

GEMEENTE KATWIJK

BESTEMMINGSPLAN

'PRINS HENDRIKKANAAL e.o.'

Besluit no. 1996 van
van
~~van~~
~~van~~
in de raad van Katwijk
25 april 1996
nr. 04.12
De voorzitter van Katwijk

Besluit bij het besluit van
Gedeputeerde staten van Zuid-Holland
d.d. 26 NOV. 1996
nr. DRG/ARB /12720

onherroepelijk: 26-8-'98

ELLB

ADVISEURS

19 DEC 1996

110502

PLA 19-2-97

GEMEENTE KATWIJK

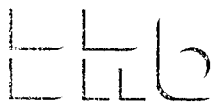
BESTEMMINGSPLAN

'PRINS HENDRIKKANAAL e.o.'

Toelichting en voorschriften

concept	0
voorontwerp	0
ontwerp	0 18 december 1995
vaststelling	0 25 april 1996

april 1996
X.5042.400.1917



HEB

Adviesbureau voor Onderzoek, Planvorming en Realisatie in Ruimtelijke Ordening, Economie en Milieu

Bureau voor Ruimtelijke Ordening van Heesewijk B.V.

Adres: Taalstraat 36, Vught. Postadres: Postbus 68, 5260 AB Vught, Nederland.

Telefoon: 073 - 657 91 02, Telefax: 073 - 656 16 65.

Toelichting

INHOUDSOPGAVE

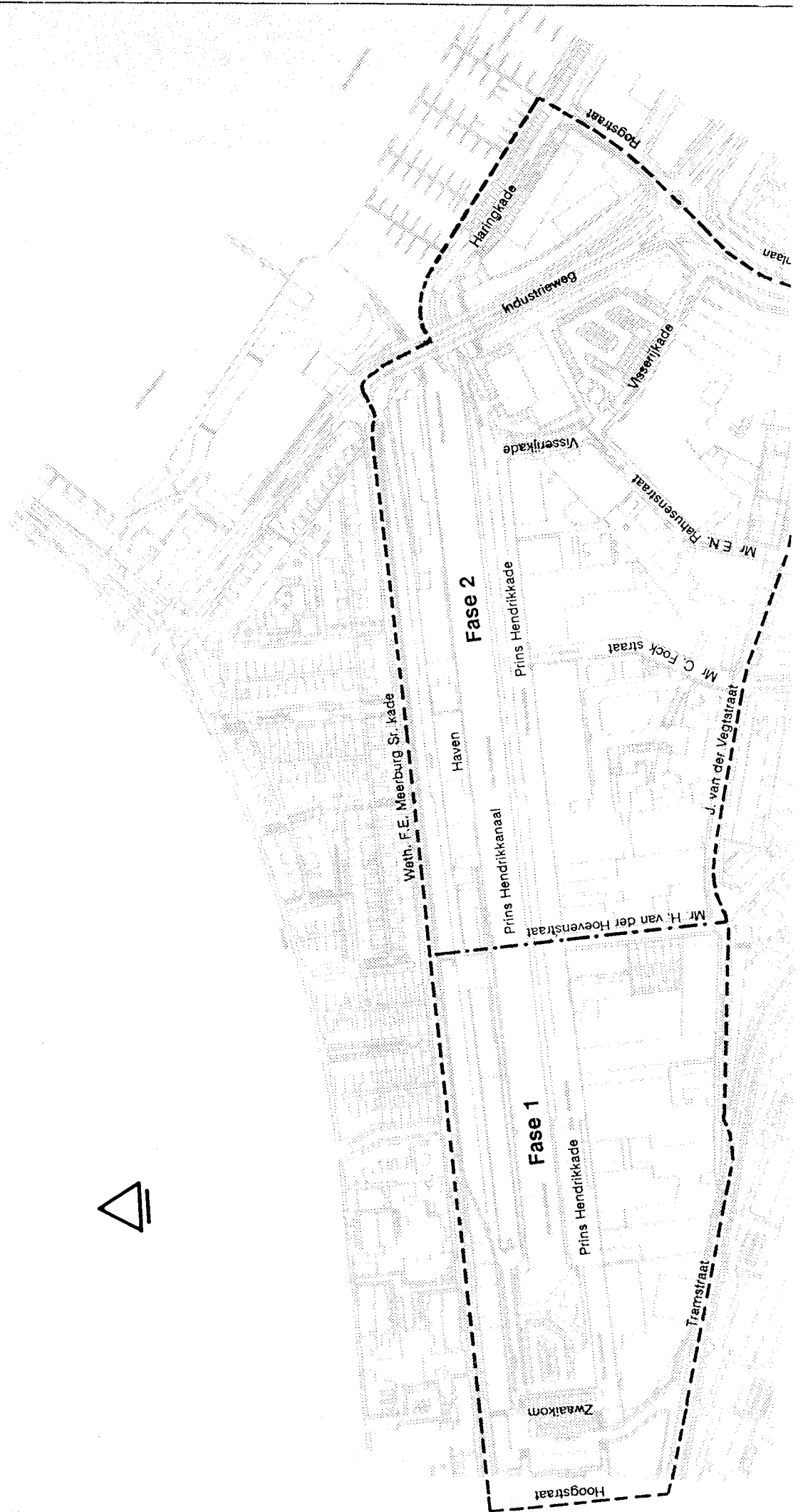
Pagina

HOOFDSTUK 1.	INLEIDING	1
1.1	Ligging van het plangebied	1
1.2	Aanleiding voor de planvorming	1
1.3	Vigerende plannen	3
1.4	Vorbereidingsfase	3
1.5	Opzet van de toelichting	3
HOOFDSTUK 2.	BESCHRIJVING VAN HET PLANGEBIED	5
2.1	Korte terugblik	5
2.2	Bestaande bedrijvigheid	5
2.3	Overige functies	7
HOOFDSTUK 3.	ONDERBOUWING VAN HET PLAN	9
3.1	Beleidskader	9
3.2	Programma fase 1: Zwaai kom - Mr. H. van der Hoevenstraat	10
3.3	Programma fase 2: Mr. H. van der Hoevenstraat - Rogstraat	16
3.4	Deelgebieden	17
HOOFDSTUK 4.	DE PLANOPZET	21
4.1	Ruimtelijk-functionele hoofdopzet	21
4.2	De uitwerking van het Plein en de Haven	23
4.3	De uitwerking van het gebied ten noorden van het Prins Hendrikkanaal; Fase 2	27
4.4	De ruimtelijk-functionele opzet van de Kade; Fase 2	27
4.5	De uitwerking van het gebied Industriereweg/Rogstraat; Fase 2	31
4.6	De verkeersstructuur	33
4.7	De openbare ruimte	36
4.8	De fasering	37
HOOFDSTUK 5.	MILIEU-HYGIËNISCHE ASPECTEN, BELEMMERINGEN EN RAND-VOORWAARDEN	39
5.1	Inleiding	39
5.2	Bodemkwaliteit	39
5.3	Luchtkwaliteit	42
5.4	Bedrijven en milieuzonering	44
5.5	Geluidhinder	46
5.6	Overige belemmeringen	47
5.7	Civiltechnische aspecten	48

INHOUDSOPGAVE (vervolg)

Pagina

HOOFDSTUK 6.	JURIDISCHE OPZET	53
6.1	Algemeen	53
6.2	Systematiek	53
6.3	Fasering	57
6.4	Beschrijving per bestemming	57
HOOFDSTUK 7.	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	63
7.1	Publiek-private samenwerking	63
7.2	De grondslagen van de bouwgrondexploitatie	64
HOOFDSTUK 8.	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	65
8.1	Algemeen	65
8.2	Stedebouwkundige opzet	66
8.3	Bouw Van der Hoevenstraat/J. van de Vegtstraat	67
8.4	Bouw nabij Hoogstraat/Zwaaikom	68
8.5	Verdwijnen afrit Zwaaikom/bereikbaarheid	68
8.6	Verkeersaspecten	70
8.7	Economische/detailhandelsaspecten	71
HOOFDSTUK 9.	OVERLEG EX ARTIKEL 10 BRO	73



HOOFDSTUK 1. INLEIDING

1.1 Ligging van het plangebied

Het bestemmingsplan 'Prins Hendrikkanaal e.o.' heeft betrekking op het gebied zoals aangegeven op nevenstaande kaart. Aan de noordzijde wordt het plangebied begrensd door de Wethouder F.E. Meerburg Sr. Kade (hierna te noemen Weth. Meerburgkade) en de Haringkade. In het westen vormt de Hoogstraat de plangrens en in het zuiden de Tramstraat en de J. van der Vegtstraat. Aan de oostzijde vormen de Karel Doormanlaan en de Rogstraat de plangrens.

1.2 Aanleiding voor de planvorming

De herontwikkeling van het gebied Prins Hendrikkade/Haringkade is één van de belangrijkste beleidsuitgangspunten uit het Structuurplan Katwijk 2000. Het gebied ligt centraal in het stedelijk gebied van Katwijk en is tevens de grootste 'binnenstedelijke' bouwlokatie. In de huidige situatie is het gebied onderhevig aan verval en het toekomstperspectief voor de gevestigde bedrijvigheid is beperkt. Gezien het voormalige grondgebruik is naar verwachting een omvangrijke bodemsanering noodzakelijk.

De herontwikkeling van het gebied Prins Hendrikkade/Haringkade omvat 3 fasen. De gemeente geeft prioriteit aan fase 1 en 2 (Prins Hendrikkade), op grond van voortschrijdend verval, de samenhang met de verbetering van het centrum en de noodzaak de bodemverontreiniging aan te pakken. Herontwikkeling van de 3e fase (Haringkade) wordt mede afhankelijk gesteld van de mogelijkheden die de gemeente in samenwerking met de buurgemeenten geboden krijgt op het gebied van woon- en werklocaties, in het kader van het Structuurplan Katwijk 2000.

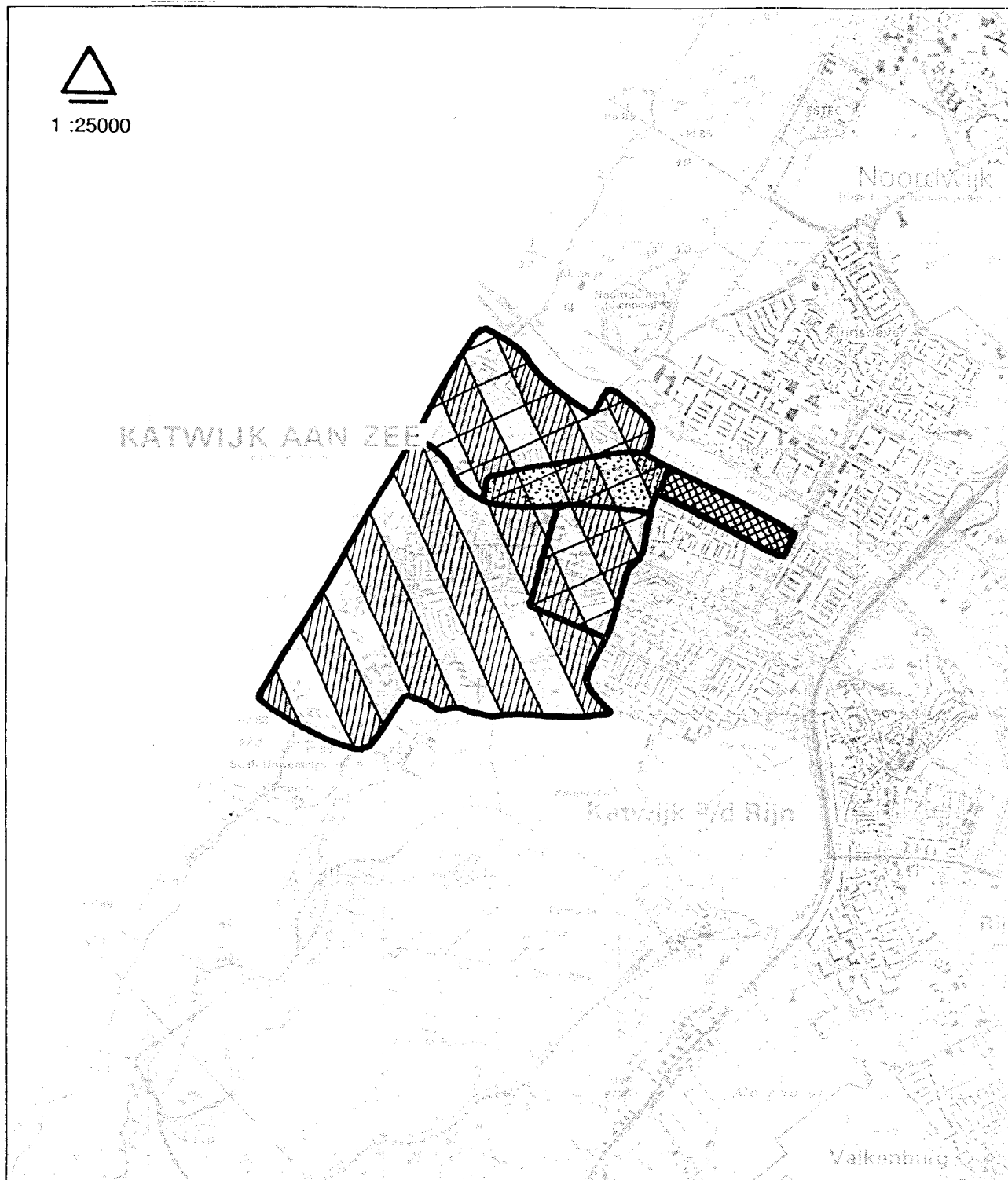
Gezien de nauwe verwevenheid uit het oogpunt van infrastructuur maakt het gebied dat ligt tussen de brug over het Prins Hendrikkanaal en de Rogstraat deel uit van fase 2. Dit gebied kan tevens een belangrijke, gezichtsbepalende impuls leveren voor de herontwikkeling van zowel de Prins Hendrikkade als de Haringkade, en daarmee een stimulans betekenen voor particulier initiatief in het kader van de herontwikkeling.

Het bestemmingsplan 'Prins Hendrikkanaal e.o.' geeft het ruimtelijk en juridisch kader voor de herontwikkeling van fase 1 en 2, inclusief omgeving Rogstraat.

Fase 1 betreft het dichtst bij het centrum gelegen gedeelte van het plangebied, aan weerszijden van het kanaal, tussen de Hoogstraat en de Mr. H. van der Hoevenstraat. Voor dit deelplangebied is een stedenbouwkundig inrichtingsplan gemaakt door bureau Vollmer en Partners; door Architecten Partners (H. van Olphen) is vervolgens een architectonisch masterplan gemaakt. Dit plan dient als basis voor de beschrijving van de planopzet en voor de plankaart.

Fase 2 omvat het overige deel van het plangebied aan weerszijden van het Prins Hendrikkanaal, tot aan de Rogstraat. Voor dit gebied wordt in het bestemmingsplan de hoofdopzet gegeven. Fase 2 valt uiteen in drie ontwikkelingsgebieden en een beheergebied, waar het plan zich richt op het handhaven van de bestaande situatie.

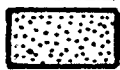
Ligging plangebied



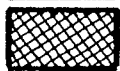
Bestemmingsplan Katwijk aan Zee



Bestemmingsplan Katwijk aan Zee, deelgebied Noord (1982)



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



Haringkade (fase 3)

1.3 Vigerende plannen

Het plangebied valt, met uitzondering van de omgeving Rogstraat (ten noorden van de Industrierweg) binnen het vigerende bestemmingsplan 'Katwijk aan Zee', zoals dat is vastgesteld door de gemeenteraad op 26 augustus 1982 en gedeeltelijk goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland op 10 januari 1984, nr. B 19069. Het plan is onherroepelijk geworden bij Koninklijk Besluit van 27 november 1986, nr. 20.

Het gebied tussen de Industrierweg en de Rogstraat valt binnen het vigerende bestemmingsplan Cleijn Duin, 2e herziening, vastgesteld door de gemeenteraad op 3 juni 1976 en gedeeltelijk goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 11 mei 1977, nr. B 22084.

In het vigerende plan 'Katwijk aan Zee' zijn de gebieden aan weerszijden van het Prins Hendrikkanaal bestemd als bedrijventerrein. Daarbij zijn het terrein van het Energie- en Waterbedrijf Rijnland (EWR-terrein) en het terrein van de brandweerkazerne aangegeven als nutsbedrijven. De woningen aan de Mr. H. van der Hoevenstraat zijn specifiek als zodanig bestemd.

Het gebied tussen de Visserijkade, J. van der Vegtstraat en de Mr. E.N. Rahusenstraat is grotendeels bestemd voor winkels. Ook in dit gebied is de bestaande woonbebouwing aan de J. van der Vegtstraat en de Visserijkade als zodanig aangegeven.

Het benzineverkoop punt aan de Visserijkade is aangegeven. Het overige terrein aan de Visserijkade, buiten de brandweerkazerne, is bestemd als parkeerterrein.

Het gebied tussen de Industrierweg en de Rogstraat is in het vigerende plan 'Cleijn Duin' bestemd als bedrijventerrein, waarbij langs de Industrierweg een strook groen is aangegeven. Het gebouw van de havenmeester valt onder de specifieke bestemming 'jachthaven'.

1.4 Voorbereidingsfase

Ter voorbereiding op het bestemmingsplan 'Prins Hendrikkanaal e.o.' is de 'Ontwikkelingsvisie Prins Hendrikkade' opgesteld (BRO Adviseurs, april 1993). Deze visie heeft tevens een rol gespeeld in de opstelling van het Structuurplan Katwijk 2000.

Voor de ontwikkeling van het Havengebied zijn door de gemeenteraad op 28 april 1992 reeds hoofdlijnen vastgesteld. Het opstellen van de ontwikkelingsvisie, aan de hand van deze hoofdlijnen, was noodzakelijk in het belang van de bedrijvigheid in relatie tot de 'bouwstop' vanwege het voorbereidingsbesluit. De Ontwikkelingsvisie Prins Hendrikkade is op 28 april 1993 door de gemeenteraad vastgesteld. Deze visie vormt een belangrijke basis voor het onderhavige bestemmingsplan. Relevante delen uit de ontwikkelingsvisie en uit de betreffende raadsstukken zijn in de toelichting overgenomen of verkort weergegeven.

1.5 Opzet van de toelichting

De toelichting is als volgt opgebouwd. Na de inleiding wordt in hoofdstuk 2 een beschrijving gegeven van het bestaand ruimtegebruik. In hoofdstuk 3 wordt op basis van het gevoerde beleid een nadere onderbouwing van het plan gegeven. Hoofdstuk 4 omvat een beschrijving van de planopzet.

In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de milieu-hygiënische uitgangspunten en randvoorwaarden.

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

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

In de hoofdstukken 8 ('Maatschappelijke uitvoerbaarheid') en 9 ('Overleg ex artikel 10 BRO') zijn de opmerkingen opgenomen in het kader van de inspraakprocedure voor de lokale bevolking en het vooroverleg met de provincie en andere overleginstanties, aangevuld met een reactie van de gemeente.

HOOFDSTUK 2. BESCHRIJVING VAN HET PLANGEBIED

2.1 Korte terugblik

Het Prins Hendrikkanaal is voor de eeuwwisseling gegraven. Het gebied langs deze verbinding tussen het Uitwateringskanaal en het oorspronkelijke dorp was bedoeld voor op het water georiënteerde bedrijvigheid, in het bijzonder de zeevisserij. Langs het kanaal en de Haringkade ontwikkelde zich een langgerekt industriegebied. Ook nu nog is hier visverwerkende bedrijvigheid gevestigd.

Met de groei van Katwijk aan Zee is aan weerszijden van het gebied woningbouw gerealiseerd. Met name ten noorden van het Prins Hendrikkanaal is een karaktervolle woonbuurt gevormd (de Rode Buurt), waarvan het bebouwingsbeeld en -patroon als behoudenswaardig kan worden aangemerkt.

De historisch gegroeide situatie is momenteel aan vernieuwing toe. Voor de bedrijvigheid geldt een verouderd aanzien een negatieve uitstraling hebben op de omgeving. Ook vanuit de bedrijven zelf gezien is de situatie verre van gunstig:

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

In toenemende mate nemen de gevestigde bedrijven bij uitbreiding van hun activiteiten en/of het doen van herinvesterings in overweging of zij zich niet beter elders kunnen vestigen. Een aantal bedrijven in de visserijsector is inmiddels uit het gebied vertrokken. Een aantal bedrijfsgebouwen aan de Prins Hendrikkade staat inmiddels leeg of is gesloopt.

Het Energie- en Waterbedrijf Rijnland (EWR) en het chemisch bedrijf Katwijk Farma hebben te kennen gegeven dat de activiteiten aan de Prins Hendrikkade worden beëindigd. Beide bedrijven zullen binnen enkele jaren uit het plangebied vertrekken.

In de tachtiger jaren heeft 'op de kop' van het kanaal, bij de Zwaaihoek, een algehele reconstructie plaatsgevonden in het kader van de aanleg van een hoogwaterkering. Het accent ligt hier op de woonfunctie. Aan de noordzijde van de Zwaaihoek zijn enkele winkels en een restaurant/zalencentrum gevestigd. Met deze reconstructie heeft het vernieuwingsproces, beginnend vanuit het centrum van Katwijk, een entree gemaakt in het plangebied.

In het navolgende wordt ingegaan op de bestaande functies in het plangebied. De beschrijving is ontleend aan de 'Inventarisatie Haven - Prins Hendrikkade - Haringkade', gemeente Katwijk (januari 1991), aangevuld met een ruimtelijk-functionele verkenning ter plekke.

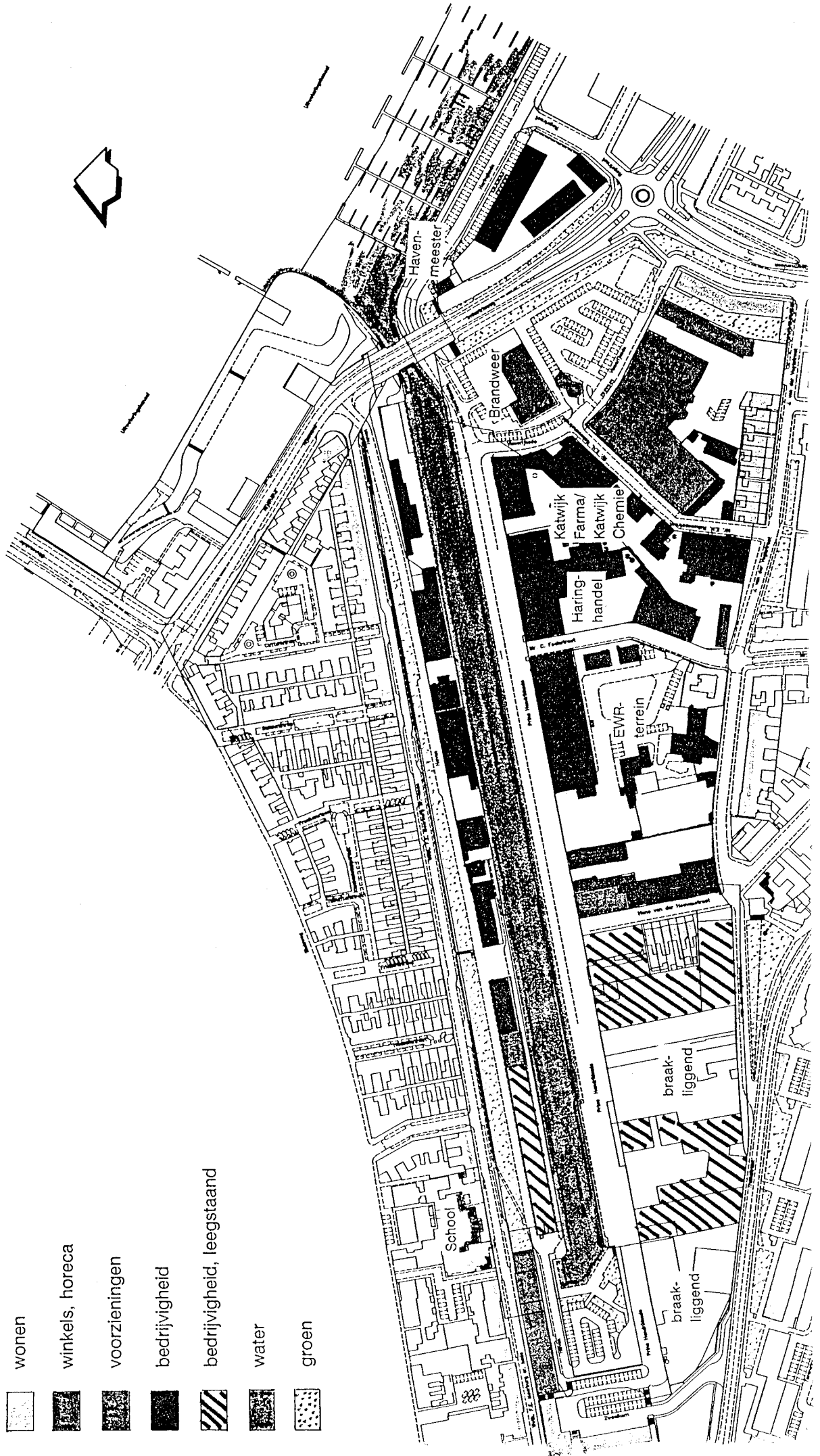
2.2 Bestaande bedrijvigheid

De bedrijvigheid concentreert zich in de zones ten noorden en ten zuiden van het Prins Hendrikkanaal.

Ten noorden van het kanaal betreft het betrekkelijk kleinschalige bedrijven. De meeste bedrijven zijn reparatie/constructiewerkplaatsen (autoschade, smederij, constructiebedrijf, timmerwerf e.d.). Verder worden er diverse materialen opgeslagen. Twee bedrijven houden zich

Huidig ruimtegebruik

	wonen
	winkels, horeca
	voorzieningen
	bedrijvigheid
	bedrijvigheid, leegstaand
	water
	groen



bezig met visverwerking/verkoop. Enkele van de zittende bedrijven hebben te kennen gegeven uit te willen breiden. Hiervoor is fysiek geen ruimte op het terrein. Eén van de bedrijven zal verhuizen naar een lokatie elders in de gemeente. Een aantal bedrijven, waaronder een voormalige opslag van oud ijzer, is inmiddels gekocht door een aannemer/projectontwikkelaar. Deze is tevens in onderhandeling met de overige bedrijven om te komen tot uitkopen of verplaatsing naar elders.

Aan de zuidzijde van het kanaal zijn de bedrijven veel groter van omvang. De meeste bedrijven houden zich hier bezig met visverwerking. Inmiddels is het grootste visverwerkende bedrijf (Parlevliet/V.d. Plas) gekocht door de gemeente. De bebouwing is grotendeels gesloopt. Met de overige bedrijven wordt momenteel door een aannemer/projectontwikkelaar onderhandeld over verplaatsing naar elders of beëindiging.

Aan de Mr. H. van der Hoevenstraat ligt een aantal kleinere bedrijven, hoofdzakelijk in gebruik voor opslag. Op de hoek Mr. H. van der Hoevenstraat-Prins Hendrikkade is een sport- en fitnesscentrum gevestigd. Verder liggen aan de Mr. H. van der Hoevenstraat zes woningen.

Het gebied tussen de Mr. H. van der Hoevenstraat en de Mr. C. Fockstraat is grotendeels in gebruik bij het EWR. Dit bedrijf zal naar elders worden verplaatst.

In het gebied tussen de Mr. C. Fockstraat en de Mr. E.N. Rahusenstraat ligt een bedrijf voor im-/export en bewerking van haring (Haasnoot jr. B.V.). Het grootste gedeelte van dit gebied was in gebruik bij de chemisch/farmaceutische bedrijven Katwijk Farma B.V./Katwijk Chemie B.V. Inmiddels is het bedrijf Katwijk Chemie B.V. verplaatst naar 't Heen en Katwijk Farma B.V. naar Leiden.

Aan de Mr. E.N. Rahusenstraat is een aannemersbedrijf gevestigd (J. van Duijn en Zn.), tussen de Digros-supermarkt en de bestaande woningen aan de J. van der Vegtstraat. Ten oosten van de supermarkt is een Kwik-Fit bandenservicebedrijf gevestigd.

Aan de Haringkade ligt de voormalige nettenfabriek 'De Noordzee' (IJmuiden Stores). De fabriekshal is tijdelijk (tot uiterlijk 1998) in gebruik als opslagruimte. Tussen de fabriekshal en de Industrieweg liggen nog enkele opslagruimten.

2.3 Overige functies

Zoals eerder vermeld heeft bij de Zwaaihoek een algehele reconstructie plaatsgevonden. In het verlengde van het kanaal is hier een nieuw wooncomplex gerealiseerd. In de strook tussen de Haven en de Weth. Meerburgkade liggen winkelruimten, waarboven woningen zijn gesitueerd. De woningen hebben hun entree aan de Weth. Meerburgkade. De winkels zijn bereikbaar vanaf de Haven. Het restaurant/zalencentrum 'Orion' is vanaf beide zijden bereikbaar.

Het gebied tussen de Mr. E.N. Rahusenstraat, de Industrieweg, de Karel Doormanlaan en de J. van der Vegtstraat heeft een functioneel karakter, dat afwijkt van het bedrijventerrein langs de Prins Hendrikkade. In het gebied dat wordt ingesloten door de Mr. E.N. Rahusenstraat, Visserijkade, Karel Doormanlaan en J. van der Vegtstraat overheerst de detailhandelsfunctie. In dit gebied is een supermarkt gevestigd (Digros) en een aantal kleinere ondernemingen, hoofdzakelijk in de dagelijkse artikelen sector (bakkerij, drogist, bloemen, etc.). Dit winkelgebied heeft een belangrijke verzorgingsfunctie voor het aangrenzende woongebied.

Aan de noordzijde van de Visserijkade ligt een parkeerterrein, ten behoeve van de detailhandelsvoorzieningen, met op het parkeerterrein een tankstation. Bij het parkeerterrein is een basketbalveldje aangelegd (hoek Industrieweg-Karel Doormanlaan-Visserijkade). Ten noorden van dit parkeerterrein ligt de brandweerkazerne. Deze heeft een eigen entree aan de Prins Hendrikkade.

Het gebied ten noorden van de Industrieweg (omgeving Rogstraat) ligt aan de jachthaven. Ten behoeve van de haven is hier de walaccommodatie van de Stichting Jachthaven Katwijk gelegen. Hierin zijn douches, toiletten, het havenkantoor en een kantine aanwezig. In de praktijk blijkt het gebouw vaak te krap te zijn en men zou het gebouw dan ook graag willen uitbreiden.

HOOFDSTUK 3. ONDERBOUWING VAN HET PLAN

3.1 Beleidskader

Het beleidskader waarbinnen de herontwikkeling van het plangebied plaatsvindt, wordt gevormd door het Structuurplan Katwijk 2000 dat is vastgesteld op 30 maart 1994.

Met betrekking tot de functies, presentatie en ruimtelijke opzet van het Prins Hendrikkanaal en omgeving stelt het Structuurplan het volgende:

"De 'blauwe route' -het stelsel van waterwegen, gevormd door de Oude Rijn, het Additioneel Kanaal, het Uitwateringskanaal en het Prins Hendrikkanaal- wordt in het hart van Katwijk geplaatst. Een grotendeels verscholen zone moet worden omgezet in een centraal stedelijk gebied, dat in belangrijke mate kan bijdragen aan de kwaliteit van het woon- en leefmilieu."

"De Haringkade presenteert zich na stedelijke herinrichting op een representatieve wijze aan het water; de in de Berghaven uit te breiden jachthaven draagt aan dit beeld bij. Aan de westzijde wordt de bebouwing beëindigd in het gebied 'Rogstraat' met een bebouwing van 4 à 5 lagen vanaf het niveau van de Kade."

"De ruimtelijke opzet van de Prins Hendrikkade kenmerkt zich van oost naar west door:

- de 'kade', van de brug over het Prins Hendrikkanaal in de Industrierweg tot aan de Mr. H. van der Hoevenstraat. De kade vormt de schakel tussen het open water van het Uitwateringskanaal en het centrumgebied van Katwijk. Het profiel is ruim. De bebouwing is gelijkmatig in hoogte en verschijningsvorm;
- de 'haven', van de Mr. H. van der Hoevenstraat tot aan de Zwaaihoek. De haven geeft uitdrukking aan de toeristische functie van de Prins Hendrikkade. Hier is de ligplaats van de Triton en de passanten in de waterrecreatie. Een insnoering ter hoogte van de Mr. H. van der Hoevenstraat zorgt voor een duidelijke overgang tussen de kade en de haven. De bouwblokken zijn beperkt van lengte en in hoogte gevarieerd;
- het 'plein', rondom de Zwaaihoek. De haven vindt zijn beëindiging in een aan drie zijden door duidelijke wanden begrensd plein; de stedenbouwkundige opzet en inrichting van het plein worden mede bepaald door de oriëntatie op het Noordeinde en daarmee op het centrum van Katwijk."

Met betrekking tot de woonfunctie in het plangebied stelt het Structuurplan dat ontwikkeling op korte termijn ter hand zal worden genomen. De redenen hiervoor zijn, aldus het Structuurplan:

- "de ligging nabij het centrum en de ligging aan het water bieden mogelijkheden om in segmenten te bouwen die in de komende periode een gewenste aanvulling vormen op de relatief eenzijdige opbouw van de woningvoorraad in de uitbreidingsgebieden. Aan de Prins Hendrikkade kunnen in gestapelde vorm woningen worden ontwikkeld, geschikt voor ouderen en voor één- en tweepersoonshuishoudens;
- in een betrekkelijk onzekere regionale woningbouwplanning kan Katwijk met twee lokaties (Prins Hendrikkade en Zanderij-Westerbaan) steeds optimaal inspelen op aan de regio toegewezen bouwvolumes, die elders op dat moment in de praktijk niet tot verwezenlijking kunnen worden gebracht. Dit is ook gewenst: door het gebrek aan bouw mogelijkheden in het verleden is een aanzienlijke 'inhaalvraag' ontstaan. De capaciteit (het gaat hier om de gehele noordzijde van het Prins Hendrikkanaal en de zuidzijde tussen de Zwaaihoek en de Mr. H. van der Hoevenstraat) bedraagt circa 450 woningen."

Met betrekking tot de werkgelegenheidslokaties stelt het Structuurplan dat herschikking noodzakelijk is en dat in verband met de sanering van het gebied Prins Hendrikkade de hier gevestigde bedrijven voor een belangrijk deel zullen moeten worden uitgeplaatst.

Met betrekking tot de overige beleidsvelden is voor het plangebied met name de opvangtaak relevant die het gebied krijgt voor de parkeerbehoefte in het centrum. De 'kop' van de Prins Hendrikkade dient ter compensatie van verlies aan parkeervoorzieningen elders in het centrum ruimte te bieden voor 200 openbare parkeerplaatsen.

Hiermee staat de herontwikkeling van de Prins Hendrikkade in nauwe relatie tot de uitvoering van de plannen voor het centrum van Katwijk aan Zee. De uitbreiding en kwaliteitsverbetering van het kernwinkelapparaat, de verbetering van de ambiance op de Boulevard en verbeteringsmaatregelen gericht op verhoging van de kwaliteit van het woon- en leefmilieu in het centrum, hebben onder meer tot gevolg dat in het centrum een aantal parkeervoorzieningen zal verdwijnen. Dergelijke maatregelen kunnen eerst tot uitvoering worden gebracht wanneer aan de Prins Hendrikkade vervangende voorzieningen worden gerealiseerd.

De Prins Hendrikkade speelt tevens een rol op toeristisch gebied. Nu reeds ligt hier de Triton (rondvaarten). In de toekomst kan de kade tevens ruimte bieden aan passanten. De Berghaven (Haringkade) krijgt met de voorgenomen herontwikkelingen een kwaliteitsimpuls als jachthaven. Aan de Prins Hendrikkade worden in principe geen vakantie-appartementen gerealiseerd. In het gebiedje tussen de Rogstraat en de brug (Nettenfabriek Noordzee) is wel rekening gehouden met de mogelijkheid om in dat gebied een hotel te vestigen (geen zelfstandige restauratieve of andere horecafuncties). In relatie met de jachthaven is dat een passende functie. Daarnaast wordt binnen de woonfunctie enige ruimte geboden aan de toeristische functie.

3.2 Programma fase 1: Zwaikom - Mr. H. van der Hoevenstraat

Woningbouw

De berekeningen voor het woningbouwprogramma in de Ontwikkelingsvisie Prins Hendrikkade (1993) zijn gebaseerd het Beleidsplan Wonen (1992). Voor de beide nieuwbouwlokaties kan voor de periode vanaf 1995 tot 2000 worden uitgegaan van de volgende globale verdeling:

- . Prins Hendrikkade/Kop havengebied (Fase 1): 350 woningen (70 à 90 woningen per jaar);
- . Zanderij/Westerbaan: 550 woningen (110 woningen per jaar).

Uitgaande van de ruimtelijke mogelijkheden zal het woningaanbod aan de Prins Hendrikkade hoofdzakelijk bestaan uit appartementen/gestapelde woningen; zowel ten noorden als ten zuiden van het kanaal. Door de ligging, centraal in het stedelijk gebied, wordt een aantrekkelijk woonmilieu geboden voor de doelgroep ouderen en voor de doelgroep van jongere één- en tweepersoonshuishoudens.

Het beoogde segment vormt een gewenste aanvulling op de relatief eenzijdige opbouw van de woningvoorraad in de Katwijkse uitbreidingsgebieden (met name eengezinswoningen). Om voldoende flexibel te kunnen inspelen op ontwikkelingen in de betrekkelijk onzekere regionale woningmarkt, dient te worden uitgegaan van een goed faseerbare ontwikkeling.

Gezien de aanzienlijke kosten van verwerving, wordt ervan uitgegaan dat gesubsidieerde woningbouw niet haalbaar is. Gezien de uitkomsten van het woningmarktonderzoek en de actuele belangstelling voor koopwoningen, óók in de appartementensector, is dit geen bezwaar.

Op grond van het Beleidsplan Wonen van de gemeente Katwijk en de resultaten van een nadere marktverkenning door Rabo Nederland, activiteit Vastgoed is een inschatting gemaakt van de gewenste differentiatie naar woningtype:

- betrekkelijk eenvoudige appartementen, doorzontype, 80 m² b.k.o. (binnenwaarts kernoppervlak) met 2 slaapkamers in de prijsklasse rond ca. f 215.000,- v.o.n. (incl. parkeerplaats); doelgroep: starters/ouderen (vs goedkoop-type A);
- ruime appartementen, 95 m² b.k.o., met meer kwaliteit en 2 à 3 slaapkamers in de prijsklasse rond ca. f 250.000,- v.o.n. (incl. parkeerplaats); doelgroep: ouderen/doorstromers (vs middelduur-type B);
- luxe appartementen met extra kwaliteit, 120 m² b.k.o., met 2 à 3 slaapkamers en een royale living in de prijsklasse vanaf f 300.000,- v.o.n. (incl. parkeerplaats); doelgroep: ouderen/tweeverdieners (vs duur-type C).

Het stedenbouwkundig plan dient tevens als rekenmodel voor de woningcapaciteit in relatie tot verkavelingsopzet en bouwhoogte. In het voorliggend plan zijn de volgende categorieën en aantallen opgenomen:

	P.H.Kanaal (zuid)	P.H.Kanaal (noord)	Totaal plangebied
vs goedkoop (A)	132	-	132
vs middelduur (B)	120	-	120
vs duur (C)	107	39	146
totaal	359	39	398

Dit programma gaat in aantal uit boven de bouwprogrammering voor de gemeente in zijn totaliteit in de komende 5 jaar. Dat betekent voor de 1e fase van de herontwikkeling van het Prins Hendrikkanaal e.o. een wat langere doorlooptijd dan 5 jaar. Er wordt naar gestreefd fase 1 in elk geval vóór het jaar 2000 te realiseren, mede door het kunnen benutten van een deel van de regioreserve (372 woningen). Om dit te realiseren moet het woningbouwprogramma van de gemeente voor dit gebied (voor de onderhavige lokatie is dit 70 woningen per jaar) worden verhoogd tot ca. 90 woningen per jaar.

Door de provincie is in het kader van de door haar gewenste verstedelijking van de Leidse Regio de voorkeur uitgesproken voor een versnelde uitvoering van de woningbouwmogelijkheden voor de stadsregio Leiden in het zuidelijk deel van de Duin- en Bollenstreek. Katwijk heeft de bereidheid uitgesproken een bijdrage te leveren aan deze problematiek en heeft de provincie bericht te willen deelnemen aan de Stuurgroep Verstedelijking. Dit echter onder de voorwaarde dat bij het vinden van oplossingen voor het capaciteitstekort in de regio Leiden Katwijk alleen denkt aan haar binnenstedelijke lokaties en met name de gronden in de tweede (en derde) fase van het Havengebied.

Bij brief van 14 juni 1995 (kenmerk DRG/ARO/104744) hebben Gedeputeerde Staten medegedeeld dat zij geen taak voor Katwijk zien weggelegd in het kader van de Leidse Regio. Gedeputeerde Staten zijn echter wel bereid om het streekplanprogramma te verhogen,

waardoor voor de in dit gebied te bouwen woningen voldoende planologisch contingent beschikbaar komt.

Bedrijvigheid

1. Algemeen

In de huidige werkgelegenheidsvoorziening neemt het Havengebied nog een belangrijke plaats in. Door verplaatsing en sanering van bedrijven neemt deze positie in betekenis af. Bij herontwikkeling van het gebied kan een deel van deze functie wellicht worden behouden, een groot deel zal echter moeten worden verplaatst.

In de Ontwikkelingsvisie Prins Hendrikkade werd er nog van uitgegaan dat de mogelijkheden om in Katwijk nieuwe terreinen voor werkgelegenheid tot ontwikkeling te brengen buitengewoon beperkt waren. Daarom werd gepleit voor behoud van een zo groot mogelijke werkgelegenheidsfunctie in het gebied zelf en, waar mogelijk, terugplaatsen van bedrijven die qua schaal en hinder niet in conflict zouden komen met de nieuwe planopzet.

Daarnaast ging de Ontwikkelingsvisie er van uit dat, vanwege voornoemde krapte aan bedrijventerrein, grootschalige detailhandelsactiviteiten (zoals meubeldetailhandel) zoveel mogelijk ondergebracht zouden worden op lokaties buiten de reguliere bedrijventerreinen. De Prins Hendrikkade, met name het gedeelte in de kop op het niveau van de Tramstraat, zou daarvoor in aanmerking komen. Dat zou tegelijkertijd ruimte scheppen voor enkele meubelzaken in het centrum.

Op basis van deze overwegingen, kwam het programma uit de Ontwikkelingsvisie tot stand:

- 7.000 m² bvo voor ambachtelijke bedrijven in de kop van de Prins Hendrikkade (fase 1, tot aan EWR) op kade-niveau;
- 5.000 m² bvo voor kantoorachtige bedrijven en kleinschalige, schone productie-bedrijven met een handelsfunctie aan de Haringkade (fase 2, tussen Rogstraat en Industrieweg);
- 3.200 m² bvo voor grootschalige detailhandel (met name meubels) in de kop (fase 1) op het niveau van de Tramstraat.

De in fase 2 gevestigde bedrijvenfuncties, met name aan de zuidzijde tussen de Mr. H. van der Hoevenstraat en de Visserijkade, werden in de Ontwikkelingsvisie vooralsnog gehandhaafd waarbij wel werd uitgegaan van verplaatsing op termijn.

Intussen is de situatie in enkele opzichten gewijzigd:

- de voorbereiding van het nieuwe bedrijventerrein Katwijkerbroek is in een gevorderd stadium;
- door de provincie is de mogelijkheid geopend om regulier bedrijventerrein te ontwikkelen op de lokatie Klei-Oost, aansluitend op 't Heen;
- met de herontwikkeling van een deel van het gebied Haringkade (tussen Industrieweg en Rogstraat) voor kantoorachtige bedrijven kan op afzienbare termijn een aanvang worden gemaakt;
- er is redelijk zicht op een 'regionale' oplossing van het probleem van beperkte ruimte voor bedrijventerreinen op lange termijn.

Hierdoor is de druk om ambachtelijke bedrijven terug te plaatsen in de kop van de Prins Hendrikkade sterk verminderd. Dat heeft tot voordeel dat mogelijke conflicten tussen deze ambachtelijke bedrijfsfuncties en de nieuwe woonfuncties nu vermeden of tot een minimum beperkt kunnen worden.

De hiervoor weergegeven gewijzigde omstandigheden zijn in het door de gemeenteraad vastgestelde Structuurplan Katwijk 2000 reeds verwerkt.

Verder wordt verwacht dat de verplaatsing van EWR binnen de planperiode plaats zal kunnen vinden. Ook voor fase 2 wordt een zo concreet mogelijk beeld van de functionele invulling hiermee noodzakelijk.

2. Detailhandel, horeca, baliefuncties

Uitgangspunt is dat detailhandels- en horecafuncties, die in het gebied van de kop van de Prins Hendrikkade gevestigd worden, een aanvullende functie hebben op het centrum van Katwijk. Immers, ook in het centrumgebied zal in de planperiode het één en ander gebeuren op het terrein van kwaliteitsverbetering. Het gaat er met name om in het Havengebied géén concurrerende ontwikkelingen te stimuleren.

Uitgangspunt is dat de reeds gevestigde detailhandels- en horecafuncties in het blok aan de noordzijde van de Zwaaihoek gehandhaafd kunnen blijven. Dat hoeft overigens verplaatsing van één of enkele vestigingen naar de nog te realiseren bebouwing in de kop niet uit te sluiten. Aanvankelijk is als uitgangspunt genomen, dat in de kop geen supermarktvestiging zal worden gerealiseerd. Dat uitgangspunt is in heroverweging genomen, omdat de mogelijkheden in beginsel wel aanwezig zijn en uit nader onderzoek blijkt, dat de supermarkt van Albert Heijn aan de Voorstraat ruimtelijke (beperkte uitbreidingsmogelijkheden, het bedrijf wenst te modernisering) en logistieke (parkeren, laad- en losmogelijkheden, fietsenstalling) problemen heeft. Derhalve is rekening gehouden met de mogelijkheid -zij het onder voorwaarden- om de bestaande vestiging van Albert Heijn te verplaatsen naar de kop. Het gaat om de volgende voorwaarden:

- de te realiseren bruto-vloeroppervlakte mag maximaal 1.500 m² bedragen;
 - de ruimtelijk-visuele uitstraling past binnen de stedenbouwkundige opzet en architectonische uitstraling van het gehele complex;
 - parkeer-, laad- en losmogelijkheden dienen op een aanvaardbare wijze te worden opgelost;
 - in de huidige vestiging aan de Voorstraat mag alleen een winkel in de non-food worden gevestigd (geen nieuwe supermarkt). Hierbij wordt uitgegaan van een landelijke 'trekker'.
- Deze voorwaarden zijn vastgelegd in een wijzigingsbevoegdheid in dit plan en in een met Albert Heijn te sluiten overeenkomst.

Voor vestiging in het kopgebied komen dus de volgende functies in aanmerking:

1. baliefuncties, zoals een bankkantoor, uitzendbureaus, reisbureaus. Deze kunnen een plaats krijgen zowel op het niveau van de Tramstraat als in de geprojecteerde bouwblokken aan de Zwaaihoek;
2. detailhandelsfuncties, die aanvullend zijn op het centrumgebied en dus meer 'perifeer' van karakter zijn, zoals:
 - . meubelzaken;
 - . andere grootschalige zaken in woninginrichting, inclusief badkamers, keukens;
 - . detailhandelszaken in watersportartikelen;
 - . detailhandelszaken in scheepsbenodigdheden;
 - . (eventueel) een supermarkt.

3. horecafuncties, met name in de restauratieve sfeer, ook gericht op de toeristisch-recreatieve markt, met terrasfuncties en passend in de woonomgeving¹:
- . gespecialiseerde restaurants;
 - . cafetaria, broodjeszaak, tearoom, coffeeshop, ijssalon e.d.

Voor de eerste twee functies is in het gebied van de eerste fase een ruimte gereserveerd van in beginsel ca. 4.000 m² bvo. Daarvan is ca. 2.000 m² gereserveerd op het niveau van de Tramstraat in beginsel ten behoeve van detailhandel in onder meer meubels, badkamers, keukens e.d. (gespecialiseerd en op het hogere niveau), alsmede baliefuncties. Als op die plaats Albert Heijn zich vestigt (oppervlakte maximaal 1.500 m² bvo), dan wordt daarmee de totale detailhandelsruimte op Tramstraathoekniveau vrijwel in één keer benut. Om te voorkomen dat zich een tweede supermarkt vestigt, is in de wijzigingsbevoegdheid bepaald dat ter plaatse slechts één supermarkt is toegelaten.

Op het niveau van de Kade wordt uitgegaan van ca. 2.000 m² voor detailhandel en kleinschalige dienstverlening. De functies dienen met name te worden geconcentreerd in het kopgebied op Tramstraathoekniveau en op kade-niveau aan de Zwaaikom. De exacte omvang die voor de genoemde functies gereserveerd moet worden is moeilijk precies vast te stellen, mede omdat dat afhankelijk is van verplaatsingswensen en verplaatsingsbereidheid van bestaande ondernemingen in het centrum. De genoemde maat moet daarom gezien worden als orde van grootte. In het juridische systeem is daartoe de nodige flexibiliteit ingebouwd. Door een oppervlakte-beperking voor andere dan grootschalige detailhandel ('perifere detailhandel') wordt in beginsel voorkomen dat zich in de 'kop' een supermarkt vestigt. Afwijking van dit beginsel alleen is mogelijk na toepassing van de wijzigingsbevoegdheid als bovenbedoeld (ten behoeve van de vestiging van een supermarkt, zoals Albert Heijn).

De vestiging van op de toeristisch-recreatieve markt gerichte en in de woonomgeving passende horeca wordt met name nagestreefd op de kop van het Prins Hendrikkanaal, waar ook reeds het restaurant c.q. zalencentrum 'Orion' gevestigd is (met een café als -niet-zelfstandig-onderdeel van het zalencomplex). Het gaat daarbij om de zogenaamde 'zachte horeca' (zie verder paragraaf 6.4), waarbij binnen de nieuw te realiseren bebouwing in beginsel wordt uitgegaan van maximaal 3 horecabedrijven en waarvan de bedrijfsvloeroppervlakte in beginsel eveneens beperkt is en wel tot 250 m² per bedrijf. Uitzonderingen -mits onderbouwd en passend bij de aard en omvang van de toegelaten horecabedrijven- zijn mogelijk na vrijstelling door Burgemeester en Wethouders. Het bestaande restaurant c.q. zalencentrum 'Orion' wordt daarbij gehandhaafd. Tevens voorziet het plan in de mogelijkheid van een permanente aanlegplaats in het Prins Hendrikkanaal voor een boot met een restauratieve functie (visrestaurant, lunchroom). Daarnaast kan in het gebied Rogstraat een hotel gevestigd worden. De verwachting bestaat dat hiervoor voldoende draagvlak aanwezig is, gezien de toeristisch-recreatieve aantrekkingskracht van Katwijk, de nabijgelegen jachthaven en gezien het feit dat er op dit moment slechts beperkt hotelruimte aanwezig is in Katwijk. Overigens zal hier uitsluitend een hotel zijn toegestaan. Andere vormen van horeca dienen zich in de kop van de Prins Hendrikkade te vestigen.

In de tweede fase wordt geen ruimte meer gereserveerd voor detailhandels-, horeca-, en baliefuncties.

¹ Uitgaanshoreca in de vorm van discotheken en cafés komt niet in aanmerking voor vestiging in het kopgebied, met name vanwege de onverenigbaarheid daarvan met de woonfunctie (zie verder par.6.4).

3. Kantoren, kantoorachtige kleinschalige dienstverlening, ambachtelijk dienstverlening

Er wordt gestreefd naar een kwalitatief hoogwaardige woonfunctie in het herontwikkelingsgebied, zowel de kop (fase 1) als het gebied tussen de Mr. H. van der Hoevenstraat, Visserijkade (fase 2) en Rogstraat (fase 2). Het is goed mogelijk om binnen dit kwaliteitsbeeld ook combinaties te maken met bedrijfsfuncties met name in de sfeer van:

- kantoorvestigingen in de zakelijke dienstverlening zoals banken, makelaardij, assurantie-kantoren, adviesbureaus, reclame studio's, agentschappen, automatiserings- en software-bureaus, e.d.;
- zelfstandige, kleinschalige dienstverlening in de sociaal-maatschappelijke, sociaal-medische, recreatieve sfeer, zoals artsen, (para-)medisch specialisten, instellingen voor maatschappelijk werk etc.;
- ambachtelijke kleinschalige dienstverlening, zoals kopieer-inrichtingen, grafische bedrijvigheid, instrumentenmakerijen, rijwielreparatie, meubelmakers en stoffeerdere, e.d.

Op het niveau van de Tramstraat zijn ook mogelijkheden voor de vestiging van bijvoorbeeld een bankkantoor. In dat geval worden de mogelijkheden voor detailhandel in fase 1 sterk ingeperkt. De juridische regeling is echter zo opgezet, dat eventuele verschuivingen kunnen plaatsvinden (vrijstelling).

Met name op de begane grond aan de zuidzijde van het kanaal kan voor kantoorfuncties ruimte worden gecreëerd. Dat is goed verenigbaar met de woonfunctie en geeft daarnaast een zekere levendigheid in het gebied. De markt voor dergelijke bedrijfsvestigingen is moeilijk exact in te schatten. In beginsel worden de vestigingsmogelijkheden afgestemd op de plaatselijke behoefte aan kantoren. Vooralsnog is in de planopzet rekening gehouden met het realiseren van ca. 1.000 m² bvo in deze sfeer in fase 1 (tot aan de Mr. H. van der Hoevenstraat). Afhankelijk van de marktontwikkeling kan in de tweede fase tussen Mr. H. van der Hoevenstraat en Visserijkade deze ontwikkeling worden voortgezet. Vanwege deze onzekerheden zal in het juridische systeem de nodige flexibiliteit worden ingebouwd.

Voor de iets grotere kantoorvestigingen en voor kleinschalige schone productiebedrijven is met name het gebied aan de Haringkade, tussen Industrieweg en Rogstraat, geschikt. De combinatie met wonen is hier niet aan de orde.

Het programma voor de eerste fase in zijn totaliteit

Fase 1 (Zwaaiikom - Mr. H. van der Hoevenstraat)			
bestemming	Variant 1: accent op dienstverlening	Variant 2: kantoren en dienstverlening	woningbouwprogramma/ marktvraag
aantal woningen noordzijde	40 à 60	40 à 60	
aantal woningen zuidzijde	300 à 350	300 à 350	
totaal aantal woningen	350 à 400	350 à 400	70-90 woningen per jaar
opp. detailhandel, baliefuncties	3.000 m ² bvo	2.000 m ² bvo	2.500 m ² bvo
opp. horeca	750 m ² bvo	750 m ² bvo	--
opp. kantoren	1.000 m ² bvo	2.000 m ² bvo	2.000 m ² bvo
totaal opp. overige functies*	4.000 m ² bvo	4.000 m ² bvo	4.500 m ² bvo

* exclusief horeca

Tussen de detailhandel en de kantoren zit een onderlinge wisselwerking. Wanneer op het niveau van de Tramstraat een aantal m² kantoren wordt ontwikkeld (bijvoorbeeld ten behoeve van de vestiging van een uit het centrum te verplaatsen bank), dan neemt de invulmogelijkheid voor detailhandel in gelijke mate af. Opgemerkt wordt dat, afhankelijk van de behoefte, meer ruimte kan worden gereserveerd voor de detailhandelsfuncties, maar ook voor de andere functies.

3.3 Programma fase 2: Mr. H. van der Hoevenstraat - Rogstraat

Twee varianten

Voor de ontwikkeling van fase 2 wordt de mogelijkheid open gehouden voor een invulling met woningbouw en een ontwikkeling met bedrijven, in combinatie met woningbouw. Er worden twee varianten mogelijk geacht: de variant 'Wonen' en de variant 'Bedrijven'. Een keuze is nog niet gemaakt en zal mede afhankelijk zijn van marktontwikkelingen en van de mogelijkheden de bodemsanering in het plangebied aan te pakken.

Woningbouw

Aan de noordzijde van de Prins Hendrikkade wordt in beide varianten de woningbouw gecontinueerd. Hier is tussen (het verlengde van) de Mr. H. van der Hoevenstraat en de brug over het kanaal plaats voor ca. 75 woningen. Ook wordt er in beide varianten van uitgegaan dat woningbouw plaatsvindt langs de J. van der Vegtstraat. Hier kunnen ca. 40 woningen worden gebouwd. In de variant 'Wonen' wordt ervan uitgegaan dat ook het gebied tussen de Prins Hendrikkade en de J. van der Vegtstraat voor woningbouw wordt ontwikkeld. Hier kunnen nog omstreeks 230 woningen worden gerealiseerd, uitgaande van een bebouwingsdichtheid van 80 woningen netto per ha. Een nadere differentiatie naar typen en prijsniveau is in dit stadium prematuur. Invulling zal in beginsel plaatsvinden aansluitend op de voltooiing van de eerste fase; de startdatum voor de bouw ligt na het jaar 2000.

Daarbij wordt het volgende opgemerkt:

- met de ontwikkeling/bouw van de woningen aan de noordzijde van fase 2 mag worden begonnen vóór 2000 indien de provinciale richtcijfers tussentijds worden bijgesteld;
- fase 2 mag eerder ontwikkeld worden (vóór 2000) indien dit noodzakelijk is in verband met de mogelijke taakstelling van Katwijk in het kader van de aanwijzing van de Leidse Regio als Vinexlocatie (zie p.11).

Bedrijven/dienstverlening

In beide varianten wordt uitgegaan van invulling met bedrijven aan de Visserijkade, tussen de Digros-supermarkt en de kade. Hier is ruimte voor ca. 1.000 m² uit te geven grond. Indien voorts wordt gekozen voor bedrijfsbebouwing in het gebied tussen de Prins Hendrikkade en de woonbebouwing aan de J. van der Vegtstraat komt hier ca. 15.000 m² aan uitgeefbaar bedrijventerrein ter beschikking.

In het gebied Rogstraat kan ca. 4.000 m² bvo worden ontwikkeld aan kantoor- en hoogwaardige bedrijfsruimte. Hiervan wordt in beide varianten uitgegaan. Deze ontwikkeling kan voor 2000 plaatsvinden. In beginsel worden de vestigingsmogelijkheden ook hier afgestemd op de plaatselijke behoefte aan kantoren. Deze lokatie is overigens ook geschikt voor de vestiging van andere functies, zoals een hotel, zelfstandige, kleinschalige dienstverlening in de sociaal-

maatschappelijke, sociaal-medische, recreatieve sfeer, zoals artsen, (para-)medisch specialisten, instellingen voor maatschappelijk werk etc.

Het programma van de tweede fase in zijn totaliteit

Fase 2 (Mr. H. van de Hoevenstraat - Rogstraat)			
bestemming	Variant wonen	Variant bedrijven	woningbouwprogramma/ marktvraag
aantal woningen noordzijde	75	75	
aantal woningen zuidzijde	max. ca. 230	max. ca. 55	
totaal aantal woningen	305	130	70-90 woningen per jaar
opp. bedrijven Visserijkade	1.000 m ² bvo	1.000 m ² bvo	
opp. bedrijven P.H Kade		15.000 m ² bvo	
totaal opp. bedrijven	1.000 m ² bvo	16.000 m ² bvo	grote marktvraag
totaal opp. kantoren	5.000 m ² bvo	5.000 m ² bvo	1.000 m ² bvo per jaar

Het programma voor fase 2 wordt in zijn definitieve vorm bepaald door de nog nader te maken keuze in de bestemming van het gebied langs de Prins Hendrikkade in wonen respectievelijk bedrijvigheid.

3.4 Deelgebieden

In het bestemmingsplan worden vijf deelgebieden onderscheiden: vier ontwikkelingsgebieden en één beheergebied.

Ontwikkelingsgebieden:

1. het gebied tussen de Hoogstraat en de Mr. H. van der Hoevenstraat (aan weerszijden van het Prins Hendrikkanaal) (fase 1);
2. het gebied ten noorden van het Prins Hendrikkanaal, tussen de Mr. H. van der Hoevenstraat en de Industrieweg (fase 2);
3. het gebied ten zuiden van het Prins Hendrikkanaal, tussen de Mr. H. van der Hoevenstraat en de Mr. E.N. Rahusenstraat (fase 2);
4. het gebied tussen de Industrieweg en de Rogstraat (maakt deel uit van fase 2, maar kan onafhankelijk daarvan worden ontwikkeld);
5. beheergebied:
 - . het gebied Visserijkade (brandweerkazerne en supermarkt) (fase 2);
 - . delen van de eerste fase (bestaande woningen en voorzieningen aan de Hoogstraat en de Zwaaiikom).

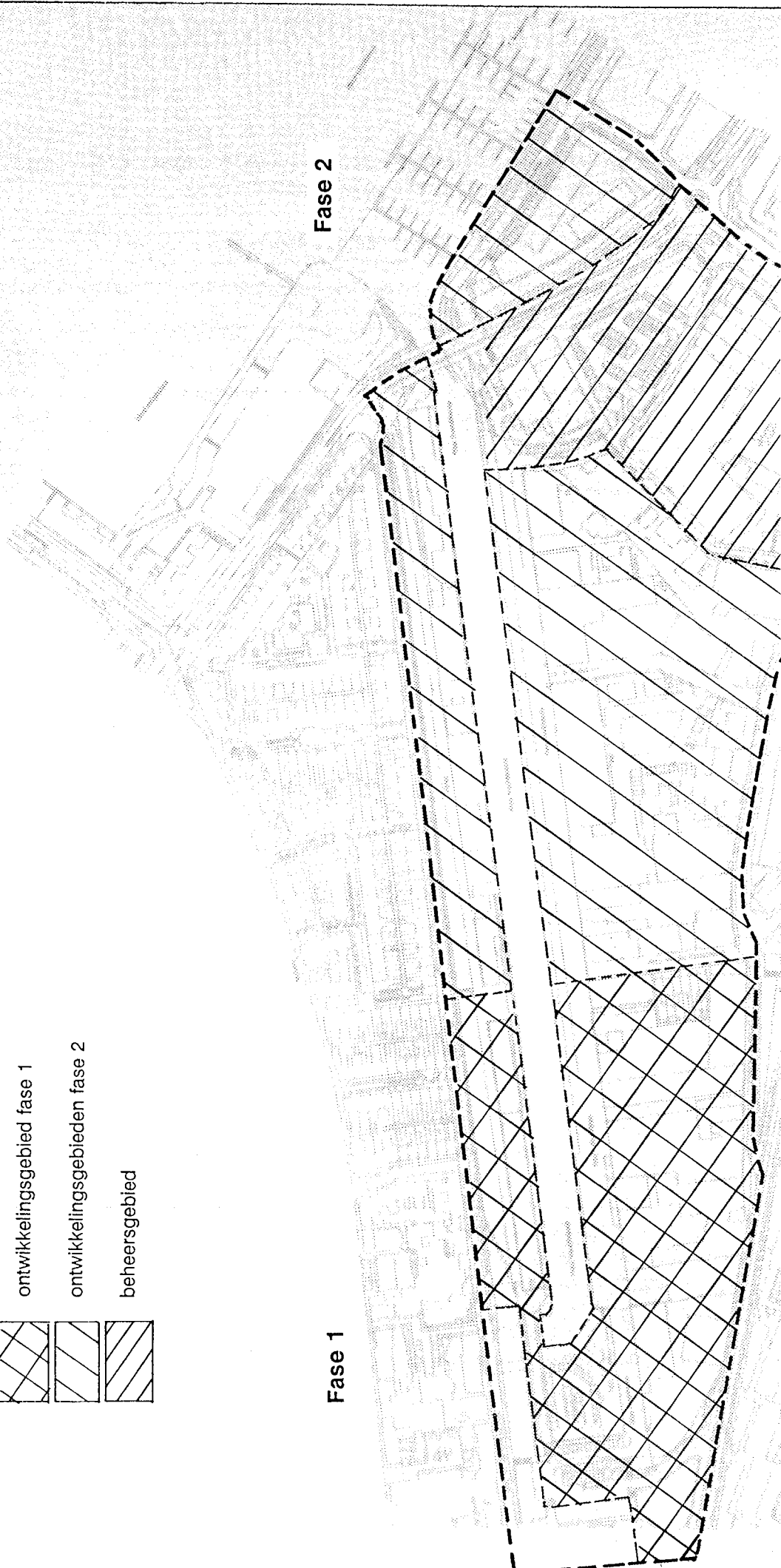
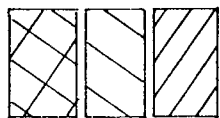
Voorts kan het Prins Hendrikkanaal als beheergebied worden beschouwd. Het kanaal heeft nu en in de toekomst een belangrijke functie voor de 'Bruine vloot' en de rederij 'Triton'.

Ten behoeve van de ontwikkeling van het plangebied streeft de gemeente naar samenwerking met private partners (publiek-private samenwerking). Naast het bestemmingsplan worden ontwikkelingsovereenkomsten gesloten met ontwikkelaars, waarin verantwoordelijkheden, verplichtingen en financiële randvoorwaarden worden vastgelegd.

- ontwikkelingsgebied fase 1
- ontwikkelingsgebieden fase 2
- beheersgebied

Fase 2

Fase 1



Fase 1: Ontwikkeling van Zwaai kom tot aan de Mr. H. van der Hoevenstraat

De ontwikkeling in fase 1 betreft zowel het gebied ten noorden als ten zuiden van het Prins Hendrikkanaal, tot aan de Mr. H. van der Hoevenstraat.

Als gesprekspartner van de gemeente treedt een projectontwikkelaar op, die weer samenwerkt met een aantal Katwijkse bouw- en ontwikkelingsmaatschappijen.

In het plangebied heeft dit samenwerkingsverband inmiddels een deel van de gronden en opstallen verworven. In opdracht van de ontwikkelaar is een inrichtingsplan gemaakt voor het gebied.

Fase 2: Mr. H. van der Hoevenstraat/Industrieweg en omgeving Rogstraat

Voor de ontwikkeling van fase 2 geldt:

- Voor het gebied ten noorden van het Prins Hendrikkanaal wordt uitgegaan van private ontwikkeling, die plaatsvindt aansluitend op de ontwikkeling van fase 1.
- Voor de omgeving van de Rogstraat zijn op grond van artikel 17 vrijstellingen verleend van het vigerende bestemmingsplan voor opslagdoeleinden (tot 1998). Na 1998 moeten de private partijen met de ontwikkeling van dit gebied aanvangen.
- Voor het gebied tussen de Mr. H. van der Hoevenstraat en de Mr. E.N. Rahusenstraat (EWR-terrein e.o.) wordt eveneens uitgegaan van private ontwikkeling, die plaats kan vinden aansluitend op de ontwikkeling van fase 1. Ter plaatse van Katwijk Farma (de westzijde van de Visserijkade tussen de supermarkt en de Prins Hendrikkade) wordt uitgegaan van herontwikkeling in de (milieuvriendelijke) bedrijfs sfeer.
- Voor het beheersgebied wordt grotendeels uitgegaan van handhaven van de bestaande ruimtelijke en functionele invulling.

HOOFDSTUK 4. DE PLANOPZET

4.1 Ruimtelijk-functionele hoofdopzet

De ruimtelijke hoofdopzet voor het plangebied volgt het Structuurplan Katwijk 2000 (zie ook paragraaf 3.1). Aan de noord- en zuidzijde van het Prins Hendrikkanaal ligt tussen de Zwaaiikom en de Mr. H. van der Hoevenstraat de 'haven' en tussen de Mr. H. van der Hoevenstraat en de brug (Industrieweg) de 'kade'. Op de kop van de 'haven' ligt het 'plein' (rondom de Zwaaiikom); de haven vindt hier een beëindiging in een aan drie zijden door duidelijke wanden omgeven plein.

Het pleintje op Tramstraathoogte is tevens georiënteerd op het Noordeinde, en daarmee op het centrum van Katwijk. Dit pleintje vormt tevens de toegang tot de haven (voor voetgangers). Het bestaande hoogteverschil tussen de Prins Hendrikkade en de Tramstraat/J. van der Vegtstraat maakt het mogelijk functies te 'stapelen'. Parkeren kan op de onderste laag/lagen plaatsvinden.

Daarbij wordt door middel van situering van functies (detailhandel en horeca) aan de kade een levendige omgeving nagestreefd. Ook de vormgeving van het 'plein' is in dit licht gezien van essentieel belang.

Om het plan aan de zuidzijde goed aan te laten sluiten op de aangrenzende woonbuurt, wordt voor Fase 2 uitgegaan van het versterken van verbindingen haaks op de Prins Hendrikkade (Mr. C. Fockstraat, Mr. H. van der Hoevenstraat). Met name in de variant 'Wonen' is het aanbrengen van meerdere dwarsdoorsteken goed mogelijk. Hiermee ontstaat een duidelijk stramien van straten, ruimtelijk georiënteerd op het kanaal.

Ten noorden van het kanaal lenen de zuidoriëntatie en het bestaande hoogteverschil tussen Haven en Weth. Meerburgkade (van 6 à 7 m¹) zich uitstekend voor de bouw van appartementen. Gezien de beperkte bouwdiepte die ter plekke mogelijk is, dient specifieke aandacht uit te gaan naar een gevarieerde opzet van de bebouwing.

De hoofduitgangspunten voor het stedenbouwkundig concept als kader voor nadere beeldvorming kan als volgt worden getypeerd:

- continuïteit ten opzichte van de bestaande kenmerkende Katwijkse elementen in de omgeving en de historische Prins Hendrikkade, mede gelet op het behoud en de versterking van de eigen identiteit van het gebied;
- het samenspel van eenheid en verscheidenheid en van continuïteit en identiteit is bepalend voor de herkenbaarheid.

Voor de bebouwing van het gebied 'Rogstraat' geldt een markante rooilijn aan de Industrieweg als uitgangspunt. Hiermee wordt een ruimtelijk-visuele relatie gelegd met het gebied langs de Prins Hendrikkade, aan de andere zijde van de Industrieweg.

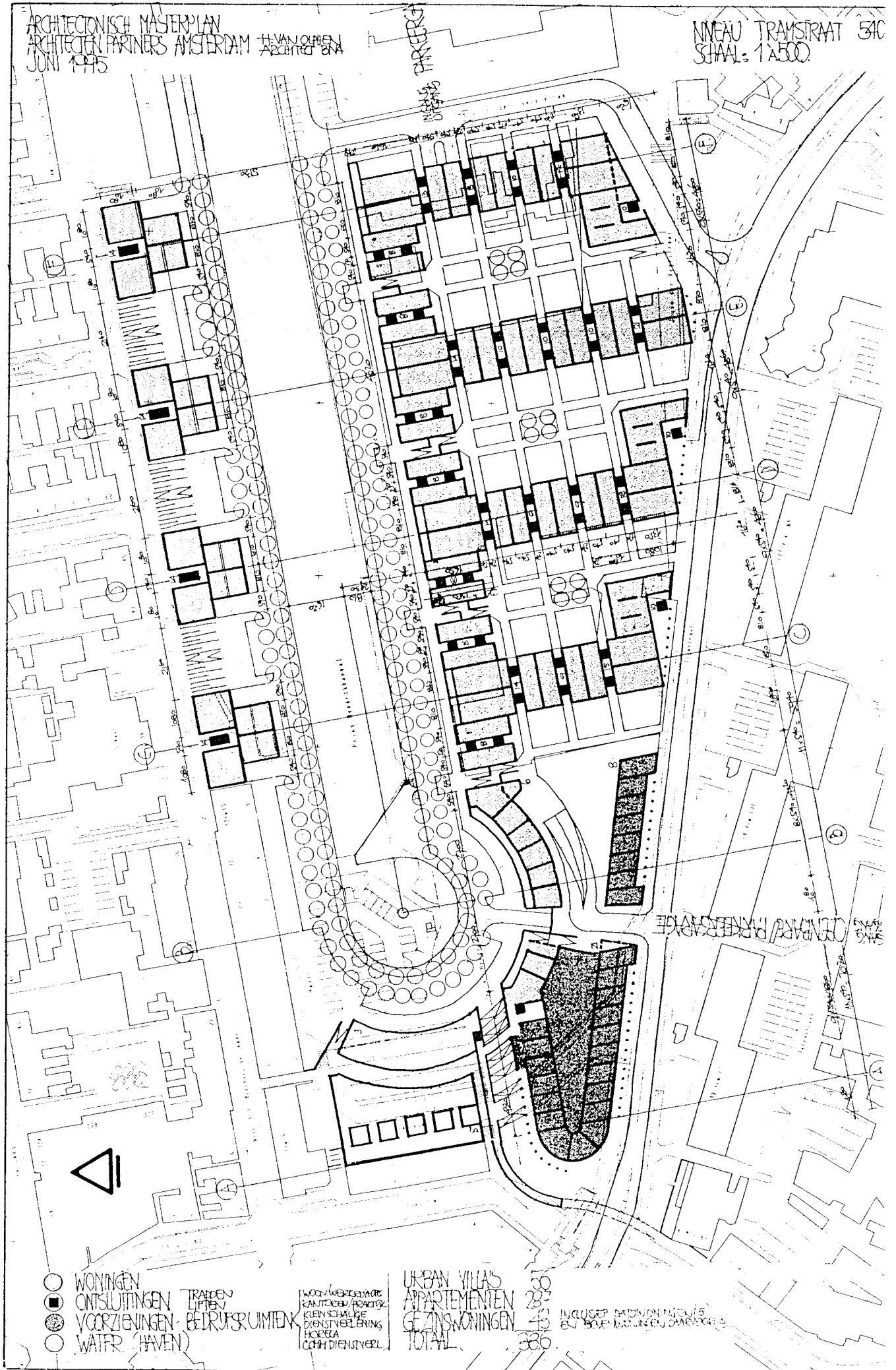
De hoofdontsluiting van het plangebied, inclusief de Zwaaiikom, vindt plaats via de Tramstraat/Mr. H. van der Hoevenstraat en via de Haringkade/Rogstraat/Prins Hendrikkade. De bestaande aansluiting via de Zwaaiikom vervalt daarbij. Van lager orde zijn de ontsluitingen vanaf de Tramstraat (toegang tot parkeergarage), Zwaaiikom/Haven, Rijnmond/Haven en de Mr. C. Fockstraat.

Voor het langzaamverkeer zijn de volgende hoofdroutes geprojecteerd: Tramstraat/Zwaaiikom en de dwarsverbinding over het Prins Hendrikkanaal ter hoogte van de Mr. H. van der Hoevenstraat/Friezenstraat en in een latere fase Rijnmond/Weth. Meerburgkade.

Inrichtingsvoorstel

ARCHITECTONISCH MASTERPLAN
ARCHITECTEN PARTNERS AMSTERDAM
JUNI 1995

NIVEAU TRAMSTRAAT 540
SCHAAL: 1:500



4.2 De uitwerking van het Plein en de Haven, Fase 1

Als onderdeel van de voorbereiding tot een projectontwikkelingsovereenkomst is door Rabo Vastgoed B.V. aan Vollmer en Partners opdracht gegeven tot het opzetten van een stedenbouwkundig plan voor de eerste herontwikkelingsfase van het gebied Prins Hendrikkanaal e.o.: van de 'kop' tot aan de Mr. H. van der Hoevenstraat. H. van Olphen van Architecten Partners heeft het plan vervolgens uitgewerkt in een 'Masterplan' voor de gehele eerste fase.

Een aantal stedenbouwkundige hoofdlijnen van dit plan is de basis voor de verdere uitwerking. Daarbij gaat het met name om de volgende elementen:

- er wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen de noordzijde van het Prins Hendrikkanaal, ten opzichte van de zuidelijke zone tussen de Mr. H. van der Hoevenstraat en het Noordeinde. Daarbij wordt aan de noordzijde uitgegaan van een relatief open ruimtelijke structuur in de vorm van stadsvilla's die in het bestaande talud worden gebouwd. Aan de zuidkant daarentegen wordt met gebruikmaking van het grote hoogteverschil tussen de kade en de Tramstraat, uitgegaan van een compact in lagen opgebouwd planconcept met een overwegend gesloten bebouwingsstructuur;
- de stedenbouwkundige beëindiging van het kanaal wordt gezocht in de vorm van een duidelijk herkenbaar plein, dat ruimtelijk ook aan de kant van de bestaande bebouwing op een duidelijke manier is gedefinieerd en verderop goed aansluit aan het Tramstraatgebied bij het Noordeinde. Dit houdt in dat de bestaande situatie vanaf de bestaande ontsluitingsweg vanaf de Tramstraat naar het kadegebied met de bestaande parkeerplaatsen wordt geamoveerd en op deze plekken een geheel nieuw gezicht aan het kadegebied kan worden ontwikkeld;
- het planconcept gaat voorts uit van een duidelijke begeleidende bebouwing langs de kanaalzone, aan de kade zelf. De relatie naar de Tramstraat voorziet in een gedeeltelijk open relatie met wisselende rooilijnen;
- het planconcept gaat uit van woonbebouwing in de vorm van hoven met daartussen het openbare gebied als doorsteek naar de Prins Hendrikkade, vanaf de Tramstraat.

Op basis van dit stedenbouwkundige model heeft een uitvoerige discussie plaatsgevonden over de nadere ruimtelijke interpretatie ervan ten opzichte van een aantal in dit plangebied duidelijk te hanteren richtlijnen voor de beeldvorming. Deze richtlijnen kunnen als volgt worden samengevat:

- continuïteit is richtsnoer als verwijzing naar pandsgewijze bebouwing langs de historische Prins Hendrikkade;
- identiteit dient te worden gezocht door verwerking van lokale referenties en stijlelementen;
- herkenbaarheid van, en associatie met bovengenoemde begrippen dient te worden opgevat als resultante bij de verdere beeldvorming.

Ten aanzien van de stedenbouwkundige inrichting en de beeldvorming van de op het Prins Hendrikkanaal gerichte bebouwing wordt binnen de samenhang van de strakke contouren van het Kanaal, de Kade en het planconcept verscheidenheid bij de verdere invulling nagestreefd.

Deze samenhang wordt vooral gezocht in de continuïteit ten opzichte van de bestaande kenmerkende Katwijkse elementen in de omgeving en de historische Prins Hendrikkade en door:

- een duidelijke begeleiding van hoofdroutes met heldere rooilijnen;
- een afstemming van materiaalkeuze en detaillering op de bijbehorende openbare ruimten;

- . het vermijden van blinde gevels of anderszins onherbergzame ruimten op straatniveau die de sociale veiligheid aantasten;
- . een stedenbouwkundig concept dat een duidelijk kader ('envelop') vastlegt waarbinnen variaties mogelijk zijn.

De beoogde verscheidenheid wordt gezocht in:

- . de afwisseling van open en gesloten bebouwing (P.H.Kade noord versus zuid);
- . een beeldvorming die inspeelt op lokale historische referenties en die met name aan de zuidwand van de P.H.Kade een blok- dan wel compartimentsgewijze opbouw kent;
- . verschillende bouwhoogten, afgestemd op kenmerkende planonderdelen, profielen en de aard van de omgeving;
- . variaties in schaal en maat van de stedenbouw 'korrelgrootte', zowel wat betreft de verticale als de horizontale gevelbeëindiging.

Voor de noordzijde geldt als uitgangspunt het handhaven van een ruimtelijke relatie tussen de woonbebouwing van de Rode Buurt en het centrale open gebied langs het Prins Hendrikkanaal. Tevens wordt ernaar gestreefd om de karakteristiek overgang, in de vorm van de groene helling, zoveel mogelijk intact te laten.

Het havengebied, de kaden en met name de ruimte rond de kop van het kanaal zijn in de stedenbouwkundige opzet opgevat als doorgaand openbaar gebied met een beperkte ontsluitingsfunctie voor de auto en een duidelijk accent op het langzaam verkeer. Het parkeren van auto's wordt beperkt toegestaan aan de Kade en langs de bestaande winkels aan de Zwaaihoek (langsparkeren). De hoofdontsluiting van het gebied vindt plaats vanaf de Tramstraat, via de Mr. H. van der Hoevenstraat.

Op basis van deze nadere eisen aan de ruimtelijke beeldvorming is in opdracht van de gemeente een architectonisch masterplan voor de gehele eerste fase opgesteld door Architectenpartners Amsterdam. In dit masterplan is het voorliggende model verfijnd en op een aantal punten bijgesteld, op grond van de bovengenoemde richtlijnen.

Daarbij vallen 3 onderdelen te onderscheiden:

- . de noordzijde van het Prins Hendrikkanaal;
- . de kop van de haven;
- . het zuidelijke deel, tussen de Prins Hendrikkade en de Tramstraat.

De noordzijde

Wat betreft de noordzijde wordt uitgegaan van een afronding van de bestaande bebouwing met een stadsvilla rond de Zwaaihoek. Vervolgens wordt een drietal stadsvilla's ingepast, inspelend op de schaal en het ritme van de overkant van het Prins Hendrikkanaal. Vanaf de kade wordt uitgegaan van een bebouwingsprofiel in maximaal 5 lagen, inspringend ten opzichte van de Weth. Meerburgkade en aan de kant van het Prins Hendrikkanaal.

De kop van de haven

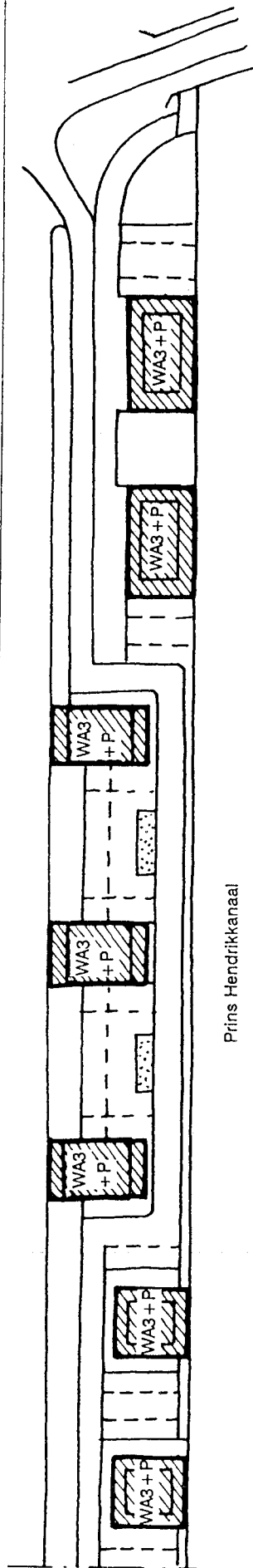
Kenmerkend voor de beeldvorming zijn de volgende elementen:

- . de kop van het terrein wordt zoveel mogelijk naar de oversteek bij het Noordeinde getrokken, om de directe relatie met het centrum voelbaar te maken;
- . de hoogte van de bebouwing sluit aan op de directe omgeving, met gemiddeld 3 bouwlagen, en omvat een programma van voorzieningen en gezinswoningen. Daarmee voegt het gebied zich naar het karakter van de aanliggende bebouwing langs de Tramstraat aan de westzijde;
- . continuïteit van het bebouwingsbeeld wordt geaccentueerd door de ontwikkeling van een arcade vanaf en rond de kade en de Zwaaihoek, en tevens doorgezet tot aan de kruising met de Tramstraat;
- . rond de Zwaaihoek wordt het woonkarakter doorgezet met op de plaats van de bestaande parkeerterreinen/hellingbanen patiowoningen die op het niveau van de bestaande garages kunnen worden ingepast. Op het benedenniveau zijn de woningen en voorzieningen op het plein en het water gericht. In de opzet is rekening gehouden met de bestaande woningen van waaruit het uitzicht over het water gehandhaafd blijft;
- . in het verlengde van het kadeprofiel wordt een looplijn naar het Noordeinde opgenomen, die de bestaande hoogteverschillen zo comfortabel mogelijk overbrugt en waaraan ook duidelijk gemarkeerde stijpunten voor de toegang van de parkeergarage gekoppeld zijn. Daarbij is ook rekening gehouden met de mogelijkheid van een lift die ook voor invaliden toegankelijk kan zijn.

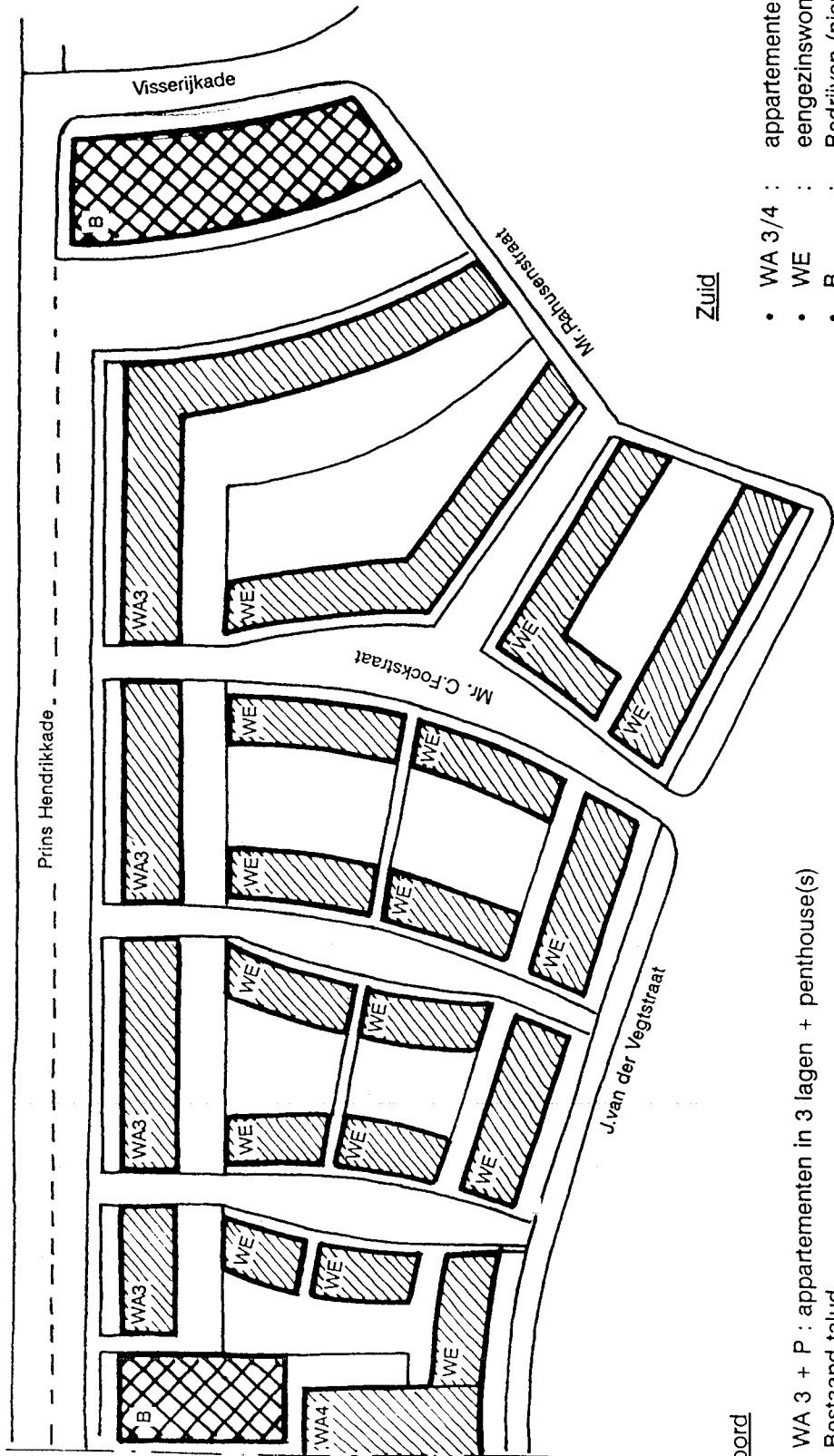
Het zuidelijk deel tussen de Prins Hendrikkade en de Tramstraat

- . Uitgegaan wordt van een hovenstructuur met een duidelijke oriëntatie van de bebouwing aan de zijde van de Prins Hendrikkade en de Mr. H. van der Hoevenstraat.
- . Daarbij is gekozen voor een ontsluitingsstructuur die voorziet in langzaamverkeersverbindingen centraal door de hoven met een trappartij aan de zijde van de kade. Verder is gekozen voor een woningtypologie die een tweezijdige oriëntatie mogelijk maakt. In sommige gevallen betekent dat een oriëntatie op verschillende hoven, danwel op de Prins Hendrikkade en de aanliggende straten.
- . Op die manier is sprake van een 3-tal hoven met een half-open relatie naar de Tramstraat. Als basis voor het stedenbouwkundige profiel en derhalve ook van kade en hoven geldt een bebouwingshoogte van ca. 17 m¹ vanaf de kade (6 lagen). Aan de Tramstraat wordt de bebouwing plaatselijk 1 à 2 -en op één plaats 3- lagen hoger afgerond.
- . Kenmerkend voor het kadeprofiel is de arcade die doorloopt over 2 lagen en bij een verticale geleding van de bouwmassa's als verbindende schakel is toegevoegd.
- . In de 2 westelijke hoven wordt uitgegaan van een 2-tal parkeerlagen, terwijl voor de derde hof grenzend aan de Mr. H. van der Hoevenstraat uitgegaan wordt van één parkeerlaag. Uitgangspunt daarbij is dat de bovenste laag tot 'in de punt' wordt benut als openbare parkeergarage ter ondersteuning van de parkeerstructuur van het centrum van Katwijk. De onderste laag is geheel voor parkeerplaatsen ten behoeve van de woningen gereserveerd. De parkeerkelder is geheel 'ingepakt' door de woningbouw en voor een deel door voorzieningen. Dit houdt in dat langs de Prins Hendrikkade sprake is van een strook eenzijdig georiënteerde woningen in aansluiting op de voorzieningen ter plaatse. Omdat de tweede bouwlaag grenzend aan de Mr. H. van der Hoevenstraat deels onder het niveau van de Tramstraat ligt, kunnen ook hier voorzieningen of bedrijfjes toegelaten worden. Deze voorzieningen en bedrijfjes zijn dan van hetzelfde karakter als die langs de Kade.

Variant 1 - Wonen fase 2



Prins Hendrikkanaal



Noord

- WA 3 + P : appartementen in 3 lagen + penthouse(s)
- Bestaand talud
- Schaal 7.500 m² à 100 m² per appartement = 75 woningen;

Zuid

- WA 3/4 : appartementen in 3 tot 4 lagen
- WE : eengezinswoningen in 3 lagen
- B : Bedrijven (nieuw)
- 110 appartementen en 120 eengezinswoningen

- Bij de nieuwe entree van het plangebied bij de Mr. H. van der Hoevenstraat is het bebouwingsprofiel zodanig teruggelegd dat voldoende marge in acht genomen kan worden ten opzichte van de bestaande bebouwing alswel voor de benodigde ontsluiting. Vanaf de Mr. H. van der Hoevenstraat wordt voorzien in een entree voor de parkeergarage ten behoeve van het bewonersparkeren. Dit apart van de toegang van de openbare parkeerkelder die centraal in de kop is gesitueerd vanaf de Tramstraat.
- Het karakter van de hoven wordt bepaald door privéruimten in aansluiting op de appartementen en een centrale openbare zone die een duidelijke schakel vormt voor het langzaam verkeer vanaf de Tramstraat via trappartijen naar de Prins Hendrikkade. Het ruimtelijke beeld wordt daarbij mede bepaald door de verticale geleding van de pandsgewijs gesitueerde appartementen met daartussen in beginsel steeds de stijpunten.

4.3 De uitwerking van het gebied ten noorden van het Prins Hendrikkanaal; Fase 2

Het westelijke deel van de bestaande bebouwing aan de Weth. Meerburgkade (Rode Buurt), tot aan de Friezenstraat, wordt bepaald door een bebouwingsopzet die voor het merendeel haaks op de weg is georiënteerd. Vanaf de Friezenstraat tot aan Rijnmond is dit beeld volledig anders. Daar is sprake van een karakteristieke langs de Weth. Meerburgkade doorgaande bebouwingsschil uit de dertiger jaren die op de weg is georiënteerd en daarmee in feite ook op de Prins Hendrikkade.

Die omslag sluit aan op een accentverschil in de stedenbouwkundige opzet van het plan tussen het oostelijk en het westelijk deel.

Oostelijk van de Friezenstraat staat een beeld voor ogen van overwegend losse blokken, die afwisselend dichtbij en verder van het water staan. De (auto)ontsluiting van de kade vanaf de Rijnmond loopt hier tussen de bebouwing en de Weth. Meerburgkade in, tegen de helling. Met deze opzet wordt voorkomen dat het uitzicht vanaf de Prins Hendrikkade (zuid) op de Rode Buurt uit het zicht verdwijnt. Omgekeerd geldt dat vanuit de bebouwing langs de Weth. Meerburgkade het zicht op het havengebied in belangrijke mate behouden blijft. Het bestaande groene talud blijft bij deze opzet een integraal deel van het plan.

De schaal van de blokken wordt bepaald door maximaal 4 bouwlagen, waarvan de bovenste laag in de vorm van een inspringende dakopbouw of kap. Langs het water wordt voorzien in een doorgaand voet-/fietspad; de auto-ontsluiting kan afwisselend langs het water en meer aan de talud-kant worden aangelegd.

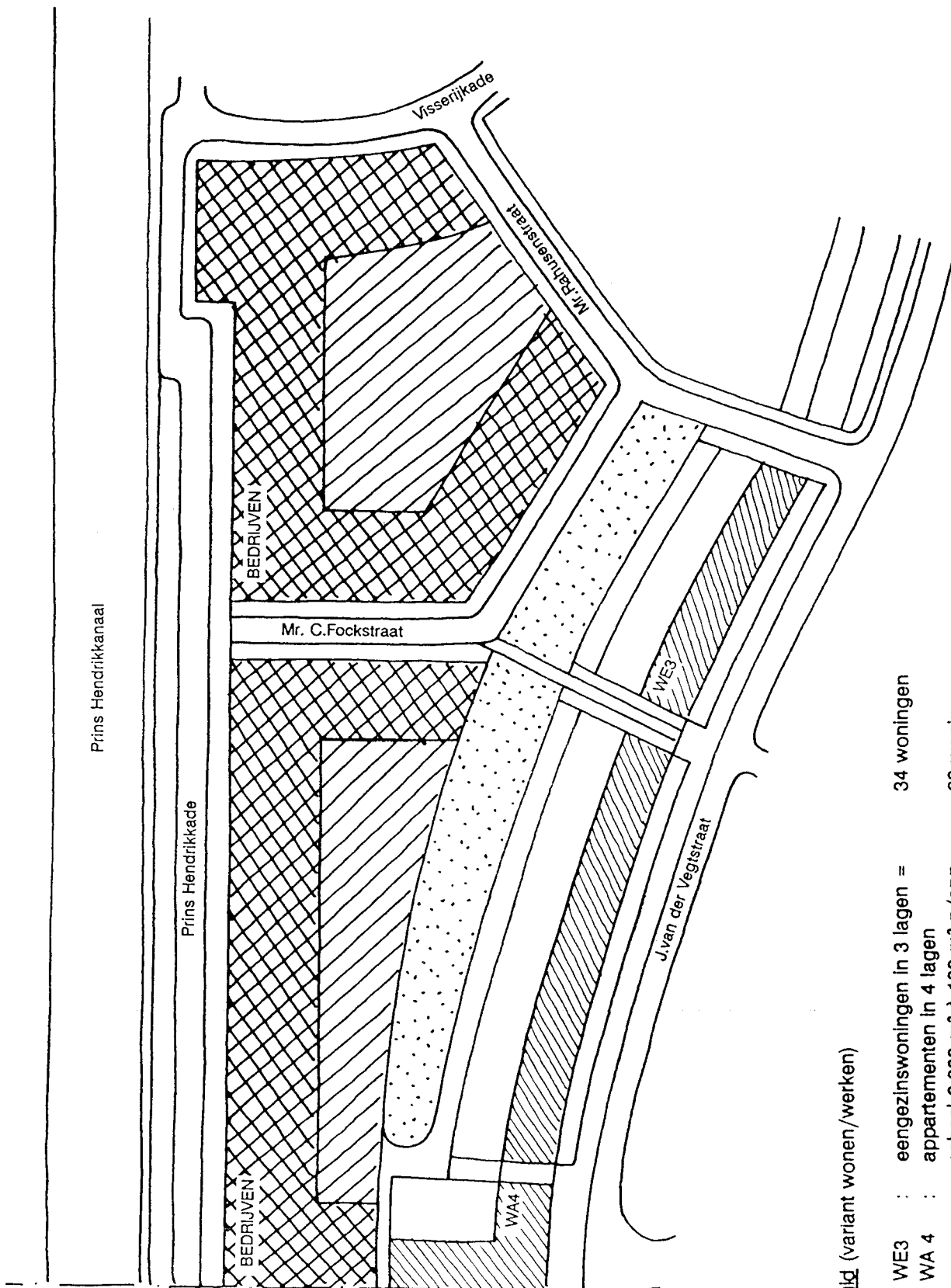
4.4 De ruimtelijk-functionele opzet van de Kade; Fase 2

Voor het gebied ten zuiden van het Prins Hendrikkanaal wordt, zoals aangegeven in paragraaf 3.4, uitgegaan van 2 varianten:

- invulling met een woonfunctie, in aansluiting op de ontwikkeling in Fase 1 en op de bestaande woonbebouwing aan de J. van der Vegtstraat;
- invulling met bedrijvigheid. In dit geval wordt langs de J. van der Vegtstraat eveneens gekozen voor een zone met woningen, ter afronding van het bestaande woongebied waarvan deze straat deel uitmaakt. De bedrijvigheid ligt aan de zijde van de kade.

De varianten verschillen voornamelijk op het punt van de invulling van het gebied, aan de zijde van de Prins Hendrikkade. De invulling aan de J. van der Vegtstraat en de Visserijkade is in beide varianten gelijk.

Variant 2 - Bedrijven fase 2



Zuid (variant wonen/werken)

- WE3 : eengezinswoningen in 3 lagen = 34 woningen
- WA 4 : appartementen in 4 lagen
schaal 2.000 m² à 100 m² p/app = 20 woningen
- totaal circa 54 woningen

Het enige woonblok aan de J. van der Vegtstraat-noordzijde (westelijk van de Mr. E.N. Rahusenstraat) laat zien dat in geval van woonbebouwing in een schaal, afgestemd op het woonkarakter aan de zuidkant, een aantrekkelijk beeld ontstaat; aantrekkelijker dan bij invulling met een bedrijfsfunctie.

Uitgangspunt is hier dan ook dat vanaf de Karel Doormanlaan tot aan de Mr. H. van der Hoevenstraat in beide varianten sprake moet zijn van een woonschil langs de weg en ook georiënteerd daarop, die is afgestemd op de schaal van de tegenover liggende bebouwing.

Uitgegaan wordt van een opzet van in principe 3 bouwlagen, terrasgewijs gestapeld. Onder de bebouwing en gedeeltelijk onder het straatniveau is een parkeerlaag voorzien.

Het beeld tussen de Visserijkade en de Industrieweg is in de huidige situatie volledig bepaald door bebouwing met een bedrijfsmatig karakter en zal dat ook in de toekomst blijven. Daarom wordt op de hoek van de Visserijkade en de Prins Hendrikkade, ook in het geval van de woonvariant, voorzien in het doorzetten van de bebouwingsschil met bedrijfsfuncties vanaf de supermarkt tot aan de kade. Dit uitgangspunt strookt ook met mogelijk milieu-hygiënische bezwaren om ter plaatse van deze lokatie (huidige lokatie van Katwijk Farma) een woonbestemming te realiseren.

Variant 'Wonen'

In het verlengde van de begeleidende bebouwing in 4 à 6 bouwlagen vanaf de kom tot aan de Mr. H. van der Hoevenstraat, wordt ook in dit gedeelte van het kadeprofiel uitgegaan van begeleidende bebouwing. In afstemming op de bebouwing aan de noordzijde van het kanaal en ook gelet op een stedenbouwkundig accentverschil tussen de 'kop' en dit deel van de kade, wordt uitgegaan van in principe maximaal 3 à 4 bouwlagen. De woningen liggen met de ingang aan de kade en kunnen voor het stallen van auto's gebruik maken van parkeervoorzieningen onder de woningen.

Het blok tussen de Prins Hendrikkade en de J. van der Vegtstraat wordt opgevat als één samenhangend woongebied dat wordt gekenmerkt door 2 à 3 karakteristieke dwarsverbindingen tussen de kade en de wat hoger gelegen J. van der Vegtstraat (het hoogteverschil loopt naar het westen op tot ca. 3 meter).

De hoogteverschillen kunnen juist in de dwarsstraten tot een karakteristiek thema worden uitgewerkt. Daarbij leent het gebied zich voor een verkeersluwe inrichting tussen de kade en de J. van der Vegtstraat, waarbij er van wordt uitgegaan dat parkeervoorzieningen onder de bebouwingsstroken (woningen) langs de kade en de J. van der Vegtstraat worden gerealiseerd, mede ten behoeve van de woningen binnenin. Voor het overige is een parkeerstrook voorzien aan de kade, langs het water. Met deze opzet kan ook een karakteristiek onderscheid worden bereikt tussen de schaal van de openbare ruimte binnen in het blok ten opzichte van de doorgaande bebouwing aan de kade en de J. van der Vegtstraat.

Zowel gelet op de fasering als op de aansluiting op de bestaande stedenbouwkundige structuur wordt uitgegaan van het zoveel mogelijk handhaven van bestaande straten (Mr. H. van der Hoevenstraat, Mr. C. Fockstraat, Mr. E.N. Rahusenstraat).

Wat betreft de bestaande bebouwing wordt er in principe van uitgegaan dat de bestaande panden zullen worden gesloopt. Eventueel kan worden gezien of het bestaande woonpand op de hoek van de Mr. C. Fockstraat en de J. van der Vegtstraat kan worden behouden. De overige bebouwing is niet te rijmen met de nieuwe woonbestemming en omvat ook geen panden die zich zouden lenen tot herbestemming.

Te realiseren programma in variant wonen

	Appartementen	Eengezinswoningen	Totaal
Noordzijde Prins Hendrikkanaal	75	-	75
Zuidzijde Prins Hendrikkanaal	110	120	230
Totaal	185	120	305

Variant 'Bedrijven' (wonen/werken)

In deze variant zijn de volgende uitgangspunten van toepassing:

- aan de kant van de J. van der Vegtstraat wordt ook in dit concept uitgegaan van een woonfunctie, analoog aan de variant wonen. In dit geval is echter sprake van een doorgaande woonschil, die vooral gericht is op de zuidelijke straatkant. Met gebruik maken van bestaande hoogteverschillen kunnen via een achterontsluiting aan de noordkant onder de woningen parkeervoorzieningen toegankelijk gemaakt worden. Op die manier ontstaat een aparte woonschil ten opzichte van de bedrijfsfuncties aan de noordzijde;
- die bedrijfsfuncties worden vanaf de kade ontsloten en maken front naar de kade in maximaal 3 lagen. Aan de achterkant ervan wordt een duidelijk groene buffer in acht genomen ten opzichte van de aanpalende woonfuncties, in de vorm van een doorgaande parkstrook die dicht wordt ingeplant en inspeelt op de bestaande hoogteverschillen. In deze zone wordt tevens een informele looproute naar de andere plandelen ingepast;
- de aan de bufferzone grenzende rooilijn van de bedrijven, zal in hoogte beperkt moeten blijven tot één laag;
- vanaf de Mr. C. Fockstraat tot aan de Visserijkade is het mogelijk om het bedrijfsfront ook aan de binnenkant van het blok om te zetten in directe relatie met de bovengenoemde bufferzone. De wat grotere maat van het plangebied in deze zone, laat dit toe;
- in dit model is aan de kade eveneens voorzien in gestoken parkeren langs de waterkant, terwijl aan de bedrijfskant met een laad- en loszone wordt rekening gehouden;
- gegeven het belang van deze strook langs de kade als onderdeel van het havengebied in zijn geheel, en de woonontwikkeling zowel aan de noordkant als aan de kop, is een goede presentatie langs de kade van groot belang.

Te realiseren programma in variant bedrijven

	Appartementen	Eengezinswoningen	Totaal
Noordzijde Prins Hendrikkanaal	75	-	75
Zuidzijde Prins Hendrikkanaal	20	30-35	50-55
Totaal	95	30-35	125-130

Voorkeur en keuze

In dit stadium van de planontwikkeling kan tussen de variant 'Wonen' en de variant 'Bedrijven' nog geen keuze worden gemaakt. Eerst als duidelijkheid is verkregen inzake de vereiste (bodem)saneringsaanpak en de saneringskosten is dat mogelijk.

De gemeente heeft wel een duidelijke voorkeur. Katwijk zit krap in de mogelijkheden voor zowel de woonfunctie als de werkgelegenheidsfunctie. Ten aanzien van het werken zijn recent keuzen gemaakt die weer enige ruimte verschaffen. Katwijkerbroek wordt ontwikkeld als bedrijventerrein, op grond van afspraken tussen de gemeenten Katwijk en Noordwijk (voorbereid onder leiding van de provincie) is verder uitbreiding mogelijk aansluitend op 't Heen in het gebied de Klei-Oost (thans Noordwijkse grondgebied).

De woningbouwmogelijkheden zijn daarentegen slechts in beperkte zin groter geworden. In de genoemde afspraken tussen de gemeente Katwijk en Noordwijk ontstaat op thans Noordwijkse grondgebied voor Katwijk de mogelijkheid om aansluitend op het woongebied Rijnsoever ca. 500 woningen te realiseren. Dit aantal kan alleen groeien als ESTEC afziet van uitbreiding buiten de huidige grenzen; dit zal eerst op middellange termijn blijken. Katwijk komt daarmee op de middellange termijn 'zekere' bouwcapaciteit voor woningen tekort. De herontwikkeling van het onderhavige gebied in de woonsfeer zou dan ook een zeer welkome aanvulling vormen.

4.5 De uitwerking van het gebied Industrieweg/Rogstraat; Fase 2

Hoewel dit gebied door de Industrieweg wat geïsoleerd ligt ten opzichte van het aangrenzende havengebied, is zowel in functioneel, als ruimtelijk opzicht van een duidelijke samenhang met de kade sprake. Zo vormt het aangrenzende deel van de Haringkade vanaf de Visserijkade, via de Rogstraat een direct ontsluitingscircuit naar de rotonde in de Industrieweg. Tevens vormt dit gebied het 'scharnier' tussen het aangrenzende bedrijventerrein aan de oostkant langs de Haringkade, de Prins Hendrikkade met de nieuwe ontwikkelingen en de Redschuur aan het Uitwateringskanaal (noordzijde Prins Hendrikkanaal).

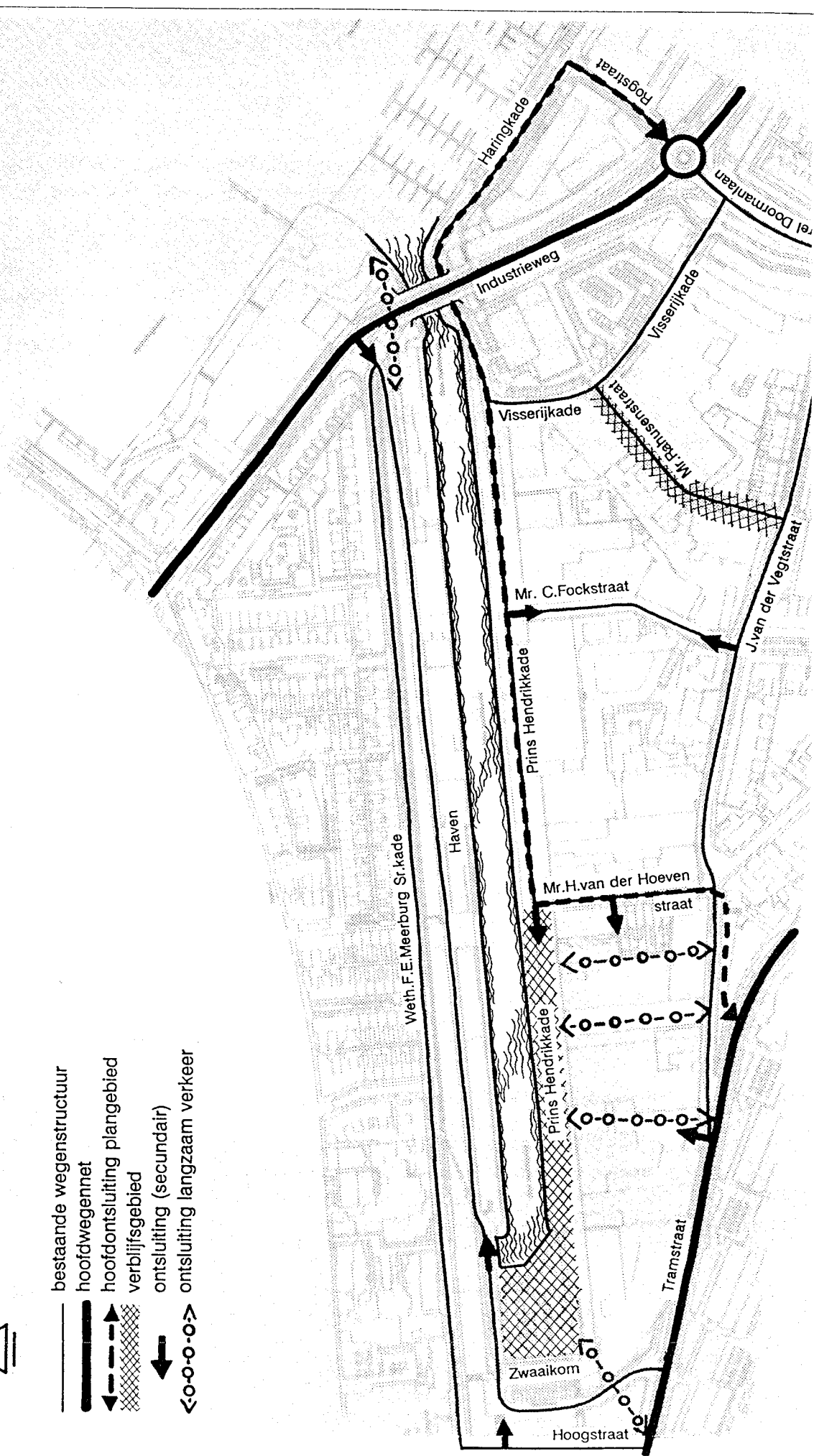
Vanuit stedenbouwkundige optiek gelden hier de volgende uitgangspunten:

- vanwege het gebrek aan een duidelijk ruimtelijk kader aan de zuidkant van de Industrieweg is het van belang om juist hier aan de noordkant een duidelijke rooilijn te trekken ten opzichte van de weg, tot aan het Prins Hendrikkanaal, bij de brug. In lijn met de oplopende weg zou hier, gerekend vanaf het niveau van de Haringkade, een bebouwingsstrook van maximaal 4 lagen bij de rotonde tot aan 5 lagen bij de brug kunnen worden gerealiseerd, in de vorm van kantoren of kantoorachtige bedrijvigheid met een duidelijk gezicht aan de weg;
- op deze manier wijkt de bebouwing ook enigszins ten opzichte van het uitwateringskanaal, en biedt daardoor een wat terughoudend kader om het gebied van de Redschuur met markante bebouwing in het oog te laten springen op deze bijzonder strategische plek;
- aan de Rogstraat wordt eveneens een duidelijke bouwstrook ingepast. Hiermee wordt de entree van het gebied, vanaf de Industrieweg, begeleidt. De positie van de Rogstraat in de ruimtelijke structuur wordt hiermee versterkt;

De toekomstige verkeersstructuur



- bestaande wegenstructuur
- hoofdwegennet
- hoofdontsluiting plangebied
- verblijfsgebied
- ontsluiting (secundair)
- ontsluiting langzaam verkeer



- het openbare profiel van de kade zoals aan de Prins Hendrikkade is voorzien, is ook goed bruikbaar in dit stuk van de Haringkade. Het gestoken parkeren langs het water kan daarmee worden behouden, terwijl verder wordt uitgegaan van een enkele toegang tot parkeren op eigen erf ten behoeve van de kantoren en bedrijven;
- in het ruimtelijke concept voor deze strook zou tevens moeten worden ingespeeld op de ontsluiting vanaf de Haringkade (parkeergelegenheid), en op de 2 lagen hoger gelegen ontsluitingsmogelijkheid vanaf de Industrieweg voor de voetganger (in de huidige situatie via een trap).

4.6 De verkeersstructuur

Ontsluiting voor autoverkeer

In de huidige situatie is het gebied Prins Hendrikkade/Haringkade voor het autoverkeer slechts via de aansluiting van de Rogstraat aan de Industrieweg goed aangehaakt op het hoofdwegenet in Katwijk. De nabij het centrum gelegen aansluiting van de J. van der Vegtstraat en de Zwaaihoek aan de Tramstraat bieden geen duidelijke entrees tot het plangebied. Ook de entree via de aansluiting van de J. van der Vegtstraat op de Karel Doormanlaan is minder duidelijk.

In verband met de functieverandering in het plangebied en het belang van een goede relatie met het centrum, is aan de Tramstraat ten minste één heldere entree gewenst. Deze wordt gesitueerd ter plaatse van de (te reconstrueren) Mr. H. van der Hoevenstraat. Het totale gebied is dan, tezamen met de aansluiting via de Rogstraat op buurtontsluitingsniveau op twee punten 'aangehaakt' aan het hoofdwegenet.

Tevens wordt hiermee de functiescheiding binnen het plangebied ondersteund. Het westelijk deel van de Prins Hendrikkade en de voortzetting daarvan aan de noordzijde van het kanaal kan gekenmerkt worden als verblijfsgebied, in aansluiting op de woonfunctie en de toeristische functie van dit deel van het plangebied. De Mr. H. van der Hoevenstraat, de Prins Hendrikkade (oost), de Haringkade, de Rogstraat, de Karel Doormanlaan en de Tramstraat ontsluiten een tweede verblijfsgebied. De aansluiting van de J. van der Vegtstraat op de Karel Doormanlaan blijft als 'erftoegangsweg' gehandhaafd.

In de bebouwingsopzet wordt er van uitgegaan dat de woningen ten noorden van het Prins Hendrikkanaal via Rijnmond/Haven en via de Mr. H. van der Hoevenstraat/Prins Hendrikkade/Zwaaihoek bereikbaar worden gemaakt. De schakel tussen de hooggelegen Weth. Meerburchkade en de laaggelegen Prins Hendrikkade/Zwaaihoek wordt thans gevormd door de Haven. De Haven ligt in de huidige situatie tegen de teen van het talud naar de Weth. Meerburchkade.

Met de herinrichting van het gebied ten noorden van het kanaal wordt de Haven in principe gehandhaafd als ontsluitingsweg voor de toekomstige woonbebouwing. Daarbij wordt de ligging van de weg aangepast aan de stedenbouwkundige opzet van het gebied. Het betreft hier qua inrichting een straat in een verblijfsgebied. De straat speelt geen rol voor doorgaand verkeer.

De bestaande aansluiting van de Zwaaihoek op de Tramstraat wordt als informele ontsluiting van de 'kop' van de Prins Hendrikkade afgesloten. Deze ontsluiting, met name van belang voor de aan de 'kop' gevestigde ondernemingen in de detailhandel en horeca, wordt overgenomen door de nieuw in te richten aansluiting via de Mr. H. van der Hoevenstraat.

Voor de bewoners van het wooncomplex dat is gerealiseerd op de 'kop' van de Prins Hendrikkade, aan de Hoogstraat, wordt vervangende parkeergelegenheid geboden in de parkeerkelder aan de zuidzijde van de kade.

Zoals vermeld krijgt de J. van der Vegtstraat het karakter van erftoegangsweg. Daarin past in feite geen ontsluiting van parkeervoorzieningen ten behoeve van de Digros. Het wordt gewenst geacht de auto-ontsluiting van de Digros in de toekomst geheel via de Visserijkade te doen plaatsvinden. Een mogelijkheid hiertoe doet zich voor door een entree te realiseren ter hoogte van de bestaande Kwik-Fit, aan de Visserijkade.

Parkeervoorzieningen

Voor het parkeren wordt uitgegaan van de volgende normstelling:

- . woningen: 1,1 pp per woning
- . detailhandel: 1,00 pp per 100 m² bvo (t.b.v. bezoekers) +
0,5 pp per arbeidsplaats
- . bedrijven: 0,2 pp per 100 m² bvo + 0,55 pp per arbeidsplaats

De opzet voor het parkeren in het gebied is als volgt:

- a. Aan de noordzijde van het Prins Hendrikkanaal worden de parkeervoorzieningen deels opgenomen in de toekomstige bebouwing en uitgegraven in het bestaande talud. De 'kade' is zoveel mogelijk parkeervrij en de parkeervoorzieningen zijn uitsluitend bereikbaar vanaf de kade.
- b. In het gebied van de Zwaairom wordt ter plaatse van het bestaande parkeerdek en de ontsluiting vanaf de kade voorzien in een volledige herinrichting. Op het nieuwe plein is, uitsluitend langs de bestaande winkels, een beperkt aantal parkeerplaatsen inpasbaar (langsparkeren).
Ten behoeve van zowel de bestaande woningen als de nieuwe woningen aan de westkant van de Zwaairom zullen parkeerplaatsen in de zuidelijke parkeergarage worden opgenomen.
- c. In het gebied tussen de 'kop' van de Prins Hendrikkade en de Mr. H. van der Hoevenstraat worden de volgende parkeervoorzieningen getroffen:
 - in het nieuw te realiseren gebouwencomplex wordt voorzien in een parkeerkelder van deels 2 lagen met ca. 700 parkeerplaatsen. De bovenste laag is alleen voor openbare functies ingericht (centrumbezoekers) met max. 250 parkeerplaatsen + ca. 40 extra parkeerplaatsen (voor bedrijven). Daaronder (P.H.Kade-niveau) loopt de parkeerlaag door tot aan de Mr. H. van der Hoevenstraat ten behoeve van de woningen (ca. 450 pp);
 - aan de Prins Hendrikkade wordt uitgegaan van gestoken parkeren langs het kanaal (circa 50 tot 75 plaatsen). Deze parkeervoorziening dient op werkdagen voor de bebouwing aan de Zwaairom, voor de opvang van werknemers in het nieuwe complex en op koopavonden en zaterdag tevens als 'overloop' voor het centrumbezoek aan Katwijk aan Zee.
- d. Voor het gebied tussen de Mr. H. van der Hoevenstraat en de Visserijkade wordt eveneens uitgegaan van gestoken parkeren langs het kanaal.
Indien wordt uitgegaan van invulling van dit deelgebied met een bedrijfsfunctie (ca. 50 arbeidsplaatsen per ha) biedt een enkele rij met ca. 80 parkeerplaatsen voor het omstreeks

2,5 ha grote terrein een voldoende aanbod. De plaatsen komen aan de zijde van het kanaal; de bedrijven blijven dan rechtstreeks toegankelijk voor bedienend verkeer. Indien wordt uitgegaan van een woonbestemming -daarbij wordt gerekend met ca. 230 woningen- wordt voor wat betreft de openbare ruimte uitgegaan van maximaal 80 parkeerplaatsen aan de waterkant. De overige ca. 175 parkeerplaatsen worden gerealiseerd als gebouwde voorziening, deel uitmakend van het totale bouwplan voor dit gebied. In beide gevallen wordt een optimaal gebruik van de te bebouwen ruimte mogelijk gemaakt. Valt de keuze op woningbouw kan in beginsel een woongebied in de vorm van een 'erf' worden gecreëerd.

In beide alternatieven zal aan de noordzijde van de J. van der Vegtstraat woningbouw worden gerealiseerd. De woonbebouwing is vanaf de J. van der Vegtstraat toegankelijk. De toename van de verkeersintensiteit op de J. van der Vegtstraat zal daarmee beperkt blijven tot de aanliggende bewoners. Voor alle overige verkeer wordt uitgegaan van toegang tot dit deelplangebied via de Prins Hendrikkade.

Ten behoeve van de winkelveorzieningen tussen de Visserijkade en de J. van der Vegtstraat zijn de bestaande parkeerterreinen voldoende. De bereikbaarheid van het parkeerterrein aan de zuidzijde van de supermarkt (Digros) via de J. van der Vegtstraat is echter minder goed. Voor de aanliggende woonbebouwing geeft het aan- en afrijdende verkeer de nodige overlast. Voorgesteld wordt op termijn een nieuwe doorsteek te realiseren aan de noordzijde, ter hoogte van de huidige Kwik-Fit vestiging. Aan de zuidzijde kan het parkeerterrein dan worden afgesloten (bijvoorbeeld door de bouw van enkele woningen aan de J. van der Vegtstraat).

- e. Voor het gebied tussen de Industrieweg en de Rogstraat wordt uitgegaan van dekking van de parkeerbehoefte door middel van de (gestoken) parkeerplaatsen op de Haringkade (30 plaatsen) en voorts van opvang van de parkeerbehoefte op eigen terrein.

Ontsluiting voor langzaamverkeer

In het kader van het structuurplan voor de gemeente Katwijk zijn in het herontwikkelingsgebied twee fietsroutes opgenomen:

- a. Om de maaswijdte in de noord-zuid verbindingen tussen de Zwaaiikom en de Industrieweg te verkleinen is ter hoogte van de Mr. H. van der Hoevenstraat een fiets- en voetgangersbrug geprojecteerd. Deze brug wordt gerealiseerd op kadeniveau. Daarbij wordt uitgegaan van een beweegbare brug, om de scheepvaart op het Prins Hendrikkanaal niet te belemmeren. De verbinding kan tegelijkertijd met de 1^e fase van de herontwikkeling van de Prins Hendrikkade tot stand worden gebracht.
- b. Op langere termijn (na het jaar 2005) wordt voorzien in een rechtstreekse verbinding tussen de wijk Hoornes en het centrum van Katwijk aan Zee, zowel via de laaggelegen kade aan de noordzijde van het Prins Hendrikkanaal als via de hooggelegen Weth. Meerburgkade. Hiertoe zal een nieuwe brug worden aangelegd over het Uitwateringskanaal. Ten behoeve van deze verbinding worden in het bestemmingsplan de nodige ruimtereserveringen getroffen, onder meer in de vorm van een extra onderdoorgang bij de burgemeester Woldringh v.d. Hoopbrug.

Het voetgangersverkeer vraagt op de 'kop' van de Prins Hendrikkade speciale aandacht. Hier moet gezorgd worden voor een veilige en logische oversteek tussen het herontwikkelingsgebied en het Noordeinde, als aanlooproute naar het centrum van Katwijk aan Zee. De

voetgangerstoegang van de parkeervoorziening ten behoeve van het centrumparkeren moet hier zo goed mogelijk op worden aangesloten. Voorzien wordt in een duidelijk gemarkeerde entree in de 'punt' en een aparte lift voor gehandicapten.

Op het niveau van de Prins Hendrikkade en de Haven geeft de doorgaande arcade een duidelijk kader voor de voetganger.

Openbaar vervoer

Het gebied wordt door het openbaar vervoer (de bus) ontsloten door:

- een halteplaats aan de Tramstraat ter hoogte van de Mr. H. van der Hoevenstraat. Buslijn 41 (vanuit Leiden) stopt hier 2x per uur;
- een halteplaats aan Duinoord (Zeeweg; nabij de Tramstraat). Ook hier stopt buslijn 41 (vanuit Leiden) 2x per uur.
Buslijn 90 (vanuit Wassenaar/Den Haag) stopt hier eveneens 2x per uur;
- een halteplaats aan Rijnmond, in de nabijheid van de brug over het kanaal in de Industrieweg. Buslijn 31 (vanuit Leiden) stopt hier 2x per uur.

Deze bediening wordt voldoende geacht.

4.7 De openbare ruimte

Bij de uitwerking van het plan zijn de volgende aandachtspunten van belang, als het gaat om de aard en inrichting van de openbare ruimte:

- In de bestaande situatie rondom het plangebied is vrijwel steeds sprake van een duidelijke markering van openbaar en privé. Bij de situering en oriëntatie van de geprojecteerde bebouwing wordt deze lijn doorgezet en waar mogelijk versterkt.
- De relatief hoge dichtheden staan een goed verblijfsklimaat in de openbare ruimte niet in de weg door de toepassing van dubbel grondgebruik (parkeren onder de woningen). Wel is het zaak juist de overgangsgebieden (privé/openbaar) zorgvuldig vorm te geven. Dit geldt zeker voor de parkeerconcentraties (toelevering daglicht, oriëntatiemogelijkheden, compartimenten, toegangen). Maar ook langs de nieuwe straten en pleinen wordt juist de herkenbaarheid en herbergzaamheid versterkt door een zorgvuldig ontworpen raakvlak tussen de straat en begeleidende gevels. Sociale veiligheid is hierbij ook in het geding.
- Speciale aandacht op inrichtingsniveau gaat onder meer uit naar:
 - het hooggelegen toegangsplein tot de haven en de koppeling met de kade; hierbij dient de herkenbaarheid van de hoofdentree van de openbare garage gewaarborgd te zijn;
 - de relatie van de hoven en straten (tussen Tramstraat en P.H.Kade) in de vorm van duidelijk gemarkeerde openingen of poorten;
 - de vormgeving van de ontsluiting aan de Mr. H. van der Hoevenstraat in samenspel met de bebouwing;
 - de vormgeving van de openbare ruimte ter weerszijden van het water, afgestemd op het a-symmetrische karakter van de bebouwingsopzet en de beoogde functies.

4.8 De fasering

Eerste fase (1995 t/m 1999)

Prioriteit wordt gegeven aan het gebied tussen de 'kop' van de Prins Hendrikkade en de Mr. H. van der Hoevenstraat. Een spoedige aanpak van dit gebied is voor Katwijk in meerdere opzichten van strategische betekenis. In principe wordt bij de herontwikkeling van dit gebied aan beide zijden van het Prins Hendrikkanaal 'gelijk-op' gewerkt.

De herontwikkeling van de eerste fase kan voorts nog in twee delen worden geknipt:

- het eerste deel omvat de gebogen bebouwing aan de kop van de Haven, welke bebouwing als een goed af te ronden eenheid kan worden beschouwd. De toerit naar de Zwaaihoek vanaf de Tramstraat wordt zolang mogelijk gehandhaafd.
De gronden waarop dit eerste deel moet worden verwezenlijkt zijn in het bezit van de gemeente resp. de samenwerkende aannemers;
- vervolgens wordt het plan in bouwsegmenten, die corresponderen met de voetgangersverbindingen naar de Prins Hendrikkade, gerealiseerd (3 à 4 stappen).

Tweede fase (2000 t/m 2004)

Ook de herontwikkeling van de tweede fase van het gebied Prins Hendrikkade kan in delen plaatsvinden. Indien aan de zuidzijde de gronden van het EWR eerder ter beschikking komen dan de gronden van Haasnoot en Katwijk Farma/Katwijk Chemie, dan kan -zulks rekening houdend met de uitstraling van Haasnoot in ruimtelijk en milieuhygiënisch opzicht- een gedeelte van het EWR-terrein alsmede de strook tussen dit terrein en de Mr. H. van der Hoevenstraat worden bebouwd, vóórdat sprake dient te zijn van algehele amovering en bodemsanering in de zogenoemde tweede fase.

Een gedeelte van de bebouwing aan de Rogstraat -in de hoek Rogstraat-Industrieweg gelegen- kan desgewenst worden gerealiseerd terwijl de (voormalige) nettenfabriek nog in gebruik is met tijdelijke functies. Na amovering van de nettenfabriek en de resterende opslagruimte kan de bebouwing worden voltooid.

Hoewel de bebouwing in de Rogstraat in de tweede fase is voorzien, kan gedeeltelijke verwezenlijking ook reeds in de eerste fase gestalte krijgen als de marktsituatie daar aanleiding toe geeft.

De mogelijkheden om binnen de 'hoofd fasen' weer een 'deelfasering' aan te kunnen brengen verhoogt de continuïteit van de herontwikkeling van de Prins Hendrikkade als productiegebied. Er worden marges gevormd waarbinnen tegenvallers in de deelgebieden op grond van verwervings- en bodemsaneringsproblemen beter kunnen worden opgevangen en flexibeler kan worden gereageerd op vragen uit de markt.

HOOFDSTUK 5. MILIEU-HYGIËNISCHE ASPECTEN, BELEMMERINGEN EN RAND-VOORWAARDEN

5.1 Inleiding

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

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

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

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

5.2 Bodemkwaliteit

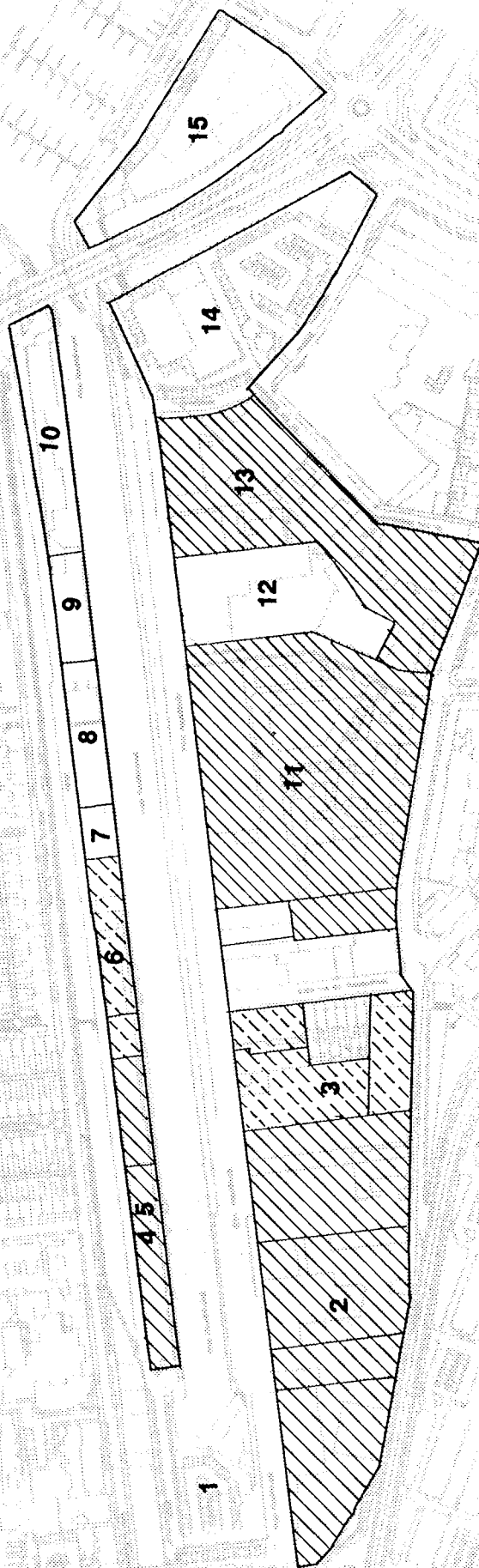
In de huidige situatie is sprake van een aanzienlijke problematiek met betrekking tot de kwaliteit van bodem en grondwater. Zonder sanering van de bodem is de herontwikkeling van het gebied Prins Hendrikkanaal e.o. onmogelijk.

Daarbij moet onderscheid worden gemaakt naar de 1e en de 2e fase. De bodemverontreiniging in de eerste fase is te overzien. Het gebied moet tot een beperkte hoogte onder het maaiveld worden ontgraven. Overleg met de Dienst Water en Milieu van de provincie Zuid-Holland heeft hierover reeds plaatsgevonden.

In de tweede fase van de herontwikkeling is de bodemverontreiniging voor een groot deel in beeld gebracht, doch vormen de daarop te baseren saneringsplannen nog een ongewisse factor, zowel in de aanpak als in de kosten. Dit laatste staat in dit stadium een definitieve keuze in de weg voor wonen of werken aan de Prins Hendrikkade tussen de Mr. H. van der Hoevenstraat en de Visserijkade.

nr.	Gebied	Opmerkingen
1	Kop Havengebied	Resultaten onderzoek niet bekend.
2	V.d.Hoevenstr./Tramstr. (west)	Onderzocht 1991 - verontreinigd
3	V.d.Hoevenstr./Tramstr. (oost)	Zeer waarschijnlijk verontreinigd
4/5	Opslag oud ijzer/div. vishandelaren	Onderzocht 1988 - verontreinigd
6	Haven 14	Zeer waarschijnlijk verontreinigd
7	Scheepsbouw/repairatie	Zeer waarschijnlijk verontreinigd
8/9	Haven 15 e.v.	Zeer waarschijnlijk verontreinigd
10	Machinefabriek	Zeer waarschijnlijk verontreinigd
11	EWB-terrein (voorm. gasfabriek)	Zeer waarschijnlijk verontreinigd
12	Haasnoot visverwerking	IBS-lokatie
13	Katwijk Farma/Chemische Fabriek Katwijk	Zeer waarschijnlijk verontreinigd
14	Terrein brandweerkazerne	IBS-lokatie (vrijwillige sanering)
15	Nettenfabriek	Geen gegevens bekend Geen gegevens bekend

	onderzocht, situatie bekend
	situatie ingeschat
	niet onderzocht/niet bekend



eerste fase

Gebied Tramstraat/Mr. H. van der Hoevenstraat

In het gebied Tramstraat/Mr. H. van der Hoevenstraat is in november 1991 een oriënterend nader bodemonderzoek uitgevoerd (adviesbureau BKH). Geconcludeerd wordt op basis van het gehanteerde beleid:

- indien de bestemming 'industrieterrein' is, wordt aanbevolen de lokatie bij bouwrijpmaken te ontgraven tot 0,5 m¹ onder maaiveld;
- indien de bestemming 'woningbouw' is, wordt aanbevolen de lokatie bij bouwrijpmaken te ontgraven tot 0,5 m¹ onder maaiveld ter plaatse van de woonbebouwing en tot 1,0 m¹ onder maaiveld ter plaatse van openbaar groen of tuinen.

De vrijkomende grond behoeft niet te worden gestort of gereinigd, maar kan als bouwstof worden toegepast.

Haven

Aan de noordzijde van het kanaal, aan de Haven, is in 1988 indicatief bodemonderzoek verricht (adviesbureau BKH) voor het meest westelijke gedeelte (opslagterrein oud ijzer, diverse vishandelaren). Op grond hiervan is geconcludeerd dat de grond is verontreinigd met olie, lood en PAK's. Het grondwater benedenstrooms deze lokatie bevat aromaten en gehalogeneerde koolwaterstoffen.

Op grond van het vroegere gebruik van de gronden aan de noordzijde van het kanaal, wordt vermoed dat voor het overige deel eenzelfde verontreiniging te verwachten is.

Vervolgonderzoek wordt aanbevolen. Ten behoeve van het uitwerkingsplan (mede ter verkrijging van verder inzicht in de economische uitvoerbaarheid) danwel de bouwvergunning-verlening zal nader onderzoek (NVN 5740) worden verricht en worden zonodig saneringsplannen in overleg met de Dienst Water en Milieu van de provincie opgesteld en uitgevoerd.

tweede fase

Het EWR-terrein

Het EWR-terrein -het vroegere gasfabriekterrein- is sterk verontreinigd. De provincie Zuid-Holland heeft onlangs besloten deze lokatie aan te merken als een vrijwillige sanering.

De provincie houdt bij de beoordeling van een saneringsvariant rekening met de na de sanering te realiseren bestemming. Bij realisering van één laag bedrijven met daarboven woningen, zal minder ver behoeven te worden gesaneerd dan bij woningen alleen, in verband met de geringere contactmogelijkheden. Met een totale sanering is een bedrag gemoeid van ca. 10 mln. (multifunctionaliteit). Het is mogelijk dat vanwege bepaalde redenen (technische/financiële) voor de zgn. IBC-variant (isoleren, beheersen en controleren) wordt gekozen. Hierbij kan gedacht worden aan het slaan van damwanden en het zuiveren van grondwater bijvoorbeeld. Omdat deze maatregelen in vergelijking tot een sanering meer nazorg behoeven kan het wel eens zo zijn dat ook van deze variant de kosten hoog kunnen oplopen.

Voor de uitwerking van de tweede fase zal hierin meer duidelijkheid moeten worden verkregen.

Het terrein van Katwijk-Farma/Chemische Industrie Katwijk

Op het terrein van Katwijk Farma/Chemische Industrie Katwijk is eveneens sprake van een belangrijke mate van bodemverontreiniging. De directie van Chemische Industrie Katwijk is met de provincie in overleg getreden in verband met een mogelijke vrijwillige sanering (buiten de IBS). Thans wordt overlegd over de vraag hoe ver deze sanering moet gaan (alleen de toplaag of tevens middeldiepe of diepe verontreiniging van het grondwater; zie ook onder EWR-terrein).

Terrein Haasnoot

Van dit terrein zijn geen onderzoeksgegevens voorhanden. De huidige bedrijfsactiviteiten zijn vergelijkbaar met die in het gebied Mr. H. van der Hoevenstraat/Tramstraat. Verder is enige invloed vanuit de voormalige gasfabriek denkbaar. Voor het uitwerkingsplan c.q. bouwvergunningverlening dient dan ook nader onderzoek te worden verricht (NVN 5740, zie ook onder EWR-terrein).

Onderwaterbodems

De onderwaterbodems van het Prins Hendrikkanaal zijn zwaar verontreinigd (klasse 4). De verwerking van verontreinigd slib is echter nog een moeilijke zaak: storten is zeer kostbaar en stortlocaties zijn schaars. Een mogelijk alternatief is het slib in het water te bergen, als daartoe nog mogelijkheden zijn.

Terzake de sanering van de waterbodem is een ontwerp-wetsvoorstel opgesteld voor de uitbreiding van de Wet bodembescherming. Hiermee wordt aangesloten op de regeling voor sanering van de (land)bodem. In dit voorstel krijgen de waterkwaliteitsbeheerders een uitvoerende taak. Naar verwachting wordt de regeling medio 1995 van kracht. De interim-regeling voor de komende tijd loopt hierop vooruit.

In het saneringsprogramma 1995 heeft het Prins Hendrikkanaal (IBS-code 801203) de urgentiescore 24 gekregen. In het kader van de inspraakprocedure is bij de provincie om een hogere urgentiescore verzocht e.e.a. in verband met de ontwikkeling van het bestemmingsplan Prins Hendrikkade. De gebruiksfunctie van het water wordt door de bestemmingswijziging veranderd. Op basis van deze informatie is de reeds toegekende urgentiescore niet langer actueel, reden waarom om een verhoging van de score is verzocht. Daarnaast is het Hoogheemraadschap en de provincie verzocht om dit gebied als proefproject te behandelen. Omdat deze beide verzoeken zijn afgewezen is het vooralsnog onzeker op welk moment de daadwerkelijke sanering zal plaatsvinden.

Het Hoogheemraadschap van Rijnland is de waterkwaliteitsbeheerder voor het Prins Hendrikkanaal. De gemeente zal in overleg treden met het Hoogheemraadschap inzake de sanering van de waterbodem, dan wel de wijze waarop de herinrichting plaats kan vinden binnen de bestaande situatie.

5.3 Luchtkwaliteit

Op basis van de Wet inzake de Luchtverontreiniging (thans Wet milieubeheer) zijn bij Algemene Maatregel van bestuur kwaliteitsdoelstellingen in het belang van het voorkomen en beperken van de luchtverontreiniging geformuleerd. Deze kwaliteitsdoelstellingen, die gebaseerd zijn op gezondheidkundige grondslagen, zijn vertaald naar grenswaarden. Deze grenswaarden zijn vastgesteld voor stikstofdioxide (NO₂) en benzeen. Naast bedrijfsactiviteiten levert het wegverkeer een belangrijke bijdrage aan de totale emissie van genoemde stoffen.

het luchtkwaliteitsbeleid is gericht op een tweetal sporen, te weten: het brongerichte beleid, dat betrekking heeft op de reductie van emissies en het effectgerichte beleid, waardoor wordt voorkomen dat blootstelling aan verontreinigde lucht plaatsvindt. Het effectgerichte beleid kan gestalte worden gegeven door in het bestemmingsplan een zonering op te nemen waardoor voldoende afstand wordt gecreëerd tussen de bron en de ontvanger. Alvorens tot zonering kan worden overgegaan, moet worden vastgesteld of een luchtkwaliteitsnorm is of wordt overschreden.

Stikstofdioxide

De grenswaarde voor NO₂ in de buitenlucht bedraagt 135 microgram/m³ (98 percentiel, uurgemiddelde). Op basis van de Verkeersmilieukaart is vastgesteld dat deze grenswaarde nergens in Katwijk wordt overschreden. De ontwikkelingen in het bestemmingsplangebied zijn van dien aard, dat dit evenmin zal leiden tot overschrijding van de grenswaarde. Het feit dat Katwijk aan de kust gelegen is en daardoor een lage achtergrondconcentratie heeft, is mede van invloed op deze resultaten. Een zonering is op dit punt derhalve niet aan de orde.

Benzeen

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

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

Uit metingen van o.a. het RIVM is gebleken dat de benzeenconcentratie in grote steden in situaties met veel autoverkeer boven de 5 microgram/m³ ligt en soms boven de 10 microgram/m³. Op basis van deze gegevens en het feit, dat de verkeersintensiteit op de hoofdontsluiting (Tramstraat) ca. 6.000 motorvoertuigen per etmaal bedraagt, is vastgesteld dat de grenswaarde voor de wegen in het plangebied niet wordt overschreden. Verwacht wordt dat de concentratie op straatniveau tussen de 1 à 2 microgram/m³ zal liggen.

Ook een parkeergarage sec draagt bij aan de benzeenconcentratie door:

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

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

Omdat landelijk gebied op korte termijn de bouw van veel nieuwe parkeergarages wordt overwogen heeft de Minister van VROM vooruitlopend op het definitieve model een interim beleidsstandpunt vastgesteld. Op basis van een diagnostisch model (TNO) zijn enkele maatstaven ontwikkeld.

Kort samengevat komt dit op het volgende neer:

- a. Parkeerplaatsen met minder dan 20 plaatsen zijn buiten beschouwing gelaten.
- b. Wanneer de geschatte bijdrage van een parkeergarage lager is dan 1 microgram/m³ dan zijn geen maatregelen nodig, tenzij de grenswaarde wordt overschreden in het geval de straatconcentratie daarbij wordt opgeteld.
- c. Wanneer de geschatte bijdrage van een parkeergarage meer dan 1 microgram/m³ bedraagt en tezamen met de straatconcentratie wordt de grens van 8 microgram/m³ overschreden, dan dienen maatregelen te worden getroffen, tenzij specifiek onderzoek uitwijst dat de streefwaarde niet wordt overschreden.

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

Om een inschatting te kunnen maken wat de emissie van de geprojecteerde parkeergarage aan de Prins Hendrikkade zal zijn, is gebruik gemaakt van een fictieve vergelijkbare situatie, te weten: een garage met een capaciteit van 250 pp, één open gevel², natuurlijke ventilatie en een bezettingsfrequentie van 1³. De geschatte bijdrage is dan 4,1 microgram/m³. Dit is een situatie die onder c valt. De straatconcentratie zal op basis van ervaringscijfers tussen de 1 à 2 microgram/m³ liggen.

Indien daar de stadsachtergrondconcentratie van 1,5 microgram/m³ bij opgeteld wordt, bedraagt de totale concentratie circa 7 microgram/m³. Hoewel de grens van 8 microgram/m³ niet wordt overschreden kan wel worden vastgesteld dat, mede gelet op de toekomstige richtwaarde, emissiepunten op straatniveau als gevolg van een natuurlijke ventilatie danwel mechanische afzuiging voor het woon- en leefklimaat niet wenselijk zijn. Naast de uitstoot van benzeen kunnen zich op de binnenterreinen ook stankklachten voordoen (ventilatie woningen/als verblijfplaats dienende buitenruimten). Uitstoot via ventilatoren op het dak verdient dan ook de voorkeur. Een mechanisch geventileerde (emissiepunt op het dak) gesloten parkeergarage met een capaciteit van 250 pp en een bezettingsfrequentie van 1 heeft een geschatte bijdrage op leefniveau van slechts 1,7 microgram/m³. Het bovendaks aanbrengen van de emissiepunten betreft derhalve een effectgerichte maatregel (verticale zonering) om de blootstelling aan luchtverontreiniging op leefniveau te voorkomen.

5.4 Bedrijven en milieuzonering

Om te komen tot een ruimtelijk relevante toetsing van bedrijfsvestigingen op milieu-hygiënische aspecten wordt het begrip milieuzonering gehanteerd. Onder milieuzonering wordt verstaan een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds milieubelastende bedrijven of inrichtingen en

² In de huidige opzet heeft de garage een drietal emissiepunten op de binnenterreintjes, waardoor de spreiding ten opzichte van een open gevel geringer is en daardoor de concentratie hoger.

³ De bezettingsfrequentie voor het openbare gedeelte kan vanwege de gebruiksfunctie hoger zijn.

anderzijds milieugevoelige gebieden zoals woongebieden. Om het begrip hanteerbaar te maken is gebruik gemaakt van de door de VNG opgestelde Basiszoneringslijst⁴. In het algemeen wordt door middel van het aanbrengen van een zonering tussen bedrijvigheid en woonbebouwing de overlast ten gevolge van de bedrijfsactiviteiten zo laag mogelijk gehouden.

Brochure Bedrijven en milieuzonering

In de brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (VNG, 1992) worden bedrijven ingedeeld in milieucategorieën. Dit betreft een indicatieve indeling, die is gebaseerd op een tweeledige invalshoek, te weten:

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

De indeling van de bedrijven is vastgelegd in de Basiszoneringslijst, waarin de diverse aspecten van de bedrijven in normatief opzicht zijn weergegeven. Op grond van deze lijst kan men een beleidsmatige selectie maken van op een terrein toe te laten bedrijfsactiviteiten. Bij deze selectie dienen milieu-overwegingen een belangrijke rol te spelen; de gegevens daarvoor kan men uit de basiszoneringslijst halen. In het onderhavige plan zijn daarvoor de in de aanhef van dit hoofdstuk genoemde randvoorwaarden als uitgangspunt gehanteerd.

Bedrijven in het plangebied

Binnen het plangebied is een groot aantal bedrijven aanwezig. Er wordt van uitgegaan dat alle bedrijven die gelegen zijn binnen de ontwikkelingszones in het gebied binnen de planperiode zullen verdwijnen.

In de gekozen opzet is nieuwvestiging van bedrijven in het plangebied mogelijk. In fase 1 (het gebied ten zuiden van het kanaal, tot aan de Mr. H. van der Hoevenstraat) is nieuwvestiging van kleinschalige bedrijvigheid, gerelateerd aan andere voorzieningen (winkels, kantoren) en passend in de woonomgeving toegestaan. Voor deze bedrijven wordt uitgegaan van milieucategorieën 1 en 2.

In het gebied tussen de Mr. H. van der Hoevenstraat en de Visserijkade is de invulling afhankelijk van de keuze van de variant: wonen of bedrijvigheid. In geval gekozen wordt voor bedrijvigheid, worden eisen gesteld aan de toe te laten milieucategorie. Gezien de nabijheid van de woonbebouwing wordt ook hier primair uitgegaan van de milieucategorieën 1 en 2 (met ontheffing voor 3).

Ook in het beheergebied (Visserijkade en omgeving) is sprake van de ontwikkeling van enige nieuwe bedrijvigheid. Gezien de nabijheid van woonbebouwing wordt hier eveneens uitgegaan van de milieucategorieën 1 en 2, met ontheffing voor 3.

In het gebied Rogstraat wordt uitgegaan van een kantoorontwikkeling met ruimte voor (daaraan in beginsel gerelateerde) bedrijvigheid.

In verband hiermee wordt uitgegaan van de milieucategorieën 1 en 2, met ontheffing voor 3.

⁴ Bedrijven en milieuzonering, geheel herziene uitgave, VNG, 's-Gravenhage 1992

5.5 Geluidhinder

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet een akoestisch onderzoek worden verricht, indien in het plangebied geluidgevoelige functies (zoals woningen) zijn voorzien binnen de invloedssfeer van (weg)verkeerslawaaï. Voor nieuw te bouwen woningen langs bestaande wegen geldt als grenswaarde dat de geluidsbelasting van de gevel niet hoger mag zijn dan 50 dB(A). Het College van Gedeputeerde Staten mag een hogere waarde toekennen, tot een maximum van 65 dB(A). In dat geval moeten de gevels een reductie bieden, waarmee het geluidsniveau binnenshuis niet hoger wordt dan 35 dB(A).

De Wet geluidhinder is van toepassing voor alle straten en wegen, met uitzondering van straten in 30 km-gebieden en woonerven.

De J. van der Vegtstraat krijgt het karakter van een erftoegangsweg. De Zwaaihoek wordt ingericht als terras/verblijfsgebied. Het westelijk deel van de Prins Hendrikkade tot aan de Mr. H. van der Hoevenstraat wordt ingericht als 30 km/u gebied, evenals de noordzijde van het kanaal (de Haven).

De Mr. H. van der Hoevenstraat (aansluitend op de Tramstraat), de Prins Hendrikkade (oost) en de Rogstraat krijgen in het plan een ontsluitende functie. De Karel Doormanlaan, Industrierweg en Tramstraat vormen een onderdeel van de hoofdinfrastructuur van Katwijk. De verkeersintensiteiten op Tramstraat en Industrierweg zijn bekend uit het model 'Geluidsvariant 2004'. In dit model zijn reeds de globale socio-economische gegevens verwerkt van de 'kop van de Prins Hendrikkade'. Echter niet opgenomen in het model zijn de straten Mr. H. van der Hoevenstraat, Prins Hendrikkade, Haringkade en Rogstraat. Voor deze straten zijn de intensiteiten afgeleid van de globale socio-economische gegevens.

Aan de hand van de intensiteiten en het schetsontwerp voor de inrichting van het plangebied zijn globale berekeningen gemaakt van de geluidsniveau's ten gevolge van de wegen, exclusief de aftrek van 5 dB(A) ex artikel 103 Wet geluidhinder. De berekeningen zijn als bijlage bij de toelichting opgenomen.

Straat	Intensiteit	Geluidsniveau
Tramstraat	6643 mvt/etm	64 dB(A)
Industrierweg	9181 mvt/etm	61 dB(A)
Van der Hoevenstraat	ca. 2500 mvt/etm	64 dB(A)
Prins Hendrikkade oost	ca. 1950 mvt/etm	63 dB(A)
Visserijkade	ca. 2500 mvt/etm	62 dB(A)

De berekende geluidsniveau's zijn alle lager dan de maximale ontheffingswaarde van 65 dB(A). Bovendien mag voor alle gevallen 5 dB(A) worden afgetrokken (artikel 103 Wgh), omdat de maximum snelheid op die wegen niet hoger is dan 70 km/uur. Daarmee komen alle straten op een geluidsniveau beneden 60 dB(A).

Voor de overige situaties zal ontheffing worden aangevraagd bij de provincie. Alvorens ontheffing wordt verleend moet worden onderzocht of door het nemen van maatregelen de geluidsbelasting kan worden gereduceerd. De volgende maatregelen moeten daarbij worden onderzocht: maatregelen aan de bron, in het gebied tussen de bron en de ontvanger, en bij de ontvanger. De ontheffing dient bij Gedeputeerde Staten te worden aangevraagd. Refererend

aan het 'Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen' (Stb. 1989, 157) kan uitgaande van de geprojecteerde situaties in het algemeen worden gesteld dat :

- het een situatie betreft in stedelijk gebied;
- de geprojecteerde bouwlocaties bedoeld zijn als een stedelijke (planmatige) verdichting. Door het plan worden gesaneerde bedrijfsterreinen met bebouwing gevuld. Deze opvulling wordt beschouwd als een ingrijpende verbetering van het stedelijke klimaat;
- maatregelen aan de bron niet mogelijk of toereikend zijn;
- door de gekozen situering vervult een aantal woningen een afschermende functie voor andere in het plan geprojecteerde woningen;
- maatregelen in het overdrachtsgebied om redenen van stedenbouwkundige, ruimtelijke- en verkeerskundige aard niet mogelijk zijn;
- de geluidsbelasting na ontheffing niet hoger zal zijn dan de maximale toegestane 65 dB(A);
- door maatregelen in de gevel en/of de indeling van de bestaande woningen er voor zal worden gezorgd dat de geluidsbelasting binnen, in geluidsgevoelige ruimtes, de maximale toegestane waarde van 35 dB(A) niet zal overschrijden.

Bij woningen die een gevelbelasting hebben van 55 dB(A) of hoger, dienen de als verblijfsruimten dienende buitenruimten (balkons) afsluitbaar te zijn.

5.6 Overige belemmeringen

Kabels en leidingen

In het plangebied loopt vanaf het EWR-terrein een belangrijke aardgastransportleiding, via Van der Vegtstraat en de Karel Doormanlaan naar de Zeeweg e.v. (zie ook hierna). Deze leiding is planologisch relevant en is dan ook in het plan als een dubbelbestemming opgenomen. Ter bescherming van de belangen van de transportleiding is bepaald dat de afstand van enige bebouwing tot het hart van de leiding ten minste 10 m¹ moet bedragen.

Gasdrukregelstation

In dit verband is van belang het gasdrukregelstation op het huidige EWR-terrein. Ook na verhuizing van het EWR blijft het gasdrukregelstation in het plangebied gehandhaafd. Het regelstation valt onder het Besluit gasdrukregel- en meetstations Hinderwet. De afstand tot woningen en andere gevoelige bestemmingen in de omgeving zijn van belang in verband met brand- en explosiegevaar. Het gaat om een station met een nominale bealsting van boven 30.000 Nm³/h met een diameter van de toevoerleiding tot 600 mm. Als veilige afstand tot woningen, gebouwen waar grote concentraties van mensen kunnen voorkomen (als scholen, kantoren, etc.) en tanks met brandbare, explosieve of giftige stoffen moet worden uitgegaan van ten minste 25 m¹. Het station is op de kaart als een aparte aanduiding opgenomen. Bij de uitvoering van het plan (Fase 2) zal derhalve rekening gehouden moeten worden met het station. In de variant 'bedrijven' kan het gehandhaafd worden, maar in de variant 'wonen' is het station moeilijk inpasbaar en dient wellicht verplaatst te worden.

Invliegfunnel

Het plangebied ligt binnen de invloedssfeer van het Marine Vliegveld Valkenburg. Dit betekent, dat daaruit beperkingen voor dit gebied kunnen voortvloeien met betrekking tot de maximum toelaatbare bouwhoogten. Van oost naar west lopen de toelaatbare bouwhoogten op van 60 m¹ ter hoogte van de Karel Doormanlaan/Rijnmond tot 75 m¹ +NAP ter hoogte van het de Hoogstraat/Noordeinde. Deze hoogten mogen niet worden overschreden en gelden eveneens voor bij de bouw tijdelijk te gebruiken hulpwerktuigen, zoals bouwkranen e.d. De bouwvoorschriften laten echter geen hogere bebouwing toe dan 24 m¹, zodat de invloedssfeer van het vliegveld voor de ontwikkeling van het plan geen belemmering vormt.

5.7 Civieltechnische aspecten

1. De Zeewering

Het plangebied wordt in het westen voor een deel overlapt door de zeewering. Deze inlandse dijk met een kruinhoogte van 7,00 m¹ +NAP is aangelegd in het kader van de Deltawet om het achterland te beveiligen tegen de mogelijke gevolgen van stormvloed.

Aan de realisatie van de inlandse zeewering is een zorgvuldige afweging van alternatieven voorafgegaan, zoals onder andere het ophogen van de Boulevard. De aanleg van een inlandse dijk bleek toen goed realiseerbaar in combinatie met de sanering van het centrumgebied.

De kans op een dijkdoorbraak naar Centraal Holland is door de aanleg van de zeewering verkleind tot minder dan 1 procent per eeuw (1-tienduizendste per jaar).

De zeewering bestaat uit een strook met een minimale breedte van 30 m¹ en een hoogte van ten minste 7,00 m¹ +NAP. Het gedeelte ter hoogte van de Hoogstraat is opgebouwd uit een dijklichaam met een kruinbreedte van minimaal 25 m¹. De zeewering verbindt de van nature aanwezige 7,00 m¹-lijnen ten noorden en ten zuiden van het centrum van Katwijk, waardoor een barrière is ontstaan tussen de zee en het Prins Hendrikkanaal.

Het is niet toegestaan het profiel van het dijklichaam te verkleinen. Voor aanpassingen aan het dijklichaam en aan de Keermuur (Tramstraat) moet vergunning worden aangevraagd bij het Hoogheemraadschap van Rijnland, de Provincie Zuid-Holland en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

In het onderhavige plan wordt de zeewering in zijn huidige staat gehandhaafd. De bebouwing aan de Zwaaihoek doet geen afbreuk aan het bestaande dijklichaam. De zeewering is op de kaart aangegeven als een differentiatie binnen de onderliggende (hoofd)bestemmingen. De belangen van de zeewering zijn in de voorschriften veiliggesteld. Bepaald is dat bij strijdigheid tussen de hoofdbestemming en de differentiatie zeewering, de laatste voorgaat.

2. De kaden

De scheiding tussen het water van het Prins Hendrikkanaal en respectievelijk de Prins Hendrikkade, de Zwaaihoek en de Haven bestaat in de huidige situatie uit een diversiteit van waterbouwkundige constructies. Een markante kademuur, bekleed met basaltkeien, vormt de afscheiding aan de zuidzijde van het kanaal vanaf de burgemeester Woldringh v.d. Hoopbrug tot enkele tientallen meters voorbij de Mr. H. van der Hoevenstraat. De laatste 80 m¹ naar de kop van het kanaal wordt gevormd door een stalen damwandconstructie, welke in de kade

verankerd is en circa 2 m¹ kanaalwaarts is versprongen. Dit gedeelte is in gebruik als ligplaats voor de grote rondvaartboot (Triton). De verlaagde kade aan de kop van het kanaal wordt gevormd door een houten damwandconstructie. De kleine rondvaartboot meert af aan deze kopkade. De noordzijde van het kanaal bestaat, vanuit de kop gezien, uit een natuurlijk begroeid talud met hier en daar houten aanlegconstructies in zeer bouwvallige staat. Het talud gaat na de voormalige oud ijzerhandel Van Leeuwen over in een kerende betonnen constructie, welke in particulier bezit is.

In principe wordt ervan uitgegaan dat alle genoemde waterkerende constructies technisch zijn afgeschreven en dus vervangen zullen worden. Uitzonderingen hierop zijn de op palen gefundeerde kademuur en verankerde stalen damwand aan de zuidzijde van het kanaal. Gezien het uiterlijk van deze constructies, waarin geen deformaties, grote scheuren of verzakkingen te zien zijn, vormen de funderingen naar verwachting een stabiel geheel. Het is daarom reëel te veronderstellen dat deze opnieuw gebruikt kunnen worden.

Aan de noordzijde en aan de kop van het kanaal worden het talud en de betonnen en houten keerconstructies vervangen door een kademuur. Aan de muur kan worden afgemeerd, op de muur kan worden gewandeld. Om een vloeiende overgang met het achterliggende terrein te realiseren is achter de kademuur een tweede, lage grondkering ontworpen. Op deze wijze worden natuurlijke hoogteverschillen opgevangen tussen de kade, welke op afmeerniveau is gelegen, en het verblijfsgebied en de rijbaan. Aan de zuidzijde van het kanaal komt een, uiterlijk gezien, soortgelijke constructie.

3. Waterhuishouding

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

Het doel van het waterhuishoudingsplan is volgens de wet het aangeven van de hoofdlijnen van het waterhuishoudkundig beleid van de provincie. De oppervlaktewaterbeheerders moeten bij de opstelling van hun beheersplannen rekening houden met de hoofdlijnen van het beleid in het waterhuishoudingsplan. Het waterhuishoudingsplan heeft derhalve een soort scharnierfunctie: "het weegt in een breed kader belangen af en formuleert in hoofdlijnen de doelstellingen voor waterhuishoudkundig beleid en beheer. Een en ander in samenhang met andere beleidssectoren zoals milieu en ruimtelijke ordening". Een en ander dient derhalve te worden meegenomen bij de herziening van de streekplannen en - daaruit voortvloeiend - de bestemmingsplannen.

In het Waterhuishoudingsplan wordt een regio-indeling gemaakt, die gebaseerd is op de stroomgebieden van de voornaamste watersystemen binnen de provincie. Voor elk van deze regio's is een specifiek beleid uitgewerkt. Welke gevolgen dit beleid per regio heeft voor de verschillende ontwikkelingen in het landelijk en stedelijk gebied, dient derhalve per bestemmingsplan te worden onderzocht.

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

De hoofdriolering

In het bestemmingsplangebied is een voor het centrum van Katwijk belangrijk stamriool gelegen. Dit riool loopt vanaf het Noordeinde via de Hoogstraat, vanwaar het door middel van een vervalput op de Zwaaihoek naar de Haven en de Prins Hendrikkade loopt. Dit zeer kostbare gedeelte van het riool is in het kader van de realisatie van de hoogwaterkering aangelegd. Verplaatsing van dit riool is niet mogelijk, waardoor de ligging van het riooltracé dus een randvoorwaarde voor de nieuwbouw is.

Het stamriool vervolgt zijn weg door de Prins Hendrikkade, richting Haringkade. Dit gedeelte dateert uit 1950 en is aan vervanging toe.

Het riool heeft ter hoogte van de Prins Hendrikkade twee overstorten (noodoverlaten), die in werking treden bij hevige regenval. In het kader van het op te stellen GRP (Gemeentelijk Rioleringsplan) wordt onderzocht hoe zo efficiënt en zo goedkoop mogelijk de vuilemissie op het oppervlaktewater kan worden gereduceerd. Hiervoor zullen extra voorzieningen aan het riool getroffen moeten worden. Hoewel het onderzoek hiernaar nog gaande is, ligt het voor de hand dat één van de voorzieningen op de Prins Hendrikkade wordt gerealiseerd. Deze lokatie is namelijk bij uitstek geschikt voor de aanleg van een bergingsbezinkriool, waarin het rioolwater tijdelijk gebufferd en een deel van het vuil achtergehouden wordt. Hierdoor kunnen de overstorten op het Prins Hendrikkanaal wellicht vervallen. Het bergingsbezinkriool zal parallel aan het hoofdriool worden aangelegd. In het gebied ten noorden van de Woldringh van de Hoopbrug ligt, in de bestemming bedrijfsdoeleinden, een hoofdriool; deze zal te zijner tijd omgelegd worden.

Het rioleringsstelsel

Het huidige rioleringsstelsel in het plangebied is van het type 'gemengd systeem'. Dat wil zeggen dat de droogweerafvoer en (een deel van) het hemelwater gezamenlijk in één stelsel wordt afgevoerd. Dit systeem sluit aan bij het rioleringsstelsel van Katwijk aan Zee dat ook van het type 'gemengd' is.

Een nieuwe inrichting van het gebied vraagt tevens om een herziening van het bestaande rioolstelsel. De nieuwbouw aan de zuidzijde van het Prins Hendrikkanaal sluit aan bij bestaande bebouwing; het ligt daarom voor de hand het huidige systeem te handhaven. Wel is er sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie ten gevolge van de te realiseren voorziening onder de Prins Hendrikkade. Hierdoor neemt de vuilemissie op het oppervlaktewater af.

Voor het gebied ten noorden van het Prins Hendrikkanaal zal een geheel nieuw rioolstelsel moeten worden aangelegd. Gelet op dit gegeven en de oppervlakte van dit gebied zal een verbeterd gescheiden stelsel moeten worden aangelegd. In dit systeem wordt de droogweerafvoer en de eerste 4 mm neerslag gescheiden en verpompt naar het bestaande stelsel en het overige hemelwater afgevoerd naar het Prins Hendrikkanaal.

Grondwater

De grondwaterproblematiek vraagt de nodige aandacht, onder andere door de aanzienlijke hoogteverschillen in het terrein van het plangebied. De afstroming van het grondwater vindt globaal gezien plaats in de richting van het Prins Hendrikkanaal, waarbij het grondwater op sommige lokaties bijna tot het maaiveldniveau rijkt (keermuur Tramstraat). Bouwplannen moeten daarom gepaard gaan met een goed gefundeerd drainageadvies.

In de gemeente zijn de volgende droogleggingseisen van toepassing:

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

HOOFDSTUK 6. JURIDISCHE OPZET

6.1 Algemeen

Het onderhavige bestemmingsplan heeft tot doel het juridisch-planologisch regime te geven voor de ontwikkeling van het plangebied Prins Hendrikkanaal e.o. In dit hoofdstuk zal worden ingegaan op de wijze waarop de gewenste ontwikkeling juridisch is vertaald.

Het (juridisch deel van het) bestemmingsplan bestaat uit de plankaart en de voorschriften. De voorschriften bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De voorschriften zijn onderverdeeld in drie hoofdstukken. Hierna zullen de diverse bepalingen artikelgewijs worden besproken. De plankaart heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de voorschriften alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. De plankaart vormt samen met de voorschriften het de burgers bindende onderdeel van het bestemmingsplan. De toelichting heeft geen bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het plan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de onderbouwing van het plan en soms ook de uitleg van bepaalde bestemmingen en voorschriften.

6.2 Systematiek

Het gemeentebestuur staat een flexibele bestemmingsregeling voor, opdat adequaat en doelmatig op voorkomende initiatieven kan worden ingespeeld, terwijl bovendien de rechtszekerheid van derden voldoende gewaarborgd is.

Voor een deel van het plangebied is uitgegaan van positieve bestemmingen, waarbij de ontwikkeling van nieuwbouw of vernieuwbouw mogelijk is nadat door Burgemeester en Wethouders een bouwvergunning is verleend. De bouwvergunning wordt verleend indien deze voldoet aan het gestelde in het bestemmingsplan, de Bouwverordening en het Bouwbesluit. Voor een belangrijk deel van de ontwikkelingsgebieden staat de aard van de ontwikkelingen wel vast, maar vindt nog onderzoek plaats naar de definitieve stedenbouwkundige invulling. Voor deze gebieden is uitgegaan van een uitwerkingsplicht.

Voorts is, naargelang het meer of minder ingrijpend karakter, gekozen voor:

1. Een vrijstellingsprocedure: deze geldt voor die concrete ontwikkelingen, die ruimtelijk-functioneel passen in de desbetreffende bestemming, maar waarvan de aard en/of omvang de kwaliteit van het milieu in de omgeving kunnen aantasten. De vrijstellingsprocedure biedt voor Burgemeester en Wethouders de mogelijkheid tot een afweging van de noodzaak van een dergelijke ontwikkeling ten opzichte van het stedenbouwkundig en/of milieuhygiënisch belang. Tevens schept deze procedure voor belanghebbenden de gelegenheid tot het indienen van bezwaren.
2. Nadere eisen: ten aanzien van enkele in de voorschriften genoemde ontwikkelingen zijn Burgemeester en Wethouders bevoegd tot het stellen van nadere eisen inzake de situering, vormgeving en/of maatvoering.
3. Wijzigingsbevoegdheid: deze geldt voor die ontwikkelingen waarvan de aard momenteel nog niet vaststaat. In principe zal medewerking aan de ontwikkeling worden verleend, indien deze voldoet aan de in de voorschriften opgenomen criteria.

De indeling van het onderhavige plan is als volgt:

Hoofdstuk I: 'Inleidende voorschriften' omvat twee artikelen; een artikel met een aantal noodzakelijke begripsomschrijvingen en een artikel, regelende de wijze van meten. Voorts is een algemene bouwbeperking opgenomen. Zie hierna onder de kop 'algemene bouwbeperking'.

Hoofdstuk II: 'Bestemmingsvoorschriften' heeft per bestemming en per artikel het volgende systeem:

- een beschrijving in hoofdlijnen, gemeenschappelijk aan alle bestemmingen;
- een omschrijving van de doeleinden van de bestemming;
- de inrichting: de toegelaten werken en bouwwerken;
- de bouwvoorschriften: regels omtrent hoogte, bebouwingsdichtheid enz.;
- een aanvullend stelsel van nadere eisen, die Burgemeester en Wethouders kunnen stellen;
- een vrijstellingsbevoegdheid van Burgemeester en Wethouders met betrekking tot de bouwvoorschriften;
- een aanvullende regeling omtrent het ander gebruik van gronden dan bouwen en omtrent het gebruik van opstallen, eventueel aangevuld met een vrijstellingsmogelijkheid.

Hoofdstuk III: 'Algemene voorschriften' bevat o.a. bepalingen betrekking hebbend op:

- overgangsrecht: bouwwerken welke op het moment van tervisielegging van het plan bestaan (of die kunnen worden opgericht volgens een voor dit tijdstip aangevraagde bouwvergunning) mogen blijven bestaan, ook al is er strijd met de bebouwingsregels.
Het gebruik van de grond en opstallen, dat afwijkt van de voorschriften op het moment waarop het plan rechtskracht verkrijgt, mag gehandhaafd blijven;
- het gebruik van gronden en bouwwerken: deze bepaling vormt het sluitstuk van de bestemmingssystematiek in die zin dat deze bepalingen alle gebruik van gronden en opstallen dat strijdig is met de aan de grond gegeven bestemming verbiedt;
- algemene vrijstellingsbevoegdheid van Burgemeester en Wethouders: het gaat hierbij om een afwijkingsmogelijkheid van de in de voorschriften gegeven maten en normen met betrekking tot het bouwen;

In dit hoofdstuk zijn verder nog de hiervoor genoemde wijzigingsbevoegdheid, de procedurevoorschriften, een strafbaarheidsbepaling, een dubbeltebepaling en de titel opgenomen.

Realisering van de in het plan opgenomen bestemmingen UW, UWI en II, UB en UW(III)/UB, heeft een hoge urgentie. Derhalve zijn deze gronden aangewezen in het kader van artikel 13, lid 1 WRO. De gronden komen op grond daarvan in aanmerking voor verwezenlijking in de naaste toekomst. Toepassing van deze bepaling is van belang voor een versnelde afhandeling van de eventuele administratieve onteigeningsprocedure.

De beschrijving in hoofdlijnen

De beschrijving in hoofdlijnen is vervat in het Besluit op de Ruimtelijke Ordening uit 1985 (Bro'85) en vormt een belangrijke aanvulling op de mogelijkheden van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en het Besluit op de Ruimtelijke Ordening van voor die tijd.

In artikel 12 lid 1 onder a van het Bro'85 is duidelijker dan vroeger verwoord dat de inhoud van een bestemmingsplan mede wordt vastgelegd door "een omschrijving van de in het plan aangegeven bestemmingen, waarbij per bestemming het doel of de doeleinden worden aangegeven, die met het oog op een goede ruimtelijke ordening aan de in het plan begrepen gronden worden toegekend". Voorts mag het bestemmingsplan bestaan uit "in voorkomend

geval, een beschrijving in hoofdlijnen van de wijze waarop met het plan dat doel of die doeleinden worden nagestreefd". Hiermee opent het Bro'85 de weg naar een programmatisch bestemmingsplan. De beschrijving in hoofdlijnen koppelt als het ware de voorschriften aan de toelichting.

De beschrijving in hoofdlijnen is ook een juridisch hard element; gemeente en burger zijn er aan gebonden. Dat wil zeggen dat bouwaanvragen er aan getoetst worden. De bedoeling is niet om de beschrijving in hoofdlijnen te zien als een compensatie voor gedetailleerde voorschriften. In de bestemmingsvoorschriften worden derhalve afzonderlijk de bouw- en gebruiksmogelijkheden geregeld. De beschrijving in hoofdlijnen kan ook niet louter indicatief van aard zijn. De beschrijving in hoofdlijnen vormt tezamen met de plankaart en de voorschriften het bindend kader. In aanvulling daarop vervult het instrument van de nadere eisen een regulerende rol.

In het onderhavige bestemmingsplan is in artikel 3 een beschrijving in hoofdlijnen, gemeenschappelijk aan alle bestemmingen opgenomen, waarin de totale structuur van het plangebied is aangegeven. Beschreven wordt de wijze waarop het gemeentebestuur de doeleinden van het bestemmingsplan zal realiseren.

De beschrijving in hoofdlijnen heeft een juridische binding. Vaagheid en rechtsonzekerheid zijn zoveel mogelijk vermeden. Daar waar zulks voor de duidelijkheid wenselijk werd geacht, is gebruik gemaakt van 'nadere aanwijzingen' op de plankaart. Als zodanig heeft de beschrijving in hoofdlijnen een functie bij de preventieve toetsing van bouwactiviteiten en bij de repressieve beoordeling van gebruik van gronden en bouwwerken. Overigens wordt opgemerkt dat de beschrijving in hoofdlijnen zich over de hoofdelementen van de bestemmingsdoeleinden uitsprekt en niet over elk bestemmingsonderdeel. Voor een verdere informatie over de bedoelingen van het bestemmingsplan zijn de overige voorschriften van belang en aanvullend de toelichting.

Algemene bouwbepalings

Deze bepaling (artikel 3) heeft betrekking op:

1. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Deze bepaling heeft betrekking op alle bestemmingen (voorzover niet anders is aangegeven);
2. De wijze waarop de gebouwen worden afgedekt (plat dak, kap, alsmede afwijkingen daarop).

De onder 2 bedoelde bepaling (artikel 3, leden 2 en 3) behoeft enige uitleg.

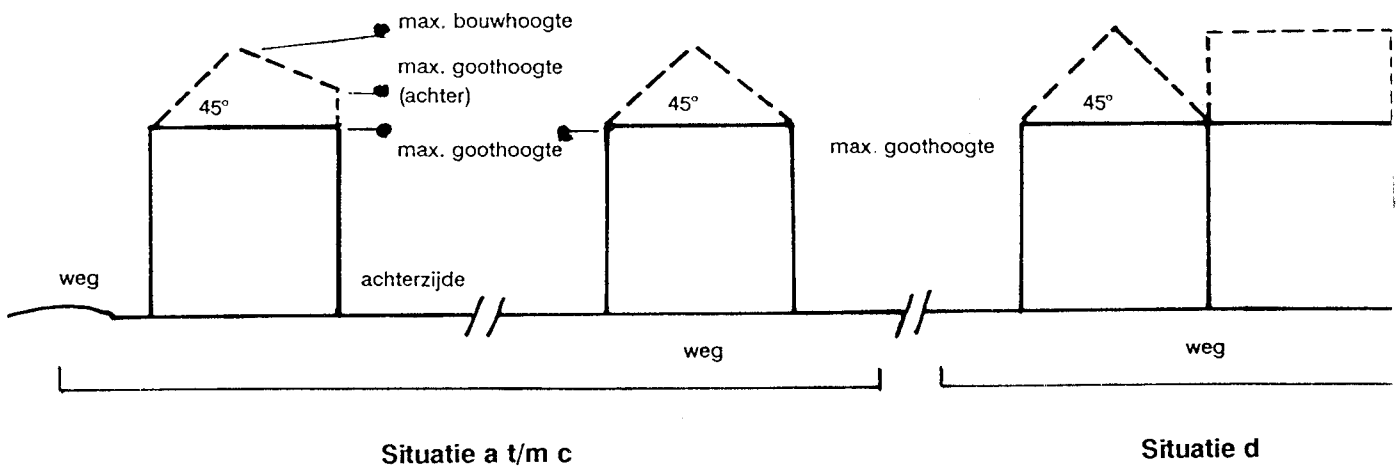
- a. Voor de regeling is als uitgangspunt genomen, dat de gebouwen worden afgedekt met hellende dakvlakken. De maximale dakhelling is daarbij 45°. De kaprichting is daarbij niet relevant; deze kan zowel parallel aan als haaks op de richting van de weg c.q. het openbaar gebied. Om te voorkomen dat bij omvangrijke gebouwen al te hoge bouwmassa's ontstaan, is tevens een maximum bouwhoogte op de kaart opgenomen. De bouwlaag (of bouwlagen) boven de goothoogte moeten dus binnen deze maximale contouren ('envelop') worden gebouwd. Met name in nieuwe situaties zijn daardoor verschillende oplossingen -afhankelijk van de architectonische uitwerking- denkbaar:
 - Bij een kaprichting parallel aan de weg moet de bouwlaag boven de goothoogte terugliggen onder een denkbeeldige lijn van 45°; het hiervoor liggende dakdeel kan dan plat zijn. De terugspringende daklaag kan alsdan worden gebruikt/ingericht als

dakterras. Ook kan ervoor worden gekozen de bovenste laag uit te voeren met een hellend vlak of een andere dakvorm (zie ook hierna onder b).

- Een kaprichting haaks op de weg. Dit biedt tevens de mogelijkheid het horizontale front op te delen in deelgevels, zodat de verticale geleding van de gebouwen tot uitdrukking wordt gebracht, waardoor de deelgevels een eigen identiteit krijgen.
- b. Binnen het (denkbeeldig) dakvlak (envelop) is het ook toegestaan om andere dakvormen te bouwen, zoals dakopbouwen, platte afdekkingen, rechtopgaande gevelconstructies e.d. In de meeste gevallen is op de plankaart zowel een maximum goot- als bouwhoogte opgenomen. In dat geval mogen vanaf de goot (maximum goothoogte) binnen dat denkbeeldige vlak nog één (=goothoogte + 3 m¹) of twee bouwlagen (= goothoogte + 6 m¹) worden gebouwd.
- c. Voor de achterzijden van de gebouwen (de van de weg afgekeerde rooilijn) grenzend aan de binnenterreinen van de Uit te werken bestemmingen geldt dat de goothoogte hoger mag zijn dan aan de voorzijde (de op de kaart aangegeven goothoogte). Deze mag maximaal één bouwlaag (= 3 m¹) hoger zijn.
- d. Is er alleen een goothoogte opgenomen (situatie in artikel 3, lid 3, van de voorschriften), dan zijn er de volgende mogelijkheden:
 - het gebouw moet worden voorzien van een kap met -aan twee zijden- een dakhelling van 45° (haakse of parallelle kaprichting);
 - binnen de toegestane denkbeeldige dakvlakken (van 45°) mogen ook andere dakconstructies (platte afdekkingen, rechtopgaande gevelconstructies e.d.) worden gebouwd.

In uitzonderingsgevallen kan hiervan vrijstelling worden verleend.

Dit leidt tot het volgende plaatje:



6.3 Fasering

Gelet op de capaciteit van het plangebied en een aantal nader te onderzoeken onderdelen, is gekozen voor een gefaseerde uitvoering van het bestemmingsplan, waarbij voor het grootste deel gekozen is voor uit te werken bestemmingen.

- De eerste fase van de uitvoering betreft het gedeelte tussen de Hoogstraat en de Mr. H. van der Hoevenstraat, zowel aan de noord- als zuidzijde van het Prins Hendrikkanaal, waarvoor de stedenbouwkundige opzet nu reeds in grote lijnen vaststaat. Dit gedeelte is globaal bestemd en moet nog nader uitgewerkt worden op grond van artikel 11 WRO.
- De tweede fase omvat het gehele gebied vanaf de Mr. H. van der Hoevenstraat tot de Haringkade/Rogstraat. Een groot deel van het gebied (Mr. H. van der Hoevenstraat-Visserijkade/Mr. E.N. Rahusenstraat) is globaal bestemd en moet ook nog nader uitgewerkt worden op grond van artikel 11 WRO.

Voor het deel van de tweede fase waar de Digros-supermarkt ligt, is een beheerregeling opgesteld (het gebied Karel Doormanlaan/Mr. E.N. Rahusenstraat en het gebied Visserijkade/Industrieweg). De bestaande functies zijn vastgelegd, ontwikkelingen zijn niet voorzien, behoudens een eventuele nieuwe ontsluiting voor de Digros.

De ontwikkeling van het gebied Industrieweg/Rogstraat/Haringkade kan onafhankelijk van de tweede fase plaatsvinden en is gedetailleerd bestemd, met een directe bouwtitel.

6.4 Beschrijving per bestemming

Binnen het plangebied komen de volgende bestemmingen voor:

- Uit te werken woongebied, fase 1 (artikel 5);
- Uit te werken woongebied, fase 2 (artikel 6.a);
- Uit te werken bedrijfsdoeleinden, fase 2 (artikel 6.b);
- Uit te werken woongebied of bedrijfsdoeleinden, fase 2 (artikel 6.c);
- Woondoeleinden (artikel 7);
- Gemengde bebouwing (artikel 8);
- Bijzondere doeleinden (artikel 9);
- Dienstverlening (artikel 10);
- Water (artikel 11);
- Verkeersdoeleinden (artikel 12);
- Verblijfsdoeleinden (artikel 13).

Voorts is een algemene bepaling omtrent belemmeringen opgenomen, t.w. voor 'Zeewering' en 'Kabels en leidingen'.

Horeca

Binnen de bestemmingen 'Uit te werken woongebied, fase 1', 'Gemengde doeleinden' en 'Water', is -zij het beperkt- horeca toegelaten. Een hotel is alleen toegestaan binnen de bestemming Dienstverlening. De gemeente streeft binnen het plangebied duidelijk naar een bepaalde vorm van horeca; horeca die het woon- en leefklimaat in het plangebied en de directe omgeving niet aantast (de zogenaamde zachte horeca, zoals restaurants, cafetaria's en lunchrooms), dit mede ter bescherming van de toeristische functie van het plangebied en de gemeente.

Dit betekent dat eisen gesteld worden aan de nieuw te vestigen horecabedrijven. De regeling is afgestemd op de regeling in de onlangs opgestelde Horecanota, waarin een maximumstelsel is opgenomen. Onderscheid is gemaakt in 'harde' en 'zachte' horeca. Dit heeft geleid tot een

indeling in twee categorieën, t.w. categorie I en II. Onder categorie I zijn begrepen: hotels, restaurants/cafetaria, zaalaccommodatie en de zgn. daghoreca en daarmee vergelijkbare horecabedrijven. Onder categorie II: bar of café, bardancing of discotheek (zie begripsomschrijvingen). Het bestaande horecabedrijf aan de Haven kan worden aangemerkt als 'zachte horeca'. Daarbij wordt opgemerkt dat een deel is ingericht als café ('harde horeca'), zij het als ondergeschikt (niet zelfstandig) onderdeel van de bedrijfsactiviteit. Dit horecabedrijf heeft de maximale omvang bereikt; er is derhalve niet voorzien in een uitbreidingsmogelijkheid. In de voorschriften is een regeling opgenomen, waaraan de bestaande en nieuw te vestigen horecabedrijven moeten voldoen. Uitgangspunt is het hoofdbegrip 'horeca', dat in de begripsbepalingen is omschreven, alsmede de afgeleide begrippen. In de bestemmingsvoorschriften is vervolgens aangegeven welke vormen van horeca zijn toegestaan, waarbij uitsluitend categorie I-horecabedrijven zijn toegestaan. In welke categorie (begrip) een horecabedrijf moet worden gerangschikt, is afhankelijk van het gebruik in hoofdzaak, gericht op een bepaalde activiteit.

De Horecanota bevat alleen beleid met betrekking tot het 'eet en drinkgebeuren' in Katwijk aan Zee. De logiesverstrekkers (hotels en pensions) zijn buiten de nota gehouden en worden in de betreffende bestemmingsplannen geregeld. Voor het onderhavige bestemmingsplan heeft dit tot gevolg dat er één nieuwe logiesverstrekker wordt toegestaan. Binnen de bestemming Dienstverlening in het gebied Rogstraat. Andere vormen horeca zijn binnen die bestemming echter uitgesloten. Het nieuwbouwproject aan de PH-kade is -met de functies op de begane grond en wonen op de verdiepingen- overigens in het geheel niet afgestemd op een dergelijke functie.

In dit bestemmingsplan is een en ander als volgt geregeld: Binnen de bestemmingen 'Uit te werken woongebied' en 'Water' zijn horecagelegenheden toegestaan waarbij het gebruik hoofdzakelijk dient te zijn gericht op het verstrekken van maaltijden voor gebruik ter plaatse (categorie I). Het verstrekken van dranken is (daaraan) ondergeschikt. Dit betekent, dat de volgende vormen zijn toegestaan: een restaurant/cafetaria, zaalaccommodatie en daghoreca. Voorts is een maximum omvang van horecabedrijven opgenomen (met uitzondering van zaalverhuur e.d.). Daarmee wordt voorkomen dat de horecabedrijven via een geleidelijk proces uitgroeien tot (grootschalige) discotheeken of andere vormen van harde horeca, met een grote publiekaantrekkende werking.

Naast de maximumomvang van een horecabedrijf is het aantal horecabedrijven beperkt (afgestemd op de Horecanota); concreet betekent dit, dat in totaal binnen het plangebied 5 horecabedrijven zijn toegelaten, t.w.:

- 3 horecabedrijven binnen de nieuwbouw (UWI) met een maximale omvang van 250 m²;
- het bestaande restaurant/zalencentrum 'Orion';
- een drijvend visrestaurant of iets dergelijks.

Voor deze laatste vorm van horeca, die binnen de bestemming 'Water' is opgenomen gelden strikte voorwaarden:

- de hoogte: om een wisselwerking tussen de leefsfeer op de boot en die op de kade te verkrijgen, moet men in principe vanaf de kade op de boot kunnen kijken. De hoogte van de opbouw op de boot mag derhalve maximaal 1 m¹ boven kade-niveau uitkomen;
- de oppervlakte mag ook hier maximaal 250 m² bedragen;
- de lengte van de boot mag maximaal 40 m¹ bedragen;
- de horecafunctie is beperkt tot een restaurant of een lunchroom of een daarmee naar aard en uitstraling op het woon- en leefmilieu vergelijkbare horecasoort (categorie I-min).

Binnen de bestemming 'Dienstverlening' is ten hoogste één horecagelegenheid (hotel) toegestaan, waarbij het gebruik uitsluitend dient te zijn gericht op het verstrekken van logies. Andere vormen van horeca zijn uitsluitend toegestaan voorzover deze de hotelfunctie ondersteunen (dus geen zelfstandige overige horeca).

De bestemmingen 'Uit te werken woongebied -UW-' en Bedrijfsdoeleinden -UB-' (artikelen 5 en 6)

De geplande woningbouw zal in twee fasen worden ontwikkeld. Gekozen is voor een globale bestemming 'Uit te werken woongebied -UW-', omdat de concrete stedenbouwkundige detaillering nog niet helemaal vaststaat. Het gemeentebestuur wil daarnaast flexibel kunnen inspelen op veranderingen in de woningmarkt. Daarnaast kan een duidelijke koppeling worden gemaakt met het provinciale woningbouwprogramma. Het woningbouwtempo in het gehele plangebied wordt voor de provincie en de gemeente beter controleerbaar.

Binnen deze bestemming zijn verschillende woningdifferentiaties mogelijk, waarbij in fase 1 in hoofdzaak wordt uitgegaan van gestapelde woningen en in fase 2 van gestapelde en geschakelde woningen (aaneengesloten). Deze differentiatie is niet vastgelegd en kan bij de uitwerking worden bepaald. Bij de uitwerking dienen Burgemeester en Wethouders zich te houden aan het bepaalde in de beschrijving in hoofdlijnen (o.a. het maximaal aantal te bouwen woningen, waar overigens een bepaalde 'rek' in zit) en aan een aantal uitwerkingsregels:

- a. In de eerste fase zijn naast woningen bepaalde voorzieningen (detailhandel, horeca, kantoren) toegelaten; dit is aangegeven met de aanduiding functies toegestaan.
- b. Een aantal ruimtelijke uitwerkingscriteria, zoals opbouw van het gebied, maximale hoogten en bebouwingsdichtheid.
- c. De (hoofd)ontsluiting van de gronden voor auto's en langzaamverkeer dient plaats te vinden ter hoogte van de op de kaart aangegeven aanduiding 'ontsluiting' of 'ontsluiting langzaamverkeer'.
- d. Minimum parkeernormen.
- e. Voor bedrijven gelden specifieke voorwaarden

Woondoeleinden

De bestaande woningen aan de Hoogstraat, de J. van der Vegtstraat en de Karel Doormanlaan zijn positief bestemd. De voorschriften geven tezamen met de plankkaart een regeling voor:

- het gebruik van de woningen en de bijgebouwen;
- situering van bijgebouwen e.d.;
- de bebouwingsdichtheid, goothoogte e.d..
- de differentiatie van de woningen (gesloten, halfvrijstaand, gestapeld).

De hoofdgebouwen mogen worden opgericht binnen het op de kaart aangegeven bouwvlak ('hoofdgebouw met bijgebouwen'); uit- en bijgebouwen mogen uitsluitend worden gebouwd binnen de daarvoor op de kaart aangegeven zone ('achtertuin') en binnen het bouwvlak 'hoofdgebouw met bijgebouwen'. Binnen de aanduiding 'tuin' mag slechts beperkt worden gebouwd. Dit betekent, dat de (gestapelde) woningen aan de Hoogstraat en de Karel Doormanlaan niet of nauwelijks kunnen worden uitgebreid.

In de gebruiksregeling is bepaald, dat binnen de bestemming geen handel (incl. detailhandel), dienstverlening (kantoren) en andere bedrijfsmatige activiteiten (ambachtelijke, industriële)

mogen plaatsvinden, tenzij het betreft de 'aan-huis-gebonden' beroepen (beroepsmatige activiteiten), zoals huisarts, advocaat, notaris e.d.)

Gemengde doeleinden

Binnen deze bestemming zijn verschillende functies toegestaan. Bij de toedeling van de verschillende functies is onderscheid gemaakt naar de ligging van de bestemming ten opzichte van andere functies en de functie van het gebied. Dit heeft tot gevolg, dat binnen het bestemmingsvlak aan de Zwaairom voor een andere functietoewijzing is gekozen dan binnen het bestemmingsvlak aan de Mr. E.N. Rahusenstraat/Visserijkade.

De systematiek van de voorschriften en de aanduidingen op de plankkaart sluit aan bij die van de bestemming 'Woondoeleinden'.

Bijzondere doeleinden

Deze bestemming regelt de functie en bebouwingsmogelijkheden voor het gebied van de brandweerkazerne aan de Prins Hendrikkade/Visserijkade. Gekozen is voor een ruime doeleindenomschrijving om een eventuele verandering in de gebruiksfunctie in de toekomst niet uit te sluiten.

Het bouwvlak biedt daarnaast (beperkte) mogelijkheden voor uitbreidingen. Voor het bouwen geldt, dat de gebouwen uitsluitend mogen worden gebouwd binnen het op de kaart aangegeven bouwvlak. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde mogen zowel binnen als buiten dit bouwvlak worden gebouwd.

Dienstverlening

Binnen deze bestemming, die is toegekend aan de gronden in het gebied Rogstraat zijn kantoren, dienstverlening, toeristisch-recreatieve voorzieningen, maatschappelijke voorzieningen, kleinschalige bedrijven, een hotel en een voorziening ten behoeve van een jachthaven toegestaan. Door deze ruime doeleindenomschrijving wordt flexibel ingesprongen op mogelijke initiatieven tot vestiging.

Naast de gebruiksmogelijkheden zijn ook de bouwmogelijkheden van belang. In de voorschriften zijn daaromtrent de maximaal te bebouwen oppervlakten aangegeven (bebouwingspercentage), en de maximale hoogten van de gebouwen en de daarbij behorende bouwwerken (zie ook hiervoor).

Water

Deze bestemming heeft betrekking op het Prins Hendrikkanaal. De bouwmogelijkheden zijn beperkt tot bij de bestemming passende voorzieningen. Daarnaast is rekening gehouden met een aanlegplaats voor de 'Triton' en een (permanente) aanlegplaats voor een horecaboot (restaurant of iets dergelijks). Voor de voorwaarden waaraan een dergelijke horecaboot moet voldoen zie hiervoor onder 'horeca'.

Verkeersdoeleinden

Binnen het plangebied heeft een aantal wegen een duidelijke ontsluitings- en verkeersfunctie voor het gemotoriseerde verkeer, zoals de Prins Hendrikkade, Tramstraat, Visserijkade, Haringkade en de Rogstraat. Zij hebben dan ook de bestemming 'Verkeersdoeleinden' gekregen. De inrichting van deze wegen blijkt uit de indeling op de plankaart. Deze ruimtelijke indeling dient zoveel mogelijk te worden gevolgd.

De bestemming 'Verblijfsdoeleinden'

De overige gebieden zijn bestemd tot verblijfsgebied. Er is gekozen voor een globale bestemming, die in principe een grote vrijheid toelaat ten aanzien van de inrichting van het openbaar gebied. Binnen deze bestemming kunnen groen-, speel-, parkeer- en verkeersvoorzieningen worden aangelegd c.q. in stand gehouden. Ook behoren tot de bestemming de kaden en -voorzover de Haven wordt heringericht- ook gedeelte water van het PH-kanaal.

Een eventuele herinrichting kan niet zondermeer plaatsvinden. De doeleinden van deze bestemming geven de kwalitatieve randvoorwaarden aan. Een eventueel (her)inrichtingsplan dient aan deze randvoorwaarden te worden getoetst en te voldoen. Een vrijstellingsregeling voorziet hierin.

Voor de woonstraten binnen de verschillende bestemmingen zal een 30-km regime gelden. De openbare ruimte heeft primair een verblijfsfunctie. Het gemotoriseerd verkeer is hieraan ongeschikt.

HOOFDSTUK 7. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

7.1 Publiek-private samenwerking

Voor planontwikkeling en planrealisatie kan publiek-private samenwerking onder bepaalde omstandigheden voordelen bieden. Deze voordelen komen onder meer tot uitdrukking indien:

- een marktgerichte benadering vereist is; dit zowel op het vlak van de verwerving als van de realisatie;
- de gemeente in de grondexploitatie een duidelijke begrenzing van voorziene tekorten vooraf belangrijker vindt dan de mogelijkheid om te profiteren van eventuele meevallers en hogere opbrengsten tijdens het ontwikkelingstraject zelf.

Met betrekking tot de herontwikkeling van het gebied Prins Hendrikkade kan worden geconstateerd dat beide elementen aan de orde zijn. Dit betekent dat er een duidelijke aanleiding is om publiek-private samenwerking tot uitgangspunt te nemen in de plannen voor herontwikkeling. Dit uitgangspunt is door de gemeenteraad bekrachtigd.

De eerste fase

Voor wat betreft de eerste fase van de herontwikkeling van de Prins Hendrikkade is daartoe de volgende opzet gekozen:

- een aantal Katwijkse bouw- en ontwikkelingsmaatschappijen heeft de krachten gebundeld ten behoeve van de ontwikkeling van de eerste fase. Een projectontwikkelaar treedt namens deze bouw- en ontwikkelingsmaatschappij op en vormt de 'contractpartij' waarmee de gemeente zaken doet;
- aan deze opzet heeft de gemeenteraad haar goedkeuring verleend. Inmiddels is overeenstemming bereikt tussen gemeente en de projectontwikkelaar inzake de projectfinanciering en de projectcoördinatie;
- indien plan en financieringsopzet naar bestuurlijk oordeel binnen het kader van 'Katwijk 2000' passend wordt geacht, wordt toegewerkt naar een ontwikkelingsovereenkomst.

De projectontwikkelaar heeft inmiddels -samen met de bouwbedrijven- een opzet gepresenteerd die aan de gestelde eisen voldoet.

Na de 'verkennende fase' volgt een 'pre-contractuele fase' waarin een intentie-overeenkomst tussen partijen tot stand dient te komen, alsmede een planologisch en financieel masterplan. De 'contractuele' fase vormt het slot; daarin wordt de overeenkomst tot stand gebracht tussen de gemeente en de projectontwikkelaar.

De tweede fase

Ook voor de tweede fase wordt in beginsel uitgegaan van publiek-private samenwerking. In het gebied tussen de Mr. H. van der Hoevenstraat en de brug in de Industrieweg worden in dit stadium nog geen voorschotten genomen inzake de vraag welke partij welke ontwikkeling zal realiseren. Er is in de eerste plaats onvoldoende zicht op de kosten van de bodemsanering. Daaraan gekoppeld is de keuze (tussen de Mr. H. van der Hoevenstraat en de Mr. E.N. Rahusenstraat) wonen of werken nog open. In de tweede plaats is het realiseren van concrete bouwplannen met betrekking tot de tweede fase voorshands niet aan de orde. Tussen de gemeente en de belangrijkste eigenaar in dit gebied, het EWR, bestaat een optie-overeen-

komst. De gemeente heeft daarmee voldoende controle op de totale ontwikkeling tussen de Mr. H. van der Hoevenstraat en de Mr. E.N. Rahusenstraat.

In het gebied tussen de Industrieweg en de Rogstraat is een belangrijk eigendom in handen van een bouw- en ontwikkelingsmaatschappij. De gemeente gaat er van uit dat met deze bouwer/ontwikkelaar te zijner tijd tot overeenstemming kan worden gekomen. In de financiële opzet wordt er voorshands van uitgegaan dat de gemeente zorgdraagt voor de hoofdinfrastructuur i.c. de aanpassing van de Rogstraat en de Haringkade. Aan de ontwikkeling van de 'vlek' worden voorshands door de gemeente geen kosten en opbrengsten toegekend.

7.2 De grondslagen van de bouwgrondexploitatie

Voor het gebied Prins Hendrikkade zijn twee bouwgrondexploitaties opgesteld, één voor de eerste en één voor de tweede fase van de herontwikkeling.

De totale kosten worden, inclusief die van bovenwijkse voorzieningen, geraamd op 71,5 miljoen, prijspeil 1993. Dit wordt opgebracht door de opbrengst van de wooneenheden, de gronden voor kantoren/ambachtelijke bedrijven en de grond voor openbare en bijzondere gebouwen.

Daarnaast verstrekt de gemeente een bijdrage in het verwachte tekort en is er bij de provincie om een bijdrage verzocht op grond van de regeling Stads- en Dorpsvernieuwing.

HOOFDSTUK 8. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

Het voorontwerp-bestemmingsplan Prins Hendrikkanaal en omgeving heeft in de periode 23 januari tot 6 maart 1995 ter inzage gelegen, na publikatie in de Katwijkse Post, het Katwijks weekblad en het Leids Dagblad en op de publikatieborden. Op 15 februari 1995 is voorts een inspraakavond gehouden.

Tijdens de inspraakavond werd ondermeer ingegaan op stedenbouwkundige opzet, het verdwijnen afrit Zwaaijk/bereikbaarheid, verkeers-, milieu- en economische/detailhandelsaspecten.

In het kader van de inspraakprocedure zijn dertien schriftelijke reacties ingediend. Een uitgebreid commentaar op de ingediende reacties is opgesteld en aan de insprekers ter kennisneming toegezonden.

Na deze informatie-avond en de toezending van het commentaar van de gemeente is:

- *er een vormcoördinator (Van Olphen) benoemd, die -rekening houdend met de gemaakte opmerkingen- opnieuw aan de slag is gegaan met het oorspronkelijke plan van Vollmer en waardoor dat laatste plan op een aantal onderdelen gewijzigd is;*
- *er een kort geding geweest dat door de bewoners en winkeliers van de Zwaaijk is aangespannen tegen de gemeente. De gemeente heeft in dat geding nog eens nadere argumenten aangevoerd die pleiten voor de onttrekking aan de openbaarheid van de Zwaaijk.*

Deze aspecten hebben geleid tot een bijstelling van dit verslag van de maatschappelijke uitvoerbaarheid, temeer omdat een en ander heeft geleid tot een bijstelling van het stedenbouwkundige plan, waarbij ook rekening is gehouden met de inspraakreacties. Mede omdat het commentaar op de inspraak reeds was toegezonden aan de betrokkenen heeft de gemeente gemeend de gewijzigde onderdelen zichtbaar te maken in dit bestemmingsplan. Deze gewijzigde tekstdelen zijn hierna in cursief aangegeven.

Op de hoofdelementen wordt hier ingegaan.

8.1 Algemeen

Aan de opstelling van dit globale bestemmingsplan is de vaststelling van het structuurplan Katwijk 2000 voorafgegaan. In dat structuurplan is over het Havengebied geconstateerd dat dit het oudste industrieterrein van Katwijk is en dat het ook niet meer aan de eisen van deze tijd voldoet. Bedrijvigheid zoals hier aanwezig past tegenwoordig niet meer in de bebouwde omgeving. Daarom is in het structuurplan dit gebied aangegeven als toekomstig woongebied ter versterking van het centrum, mede door het onderbrengen van functies in de toeristisch recreatieve sector en parkeren.

Bij de voorbereiding en vaststelling van dit structuurplan zijn er verschillende overleggrondes met belanghebbenden geweest. Daarbij zijn opmerkingen geplaatst en reacties gegeven. Die opmerkingen en reacties zijn in dit structuurplan meegenomen. Bij de uitwerking van het structuurplan voor het Havengebied door middel van de opstelling van dit globale bestemmingsplan is dus reeds rekening gehouden met de daarin neergelegde uitgangspunten voor het Havengebied.

Omdat in dit bestemmingsplan voornamelijk globale bestemmingen zijn opgenomen, dienen per deelgebied nog uitwerkingsplannen te worden opgesteld, waarin een gedetailleerde

bestemmingsregeling wordt opgenomen. Een aantal van de ingekomen reacties gaat dan ook met name over aspecten die eerst bij de uitwerking van dit bestemmingsplan nader worden geregeld.

Over de noodzaak van dit plan wordt het volgende opgemerkt. De omvorming van dit industrieterrein tot een woongebied is een kostbare zaak. Met name de verwervingskosten voor de gronden zijn zeer hoog. Daarom moeten deze gronden intensief worden benut. Door het aanwezige hoogteverschil van 6 meter in dit gebied zijn daartoe goede mogelijkheden aanwezig. Het is een uitdaging om een plan te ontwikkelen dat goed past in deze omgeving en dat aansluit op het centrum van Katwijk. Daarbij spelen de gehanteerde begrippen continuïteit, herkenbaarheid en identiteit een grote rol. De vormcoördinator en de uitvoerende architecten dienen deze begrippen gestalte te geven. Bij de uitwerking van de plannen wordt, zoals reeds onder andere op de inspraakavond is vermeld, aan een aantal punten specifiek aandacht besteed. Het gaat om het volgende:

- de bereikbaarheid van het laaggelegen deel, waar de bestaande winkels zijn gelegen, vanaf het hooggelegen deel (hoek Tramstraat/Noordeinde), waar over een korte afstand het hoogteverschil van 6 meter dient te worden overbrugd. De betreffende architect zal worden gevraagd hiervoor een oplossing te vinden;
- voor het parkeren op het terrein tussen de bebouwing aan de Hoogstraat en de bebouwing aan de Zwaaijkom moeten de bereikbaarheid en het parkeerregime nader worden onderzocht;
- in verband met de bereikbaarheid van de winkels tijdens de bouw moeten nodige maatregelen worden getroffen;
- de hoogte van de geplande bebouwing op de hoek van de Hans v.d. Hoevenstraat in relatie tot de bestaande bebouwing (omgeving pand smederij Haasnoot) en de bebouwing in de 2e fase dient nader te worden onderzocht.

Het uitgangspunt van de stedenbouwkundige opzet van het plan om de laag gelegen beëindiging van het Prins Hendrikkanaal om te vormen tot een plein voor toeristische/recreatieve functies, heeft als consequentie dat de huidige afrit vanaf de Tramstraat niet kan worden gehandhaafd.

Belangrijk bij de beoordeling van de reacties is dat deze moeten worden gezien in het licht van het bestemmingsplan. In dit bestemmingsplan zijn globale bestemmingen opgenomen die ruimere mogelijkheden aangeven dan het gemaakte stedenbouwkundige plan. Daardoor bestaat de mogelijkheid om bij de uitwerking van die globale bestemmingen de plannen anders vorm te geven.

8.2 Stedenbouwkundige opzet

Een aantal reacties betreft de algemene indruk van het plan voor wat betreft de massaliteit, de bouwhoogten, de inpassing in de woonomgeving etc. Ingegaan is reeds op de noodzaak van een intensieve bebouwing van het gebied. Door het hoogteverschil van 6 meter is het mogelijk om 2 lagen te realiseren zonder dat dat vanaf de Tramstraat te zien is. De hoogte, gezien vanaf de Tramstraat varieert van 3 lagen bij het Noordeinde tot 5 lagen met een daklaag bij de Hans v.d. Hoevenstraat. Dit is in overeenstemming met de bouwhoogte van de bestaande bebouwing aan de overzijde van de Tramstraat. Echter doordat de H. v.d. Hoevenstraat/J. van der Vegtstraat lager zijn gelegen is de hoogte op de hoek van die 2 straten één laag meer (6 lagen + daklaag). Ten opzichte van de Prins Hendrikkade gemeten is de hoogte van die bebouwing, gezien het hoogteverschil, dan ook weer één laag hoger (7 lagen + daklaag).

Aan de zijde van de Prins Hendrikkade is de hoogte 2 tot 4 à 5 lagen, waarbij vanaf 3 lagen een dakverdieping (terugliggend of kap) is toegestaan. Deze hoogten staan redelijk in verhouding tot de bestaande bebouwing, mede gezien de ruimte die aanwezig is. De vrees van massaliteit is ontstaan door de als voorbeeld getoonde architectuurbeelden, de lengte van de bebouwing langs het Prins Hendrikkanaal en de wijze waarop het stedenbouwkundig plan in de maquette is weergegeven. Deze weergave is echter niet de vorm die het plan uiteindelijk krijgt.

Op initiatief van enkele raadsleden is het bestemmingsplan aangepast en zijn de uitgangspunten continuïteit, identiteit en herkenbaarheid in het plan opgenomen. Continuïteit wil zeggen dat er aangesloten moet worden bij de bestaande Katwijkse elementen in de omgeving en de Prins Hendrikkade. Daarmee wordt niet bedoeld de bestaande meergezinswoningen aan de Tramstraat. Ook zijn en waren er aan de Prins Hendrikkade onderdelen die daarvoor niet in aanmerking komen. Uitgangspunt is dat er een verticale geleding ontstaat, waarbij de onderdelen een meer individuele uitstraling krijgen. Bij de bestaande Katwijkse elementen moet gedacht worden aan bepaalde kap- en raamvormen. Het betreft geen kopie van de vroegere vissershuisjes. Op deze wijze kan het gebied een eigen identiteit krijgen. Het samenspel van eenheid en verscheidenheid en van continuïteit en identiteit is bepalend voor de herkenbaarheid. Op deze wijze hoeft een lange wand van 190 meter geen bezwaar op te leveren. De uitgangspunten continuïteit, identiteit en herkenbaarheid zijn wel in het bestemmingsplan verwerkt, maar niet in het stedenbouwkundige plan dat door Rabo Vastgoed is ontwikkeld. In het bestemmingsplan liggen de hoofdvormen vast, maar er kan op een aantal punten van het stedenbouwkundige plan worden afgeweken. Zo zijn er wat meer vrijheden in de hoogte en zijn bijvoorbeeld de doorgangen tussen de bouwblokken niet aangegeven.

Bij de verdere uitwerking mag echter niet de exploitatie uit het oog worden verloren. Het blijft de kunst om het nadelige saldo niet verder op te laten lopen. Daarom dient het bouwprogramma te worden gerealiseerd zoals dat in de plannen is opgenomen. Zoals hiervoor duidelijk is geworden zal het beeld pas bij de definitieve uitwerking worden bepaald.

Door de vormcoördinator is inmiddels een architectonisch masterplan opgesteld waarin vorengenoemde uitgangspunten zijn uitgewerkt en verfijnd. Aan de hand van dit architectonische masterplan dienen de architecten de definitieve bouwplannen te ontwikkelen. De bebouwing die op deze manier ontstaat dient niet dominant te zijn, maar door zijn architectonische kwaliteiten een omgeving te scheppen die voldoet aan de stedenbouwkundige uitgangspunten. Dat wil zeggen een gebied dat toeristisch recreatief goed kan functioneren, zodat ook de bestaande winkels daarvan kunnen profiteren.

8.3 Bouw Van der Hoevenstraat/J. van de Vegtstraat

De in het bestemmingsplan toegestane maximale hoogte op deze hoek tegenover de woning J. van der Vegtstraat 1 is vrij hoog. Het is echter een misverstand dat deze hoogte 8 lagen zou bedragen. In het bestemmingsplan zijn weliswaar 8 lagen toegestaan, maar dat is gemeten vanaf de Prins Hendrikkade en inclusief een daklaag. Aangezien de woning J. van der Vegtstraat 1 met het vloerpeil ongeveer 2,70 boven de Prins Hendrikkade ligt, is de werkelijke hoogte ten opzichte van deze woning 6 lagen (+ daklaag).

Desalniettemin kan niet worden ontkend dat de bebouwing ten opzichte van de schaal van de woningen aan de J. van der Vegtstraat/Remisestraat vrij fors is. Een aanpassing van het plan in de gewenste schaal is echter niet mogelijk.

In het masterplan van Van Olphen is de hoogte van het gebouw ter plaatse ca. 20 m¹, maar de bouwmassa is minder omvangrijk zodat het gebouw beter past bij de schaal van de woningen aan de J. van der Vegtstraat.

Bij de uitwerking zal verder onderzocht worden op welke wijze de plannen op deze hoek wel kunnen worden aangepast.

8.4 Bouw nabij Hoogstraat/Zwaaikom

Er wordt naar gestreefd om een duidelijke looplijn te maken vanuit het Noordeinde naar het Havengebied en naar de voetgangerstoegang van de te maken parkeergarage. Daartoe is op Tramstraatniveau een "plein" ontworpen. Dit plein is omsloten door bebouwing. Deze bebouwing moet voldoende formaat hebben om de "opvangfunctie" te kunnen vervullen. Op de begane grond van deze gebouwen zijn voorzieningen gedacht. Het bouwblok haaks op de Hoogstraat is even hoog als de bebouwing aan de Hoogstraat (3 lagen). Vanuit het Noordeinde is het zicht op dit bouwblok gericht. Verlaging van dit bouwblok zou betekenen dat het vanuit het Noordeinde niet meer opvalt en dat de zijgevel van de bestaande bebouwing aan het Noordeinde er weer bovenuit komt. Het trapeziumvormige blok is ten opzichte van de Tramstraat 5 lagen hoog (inclusief daklaag). Dit is bedoeld als herkenningspunt en begeleiding van de looproute naar het laaggelegen Havengebied. Op deze wijze worden de bezoekers op een natuurlijke wijze naar de trap die de verbinding vormt met het lager gelegen plein geleid. Juist door deze vernauwing ontstaat een verrassingselement als men het royale, lager gelegen plein ontwaart. Door het samenspel van kleinere en grotere ruimten ontstaat een goed leefbare omgeving.

Door de omwonenden wordt er de voorkeur aan geven dat het 2 lagen hoge halfronde gebouw er niet komt, omdat het huidige uitzicht vanuit de woningen hierdoor wordt verminderd. Deze vermindering is echter vrij beperkt. Gezien het hoogteverschil van 6 meter kijkt men over de nieuwbouw heen. De benedenbewoners hebben daar enig nadeel van. Door de vormgeving van de terrassen wordt het zicht vanuit de woningen nu echter ook al beperkt. Ook voor deze bebouwing geldt dat het bestemmingsplan globaler is dan het uiteindelijke bouwplan.

In het masterplan is een aantal elementen gewijzigd; een wigvormig gebouw met een hoogte van maximaal 5 bouwlagen (vanaf Kade-niveau) is in de plaatsgekomen van het oorspronkelijke gebouw (met een trapeziumvormig gebouw als accent).

Bij de uitwerking zijn binnen de randvoorwaarden wijzigingen mogelijk. Het is dan ook zo dat hoewel deze stedenbouwkundige opzet op zich aanvaard is, er bij de uitwerking van het bestemmingsplan veel aandacht besteed zal worden aan juist dit gedeelte van het bestemmingsplan. Bij deze uitwerking zal aan met name de relatie Centrumgebied/Havengebied zowel qua looplijnen als beleving, en aan de vormgeving van de belendende bebouwing veel aandacht worden besteed.

8.5 Verdwijnen afrit Zwaaikom/bereikbaarheid

Ten gevolge van de nieuwbouw aan de Kop van het Havengebied en het vestigen van nieuwe bedrijven zal er een grotere verkeersdruk op dit gebied ontstaan omdat er meer verkeer wordt aangetrokken. Het plein aan de kop van de Haven wordt heringericht tot hoogwaardig en

beschut verblijfsgebied. De aanwezigheid van en het gebruik van het plein door auto's zal gezien het gewenste karakter van plein beperkt moeten worden. Beperkt noodzakelijk bestemmingsverkeer blijft echter mogelijk, men denke hierbij bijvoorbeeld aan bevoorrading van winkels en bestemmingsverkeer. Ten dienste hiervan blijft een beperkt aantal parkeerplaatsen op de Kop van de Haven voor kortparkeren bij de bestaande winkels (langsparkeren) beschikbaar. Het overige autoverkeer dat het gebied "aantrekt" kan parkeren in de nieuw te bouwen garage aan de PH-kade.

Handhaving van de huidige afrit naar de Zwaaihoek, zou tot gevolg hebben dat het toekomstig karakter van het plein, een beschut verblijfsgebied, teniet wordt gedaan door verkeer dat zoekt naar de meest dichtbijgelegen parkeerplaatsen. Dit terwijl een rante openbare parkeergarage voorhanden is, bereikbaar vanuit de Tramstraat met parkeren op het niveau van de kade. Zodat men vanuit de garage direct het verblijfsgebied kan bereiken. De bereikbaarheid voor het langzaam verkeer is in de stedenbouwkundige opzet nog niet optimaal en behoeft een nadere uitwerking.

Voetgangers die goed ter been zijn kunnen gebruik maken van de afgang tussen Tramstraat en Haven, echter voor rolstoelgebruikers en ouders met kinderwagens zijn er te weinig goede mogelijkheden. Bij de uitwerking zal een duidelijke opdracht gegeven worden om tot een goede bereikbaarheid te komen. Te denken valt hierbij aan een hellingbaan welke tevens gebruikt kan worden voor fietsers of een lift die ook buiten de reguliere winkeluren te gebruiken is. Gezien de hoogteverschillen en de beperkte ruimte kan er echter geen helling gecreëerd worden die qua hellingspercentage volledig aan de normen voor fietsverkeer en gebruik door gehandicapten voldoet. Het gebruik van voorzieningen in openbare gebieden zoals liften wordt in den lande steeds vaker toegepast.

Opgemerkt is dat de verwijdering van de afrit van de Tramstraat in strijd is met eerdere toezeggingen aan de ondernemers aan de kop van de Haven (1987): de huidige afrit zou een definitieve afrit zijn. De reconstructie die op de 'kop' van het kanaal in de tachtiger jaren heeft plaatsgevonden geschiedde in het kader van de aanleg van een hoogwaterkering. Ter voorkoming van onnodige vertraging van bij die reconstructie uit te voeren bouwplannen Havenstraat/Hoogstraat door ingediende bezwaren, is door burgemeester en wethouders d.d. 29 oktober 1985 een verklaring afgegeven. Daarin stond dat onverminderd het streven tot het zoeken van een definitieve oplossing voor het garanderen van de bereikbaarheid van de bedrijven van de V.O.F. L. van Duijn en Zn., en de heer B. van Duijvenbode vanuit het centrum, een tijdelijke afrit zal worden gemaakt en in stand gehouden. In die verklaring is gesteld dat dit instandhouden zou geschieden tot het tijdstip van een definitieve afrit of, indien dat niet mogelijk is, tot het tijdstip van het onherroepelijk worden van het raadsbesluit tot onttrekking van de betreffende wegen aan het openbaar verkeer. *Deze definitieve afrit is jaren geleden gerealiseerd, zodat de betreffende verklaring op dit moment geen betekenis meer heeft. Thans is een nieuwe fase aangebroken, waarbij besloten moet worden of de definitieve oplossing van destijds in de toekomst gehandhaafd dient te blijven. De woorden 'tijdelijk' en 'definitief' in de verklaring van 1985 hebben geen betrekking op het uitvoeringsniveau. Het woord 'definitief' betekent uiteraard niet 'tot in de eeuwigheid'.*

In 1987 is dan ook, zoals door de insprekers wordt aangegeven, aan Gedeputeerde Staten medegedeeld dat de plannen voor het gebiedsdeel Havenstraat/Loggerstraat nader zijn uitgewerkt en vaststaat dat de betreffende bedrijven bereikbaar zullen blijven. De situatie ter plaatse was in 1985/87 echter anders dan nu. Toen was het gebied nog volledig in gebruik als

industrieterrein, waarin de betreffende winkels als een enclave lagen. Er was ook geen enkel zicht op een mogelijk toekomstige bestemmingswijziging voor dit gebied.

Met de vaststelling van het structuurplan Katwijk 2000 is echter een nieuwe visie op de ruimtelijke, economische en maatschappelijke structuur van de gemeente vastgesteld. In die nieuwe visie is de herontwikkeling van het Havengebied één van de belangrijkste uitgangspunten. Een herontwikkeling gericht op het creëren van een woningbouwgebied, *waarbij een stedenbouwkundig 'afgeronde' ruimte met een toeristisch-recreatieve functie wordt beoogd, zodat een aantrekkelijk verblijfsgebied wordt gecreëerd.*

De gemeente blijft overigens onverkort aanspreekbaar op de zorg voor een goede verbinding tussen de Zwaaihoek en het centrum. In dit verband is relevant dat, ook indien de plannen doorgang vinden, zowel de woningen als de winkels bereikbaar blijven. In de thans voorziene nieuwe situatie zal ongeveer ter hoogte van de huidige weg een voetgangersroute beschikbaar blijven. De woningen blijven voor het gemotoriseerd verkeer bereikbaar via de aan de voorzijde van de woningen gelegen Hoogstraat. Ten behoeve van de winkels en woningen komt voorts ter vervanging van de Zwaaihoekweg een nieuwe ontsluitingsroute, die de Zwaaihoek met het centrum verbindt. De ontsluitingsweg zal lopen via de Mr. H. Van der Hoevenstraat langs de PH-kade naar de winkels en tevens naar de achterzijde van de woningen. Er zal derhalve indien de nodige besluiten worden genomen, een nieuwe verbindingsweg worden gerealiseerd die dient ter vervanging van de Zwaaihoekweg. De bewoners en winkeliers zullen dus niet worden afgesneden van het centrum en kunnen gebruik blijven maken van een verbindingroute. De gemeente blijft dus zorgdragen voor een ontsluitingsroute naar het centrum.

De gemeente is dan ook van mening dat zij vrij is in het bepalen van haar beleid en dat zijn haar beleid moet kunnen aanpassen aan de huidige en te verwachten maatschappelijk relevante ontwikkelingen. Hierbij dient een afgweging van alle betrokken belangen te worden gemaakt. Het mag niet zo zijn, dat door de bezwaren van de bewoners en winkeliers voorbij wordt gegaan aan een goede afgweging van alle belangen. Aan een bestemmingsplan kunnen geen blijvende rechten worden ontleend. Eventuele schadeclaims in dat verband kan men op grond van artikel 49 WRO indienen.

8.6 Verkeersaspecten

Voor het doorgaande fietsverkeer zijn er via het havengebied geen optimale mogelijkheden, hiervoor zijn goede alternatieve routes via de Tramstraat en Meerburgkade. Voor fietsers met de bestemming Havengebied en herkomst Katwijk centrum of de noord is het Havengebied, zij het wat minder gemakkelijk, wel bereikbaar, maar zij krijgen ook de mogelijkheid om de fiets "boven" op de Tramstraat te stallen en te voet verder te gaan. Fietsers uit Rijnsoever en 't Witte Hek kunnen hun fiets beneden op het plein parkeren. Voor de voetgangers zal bij de uitwerking van dit deelgebied een goede bereikbaarheid van de Zwaaihoek moeten worden gecreëerd.

Aan de kop van de Haven wordt parkeergelegenheid opgeheven. Hiermee is rekening gehouden met de totale parkeerbehoefte van het gehele gebied. De parkeergarage zal grotendeels als compensatie dienen voor deze plaatsen. Wel zal een beperkt aantal parkeerplaatsen voor bestemmingsverkeer van de winkels aan de Haven gehandhaafd blijven. Bij de uitwerking 1e fase c.q. opstelling van het bouwplan voor de Kop zal de bereikbaarheid voor het langzaam verkeer nadrukkelijke aandacht krijgen.

8.7 Economische/detailhandelsaspecten

Zoals in de toelichting is aangegeven is het uitgangspunt van de gemeente voor de (grootschalige) detailhandelsfunctie in het Havengebied dat deze een aanvulling moet zijn op het centrum van Katwijk aan Zee. Er is voor baliefuncties en detailhandelsfuncties in het gebied in de eerste fase ruimte gereserveerd, gedeeltelijk op Tramstraatniveau (meubels, badkamers, keukens etc alsmede baliefuncties) en gedeeltelijk op Kadeniveau ({grootschalige} detailhandel {geen voedings- en genotmiddelen} en kleinschalige dienstverlening). Hoewel de nadruk ligt op de Tramstraat, vanwege de aansluiting met het centrum, zijn er ook op het niveau van de Kade nog ontwikkelingen mogelijk. Het geheel kan op deze wijze worden gezien als aanvulling op de voorzieningen in het centrum. Het gaat er echter niet om in het Havengebied geen concurrerende ontwikkelingen te stimuleren.

HOOFDSTUK 9. OVERLEG EX ARTIKEL 10 BRO

Ter voldoening aan het bepaalde in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening is het ontwerp-bestemmingsplan 'Prins Hendrikkanaal e.o.' toegezonden aan een aantal daarvoor in aanmerking komende instanties. De navolgende instanties hebben gereageerd op het ontwerp-plan:

1. Provinciale Planologische Commissie;
2. N.V. Energie- en Watervoorziening Rijnland, district Duinstreek;
3. Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rijnland;
4. Ministerie van Defensie, dienst Gebouwen, Werken en Terreinen;
5. Hoogheemraadschap van Rijnland;
6. Directoraat Generaal Rijkswaterstaat.

Het Ministerie van Defensie heeft bericht dat er geen bezwaren bestaan tegen het ontwerp-bestemmingsplan. De overige ingekomen reacties zullen onderstaand van commentaar worden voorzien.

Ad. 1 Provinciale Planologische Commissie

1. Inleiding

Het plan voldoet aan de belangrijke plandoelstelling van het streekplan Zuid-Holland-West dat 'inbreiden' boven 'uitbreiden' gaat.

2. Woningprogramma en fasering

Provinciale Planologische Commissie:

Het voorliggende plan is in strijd met het vigerende streekplan met betrekking tot de fasering van de woningbouw. Zolang nog geen concrete afspraken zijn gemaakt over de bijdrage van de gemeente Katwijk aan het oplossen van de capaciteitstekorten in de Leidse Regio, dient vooralsnog te worden uitgegaan van een fasering van 40 woningen per jaar vanaf 1 januari 1995 (in plaats van 70-90 woningen die de gemeente wil realiseren).

Tezamen met het woningbouwprogramma voor de bestemmingsplan Zanderij-Westerbaan en de op te leveren woningen op overige lokaties geeft het programma van Katwijk een overschrijding te zien van 152 woningen ten opzichte van de in het streekplan per 1 januari 2000 aangegeven gewenste woningvoorraad.

Gemeente:

Bij brief van Gedeputeerde Staten van 14 juni 1995 delen Gedeputeerde Staten mede, dat zij voor Katwijk geen taak meer zien weggelegd in het kader van de Leidse Vinex. Gedeputeerde Staten zijn echter bereid om het streekplanprogramma zodanig te verhogen, dat afgeweken mak worden van het getal van 40 woningen per jaar, mits Gedeputeerde Staten daaraan goedkeuring geven (eventueel bij de uitwerking).

3. Bodem

Provinciale Planologische Commissie:

In het ontwerp-bestemmingsplan is onvoldoende aandacht besteed aan de bodemkwaliteit. Conform de Nota Planbeoordeling 1993 dienen de resultaten van het bodemonderzoek, met eventuele rapporten van vervolgonderzoeken, in de plantoelichting te worden vermeld.

Gemeente:

Het bestemmingsplan is een globaal plan. Teneinde een globale indruk te kunnen krijgen of de plannen van de eerste fase uit milieuhygiënisch oogpunt haalbaar zijn is oriënterend c.q. historisch onderzoek verricht. De conclusies van deze onderzoeken zijn thans in het voorliggende plan opgenomen. In de gevallen waar meer exacte gegevens over de bodemgesteldheid bekend zijn is dit in de toelichting vermeld. Bij de uitwerking dan wel de procedure omtrent het verlenen van bouwvergunning zal, waar nodig, een en ander gedetailleerd (NVN 5740) worden onderzocht. Afhankelijk van de resultaten van deze onderzoeken zal, indien noodzakelijk in overleg met de Dienst Water en Milieu, een nader standpunt worden ingenomen over de eventueel te nemen vervolgstappen.

In de tweede fase van het bestemmingsplan zijn twee lokaties gelegen die ingevolge de Wet bodembescherming (IBS) zullen worden gesaneerd. Deze lokaties vragen om bijzondere aandacht. Teneinde de continuïteit in de bouwstroom te kunnen waarborgen dient er coördinatie plaats te vinden tussen de sanering enerzijds en de realisatie van het bestemmingsplan anderzijds. Tevens bestaat er een relatie tussen de saneringsvariant en de uiteindelijk in het uitwerkingsplan te kiezen bestemming (woningbouw of bedrijven). Ook vanuit dit perspectief is afstemming en overleg met de Dienst Water en Milieu van de Provincie gewenst.

4. Water

Provinciale Planologische Commissie:

In de passage in de toelichting omtrent de kans bij een doorbraak van de hoogwaterkering dient het getal van 1/100.000 (per jaar) vervangen te worden door 1/10.000 (per jaar).

Gemeente:

De toelichting, voorschriften en plankaart zijn op de bovengenoemde punten aangepast.

Het verdient de aanbeveling op de plankaart en in de voorschriften het begrip 'Differentiatie Zeewering' te vervangen door het begrip 'Waterkering'.

Gemeente:

Gelet op de reactie van het Hoogheemraadschap van Rijnland (zie onder ad. 6 hierna) en de door deze instantie aanbevolen terminologie heeft de gemeente gekozen voor handhaving van de huidige term 'zeewering', temeer omdat dat ook in overeenstemming is met de gebruikte terminologie in de overige bestemmingsplannen in de gemeente.

5. Industrielawaai

Provinciale Planologische Commissie:

In het plan dient te worden zeker gesteld dat bij de uitbreiding van woningbouw in samenhang met de inkrimping van de bedrijvigheid geen ontoelaatbare milieubelasting optreedt voor de nieuw te bouwen woningen.

Het doel van het plan is in eerste instantie om de milieuhinderlijke bedrijven te verplaatsen uit het woongebied. Dit betekent dat in het gebied uitsluitend bedrijven tot en met categorie 2 van de Basiszoneringslijst zijn toegestaan. Nieuwbouw van woningen in de directe omgeving van bestaande bedrijven uit hogere categorieën zal dan ook niet plaatsvinden. Het plan biedt de mogelijkheid tot nieuwvestiging van bedrijven. Ook hiervoor geldt dat uitsluitend bedrijven tot en met categorie 2 van de Basiszoneringslijst zijn toegestaan (met een ontheffingsmogelijkheid voor categorie 3). Op bovengenoemde wijze zullen conflictsituaties tussen bedrijven en woningen worden vermeden. Overigens zal de verwezenlijking van het bovengenoemde privaatrechtelijk moeten worden ondersteund (door middel van een exploitatie-overeenkomst) omdat het bestemmingsplan slechts een toelatingsplan is.

6. Uitvoerbaarheid

Provinciale Planologische Commissie:

Het plan bevat nadelige financiële aspecten die leiden tot een tekort. Bij het indienen van het plan dient daarom zekerheid te bestaan over de bijdrage uit het Provinciaal Stadsvernieuwings Fonds.

Gemeente:

De gemeente gaat er bij de uitvoering van dit plan inderdaad vanuit, dat het tekort -in ieder geval voor een groot deel- kan worden opgevangen door een uitkering uit het Provinciaal Fonds Stadsvernieuwing. Recent is duidelijk geworden dat inderdaad een bijdrage zal worden verkregen uit dit fonds.

Provinciale Planologische Commissie:

In de uitwerkingsplannen ex artikel 11 WRO dient in ieder geval de economische uitvoerbaarheid verzekerd te zijn.

Uiteraard zal, voor zover noodzakelijk, in de uitwerkingsplannen de economische uitvoerbaarheid van de plannen worden aangetoond.

7. Bedrijven/Kantoren

Provinciale Planologische Commissie:

- 1. Verzocht wordt nader in te gaan op alternatieve vestigingsmogelijkheden van de uit te plaatsen bedrijven en of ze tot hun uitplaatsing goed kunnen functioneren.*
- 2. Een goede onderbouwing in de toelichting van de keuze tussen de woonvariant en de bedrijfsvariant voor de tweede fase is gewenst.*
- 3. Ook is het gewenst dat duidelijker in het plan wordt aangegeven dat ook voor de 2e fase alleen kleinschalige lokaal gebonden kantoren worden toegelaten.*

Gemeente:

1. In de toelichting op pagina 12 is ingegaan op de alternatieve vestigingslocaties voor de bestaande bedrijven aan de PH-kade. Hierbij kan worden gesteld dat de locaties Katwijkerbroek en de Klei-Oost ruimte (kunnen) bieden voor de te verplaatsen bedrijven. De Klei-Oost zal nog voor het jaar 2000 worden ontwikkeld, dus nog voor de ontwikkeling van de tweede fase van het plangebied.
2. In de toelichting is reeds ingegaan op de keuze tussen de woonvariant en de bedrijfsvariant (wonen/werken) en de gemeentelijke voorkeur. In het bestemmingsplan is juist gekozen voor de globale nader uit te werken bestemmingen om de uiteindelijke keuze voor één variant naar de toekomst te verschuiven, temeer omdat op een aantal punten nog geen duidelijkheid bestaat:
 - sanering van de bodem;
 - behoefte aan locaties voor bedrijven die op korte afstand van woningen inpasbaar zijn.
3. In het plan dat voorgelegd is aan de PPC is zowel in de plantoelichting als in de voorschriften bevatten aangegeven dat ook voor de tweede fase wordt uitgegaan van de vestiging van kleinschalige lokaal gebonden kantoren (zie p. 17 toelichting en artikel 10 voorschriften). Wel zijn de voorschriften wat aangescherpt conform het advies van de PPC. Overigens is de bestemmingsregeling voor de Rogstraat (Bedrijfsdoeleinden) verruimd en zijn nu ook andere functies toegelaten, zoals maatschappelijke voorzieningen en overige dienstverlening (geen detailhandel). De bestemmingsregeling en de bestemmingsbenaming (nieuwe naam: 'Dienstverlening') zijn daarmee in overeenstemming gebracht.

ad. 2 N.V. Energie- en watervoorziening Rijnland

Verzocht wordt om EWR voortijdig te doen informeren indien de plannen concretere vormen gaan aannemen. In de huidige situatie is reeds een infrastructuur voor gas, water, elektriciteit, openbare verlichting en C.A.I. aanwezig. Indien het noodzakelijk blijkt te zijn hieraan werkzaamheden te verrichten zal dit voor rekening komen van de gemeente. Om de kosten zo laag mogelijk te houden wordt verzocht een aantal leidingen en regelstations in het bestemmingsplan in te passen.

In het ontwerp-bestemmingsplan is de belangrijkste leiding (aardgastransportleiding) apart bestemd. Deze leiding zal dan ook niet worden verplaatst. Het beleid is erop gericht de overige leidingen en regelstations te handhaven. Om echter de noodzakelijke flexibiliteit te kunnen bieden bij de verdere planuitwerkingen zijn deze leidingen niet op de plankaart vastgelegd. Zodra verlegging van (kleine) gedeelten van de leidingen noodzakelijk mocht blijken te zijn in verband met de uitvoering van de plannen, zal in overleg worden getreden met de N.V. Energie- en watervoorziening Rijnland. Uiteraard zal de N.V. op de hoogte worden gehouden van de ontwikkelingen en planvorming in het gebied.

ad. 3 Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rijnland

De Kamer erkent het belang van het plangebied voor de gemeente Katwijk. Zij onderschrijft tevens de noodzaak van een grondige herstructurering en sanering van het gebied en de belangen die daarmee gepaard gaan voor het wonen, werken en recreëren en de verdere ontwikkeling van het centrum van Katwijk.

Van de opmerking is kennis genomen.

ten aanzien van de eerste fase:

parkeren

De Kamer onderschrijft het uitgangspunt dat de centrumplannen pas uitgevoerd kunnen worden nadat in de vervangende parkeervoorzieningen in het plangebied (compensatielokatie) zijn gerealiseerd.

Van de opmerking wordt kennis genomen. Overigens is in de bouwplanning voor het Centrumgebied/Prins Hendrikkanaal rekening gehouden met de afstemming in tijd tussen de op te heffen parkeerplaatsen en de nieuw te bouwen parkeergarage aan de Prins Hendrikkade.

horeca

De aard van de horeca in het gebied zal goed moeten aansluiten op de te versterken watersportfunctie van het gebied.

In wezen ligt dit besloten in de aard van de toegelaten horecavormen, t.w. restauratieve horeca, daghoreca e.d., maar zeker geen discotheken. De omvang van de horecabedrijven is eveneens beperkt. Deze elementen zullen er -met name gelet op de functie van de haven- aan bijdragen, dat de horeca zal aansluiten op de watersportfunctie. Daarbij pas ook eventueel een hotel in het Rogstraatgebied, nabij de jachthaven.

detailhandel

De Kamer kan zich in principe vinden in de invulling van detailhandel die aanvullend is op de detailhandel in het centrum. Invulling door meubel- en inrichtingszaken dient echter uitdrukkelijk voorbestemd te worden voor winkeliers uit het centrum van Katwijk om ongewenste concurrentie-effecten tegen te gaan. Hiertoe zal op korte termijn een peiling naar de uitbreidings- en verplaatsingswensen onder de desbetreffende winkeliers uitgevoerd moeten worden.

Het plan is opgezet mede met het doel de bestaande meubel- en inrichtingszaken te verplaatsen naar het gebied rond het Prins Hendrikkanaal. Ook kan een supermarkt vanuit het centrum naar het plangebied worden verplaatst (na wijziging). Het verzoek om een peiling naar de uitbreidings- en verplaatsingswensen onder de desbetreffende winkeliers uit te voeren zal bij de verdere plannen worden meegenomen. Het al dan niet uitvoeren van een dergelijke peiling heeft echter geen consequenties voor het bestemmingsplan. Tevens is het bestemmingsplan niet het juiste instrument om de uitvoering van dergelijke onderzoeken hard te maken. Het plan behoeft derhalve geen aanpassing.

ten aanzien van fase 2

Over de plannen van fase 2 bestaat nog veel onduidelijkheid, onder meer of dit deelgebied wordt ingevuld met woningen dan wel bedrijven. De Kamer pleit voor de variant 'Bedrijven', mede in verband met het tekort aan bedrijventerreinen in de Leidse regio en in de Duin- en Bollenstreek. Bovendien acht de Kamer het inrichten van het gebied tussen de Mr. H. van der Hoevenstraat en de Visserijkade als bedrijvenlocatie in overeenkomst met het overheidsbeleid inzake het terugdringen van het (auto)mobiliteit tussen wonen en werken.

Ook pleit de Kamer ervoor om bij de oplossing van het keuzedilemma wonen/bedrijvigheid de toepassingsmogelijkheden van het ondergronds bouwen voor met name bedrijvigheid nader in overweging te nemen.

Deze overweging heeft in principe reeds plaatsgevonden bij de opstelling van dit bestemmingsplan. Een dubbel grondgebruik ligt in deze tweede fase minder voor de hand, omdat de hoogteverschillen aanzienlijk minder zijn dan in de eerste fase.

ad. 5. Hoogheemraadschap van Rijnland (HHR)

Het HHR is van mening dat op grond van de inrichtingstekening in de toelichting (p. 20) niet blijkt dat de hoogwaterkering voldoende 'zeker' is gesteld en dat de vraag is en blijft of in de waterkering zal worden gebouwd.

De uitwerking en uitvoering van de plannen zal in overleg met het HHR worden aangepakt. Eventueel zullen in de zeewering een beperkt aantal parkeerplaatsen worden aangelegd. Hierover is reeds met het HHR in overleg getreden. Bouwen in de zeewering (en zeker niet in de hoogwaterkering) is vooralsnog niet aan de orde en mocht dat wel aan de orde zijn, dan wordt en kan dat alleen in overleg met en na instemming (vergunning) met het HHR.

Verzocht wordt in de tekst van toelichting en voorschriften alsmede op de plankaart te spreken van 'Zeewering' in plaats van 'hoogwaterkering'

Toelichting, voorschriften en plankaart zijn waar nodig aangepast.

ad. 7. Directoraat Generaal Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat merkt op dat in het plan geen enkele aandacht wordt besteed aan het Rijks- en Provinciale lokatiebeleid. Gezien de voorgestane bedrijfs- en kantorenontwikkelingen binnen het plangebied is dit zeker gewenst. Zelfstandige kantoorontwikkelingen binnen zgn. 'A en B lokaties' moeten worden tegengegaan en in de voorschriften dient een beperking van de kantoorhoudendheid van bedrijven te worden opgenomen. Vestiging van zelfstandige kantoren is alleen toegestaan voorzover wordt uitgegaan van de lokale behoefte. Een nadere onderbouwing in de toelichting is gewenst.

Verwezen wordt naar de opmerkingen van de PPC en de reactie daarop van de gemeente. In de toelichting en de voorschriften is steeds uitgegaan van kleinschalige kantoren, die lokaal gebonden zijn (voorzien in de lokale behoefte). Het plan is op dat onderdeel aangescherpt.