederopbouwplan wordt in sterke mate bepaald door de structuur van "schillen" en "lobben":

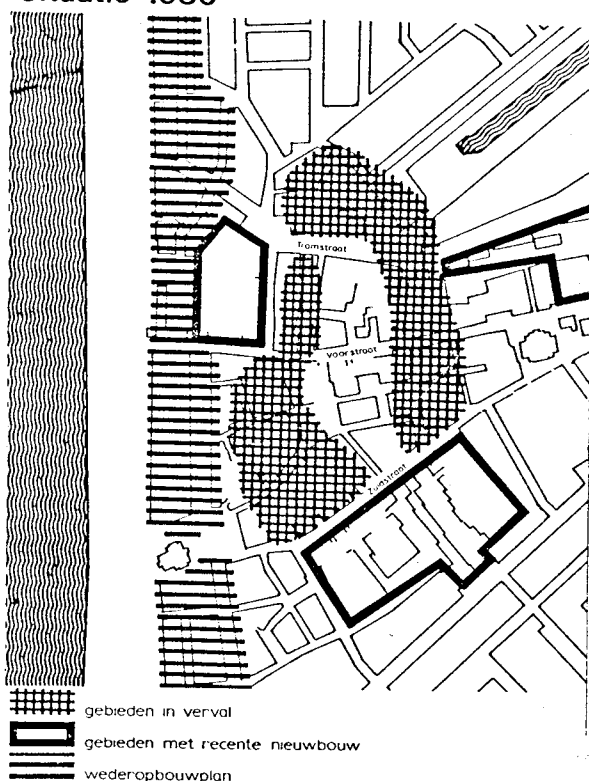
- een "schil": een duidelijke wand van bebouwing langs een openbare straat;
- een "lob": een min of meer zelfstandig gebiedje dat door de schil wordt gemarkeerd.

In de oudere delen van het dorp is deze structuur op een aantal plaatsen duidelijk aangetast.

Door het verloren gaan van bedrijfjes en de slechte bouwkundige staat van de gebouwen zijn de binnenterreinen sterk verpauperd. Vaak is niet veel meer dan de schil in stand gehouden. Soms is de schil zelf ook aangetast.

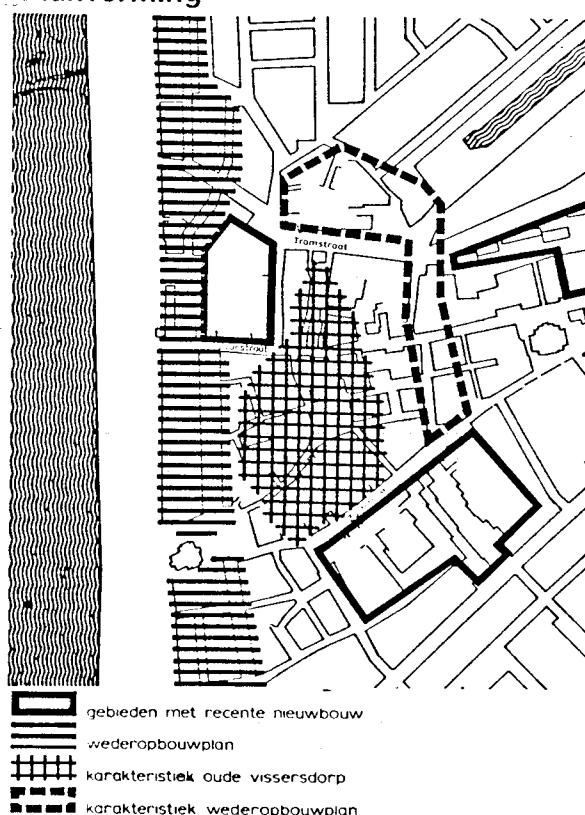
De aandacht moet dan ook worden gericht zowel op het herstellen van de schillen als op het invullen van de lobben.

Situatie 1980



afbeelding 4

Planvorming



afbeelding 5

Overeenkomstig afbeelding 5 wordt voorgesteld om middenin het oude dorp de karakteristiek van de oude vissersplaats te handhaven of weer terug te brengen. Daarbij wordt niet teruggekeerd naar de oorspronkelijke situatie, maar wordt gebruik gemaakt van nieuwe elementen: nieuwe kleinschalige bebouwing en zonodig nieuwe straatjes en pleintjes.

Aan de randen van het oude dorp zal die kleine schaal, alleen al vanwege het verkeer, niet passen. Daarom wordt voorgesteld om hier uit te gaan van de karakteristieken van het Wederopbouwplan.

Aan de hand van deze uitgangspunten zijn konkrete voorstellen voor de verschillende aandachtsgebieden uitgewerkt. Voor zover deze betrekking hebben op het bestemmingsplan worden ze behandeld in deel B (Par. 1, 8 en 9).

Over de discussienota "Open Gaten" is op 22 januari 1981 een hoorzitting gehouden. Mede aan de hand van mondelinge en schriftelijke reacties zijn aanbevelingen gedaan hoe de voorstellen voor de verschillende aandachtsgebieden het beste in het bestemmingsplan konden worden ingepast. Met name hadden deze aanbevelingen betrekking op de vraag of de voorstellen door middel van een gedetailleerde bestemming, een globale bestemming, of via een wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan moesten worden opgenomen.

De discussienota "Open Gaten" en de genoemde aanbevelingen zijn op 21 mei 1981 door de gemeenteraad aanvaard met de aantekening dat nog nadere aandacht moest worden besteed aan de situatie "Oostpad-Westpad".

In afwijking van de aanbevelingen is voor het terrein van de Farelschool en omgeving en ter plaatse van de Gaspard de Colignyschool via een wijzigingsbevoegdheid verandering van bestemming mogelijk gemaakt. Tevens is afgeweken van de aanbeveling om via een wijzigingsbevoegdheid tot gedeeltelijke bebouwing van het parkeerterrein voor het postkantoor over te kunnen gaan. Aan de noordzijde van het Prins Hendrikkanaal is de bestemming bedrijfsdoeleinden gehandhaafd, zij het, dat de bestemming recreatieve doeleinden via een wijzigingsbevoegdheid mogelijk blijft.

4. Funktioneel en ruimtelijk beeld

Funktioneel beeld

Hierbij kan onderscheid worden gemaakt tussen het centrumgebied, de woongebieden, de badplaatsfunctie en het bedrijfsterrein.

In het centrumgebied komen wonen, winkels, horeca, kantoren, bijzondere voorzieningen en kleine ambachtelijke bedrijven naast elkaar voor.

In de Princestraat, de Badstraat, het westelijk gedeelte van de Voorstraat en aan het Andreasplein is het winkelen de belangrijkste functie. Nagenoeg de gehele begane grond is hier voor winkels bestemd. Binnen de winkelbestemming komen horecabedrijven voor. De verdiepingen boven de winkels zijn voor wonen bestemd.

In de woongebieden rond het centrum is de woonfunctie het belangrijkste. Min of meer gemengd met het wonen komen kleine ambachtelijke bedrijven voor. De winkels, enkele snackbars en restaurants zijn binnen de woonbestemming toegestaan voor zover ze thans reeds aanwezig zijn. Extra winkels zijn toegestaan waar beperkte concentratie van buurtwinkels gewenst is. Dit laatste is het geval in "de Noord" langs de Sluisweg, en in "de Zuid" bij het Vuurbaakplein, de Annastraat en de Meeuwenlaan.

Zo ontstaat het volgende beeld (afbeelding 6):

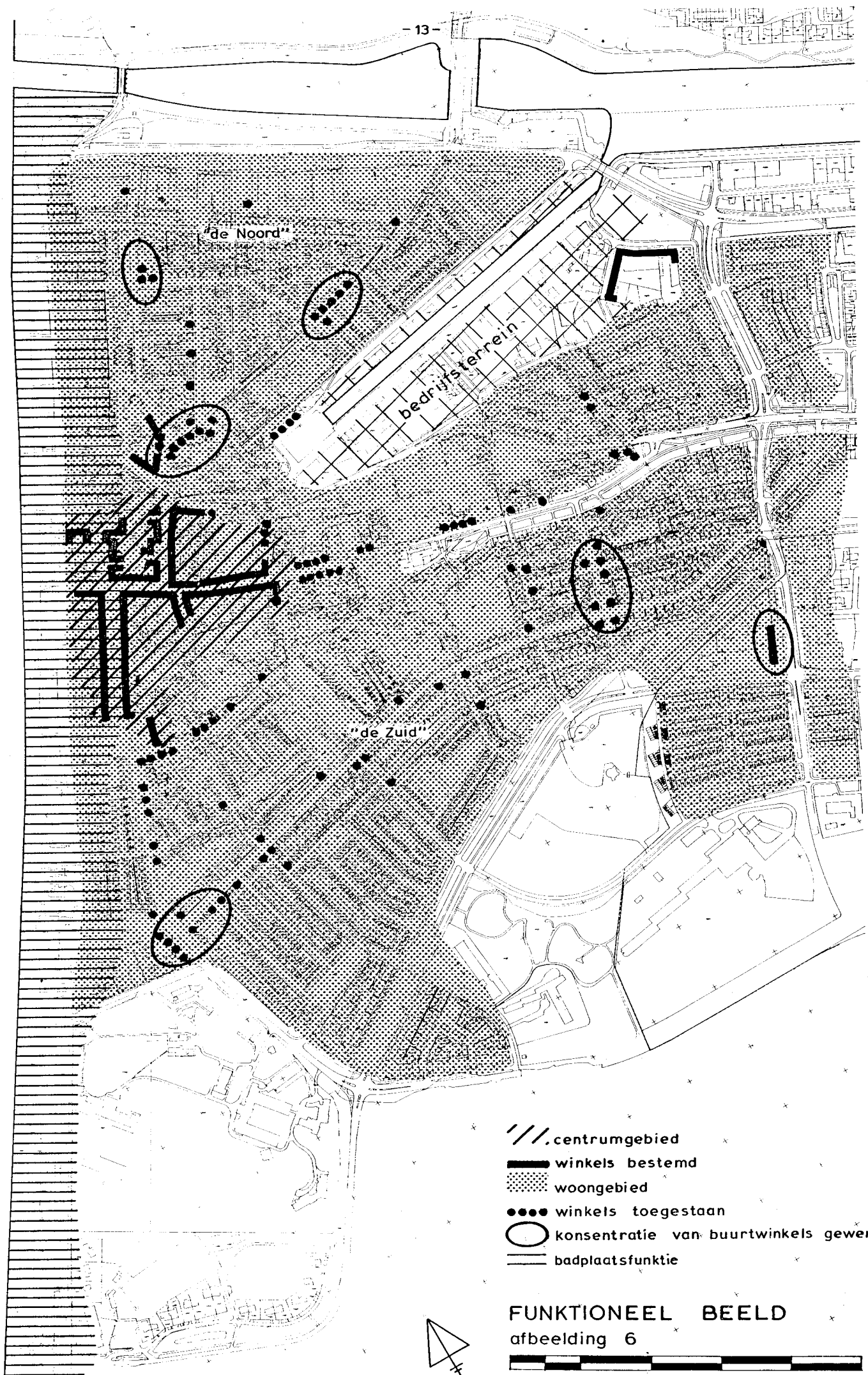
- het centrum met als "hart" de winkelstraten en het centrumplan;
- de buurten eromheen met hun eigen winkelsteunpunten.

De badplaatsfunctie komt het meest tot uiting langs de Boulevard en in het centrumgebied vanwege de daar aanwezige hotel- en restaurantbedrijven. In het centrumgebied is een beperkt aantal nieuwe horecavestigingen toegestaan.

Verder is er verspreid in het plangebied een aantal pensions in woonhuizen aanwezig. Het plan voorziet in uitbreiding van het aantal pensions door deze in het hele plangebied in woonhuizen met een inhoud van 400 m³ of meer toe te staan.

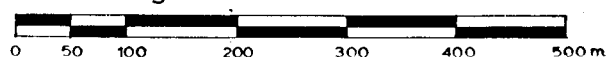
Bovendien is de mogelijkheid geschapen om aan de noordkant van het centrum, aan de kop van de voormalige havenkom een gebouwenkompleks op te richten met onder andere slecht-weervoorzieningen voor de badgasten. In samenhang daarmee kan de strook grond langs de noordzijde van het Prins Hendrikkanaal via een wijzigingsbevoegdheid worden omgevormd tot park en/of jachthaven.

In het geheel van centrum en omliggende buurten ligt het bedrijfsterrein langs het Prins Hendrikkanaal wat afzijdig. Toch is ook dit gebied met z'n bedrijvigheid en werkgelegenheid een niet weg te denken onderdeel van Katwijk aan Zee en draagt het onmisbaar bij tot het typische karakter daarvan.



- /// centrumgebied
- winkels bestemd
- woongebied
- winkels toegestaan
- konsentrasië van buurtwinkels gewenst
- badplaatsfunctie

FUNKTIONEEL BEELD
afbeelding 6



Ruimtelijke opbouw (afbeelding 8)

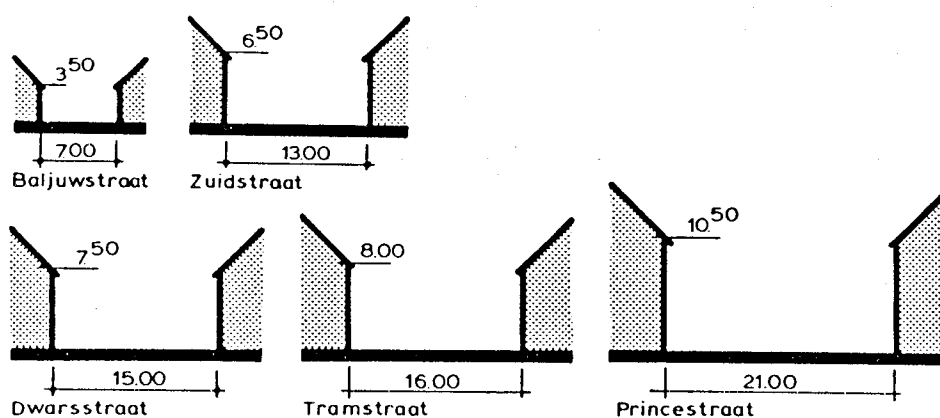
De structuur van Katwijk aan Zee is gevormd door de ligging aan zee en in de duinen. De ruimtelijke opbouw is in sterke mate bepaald door de hoogtelijnen. Deze ruimtelijke opbouw komt tot uiting in het patroon en de vorm van de openbare ruimten. In het algemeen zijn dit straten met overwegend gesloten wanden, die zijn opgebouwd uit min of meer zelfstandige bouwblokken en daardoor in sterke mate bepalend voor het karakter van Katwijk aan Zee.

Een andere karakteristiek is het ruimtelijk profiel van de straten dat dikwijls een verhouding heeft van 2:1 (breedte van de straat tussen de gevels : goothoogte; afbeelding 7).

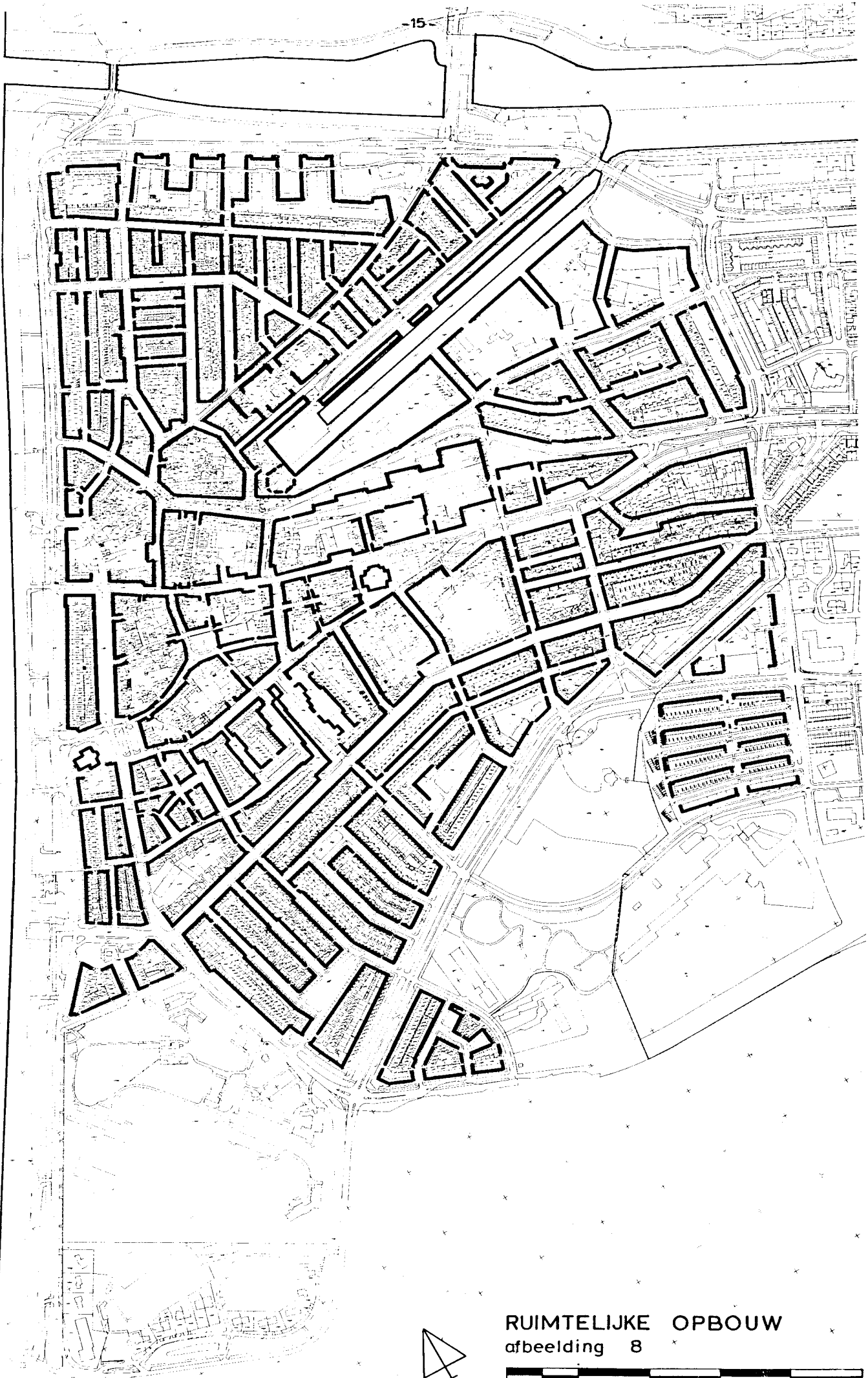
De vorm van de openbare ruimten, het ruimtelijke profiel en de karakteristiek van de gebouwde wanden zijn uitgangspunt voor de detaillering van het bestemmingsplan.

In het centrumgebied zijn de wanden langs de openbare ruimten "schillen" genoemd. In tegenstelling tot de omliggende gebieden komen in het centrumgebied binnen de door de schillen gevormde gebieden (de "lobben") (semi-)openbare steegjes, straatjes en pleintjes met kleinschalige bebouwing voor. Deze structuur van "schillen en lobben" is op een aantal plaatsen aangetast. Herstel van deze structuur zal binnen het oude dorp plaatsvinden door middel van kleinschalige bebouwing. Langs de randen van het oude dorp zal gebruik worden gemaakt van elementen en bouwwijze van het wederopbouwplan (par. A.3.).

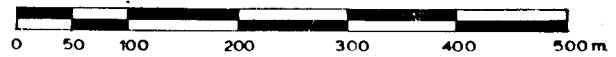
Bij eventuele herinrichting van de openbare ruimten zal ervoor zorg worden gedragen dat deze onderdeel blijven uitmaken van het totale ruimtelijke patroon van Katwijk aan Zee. Zo zal worden vermeden dat met name straten die een functie vervullen voor een groter gebied visueel in kleinere delen worden opgedeeld en daardoor ruimtelijk worden geïsoleerd. Straten moeten in het algemeen in hun geheel kunnen worden overzien. Daarnaast zal ervoor zorg worden gedragen dat de differentiatie van de verschillende openbare ruimten behouden blijft.



afbeelding 7



RUIMTELIJKE OPBOUW
afbeelding 8



B. PLAN

1. Gedetailleerde bebouwingsvoorstellen

De meeste gedetailleerde voorstellen voor nieuwe bebouwing zijn in de diskussienota "Open Gaten" gedaan. Het betreft de volgende voorstellen:

E.A. Borgerstraat. Er zal een volledige sanering plaatsvinden van het gebiedje tussen de E.A. Borgerstraat, de Te Brittenstraat, de Oude Buitensluisstraat en de Burgersdijkstraat. Er is in overleg met de bewoners een plan voor nieuwbouw gemaakt, dat 27 eengezinswoningen omvat. Bovendien is ruimte voor ca. 40 parkeerplaatsen en een speelplek voor kleuters.

Sluisweg-Meerburgkade. In dit gebiedje zullen nieuwe woningen, min of meer gemengd met bedrijfsruimten voor kleine ambachtelijke bedrijven, worden ingepast. Verder is er ruimte gereserveerd voor de bouw van een gekombineerde lagere- en kleuterschool.

Tussen de Sluisweg en de Weth. F.E. Meerburgkade zijn twee nieuwe straatjes geprojecteerd, waarop nieuwe woningen zijn gericht en waaraan circa 25 parkeerplaatsen zijn gesitueerd.

Oostpad-Westpad en omgeving. Het betreft het gebiedje tussen de Voorstraat, de Badstraat, de Tramstraat en het Noordeinde, waarin de woonfunctie dient te worden versterkt. Binnen dit gebiedje kunnen aan een pleintje woningen worden gebouwd. Een deel van deze woningen kan worden gebouwd op een onderbouw, waarin uitbouw van de winkels aan de Badstraat mogelijk is. Op het pleintje kan parkeergelegenheid voor de nieuwe woningen worden aangelegd, terwijl op een gedeelte dat autovrij zal worden gehouden een speelplek kan worden ingericht. Achter het huidige politieburo zal parkeergelegenheid ten behoeve van het centrum worden aangelegd (ca. 50 parkeerplaatsen).

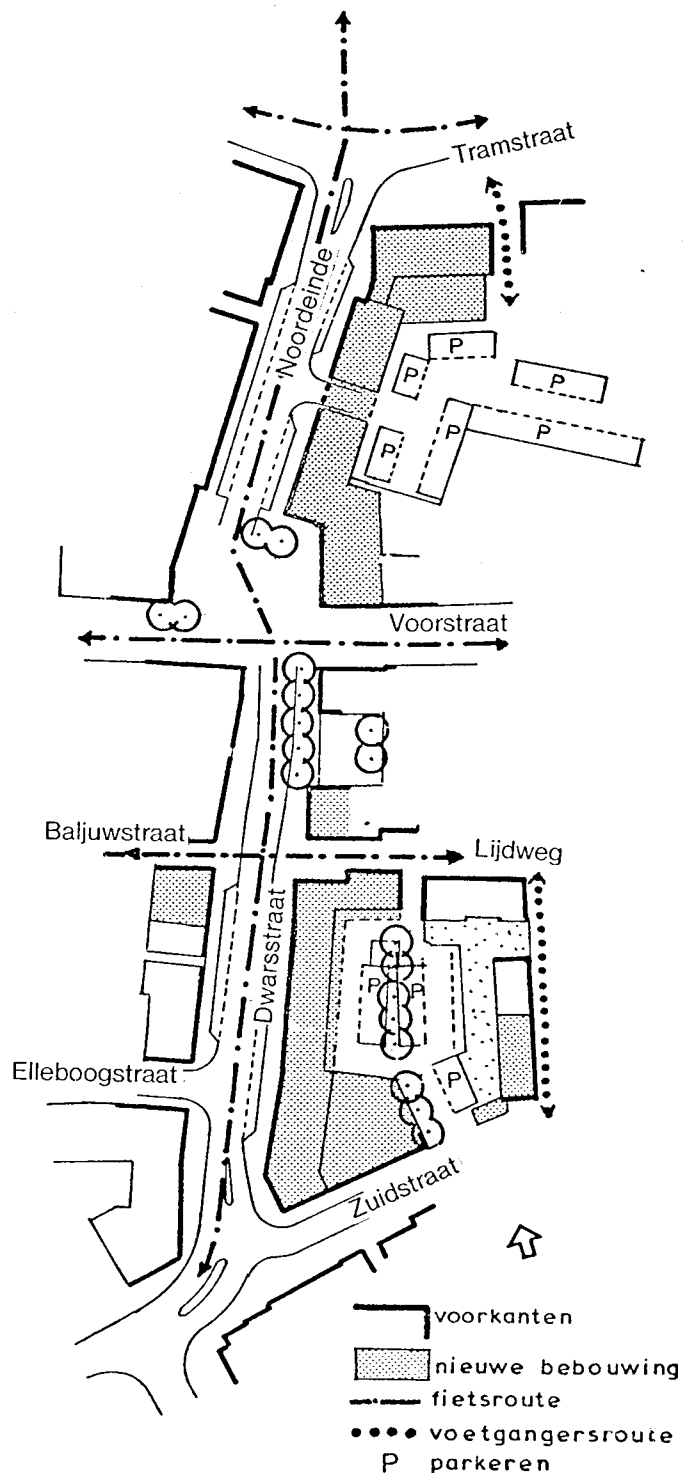
Baljuwstraat-Louwestraat. In dit gebiedje is relatief veel van het oorspronkelijke dorp bewaard gebleven. Langs de Schippersdam zijn reeds enige kleinschalige huisjes ingepast. Er wordt van uitgegaan dat meer kleinschalige bebouwing langs de Baljuwstraat en de Princedwardsstraat zal worden opgericht. De tracees van deze straatjes blijven echter ongemoeid, terwijl het nauwe profiel van de Baljuwstraat zal worden behouden.

Postkantoor en omgeving. Op de hoek van de Louwestraat en de Baljuwstraat is nieuwe woningbouw mogelijk gemaakt, waarmee de ruimte voor het postkantoor aan de noordzijde beter zal worden afgesloten. Aan de ruimten ten oosten van de Vredeskerk en het postkantoor is de bestemming parkeerterrein gegeven.

Louwestraat-Zuidstraat. Het gedeelte van dit gebiedje ten westen van de Elleboogsteeg is vrijwel geheel "uitgehold". Op het westelijke gedeelte van het binnenterrein zullen kleinschalige woningen worden gebouwd.

Op het oostelijke gedeelte zullen eveneens woningen worden gebouwd. De nadruk ligt hier echter meer op de aanleg van parkeergelegenheid voor het centrum (ca. 40 plaatsen).

Lijdweg - omgeving Nieuwe Kerk. In het bestemmingsplan is de Lijdweg in oostelijke richting doorgetrokken tot aan de Nieuwe Kerk. Hiermee kan de situatie, zoals die in oorsprong waarschijnlijk heeft bestaan, worden hersteld. Er is tevens voorzien in nieuwe woningen aan de noordzijde van de Lijdweg en aan de Gasthuissteeg.



afbeelding 9

Dwarsstraat-Noordeinde (afbeelding 9). Overeenkomstig de structuurnota krijgen de Dwarsstraat en het Noordeinde een belangrijker verkeersfunctie. Daarvoor is een breder ruimtelijk profiel nodig en moet een geheel nieuwe oostelijker gelegen bebouwingswand worden gemaakt. Tegelijk moet worden gezorgd voor voldoende beslotenheid van het ruimtelijke profiel en moet doorkijk vanaf de Zuidstraat tot aan de Tramstraat worden vermeden.

Ten oosten van het Noordeinde is een parkeerterrein met ca. 50 plaatsen ontworpen en ten oosten van de Dwarsstraat een parkeerterrein met ca. 20 plaatsen.

Diversen

Aan de noordzijde van het oostelijk gedeelte van de Tramstraat is voorzien in een afsluitende wand met woonbebouwing. Vanwege het hoogteverschil tussen de Tramstraat en het lager gelegen bedrijfsterrein aan de Prins Hendrikkade zou de ruimte onder de woningen bij de bedrijven kunnen worden opgenomen.

Op enkele plaatsen, zoals op de hoek van de Meeuwenlaan en de Varkevisserstraat en van de Varkevisserstraat en de Roest van Limburgstraat is de bouw van enkele woningen mogelijk gemaakt. Er is voorzien in uitbreiding van het verzorgingstehuis "Salem" met daarbij een aantal meergezinswoningen in twee lagen en verder is rekening gehouden met nieuwbouw voor het Rijnlands Zeehospitium en een beperkte uitbreiding van het kompleks "Overduin".

2. Bevolking en wonen

Bevolking

Op 1 januari 1982 had het plangebied 12.624 inwoners, waarvan er 915 in het centrum woonden. In vergelijking met geheel Katwijk is de groep mensen boven 65 jaar meer vertegenwoordigd:

		plangebied	gemeente Katwijk
0 - 15 jaar	in % van de	20,7	25,2
65+	totale be- volking	16,1	10,0

Bron: Burgerzaken afd. III, gemeente Katwijk.

Afgezien hiervan waren op 1 januari 1982 in het plangebied nog 481 mensen gehuisvest in het verzorgingstehuis Salem en de verpleeginrichtingen Overduin en het Zeehospitium.

Er wordt verwacht, dat in de komende jaren in het aantal inwoners van Katwijk aan Zee geen ingrijpende veranderingen zullen optreden.

Wonen

Op 1 januari 1982 bedroeg het aantal woningen in het plangebied 4167. Hiervan werd 42% na de tweede wereldoorlog gebouwd. Voor geheel Katwijk is dat 75%. Door nieuwbouw in de "open gaten" in en rond het centrumgebied van Katwijk aan Zee zal het aantal woningen met 250 à 300 worden uitgebreid. Wanneer gebruik wordt gemaakt van wijzigingsbevoegdheden en bebouwingsmogelijkheden in de wat verdere toekomst kan dit aantal oplopen tot ca. 350 woningen.

Bestemmingsplan Katwijk aan Zee

Woningcapaciteit per 1-1-1982

Plaats	waarschijn- lijke start bouw	goot- hoogte	G=groot K=klein (t/m 3½ v.e.)	premie- huur	premie A	premie B	vrije sektor	totaal
Borgerstraat (eerste deel)	1982	5,50	G		11		1	12
Meeuwenlaan	1982	5,50	G				1	1
Meerburgkade	1982	4,50	G				19	19
Princdwardsstraat	1982	3,50 boven B	K		2			2
Uitbreiding Salem	1982	2 lagen	K	36				36
Westpad	1982	3,50 boven B	K		5			5
Borgerstraat (tweede deel)	1983	5,50	G		15			15
Louwestraat-Noord	1983	4,50	G				2	2
Noordeinde	1983	8,--	G				9	9
Zuidstraat	1983	6,50	G				3	3
Baljuwstraat	1983	3,50	G		2			2
Louwestraat-Zuidstraat	1984	4,50	G		16			16
Westpad (rest)	1984	4,50	G		2			2
Sluisweg (ten W. van nr. 67)	1984	5,50	G				3	3
Dwarsstraat-Lijdweg	1984	8,--	G				9	9
Dwarsstraat-Gasthuissteeg	na 1984	3,50-8,00	3K 5G		3		5	8
Louwestraat-Baljuwstraat	na 1984	4,50	3K 2G			3	2	5
Bij Louwestraat 10	na 1984	4,50	G				2	2
Zuidstraat achter Andreasplein	na 1984	5,50	G				1	1
Zeeweg-Remisestraat	na 1984	8,--	G				10	10
Lijdweg N.Z.	na 1984	4,50	K			7		7
Princdwardsstraat O.Z.	na 1984	4,50	G		5			5
Schippersdam (rest)	na 1984	3,50	G	2				2
Schoolstraat-Zuidstraat	na 1984	5,50	G			17	12	29
Hoogstraat e.o.	na 1984	div.	8K 81G		8	48	33	89
N.B. niet opgenomen zijn de gebieden, waarvoor een wijzigingsbevoegdheid zal gelden, te weten de Farelschool en de Gaspard de Colignyschool								
T O T A A L :			64K 230G	38	69	75	112	294

De gemiddelde woningbezetting bedroeg op 1 januari 1982 in het plangebied met 4167 woningen en 12.624 inwoners 3,03. Dit getal verschilt weinig van de gemiddelde woningbezetting van 3,15 voor de gehele gemeente. De mogelijkheden die zijn voorgesteld in het bestemmingsplan voor Katwijk aan Zee zijn niet zodanig dat mag worden verwacht dat de gemiddelde woningbezetting in het centrumgebied veel zal gaan afwijken van die van de gehele gemeente.

In het centrumgebied, dat wil zeggen in de Princestraat, de Badstraat, het westelijk gedeelte van de Voorstraat en aan het Andreasplein wordt op de verdieping(en) gewoond, terwijl op de begane grond de bestemming winkels is gelegd. Langs de Dwarsstraat en het Noordeinde zijn op de begane grond kantoren en dienstverlenende bedrijven toegestaan.

In de gebieden rond het centrumgebied is in het algemeen op de bebouwing langs de openbare ruimten de bestemming woondoeleinden gelegd. Binnen deze bestemming zijn plaatselijk op de begane grond winkels, horecabedrijfjes of kleine ambachtelijke bedrijven toegestaan, in het algemeen waar deze thans reeds aanwezig zijn.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen eengezinshuizen en meergezinshuizen. De laatste jaren bestaat er een toenemende behoefte aan kleinere wooneenheden. Daarom worden meergezinshuizen toegestaan in eengezinshuizen met een inhoud van tenminste 500 m³.

Deze regeling is onder andere van toepassing op een aantal eengezinshuizen langs de Boulevard, waar indertijd in het kader van het Wederopbouwplan tamelijk royale eengezinshuizen zijn gebouwd. Aan eengezinshuizen met een dergelijke grote inhoud bestaat thans minder behoefte.

De verschillende categorieën meergezinshuizen worden onderscheiden naar het aantal lagen. In een aantal gevallen verschilt de hoogte van het terrein aan de voor- en de achterzijde van de bouwblokken. Dit laatste zou verwarring kunnen geven bij het onderscheiden van onderverdiepingen. Daarom zijn onderverdiepingen niet afzonderlijk aangegeven. Dit brengt tevens tot uitdrukking dat ze zonder meer voor woondoeleinden mogen worden gebruikt.

De verschillende categorieën eengezinshuizen worden onderscheiden naar de goothoogte en niet naar het aantal woningen aaneen. De huidige lengte van de bouwblokken is in hoge mate bepalend voor het straatbeeld. Op een enkele uitzondering na zijn daarom de bouwblokken, zoals deze thans aanwezig zijn, op de kaart aangegeven. Binnen deze blokken mogen de woningen aaneen worden gebouwd.

Overigens zou het aantal categorieën veel te groot zijn geworden wanneer deze zouden zijn bepaald op grond van zowel de bloklengte als de goothoogte.

Het onderscheid naar goothoogte kan bovendien ten goede komen aan een evenwichtig straatbeeld. Er wordt van uitgegaan dat het terwille van ordelijkheid en overzichtelijkheid in het algemeen niet gewenst is dat binnen eenzelfde straatwand grote verschillen in goothoogte voorkomen. Dit geldt ook voor straatwanden die zijn opgebouwd uit min of meer zelfstandige bouwblokken (de Zuid) en soms uit verschillende panden binnen eenzelfde bouwblok (de Noord). Alleen voor bijzondere stedenbouwkundige situaties, monumenten of beeldbepalende panden zijn uitzonderingen gemaakt. Overigens zijn binnen eenzelfde categorie verschillen in goothoogte van 1,5 of 2 m toegestaan. Hierdoor is het tevens mogelijk om de zozeer gewenste beperkte verschillen in goothoogte, zoals langs de Boulevard, te behouden of te blijven realiseren.

Voor de bepaling van de gewenste (gothoogte) categorie van een straatwand werd in eerste instantie uitgegaan van de gothoogte zoals die thans reeds overwegend aanwezig is. Daarna werd gezien of deze hoogte de verhouding 1:2 (gothoogte : straatbreedte) opleverde. In een aantal gevallen werd om deze verhouding te bewerkstelligen alsnog voor een hogere categorie gekozen. Hierdoor konden aanwezige hogere panden daarmee in overeenstemming komen. Het aantal woningen dat een grotere gothoogte heeft dan thans volgens het bestemmingsplan zou zijn toegestaan, is daardoor uiteindelijk zeer beperkt gebleven.

Op sommige plaatsen zijn straatwanden in hun geheel ontworpen en gebouwd. De duidelijkste voorbeelden daarvan zijn de "Rode Buurt" in de Noord en de woningbouw langs de De Waal Malefijtstraat en omgeving in de Zuid, die beide zijn gerenoveerd (afbeelding 8). De straatwanden hiervan moeten in hun geheel bewaard blijven. Daarom zullen hier geen drastische veranderingen geoorloofd zijn en zullen de woningscategorieën de bestaande situatie nauwkeurig volgen.

Achtererfbebouwing (uitbouwen en bijgebouwen) is in het algemeen tot een hoogte van 3.25 m toegestaan overeenkomstig thans reeds in het plangebied geldende bepalingen. Tevens gelden de gebruikelijke maksimum afmetingen: het gezamenlijk oppervlak van de uitbouwen en bijgebouwen van een eengezinshuis mag maximaal 20% bedragen van het oppervlak van het betreffende perceel en een maximum oppervlakte van 50 m² hebben, terwijl tenminste de helft van het achtererf onbebouwd moet blijven.

Met name in de oudere gedeelten van Katwijk aan Zee ligt de achtererfbebouwing nogal verspreid. Daarom is het niet mogelijk om op een systematische wijze stukken grond van achtererfbebouwing uit te sluiten zonder de bestaande situatie onevenredig veel geweld aan te doen. Slechts op enkele plaatsen, bijvoorbeeld bij de Waal Malefijtstraat, was een dergelijke beperking wel mogelijk.

Langs de Buitensluisstraat en de Vuurbaakstraat komen achtererven voor, waarvan de bijgebouwen direkt aan de straat grenzen. Een meer "stedelijk" profiel met een straatwand van wat hogere bijgebouwen wordt hier gewenst geacht. Vandaar dat deze hier tot een hoogte van 4.50 m zijn toegestaan.

In het buurtje bij de Leeuweriklaan zijn zowel de voor- als de achterzijden van de woningen aan de openbare straat gelegen. De bergruimten van deze woningen zijn inpandig. Achtererfbebouwing is hier dan ook niet nodig en bovendien is, vanwege de ligging aan de openbare ruimte, incidentele achtererfbebouwing hier niet gewenst.

Wanneer er behoefte bestaat aan aangepaste woonruimte voor een minder valide gezinslid kunnen burgemeester en wethouders een grotere aanbouw toestaan dan normaal volgens de voorschriften mogelijk is.

Praktijkruimten, gekoppeld aan woningen, worden gunstig geacht voor het functioneren van een woongebied. De woonfunctie moet echter wel in overwegende mate behouden blijven. Daarom wordt deze activiteit toegestaan tot een maximum van 40% van het vloeroppervlak van een woning.

Met het oog op de functie van Katwijk aan Zee als badplaats zijn in woningen met een inhoud van tenminste 400 m³ (hotel)pensions toegestaan.

3. Winkels en horeca

In het centrumgebied van Katwijk aan Zee komen winkels en horecabedrijven naast andere bestemmingen, zoals wonen en kleine ambachtelijke bedrijven, voor. Deze winkels en horecabedrijven hebben in beginsel een functie voor de gehele gemeente.

In de woongebieden staan de winkels en horecabedrijven in de eerste plaats ten dienste aan de bewoners van de buurten waarin ze gelegen zijn.

Winkels (afbeelding 10)

Op 1 januari 1982 waren er in het plangebied 162 winkels aanwezig, overeenkomstig de hierna volgende tabel onderverdeeld naar plaats binnen of buiten het centrum en naar sektor dagelijkse en niet-dagelijkse goederen.

	dagelijkse goederen			niet-dagelijkse goederen		
	aantal	bedrijfs- vloeropp. m2	gemid- delde opp.m2	aantal	bedrijfs- vloeropp. m2	gemid- delde opp.m2
centrum	8	1.740	217	60	7.533	126
buiten centrum	40	6.238	156	54	6.285	116
plangebied	48	7.978	166	114	13.818	121

Bron: Bedrijfstellingen 1977 en 1982, Openbare Werken, gemeente Katwijk.

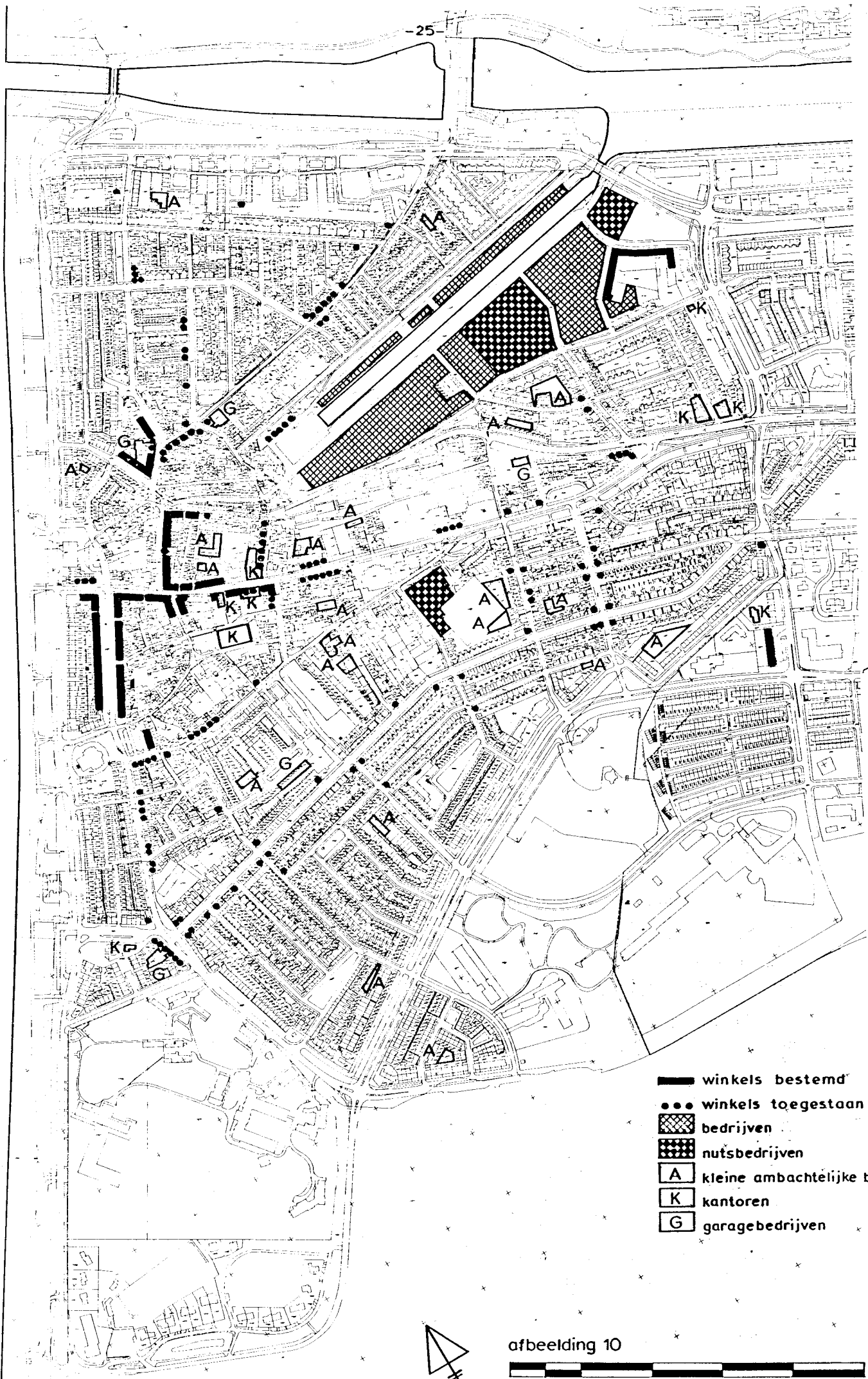
In de Struktuurnota Katwijk aan Zee is ten aanzien van de winkelfunctie gekonkludeerd dat uitbreiding met nieuwbouw, afgezien van het "Centrumplan" ongewenst is.

In het centrumgebied (Princestraat, Badstraat, Andreasplein, en Voorstraat tot aan Noordeinde), zijn dan ook in principe geen nieuwe winkelbestemmingen opgenomen. De centrumwinkels moeten hier echter wel gekonsentreerd blijven. De begane grond van de bebouwing is hier over de gehele lengte bestemd voor winkels. De lagen erboven zijn echter voor woondoeleinden bestemd. Daarmee wordt de woonfunctie in het centrumgebied veiliggesteld. Tevens wordt voorkomen, dat het winkelvloeroppervlak te groot zou worden of dat het zich naar de verdiepingen zou uitbreiden ten koste van andere winkels op de begane grond.

Elders in het plangebied is de winkelbestemming uitsluitend daar gelegd waar winkels als zodanig zijn gebouwd, zoals aan de Meeuwenlaan en de Burgersdijkstraat. Voor het overige zijn winkels binnen de bestemming woondoeleinden toegestaan daar, waar ze thans reeds aanwezig zijn of daar waar de behoefte bestaat om tot een beperkte konsentrasie te komen. De bestemming wonen-winkels toegestaan- is met name gekozen omdat de mogelijkheid open moet blijven om bij beëindiging van het winkelbedrijf de begane grond van het pand voor wonen te gebruiken.

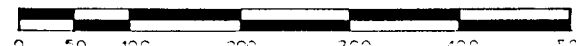
In tegenstelling tot de achtererven bij de woningen mogen de achtererven bij de winkels volledig worden volgebouwd.

Het voorgaande betekent dat in het plangebied en het centrumplan samen potentieel ca. 27.000 m2 bedrijfsvloeroppervlak voor winkels aanwezig is, waarvan ca. 12.000 m2 in de dagelijkse-goederen-sektor en ca. 15.000 m2 in de niet-dagelijkse-goederen-sektor.



- winkels bestemd
- ... winkels toegestaan
- ▨ bedrijven
- ▩ nutsbedrijven
- A kleine ambachtelijke bedrijven
- K kantoren
- G garagebedrijven

afbeelding 10



Bij "bevolking" is aangegeven dat op 1 januari 1981 12.804 inwoners in het plangebied woonden en dat dit aantal in de komende jaren niet ingrijpend zal veranderen. Dat betekent dat per hoofd van de bevolking ca. 2,1 m² bedrijfsvloeroppervlak aan winkels aanwezig zal zijn. Dat is tamelijk veel in verhouding tot de aanwezige bevolking in het plangebied.

Het centrum van Katwijk aan Zee heeft echter een functie voor de gehele gemeente. Bovendien wordt de invloed van de toeristische bestedingen geraamd op 15% van de totale omzet in de dagelijkse-, en 6% in de niet-dagelijkse goederensektor. Daarom wordt ervan uitgegaan dat van een wezenlijke overbewinkeling geen sprake zal zijn.

Horeca (afbeelding 11)

Evenals de winkels dienen ook de horecabedrijven te worden gekonsentreerd in het centrumgebied. Deze bedrijven spelen vooral een belangrijke rol voor de badplaatsfunctie van Katwijk aan Zee. Om deze functie te kunnen blijven vervullen is het van belang, dat het aanbod aan verblijfsrecreatieve logiesmiddelen op peil wordt gehouden.

Het eksakte aanbod aan logiesmiddelen is niet bekend vanwege het feit dat vele partikulieren kamers en/of woningen aan verblijfsrekreanten ter beschikking stellen. Wel is, via het plaatselijke V.V.V., bekend, dat in de sekte hotel/pensions 275 kamers (waarvan 36 éénpersoons) aangeboden worden. Op het kampeerterrein in de Noordduinen* zijn 468 staanplaatsen aanwezig. Hiervan is de verhouding tussen vaste en toeristische staanplaatsen jaarlijks gemiddeld 40% ten opzichte van 60%.

De indruk bestaat wel, dat het aanbod van kamers door partikulieren de afgelopen jaren is teruggelopen. Dit beeld leeft onder andere bij de beleidsinstanties en het V.V.V., en komt overeen met de resultaten van het in 1978 gehouden onderzoek naar de badplaatsfunctie van Katwijk aan Zee. Hieruit bleek dat onder de bevolking een afnemende belangstelling bestaat voor het verhuren van kamers en/of woningen.

Om het aanbod aan logiesmiddelen op peil te houden is besloten om naast de aanwezige hotel- en pensionakkommodatie via een vrijstellingsbepaling de mogelijkheid te scheppen het aantal pensions uit te breiden. Deze uitbreidingsmogelijkheid wordt beperkt tot die woonhuizen die een inhoud hebben van tenminste 400 m³ en geldt voor het gehele plangebied.

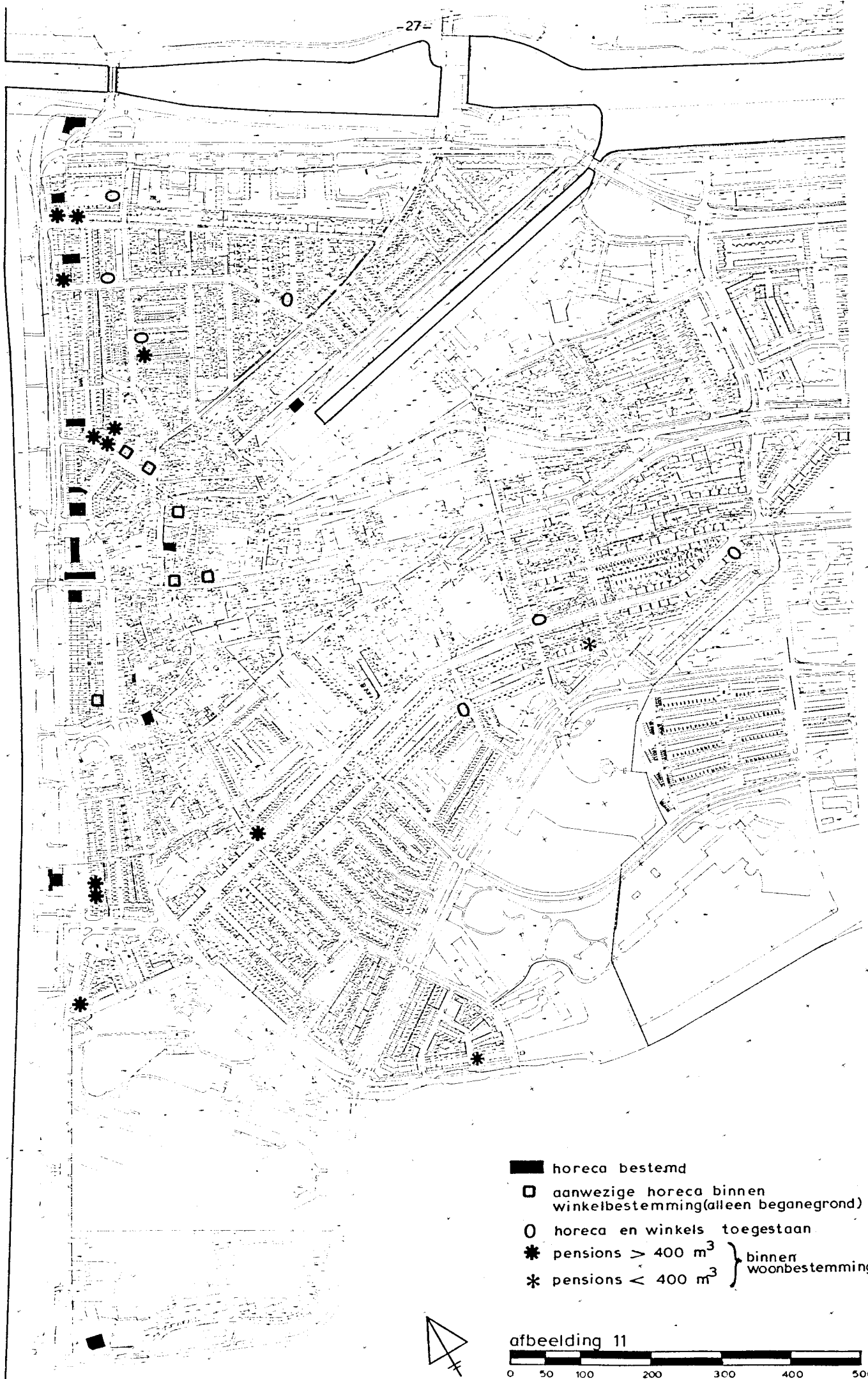
Andere uitbreidingen van de horecasektor dienen binnen het centrumgebied, en niet binnen de woonbuurten plaats te vinden. Binnen de bestemming voor winkels is geregeld dat tot maximaal 15% horecabedrijven zijn toegestaan. Bij deze horecabedrijven moeten, evenals bij de centrumwinkels, op de erboven liggende lagen woningen aanwezig blijven.

Voor horecabedrijven die in meerdere lagen aanwezig zijn is de horecabestemming gebruikt. In het algemeen betreft het hier hotel-restaurants en hotel-pensions, die behalve in het centrumgebied vooral ook langs de Boulevard aanwezig zijn.

In de woonbuurten zijn binnen de bestemming woondoeleinden slechts horecabedrijven (restaurants en snackbars) toegestaan waar ze nu reeds aanwezig zijn. De horecafunctie moet hier beperkt blijven tot die bedrijven die een functie voor de buurt vervullen. Omvorming van een horecabedrijf tot een (buurt)winkel is toegestaan. Het omgekeerde is niet toegestaan, omdat uitbreiding van de horecasektor in het centrumgebied moet plaatsvinden.

Na realisering van het "Centrumplan" zal de bedrijfsvloeroppervlakte ten behoeve van de horecasektor ca. 1800 m² omvatten en zullen in deze sektor ca. 100 mensen werkzaam zijn.

* Het kampeerterrein in de Zuidduinen heeft alleen vaste standplaatsen.



- horeca bestemd
 - aanwezige horeca binnen winkelbestemming (alleen beganegrond)
 - horeca en winkels toegestaan
 - * pensions > 400 m³
 - * pensions < 400 m³
- } binnen woonbestemming

afbeelding 11



4. Bedrijven en werkgelegenheid (afbeelding 10)

Volgens de bedrijfstelling van 1979 waren er op dat moment op een oppervlakte van ca. 71.000 m² van het plangebied ambachtelijke en industriële bedrijfsvestigingen aanwezig en waren daarin 712 mensen werkzaam.

Het grootste deel van deze oppervlakte, namelijk ca. 52.000 m², was gelegen in het bedrijfsterrein ten zuiden van het Prins Hendrikkanaal. De nadruk ligt hier op grotere industriële- en handelsbedrijven, waarin in 1979 445 mensen werkzaam waren en in 1982 354 mensen (ad. Ia). Hierbij is het grootwinkelbedrijf met 38 werkzame mensen niet meegerekend. Ook ten noorden van het Prins Hendrikkanaal is langs het kanaal een strook met merendeels wat kleinere bedrijven aanwezig (ad. Ib).

De overige vestigingen waren over het gehele plangebied verspreid aanwezig in de woonbuurten. Het betrof hoofdzakelijk kleine ambachtelijke bedrijven (ad. II).

ad.Ia. Bedrijven op het bedrijfsterrein ten zuiden van het Prins Hendrikkanaal.

Bij deze bedrijven wordt detailhandel in het algemeen uitgesloten.

Vanwege de woonbuurten in de directe omgeving zijn sommige categorieën bedrijven hier niet toegestaan, evenmin als A-inrichtingen (Wet geluidhinder).

Het bestaande grootwinkelbedrijf tussen de Visserijkade en de Van der Vegtstraat is als winkel bestemd. Met het oog op het bestaande winkelbestand is het niet de bedoeling dat dit bedrijf zich nog verder uitbreidt. Binnen deze winkelbestemming zijn via een wijzigingsbevoegdheid bedrijven toegestaan zodat bij een eventuele beëindiging van het huidige grootwinkelbedrijf op de oorspronkelijke bedrijfsbestemming kan worden teruggevallen.

Het terrein en de gebouwen van Gemeentebedrijven hebben een afzonderlijke bestemming "Nutsbedrijven" gekregen. Het is niet de bedoeling dat er nog verdere uitbreiding van het bedrijfsterrein plaatsvindt. Nieuwe bedrijven moeten zich in het algemeen op het bedrijfsterrein "t Heen" vestigen.

Op het terrein tussen de Visserijkade en de Industrieweg is voor de nieuwe brandweerkazerne eveneens gebruik gemaakt van de bestemming "nutsbedrijven".

(Deze bestemming is eveneens gebruikt voor het terrein en de gebouwen van de gemeentewerf aan de Zuidstraat en de Schoolstraat).

ad.Ib. Bedrijven op het bedrijfsterrein ten noorden van het Prins Hendrikkanaal.

Deze strook wordt thans nog gebruikt door een aantal kleinere bedrijven. Evenals bij Ia wordt detailhandel in het algemeen uitgesloten en zijn sommige categorieën bedrijven evenmin als A-kategorieën toegestaan. Bovendien is de realisering van bedrijfswoningen uitgesloten.

Mede vanwege de aantrekkelijke situatie wordt omvorming van het gebruik tot bijvoorbeeld een parkje en/of jachthaven voorgestaan. Een dergelijke ontwikkeling kan in verband worden gebracht met de mogelijke realisering van een gemeenschapscentrum bij de voormalige havenkom.

Op dit bedrijfsterrein is dan ook een wijzigingsbevoegdheid gelegd voor het geval wijziging van de eigendomsverhouding bedrijfsbeëindiging betekent en daarmee realisering van de voorgestane rekreatieve bestemming mogelijk wordt.

ad.II. Bedrijven in de woonbuurten.

In het algemeen betreft het hier kleine ambachtelijke bedrijven en in mindere mate dienstverlenende bedrijven. Kantoren met baliefunctie en dienstverlenende bedrijven zijn toegestaan langs het Noordeinde en de Dwarsstraat, waar een uitbreiding van het centrumwinkelapparaat niet gewenst wordt geacht, maar bedrijvigheid in de vorm van reisburo's, banken, makelaarskantoren en dergelijke wel. De situatie leent zich hier bovendien goed voor dergelijke bedrijven.

De kleine ambachtelijke bedrijven kunnen in verschillende vormen voorkomen:

- a. In de beganegrondlaag van een eengezinshuis, voor zover dat volgens de plankaart is toegestaan. In dat geval mag het bijbehorende achtererf voor 100% worden bebouwd. Het betreft hier in het algemeen bestaande bedrijfjes. In deze sektor is beperkte uitbreiding van het bestand aan kleine ambachtelijke bedrijven mogelijk.
- b. Op een gedeelte van het achtererf behorende bij een eengezinshuis, maar niet in dat eengezinshuis. Ook hierbij mag, voor zover deze kleine ambachtelijke bedrijven zijn toegestaan, het achtererf voor 100% worden bebouwd. Deze vorm is daar gekozen, waar bedrijfjes in een wand van woningen niet gewenst worden geacht, zoals langs de Varkevisserstraat. In deze sektor is beperkte uitbreiding van het bestand aan kleine ambachtelijke bedrijven mogelijk.
- c. Op binnenterreinen. Dergelijke bedrijven hebben in principe geen binding met een aangrenzend woonhuis. Ze hebben hun eigen toegang tot de openbare weg. Deze toegang kan in de woonsfeer en daarmee binnen de bestemming voor woondoeleinden liggen.
Het betreft hier in het algemeen bestaande ambachtelijke bedrijven. Tevens is vestiging van enkele nieuwe bedrijven mogelijk gemaakt. In een enkel geval, waar speelvoorzieningen meer gewenst zijn, is een bedrijf wegbestemd.

Voor de kleine ambachtelijke bedrijven op de achter- en binnenterreinen geldt meestal een maksimum goothoogte van 3,25 m. Op een aantal plaatsen, waar deze hoogte ruimtelijk aanvaardbaar en soms reeds aanwezig is zijn echter grotere hoogten toegestaan tot 4.50 m of zelfs tot 6.00 m.

Werkgelegenheid

Volgens de bedrijfstelling van 1982 is het aantal arbeidsplaatsen in het plangebied als volgt verdeeld:

	m2 bedrijfs- vloeroppervlak	arbeids- plaatsen	
- industriële- en handelsbedrijven	ca. 68.500	ca. 520	
- ambachtelijke en dienstverle- nende bedrijven	ca. 5.400	ca. 80	
- winkels	ca. 21.000	ca. 470	
- horeca	ca. 10.800	ca. 120 (winter) ca. 190 (badsei- zoen)	

Bron: Bedrijfstellingen 1977, 1979 en 1982; Openbare Werken, gemeente Katwijk.

5. Bijzondere doeleinden (afbeelding 12)

De belangrijkste gebouwen die in deze bestemming zijn ondergebracht zijn:

- kerken: de Oude Kerk aan het Andreasplein, de Nieuwe kerk aan de Voorstraat en de Vredeskerk aan de Baljuwstraat;
- het kerkelijk centrum, de Boorsmazaal, en het politieburo aan de Voorstraat; het politieburo zal na het gereedkomen van het nieuwe politieburo in Cleyne Duin-Witte Hek een functie krijgen als museum;
- een aantal schoolgebouwen waarvan de meeste buiten het centrumgebied zijn gelegen.

De stedenbouwkundige situatie vereist in het algemeen beperkingen ten aanzien van de hoogte van de bijzondere gebouwen. Daarom is een tamelijk groot aantal verschillende hoogtekategorieën ingevoerd.

Voor de kerken is een afzonderlijke categorie opgenomen. Hierbij is de bestaande hoogte bepalend.

De komende jaren zullen er veranderingen in het gebruik van de schoolgebouwen plaatsvinden. Deze zullen worden veroorzaakt door enerzijds de vorming van basisscholen en anderzijds door terugloop van het aantal leerlingen en daarmee van het aantal benodigde schoollokalen.

	16-10-'78		16-10-'80		1-1-'85	
	leerlingen/klassen		leerlingen/klassen		leerlingen/klassen	
kleuteronderwijs	363	18	345	18	330 à 350	12 à 14
lager onderwijs	1784	61	1528	61	850 à 900	30 à 35

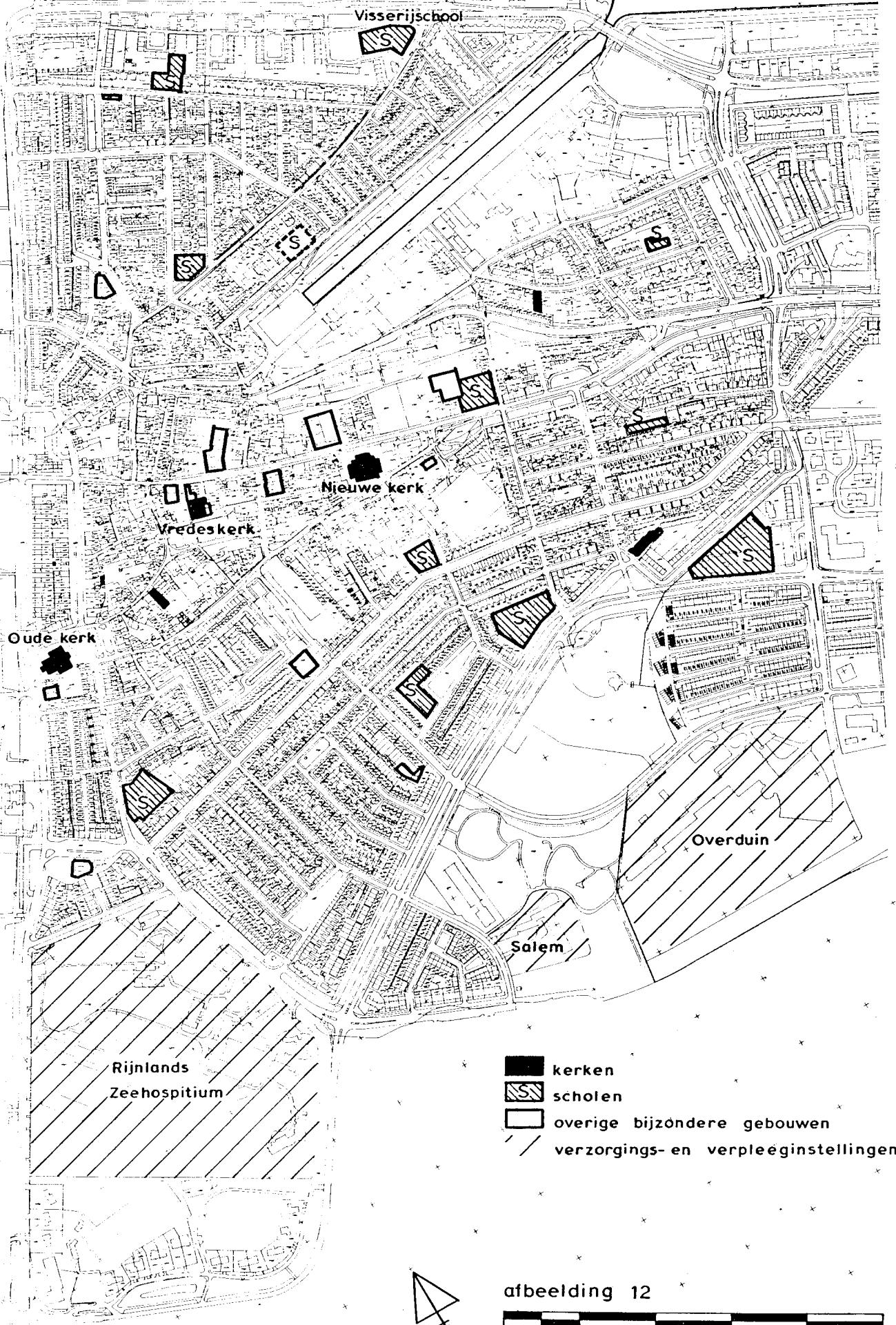
Bron: Struktuurnota Katwijk aan Zee, 1980.

Mede vanwege de voorgenomen bouw van een basisschool aan de Wethouder F.E. Meerburgkade is het gebouwtje van de kleuterschool "De Klaproos" aan de E.A. Borgerstraat wegbestemd, terwijl het plan bovendien de mogelijkheid biedt om het gebouw van de Gaspard de Colignyschool voor basisonderwijs aan de Sluisweg te vervangen door woningbouw.

Afhankelijk van de realisering van een kleuterschool bij de voor het basisonderwijs aan de Secretaris Varkevisserstraat gevestigde "Oranjeschool" zullen "t Witte Schooltje" aan de Voorstraat en de Julianaschool aan het Abeelplein een andere functie krijgen. Vanwege de integratie van de kleuterschool "in 't Zandgat" in de ds. R.P.A. Rutgerschool aan de Jan Tooropstraat is het gebouwtje van deze kleuterschool wegbestemd.

De Bogermanschool aan de Remisestraat heeft inmiddels reeds een andere functie gekregen. Voor het geval ook de Farelschool aan de Koninginneweg niet meer voor het onderwijs zou worden gebruikt is door middel van een wijzigingsbevoegdheid ter plaatse woningbouw mogelijk gemaakt. Ook het gebouw van de Bestevaermavo aan de Bestevaerweg zal vrijkomen voor andere bijzondere doeleinden.

Er is voorzien in uitbreiding van de verzorgingstehuizen "Salem" en "Overduin". Daarnaast is rekening gehouden met nieuwbouw voor het Rijnlands Zeehospitium.



6. Rekreatie, strand, duinen en groen (afbeelding 13)

De bestemming "rekreatieve doeleinden" is gelegd op het tennispark en de midgetgolfbaan aan de Sportlaan en op de voormalige zwaaiikom van het Prins Hendrikkanaal.

Op de strook grond ten noorden van het Prins Hendrikkanaal is via een wijzigingsbevoegdheid eveneens een bestemming rekreatieve doeleinden mogelijk. Deze laatste strook wordt thans nog gebruikt door een aantal kleinere bedrijven. Mede vanwege de aantrekkelijke situatie wordt omvorming van het gebruik tot bijvoorbeeld een parkje en/of jachthaven voorgestaan. Een dergelijke ontwikkeling kan in verband worden gebracht met de mogelijke realisering van een gemeenschapscentrum bij de voormalige havenkom.

Ook is in dit verband voorzien in de mogelijkheid van een langzaam-verkeersroute die via de Wethouder F.E. Meerburgkade en een verbinding over het Uitwateringskanaal een direkte verbinding zal vormen tussen de wijk Hoornespolder en het centrum van Katwijk aan Zee.

Het eigenlijke strand is onderdeel van het bestemmingsplan "Landelijk Gebied". Op enkele plaatsen is indertijd de duinvoet afgegraven waardoor uitbreiding van het strand kon plaatsvinden. Deze gedeelten zijn in het plangebied opgenomen. Vanwege de aanwezigheid van strandpaviljoens, bergingen en toiletgebouwen vervullen ze een functie in verband met het rekreatieve gebruik van het strand. Daarom heeft deze bestemming de naam "strandrekreatie" gekregen. In deze bestemming ligt ook de politiepost.

De bestemming "duinen" is gelegd op de strook langs het strand waarop tevens de bestemming "zeereep" ligt en op het duingebiedje tussen de Sportlaan en het Rijnlands Zeehospitium. Vanwege de landschappelijke en natuurwetenschappelijke waarde is bescherming gewenst. Behalve de reeds aanwezige paden mogen geen nieuwe paden worden aangelegd en is rekreatief gebruik niet toelaatbaar. Daarom is voor deze bestemming een aanlegvergunning opgenomen.

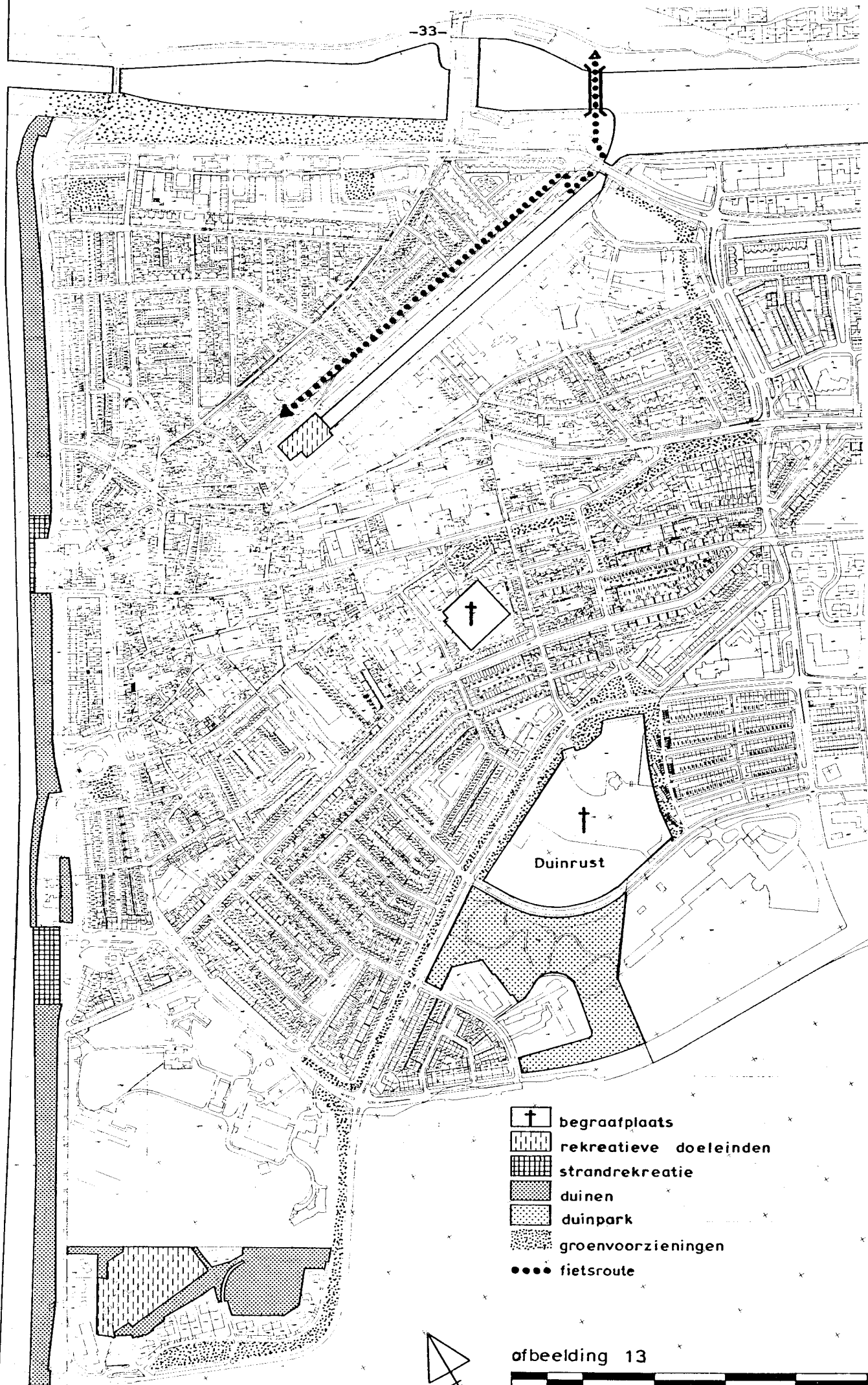
Dezelfde beperkingen zijn van toepassing op de duinterreinen bij de complexen "Overduin" en het Rijnlands Zeehospitium.

De bestemming "duinpark" is gelegd op het parkje ten zuiden van de begraafplaats "Duinrust". Het verschil met de bestemming "duinen" is dat op het grootste deel van de bestemming "duinpark" bosbeplanting voorkomt en het aksent wat meer ligt op (passief) rekreatief gebruik. Aktieve rekreatie blijft beperkt tot een speelveld.

In het plan wordt het mogelijk gemaakt dit park langs de Parklaan en de toekomstige Laan van Nieuw Zuid uit te breiden.

De beide begraafplaatsen in het plangebied zijn als zodanig bestemd. Er is voorzien in de mogelijkheid van uitbreiding van de aula van de begraafplaats Duinrust.

Waar thans groenvoorzieningen van enige omvang aanwezig zijn zijn deze in het plan opgenomen. Binnen deze bestemming mogen onder meer voet- en fietspaden en speelvoorzieningen worden aangelegd.



- † begraafplaats
- ▨ rekreatieve doeleinden
- ▤ strandrekreatie
- ▧ duinen
- ▩ duinpark
- ▦ groenvoorzieningen
- fietsroute

afbeelding 13

7. Verkeer

Zowel in de "Struktuurnota Katwijk aan Zee" als in de diskussienota "Open Gaten" is onder meer uitgebreid aandacht besteed aan de verkeerssituatie in Katwijk aan Zee. In de Struktuurnota is de gewenste verkeerssituatie tamelijk ver uitgewerkt. Niet alle aanbevolen maatregelen konden echter in het bestemmingsplan worden opgenomen. Dit geldt bijvoorbeeld voor verkeersmaatregelen of voor een gedetailleerde inrichting van een straat.

De bestemmingen (afbeelding 14)

In het bestemmingsplan "Katwijk aan Zee" is voor de verkeersbestemmingen gebruik gemaakt van dezelfde categorieën als in andere recente bestemmingsplannen binnen de gemeente Katwijk. Omdat de categorie A in die plannen betrekking heeft op "bovenlokale wegen" (de provinciale weg S1) komt deze in het voorliggende plan niet voor.

Er is wel gebruik gemaakt van de volgende categorieën:

- Verkeersdoeleinden B. Hiertoe behoren de volgende bovenwijkse en wijk-ontsluitende wegen: Rijnmond, Karel Doormanlaan, Meeuwenlaan, Zeeweg, Tramstraat, Koningin Wilhelminastraat, Boulevard (ten noorden van het Vuurbaakplein), Parklaan, Drieplassenweg, Vuurbaakplein en de toekomstige Laan van Nieuw Zuid.

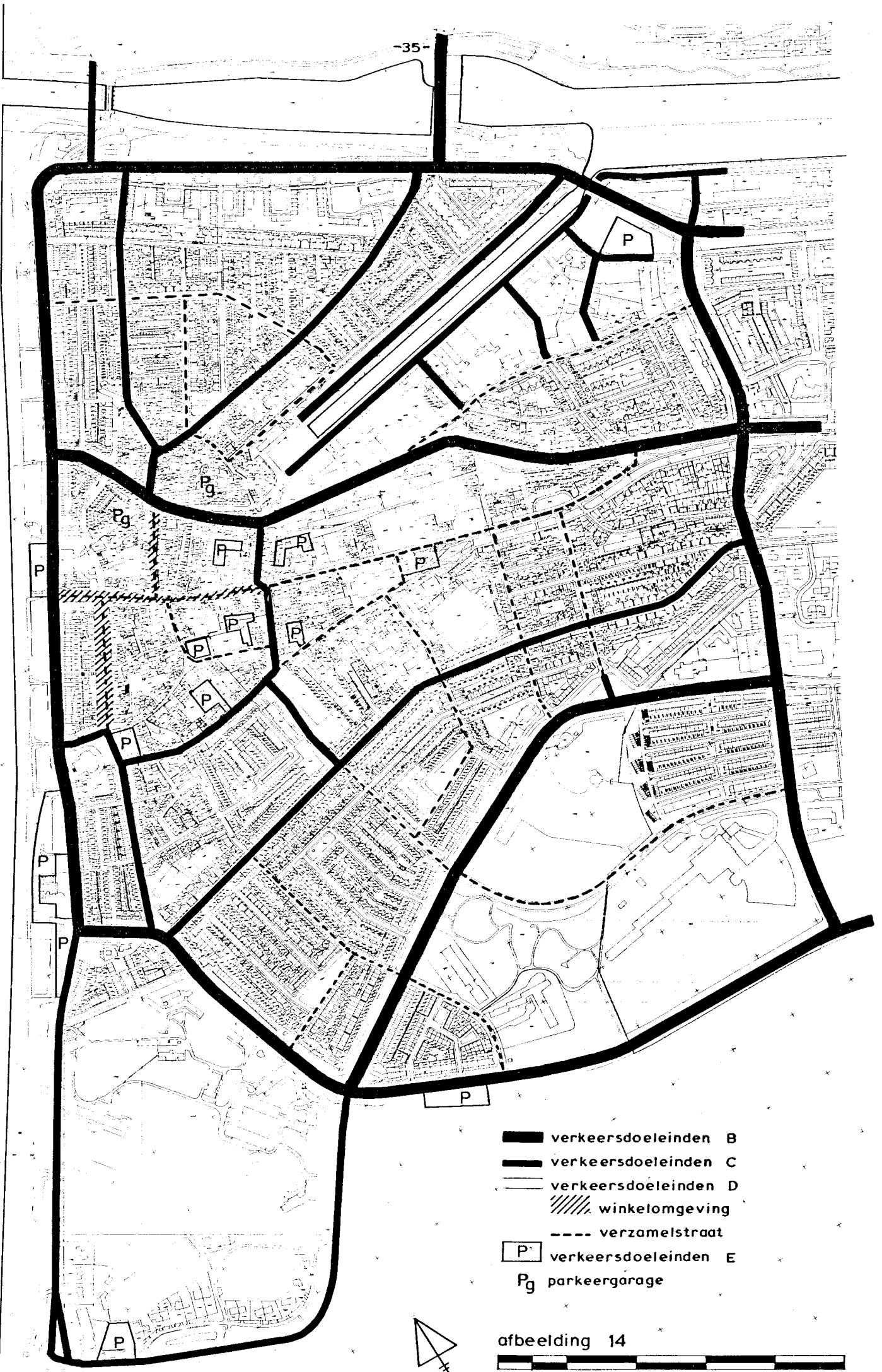
Deze wegen vormen gezamenlijk een grofmazig hoofdwegennet. Het centrumgebied en de woonbuurten vormen "verblijfsgebieden" tussen deze hoofdwegen.

Langs enkele wegen (Parklaan en Karel Doormanlaan) zijn de aanwezige groenstroken van zodanige ruimtelijke betekenis, dat deze afzonderlijk als groenvoorzieningen zijn bestemd. Dit geldt ook voor de toekomstige Laan van Nieuw Zuid. Tussen de reeds bestaande Laan van Nieuw Zuid (waarlangs woningen staan) en de toekomstige hoofdrijbaan is een tussenberm als groenvoorziening bestemd. Op deze tussenberm kunnen tevens eventuele geluidsbeperkende voorzieningen worden aangebracht. Op deze wijze wordt de toekomstige hoofdrijbaan ruimtelijk en functioneel gescheiden van de bestaande woonbuurt Laan van Nieuw Zuid/Duindoornlaan. De Duindoornlaan, Lijsterbesstraat, Duinroosstraat en bestaande Laan van Nieuw Zuid krijgen geen direkte aantakking op de toekomstige Laan van Nieuw Zuid.

- Verkeersdoeleinden C. Hiertoe worden de wegen en straten gerekend die een deelgebied of woongebied ontsluiten. Ook ontsluitingsstraten van het bedrijfsterrein vallen onder deze categorie (de Prins Hendrikkade, de Visserijkade, de Mr. E.N. Rahusenstraat, de Mr. C. Fockstraat, de Mr. H. v.d. Hoevenstraat en de Haven).

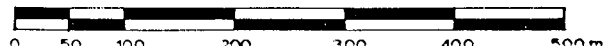
Het betreft in het centrum het Noordeinde, de Dwarsstraat en de Zuidstraat en buiten het centrum onder meer in "de Noord" de E.A. Borgerstraat/Burgersdijkstraat en de Sluisweg, en in "de Zuid" de Koninginneweg, de Secretaris Varkevisserstraat en de Schelpendam.

- Verkeersdoeleinden D. Hiertoe behoort de openbare ruimte in de verblijfsgebieden, die behalve voor het verkeer ook andere functies heeft (verblijven, spelen, enz.). Er is onderscheid gemaakt tussen woonomgeving (in woongebieden) en winkelomgeving (in het centrum met een aparte aanduiding). De straten die een belangrijker verkeersfunctie hebben dan uitsluitend voor de bereikbaarheid van de aanliggende panden, zijn aangeduid als verzamelstraat.
- Verkeersdoeleinden E. Onder deze categorie vallen de specifieke parkeerterreinen.



- verkeersdoeleinden B
- verkeersdoeleinden C
- verkeersdoeleinden D
- ///** winkelomgeving
- - -** verzamelstraat
- P** verkeersdoeleinden E
- Pg** parkeergarage

afbeelding 14



De hiervoor genoemde functie-indeling is belangrijk omdat de gewenste functie in belangrijke mate de aard van de straatinrichting bepaalt.

Bij de herinrichting van de woonomgeving vormt de parkeerproblematiek een belangrijk aspect. Als gemeentelijke parkeernorm geldt 1,25 parkeerplaats gemiddeld per woning, waarbij aanwezige garages of andere partikuliere plaatsen worden meegewogen.

Het fiets- en voetgangersverkeer (afbeelding 15)

Het verkeerskundig uitgangspunt voor het fiets- en voetgangersverkeer is het streven naar een fijnmazig net van aantrekkelijke routes, die ondermeer goed aansluiten op veel langzaam verkeer-aantrekkende voorzieningen, zoals scholen, winkels, openbare gebouwen enzovoorts.

Het te voeren beleid zal met name gericht zijn op de totstandkoming van auto-arme fiets-/wandelroutes. Dit vergt zonodig beperkende maatregelen voor het autoverkeer. Uiteraard laat dit onverlet, dat ook de hoofdwegen goed en veilig gebruikt moeten kunnen worden.

Op afbeelding 15 is een aantal zowel bestaande als na te streven fiets-/wandelroutes aangegeven in relatie tot het hoofdwegennet.

Routes die een belangrijke(re) functie als auto-arme fiets-/wandelroutes zouden kunnen vervullen zijn:

- de Sluisweg en Meerburgkade voor Hoornes/Rijnsoever (met een nieuwe verbinding over het Uitwateringskanaal)
- de v.d. Vegtstraat voor Witte Hek/Cleijn Duin
- de Voorstraat/Zuidstraat en de Nieuwe Duinweg/Varkevisserstraat voor Katwijk aan den Rijn en Katwijk-Midden
- de Nachtegaallaan/Ouwehandstraat voor Koestal/Overduin
- de geprojecteerde fietsroute langs de Laan van Nieuw Zuid voor zuidelijk Koestal-Overduin, Katwijk aan den Rijn en voor rekreatief fietsverkeer.

In het momenteel in voorbereiding zijnde gemeentelijk fietspadenplan zal aan de voorzieningen voor het fiets- en voetgangersverkeer nadere aandacht worden geschonken.

De voorzieningen voor fietsers en voetgangers zijn in het merendeel van de gevallen niet afzonderlijk bestemd. Ze maken deel uit van de bestemmingen verkeersdoeleinden B, C, D en E en van de bestemmingen groen- en rekreatieve voorzieningen.

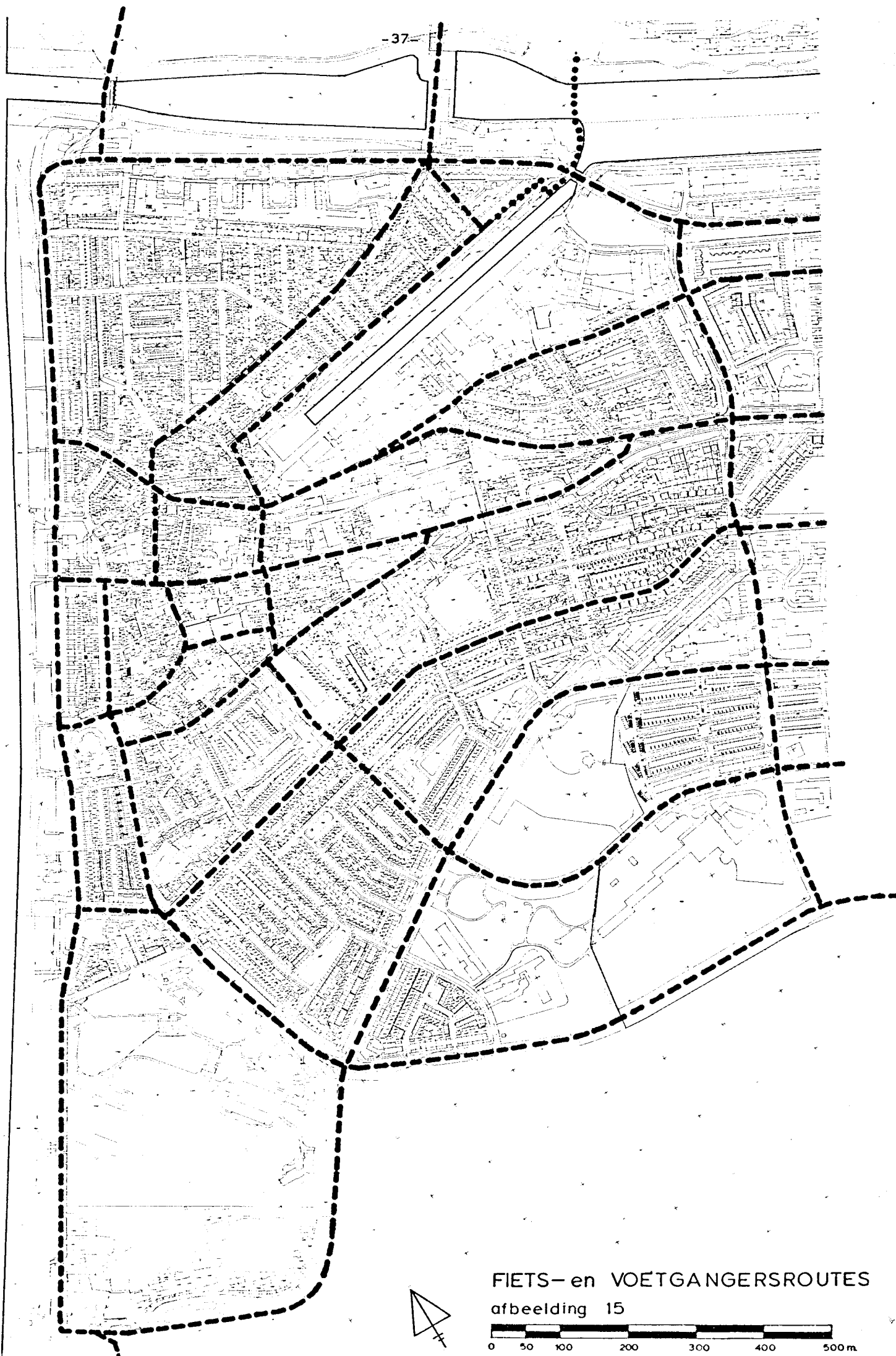
Het openbaar vervoer (afbeelding 16)

Ten aanzien van het openbaar vervoer zijn twee punten van belang, te weten:

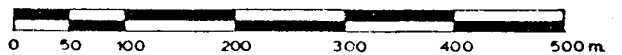
- de kwaliteit van de vervoersvoorzieningen (frekwentie, aantal lijnen enz.)
- de routes- en halteplaatsen van de lijnen.

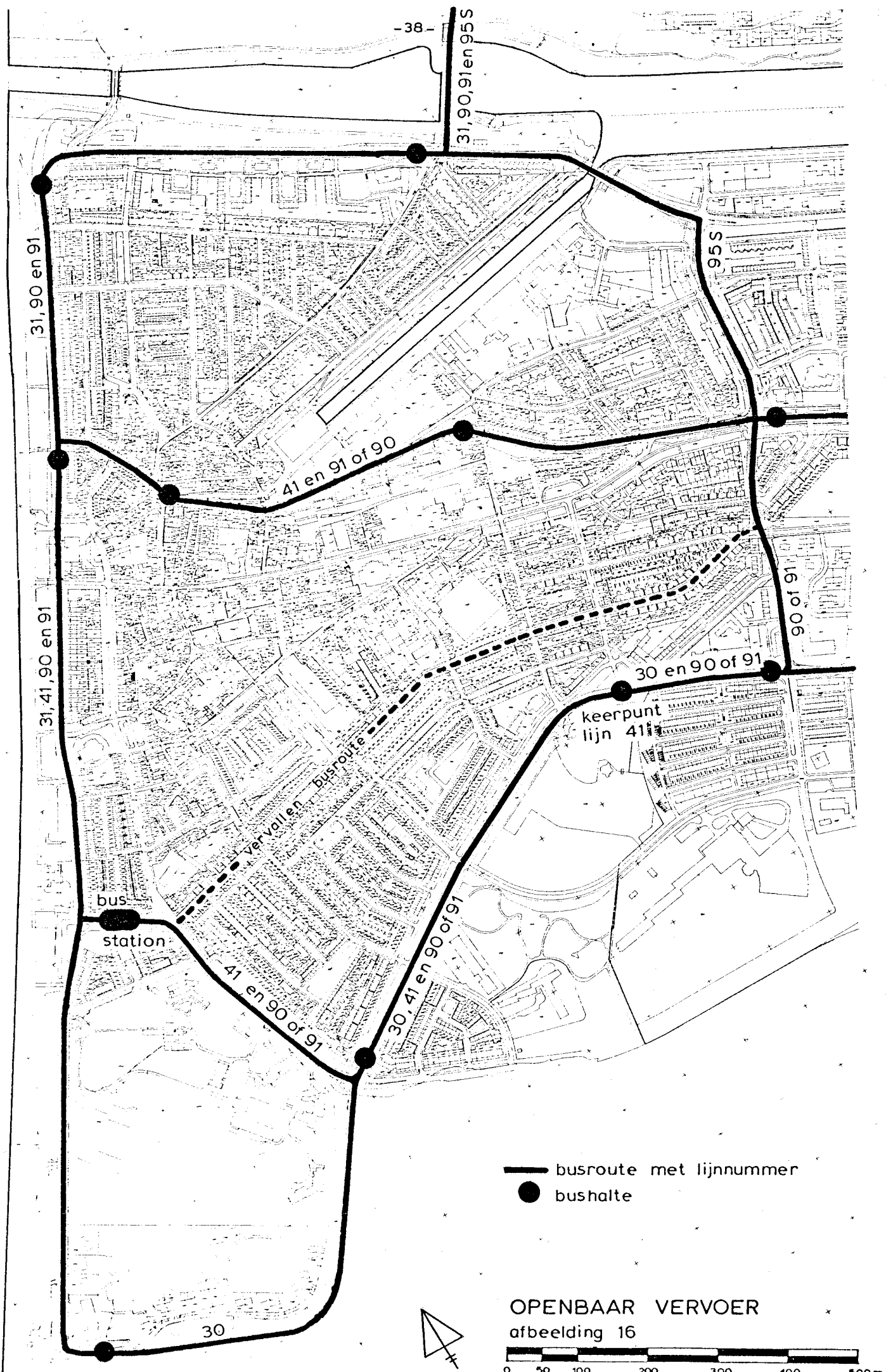
Eerstgenoemd punt wordt bepaald door de dienstregeling van de NZH en laat zich niet regelen in een gemeentelijk structuur- of bestemmingsplan.

Op de routes en haltes heeft de gemeente meer invloed en deze zijn binnen de gemeentelijke plannen dan ook van groot belang. De na te streven routes en haltes zijn schematisch weergegeven op afbeelding 16. Ten opzichte van de huidige situatie worden de volgende wijzigingen voorgesteld:



FIETS- en VOETGANGERSROUTES
afbeelding 15





- de huidige lus van NZH 41 (Leiden-Katwijk; 1x per 15 minuten) via Tramstraat-Varkevisserstraat, zou vervangen moeten worden door een in twee richtingen bereden route, via Tramstraat en Boulevard. Daarbij zou de route door de Varkevisserstraat kunnen komen te vervallen. In plaats daarvan dient een keermogelijkheid te worden gecreëerd. Deze zou in de omgeving van het Duinrustplein kunnen worden gevonden;
- lijn 90 en 91 (beide: Katwijk-Den Haag; 1x per 30 minuten) zouden niet meer dezelfde route moeten volgen. Een van beiden zou gebruik kunnen maken van Tramstraat/Zeeweg in plaats van Vuurbaakplein/Parklaan/Meeuwenlaan/-Zeeweg.

Op deze wijze worden de beschikbare vervoersvoorzieningen op een betere wijze over het plangebied verspreid. De bundeling van lijnen op de Tramstraat is van betekenis voor het centrumgebied. Met de NZH wordt hierover regelmatig overlegd. De situatie op het Vuurbaakplein wordt binnenkort aangepast.

De verkeerssituatie in het centrumgebied

Verkeerscirculatie

Ten aanzien van het centrumgebied wordt gestreefd naar een autoluw verblijfsgebied (winkel- en woonomgeving). Dit wordt bereikt door:

- Realisering van een ontsluitingsroute rond het centrum, (Tramstraat, Noordeinde, Dwarsstraat, en Zuidstraat), die de centrumdelen en parkeervoorzieningen via korte aan- en afvoerroutes bereikbaar maken, zonder de centrumstraten sterk te belasten.
- Invoering van een zodanig cirkulatiesysteem in de centrumstraten (Prinestraat, Voorstraat, Badstraat, Elleboogstraat) dat het gebruik van de ontsluitingsroute rond het centrum wordt bevorderd en het gebruik van de centrumstraten door autoverkeer wordt beperkt.
- Herinrichting van de centrumstraten, gericht op versterking van de verblijfsfunctie en op een betere situatie voor voetgangers en fietsers.

Wel betekent een en ander een hogere verkeersintensiteit voor de route Noordeinde - Dwarsstraat - Zuidstraat. Het gaat voornamelijk om autoverkeer dat op verschillende plaatsen langs deze route een bestemming heeft. Daarom behoeven geen hoge eisen te worden gesteld aan de snelheid waarmee het autoverkeer deze route kan gebruiken. Integendeel er wordt gestreefd naar een zodanige inrichting dat automobilisten zich zullen aanpassen aan de andere verkeersdeelnemers (fietsers en voetgangers) en aan de erf- en parkeerfunctie van de straat.

De Prinestraat en het westelijke gedeelte van de Voorstraat hebben binnen het autoluwe verblijfsgebied de aanduiding "winkelomgeving" gekregen. Hiermee wordt beoogd dat bij herinrichting van deze straten de nadruk zal liggen op het gebruik ervan door het winkelende publiek, terwijl tevens rekening zal worden gehouden met de bediening en bevoorrading van de winkels.

Parkeersituatie

Er is in 1978 een uitgebreid parkeeronderzoek gehouden, op grond waarvan een parkeerprognose is opgesteld. In de discussienota "Open Gaten" is nader op de parkeersituatie in het centrum ingegaan. Daarbij is gebleken dat het bestemmingsplan de mogelijkheid biedt om in de toekomst circa 1150 parkeerplaatsen te realiseren in en direct rond het gebied begrensd door Koningin Wilhelminastraat - Tramstraat - Stationsstraat - Zuidstraat - Andreasplein. Daarbij zijn 145 plaatsen geprojecteerd in een garage in het centrumplan en circa 300 plaatsen in een toekomstige parkeergarage in het gebied Havenstraat/Loggerstraat (in combinatie met de daar geprojecteerde woonbebouwing).

De verkeerssituatie in de woongebieden

Verkeerscirculatie

Voor de aaneengesloten woongebieden "de Noord", "de Zuid" en "v.d. Vegtstraat en omgeving" zijn in het kader van het in uitvoering zijnde gemeentelijke herinrichtingsprogramma, in een eerder stadium circulatieplannen opgesteld. De indeling zoals hiervoor genoemd en weergegeven op de plankaart is in overeenstemming met deze circulatieplannen.

Parkeersituatie

In genoemde woongebieden vormt het parkeren een specifiek probleem.

De gemeentelijke parkeernorm is voor woongebieden gemiddeld 1,25 parkeerplaats per woning, waarbij rekening wordt gehouden met garageboxen en dergelijke. In de bestaande situatie is gemiddeld ca. 1 parkeerplaats per woning aanwezig. Ten opzichte van de gemeentelijke norm is er derhalve een tekort van gemiddeld ca. 0,25 parkeerplaats per woning.

Door de herinrichting van straten, die overeenkomstig het gemeentelijk herinrichtingsprogramma ten dele is uitgevoerd en voorts in voorbereiding is, kan de parkeerkapaciteit iets toenemen (terwijl ook de verblijfsfunctie van de straat meer tot z'n recht kan komen).

Overigens zijn over het gehele plangebied verspreid deelgebiedjes aan te wijzen waar de parkeersituatie aanmerkelijk ongunstiger is dan het gemiddelde. In die gebiedjes zal ook na eventuele herinrichting niet volledig aan de gemeentelijke norm kunnen worden voldaan.

8. Uit te werken bestemmingen

De gebieden of gebiedjes waarop een "globale" bestemming is gelegd zijn reeds behandeld in de "Open Gaten Nota". Over de gebieden met een globale bestemming bestaat thans nog teveel onzekerheid of onduidelijkheid om daarvoor thans voldoende beargumenteerd gedetailleerde bestemmingen aan te geven. Voor het gebied Havenstraat-Loggerstraat geldt bovendien dat dit technisch een zeer komplekse opgave is, zodat nadere uitwerking in overleg met architecten, bouwers en (eventueel) anderen moet plaatsvinden.

A. Havenstraat-Loggerstraat

Het betreft hier een in verhouding tot andere aandachtsgebieden groot "kaalslaggebied". De situatie zelf biedt daardoor relatief weinig uitgangspunten voor een gedetailleerde invulling.

De uiteindelijke inrichting van het gebied zal ruimtelijk en functioneel van grote betekenis zijn voor het eigenlijke centrumgebied. Dit blijkt onder meer uit:

- de mogelijkheid van een grotendeels ondergrondse parkeergarage voor centrumgebonden en dagrecreatief parkeren;
- de mogelijkheid om met de zuidgevel langs de Tramstraat de route Zeeweg-Boulevard ruimtelijk te begeleiden;
- de mogelijkheid om een overgang van het centrumgebied naar "de Noord" voelbaar te maken (oriëntatie van het gebied op zowel "de Noord" als het centrumgebied);
- de mogelijkheid om een overgang van het centrumgebied naar "de Haven" voelbaar te maken (functioneel en/of ruimtelijk).

Vanwege het belang van dit gebied voor het centrumgebied van Katwijk aan Zee was het noodzakelijk dat duidelijke en in sommige gevallen tamelijk gedetailleerde aanwijzingen werden gegeven voor de nadere uitwerking.

Voor de beschrijving van dit gebied is de volgende onderverdeling aangehouden:

- a: de "westelijke lob" (woningbouw, parkeergarage), waarin de overgang van het centrumgebied met "de Noord" gestalte moet krijgen;
- b: de "oostelijke lob" (stormvloedkering, woningbouw en/of eventuele bijzondere voorziening) als afronding van de voormalige "havenkom".

a. De westelijke lob (afbeelding 17)

De "schil" zal, vooral langs de Tramstraat, zoveel mogelijk worden gesloten.

Tegenover het centrumplan, zowel in de nieuwbouw op de hoek van de Tramstraat en de Sluisweg als langs de Sluisweg zelf, kan de winkelfunctie op buurnivo gehandhaafd blijven.

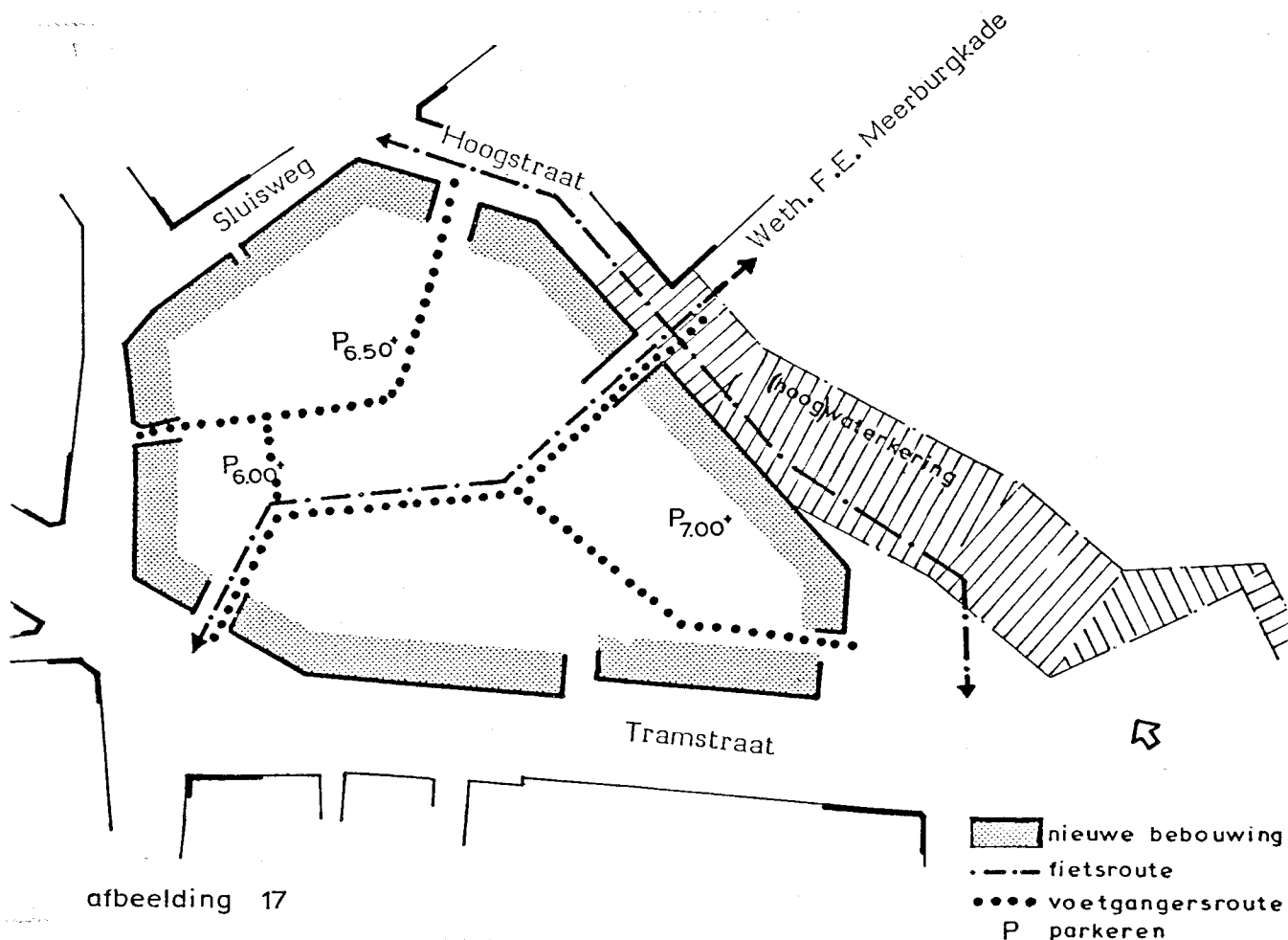
Een gedeelte van het gebiedje wordt onderkelderd met een parkeergarage voor ca. 250-320 auto's met één in- en uitgang aan de Tramstraat.

Boven en naast de parkeergarage liggen 50-100 nieuwbouwwoningen in eengezins- en eventueel meergezinsbouw.

Aan de zuidkant, langs de Tramstraat, kunnen de woningen een onderbouw hebben en voorzien zijn van zonneterrassen. Er moet hier ook rekening worden gehouden met geluidwerende voorzieningen waarbij bijvoorbeeld van de afschermende werking van balkonranden gebruik kan worden gemaakt.

Het parkeren voor de woningen vindt volledig gescheiden van het parkeren in de parkeergarage plaats.

Looproutes voeren door het gebied heen en takken aan op de passage van het centrumplan.

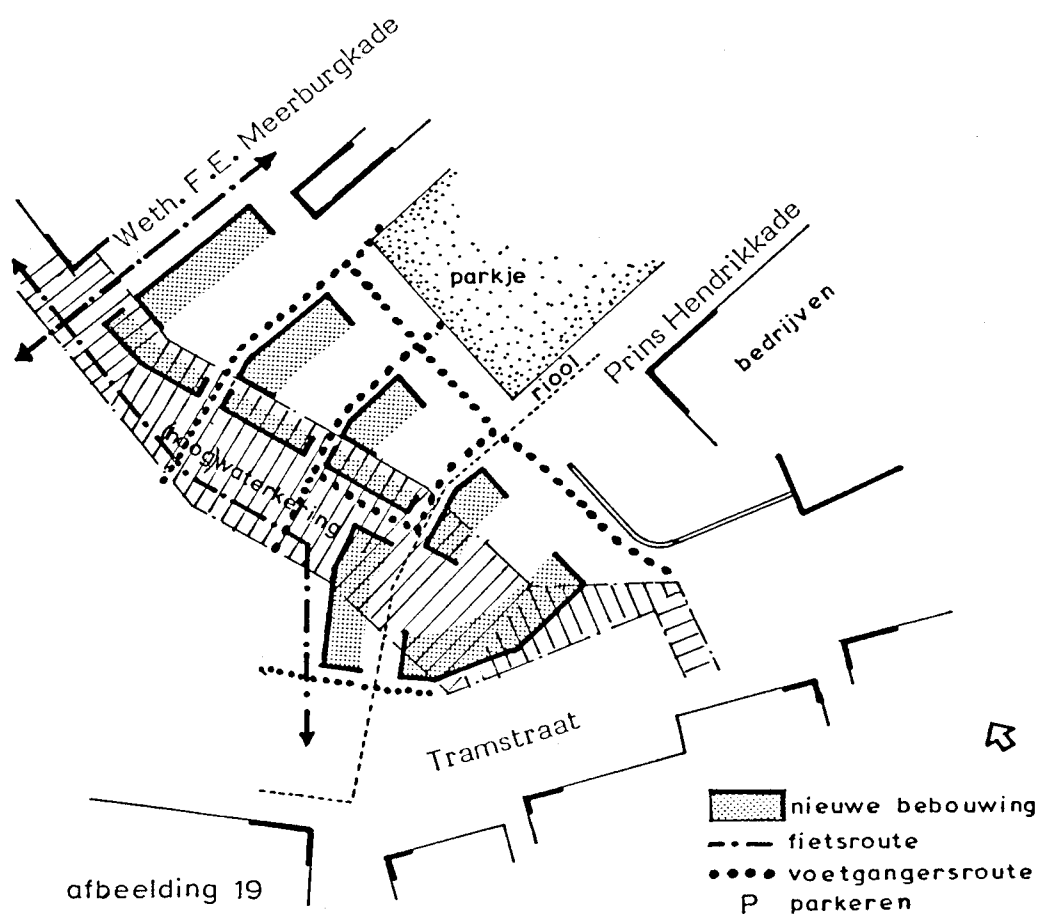
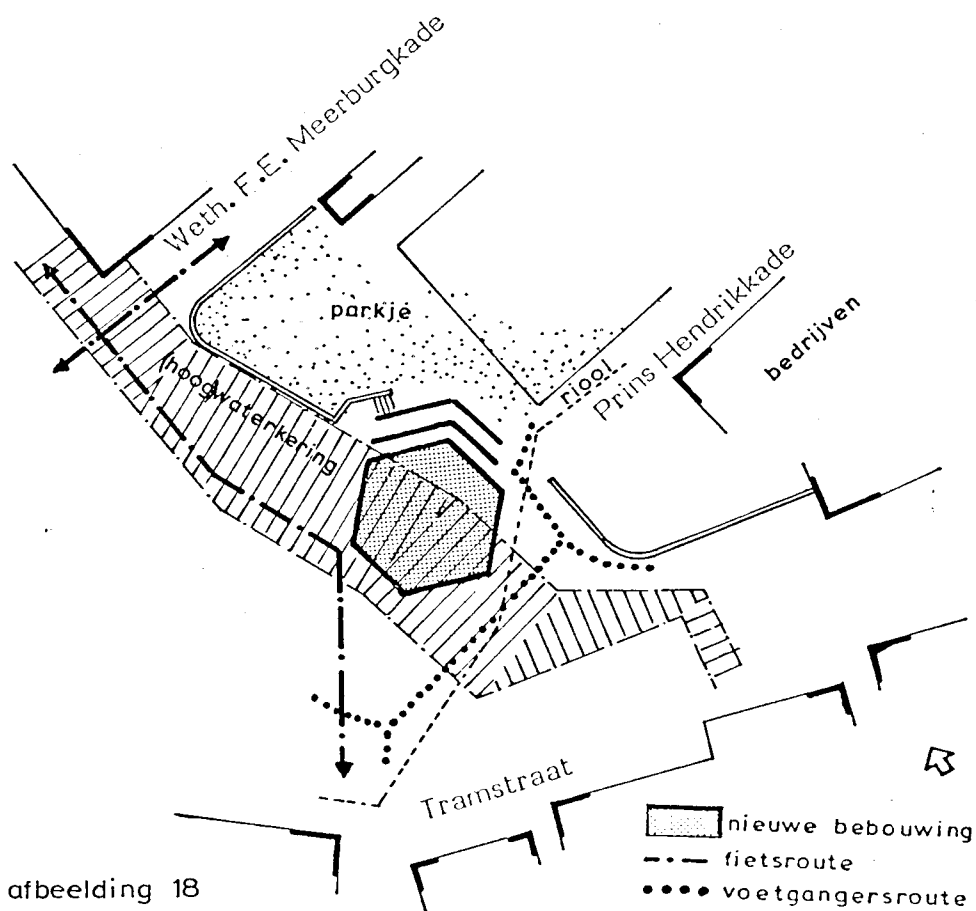


afbeelding 17

b. De oostelijke lob (afbeeldingen 18 en 19)

Hier zijn twee verschillende mogelijkheden voor invulling:

- I. Op de overgang van de hoogwaterkering naar de voormalige havenkom kan een bijzonder gebouw ten behoeve van de Katwijkse gemeenschap worden gerealiseerd, dat een bindend element vormt tussen het centrum van Katwijk aan Zee en het Prins Hendrikkanaal, dat daardoor ruimtelijk meer bij het centrum wordt betrokken. Een dergelijk gebouw zou zowel op de ruimte voor de Tramstraat als op de ruimte voor de "Haven" gericht moeten zijn. In dit gebouw zouden bijvoorbeeld een schouwburg, jeugdhuis, sporthal en verenigingslokalen kunnen worden ondergebracht. Het zou ook kunnen dienen als slecht-weer-voorziening voor de badgasten.

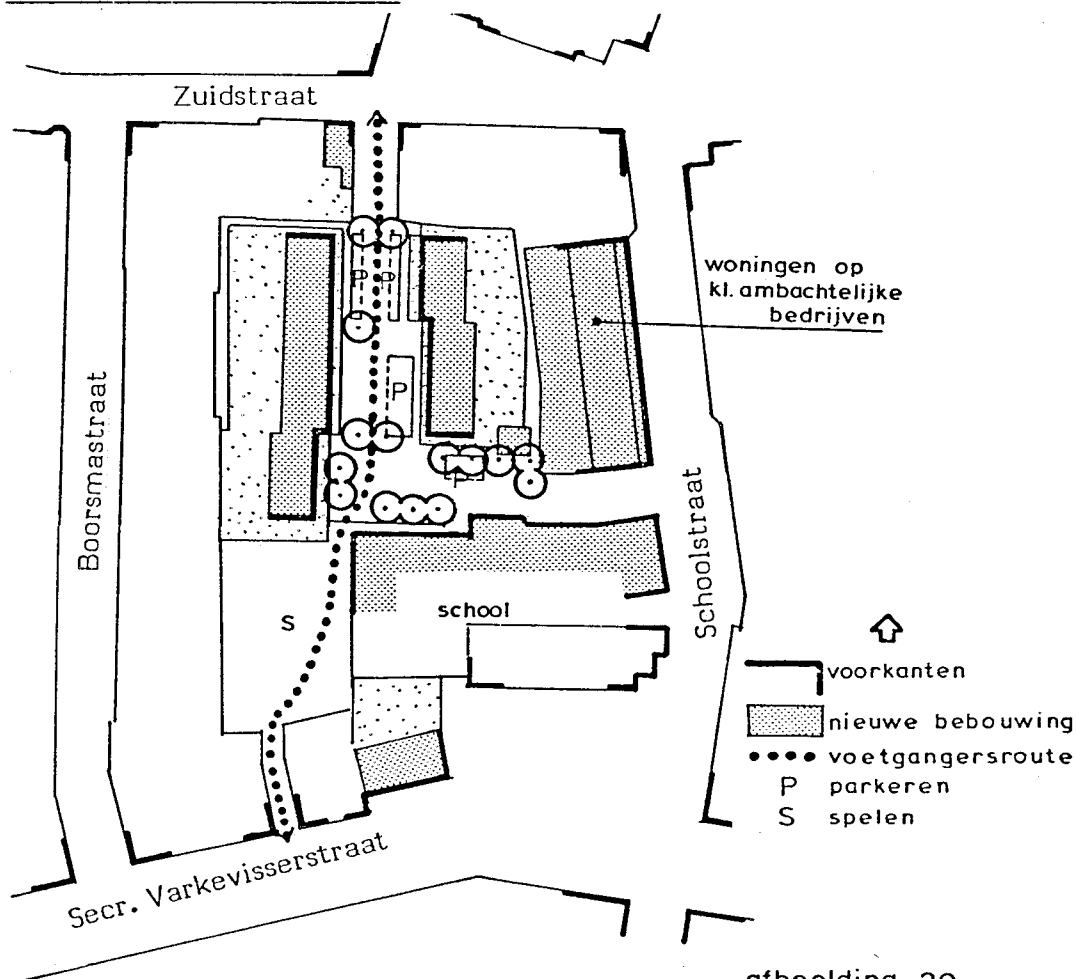


- II. 30-50 een- of meergezinswoningen, die gedeeltelijk op de hoogwaterkering kunnen worden gebouwd en die tevens als ruimtelijke beëindiging van de westzijde van het Prins Hendrikkanaal kunnen dienen. Dit woongebiedje is in beginsel vrij van autoverkeer; eventueel kunnen garages voor de bewoners tegen de hoogwaterkering aan worden gebouwd, die vanaf de Prins Hendrikkade bereikbaar zijn. Een fietsroute vanuit "de Noord" kan worden aangesloten op de Tramstraat. Een stelsel van voetgangersverbindingen kan hier via trappen en hellingen zorgen voor verbindingen tussen het centrum (via het Noordeinde), de Noord en het parkje bij de haven. Deze woonbebouwing kan op den duur aansluiten op mogelijke woonbebouwing aan de noordzijde van het oostelijk gedeelte van de Tramstraat.

De bestemmingsbepalingen zijn zodanig opgesteld dat in de oostelijke lob zowel het gemeenschapsgebouw als de woningen kunnen worden gebouwd. Bovendien is een combinatie van beide oplossingen mogelijk.

In dit gedeelte van het bestemmingsplan is onder meer de geprojecteerde (hoog)waterkering opgenomen. Deze heeft ook consequenties voor de verkeerscirculatie. Over het gedeelte Tramstraat-Wethouder F.E. Meerburgkade is, vanwege de grote hoogteverschillen, in de toekomst geen verbinding voor autoverkeer meer mogelijk. Daarom is aan het einde van het Prins Hendrikkanaal in een keermogelijkheid voorzien voor het (vracht)verkeer van en naar de bedrijven langs de Prins Hendrikkade.

B. Schoolstraat-Boorsmastraat



afbeelding 20

Vanwege de slechte bouwkundige toestand van de bedrijfsgebouwen moet er rekening mee worden gehouden dat in dit gebied binnen afzienbare tijd veranderingen zullen optreden.

Wanneer op het betreffende gebied een bedrijfsbestemming zou worden gelegd zou de kans op schaalvergroting van bedrijven en gebouwen bestaan. Dit wordt niet wenselijk geacht.

Het gebiedje is, mede gezien z'n ligging en maatvoering, bijzonder geschikt voor woningbouw. Met name voor wat grotere eengezinswoningen, die minder gemakkelijk in het centrum kunnen worden ingepast. Daarom wordt voorgesteld om het terrein hoofdzakelijk voor woningbouw te bestemmen.

Van de voorgestelde nieuwe woningen kunnen de meeste langs een binnenstraatje worden gelegd (afbeelding 20). Voor de bebouwing langs de Schoolstraat worden woningen boven kleine ambachtelijke bedrijven voorgesteld.

Uitbreiding van de bestaande school of eventueel een geheel nieuwe school is denkbaar, al of niet gekombineerd met nieuwe woningen.

In het gebiedje zal een speelterreintje kunnen worden aangelegd.

9. Wijzigingsbevoegdheid

De noordzijde van het Prins Hendrikkanaal

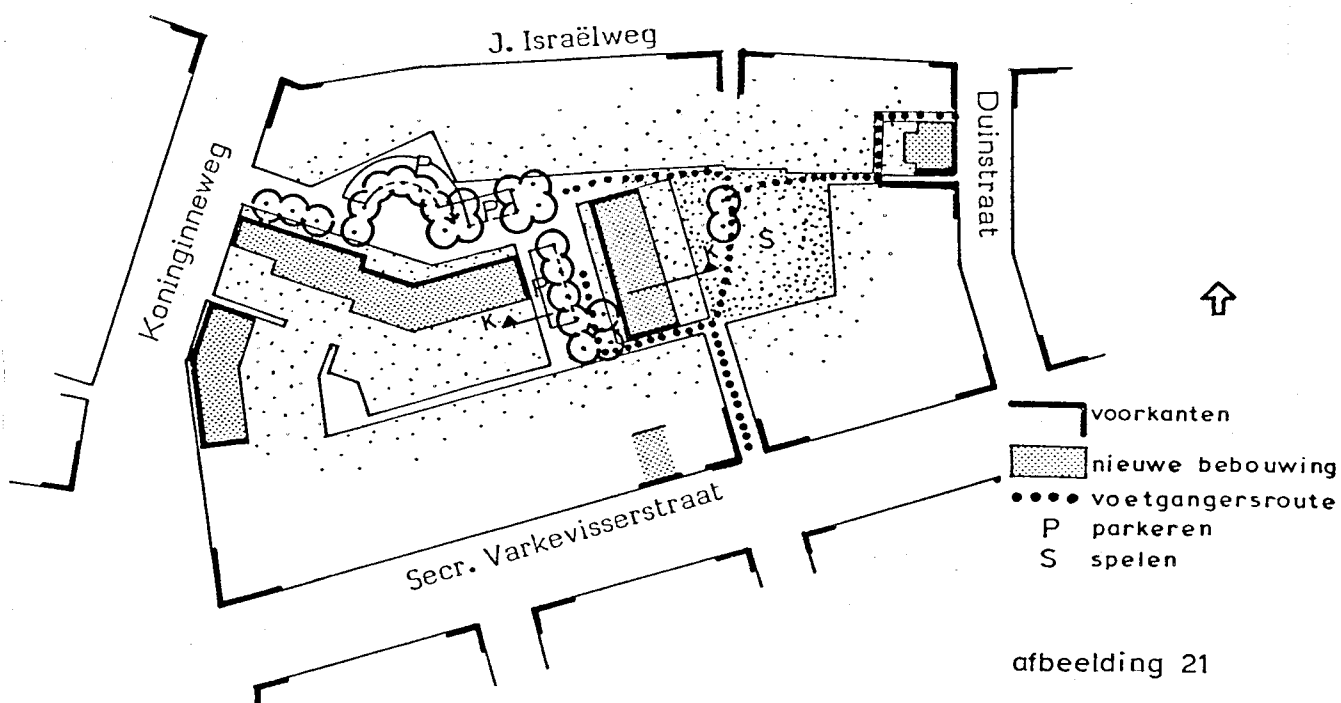
De strook grond langs de noordkant van het Prins Hendrikkanaal wordt thans gebruikt door een aantal merendeels kleinere bedrijven.

Vanwege de aantrekkelijke situatie, de relatie met een mogelijk gemeenschapscentrum bij de voormalige havenkom en een verbinding voor langzaam verkeer met de wijk Hoornespolder, wordt op den duur omvorming van het gebruik tot bijvoorbeeld een parkje en/of jachthaven voorgestaan.

De Farelschool en omgeving

Het betreft hier een binnenterrein in het woongebiedje tussen de Secr. Varkevisserstraat, de Koninginneweg en de Joseph Israëlsweg. Thans zijn hier een school en een kolenhandel aanwezig. Dit gebiedje ligt duidelijk buiten het centrum van Katwijk aan Zee. Mede daarom ligt het voor de hand om in het geval dat de Farelschool en de kolenhandel mochten verdwijnen voor invulling van het terrein te denken aan wonen en dan evenals bij Schoolstraat-Boorsmastraat aan grotere eengezinswoningen en eventueel bij het wonen behorende voorzieningen.

Indien het huidige gebruik van het terrein zou veranderen wordt voorgesteld om op het westelijk gedeelte in totaal ca. 20 woningen te bouwen met bijbehorende parkeergelegenheid (afbeelding 21). Op het oostelijke, lager gelegen, gedeelte kan een speelterrein worden ingericht dat via voetpaden kan worden verbonden met de omliggende straten, zodat het een buurtfunctie kan krijgen.



afbeelding 21

De hoek van de Paul Krugerstraat, de Sluisweg en de Mr. D. Donker Curtiusstraat

Hier staat thans nog het schoolgebouw van de Gaspard de Colignyschool. Dit verliest als zodanig zijn functie zodra de in het gebiedje Sluisweg-Meerburgkade geprojecteerde basisschool in gebruik kan worden genomen.

Het is zeer wel denkbaar dat het gebouw vooralsnog een andere maatschappelijke functie zal gaan vervullen.

In verband hiermee is de geldende bestemming bijzondere doeleinden voor het terrein gehandhaafd en is via een wijzigingsbevoegdheid een op woningbouw gerichte verandering van bestemming mogelijk gemaakt.

Indien de funktiewijziging afbraak tot gevolg heeft is woningbouw op deze plaats het meest wenselijk. Hiermee zal een overwegend gesloten wand naar de straat toe moeten worden gevormd. (Het sluiten van de "schil" in de nota "Open Gaten".)

Hoewel in eerste instantie aan eengezinshuizen wordt gedacht is realisering van kleinere wooneenheden in meergezinshuizen goed denkbaar.

De hoek van de Voorstraat en het Noordeinde

De bebouwing op de oostelijke hoek van de Voorstraat en het Noordeinde heeft de bestemming woondoeleinden. Op de begane grond zijn kantoren en dienstverlenende bedrijven toegestaan.

Via een wijzigingsbevoegdheid is het mogelijk gemaakt om aan het gehele pand de bestemming kantoren te geven. De bebouwingsmassa blijft echter zoals deze op de plankaart is aangegeven.

Het grootwinkelbedrijf tussen de Visserijkade en de Van der Vegtstraat

Dit grootwinkelbedrijf is thans als winkel bestemd. Binnen deze winkelbestemming zijn via een wijzigingsbevoegdheid bedrijven toegestaan, zodat bij een eventuele beëindiging van het grootwinkelbedrijf op de bedrijfsbestemming zoals die hier oorspronkelijk gold kan worden teruggevallen.

10. Bestemmingen die met andere bestemmingen samenvallen (afbeelding 22)

Het betreft voornamelijk de bestemmingen "zeewering", "waterstaatkundige doeleinden" en "waterwingebied".

Binnen de bestemming "zeewering" zijn op de plankaart als aanduiding de "zeereep" en de "(hoog)waterkering" opgenomen.

De zeereep is een strook grond vlak ten oosten van het strand die wordt beheerd door het Hoogheemraadschap Rijnland. De zeereep is binnen het plangebied ca. 100 m breed.

De "(hoog)waterkering" wordt gevormd door een strook grond die minimaal 30 m breed is en een hoogte heeft van tenminste 7.00 m + N.A.P. Een gedeelte ervan bestaat uit een dijklichaam met een kruinbreedte van minimaal 25 m, waarin twee delen worden onderscheiden:

- een noordelijk gedeelte, ongeveer ter plaatse van de huidige Hoogstraat, dat een verbinding vormt tussen de Sluisweg en de Tramstraat. Dit gedeelte dat nog moet worden aangelegd, vormt een belangrijk uitgangspunt voor de ontwikkeling van het gebied Havenstraat-Loggerstraat (par. B.8.);
- een zuidelijk gedeelte tussen de Tramstraat en de Zuidstraat, ten oosten van de Nieuwe Kerk. Dit gedeelte is nu reeds grotendeels aangelegd.

Voor de (hoog)waterkering werd reeds een afzonderlijke procedure gevolgd in het kader van de dijkverbeteringsplannen. Omdat de waterkering als bestemming in het bestemmingsplan is opgenomen vormt de te volgen bestemmingsplanprocedure voor wat betreft de terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan, als bedoeld in artikel 23 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, een onderdeel van de procedure die de Koördinatiekommissie Dijkverzwaring volgt bij de ontwikkeling van de dijkverbeteringsplannen.

Op grond van artikel 24 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening ingediende bezwaarschriften welke betrekking hebben op de waterkering zullen dan tevens beschouwd worden als te zijn ingediend ingevolge de door de Koördinatiekommissie Dijkverzwaring gevolgde procedure in het kader van de dijkverbeteringsplannen.

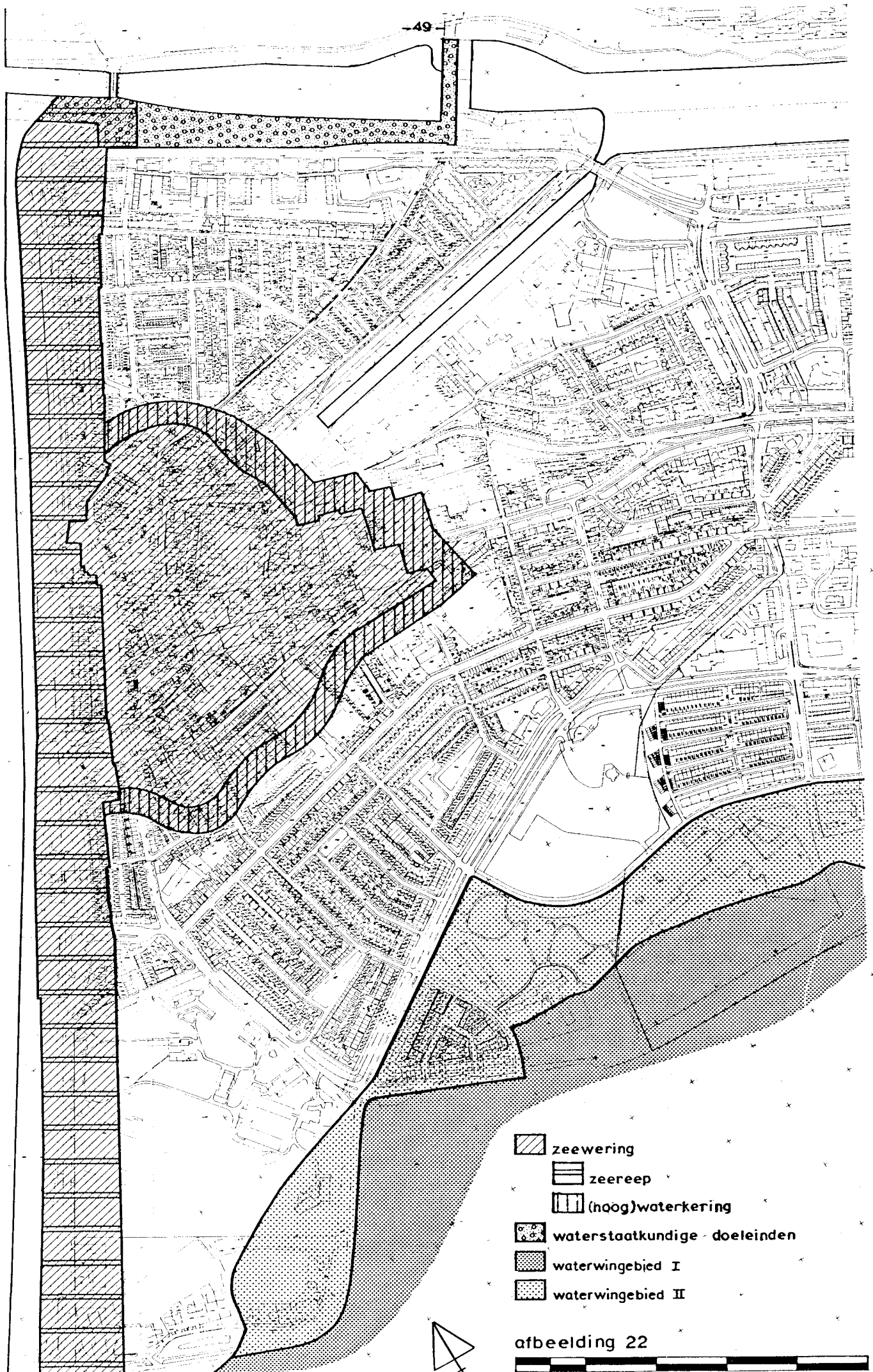
De in de door de Koördinatiekommissie Dijkverzwaring gevolgde procedure bedoelde voorlichting en inspraak over de waterkering heeft gekombineerd plaatsgevonden met de geboden inspraak over de aan het bestemmingsplan ten grondslag liggende struktuurnota Katwijk aan Zee.

De bestemming Waterstaatkundige doeleinden is gelegd op de strook tussen de Rijnmond en het Uitwateringskanaal.

Het grootste deel van deze bestemming valt samen met de bestemming groenvoorzieningen. Deze gronden zijn in de eerste plaats bestemd voor waterbeheer. Voor zover die belangen het toelaten kunnen hier ook speelplaatsen, fiets- en voetpaden en eventuele andere voorzieningen voor spel en sport worden aangelegd.

In het zuidelijk gedeelte van het plangebied ligt een waterwingebied, dat door de provinciale verordening Bescherming Waterwingebieden Zuid-Holland is ingedeeld in waterwingebied I en II (zie afbeelding 22).

In de eerder genoemde provinciale verordening worden eisen gesteld met betrekking tot de bescherming van de bodem tegen verontreiniging en verstoring. In waterwingebied I is de hoogste mate van bescherming gewenst. Voor bepaalde activiteiten, die schadelijke verontreiniging voor de waterwinning kunnen veroorzaken, is krachtens de provinciale verordening ontheffing vereist. In dit verband verdient de voorlopige bestemming "verkooppunt voor motorbrandstoffen" aan de Laan van Nieuw Zuid de aandacht. De definitieve bestemming wordt hier "groenvoorzieningen". Deze bestemming valt samen met die voor "waterwingebied".



-  zeewering
-  zeereep
-  (hoog)waterkering
-  waterstaatkundige doeleinden
-  waterwingebied I
-  waterwingebied II

afbeelding 22



11. Geluidhinder

De Wet geluidhinder bevat regels voor het maximale ekwivalente geluidsnivo dat voor woningen en voor andere geluidsgevoelige bestemmingen toelaatbaar is. Als basisnorm voor de overdagsituatie hanteert de wet als hoogst toelaatbare geluidsbelasting van de gevel $50 + 5 = 55$ dB(A).

In de wet zijn wel verschillende situaties opgenomen waarbij hogere waarden zijn toegestaan. Voor bestaande woningen langs bestaande wegen kunnen deze oplopen tot $70 + 5 = 75$ dB(A).

Voor de toepassing van deze normen vereist de wet dat aan wegen met een gemiddelde etmaalintensiteit van 2450 motorvoertuigen of meer een zone wordt toegekend. Binnen deze zone mag de gemiddelde geluidsbelasting op de gevel een bepaalde waarde niet overschrijden. Zowel voor bestaande als voor nieuwe situaties kan dit aanleiding geven tot het treffen van geluidsnivoverlagende maatregelen op grond van een in te stellen akoestisch onderzoek.

Voor de in het plangebied genoemde (hoofd)wegen geldt dat deze op grond van de Wet geluidhinder zoneplichtig zijn. Uit verrichte metingen blijkt dat de uitgangsnorm van 55 dB(A) op de buitengevel van de woningen langs deze wegen, in het algemeen gesteld, wordt overschreden (zie bijlage bij deze toelichting, het onderdeel 'Akoestisch onderzoek').

Op welk moment en in welke mate er geluidsbeperkende maatregelen voor de bebouwing langs deze wegen nodig zijn is mede afhankelijk van de gefaseerde inwerkingtreding van de diverse onderdelen van de Wet geluidhinder en de algemene maatregelen van bestuur die deze vergen.

In dit verband is het per 1 januari 1982 in werking getreden wetsgedeelte 'nieuwe situaties langs wegen' van belang. Dit wetsgedeelte is van toepassing omdat het plan op een aantal plaatsen de mogelijkheid biedt voor nieuwe geluidsgevoelige bebouwing langs bestaande wegen. Aangezien de gestelde uitgangsnorm wordt overschreden is op basis van artikel 83 van de Wet geluidhinder aan gedeputeerde staten verzochte hogere waarden vast te stellen (zie de bijlage bij deze toelichting).

Daarbij is het - gelet op het vergevorderde stadium waarin de procedure van het plan op 1 januari 1982 verkeerde - niet mogelijk gebleken de in het "Besluit op grenswaarden zones langs wegen" voorgeschreven procedure ex artikel 13 afzonderlijk te volgen, zonder de bestemmingsplanprocedure ernstig te vertragen; eind juli expireert het voorbereidingsbesluit. Wel zijn de in het kader van het (voor)ontwerp-bestemmingsplan ontplooiende activiteiten inzake voorlichting en geboden inspraak zeer wel inpasbaar in de vorenbedoelde artikel 13-procedure.

Verwacht mag worden dat het vereiste "hogere waardebesluit" van gedeputeerde staten nog vóór de vaststelling van het plan tot stand komt, doch in ieder geval voor de goedkeuring van het plan.

In de meeste gevallen zal de hinder van verkeerslawaaï beperkt moeten worden door bouwkundige en stedenbouwkundige maatregelen (situering bebouwing, indeling plattegrond, "stille ventilatie", dubbel glas enzovoorts). Slechts in een enkel geval kunnen geluidbeperkende maatregelen bij de bron danwel in de overdrachtsfeer worden genomen ter voldoening aan de wettelijke waarden. Dit geldt met name voor een gedeelte van de Laan van Nieuw Zuid waar een geluidswal of geluidsscherm toepasbaar zal zijn.

Gelet op het streven, om mede door herinrichting van de woonomgeving en door aanpassing van de verkeersstructuur de woongebieden autoluw te maken, zullen de in het plan aangegeven ontsluitingsstraten in het algemeen niet zo'n hoge verkeersbelasting krijgen dat ze zoneplichtig zullen zijn volgens de Wet geluidhinder.

Hierna volgt een beschrijving van de betreffende lokaties (afbeelding 23) met enige aanwijzingen met betrekking tot het ontwerp van de nieuwe bebouwing.

lokatie 1: Het betreft een nieuw te bouwen woning aan de Meeuwenlaan. Deze heeft tevens een geluidafschermende werking met name voor het erachter gelegen binnenterrein.

lokatie 2: Deze woningen langs de Zeeweg dienen ter vervanging van bestaande bedrijfsgebouwen. Er is sprake van geluidafschermende werking voor het binnenterrein en voor (gedeeltelijk nieuwe) bebouwing aan de Remisestraat (lokatie 3).

lokatie 3: Voor deze woningen geldt dat het geluid afgeschermd wordt door bebouwing langs de Tramstraat (o.a. locatie 2).

lokaties 4 en 5: Het betreft woonbebouwing die deels dient ter opvulling van openingen in de huidige bebouwingwand en deels ter vervanging van bestaande bedrijfsgebouwen. Bij locatie 4 is tevens sprake van afscherming van geluid voor enige bestaande woningen aan de Mr. H. v.d. Hoevenstraat. (Deze locatie is inmiddels vervallen.)

lokatie 6: Het betreft woonbebouwing ter vervanging van bestaande bebouwing die tevens dient om de bebouwingwand beter te sluiten dan thans het geval is. Tevens is sprake van een geluidafschermende functie voor erachter liggende bebouwing, zoals de nieuwe oostwand van het Noordeinde (lokatie 7).

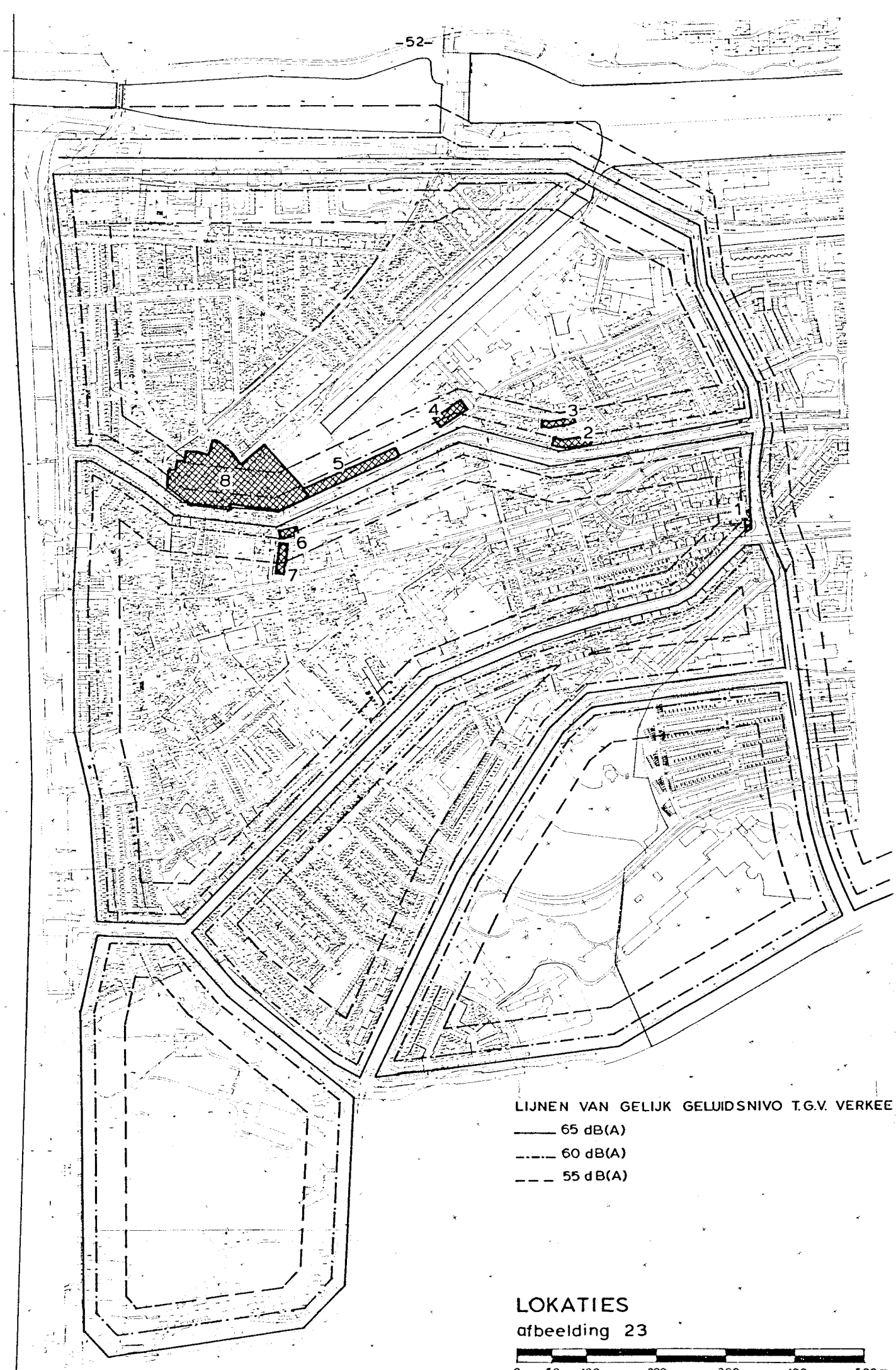
lokatie 7: Het verkeerslawaaï van de Tramstraat wordt volledig afgeschermd door bebouwing langs de Tramstraat (o.a. locatie 6).

lokatie 8: In tegenstelling tot de andere lokaties, waar sprake is van gedetailleerde bestemmingen, betreft het hier een globale bestemming die nader moet worden uitgewerkt. De bebouwing langs de Tramstraat kan een geluidafschermende functie vervullen voor de bebouwing (in het algemeen woningen) ten noorden ervan. Met het oog op deze functie worden in de uitwerkingsbepalingen nadere eisen gesteld aan deze bebouwingwand.

Voor de lokaties 2, 5 en 8 geldt, dat de naar de straat toegekeerde wanden op het zuiden zijn gericht. Het is vanuit de woning bezien daarom alleen al ongewenst dat alle geluidsgevoelige vertrekken van de Tramstraat zouden worden afgekeerd. Ook balkons zullen aan de zijde van de Tramstraat moeten kunnen worden gemaakt. Daarbij dient tevens gebruik te worden gemaakt van de mogelijkheid van geluidafschermende balkonranden.

Het is hier gewenst, dat een wisselwerking optreedt tussen "het wonen" en "de straat": het wonen als zodanig moet vanaf de straat worden beleefd en omgekeerd moeten de bewoners vanuit de woning op de straat kunnen uitkijken. Ook om deze reden zullen enige geluidsgevoelige vertrekken en met name de woonkamer aan de Tramstraat moeten worden gelegd. Maar om deze laatste reden kan evenmin voor alle ramen gebruik worden gemaakt van de geluidafschermende werking van de balkons. Daarom zal geluidisolatie van de gevel onvermijdelijk zijn en zal waarschijnlijk tevens gebruik moeten worden gemaakt van geluidgedempte ventilatievoorzieningen.

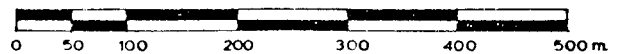
Voor de locatie 6 geldt, dat de naar de Tramstraat toegekeerde gevel op het noorden is gericht. De geluidsgevoelige ruimten en buitenruimten kunnen in beginsel aan de van de Tramstraat afgekeerde gevel worden gelegd. Ook hier geldt echter dat het van belang is dat een wisselwerking ontstaat tussen "het wonen" en "de straat". Daarom zal met name de woonkamer althans voor een deel aan de Tramstraatzijde moeten worden gelegd.



LIJNEN VAN GELIJK GELUIDSNIVO T.G.V. VERKEE

- 65 dB(A)
- - - 60 dB(A)
- . - 55 dB(A)

LOKATIES
afbeelding 23



C. FINANCIËEL-EKONOMISCHE VERANTWOORDING

Uit financieel oogpunt gezien bestaat dit plan uit twee delen, te weten:

- de aandachtsgebieden
- de saneringsgebieden.

Hiervoor zijn d.d. oktober 1981 exploitatiebegrotingen opgesteld, die de volgende resultaten weergeven.

De aandachtsgebieden

Uitgaande van een actief beleid, zijn de volgende tekorten berekend:

Zuidstraat	f 3.583.000,--
Secr. Varkevisserstraat	- 1.046.000,--
Lijdweg	- 685.000,--
Roest van Limburgstraat	- 194.000,--
Princedwarsstraat	- 102.000,--
Oostpad	- 120.000,--
Haven	- 5.627.000,--
Remisestraat	- 2.339.000,--
Sluisweg	- 138.000,--
Rijnmond	- 155.000,--
	f 13.713.000,--

Gezien de reacties van de bevolking op het conceptplan is besloten om de bestemming van de grond aan de Haven en bij de Sluisweg te handhaven, wat betekent dat het aanvankelijk berekende tekort terugloopt tot f 8.224.000,- (f 13.713.000,- + f 138.000,- - f 5.627.000,-).

Door het feit, dat de gemeente (nog) niet over de financiële middelen beschikt om een actief beleid te voeren ten opzichte van de - resterende - aandachtsgebieden, zullen in het algemeen de ontwikkelingen worden afgewacht. Zo zal alleen grond worden aangekocht, als deze voor een aanvaardbare prijs wordt aangeboden en zullen eigenaren desgewenst de nieuwe bestemming zelf mogen realiseren.

In de kostprijsberekening is géén rekening gehouden met rijksbijdragen. In de voorkomende gevallen zal een beroep worden gedaan op lokatiesubsidie, het besluit Bijdragen Rekonstruktie- en Saneringsplannen en de Bijdrageregeling Sanering Milieuhinderlijke bedrijven in de woonomgeving. Zo zijn voor wat dit laatste betreft bij het Provinciaal Bestuur van Zuid-Holland ten behoeve van een inventarisatie onder andere enkele bedrijven aangemeld, die liggen in het gebied Remisestraat en Zuid-Schoolstraat. Zou dit uitmonden in plaatsing op een saneringslijst en de bijdrageregeling van toepassing worden verklaard, dan zullen acties tot sanering c.q. verplaatsing van die bedrijven worden gestart.

De saneringsgebieden

De sanering van de dorpskern Katwijk aan Zee, die uit 11 deelgebieden c.q. deklaratiefasen bestaat, levert na aftrek van een rijksbijdrage op grond van het besluit Bijdragen Rekonstruktie- en Saneringsplannen, een tekort op van ruim f 25 miljoen.

Dit tekort wordt ingevolge het door de gemeenteraad d.d. 25 maart 1982 vastgestelde dekkingsplan, ten laste gebracht van bestaande saneringsreserves en aanwezige dan wel reëel te verwachten reserves van het grondbedrijf.

Voor zover er sprake is van gesubsidieerde woningbouw, is c.q. wordt een beroep gedaan op lokatiesubsidie.

D. 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. De Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening in Zuid-Holland en Zeeland.
3. De Provinciale Waterstaat Zuid-Holland.
4. De Eerstaanwezend-Ingenieur der Genie.
5. De Hoofdingenieur-Directeur van de Volkshuisvesting in de provincie Zuid-Holland.
6. De Hoofdingenieur-Directeur voor Landinrichting, Grond- en Bosbeheer in de provincie Zuid-Holland.
7. De Directeur Mijnwezen en Kolen voor de Directeur-Generaal van Energie.
8. De N.V. Nederlandse Gasunie.
9. De Noord-Zuid-Hollandse Vervoer Maatschappij N.V.
10. Het Hoogheemraadschap van Rijnland.
11. De Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rijnland.
12. De Rijksdienst voor de Monumentenzorg.
13. De Rijkshoofdinspecteur van het verkeer in het district Zuid-Holland.
14. De Directeur van de N.V. Leidsche Duinwater Maatschappij.
15. De Hoofdingenieur-Directeur van de Rijkswaterstaat.

Van deze mogelijkheid tot overleg is geen gebruik gemaakt door de volgende instanties:

- De Rijksconsulent voor Handel, Ambacht en Diensten in de provincie Zuid-Holland.
- De Inspecteur der Domeinen van Zuid-Holland.
- De houtvester van Staatsbosbeheer in Zuid-Holland.
- De Inspecteur van de Volksgezondheid belast met het toezicht op de hygiëne van het milieu in de provincie Zuid-Holland.