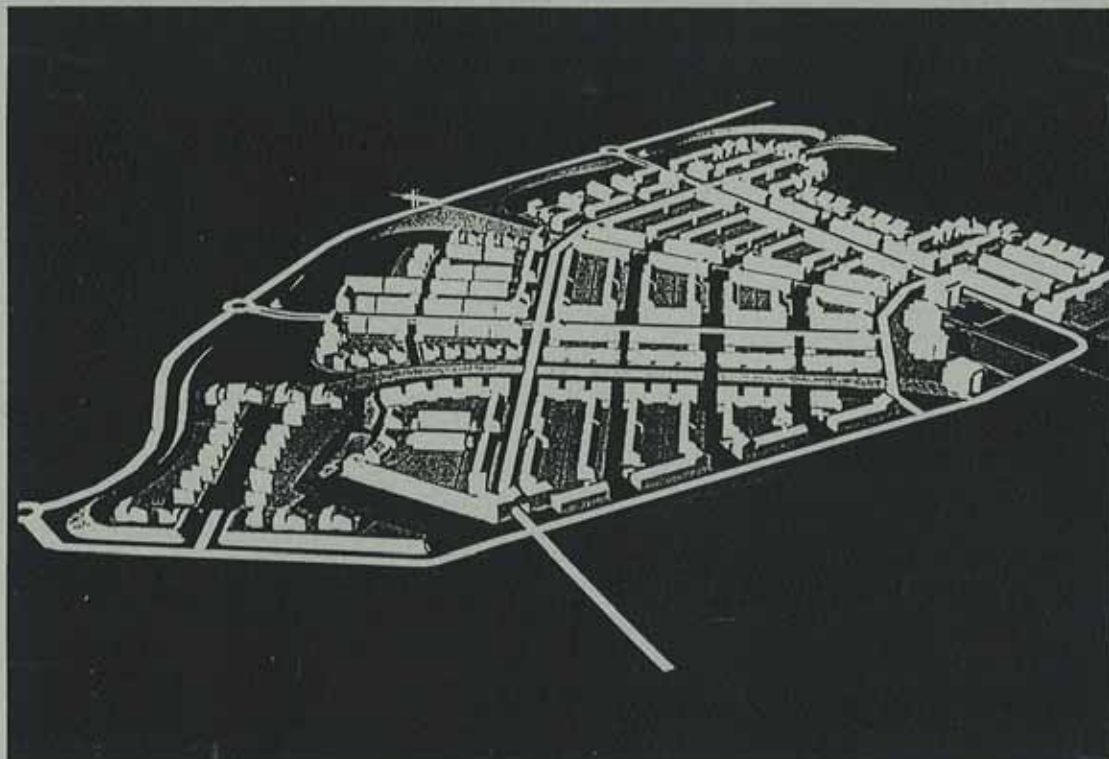


OD 205, architectuur,
stedenbouw, onderzoek en
landschap bv

GEMEENTE KATWIJK



BESTEMMINGSPLAN ZANDERIJ - WESTERBAAN

Behoort bij brief van
bestuit
t bestuur en wethouders

de raad
gemeente Katwijk
26 augustus 1992
7.20

is bekend,
de secretaris van Katwijk,

1 september 1993
1906-300

GEMEENTE KATWIJK
BESTEMMINGSPLAN
ZANDERIJ WESTERBAAN

TOELICHTING

1 september 1993
1906-300

INHOUD:

	Blz.
1. VERANTWOORDING	1
2. INLEIDING	2
2.1 Achtergronden	2
2.2 Uitgangspunten	7
3. PLANOLOGISCHE ONDERBOUWING	9
3.1 Woningbehoefte	9
3.2 Behoeftte aan andere voorzieningen	10
4. UITGANGSSITUATIE	12
4.1 Historisch overzicht	12
4.2 Plangebied	16
4.3 Eigendom en gebruik	18
4.4 Bodemgesteldheid	20
4.5 Waterhuishouding	22
4.6 Landschap	23
4.7 Verkeer	27
4.8 Overige technische aspecten en belemmeringen	32
4.9 Voorzieningen	36
4.10 Vigerende juridische regeling	38
5. BESCHRIJVING VAN HET PLAN	40
5.1 Landschappelijke inpassing	40
5.2 Stedebouwkundige inpassing	42
5.3 Stedebouwkundige vormgeving	47
5.4 Verkeerskundige vormgeving	54
5.5 Civieltechnische vormgeving	60
5.6 Sociale veiligheid	61
5.7 Programma	62
5.8 Fasering	65
5.9 Bestaande agrarische activiteiten	67
5.10 Uitwerkingsregels en toelichting op de kaart en de voorschriften	68
6. GELUIDHINDERONDERZOEK	72
7. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	74
8. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	75
9. OVERLEG EX ART. 10 BRO	81
BIJLAGEN:	
- MILIEUONDERZOEK	
- BESLUIT HOGERE GRENSWAARDEN WEGVERKEERSLAWAAI	

VOORSCHRIFTEN

- LOS BIJGEVOEGD:– PLANKAART
 – PROEVE VAN VERKAVELING

1. VERANTWOORDING

Reeds vele jaren wordt ten behoeve van de toekomstige ontwikkeling van de gemeente Katwijk het gebied Zanderij Westerbaan als een mogelijke bouwlokatie beschouwd.

De eerste discussie omtrent de aanwijzing van de Zanderij Westerbaan als toekomstig woongebied werd reeds in het begin van de jaren zeventig gevoerd. In het in 1976 door de raad vastgestelde structuurplan voor de gemeente is deze visie vastgelegd door in dit plan de Zanderij Westerbaan voor een mogelijk toekomstig woongebied te reserveren. Tot nu toe is in deze visie geen verandering gekomen, zij het dat het tijdstip omtrent het nemen van een definitieve beslissing steeds vooruit is geschoven. Laatstelijk heeft de raad bij besluit van 25 februari 1993 voor het gebied een voorbereidingsbesluit genomen, gericht op toekomstige woningbouw.

De Zanderij Westerbaan is binnen het Katwijkse areaal het laatste gebied waar een behoorlijke uitbreiding van de woonbebouwing mogelijk is. Wanneer Rijnsoever rond 1993 volgebouwd is, zal op dat moment over deze laatste bouwmogelijkheid zekerheid moeten bestaan.

Het voorliggende ontwerp--bestemmingsplan Zanderij Westerbaan omvat alle elementen welke noodzakelijk zijn voor de "afbouw" van het stedelijk gebied van Katwijk, voor zover die in de periode tot 2004 kunnen worden gerealiseerd.

Concreet te noemen zijn daarvan:

- de inmiddels gerealiseerde verlegging van de Provinciale weg S1/S4 met de nieuwe aansluiting nabij het hertenkamp;
- de aanleg van de "verlengde Laan van Nieuw Zuid", zijnde de reeds lange tijd in voorbereiding zijnde derde oost-westverbinding in Katwijk;
- de nieuwe woonwijk in de Zanderij Westerbaan die, na de voltooiing van het plan Rijnsoever, de woonbehoefte van de Katwijkse bevolking moet opvangen, grenzend aan de wijk Koestal Overduin;

Het plan is tot stand gekomen in een nauwe samenwerking van de gemeentelijke diensten met Hofstra Verkeersadviseurs b.v. te Groningen en OD 205, architectuur, stedenbouw, onderzoek en landschap b.v. te Delft die optrad als stedenbouwkundig adviseur.

Voorts zijn bijdragen geleverd door DHV te Amersfoort, die financieel-economische voorstudies heeft verricht welke door OD 205 als uitgangspunt zijn gehanteerd bij de financiële verantwoording, en door het bureau Advisie te Den Haag dat onderzoek heeft gedaan naar de bevolkingsontwikkeling in Katwijk.

2. INLEIDING

2.1. Achtergronden

Ten behoeve van het inzicht in de problematiek rondom de bestemming van de Zanderij Westerbaan worden hieronder de planologische ontwikkelingen kort geresumeerd:

Structuurplan

Op 1 juli 1976 stelde de raad een structuurplan voor het grondgebied van de gehele gemeente vast, waarin de toekomstige ontwikkeling van de gemeente is aangegeven. Het gebied Zanderij Westerbaan werd daarin voor het eerst als een mogelijk toekomstig woongebied gereserveerd.

In het als bijlage bij het structuurplan opgenomen commentaar op de ingekomen reacties is toen uitdrukkelijk gesteld dat de in het structuurplan voor het reeds jaren bestaande tuinbouwgebied aangegeven toekomstige ontwikkeling niet anders beoogt dan de definitieve keus tussen woongebied of agrarisch gebied nog open te houden en eerst te doen plaatsvinden bij een herziening van het toen geldende uitbreidingsplan "Landelijk Gebied 1963".

Bestemmingsplan "Landelijk Gebied"

In het voor de vaststelling op 26 juli 1976 ter inzage gelegde ontwerp-bestemmingsplan "Landelijk Gebied" was aan het gebied Zanderij Westerbaan de bestemming gegeven voor "woondoeleinden, voorlopig agrarische doeleinden, zonder de mogelijkheid van kassenbouw". In de voorschriften van het ontwerp-bestemmingsplan was bepaald dat de gronden tot 1 augustus 1982 waren bestemd voor agrarische doeleinden en vanaf die datum voor woondoeleinden.

Echter, mede naar aanleiding van ingekomen bezwaren en reacties van overleginstanties, waaronder die van de Provinciale Planologische Commissie, werd bij de vaststelling van het ontwerp-bestemmingsplan "Landelijk Gebied" op 24 februari 1977 door de raad de Zanderij Westerbaan - in tegenstelling tot de hiervoor genoemde bestemming - aangewezen voor agrarische doeleinden, zonder de mogelijkheid van kassenbouw. Met de opgestelde berekeningen en prognoses kon toen onvoldoende "hard" gemaakt worden dat binnen de planperiode van 10 jaar met de woningbouw zou moeten worden begonnen.

Streekplan Zuid-Holland West 1978

De provincie stond evenwel positief tegenover de toekomstige ontwikkeling van het gebied. In het door Provinciale Staten op 19 mei 1978 vastgestelde streekplan Zuid-Holland West is het gebied Zanderij Westerbaan opgenomen als ontwikkelingszone voor stads- en dorpsgebied. Voor een met deze bestemming aangewezen gebied, zo wordt in het streekplan toegelicht, kan het gemeentebestuur naar eigen inzicht de inrichting ten behoeve van stedelijke functies qua omvang en in tijd bepalen.

Tot zover de planologische ontwikkeling van het gebied in de zeventiger jaren.

Koninklijk besluit d.d. 3 september 1984

Op 3 september 1984 besliste de Kroon in het kader van de ingediende beroepen tegen het bestemmingsplan "Landelijk Gebied" echter anders dan de lijn die de gemeente en ook de provincie voor ogen stond, nl. het gebied vrij te houden van kassen, zulks met het oog op de steeds vooruitgeschoven woningbouw.

Naar aanleiding van de (negen) tegen de beperkte agrarische bestemming van de Zanderij Westerbaan gerichte kroonberoepen, overwoog de Kroon het volgende:

"dat in de Zanderij Westerbaan reeds kassenbouw heeft plaatsgevonden; dat in meergenoemd gebied ingevolge ons besluit van 16 september 1966, nr. 27, ook kassenbouw is toegestaan; dat blijkens de stukken de gemeenteraad het voornemen heeft de onderwerpelijke gronden na de planperiode voor woningbouw te benutten;

dat echter, uit het verhandelde in de openbare vergadering van de Afdeling voor de geschillen van bestuur van de Raad van State onvoldoende aannemelijk is geworden dat de noodzaak bestaat tot een dergelijke benutting van deze gronden; dat wij in verband met het vorenoverwogene, mede gelet op de feitelijke situatie in meergenoemd gebied, zoals deze in evenvermelde openbare vergadering is gebleken, in dit geval voor dit gebied kassenbouw tot 0,3 ha per bedrijf toelaatbaar achten; dat op grond van het vorenoverwogene moet worden geoordeeld dat er aanleiding is goedkeuring aan de gewraakte bestemming te onthouden".

Voorontwerp in hoofdlijnen t.b.v. de herziening streekplan Zuid-Holland West

Het Koninklijk besluit van 3 september 1984 en het op 28 augustus 1984 door Gedeputeerde Staten uitgebrachte voorontwerp in hoofdlijnen ten behoeve van de herziening van het streekplan Zuid-Holland West, vormden voor burgemeester en wethouders aanleiding tot het uitbrengen van een nota inzake te nemen beleidsbeslissingen met betrekking tot de Zanderij-Westerbaan.

In het voorontwerp-streekplan was -- in tegenstelling tot het vigerende streekplan -- de Zanderij Westerbaan discussiepunt voor een verstedelijkingsmogelijkheid. Echter werd daarbij tegelijkertijd aangegeven dat het gebied een uniek landschappelijk element vormt.

De door burgemeester en wethouders uitgebrachte nota is door de raad in zijn vergadering van 20 december 1984 behandeld en resulteerde in het besluit van de raad:

- a. dat ten behoeve van de opvang van de eigen bevolkingsgroei na 1990 de Zanderij Westerbaan als toekomstig woongebied wordt aangewezen, en
- b. om het gestelde onder a. als reactie kenbaar te maken aan Gedeputeerde Staten, met betrekking tot het voorontwerp-streekplan Zuid-Holland West.

Nota van beantwoording van Gedeputeerde Staten

In hun in juli 1985 uitgebrachte nota van beantwoording van de reacties op het voorontwerp in hoofdlijnen stellen Gedeputeerde Staten het volgende:

"Uit een aantal reacties blijkt vrees te bestaan voor aantasting van het landelijk gebied aldaar. Ontegenzeglijk is de lokatie gelegen in een landschappelijk-visueel waardevol gebied. De (beperkte) mogelijkheid voor kassenbouw ten behoeve van de bollenteelt kan aan dit karakter in de toekomst afbreuk gaan doen.

In het vigerende streekplan is de Zanderij aangegeven als ontwikkelingszone stads- en dorpsgebied.

Gezien de beperkte woningbouwmogelijkheden van de gemeente Katwijk, en ook van Valkenburg en Rijnsburg, is een studie naar nieuwe woningbouwplaatsen binnen die gemeenten, ook rekening houdend met de glastuinbouwbelangen, aan te bevelen. Wanneer de Zanderij eventueel voor woningbouw in aanmerking komt, dan zal dat voor de lokale behoefte zijn.

Een goede landschappelijke inpassing is dan uiteraard een vereiste. Een lokatie voor de Leidse ruimtebehoefte kan het niet (meer) zijn".

In deze nota zijn Gedeputeerde Staten derhalve teruggekomen op hun in het voorontwerp streekplan neergelegde visie dat de Zanderij Westerbaan als woonopvanggebied voor de Leidse agglomeratie na het jaar 2000 zou moeten dienen.

Vorbereidingsbesluit

Rekening houdend met deze beantwoording heeft de raad op 30 januari 1986 een voorbereidingsbesluit voor het gebied Zanderij Westerbaan genomen (laatstelijk herhaald op 30 januari 1992), teneinde voor de toekomstige bestemming ongewenste ontwikkelingen in het gebied tegen te gaan. Dit voorbereidingsbesluit is duidelijk gericht op toekomstige woningbouw. Hiermee heeft de raad op basis van de geactualiseerde huisvestingsnota kenbaar gemaakt dat de gewijzigde omstandigheden rechtvaardigen dat voorbij wordt gegaan aan de bepalingen van artikel 30 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, te weten dat de raad een herziening van het bestemmingsplan opstelt met inachtneming van de beslissing van in dit geval de Kroon.

Streekplan Zuid-Holland West

Het ontwerp-streekplan d.d. 10 februari 1986 noemt in ieder geval de Zanderij Westerbaan als een mogelijke woningbouwlokatie, zij het dat een afweging met de landschappelijke kwaliteit van het gebied moet uitwijzen of en in hoeverre verstedelijking aldaar verantwoord is.

Tegen het ontwerp-streekplan heeft de raad op 21 april 1986 bij Provinciale Staten een bezwaarschrift ingediend.

In dit bezwaarschrift is verzocht om meer importantie toe te kennen aan de bouwlokatie Zanderij Westerbaan voor de Katwijkse woningbehoefte na 1990.

In het ontwerp-streekplan werd het maximum aantal woningen voor de Zanderij in de streekplanperiode gesteld op 600. Op 23 januari 1987 hebben

Provinciale Staten het nieuwe streekplan vastgesteld. Het vastgestelde streekplan maakt een uitgroei tot ca. 900 woningen mogelijk.

Facetstudies Zanderij Westerbaan

Vanaf medio 1986 is door of in opdracht van de gemeente een aantal verkennende facetstudies geproduceerd, met het doel te komen tot een stelsel van randvoorwaarden, aan de invulling van dit gebied te stellen. Deze studies hadden vooral betrekking op de capaciteit, de na te streven woningdifferentiatie, de verkeerskundige en civieltechnische implicaties en de resultaten van de exploitatie van dit gebied.

Te noemen zijn in dit kader:

- Zanderij Westerbaan: discussienota bebouwingsmodellen d.d. november 1986;
- Reacties en commentaren op de discussienota d.d. november 1987;
- Zanderij Westerbaan: concept + bebouwingsmodel d.d. september 1988;
- Effecten Laan van Nieuw Zuid, Hofstra d.d. maart 1987;
- Economische uitvoerbaarheid, DHV d.d. november 1986;
- Idem, herziening d.d. juli 1988.

Naar de inhoud van deze nota's wordt korthedshalve verwezen.

In mei 1989 werd vervolgens de opdracht gegeven aan OD 205 om de facetstudies te integreren tot een totaalvisie voor de Zanderij Westerbaan, in de vorm van een Structuurschets (juli 1989).

Eerste ontwerp-bestemmingsplan Zanderij Westerbaan

Op basis van de in de opgestelde structuurschets neergelegde totaalvisie voor de Zanderij Westerbaan werd vervolgens een ontwerp-bestemmingsplan Zanderij Westerbaan opgesteld. Voor dit ontwerp-bestemmingsplan is de mogelijkheid geboden tot inspraak, waarna het overleg ex artikel 10 Besluit op de Ruimtelijke Ordening (BRO) heeft plaatsgevonden. Naar aanleiding van de reactie van de Provinciale Planologische Commissie, waarbij zij als toetsingskader voor de omvang van het bestemmingsplan uitging van de BWC-I-nota, heeft opnieuw intensief overleg met de provincie plaatsgevonden, uitmondend in een extra overleg ex artikel 10 BRO met de Provinciale Planologische Commissie. Dit overleg resulteerde in het standpunt van deze commissie dat thans uitgegaan mag worden van de BWC-II-nota.

Streekplan Zuid-Holland West, 2e herziening

In augustus 1992 is het ontwerp van de 2e gedeeltelijke herziening van het Streekplan Zuid-Holland West uitgebracht. In deze herziening is de toegestane woningvoorraad in het jaar 2000 voor Katwijk bepaald op 15.050 woningen.

In de herziening is tevens voor de Duin- en Bollenstreek een regio-reserve van 2.100 woningen opgenomen die nog nader verdeeld moet worden over de gemeenten. De regio-reserve komt bovenop de reeds toegestane woningvoorraad.

De gemeente heeft in haar reactie onder andere bezwaar gemaakt tegen de mogelijke toewijzing van een deel van de regio-reserve aan de Leidse agglomeratie.

Deze herziening maakt het mogelijk om voor geheel Katwijk in ieder geval tot 2000 761 woningen te bouwen, exclusief een gedeelte van de regio-reserve.

2.2. Uitgangspunten

Aan de hand van de bovengenoemde facetnota's is tot bestuurlijk overleg met de provincie gekomen.

Mede op basis van de in het Streekplan Zuid-Holland West neergelegde beleidsvisie heeft dit in eerste aanleg geresulteerd in een bebouwingsmogelijkheid voor de Zanderij Westerbaan tot 2000 van ± 450 woningen met een uitgroei naar ± 900 woningen.

Het gebied waarin dit kon worden gerealiseerd werd gedacht ten westen van de Zandsloot, overeenkomstig het minimum model van de nota van november 1986. De eerste tranche zou worden gerealiseerd in het noord-westelijk deel van de Zanderij dat tegen de Koestal is gelegen (tussen de Koestal en het bestaande landbouwpad).

Aangemerkt werd daarbij, dat uitgroei van de bebouwing in oostelijke richting in de toekomst ruimtelijk niet onmogelijk gemaakt wordt.

Vooralsnog zou in het oostelijke deel van de Zanderij (Binnenplaats en bij de Wassenaarseweg) tuinbouw mogelijk blijven. Dit deel is op een natuurlijke manier van het woongebied te scheiden.

In het kader van het overleg ex artikel 10 BRO is in intensief overleg met de provincie besloten tot een aantal aanpassingen. Deze aanpassingen betreffen de uitgangspunten "bebouwingsmogelijkheden Zanderij Westerbaan" en "ligging Verlengde Laan van Nieuw Zuid".

Op grond van de in het Streekplan Zuid-Holland West, 2e herziening, opgenomen aanpassing aan de BWC-nota II, waardoor voor Katwijk uitgegaan mag worden van 761 woningen tot 2000, exclusief een deel van de regio-reserve, wordt thans woningbouw gedacht in het gehele gebied. De eerste tranche blijft gedacht in het noordwestelijk deel van de Zanderij dat tegen de Koestal aanligt.

Uiteindelijk is ook voor de Provincie de ligging van de Verlengde Laan van Nieuw Zuid tussen de SW1 en de Koningin Julianalaan, langs de duinvoet, acceptabel gebleken.

De provincie gaf voorts de wens te kennen om langs de duinvoet een strook van ± 100 m (vanuit het hart van de Verlengde Laan van Nieuw Zuid) vrij te laten van bebouwing, zodat langs deze weg geen geluidwerende voorzieningen nodig zijn, en langs de duinvoet een open gebied blijft bestaan. Uit het onderzoek naar het ruimtegebruik is gebleken dat, indien een groenzone van 100 m langs de Verlengde Laan van Nieuw Zuid wordt aangelegd, het aantal woningen moet worden verlaagd. Uit het onderzoek naar de economische uitvoerbaarheid is gebleken dat dit model uit dat oogpunt is af te raden.

Om de opvang van de recreatieve druk tussen de duinen en het woongebied toch mogelijk te maken is thans - na nieuw overleg met de provincie - een strook opgenomen van 100 meter uit de afrastering van de duinen, waarbinnen een landschappelijk aangepaste geluidwering zal worden gerealiseerd. De vormgeving hiervan zal zodanig moeten zijn dat vanuit de

wijk het duinlandschap zichtbaar blijft. Dit is mogelijk vanwege de hoge ligging van de duinen ten opzichte van de weg.

Besloten is om een globaal bestemmingsplan te ontwikkelen voor plusminus 1050 woningen met uitwerkingsbevoegdheid (art. 11 W.R.O.).

3. PLANOLOGISCHE ONDERBOUWING

3.1. Woningbehoefte

Het aantal noodzakelijke nieuwbouwwoningen kan aan de hand van diverse gemeentelijke en regionale onderzoeken en beleidsvisies als volgt worden geprognostiseerd.

	1-1-1993	1-1-2000	1-1-2005	1-1-2015	opmerking
visie gemeente	14.289	15.493	16.161	17.497	per 1-1-2000 16.013 bij migratie- saldo = 0
visie provincie	14.289	15.050	?	?	excl. deel regioreserve

- NB.
- 1 Gemeentelijke voorraad 2000 en 2015 volgens structuurschets SDB;
 - 2 Programma provincie volgens ontwerp-streekplan Zuid-Holland West, 2e herziening;
 - 3 Raming via extrapolatie;
 - 4 In het kader van het ontwerp-streekplan Zuid-Holland West, 2e herziening, is door Katwijk onder andere als bezwaar ingediend dat t.a.v. de provinciale woningbehoefteraming van de provinciale ramingen 1991 zou moeten worden uitgegaan.

Tot 2000 wordt uitgegaan van een trendmatig vertrekoverschot. Dit neemt echter aanzienlijk af. Programmatisch gezien is de behoefte minstens 15.493 woningen. Dit ligt iets onder de lage raming van de eigen behoefte volgens de provinciale nota BWC-II (15.571).

De provincie gaat in de ontwerp-streekplanherziening uit van een zogenaamde regioreserve van 2.100 woningen tot 2000 voor de Duin- en Bollenstreek. Deze moet nog worden verdeeld tussen de gemeenten.

De thans aanwezige plancapaciteit is vanaf 1-1-1993 aangegeven in de volgende tabel.

Rijnsoever (restant/in aanbouw)	127
Zanderij Westerbaan	1050
Diversen (binnenstedelijk)	273

totaal	1450

3.2. Behoeftte aan andere voorzieningen

Voorts is er een (mogelijke) behoefte aan ruimte voor woonwagenstandplaatsen, een multifunctioneel gebouw en andere welzijnsvoorzieningen. Deze ruimte zal binnen het bestemmingsplan Zanderij Westerbaan gevonden moeten worden.

Onderwijs

In eerste aanleg was uitgegaan van het reserveren van ruimte voor de verplaatsing van een bestaande (openbare) basisschool. In het kader van de nota Toerusting en bereikbaarheid is het evenwel niet noodzakelijk in dit gebied een (openbare) basisschool te stichten.

Welzijnsvoorzieningen

In de afgelopen jaren zijn er vele verzoeken van welzijnsinstellingen voor alternatieve en nieuwe accommodaties ingediend.

In de meeste gevallen geschiedde dit omdat de besturen hun doelstellingen effectiever willen realiseren. De problemen met de huidige onderkomens is veelal aanleiding daartoe. Voorts is de start van nieuwe activiteiten en uitbreiding van de huidige activiteiten de achtergrond van de ingediende verzoeken.

Een ruimte die voor een aantal van deze instellingen geschikt is als multifunctioneel gebouw, is huize Callao.

De reservering van ruimte in de Zanderij Westerbaan als (alternatieve) mogelijkheid voor een multifunctioneel gebouw is noodzakelijk.

Ouderenvoorzieningen

Tegen de achtergrond van de vergrijzing en de stelselherziening in de zorgsector staan samenwerking, samenhang en afstemming centraal. Het ouderenbeleid is gericht op het zo lang mogelijk behouden van de zelfstandigheid en zelfredzaamheid van ouderen in de eigen thuissituatie en streeft daarom naar een integrale benadering van huisvesting, welzijn en zorg. Flankerende voorzieningen, tehuiszorg thuis, wijkzorgsteunpunt en ouderenzorgwoningen zijn voorbeelden hiervan.

- Steunpunt

In het kader van het lokaal integraal ouderenbeleid streeft de gemeente naar een evenwichtige spreiding van ouderenvoorzieningen over de drie dorpsdelen Katwijk-Zee, Hoornes/Rijnsoever en Katwijk-Rijn. Zanderij Westerbaan valt in deze indeling onder het dorpsdeel Katwijk-Rijn. Gelet op het voorzieningenniveau in Katwijk-Rijn, waaronder het geplande steunpunt, is er in Zanderij Westerbaan geen extra accommodatie nodig voor het sociaal-cultureel ouderenwerk danwel voor de ouderenzorg.

- Ouderenhuisvesting

Het gemeentelijk huisvestingsbeleid richt zich onder andere op kleine huishoudens, waaronder woningen voor ouderen. Daarbij wordt rekening gehouden met voorzieningen in de woning (zoals alarmering). Ook wordt aandacht besteed aan de kwaliteit van de woonomgeving en wordt rekening

aandacht besteed aan de kwaliteit van de woonomgeving en wordt rekening gehouden met de toegankelijkheid van wegen en gebouwen. Voorts vindt er afstemming plaats tussen ouderenhuisvesting en ouderenzorg (ouderenzorgwoningen).

Winkelvoorzieningen

Het uit een productie van circa 1060 woningen voortvloeiende aantal consumenten zal bedrijfs-economisch gezien onvoldoende zijn voor de realisering van een rendabel winkelsteunpunt. Daarbij wordt overwogen dat dit gebied op korte afstand van de winkelconcentratie Bosplein/Koningin Julianalaan ligt.

Er wordt dan ook van uitgegaan dat deze wijk zich in hoofdzaak zal richten op deze winkelconcentratie. Voorts kan als aanvulling daarop het winkelcentrum in Katwijk aan den Rijn fungeren.

4. UITGANGSSITUATIE

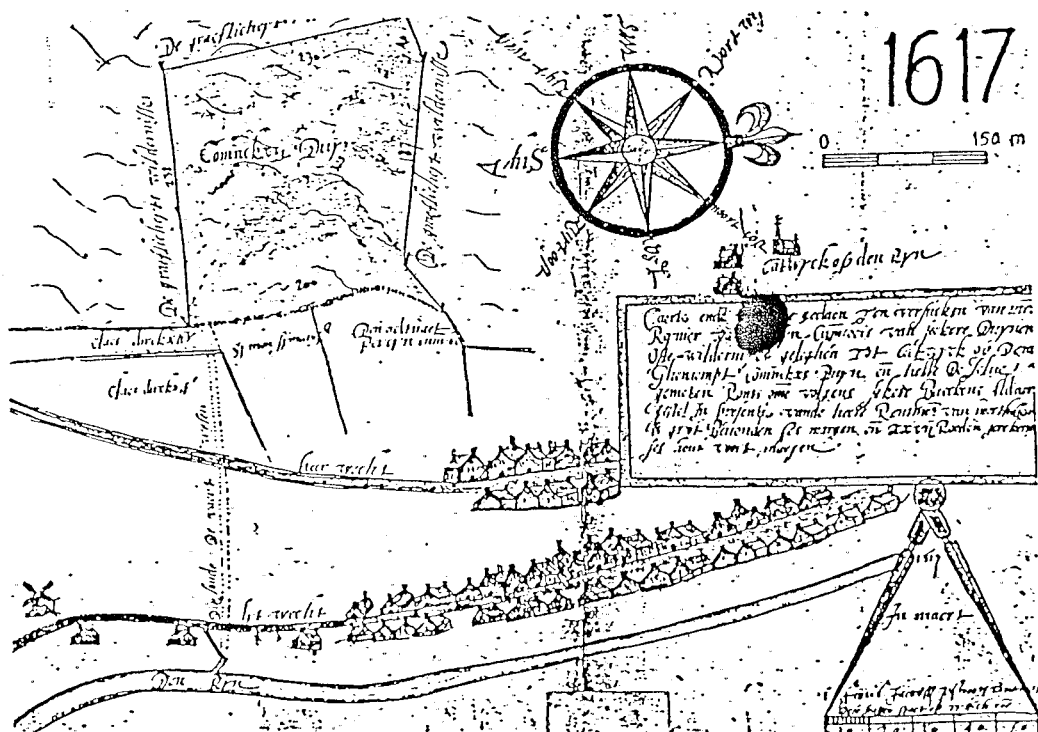
4.1. Historisch overzicht

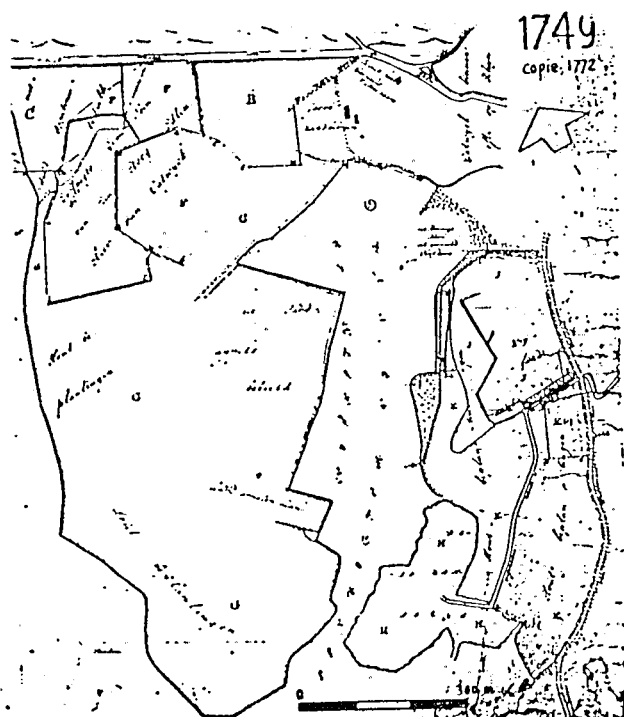
Ontstaan en ontwikkeling

Aan het begin van de 17e eeuw, toen de steden in het westen van het land zich gingen uitbreiden, ontstond er grote behoefte aan ophoogzand. Aangezien toen bovendien de belangstelling voor de bloembollenteelt sterk toenam was het klimaat geschapen om over te gaan tot afzanding van de binnenduinen.

Ook te Katwijk openbaarde zich dit verschijnsel en het was Mr. Reijnier van Persijn (1573-1639), heer van Couwenhove en Barkheij, die de Staten van Holland om een concessie in het zgn. Koningduin verzocht. Op 16 maart 1613 werd dit aan Persijn c.s. in erfpacht uitgegeven, waarbij Domeinen het recht behield op "zekere Zandsloot, die gediend heeft om een gedeelte van het Koningduin af te zanden".

Dat laatste wijst op een vroegere activiteit, ofschoon de opmeting door de landmeter Floris Jacobsz in maart 1617 op verzoek van Persijn c.s. verricht, de Zandsloot nog niet aangeeft, maar een gestippeld tracé met de woorden "dit soude de vaert wesen". Op die kaart wordt het "Coninckx Duyn" ses margin en 27 roeden (gerekend ses hont voort margin) groot gerekend, hetgeen ongeveer 5,4 ha is.

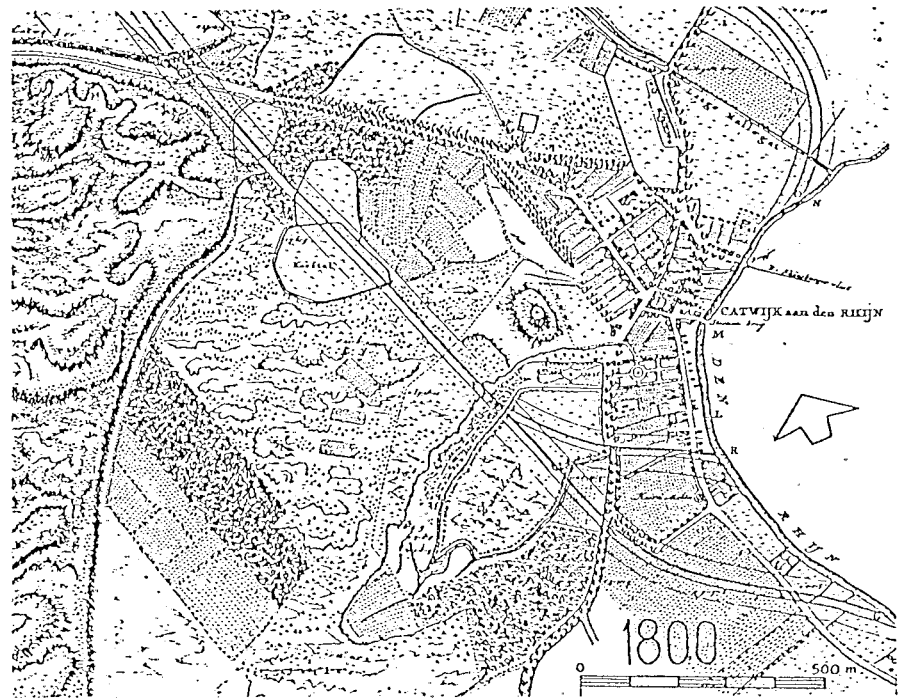




Uit latere kaarten (D. Klinkenberg 1772 naar een kaart van 1749 door Melchior Bolstra, alsmede de kadastrale minuut ca. 1832) blijkt, dat de oorspronkelijke concessie niet tot een einde is gebracht. Wel is in 1772 de zgn. Binnenplaats grotendeels afgezaagd, evenals de strook tussen de "gegraven zandvaart" en de Wassaarseweg, maar behoudens een stuk weiland aan de noordzijde is alles met hout beplant. Regelmatig hebben, vooral in het tweede kwartaal van de 19e eeuw houtverkopen op stam plaatsgevonden.

Opmerkelijk zijn ook de twee vinkebanen, die hier in de 18e eeuw meer uit liefhebberij werden geëxploiteerd, een aan de noordzijde van de Zandsloot, dicht bij de Wassaarseweg, de ander aan de noordwestzijde van de afzanding.

Omstreeks 1800 zijn die vinkebanen vermoedelijk al verdwenen, ze komen althans niet voor op de kaart waarin ingetekend een tracé voor Rijnlands Uitwateringskanaal, gevoegd bij het bekende rapport van Conrad, Blanken en Kros. Daarop staat wel duidelijk het zgn. Paasduin, dat ook wel Koningsduin wordt genoemd en dat waarschijnlijk een restant is van een hoge duinrug, die vanaf 1613 is afgegraven. Kort voor 1800 zijn overigens meerdere concessionarissen bekend, ten dele uit het geslacht Boers, dat te Katwijk de erfopvolging van het schoutambt bezat. In 1792 krijgt Maria Harinc, weduwe van Cornelis Westerbaan, een stuk duingrond in erfpacht, waarschijnlijk de aanzet voor de ontplooiing der afzandingswerkzaamheden van haar zoon Hendrik Westerbaan, touwslager en grondeigenaar, die ook eigenaar werd van de oorspronkelijke erfpacht aan Persijn c.s.



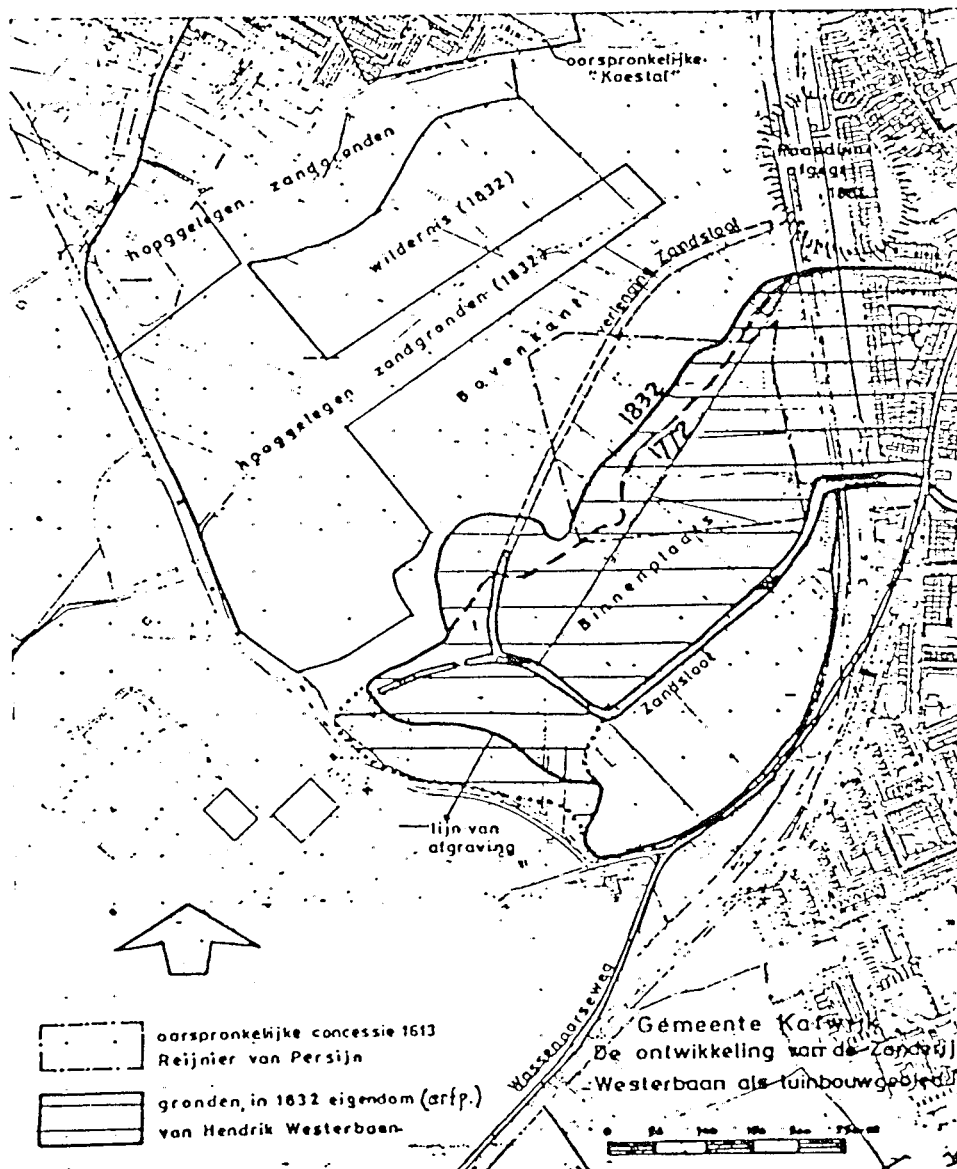
In januari 1832 onderzocht de Administrateur der Domeinen 2e Ressort de erfpacht van H. Westerbaan en uit zijn rapport blijkt, dat de Zandsloot toen op twee plaatsen was afgedamd. Dat mag merkwaardig heten in die tijd, dat de afzanding weer opleefde (1831-1832: ontginning van de vlakte Meijendel), maar Domeinen had geen bezwaar tegen de afdamming ("in de straatweg naar Katwijk en de Wassenaarse Achterweg"), omdat het Rijk geen directe belangen langs de sloot had. Want alle hoge duinen rondom de afzanding waren in partikuliere handen, o.a. van Baron Heijssen van Kattendijke (ceremoniemeester des Konings), die volgens informatie grote afzandingsplannen had.

Ook dat is niet doorgegaan en het duurde ook lang, eer de Zandsloot naar het noordoosten werd verlengd. Mogelijk, dat de oude regel van 1613, die in 1832 voor Hendrik Westerbaan nog gold, hierop invloed heeft gehad. De erfpachtprijs voor het Koningsduin was namelijk slechts f 2,— per jaar, maar zou 5 ponden worden, zodra "... de vaart tegen het duin zou zijn gebracht". Westerbaan heeft steeds geweigerd die verhoging te betalen.

Na de dood van Hendrik Westerbaan zette de familie het afzanden in matig tempo voort, eerst in 1859 zijn weduwe Johanna Theodora Benedictus, daarna van 1860-1864 David Willem Westerbaan (luitenant van de schutterij) en tot 1887 Katharina Johanna Westerbaan, weduwe De Sturler met een compagnon. Toen werd, met een Goudse fabrikant als vennoot en een klein aandeel van de familie Westerbaan, een Maatschappij "De Zanderij Westerbaan", gevestigd te Gouda, opgericht, welke meest in de jaren 1891-1895 actief was en de gronden in 1906 verkocht aan mr. O.J.E. Baron van Wassenaar van Catwijk, wiens nazaten de grond thans nog grotendeels in eigendom hebben.

"De Baron" heeft de afzanding voortdurend bevorderd, hetgeen hij in een brief van 1906 aan Domeinen al aankondigde, met de bollenteelt (een der oorspronkelijke motieven!) als doel. De afvoer van het zand ging aanvankelijk met schuitjes, later ook met karren en smalspoor tot bij de brug in de Wassenaarseweg, waar in schuiten werd geladen. Op deze wijze is tot in de twintiger jaren van deze eeuw afgezand, waarbij de zgn. bovenkant allengs verbreedde en de weg door de Zanderij voortdurend opschoof. Zo werden de hoog gelegen zandgronden, waarop meest aardappels werden geteeld (al aangegeven op de kaart van 1772) verlaagd op een peil, dat ruimere mogelijkheden bood.

Toch is de bollenteelt geen hoofdzaak geworden, maar toch weer de aardappels, totdat een teeltverbod werd uitgevaardigd (vergl. het tulpenstengelaaltje). Dat was voor de pachters wel een tegenslag, want de teelt van vroege aardappels (tot juni) was goed te combineren met die van peen en bloemkool, die tenslotte hoofdprodukten van de Zanderij werden.



4.2. Plangebied

De min of meer driehoekige Zanderij Westerbaan grenst met twee zijden aan bestaand woongebied: aan de noordzijde ligt de wijk Koestel Overduin, aan de oostzijde Katwijk aan den Rijn. De derde zijde, de zuid-westelijke, ligt aan het open duingebied.

Het gebied op zichzelf heeft vrijwel geen reliëf. Het terrein helt flauw af in de richting van de Zandsloot, een min of meer centraal gelegen ringvormige afwatering. De bestaande agrarische verkaveling is enigszins op deze sloot georiënteerd, maar overigens tamelijk willekeurig, en weinig kenmerkend. De bestaande bebouwing heeft buiten het agrarische gebruik geen verdere betekenis en kan dus verdwijnen. Opgaand groen van enige betekenis treft men hier niet aan, afgezien van de oude gemeentelijke boomkwekerij in de uiterste noord-west hoek van het plangebied.

Van zichzelf biedt Zanderij Westerbaan dus weinig interessante aanknopingspunten voor de opzet van een nieuw woonmilieu. Het is juist de omgeving, die deze lokatie een zeer bijzondere kwaliteit aanreikt. Aan de duinzijde en aan de zijde van Koestel Overduin bevindt zich op de grens van het plangebied een steilrand: een na de afgraving van het zand ontstaan abrupt hoogteverschil van 3 à 4 meter, dat landschappelijk van bijzondere betekenis is.

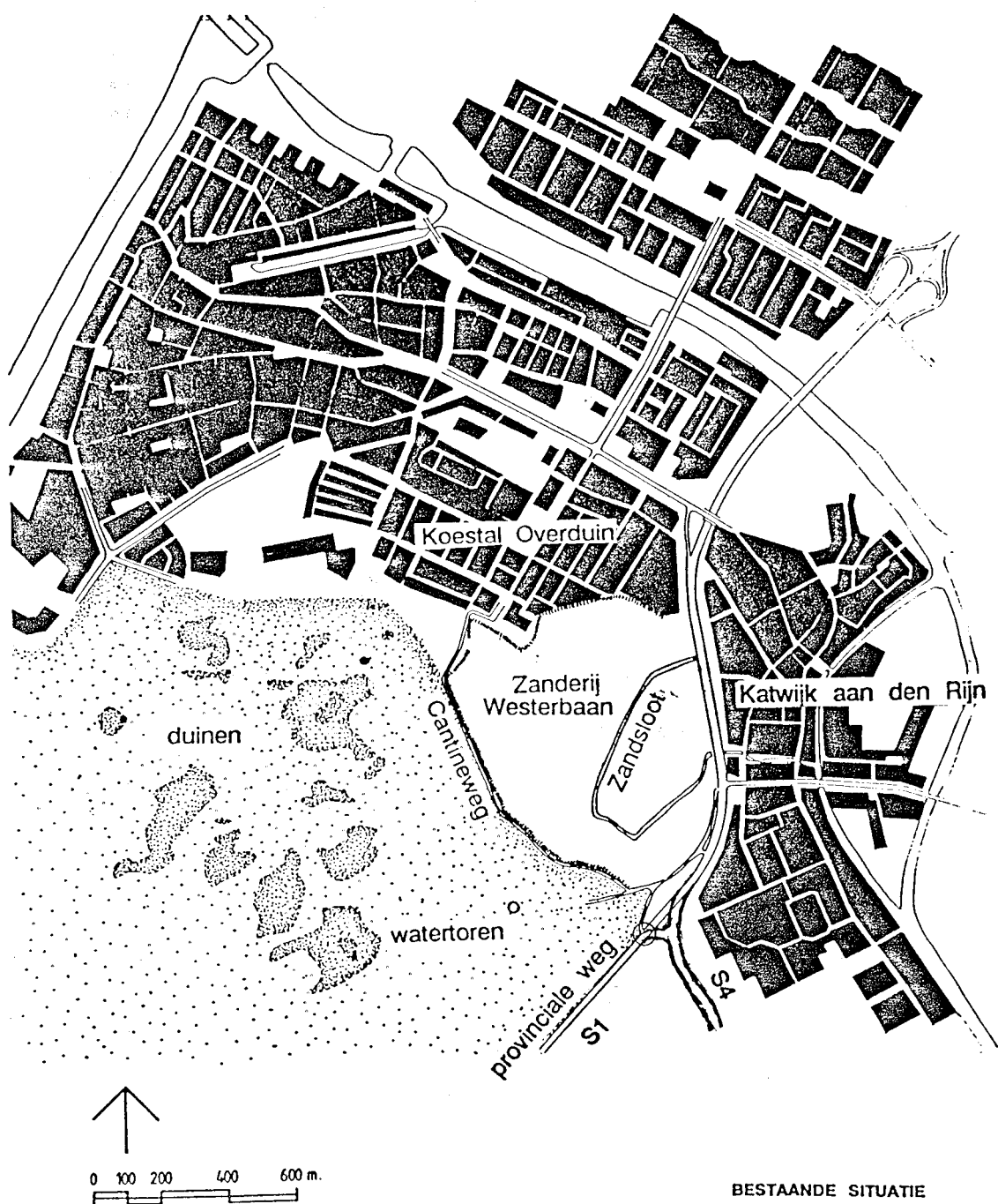
Bovenop de steilrand tegen de duinen ligt de Cantineweg, thans een plaatselijke ontsluiting met een landelijk profiel, later mogelijk de basis voor een recreatieve route vanuit de nieuwe woonwijk. Daarachter vormen de duinen aan de zuidwestzijde, met hun plaatselijk hoge pieken, een prachtig decor. De watertoren van de n.v. Energie- en Watervoorziening Rijnland (E.W.R.) is hier eveneens een belangrijk en gezichtsbepalend element.

De wijk Koestel Overduin vormt, met de middelhoge flatblokken bovenop de steilrand aan de noordwest-zijde, een markant maar meer stedelijk decor voor de Zanderij Westerbaan.

Bovendien bevinden zich in de directe omgeving aan de oostzijde enkele karakteristieke oriëntatiepunten, te weten twee kerktorens in Katwijk aan den Rijn.

Intussen vormen de steilranden wel een barrière in de relatie van dit nieuwe woongebied met zijn omgeving. Bovendien zal aan de voet van de steilrand aan de duinzijde in de toekomst de Verlengde Laan van Nieuw Zuid worden aangelegd. Hierop zal weliswaar de interne wegenstructuur van Zanderij Westerbaan kunnen aansluiten, maar toch is enige barrièrewerking te verwachten, niet in het minst door de langs de Verlengde Laan van Nieuw Zuid te treffen maatregelen in het kader van de Wet geluidhinder. Ook aan de derde zijde, tegen Katwijk aan den Rijn, ligt een barrière in de vorm van de provinciale weg S1, waaronder zich slechts op één plaats een tunneltje bevindt, en waarlangs al evenzeer met geluidhinder rekening moet worden gehouden. Zo is de Zanderij Westerbaan een enigszins geïsoleerd gebied, aan alle kanten afgesloten van zijn omgeving.

Toch verschaft, naar het zich laat aanzien, de geïsoleerde ligging aan dit nieuwe wonen alleen maar voordelen. Het zal hierdoor niet moeilijk zijn, het woongebied een eigen kwaliteit en een bijzondere eigenheid mee te geven. Er zijn technisch heel goed maatregelen te treffen om een dreigend isolement van dit nieuwe woongebied te voorkomen, terwijl juist de te treffen maatregelen op zichzelf ook weer kunnen bijdragen tot de karakteristiek van het wonen in de Zanderij Westerbaan.



4.3 Eigendom en gebruik

Alle eigendommen in de Zanderij zijn geïnventariseerd. Het oppervlak van dit gebied omvat 50,4 ha. Dit oppervlak is exclusief enige onderdelen die niet tot het plangebied behoren: de Provinciale weg, de Cantineweg en het Zanderijpad, maar inclusief het tracé van de te realiseren hoofdontsluitingsweg langs de zuidrand van het plan.

Van genoemde 50,4 ha is reeds een deel (9,1 ha) in eigendom van de gemeente Katwijk. Verder is een groot deel (31,9 ha) in eigendom bij vijf leden van de familie Van Wassenauer van Catwijk. Dit eigendom wordt verpacht aan tuinders. Het overige deel is eigendom van tuinders en volkstuinders (8,6 ha.), alsmede van de E.W.R (0,8 ha.). Een viertal tuinders heeft daarvan het grootste deel (5,8 ha) in bezit. Het overige eigendom is sterk versnipperd. In onderstaande tabel wordt één en ander verduidelijkt.

beschikbaar terrein	503.625	m ²	100,0%
eigendom gemeente Katwijk	90.678	m ²	18,0%
eigendom familie Van Wassenauer van Catwijk	319.355	m ²	63,4%
eigendom 4 grote tuinders (meer dan 10.000 m ²)	57.572	m ²	11,5%
eigendom 4 middelgrote tuinders (5 à 10.000 m ²)	17.285	m ²	3,4%
eigendom 3 kleine tuinders (1 à 5.000 m ²)	6.510	m ²	1,3%
eigendom 8 (volks-)tuinders (minder dan 1.000 m ²)	4.105	m ²	0,8%
eigendom E.W.R. (ex 0.5 ha hertenkamp)	8.120	m ²	1,6%

Bezien we het totale gebied dan blijkt dat ten westen van de Zandsloot een vrij gering deel in eigendom van de tuinders zelf is. Slechts een viertal percelen of perceelgedeelten met een oppervlak van 5,8 ha t.o.v. een totaaloppervlak van ± 30 ha. In het overige deel, de Binnenplaats en bij de Wassenaarseweg, is het eigendom meer versnipperd.

Zoals uit het voorgaande blijkt is een groot deel van de onderhavige gronden verpacht. Ook degenen die grond in eigendom hebben, hebben nog pachtgronden in gebruik. Het aantal tuinders met een groot oppervlak in gebruik is hierdoor groter dan het aantal tuinders dat een groot oppervlak in eigendom heeft. Daarentegen zijn er ook een aantal kavels gesplitst, zodat er ook meer kleine gebruikers zijn. Hierdoor is er een zeer sterke variatie in de grootte van de gronden die in gebruik zijn.

De voor tuinbouw in gebruik zijnde gronden (ca. 47 ha) omvatten een kleiner oppervlak dan in de vorige tabel is genoemd (ca. 50,4 ha). Een gedeelte van die gronden, met name die eigendom zijn van E.W.R. en de gemeente Katwijk, is niet als tuinbouwgrond in gebruik (ca. 3 ha o.a. voormalige kweektuin, 2 gemeentewoningen). Verder zijn er verschillen geconstateerd in de kadastrale oppervlakte volgens de pachtovereenkomsten (in verband met paden en water).

Van het eigendom van de gemeente Katwijk is 67.375 m² in gebruik bij tuinders. Hiervan is 29% officieel verpacht aan vier verschillende tuinders.

Bovendien staan langs de Cantineweg 2 woningen die verhuurd zijn. De overige gronden zijn om niet in gebruik gegeven.

4.4 Bodemgesteldheid

Het ontstaan van het landschap stamt uit de Romeinse periode. Ondanks de vorming van het oude en jonge duinlandschap met enige duinreeksen en strandvlakten, heeft de Oude Rijn tot in historische tijd ten noorden van Katwijk een uitmonding in zee gehad. Langzamerhand is de Rijn-bedding dichtgeslibd. Langs de rivier ontstonden hooggelegen zandige oeverwallen. Verder van de rivier veranderden deze afzettingen geleidelijk in lager gelegen zwaardere, minder kalkhoudende tot kalkloze kleigronden. Langs de duinen zijn deze afzettingen regelmatig overstoven met duinzand. Gedurende de vorming van het jonge duinlandschap is een belangrijk gedeelte van de rivierklei-afzettingen bedekt met duinzand.

Hoogteligging

Centraal in de Zanderij bevindt zich een vlak gebied met een gemiddelde hoogte van 0,55 m + N.A.P. Het betreft de "Binnenplaats" (het gebied omsloten door de Zandsloot) en een zone langs de overzijde van de Zandsloot. Vanaf dit vlakke gedeelte loopt het terrein op in de richting van de Cantineweg tot ca. 2,00 m + N.A.P. nabij de Secundaire weg nr. 1, en tot ca. 3,50 m + N.A.P. nabij de Kon. Julianalaan.

Grondopbouw

In het algemeen zijn er in dit gebied geen grote verschillen in grondopbouw. Uit een negental boringen tot een diepte van 3 meter blijkt overal een bovenlaag van ten minste 2 meter matig fijn zand aanwezig te zijn. In het laagst gelegen gedeelte van het terrein bevindt zich op 2 meter diepte een kleilaag met een dikte van ten minste 1 m, welke naar het oosten evenwijdig met het maaiveld loopt.

In het noordelijke gedeelte van het gebied is op een diepte van 3 m nog geen kleilaag aanwezig.

Geschiktheid voor de woningbouw

Ook ten aanzien van de geschiktheid van de bodem voor de te realiseren woningbouw zijn met de thans voorhanden zijnde gegevens geen grote verschillen te constateren. Verwacht mag worden dat er in het grootste deel van de Zanderij Westerbaan zal moeten worden geheid. Hoe dieper de kleilaag onder het zand ligt des te meer mogelijkheden er zijn voor het bouwen op staal.

Bodemverontreiniging

Door de Keuringsdienst van Waren is in april 1986 onderzoek verricht naar de eventuele bodemverontreiniging in de Zanderij Westerbaan. Hieruit is gebleken dat alle concentraties van de gevonden stoffen de toetsingswaarden ten behoeve van (nader) onderzoek niet overschrijden. In de achter de toelichting gevoegde bijlage zijn de gegevens daarvan opgenomen.

In de tussenliggende periode is het gebruik van de gronden in de Zanderij Westerbaan praktisch niet gewijzigd danwel minder intensief voor agrarische doeleinden aangewend.

In het voorliggende globale bestemmingsplan is daarom vooralsnog van de resultaten van het gehouden onderzoek uitgegaan.

De bagger in de Zandsloot is overigens wel verontreinigd. Voor de afvoer daarvan dient een geschikte stortplaats te worden gevonden.

Een actualisering van de gegevens betreffende de kwaliteit van de grond en het grondwater is eerst zinvol op het moment dat de gedetailleerde woonbebouwing nader wordt uitgewerkt.

Een rapportage van de resultaten van het alsdan te houden onderzoek zal in de uitwerking van de deelplannen ex art. 11 W.R.O. worden opgenomen.

De bij voormeld indicatief bodem- en grondwateronderzoek verkregen bodemkundige en hydrologische gegevens zullen mede als basis worden gebruikt voor een aanvullende rapportage over de grondwaterstanden voor het bouwrijpmaken. Het streven is echter om de woningen zonder kruipruimten te bouwen.

4.5 Waterhuishouding

Open water

In het terrein is de Zandsloot aanwezig. Deze sloot staat in open verbinding met het boezemwater en heeft een waterpeil van 0,60 m - N.A.P.

Bij bebouwing van de Zanderij Westerbaan zal de Zandsloot voor de afvoer van een gedeelte van het hemelwater en het grondwater gehandhaafd moeten worden.

Het westelijke deel van de Zandsloot eindigt tegen het tracé van de provinciale weg S1, waardoor op dit moment geen doorstroming mogelijk is. Om tot een goede doorstroming te komen is het gewenst de open watergangen in de woonbuurt te koppelen aan de Zandsloot.

Aanvullende maatregelen ter bevordering van de doorstroming kunnen worden geëist ter voldoening aan de waterkwaliteitsnormen, dit in verband met te creëren riooloverstorten.

Grondwaterstanden

Om een inzicht te krijgen in de grondwaterstanden in het gebied, is in april 1986 een negental peilbuizen geplaatst tot op een diepte van 3 m. Uit de tot nu toe verkregen gegevens blijkt het grondwater 40 tot 60 cm onder het maaiveld te staan (gemiddeld 50 cm).

De grondwaterspiegel bevindt zich hierbij niet in een horizontaal vlak, doch loopt evenwijdig met het maaiveld af van de Cantineweg naar de Zandsloot.

De volgende droogleggingseisen zijn van toepassing:

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

4.6 Landschap

De Zanderij Westerbaan is in zijn huidige vorm een zeer markant landschappelijk gegeven binnen het Katwijkse areaal. Vanaf de provinciale weg (S1) heeft men een wijds uitzicht over de open ruimte, met op de achtergrond de bebouwing van Katwijk en het duinlandschap van de Zuidduinen. De kleinschaligheid van het gebied, samenhangend met het feit dat het lager dan de omgeving is gelegen, geven de Zanderij een geheel eigen karakter.

Karakteristiek zijn de steilranden die ontstonden na de afgraving van het zand. Zij hebben vooral in biologisch opzicht betekenis door de hier aanwezige gradiënt. Ook in landschappelijke zin zijn deze steilranden van grote betekenis: dergelijke abrupte grote hoogteverschillen zijn in ons land bijzonder zeldzaam.

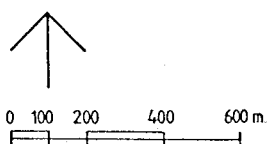
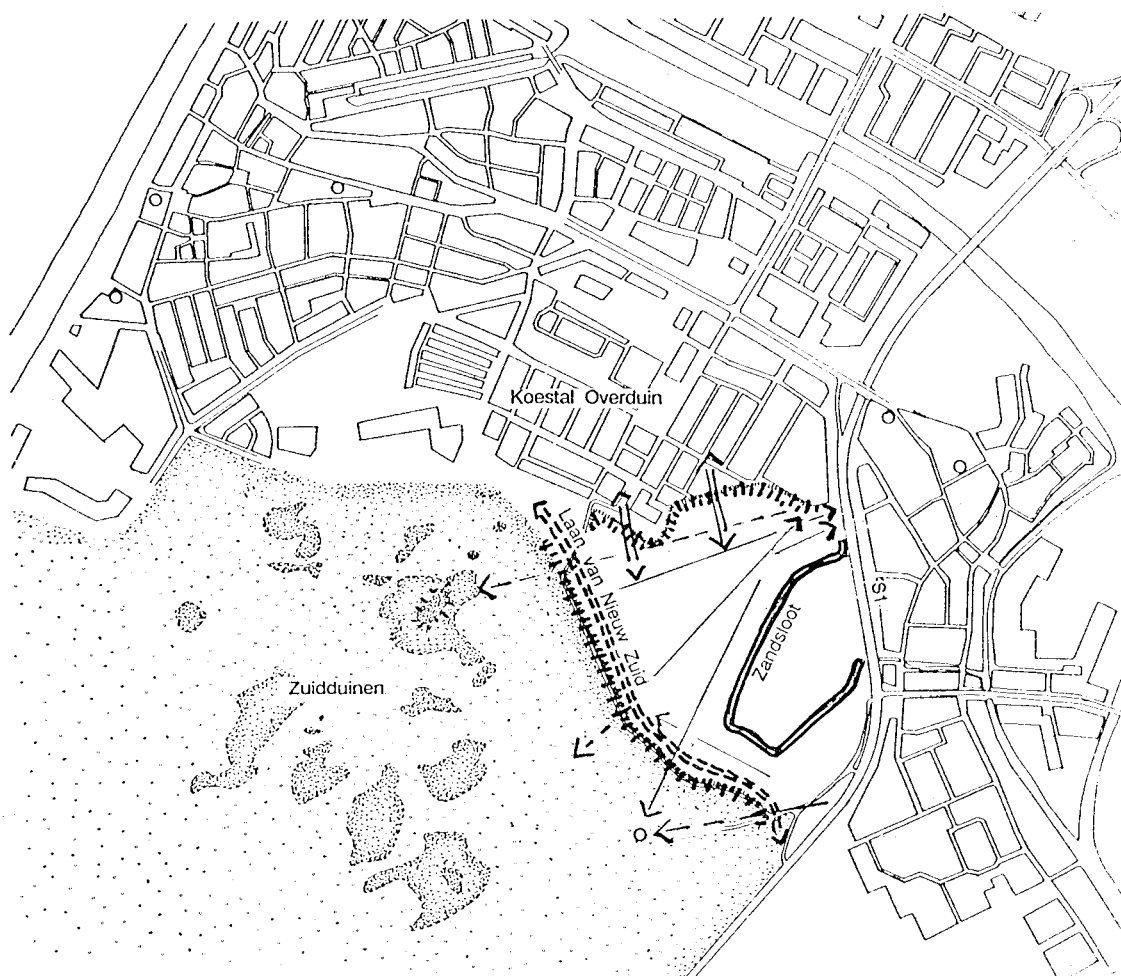
Kenmerkend zijn voorts de decors die achter de steilranden oprijzen. Aan de westzijde is dat het landschappelijke decor van de Zuidduinen met plaatselijk hoge pieken, aan de noordzijde is dat het stedelijke decor van de flatgebouwen van Koestel Overduin.

Karakteristiek en van cultuurhistorische betekenis is tenslotte ook de Zandsloot die met een wijde boog de vlakte van de Zanderij doorsnijdt.

De contrasten in en rond de Zanderij zijn buitengewoon groot en verlenen dit gebied in zijn huidige context een bijzondere belevingswaarde. Het bebouwen van de Zanderij zal uiteraard veel verandering brengen, maar hoeft niet in alle opzichten tot negatieve gevolgen te leiden. Door een goede landschappelijke inpassing kunnen veel van de bestaande kwaliteiten behouden blijven en kunnen er zelfs nieuwe kwaliteiten worden toegevoegd.

In de eerste plaats dient de Zanderij, ook na bebouwing een zelfstandige positie in de omgeving te behouden. Er moeten overgangszones worden gecreëerd, waarin de steilranden een essentiële plaats zullen innemen. Deze elementen zullen hun landschappelijke betekenis moeten blijven behouden. Dit kan in de eerste plaats worden bereikt door met de nieuw te bouwen woningen een zekere afstand tot deze randen te bewaren. En in de tweede plaats kan een goed beheer de bestaande waarden onaangetaast laten. Niet te voorkomen is echter dat de steilranden zelf door de bebouwing grotendeels aan het oog zullen worden onttrokken. Alleen van zeer nabij, vanuit de woonbuurt, kunnen de steilranden worden beleefd.

Voorts is van belang dat vanaf de hogere gedeelten in de omgeving van de Zanderij het uitzicht op en over dit gebied behouden blijft. Fysieke afscherming, bijvoorbeeld ten behoeve van geluidwering, zou hier de gewenste openheid, de zichtbaarheid van de duingebied en van de bebouwing en de visuele relatie tussen de Zanderij en Katwijk aan den Rijn verstoren. Ook is het van belang dat er zichtlijnen in acht worden genomen, waardoor de bebouwing transparant blijft en het zicht op essentiële elementen in de omgeving behouden blijft. De bouwhoogtes in het plangebied zullen aan deze elementen ondergeschikt moeten zijn.

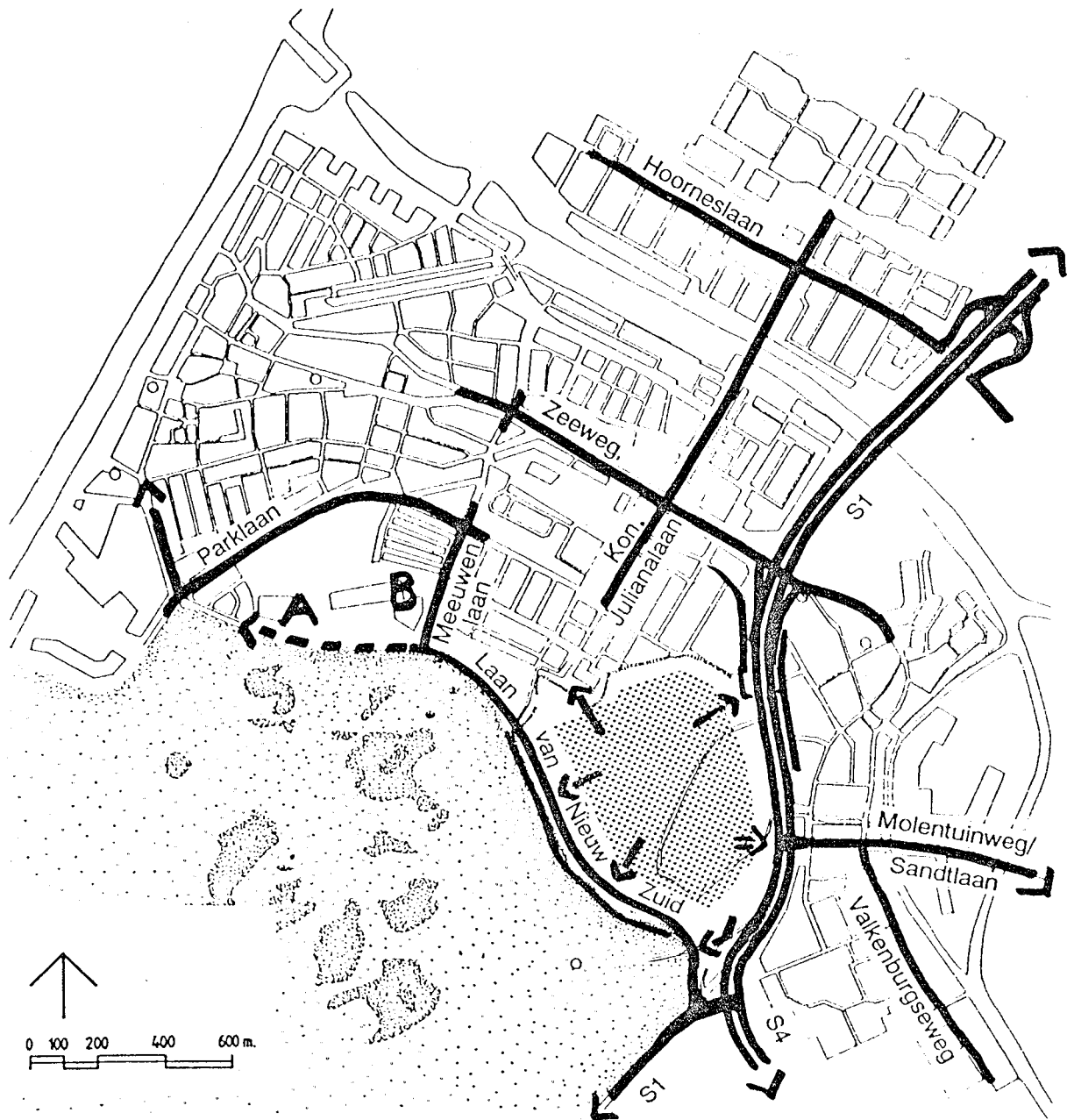


- steilranden
- visuele relatie
- toegankelijkheid

De Zandsloot dient te worden gehandhaafd, al was het alleen maar om een functie te krijgen in het totale ontwateringssysteem. Maar binnen het woongebied kan dit element veel meer betekenis hebben. Het historische beloop van de sloot kan de verkaveling van de wijk mede bepalen. Bovendien kan de Zandsloot als recreatief element een nieuwe betekenis krijgen. Het is dan gewenst dat dit water zijn continuïteit behoudt en met bruggen in plaats van duikers gekruist wordt. De Zandsloot zou van buitenaf herkenbaar en beleefbaar moeten blijven.

Van belang is dat de Zuidduinen recent de status hebben verkregen van "Natuurmonument". Tegen deze achtergrond is het van belang dat de toegankelijkheid van het duingebied sterker dan tot dusver zal worden beheerst, en de "stedelijke uitstraling", de hinder en recreatieve druk worden beperkt.

De aanleg van de Verlengde Laan van Nieuw Zuid kan in dit opzicht, mits landschappelijk goed uitgevoerd, als begrenzing van het duingebied en als barrière een positief effect hebben. De verbrede groenzone langs deze laan moet voldoende worden geacht om deze recreatieve druk op te vangen.



4.7 Verkeer

Reeds geruime tijd is er in Katwijk sprake van de realisering van een derde oost-west verbinding langs de zuidrand van de bebouwde kom. Omstreeks 1950 werd reeds een klein deel (Parklaan - Duindoornlaan) gerealiseerd, terwijl in 1963 het grondwerk gereed kwam over het gedeelte tussen Duindoornlaan en Kon. Julianalaan. Sindsdien zijn er geen werkzaamheden meer uitgevoerd. In het gemeentelijk structuurplan en ook in het bestemmingsplan landelijk gebied werd de Verlengde Laan van Nieuw Zuid opgenomen als een op korte termijn gewenste uitbreiding van het hoofdwegennet. Bij de goedkeuring van het bestemmingsplan landelijk gebied heeft de provincie evenwel goedkeuring aan de Verlengde Laan van Nieuw Zuid onthouden, althans zolang de Zanderij Westerbaan onbebouwd blijft. Nu de bebouwing van de Zanderij Westerbaan aktueel is, komt ook de Verlengde Laan van Nieuw Zuid weer aan de orde.

Inmiddels heeft de provincie de S4 (Katwijk - Valkenburg - Leiden) aangelegd. Deze weg is ter hoogte van Katwijk vloeiend aangesloten op de S1 richting Noordwijk/Haarlem. De S1-zuid (richting Wassenaar) is hieraan loodrecht aangetakt op de nieuwe S4/S1.

In verband met "vernieuwbouw" in de Molenwijk-noord is het nieuwe tracé van de S1/S4 ten opzichte van de oude S1 in westelijke richting verschoven.

Hoofdwegenstructuur

De gewenste Katwijkse hoofdwegenstructuur is die structuur waarbij een goede bereikbaarheid en afwikkeling voor het autoverkeer mogelijk is, met een minimum aan verkeersonveiligheid en een minimum aan omgevingshinder. In de gemeente Katwijk word reeds jaren gewerkt aan enerzijds een relatief grofmazig net van wegen met een verkeersfunctie en anderzijds relatief grote verkeersluwe verblijfsgebieden. Voorts heeft de bevordering van de verkeersveiligheid en de bevordering van het openbaar vervoer en goede en veilige fietsmogelijkheden veel aandacht in het verkeersbeleid. De laatste 10 à 20 jaar zijn vele maatregelen uitgevoerd binnen deze beleidsdoelstellingen.

Binnen het hiervoor geschetste beleidskader zijn er echter enkele weggedeelten die als problematisch kunnen worden aangeduid, te weten:

- de Hoorneslaan, met name tussen de S1 en de Biltlaan
- de Zeeweg, met name tussen de S1 en de Kon. Julianalaan
- de Molentuinweg/Sandtlaan en de Valkenburgseweg

Voor deze weggedeelten geldt dat de afwikkelingscapaciteit en/of de omgevingscapaciteit is bereikt of overschreden. Hierbij wordt met omgevingscapaciteit bedoeld het maximum aantal voertuigen per dag dat redelijkerwijze van de weg gebruik kan maken, zonder dat de verkeersdreiging en de omgevingshinder ongewenste vormen aannemen.

De realisering van de provinciale S4 betekende een belangrijke verbetering voor de Valkenburgseweg en in mindere mate voor de Sandtlaan en de Rijnstraat. Na openstelling van de S4 bleven de Zeeweg en de Hoorneslaan de belangrijkste knelpunten in het Katwijkse hoofdwegennet. Vooral voor de Hoorneslaan geldt dat de wegcapaciteit niet verder kan worden vergroot vanwege de ligging ten opzichte van de bebouwing. Het ruimteprofiel van de Zeeweg-oost is weliswaar minder ongunstig, maar capaciteitsverhoging vergt een schaalvergroting, die het (lommerrijke) karakter onaanvaardbaar zal aantasten. Bovendien zal deze schaalvergroting de afwikkelingscapaciteit slechts weinig doen stijgen. De cyclustijd van de verkeerslichteninstallatie Zeeweg-Koningin Julianalaan zal ten gevolge van een groter aanbod van verkeer groter worden, waardoor er meer opstelruimte nodig is. De enige goede oplossing van het probleem Hoorneslaan/Zeeuweg vergt een structurele maatregel in de vorm van een derde oost-west verbinding en wel in de vorm van de Verlengde Laan van Nieuw Zuid. Deze geeft een sterke ontlasting van de Zeeweg.

Uiteraard kleven aan de Verlengde Laan van Nieuw Zuid naast voordelen ook allerlei nadelen (ruimtebeslag, kosten, omgevingshinder) maar deze moeten worden afgewogen tegen de hiervoor genoemde voordelen voor Zeeweg en Hoorneslaan.

In het verleden leidde deze afweging bij de gemeente steeds tot een keuze voor de Verlengde Laan van Nieuw Zuid. De provincie blokkeerde echter de aanleg, althans een aanleg zonder nieuwe bebouwing in de Zanderij Westerbaan.

Bij de planvoorbereiding voor de Zanderij Westerbaan wordt derhalve een definitieve keuze gemaakt inzake de Verlengde Laan van Nieuw Zuid, waarbij de hiervoor geformuleerde gewenste wegenstructuur onverkort van kracht blijft.

De Verlengde Laan van Nieuw Zuid in relatie tot de Zanderij Westerbaan
In de Zanderij wordt gekozen voor ± 1050 woningen. De verkeersstromen zijn zodanig intensief dat uitsluitend aantakken op de bestaande wegen praktisch onaanvaardbare consequenties zal hebben. Weliswaar kan het totale verkeersaanbod (in de orde van grootte van ± 8500 autobewegingen per dag) over 3 à 4 routes worden gespreid, maar zonder aanvullende ingrijpende maatregelen (circulatiemaatregelen, éénrichtingsverkeer, herinrichtingsmaatregelen) zullen er ernstige problemen ontstaan op de volgende plaatsen:

- de Koningin Julianalaan en met name bij het Bosplein, waar een wijk-winkelcentrum wordt doorsneden;
- de Cantineweg;
- De Nieuwe Duinweg/Baron van Wassenaelaan.

Genoemde trajecten zijn ongeschikt voor een verzwaring van de bestaande verkeersfunctie, vanwege hun eenvoudige inrichting en hun belangrijke functie voor fietsverkeer.

Geconcludeerd moet dan ook worden dat de keuze voor een nieuwe wijk logischerwijze de noodzaak met zich mee brengt van een nieuwe ontsluiting. Mede gelet op de ligging van het plangebied ligt dan een ontsluiting vanaf de S1 voor de hand, terwijl anderzijds ook de autoverbinding met overig Katwijk aan Zee (zij het met een beperkt gebruik) noodzakelijk zal zijn.

Dit laatste mede omdat de nieuwe wijk, voor een belangrijk deel aangewezen zal zijn op bestaande voorzieningen in Koestal Overduin en overig Katwijk aan Zee.

Een dergelijke nieuwe ontsluiting betekent dat er, hoe dan ook, een kortsluiting ontstaat tussen enerzijds de S1 en anderzijds het zuidelijke deel van Katwijk aan Zee. Vanwege de reeds hoge belasting van de Zeeweg, staat deze nieuwe kortsluiting onder zodanig grote "verkeersdruk" dat een centraal in de wijk gelegen ontsluitingsroute het verblijfsklimaat en de verkeersveiligheid in de nieuwe wijk sterk zal aantasten. Op grond van deze kwantitatieve en kwalitatieve overwegingen moet de belangrijke conclusie worden getrokken dat een nieuwe wijk van enige omvang primair moet worden ontsloten via een nieuwe verbindingsweg, buiten de wijk om, tussen S1 en zuidelijk Katwijk aan Zee. Dit betekent dat een nieuwe wijk van enige omvang (circa 1050 woningen) automatisch de realisering met zich mee brengt van de Verlengde Laan van Nieuw Zuid als randweg van de nieuwe wijk. Voor de verdere besluitvorming is dan, uitgaande van 1050 woningen, alleen van belang hoe de Verlengde Laan van Nieuw Zuid moet worden getraceerd en hoe deze verbonden moet worden met de omliggende hoofdwegen.

Aansluitingen Verlengde Laan van Nieuw Zuid

Zoals eerder reeds werd aangegeven, zijn de bovenstaande overwegingen als uitgangspunt genomen bij de planvorming, waarbij de Verlengde Laan van Nieuw Zuid een tracé volgt onder langs de Cantineweg, en aantakt op de S1/S4 nabij het hertenkamp.

De Verlengde Laan van Nieuw Zuid zal niet alleen fungeren als hoofd-ontsluiting voor de wijk Zanderij Westerbaan. Evenzeer van belang is de bovenwijkse verkeersfunctie vooral met het oog op de ontlasting van de hoofdwegen in Katwijk.

De plaats waar de Verlengde Laan van Nieuw Zuid aansluit op het lokale ontsluitingspatroon bepaalt in hoeverre dit effect wordt bereikt.

Een drietal mogelijkheden is hiervan onderzocht t.w.:

- A. Doortrekking van de Verlengde Laan van Nieuw Zuid van de Sportlaan tot aan de S1;
- B. Aanleg vanaf de S1 tot aan de Meeuwenlaan;
- C. Aanleg vanaf de S1 tot aan de Koningin Julianalaan.

Dit onderzoek heeft uitgewezen dat de laatste mogelijkheid C. uitgesproken nadelige effecten heeft op de Koningin Julianalaan en de Boslaan, en op geen enkele wijze de verkeersgroei op de Zeeweg tegengaat.

Beide andere varianten hebben wel het beoogde gunstige effect. Uit onderstaand schema kan worden afgelezen dat mogelijkheid A, het oor-

spronkelijk beoogde model, uit verkeerstechnische overwegingen de voorkeur verdient.

Voor de planvorming van de Zanderij Westerbaan is dit model echter niet in de eerste plaats noodzakelijk en kan worden volstaan met een aansluiting aan de Meeuwenlaan, model B.

In zone tussen Meeuwenlaan
en Koningin Julianalaan:

	tot Sport- laan	tot Meeuwen- laan	tot Kon. Julianalaan
	A	B	C
Verlengde Laan v. N. Zuid	10.600	8.800	-
Boslaan	7.500	7.800	14.300
Zeeweg	6.000	7.200	8.700
Totaal	<u>24.100</u>	<u>23.800</u>	<u>23.000</u>

In zone tussen Koningin
Julianalaan en S1:

Verlengde Laan v. N. Zuid	13.000	11.300	8.900
ontsluiting Zanderij			
Westerbaan	2.100	2.150	2.600
Nieuwe Duinweg	1.200	1.200	1.700
Zeeweg	15.400	17.000	19.400
Totaal	<u>32.700</u>	<u>31.650</u>	<u>32.600</u>

(Verwezen wordt naar het rapport van Hofstra Verkeersadviseurs B.V. "Aansluiting Zanderij Westerbaan", waarin een en ander duidelijk is aangegeven).

Interne ontsluiting Zanderij Westerbaan

De buurtverzamelwegen vormen de schakel tussen de woonstraten en de wijkontsluiting respectievelijk de aangrenzende dorpsdelen Koestel Overduin en Katwijk aan den Rijn.

Om onnodige verkeersbewegingen door de woonwijk te voorkomen moet de randweg via een zo kort mogelijke route over de wijkverzamelwegen worden bereikt. Het streven zal er op gericht zijn de wijkverzamelwegen zo te traceren en te verdelen dat de verkeersintensiteiten beperkt blijven. Zowel de veiligheid als de (voorkoming van) geluidhinder zijn hiermee gediend.

Voor de verbindingen met de aangrenzende wijken is een aantal aansluitmogelijkheden aanwezig:

- het tunneltje onder de S1 naar de Baron van Wassenaerlaan;
- de Prinses Beatrixlaan (alleen langzaam verkeer);
- de Koningin Julianalaan;

- de Nieuwe Duinweg.

Daarnaast wordt voor het langzame verkeer nog een tunnel onder de S1 ter hoogte van de Molentuinweg voorzien.

Deze verbindingen zullen met name de relatie tussen de wijken onderling dienen. Het is raadzaam de verbindingen zodanig te kiezen en in te richten dat ze zo min mogelijk sluipverkeer opwekken, en ook anderszins qua verkeersbelasting van beperkt belang blijven.

Met het oog hierop is in de eerdere nota's en in de Structuurschets er van uitgegaan dat de verbinding met Katwijk aan den Rijn via het tunneltje (eenrichtingsverkeer), en de verbinding met Koestal Overduin via de Koningin Julianalaan zullen worden afgewikkeld.

Verwezen wordt naar het rapport van Hofstra Verkeersadviseurs B.V. "Ontsluiting Zanderij Westerbaan (verkeersmodel Katwijk)", waarin een en ander duidelijk is aangegeven.

4.8. Overige technische aspecten en belemmeringen

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de externe factoren die inwerken op het gebied Zanderij Westerbaan en waarmee bij het opstellen van de plannen, in meerdere of mindere mate rekening moet worden gehouden.

Provinciale weg (S1)

De provinciale wegenverordening beperkt het bouwen binnen een bepaalde afstand van provinciale wegen. In het onderhavige geval betekent dat een maat van 75 m uit de as van de S1.

Invliegfunnel vliegveld Valkenburg

Deze invliegfunnel voor genoemd vliegveld stelt beperkingen aan de maximaal te realiseren hoogten voor de bebouwing. Deze lopen uiteen van 25 m in het zuidoosten tot 45 m in het noordwesten.

Geluidhinder vliegveld Valkenburg

De geluidbelasting van het vliegveld en de invliegfunnels wordt uitgedrukt in z.g. "Kosten"eenheden. Over het plangebied loopt de 25-Kosteneenheden-grens. Echter pas bij 35 Kosteneenheden zijn bepaalde maatregelen nodig. Deze grens ligt op korte afstand buiten het plangebied.

Hoogtelijnen Estec

In verband met de satellietverbindingen van de Estec in Noordwijk worden eveneens aan de bouwhoogten ook een aantal beperkingen gesteld: van 35 m in het noorden tot 45 m in het zuiden van het plangebied.

Wet Geluidhinder

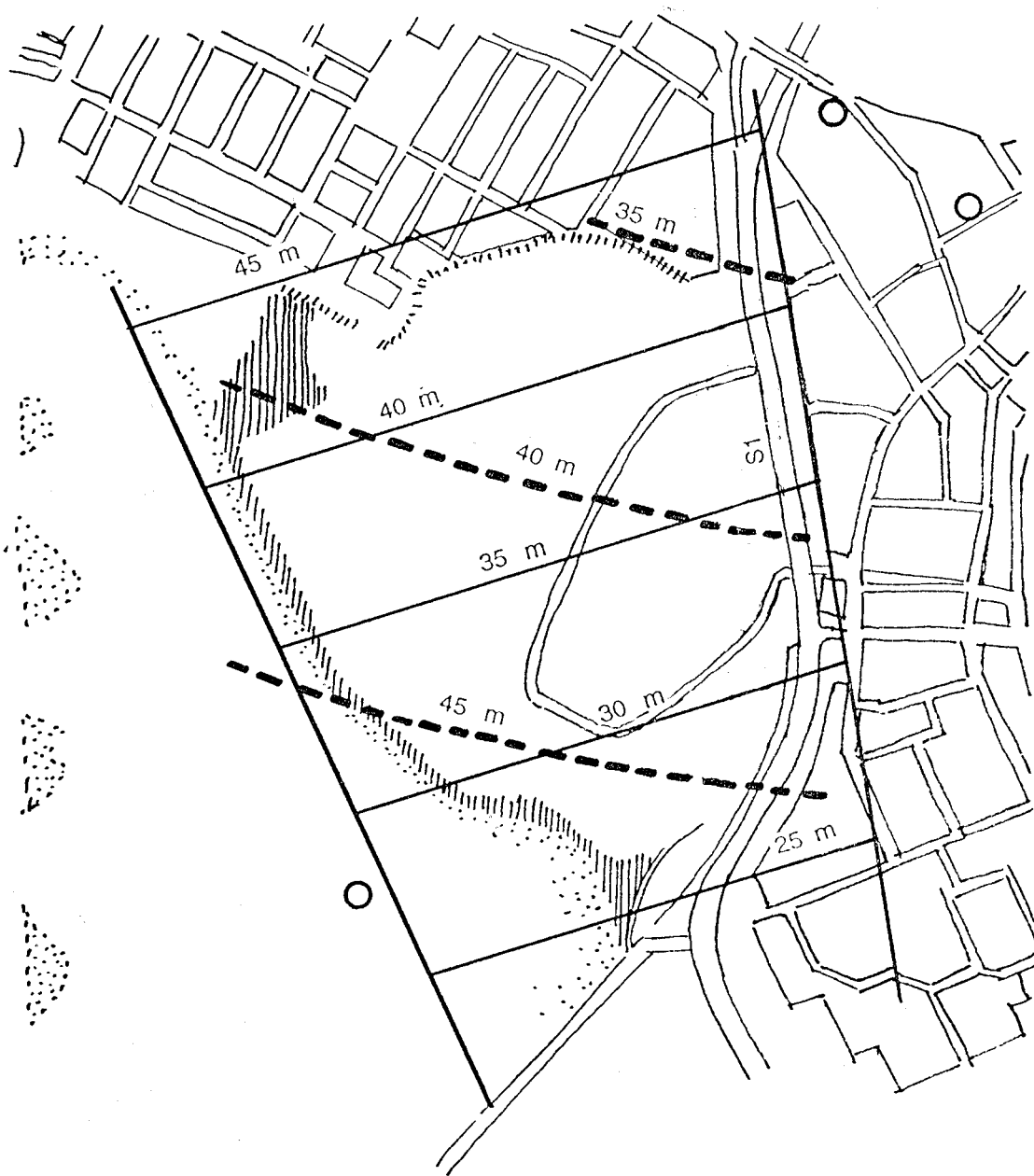
Het plangebied wordt begrensd door twee wegen die vallen onder deze wet: de provinciale weg S1 en de aan te leggen Verlengde Laan van Nieuw Zuid aan de zuidzijde. Met de voorgeschreven rekenmethode 2 zijn geluidscontouren en gevelbelastingen ten gevolge van deze wegen voor het plangebied berekend. Voor twee in de woonwijk gelegen zoneplichtige wegen zijn eveneens gevelbelastingen berekend. In het akoestisch onderzoek wordt hier nader op ingegaan.

(Zuid)duingebied

Het plangebied grenst aan de zuidwestzijde aan het (zuidelijk) duingebied en wordt gevormd door de reeds aanwezige Cantineweg. Aan dit duingebied is/wordt een aantal statussen toegekend:

- Stiltegebied

Dit duingebied is in het "Streekplan Zuid-Holland west", dat door provinciale staten is vastgesteld op 23 januari 1987 en onherroepelijk is geworden op 16 juni 1987, aangewezen als stiltegebied ex artikel 121 Wet geluidhinder.



- invliegfunnel
- - - hoogtelijnen Estec
- ||||| waterwingebied

Ingevolge de richtlijnen van dit Streekplan dienen in en nabij stiltegebieden geen bestemmingen toegelaten te worden die het karakter van deze gebieden aantasten.

De grens van het stiltegebied is de afrastering tussen het duingebied en de Cantineweg. Uit de motivering van deze aanwijzing komt naar voren dat dit vooral om praktische redenen is gebeurd. Als reden wordt namelijk genoemd de "herkenbaarheid" daarvan.

Met de toekomstige aanwijzing van het duingebied als stiltegebied is destijds door de gemeente Katwijk ingestemd onder de voorwaarde dat dit Stiltegebied voor het toekomstige woongebied Zanderij Westerbaan geen beperkingen zou inhouden.

Bij de opstelling van dit bestemmingsplan wordt hiervan uitgegaan.

- Staatsnatuurmonument

Op 12 mei 1992 heeft de staatssecretaris van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij het zuidelijk duingebied, voor zover de gronden daarvan eigendom zijn van de Staat, aangewezen als staatsnatuurmonument.

- Beschermd natuurmonument

De minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij heeft op 12 april 1990 een besluit genomen, waarbij is verklaard dat het gebied de Zuidduinen, voor zover de grond daarvan geen eigendom is van de Staat, is aangewezen als beschermd natuurmonument.

Het gedeelte van de Verlengde Laan van Nieuw Zuid nabij het hertekamp loopt door dit beschermd natuurmonument. Dit betekent dat voor de aanleg van deze weg een vergunning ex artikel 12 van de Natuurbeschermingswet nodig is.

- Bufferzone

Een bufferzone wordt omschreven als een gebied gelegen tussen stadsgewesten met een overwegend onbebouwd en landelijk karakter dat onder een sterk stedelijke invloed staat. Er wordt naar gestreefd deze zone voor een langere termijn voor verstedelijking te vrijwaren.

Door Gedeputeerde Staten is een voorstel uitgebracht aan de minister van VROM terzake van een nadere begrenzing van de bufferzone tussen Den Haag en Leiden. Deze begrenzing loopt langs het gebiedsdeel Zanderij Westerbaan, zodat daar geen beperkingen uit kunnen voortvloeien.

- Waterwingebied

Ingevolge de Grondwaterbeschermingsverordening Zuid-Holland zijn de Zuidduinen aangewezen als waterwingebied. De grens van dit waterwingebied ligt gedeeltelijk binnen het plangebied. Dit betreft aan de zuidzijde het gedeelte van de verlengde Laan van Nieuw Zuid dat aantakt op de S1, en een gedeelte van het zogenaamde Hertenkamp, dat de bestemming groenvoorzieningen heeft.

Bij de realisering van de binnen het waterwingebied gedachte bestemmingen zal de bescherming van de waterwinning worden verzorgd door deze gebiedsdelen mede de bestemming "waterwingebied" te geven en zal

in het betreffende voorschrift geregeld worden dat elke aanvraag voor een bouwvergunning tevens wordt getoetst aan het specifieke waterwinbelang. Voorts zal de Grondwaterbeschermingsverordening Zuid-Holland in acht worden genomen. Voor het geval dat sprake is van een aanpassing van de begrenzing van het waterwingebied kan gebruik worden gemaakt van een wijzigingsgevoegdheid.

Riolering

Ter voldoening aan de Algemene Milieu Kwaliteitsnorm (AMK) zal worden voldaan aan de door het Hoogheemraadschap van Rijnland verlangde basisplanning.

4.9. Voorzieningen

De wijk Zanderij Westerbaan zal voor een belangrijk deel afhankelijk zijn van de bestaande voorzieningen in de omgeving.

Winkelvoorzieningen

Het centrum-winkel-apparaat van Katwijk aan Zee zal vanuit de wijk via de Verlengde Laan van Nieuw Zuid (aangetakt op de Meeuwenlaan) goed bereikbaar zijn.

De winkelcentra die in aanmerking komen voor gebruik door de bewoners van Zanderij Westerbaan zijn gelegen aan het Bosplein in Koestal Overduin, en in Katwijk aan den Rijn.

Onderwijsvoorzieningen

De scholen voor het basisonderwijs zijn vanuit het plangebied goed te bereiken en in voldoende mate aanwezig.

In het programma voor de Zanderij Westerbaan wordt daarom geen rekening gehouden met een nieuwe of vervangende basisschool.

Voorzieningen voor het voortgezet onderwijs liggen verspreid door de gehele bebouwde kom.

In de onmiddellijke omgeving van het plangebied bevindt zich de school voor voorbereidend beroepsonderwijs, het Beroepencollege Rijnmond, aan de Louise de Colignylaan.

De afstanden tot deze onderwijsvoorzieningen zijn echter een minder relevante parameter, zolang de voorzieningen in voldoende mate aanwezig, én goed per fiets bereikbaar zijn.

Sociaal-culturele, recreatieve en kerkelijke voorzieningen

Te noemen is in dit verband het clubhuis 't Trefpunt' aan de Louise de Colignylaan, dat vanuit het plangebied uitstekend te bereiken is.

Sportaccommodaties, dienstverlenende instellingen (gemeente e.d.) en de kerken bevinden zich overwegend in een zone langs de ontwikkelingsas Rijnstraat - Zeeweg - Tramstraat. Deze zone ligt min of meer centraal in de bebouwde kom, en is ook vanuit de Zanderij Westerbaan gemakkelijk te bereiken.

Samenvattend kan worden gesteld dat een breed pakket aan voorzieningen aanwezig is, en dat voor de Zanderij Westerbaan specifiek weinig extra elementen behoeven te worden toegevoegd.

Temeer is het van belang goede verbindingen te creëren vanuit de wijk naar de belangrijkste voorzieningenconcentraties in de omgeving.

Voor autoverkeer zijn de verbinding met de Koningin Julianalaan en de verbinding door het tunneltje richting Katwijk aan den Rijn wezenlijk.

Voor het langzame verkeer is aansluiting nodig met het bestaande route-stelsel. Bijzonder accent ligt hierbij op de Beatrixlaan en de Louise de Colignylaan alsmede op het tunneltje onder de S1.



- | | | | |
|---|----------------------------------|---|------------------------|
| + | kerk | ○ | protestant-christelijk |
| ○ | bassisschool | ⊖ | rooms-katholiek |
| ⊖ | | ⊕ | openbaar |
| ⊙ | school voor voortgezet onderwijs | | |
| ⊙ | winkelkonsentrasi | S | sport |
| □ | buurthuis | ⊠ | politieburo |
| ⊠ | gemeentehuis | | |

4.10. Vigerende juridische regeling

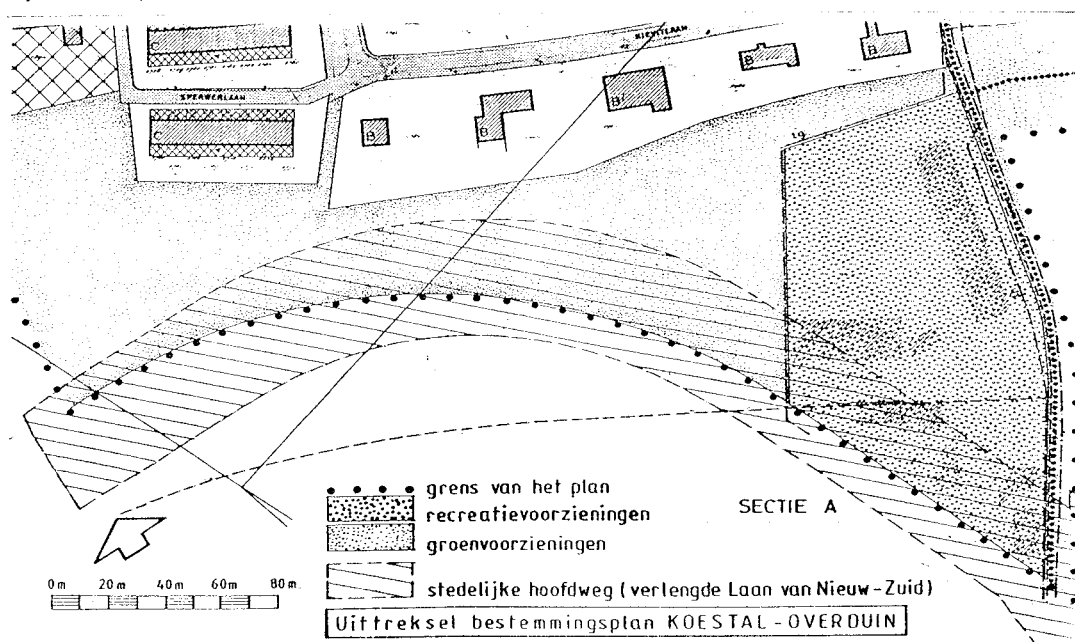
In juli 1976 werd ter inzage gelegd het ontwerp-bestemmingsplan "Landelijk Gebied". In dit ontwerpplan werd aan het gebied Zanderij Westerbaan de bestemming "woondoeleinden, voorlopig agrarische doeleinden, zonder de mogelijkheid voor kassenbouw" gegeven. Tevens werd ter hoogte van de Cantineweg de bestemming "verkeersdoeleinden-regionaal" opgenomen ten behoeve van de aanleg van de verlengde Laan van Nieuw Zuid.

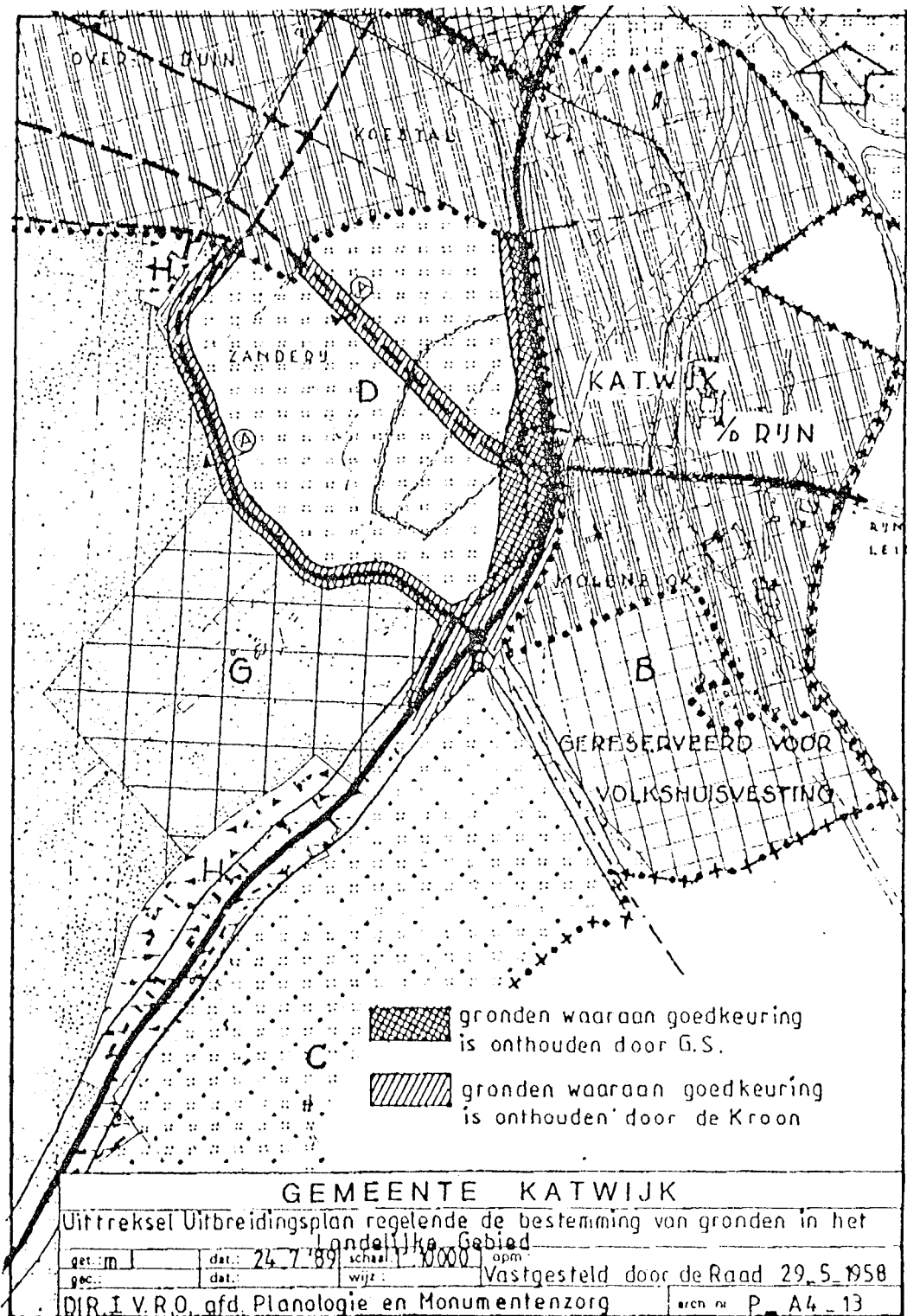
Bij de vaststelling op 24 april 1977 van dit bestemmingsplan werd dit gebiedsdeel alsnog aangewezen voor agrarische doeleinden, zonder de mogelijkheid voor kassenbouw. Dit gebeurde vanwege het feit dat met de toen opgestelde prognoses van de bestaande woningvoorraad samen met de aanwezige woningcapaciteit op dat moment onvoldoende hard gemaakt kon worden dat binnen de planperiode van 10 jaar met woningbouw zou worden begonnen.

Het bestemmingsplan "Landelijk Gebied" werd door Gedeputeerde Staten op 18 april 1978 gedeeltelijk goedgekeurd. Goedkeuring werd onthouden aan het tracé van de verlengde Laan van Nieuw Zuid.

Op 3 september 1984 besliste de Kroon in het kader van ingediende beroepen dat aan de bestemming "agrarische doeleinden, zonder mogelijkheid voor kassenbouw" goedkeuring moest worden onthouden omdat de Kroon, mede gelet op de feitelijke situatie in dit gebiedsdeel, kassenbouw tot 0,3 ha per bedrijf toelaatbaar achtte.

Omdat in het voorgaande bestemmingsplan "Landelijk Gebied" (vastgesteld op 14 februari 1963) door Gedeputeerde Staten goedkeuring werd onthouden aan de bestemming "agrarische doeleinden" voor het gebiedsdeel Zanderij Westerbaan wegens het ontbreken van de mogelijkheid tot kassenbouw en daar de Kroon aan de in dit gebiedsdeel opgenomen bestemming "hoofdverkeerswegen" goedkeuring onthield, vigeert voor dit gebied het "Uitbreidingsplan Landelijk Gebied 1958", behoudens enkele stroken die in dit plan een verkeersbestemming hadden gekregen. De gronden in de Zanderij Westerbaan zijn volgens dit Uitbreidingsplan bestemd voor agrarische doeleinden, waarop uitsluitend kleine agrarische bedrijfsgebouwtjes mogen worden opgericht. Voor een gedeelte van het aan te leggen tracé van de Verlengde Laan van Nieuw Zuid vigeert het bestemmingsplan Koestel Overduin (vastgesteld 24 april 1980).





5. BESCHRIJVING VAN HET PLAN

5.1. Landschappelijke inpassing

De als "natuurmonument" aangewezen Zuidduinen vormen een zeer kenmerkend element langs het plangebied. Om dit element in zijn waarde te laten is het gewenst in de directe omgeving daarvan uitsluitend laagbouw te projecteren.

De beleving van dit gebied vanuit de woonbuurt en de herkenbaarheid als natuurlijke begrenzing van de bebouwde kom staan centraal bij de landschappelijke inpassing.

Aan de zuid-westzijde zal de aan te leggen Verlengde Laan van Nieuw Zuid een barrière gaan vormen tussen het woongebied en de Zuidduinen. Gezien de kwetsbaarheid van het duingebied is dat geen slechte zaak. Door langs de Verlengde Laan van Nieuw Zuid een geluidswal aan te leggen wordt visueel echter weer een overgang met de duinen bereikt. De steilrand ter plaatse krijgt aan de overzijde van de rondweg een gelijkwaardig antwoord, zodat de weg als het ware door een ingraving in het duingebied voert. De beleving van de steilrand blijft derhalve beperkt tot het wegtracé, terwijl overigens het duingebied meer geleidelijk overgaat in het woongebied. Een groene, radiale instraling, in de vorm van duinstroken, watergangen of open groenzones, biedt tevens plaats voor de gewenste loop- of fietsverbindingen vanuit het woongebied naar de zuidrand.

De Cantineweg blijft behouden als route van waar af de toegankelijkheid van het duingebied voor het langzame verkeer wordt gereguleerd. Vooralsnog wordt ervan uitgegaan dat ter plaatse van de toegang tot de Zuidduinen een ongelijkvloerse oversteek wordt aangelegd.

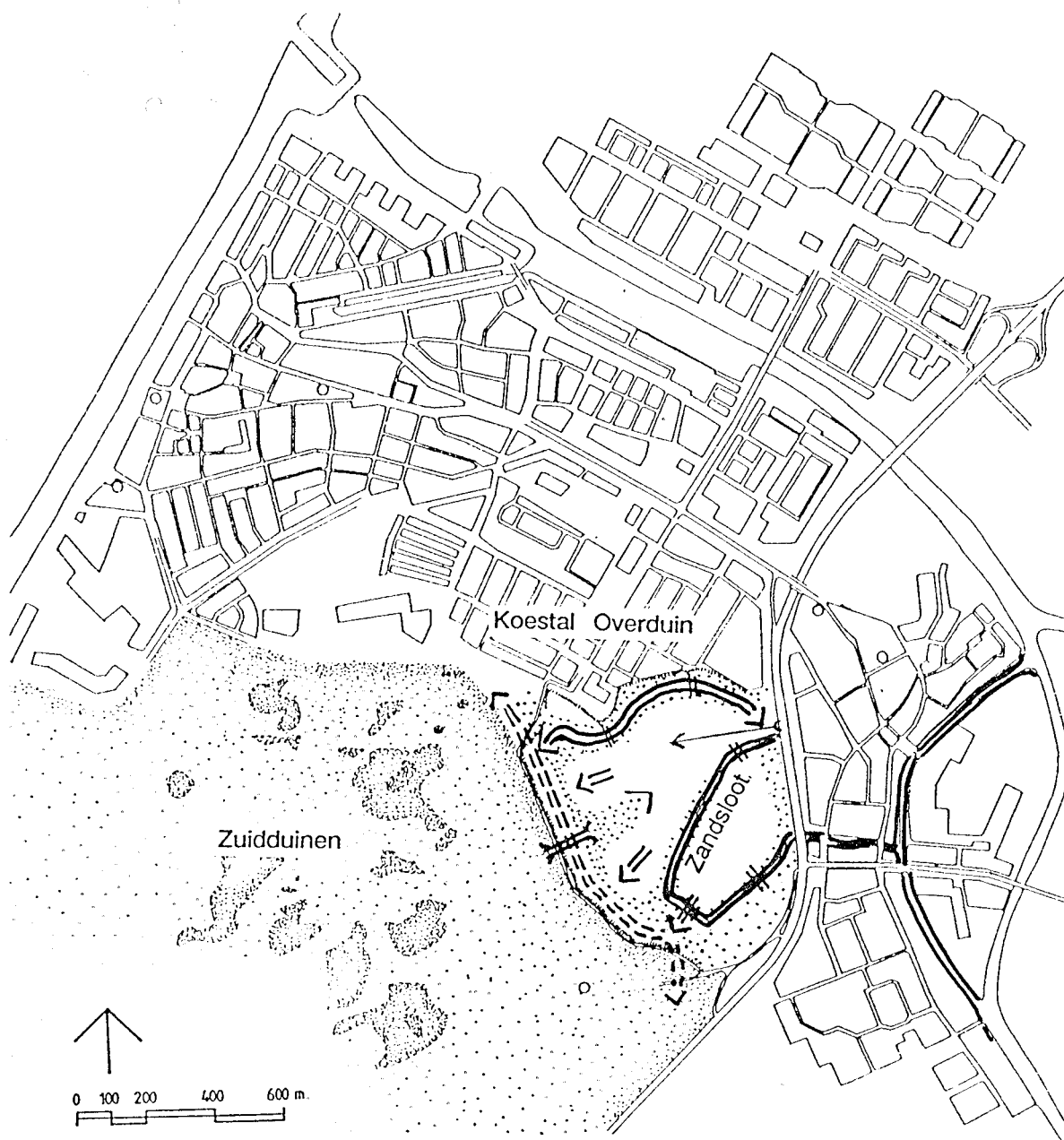
De steilrand langs Koestal Overduin heeft eveneens landschappelijke betekenis. Ten behoeve van een optimale inpassing wordt ten opzichte van deze steilrand enige afstand gehouden. Daardoor wordt tevens de belevingswaarde van de steilrand zelf, en meer in het algemeen van het grote en karakteristieke hoogteverschil tussen Koestal Overduin en de Zanderij, vergroot. Zo ontstaat tussen de beide woongebieden een parkachtige groenzone, die de zelfstandigheid van de Zanderij benadrukt, maar die tevens een bindend element zal zijn tussen de beide woonwijken en relaties daartussen mogelijk maakt.

De eigen karakteristiek van deze groenzone wordt nog benadrukt door een nieuw aan te leggen watergang die grondwater vanuit de hogere delen opvangt en doorvoert naar de Zandsloot.

Vanaf de provinciale weg aan de oostzijde van de Zanderij is de visuele relatie met de nieuwe buurt en het duingebied erachter van betekenis. Om die reden wordt de door het verkeer op deze weg veroorzaakte geluidhinder niet gekeerd met voorzieningen die het uitzicht zouden belemmeren. Gekozen is voor "afstand-houden", zodat een onbebouwde zone ontstaat die de Zanderij ook ten opzichte van Katwijk aan den Rijn verzelfstandigt. In deze zone is ruimte voor een sportvoorziening en - ten zuiden daarvan -

een wijkpark. Alleen in de noord-oostelijke oksel van het plangebied wordt deze zone bebouwd met geluids-ongevoelige bestemmingen die overwegend laag zullen blijven. In ieder geval zal ook hier de visuele relatie met het duingebied gewaarborgd blijven door een zichtlijn vanaf de provinciale weg, ter hoogte van het bestaande tunneltje, door het woongebied heen in de richting van de duinen.

De Zandsloot blijft in zijn huidige vorm en beloop gehandhaafd en krijgt een belangrijke plaats in de structuur van de buurt. Om dit element ook in de beleving van de wijk een rol te laten spelen wordt hieraan een openbaar karakter gegeven.



5.2. Stedebouwkundige inpassing

Morfologie

In het Katwijkse stedelijke weefsel laten de onderdelen zich gemakkelijk onderscheiden. Iedere buurt heeft een eigen morfologie, meestal ontleend aan de oorspronkelijk hier aanwezige terreinomstandigheden. Katwijk aan Zee heeft een waaivorm, gebaseerd op het oorspronkelijke duinlandschap en de daarin aanwezige doorbraak van de Oude Rijn. Katwijk aan de Rijn heeft eveneens een waaivorm, als gevolg van het grillige beloop van de Oude Rijn en zijn zijarmen. De nieuwe uitleggebieden tussen deze beide kernen kennen een meer rechthoekige opzet, loodrecht op de kust en evenwijdig aan de monding van de rivier. Ook de opzet van Rijnsoever is rechthoekig en gebaseerd op de vorm van het estuarium.

Vanwege zijn lagere ligging en door zijn waarde als tuinbouwgrond is de Zanderij in dit weefsel steeds nadrukkelijk ontzien en als een agrarische enclave blijven liggen. Het gebied bezat zelfstandigheid, niet alleen in functionele, maar juist ook, door zijn afwijkende terreinomstandigheden, in morfologische zin. Nu dit gebied bebouwd gaat worden, is het behoud van deze morfologische zelfstandigheid wenselijk. In de opzet van Katwijk als geheel past ook voor dit gebied een eigen structuur en een eigen richtingsstelsel.

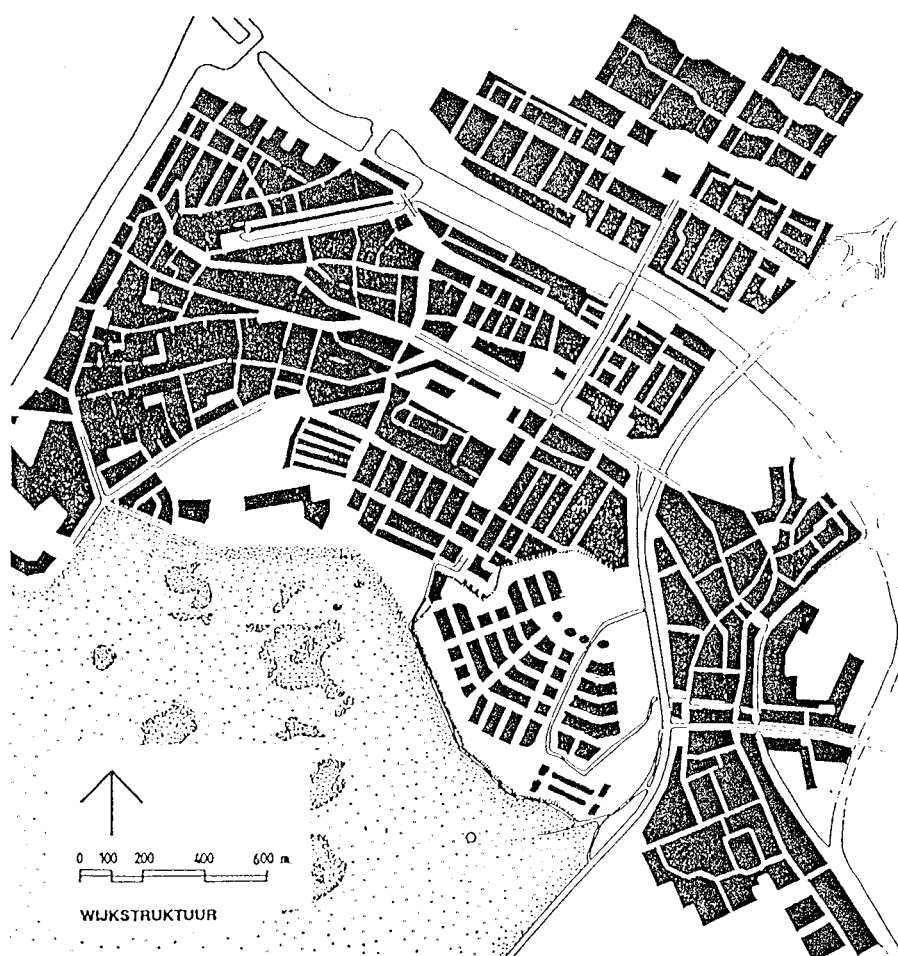


Men kan dan kiezen bijvoorbeeld voor een stringente zuid-oriëntatie, voor de bestaande agrarische verkavelingsrichtingen, voor orthogonale richtingen overeenkomstig Koestal Overduin, voor een concentrisch radiaal-tangentiaal systeem, of zelfs voor een systeem zonder specifieke richtingen. Welke vorm men kiest, hangt af van – deels subjectieve – redeneringen over wat men er mee wil bewerkstelligen.

In dit geval is ervoor gekozen om de steilranden als richtingbepalende elementen te gebruiken. De samenhang kan worden versterkt, indien de relatielijnen uit de woonwijk haaks op de steilranden worden gesitueerd. De steilrand langs het duingebied heeft een gekromd beloop; de ontsluitingen haaks op deze steilwand zullen dus een waaivorm hebben. De steilrand langs Koestal Overduin staat min of meer haaks op die langs het duingebied; de ontsluitingen haaks op deze steilrand, en dus tevens haaks op de andere, waaievormige ontsluitingslijnen, krijgen daardoor een geknikt of gekromd beloop. In dit richtingenstelsel blijkt ook de Zandsloot als te behouden element goed te kunnen worden geïntegreerd.

Het waaierpatroon dat zich aldus aandient, is geen vreemd element in Katwijk. Deze vorm completeert de afronding van de gehele bebouwde kom van Katwijk aan de zuidwest-zijde en begeleidt op een vanzelfsprekende wijze de nieuwe Verlengde Laan van Nieuw Zuid.

In morfologische zin is hiermee het nieuwe woongebied gedefinieerd.

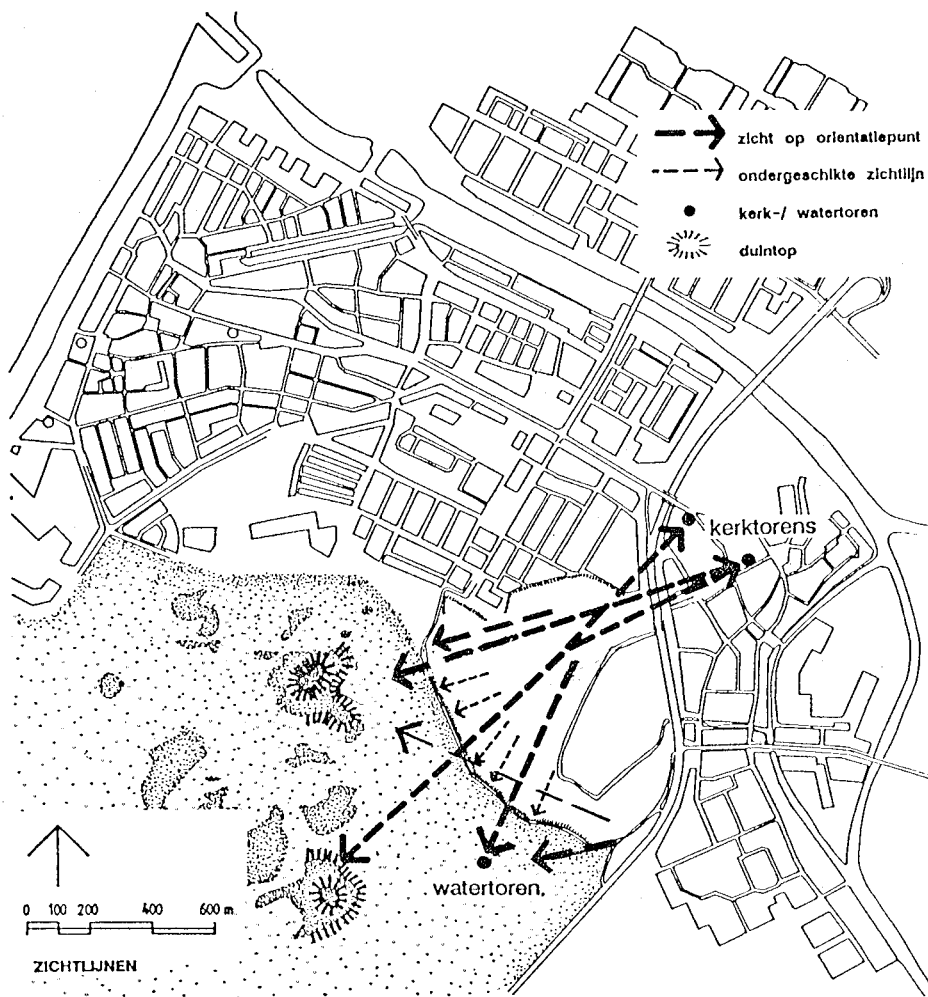


Zichtlijnen

De zelfstandige ligging van de Zanderij maakt het des te meer gewenst dat vanuit de woonbuurt de belangrijkste elementen in de omgeving als herkenningpunten kunnen worden waargenomen. Om die reden is een stelsel van visuele relaties nodig die enerzijds het duingebied (de hoogste toppen de "Witte Berg" en "het Koepelduin") en de watertoren, en anderzijds de meest markante elementen van het woongebied, de beide kerktorens in Katwijk aan den Rijn, als blikvanger hebben. Aldus worden in noordoostelijke- zuidwestelijke richting enige lange rechte zichtlijnen gerealiseerd, die als gestrekte openbare ruimten ook een functionele betekenis krijgen. De beleving van de externe herkenningpunten vindt nu plaats vanaf de hoofdstructuur-elementen in de wijk.

In de noordwest-zuidoost richting zijn geen bijzondere herkenningpunten te vinden. Belangrijk is om in elk geval vanuit de wijk zelf de randen zichtbaar te maken. In deze richting lopen derhalve geknikte of gekromde openbare ruimten die loodrecht aansluiten enerzijds op de steilrand bij Koestal Overduin en anderzijds op de Zandsloot.

Vanuit de zuidwest-rand draagt een meer transparante verkavelingsstructuur bij aan de waarneming van het duingebied en van de landschappelijke overgangszone.

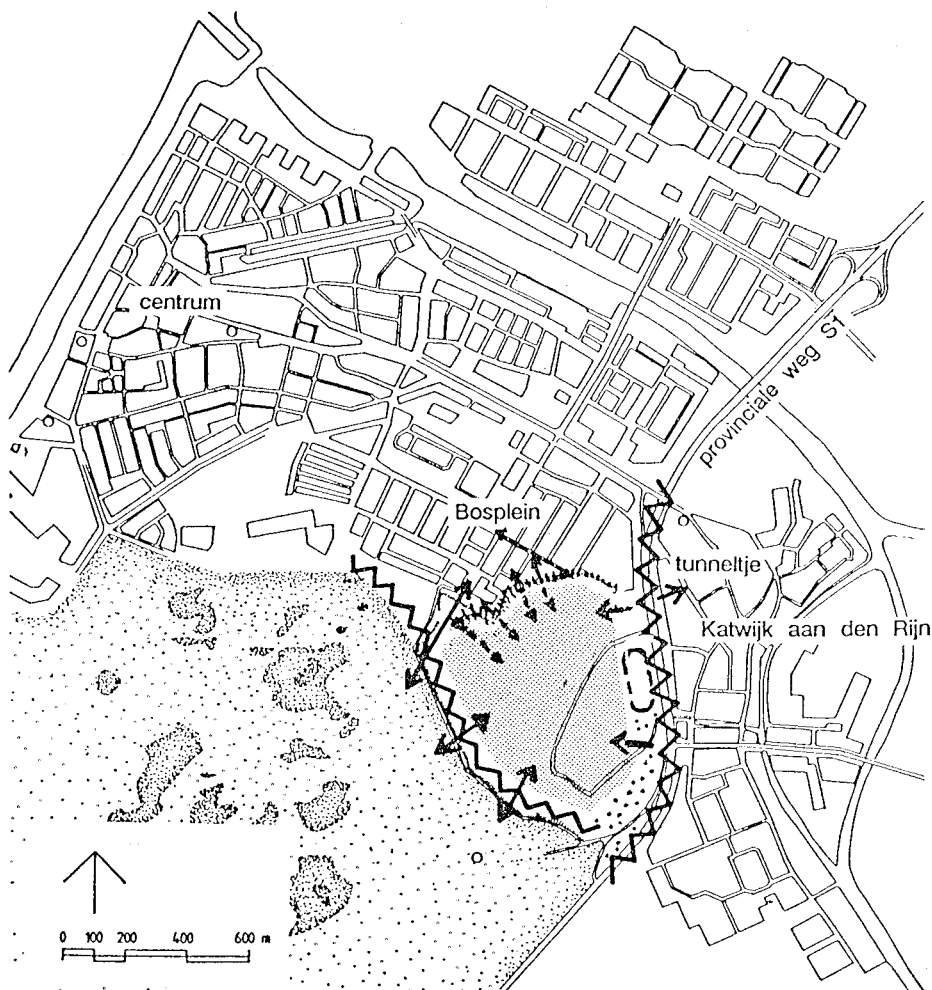


Functionele relaties

Functionele relaties bestaan zowel in sociale uitwisselingen tussen de buurten of wijken onderling, als in de noodzakelijke verbindingen met de voorzieningen, zoals stadscentrum, winkelsteunpunten, scholen en maatschappelijke diensten, sport, recreatie enz.

Vanuit de Zanderij zullen vele interne en externe relaties (binnen en buiten Katwijk) noodzakelijk zijn omdat in het programma voor de wijk vrijwel geen eigen voorzieningen zijn opgenomen. Dit betekent dat de bewoners van de Zanderij zijn aangewezen op scholen en winkels in Koestal Overduin, Katwijk aan den Rijn of zelfs nog daarbuiten. Vanuit de Zanderij zelf en, door de Zanderij heen, vanuit de omliggende buurten is de recreatieve uitloop naar enerzijds de hier te realiseren sportvoorziening met het ten zuiden daarvan ontworpen wijkpark en anderzijds het duingebied van belang. Bovendien bestaat vanuit de wijk alsmede vanuit de andere wijken de behoefte om de duinen als recreatief uitlooph gebied te kunnen bereiken.

Het beleid is er op gericht om voor de relaties binnen Katwijk het gebruik van de voet en de fiets zoveel mogelijk te bevorderen.



Eén en ander dient dan wel te worden gerealiseerd ondanks de aanwezige belemmeringen. Zowel de provinciale weg S1 als de Verlengde Laan van Nieuw Zuid zijn nauwelijks oversteekbare barrières.

De relaties voor het langzame verkeer met Katwijk aan den Rijn kunnen plaats vinden via het bestaande tunneltje en via een nieuw te maken tunneltje ter hoogte van de Molentuinweg.

Voor de relatie met de duinen wordt voorzien in een brug voor langzaam verkeer over de Verlengde Laan van Nieuw Zuid die, nabij de toegang tot de duinen, aan zal sluiten op de Cantineweg.

Relaties met het duingebied voor langzaam verkeer sluiten aan op de Cantineweg en kruisen daarbij de Verlengde Laan van Nieuw Zuid ongelijkvloers.

De belangrijkste doelen in Koestal Overduin, direct grenzend aan de Zanderij, zijn het winkelsteunpunt aan het Bosplein, de basisschool aan de Koningin Julianalaan, de school voor voorbereidend beroepsonderwijs, een basisschool en een buurthuis aan de Louise de Colignylaan. De relaties met Koestal Overduin en met het centrum van Katwijk kunnen - zeker voor het langzame verkeer - vrij eenvoudig en op meerdere plaatsen worden gelegd, waarbij - zoals al eerder beschreven - de groenzone een bindend element tussen de stadsdelen vormt.

Relaties voor autoverkeer met Katwijk aan den Rijn kunnen worden afgewikkeld via het bestaande tunneltje.

De relatie voor het autoverkeer met Koestal Overduin is via de Koningin Julianalaan noodzakelijk en relatief eenvoudig te maken. Gewaakt moet worden voor een te sterke belasting van een dergelijke verbinding, alsmede voor sluipverkeer vanuit de bestaande wijken naar de Verlengde Laan van Nieuw Zuid.

Externe relaties, vooral voor het autoverkeer, kunnen alle via de Verlengde Laan van Nieuw Zuid worden afgewikkeld. Ook de interne relaties voor het autoverkeer vanuit de wijk naar het centrum van Katwijk kunnen deels via dit tracé over de Meeuwenlaan worden afgewikkeld, zodat dit de Koningin Julianalaan verder niet onnodig zal belasten.

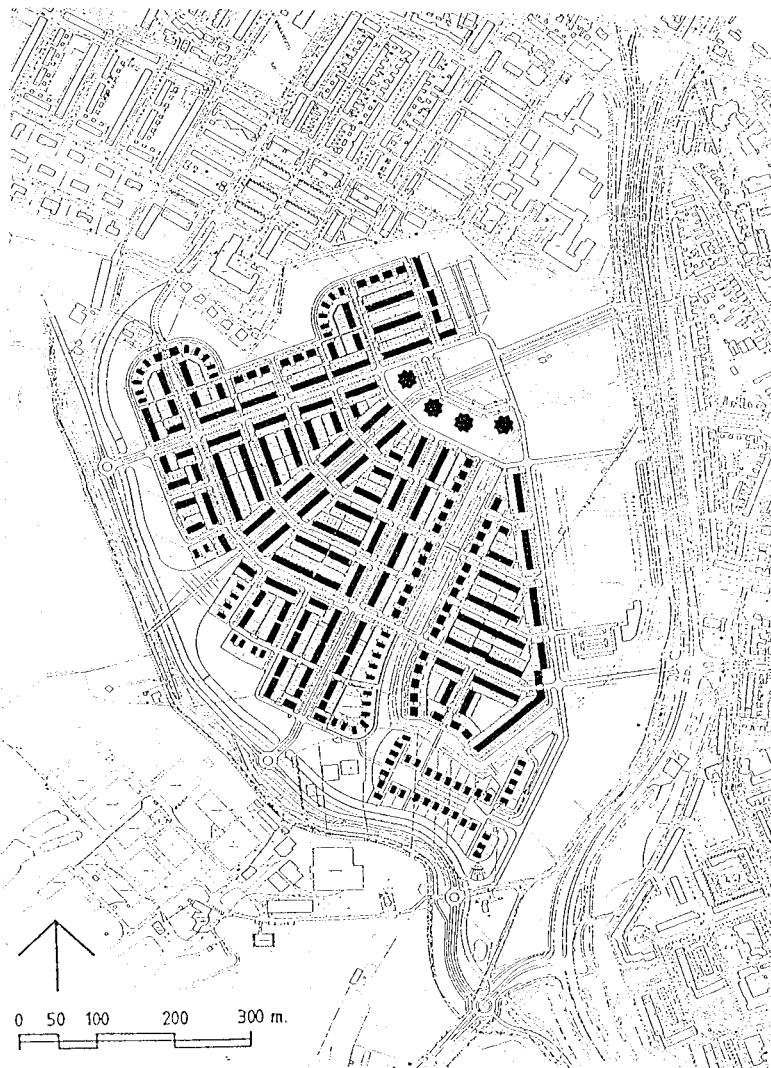


5.3. Stedebouwkundige vormgeving

Ruimtelijke opbouw

Binnen de eerder beargumenteerde waaivorm van het woongebied laten zich drie sectoren onderscheiden: een noord-westelijke sector, een midden-sector en een zuid-oostelijke sector. De grens tussen de noord-westelijke sector en de middensector wordt gevormd door een hoofd-langzaam-verkeersroute die het tunneltje onder de S1 verbindt met de brug over de Verlengde Laan van Nieuw Zuid. De middensector en de zuid-oostelijke sector zijn van elkaar gescheiden door de westelijke tak van de Zandsloot. Iedere sector heeft zijn eigen buurtverzamelweg die direct aansluit op de Verlengde Laan van Nieuw Zuid. Naar de andere zijde komen deze buurtverzamelwegen uit op een driehoekig circuit, waarvan de noord-oostelijke punt het feitelijke middelpunt vormt in het waaiersysteem. Vanuit deze driehoek is, via het tunneltje onder de S1, een verbinding gemaakt met Katwijk aan den Rijn.

Haaks op de uitwaaierende buurtverzamelwegen staan de buurtwegen, waarvan er één zich onderscheidt. Deze vormt niet alleen een hoofdverbinding tussen de buurtverzamelwegen, maar verbindt bovendien de wijk naar het



noorden met Koestal Overduin (via de Julianalaan) en naar het oosten, alleen voor de bus, met Katwijk aan den Rijn (via de Molentuinweg). Daarmee is in hoofdzaak het woonmilieu in de Zanderij Westerbaan georganiseerd.

Waar deze Zanderij laag is gelegen ten opzichte van zijn omgeving, is het gewenst dit nog eens te benadrukken door een beperkte bouwhoogte. Het contrast met Koestal Overduin zal daarmee des te karakteristieker zijn. Eerder werd al beargumenteerd dat ook een goede landschappelijke inpassing tot laagbouw noopt. Daarom zal hier overwegend in twee lagen met kap worden gebouwd. Een uitzondering daarop vormt de bovenbeschreven driehoek waarin de wijk als het ware culmineert. Hier mag de bebouwing een flinke hoogte hebben en zelfs de flatgebouwen op Koestal Overduin enige concurrentie aandoen. Een tweede uitzondering daarop vormen de wijk-uitgangen, die alle als "poorten" zijn vormgegeven om de zelfstandigheid van dit woongebied te beklemtonen. In de boogvormige verbinding van de Julianalaan met de Molentuinweg zijn deze poorten zelfs als overbouwingen gedacht.

Dit woongebied grenst op één punt direct aan het bestaande Katwijk. Dat is in de noord-oostelijke oksel van het plangebied, waar een gebied met kantoren en bedrijven de schakel zal vormen tussen de Zanderij, Koestal Overduin en Katwijk aan den Rijn en zal aansluiten aan de voorzieningenconcentratie langs de Louise de Colignylaan. Voor het overige wordt de Zanderij door groene zones omgeven, waarin behalve een parkachtige inrichting ook een functie als een sportvoorziening past.

Verkaveling

De Zanderij Westerbaan zal een woongebied zijn met een zogeheten 'tuinstedelijk' karakter, dat wil zeggen een inrichting in het straatbeeld die bepaald wordt door voortuinen, bomen en ander groen en comfortabel ruime gevelafstanden, zoals die trouwens ook in het plan Rijnsoever en de meeste andere wijken van Katwijk voorkomen.

Voor de woonbebouwing wordt gedacht aan het principe van de blokverkaveling. Dit houdt in dat de woningen met hun entree-zijde naar de openbare ruimte zijn georiënteerd, terwijl de achtertuinen zich in de rustige privé-sfeer van de binnengebieden bevinden. Deze - overigens vrij traditionele - verkavelingsvorm blijkt goed te beantwoorden aan de voorkeuren van de bewoners, en steeds weer aan te sluiten bij de typisch Nederlandse wooncultuur.

Binnen zo'n verkavelingssysteem is de organisatie helder met betrekking tot de indeling van de woningen en kan qua grondgebruik een hoge mate van efficiency worden bereikt.

De gekozen verkavelingsvorm brengt bepaalde wetmatigheden met zich mee met betrekking tot de ontsluiting, de maatvoering en de as-afstanden tussen de straten. Rekening houdend met een doorsnee woningbreedte van 5.40 m is gekozen voor een maaswijdte tussen de straten van 63 m, ongeveer overeenkomstig de buurt rond de Koningin Julianalaan.



Zo ontstaat een zeer stelselmatig stedenbouwkundig patroon met een vaste maaswijdte en een 'korrelgrootte', die zich goed verdraagt met het bebouwingspatroon in de overige delen van Katwijk. De bouwblokken zijn vooral ontwikkeld in de dwarsrichting op de ontsluitingsstraten en volgen dus de waaivorm. Aan de zuidwest-rand zijn de bouwblokken echter overwegend loodrecht daarop gesitueerd zodat meer doorzicht ontstaat naar de geluidwal en het duingebied.

Binnen al die stelselmatigheid dwingt het beloop van de Zandsloot alleen plaatselijk tot enige improvisatie. De uiterste zuidwest-punt van het woongebied heeft daardoor ruimtelijke zelfstandigheid en een ietwat eigengereide vormgeving gekregen en leent zich daarmee uitstekend voor een vrije invulling. Doordat de centrale ontsluitingsstraat van dit buurtje recht op het Koepelduin uitkijkt, wordt het eigen karakter ervan nog eens extra versterkt.

Binnen de aldus ontworpen structuur zijn tal van varianten denkbaar voor de programmatische invulling met verschillende woningcategorieën, zodat de nodige flexibiliteit gewaarborgd is voor een definitieve bepaling van de woningdifferentiatie, de mate van stapeling en de situering van de verschillende categorieën.

Water, en groen- en speelvoorzieningen

De groene zones rond de Zanderij zullen door hun specifieke situatie elk hun eigen thematiek hebben.

De zone langs de Verlengde Laan van Nieuw Zuid is op te vatten als een uitloper van het duingebied naar de woonwijk. De geluidswal kan aan de wegzijde worden vormgegeven als een "steilwand". Ten behoeve van een zo groot mogelijk geluidwerend effect zou het talud tamelijk steil moeten worden gemaakt met tegen de kruin een extra (kleine) verticale grondkering. De Verlengde Laan van Nieuw Zuid voert dan als het ware door een ingraving in het duingebied, beplant met lage en schrale duinvegetatie. Aan de zijde van de woonwijk loopt de geluidwal geleidelijk af, zodat visueel een overgang ontstaat naar het duingebied, met bovendien een gelijksoortige vegetatie. Een uitloper van deze strook penetreert centraal veel verder in het woongebied. Hier is ruimte voor extra recreatieve gebruiksmogelijkheden, en tevens voor de doortrekking, via een brug, van de centrale langzaam-verkeersroute naar de Cantineweg.

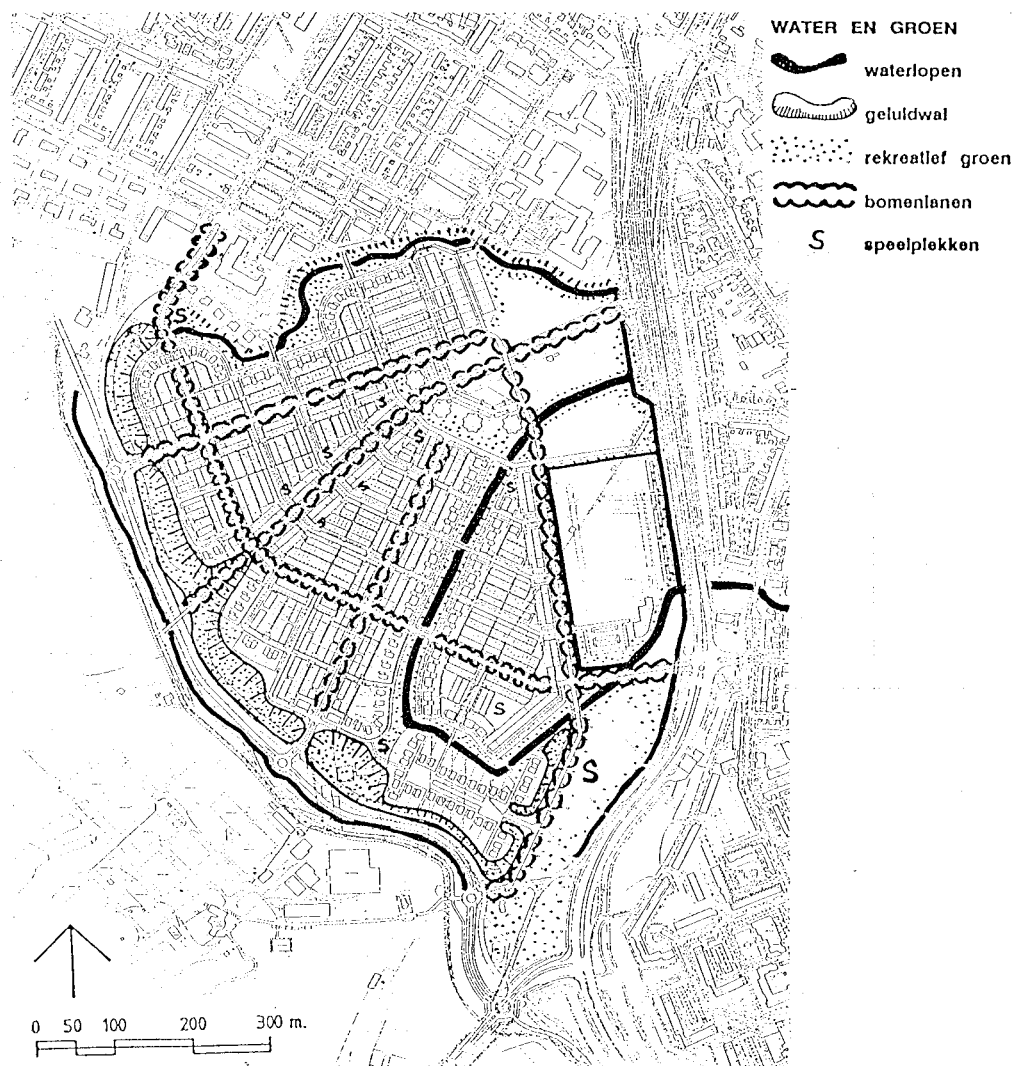
De groenzone tussen de Zanderij Westerbaan en Koestel Overduin heeft een andere thematiek. De hoofdvorm, afgeleid uit het beloop van de steilrand en de functie, namelijk die van verzamelgebied voor het kwelwater, heeft enige analogie met die van een beekdal waarin een enigszins willekeurig slingerende beek het overvloedige water uit de omgeving verzamelt en afvoert. De zelfstandigheid van de "beek" kan ruimtelijk worden geaccentueerd door bomenrijen langs de oever. De overblijvende groene ruimten aan weerszijden kunnen worden benut als speel- en ligweiden, trapveldjes, speelplekjes of ook als (drassige) natuurbouw-gebiedjes. De "beek" wordt op een drietal punten gekruist door langzaam-verkeers-verbindingen tussen de Zanderij en Koestel Overduin. Een wandelpad onderlangs de steilrand

vormt samen met het al bestaande pad aan de bovenzijde de koppeling tussen deze verbindingen.

Aan de zuidoost-zijde van de wijk is de geluidszone langs de S1 benut voor een derde wat omvangrijker groene zone. Ook hier verschilt het karakter van dit gebied met dat van de beide hiervoor genoemde. Hier bevindt men zich in een overgangsbied tussen de bebouwde kom en het buitengebied. De hoogteverschillen tussen de Zanderij en zijn omgeving zijn hier niet meer zo markant.

In deze situatie past een extensief-recreatieve bestemming: een landschap-pelijke parkzone met een open karakteristiek. De belangrijkste elementen in deze zone zijn een sportvoorziening en een wijkpark. Dit laatste zal in de eerste plaats, net als de beide andere groengebieden, fungeren als uitloopt-gebied voor het woonmilieu in de Zanderij. Maar ongetwijfeld ook zullen de bewoners van de aangrenzende wijken op de hier aan te leggen ligweiden verpozing zoeken. De combinatie van dit park met het reeds aanwezige hertenkamp is dan ook bijzonder gelukkig.

De drie genoemde groene zones staan weliswaar "om de west" met elkaar in verbinding, maar vormen geen volledig gesloten schil rond de wijk. Aan de





oostzijde van de woonwijk zal immers een kantoren- en bedrijvengebied worden gerealiseerd. De aanwezigheid van de Zandsloot vormt voor deze onderbreking echter een belangrijke compensatie. De Zandsloot moet dus niet alleen om zijn cultuur-historische betekenis behouden blijven, of om zijn ontwaterende betekenis, of om zijn waarde als structurerend element binnen de verkaveling, maar ook en vooral om zijn waarde als verbindend element.

Het is dan wel gewenst dat de oevers van de Zandsloot ook hier openbaar toegankelijk blijven. Bovendien is een verbetering van deze waterloop noodzakelijk. Thans loopt de noordelijke tak van de Zandsloot dood op het cunet van de S1, zodat er weinig doorstroming is. Dit bestemmingsplan voorziet echter in een doorkoppeling met de "beek" in de zone tussen de Zanderij en Koestal Overduin en vervolgens met de sloot langs de Verlengde Laan van Nieuw Zuid, waarmee dit probleem is opgelost en de groene schil rond de Zanderij toch wordt gesloten. Voorts zal ook rond de sportvoorziening een sloot worden gerealiseerd, die aansluitingen zal hebben op de Zandsloot. Zo ontstaat aan de oostzijde van de woonwijk een gedifferentieerd watermilieu.

Deze watergangen hebben uiteraard een technische reden. Zij dragen zorg voor een goede drooglegging van de wijk. Maar water kan behalve een technische ook een heel grote recreatieve betekenis hebben. In de zomer kunnen kinderen er op spelevaren en in de winter kunnen er schaats-tochten op worden gehouden. Het is dan een voorwaarde, dat de continuïteit van het water behouden blijft. Daarom zullen alle kruisingen met de watergangen in de Zanderij met bruggen worden uitgevoerd. Bovendien verhoogt de toepassing van bruggen in plaats van duikers behalve de recreatieve waarde van, ook de veiligheid rond het water.

Zo hebben alle genoemde elementen in de water- en groenstructuur rond de Zanderij op zichzelf al een bijzondere betekenis voor het woonmilieu in de nieuwe wijk. Maar door het feit dat deze ook met elkaar verbonden zijn en een complete ring rond het woongebied vormen, wordt de recreatieve, landschappelijke en zelfs biologische betekenis van deze groene rand des te groter.

Gelet op de zeer grote recreatieve mogelijkheden die de groene ring rond de Zanderij voor het woonmilieu schept, behoeven binnen de woonwijk de groenvoorzieningen niet omvangrijk te zijn. Groene plekken met enige maat treft men dan ook alleen aan op enkele binnenterreinen en plaatselijk langs de Zandsloot. Hier kunnen speelplekken worden ingericht en kan mogelijk ook een trapveldje worden aangelegd.

Andere speelvoorzieningen, vooral voor de kleinste jeugd, komen verspreid voor in de gehele wijk. Deze zijn gekoppeld aan het voor kinderen veilige en direct toegankelijke achterpadenstelsel en zijn dus veel minder bij de openbare sfeer betrokken. Van belang bij deze plekjes is vooral de gemakkelijke controle, direct vanuit de woning en de tuinen.

In dit verband is het nuttig te wijzen op de betekenis van een samenhangend achterpadenstelsel binnen de wijk. In feite vormt zo'n stelsel een

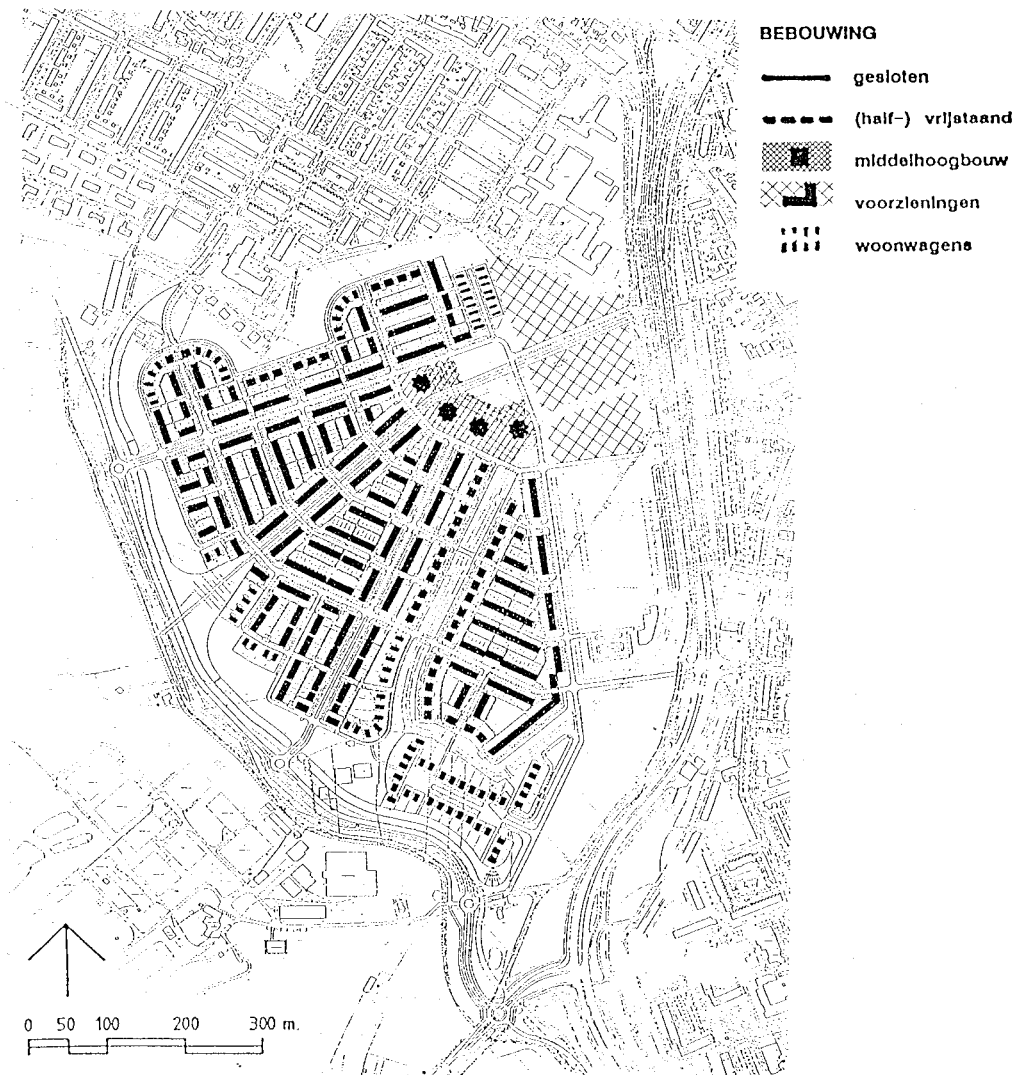
volstrekt verkeersvrij, dus verkeersveilig subsysteem, waarin de kleinste kinderen zonder gevaar hun wereld kunnen gaan verkennen en geleidelijk hun areaal vergroten. Maar ook heeft dit subsysteem belevingswaarde. Een wijk heeft ook een "binnenkant" die de moeite van het beleven waard is en waar gemakkelijk informele contacten kunnen worden gelegd, ook door volwassenen. Het is van belang deze waarde niet op te offeren aan een vaak overdreven behoefte aan privacy.

Veel aandacht zal tenslotte worden besteed aan de aankleding van de straten, waarbij langs de hoofdroutes strenge laanbeplantingen en langs de woonstraten minder formele bomenrijen en -groepen het beeld zullen bepalen.

Bebouwing en functies

Het woongebied zal, als gesteld, overwegend worden ingevuld met laagbouw: eengezinswoningen in de vorm van rijenhuizen. Deze zijn gesitueerd als wanden langs de verzamelstraten en de langzaam-verkeersroute. Ook wordt deze woonvorm gedacht in het binnengebied langs de woonstraten en de erven.

Vriestaande en halfvrijstaande woningen kunnen worden gesitueerd langs de





groene randen van het plan en langs de Zandsloot, waardoor dit woongebied hier een meer open karakter krijgt.

Gestapelde woningen kunnen worden gerealiseerd binnen de eerder beschreven "poorten" tot het woongebied, als accenten op belangrijke hoeken langs de radiale verbindingen en binnen de centrale driehoek. De "poorten" en accenten zullen in maximaal drie lagen kunnen worden uitgevoerd. Binnen de centrale driehoek zijn zogenaamde urban villa's voorzien, die maximaal 6 bouwlagen op een onderbouw kunnen hebben.

Een lokatie voor 10 à 15 woonwagens kan worden gesitueerd in de noord-oostelijke hoek van het woongebied. Deze lokatie biedt als voordelen een enigszins vrije ligging die recht doet aan de geheel eigen sociale karakteristiek van deze bevolkingsgroep, maar tevens een goede bereikbaarheid, een gunstige ligging ten opzichte van voorzieningen en een sterke relatie met aangrenzende woongebieden.

Functies zoals kantoren, bedrijven en reserveterreinen, kunnen worden gesitueerd in de zone tussen het woongebied en de S1. Deze lokatie vormt een knoop tussen drie woongebieden (Katwijk aan den Rijn, Koestal Overduin en de Zanderij) en sluit aan bij de voorzieningenconcentraties langs de Louise de Collignylaan. Een goede bereikbaarheid, vooral ook voor langzaam verkeer, is hier gewaarborgd.

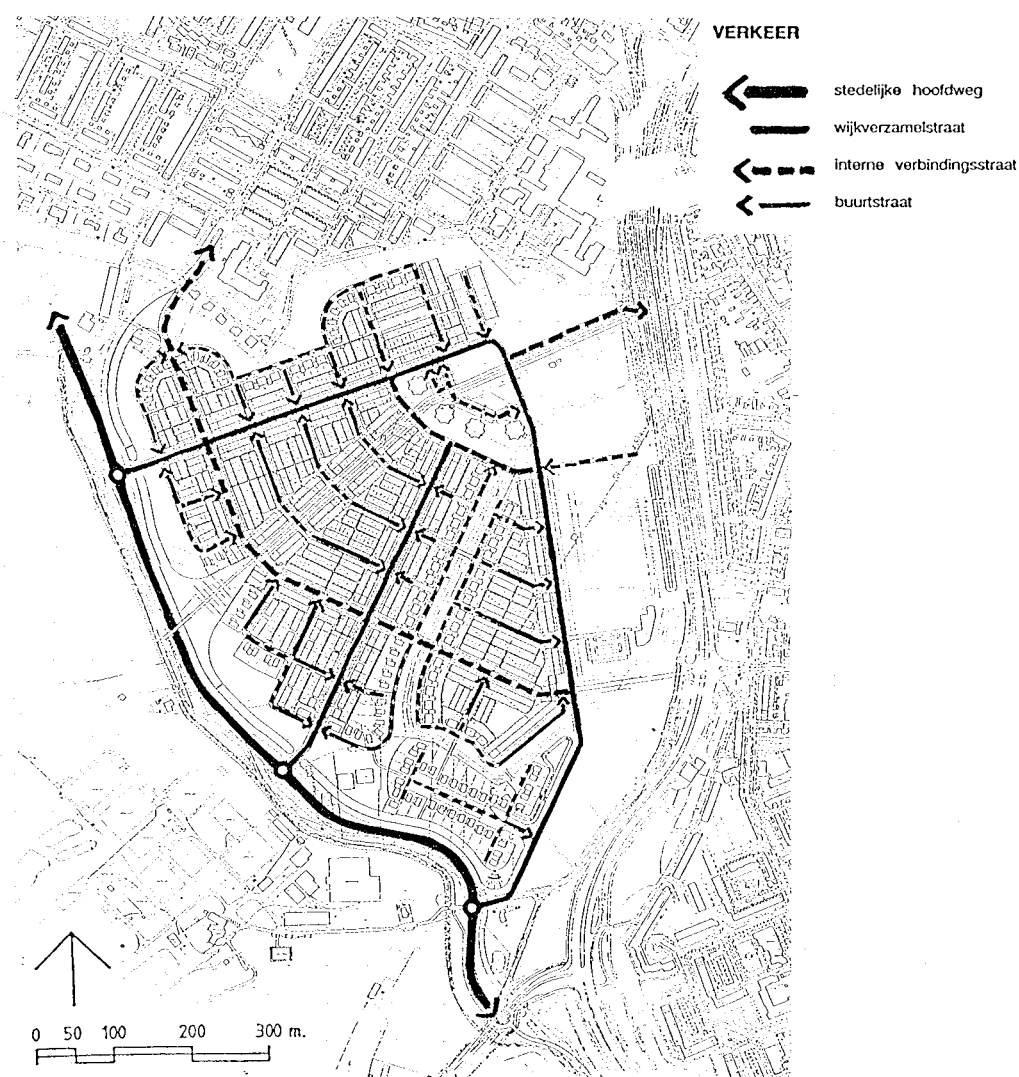
5.4. Verkeerskundige vormgeving

Autoverkeer

Vanuit de wijk wordt een aantal verkeersbewegingen afgewikkeld via de Koningin Julianalaan en via het tunneltje onder de S1. Het merendeel echter zal toch zo efficiënt mogelijk naar de randweg moeten worden afgeleid. Omwille van de bebouwingsmogelijkheden en de leefbaarheid in de buurt is het van belang dat de verkeersintensiteiten op de buurtverzamelwegen zo weinig mogelijk geluidshinder zullen veroorzaken. Dit houdt in dat voor in iedere van de drie hiervoor beschreven sectoren een verzamelstraat moet komen en dat deze zoveel mogelijk gescheiden (en dus beheersbaar) blijven.

Twee van de drie geprojecteerde verzamelstraten vallen samen met de eerder vermelde zichtlijnen. Door hun lengte en gestrektheid zijn ze ook in hiërarchisch opzicht duidelijk van een hogere orde dan de aansluitende woonstraten, erven en verbindingswegen.

Omwille van een optimale verkeerscirculatie in de Zanderij zijn voorts verbindingen tussen de buurtverzamelstraten binnen de wijk noodzakelijk. Deze mogen er echter niet toe leiden dat aan de beheersing van de



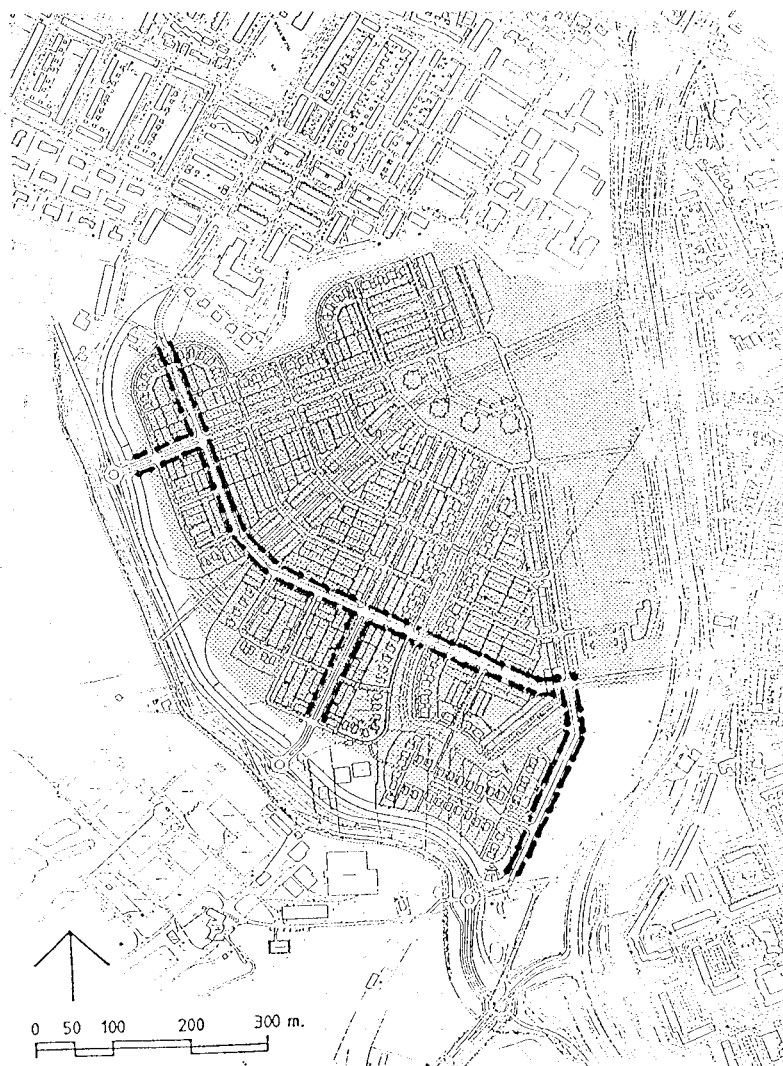
verkeersintensiteiten op de buurtverzamelstraten afbreuk wordt gedaan. Er zijn twee van deze verbindingen geprojecteerd. De eerste ligt in het hart van de wijk, in de vorm van een driehoekig circuit. De tweede ligt meer in de richting van de Verlengde Laan van Nieuw Zuid, in het verlengde van de Koningin Julianalaan. Met deze laatste verbidingsstraat ontstaat tevens een uitstekend tracé voor de busdienst, welk tracé (maar dan uitsluitend als busbaan) naar het oosten wordt doorgetrokken tot over de S1 en dan vervolgens over de Molentuinweg in Katwijk aan den Rijn.

Voor de verbinding voor het autoverkeer met Katwijk aan den Rijn wordt in het bestaande tunneltje éénrichtingverkeer voorzien van west naar oost met het oog op een beperking van de verkeersintensiteit op de Baron van Wassenaerlaan.

De overige straten zijn in hiërarchische zin van een lagere orde en verzorgen slechts de ontsluiting van de aanliggende woningen.

In principe wordt in het gehele plan een 30 km/uur-zone ingesteld met uitzondering van de volgende wegen:

- de Laan van Nieuw Zuid;



30 km/uur-zone

wezen 50 km/uur

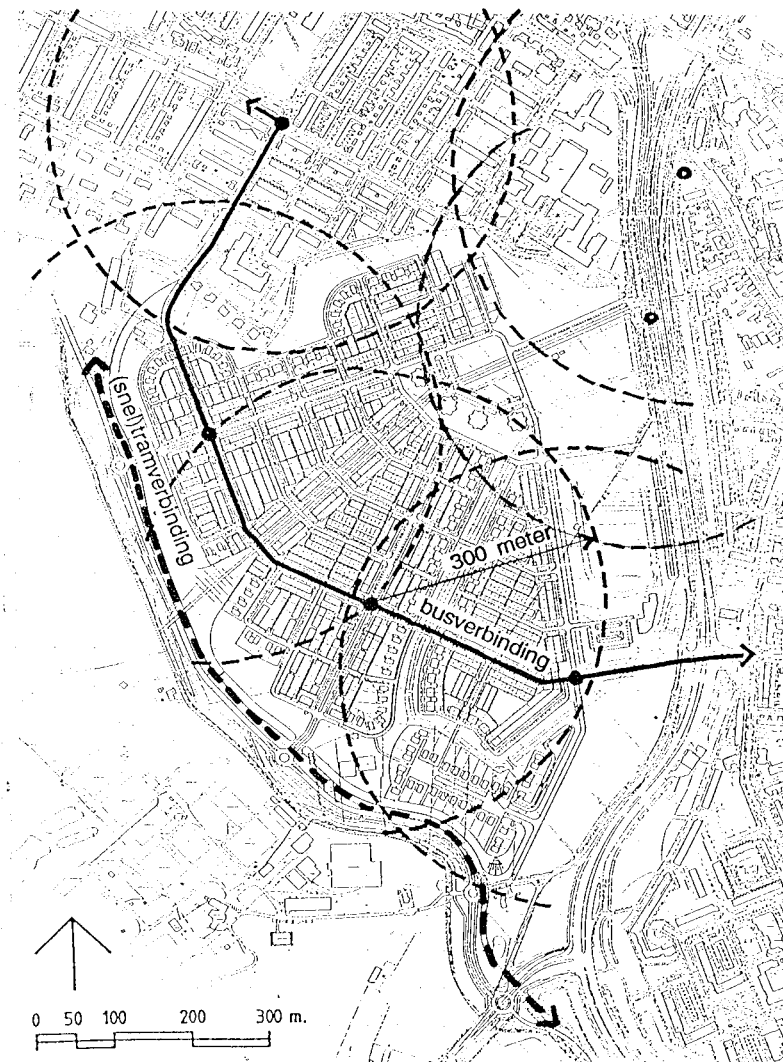
- de tangentialle verbindingsstraat;
- de radiale verzamelstraten tussen de Laan van Nieuw Zuid en de tangentialle verbindingsstraat.

De wegen binnen het 30 km/uur-gebied zullen dan op zodanige wijze worden ingericht dat het voor motorvoertuigen onmogelijk is om sneller te rijden. De overige wegen met uitzondering van de Verlengde Laan van Nieuw Zuid worden voorzien van drempels welke bereden kunnen worden met een snelheid van ten hoogste 50 km per uur.

Openbaar vervoer

Om de wijk goed te bedienen met openbaar vervoer, kan het beste worden gekozen voor de route Koningin Julianalaan, Bosplein, via Zanderij Westerbaan over de tangentialle verbindingsweg tussen de verzamelwegen van de wijk, via een vrije busbaan naar het kruispunt S1/Molentuinweg.

Met 3 bushaltes kan bijna de gehele wijk worden bediend, uitgaande van een hemelsbrede loopafstand van 300 meter. De bushaltes langs de S1 kunnen worden gebruikt door bewoners van het oostelijke gedeelte van de Zanderij. Er blijkt een klein gedeelte van de wijk te zijn dat met iets langere loopafstanden (maximaal 400 meter) wordt geconfronteerd.



Voor busreizigers vanuit Katwijk zijn in volgorde van belangrijkheid, de richtingen Leiden, Den Haag en Noordwijk van belang. Voor bewoners van Zanderij Westerbaan geldt dat de meeste prioriteit moet worden gegeven aan een busverbinding met Leiden en vervolgens met Den Haag. Voor de richting Leiden lijkt lijn 33 het meest in aanmerking te komen. Hierover en over een eventuele bediening in de richting Den Haag wordt nader overleg gepleegd met de NZH.

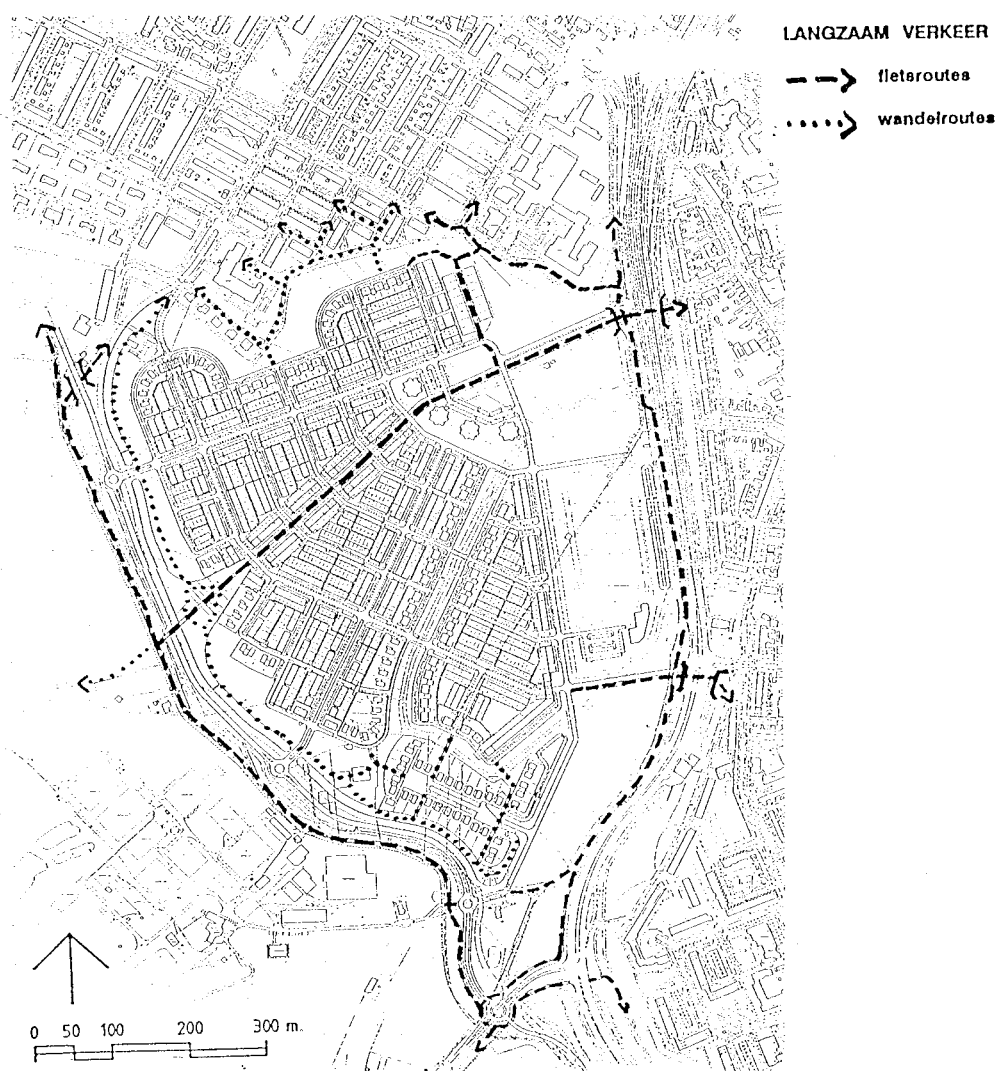
Aandachtspunt is daarbij ook in hoeverre VETAG-voorzieningen nodig zijn bij de kruising S1/S4/Laan van Nieuw Zuid en S1/Molentuinweg.

Voorts is langs de Verlengde Laan van Nieuw Zuid ruimte beschikbaar gehouden om een (snel)tramverbinding vanuit Leiden via Katwijk richting Noordwijk mogelijk te maken. Alhoewel plannen hiertoe nog in zeer prematuur stadium verkeren, staat de gemeente Katwijk in beginsel positief tegenover een dergelijke ontwikkeling.

Fietsers en voetgangers

De belangrijkste verbindingen voor fietsers en voetgangers zullen als vrijliggende routes worden aangelegd.

Centraal in de wijk, samenvallend met een belangrijke zichtlijn, is een



voet- en fietsroute geprojecteerd tussen Katwijk aan den Rijn en de Cantineweg. Deze route heeft voor de Zanderij, maar ook voor de totale structuur van fietspaden in Katwijk een grote functionele en recreatieve betekenis.

De Cantineweg zal eveneens in hoofdzaak voor fiets- en voetgangersverkeer dienen, vanaf de aansluiting bij de S1/S4 als hoofdroute langs de Verlengde Laan van Nieuw Zuid. Deze route zal aan de noordwestzijde worden afgebogen naar de Koningin Julianalaan. De fietsroute kruist daar de Verlengde Laan van Nieuw Zuid door middel van een fietstunnel. Tevens kan de route worden doorgezet naar de Meeuwenlaan en/of de Sportlaan. Een gedeelte van de Cantineweg blijft toegankelijk voor autoverkeer, zij het slechts in beperkte mate ten behoeve van het bestemmingsverkeer.

De bestaande fietsroute tussen het tunneltje onder de S1 en de Prinses Beatrixlaan wordt gehandhaafd, aansluitend op het fietspadenplan uit 1982.

Voorts is er een tweede voet-fietsverbinding voorzien tussen de Zanderij en Katwijk aan den Rijn. Deze verbinding loopt in eerste instantie parallel aan de busbaan richting Katwijk aan den Rijn, maar duikt dan onder de S1 door, via een nieuw te maken tunneltje.

In de wijk zal het overige fietsverkeer hoofdzakelijk gemengd worden afgewikkeld. De intensiteiten op de auto-ontsluitingsroutes geven geen aanleiding tot de aanleg van vrijliggende fietspaden. Wel moet er voor worden gezorgd dat de auto-ontsluitingsroutes zodanig worden ingericht, dat de rechtstanden geen aanleiding geven tot (te) hoge snelheden van het autoverkeer, waardoor de fietser gevaar zou lopen. De huidige geprojecteerde rechtstanden zijn ongeveer 500 meter lang, waardoor specifieke inrichtingsmaatregelen gewenst zijn, in ieder geval plaatselijk.

De voetgangersbewegingen langs de buurtontsluitingswegen zullen op vrijliggende trottoirs kunnen worden afgewikkeld. De woonstraten zullen als erven worden ingericht, waarbij het voet- en fietsverkeer met het autoverkeer wordt gemengd.

Het merendeel van de routes heeft niet zozeer een recreatieve betekenis maar vooral een functioneel belang voor de wijk. Juist bij deze functionele routes is het aspect sociale veiligheid van groot belang. De routes zullen daarom waar mogelijk langs bebouwing worden geleid, zodat steeds voldoende sociale controle gewaarborgd is. Daarnaast is een goede verlichting en een aantrekkelijke aankleding gewenst.

Voor die routes die niet sociaal gecontroleerd worden is steeds een sociaal veilig alternatief aanwezig, door de mogelijkheid gebruik te maken van de buurtontsluitingswegen.

Parkeren

Voor het parkeren in de wijk wordt een norm aangehouden van 1,4 parkeerplaats (pp) per (gewone) eensgezinswoning en 1,2 pp per kleine woning voor één- of tweepersoonshuishoudens (al dan niet gestapeld).

Voor het parkeren op eigen terrein telt hierbij een carport als 0,7 pp, een garage als 0,5 pp, en een opstelplaats vóór de garage of carport eveneens als 0,5 pp.

In de proeve van verkaveling bij het bestemmingsplan is voorzien in 1301 openbare parkeerplaatsen, 246 garages en 138 opstelplaatsen. Tesaen zijn derhalve 1493 parkeerplaats-equivalenten aanwezig voor in totaal 1061 woningen, hetgeen neerkomt op gemiddeld 1,4 pp per woning.

5.5. Civieltechnische vormgeving

Waterhuishouding

De ontworpen waterpartijen langs de steilrand van de Koestal, alsmede de geplande sloot langs de Verlengde Laan van Nieuw Zuid, zijn onmisbaar voor een noodzakelijke verlaging van het grondwaterpeil omdat deze voorzieningen het grondwaterverhang vanaf Cantineweg en Koestal in de richting van de S1 en de Zandsloot effectief onderbreken en verlagen. De permanente stroming zorgt voor de gewenste verversing van het water in de Zandsloot. Woningdrainage en diepdrainage zullen nodig zijn om de voor de woningen gewenste drooglegging te verzekeren.

Terreinophogingen

Terreinophogingen zijn noodzakelijk op die plaatsen waar het maaiveld beneden 0,75 m + N.A.P. ligt. Dit is het geval in de omgeving van de Zandsloot en in het gedeelte dat door de Zandsloot omsloten is. Hierbij is het van belang dat bij het gefaseerd bouwen de nodige ruimte is vrijgemaakt om ter plaatse van de ophogingen een depot te maken danwel de ophoging meteen uit te voeren. Gestreefd moet worden naar een gesloten grondbalans, dat wil zeggen dat alle grond in het plan moet worden verwerkt. Voorlopige berekeningen wijzen echter uit dat er toch grond tekort is om het gebied tot de minimale hoogte te kunnen ophogen en de geluidwal te kunnen aanleggen. Dit tekort moet worden aangevoerd. De ophogingen zullen op zodanige wijze geschieden dat er een natuurlijke afwatering ontstaat naar de Zandsloot toe.

Riolering

In het gebied wordt een verbeterd gescheiden rioleringsstelsel of een stelsel met een gelijkwaardige emissie aangelegd. Aan de hand van een door een adviesbureau uit te voeren onderzoek zal de stelselkeuze bepaald worden.

Het is niet mogelijk om het gebied onder vrij verval aan te sluiten op een punt van het bestaande Katwijkse rioleringsstelsel. Daartoe dient een rioolgemaal te worden gebouwd in de omgeving van de Zandsloot. Het gemaal zal het rioolwater via een persleiding naar het riool in de Prins Bernhardlaan (Koestal) persen.

5.6. Sociale veiligheid

Mede ten behoeve van een goede sociale controle op de belangrijkste openbare ruimten zijn de woningen met de entreezijde daarop georiënteerd. Daarbij is tevens belangrijk dat een deel van deze woningen, vooral die met noordelijk gerichte tuinen, een zogenaamde "straatgerichte" indeling krijgen zodat ook daadwerkelijk het zicht op de straat wordt bevorderd. Dit principe betreft alle wegen en langzaam-verkeersroutes binnen het woongebied.

Ook de westelijke parkzone langs Koestal Overduin wordt geflankeerd door woningen, waarbij tevens de middelhoogbouw in Koestal een rol speelt. De inrichting van de parkzone zal een overwegend open karakter hebben.

De sociale veiligheid van de routes naar de sneltramhaltes nabij de Verlengde Laan van Nieuw Zuid zal bijzondere aandacht krijgen. Deze routes lopen namelijk over een korte afstand door onbebouwd gebied. Het best kunnen deze routes worden gecombineerd met de wijkontsluitingsstraten. Indien dit niet mogelijk is, zullen ze in ieder geval zeer overzichtelijk moeten worden uitgevoerd en goed worden verlicht. De haltes zullen zodanig worden geplaatst dat het uitzicht daarop vanaf de Verlengde Laan van Nieuw Zuid en vanaf de wijkontsluitingsstraten gewaarborgd is.

Uiteraard zullen alle fietspaden, ontsluitingswegen, woonstraten en pleinen worden voorzien van een goede openbare verlichting.

In de proeve van verkaveling wordt een uitgebreid achterpadenstelsel aangegeven. In verband met de gebruikswaarde hiervan als compleet secundair voetgangersstelsel, maar tevens met het oog op de sociale veiligheid dienen deze paden rechtlijnig (zicht) en dóórlopend te zijn. Afsluitingen in het achterpadenstelsel leiden altijd tot slecht controleerbare uithoeken die mogelijk een sociaal onveilig gevoel geven. De achterpaden kunnen indirect vanaf de straten worden verlicht; zonodig worden op essentiële punten extra lichtpunten aangebracht.

5.7. Programma

In de planperiode van 10 jaar zullen in het bestemmingsplan Zanderij Westerbaan circa 1050 woningen gebouwd moeten worden, teneinde aan de woonbehoefte voor de periode 1994-2004 te kunnen voldoen.

De woningdifferentiatie

Bij het opstellen van een differentiatie naar woningtype en woninggrootte dient rekening te worden gehouden met een groot aantal factoren. Vanuit de vraagzijde bezien dient de differentiatie voor de woningbouw in de huursektor (idealiter) te zijn afgestemd op de lijst van woningzoekenden. Voor de koopsektor kunnen de woonwensen slechts globaal worden verkend aan de landelijke en plaatselijke ontwikkelingen.

Vanuit de aanbodzijde zijn met name de contingentering van de gesubsidieerde woningbouw en de eis van een sluitende exploitatie voor het bestemmingsplangebied van belang. Omdat de eisen, die vanuit de vraagzijde aan de woningdifferentiatie worden gesteld, veelal op gespannen voet staan met de eisen vanuit de aanbodzijde, zal de uiteindelijke woningdifferentiatie veelal een compromis inhouden. Een knelpunt in deze differentiatie kan de te verwachten verdere terugloop van de contingenten van met name de huursektor vormen.

Vastgesteld moet worden dat een definitieve differentiatie voor de in de Zanderij Westerbaan te realiseren woningen op dit moment nog erg moeilijk is in verband met talloze onzekere factoren. Wel kunnen op grond van de verwachting, dat het proces van vergrijzing zich zal voortzetten, indicaties worden gegeven, zoals ook is gebeurd in het voor de gemeente uitgebrachte woonbehoefteonderzoek. In de komende jaren zal nagegaan dienen te worden in hoeverre het uitgangspunt van de gemeentelijke huisvestingsnota, i.c. het woningbestand voor de eigen ingezetenen, haalbaar blijft en in hoeverre de thans in de exploitatieopzet opgenomen woningdifferentiatie bijgesteld dient te worden. Een voortdurende evaluatie van de werkelijke behoefte en een gefaseerde aanpak van de ontwikkeling van de Zanderij Westerbaan is dan ook gewenst.

Uitgangspunt vormt als procentuele verdeling over de verschillende categorieën:

- Sociale huur en koop: 50%
- Vrije sektor: 50%

Vanzelfsprekend zal te zijner tijd dienen te worden nagegaan hoe de woningbehoefte zich ontwikkelt.

In de proeve van verkaveling en de exploitatie zijn de volgende woning-aantallen aangehouden:

Sociale huur: laagbouw eengezinswoningen	:	207	19,49%
gestapeld in 3 lagen	:	32	3,01%
Woonwagenstandplaatsen (als sociale huur)	:	15	1,41%
Sociale koop laagbouw eengezinswoningen	:	222	20,90%
gestapeld in 3 lagen	:	32	3,01%
Goedkope v.s. laagbouw eengezinswoningen	:	217	20,43%
gestapeld in max. 7 lagen	:	188	17,70%
Vrije sektor (half)vrijstaand	:	149	14,03%
		-----	-----
Totaal		1062	100 %

Bij de definitieve uitwerking van deze plannen kan van de hierbovenge-
noemde aantallen worden afgeweken. Afhankelijk van het definitieve
programma en de gewenste verkaveling zal het totaal aantal woningen naar
beneden of naar boven kunnen wijzigen. Uitgangspunt daarbij dient te zijn
een zodanige verkaveling dat voldoende ruimte ontstaat voor de openbare
voorzieningen (wegen, parkeren, groen etc.) maar ook voldoende ruimte
voor bevrediging van de woonbehoefte, zodanig dat een goed woonmilieu
ontstaat. Daarbij dient de exploitatie van het plan als basis te dienen.

Woonwagenstandplaats

In de 2e fase met betrekking tot de decentralisatie van woonwagencentra
dient in Katwijk nog een aantal standplaatsen gecreëerd te worden. Hierbij
dient voorts nog een zestal standplaatsen gevoegd te worden die voor
Katwijk in "De Krom" te weinig zijn gerealiseerd.

In de proeve van verkaveling is een lokatie voor 14 woonwagens aange-
geven.

Welzijnsvoorzieningen

Voor de mogelijke huisvesting van diverse welzijnsinstellingen wordt
rekening gehouden met de realisering van een multifunctioneel gebouw.
Vooruitlopend op een onderzoek naar de toegankelijkheid van de onder-
steuningsorganisaties voor het vrijwilligerswerk, kan worden gedacht aan
een gezamenlijke huisvesting in een semi-openbaar gebouw, ervan uitgaande
dat deze de toegankelijkheid vergroot en derhalve het gebruik van de
ondersteuning vergroot.

Naast de geplande ouderenwoningen zijn er geen bijzondere faciliteiten
voor ouderenwerk of ouderenzorg nodig. Wel zijn er de komende jaren voor
een aantal andere welzijnsvoorzieningen faciliteiten in de huisvestingsfeer
nodig:

- voor lichamelijk en verstandelijk gehandicapten:
 - een woonhuis voor begeleid wonen (psychiatrie);
 - en een dagverblijf voor ouderen (zwakzinnigenzorg);
- voor de jeugdhulpverlening:
 - een nieuwe accommodatie voor de Katwijkse vestiging van het JAC ZHN;
 - de mogelijkheid bestaat dat Boddaert in Katwijk een dependance voor de Duin- en Bollenstreek vestigt.

Verder wordt de planologische mogelijkheid geboden tot het vestigen van een gebouw voor kerkelijke doeleinden.

Kleine kantoren en bedrijven in de woonomgeving

In een strook direkt grenzend aan de provinciale weg, zullen geen woningen kunnen worden gebouwd, vanwege de geluidsoverlast van deze weg. Voor zover dit mogelijk is, kunnen hier, met inachtneming van de Wet geluidhinder en met de Provinciale wegenverordening wel andere - bijzondere- voorzieningen gerealiseerd worden.

Voorts kan in dit deel wel de mogelijkheid worden geboden tot vestiging van kleine kantoren en bedrijven. Daartoe wordt gebruik gemaakt van een Staat van Bedrijfsactiviteiten gebaseerd op de basiszoneringslijst uit de VNG-publicatie "Bedrijven en Milieuzonering", Groene Reeks (1992). In deze lijst zijn de bedrijven ingedeeld volgens de Standaard Bedrijfsindeling (SBI) van het CBS. Per categorie bedrijf zijn 9 hinderaspecten onderscheiden: geur, stof, geluid, gevaar, luchtverontreiniging, verkeersaantrekkende werking, waterverontreiniging, bodemverontreiniging en visuele hinder. In de basiszoneringslijst is voor elke soort van milieubelasting, indien van toepassing op een bepaald bedrijf, een minimum afstand tot de woonbebouwing opgenomen. Niet alle hinderaspecten kunnen worden uitgedrukt in minimum afstanden tot de woonbebouwing. Voor deze hinderaspecten (lucht-, bodem- en waterverontreiniging en verkeersaantrekkende werking) is een index opgenomen. De indices en de grootste minimum afstand tot de woonbebouwing zijn maatgevend voor de indeling van bedrijven in categorieën.

Uitgaande van de genoemde basiszoneringslijst is voor dit bestemmingsplan een selectie toegepast. Het betreft bedrijven die vallen onder de categorieën 1, 2 en 3 van de basiszoneringslijst. Een bedrijf dat valt binnen één van deze categorieën én zich vestigt op gronden waarvan de afstand tot de dichtstbijgelegen woning niet kleiner is dan de in de Staat van Bedrijfsactiviteiten voor dat type bedrijf voorgeschreven minimum afstand, is toegestaan op het bedrijventerrein. De afstandsnormen gelden niet met betrekking tot de dienstwoningen.

5.8 Fasering

Uitgangspunt is dat de bebouwing van de globale bestemming "woondoeleinden I" in fasen zal plaatsvinden.

De eerste fase zal liggen in het noordwestelijk gedeelte tussen Koestal Overduin en het bestaande Landbouwpad.

Uitgegaan wordt van de bouw van circa 110 woningen per jaar. De bestemming "woondoeleinden I" zal per deelgebied worden uitgewerkt in zogenaamde uitwerkingsplannen ex artikel 11 Wet op de Ruimtelijke Ordening, waarbij de deelgebieden aansluitend worden gerealiseerd.

Ingevolge het woningbouwprogramma zal zo spoedig mogelijk moeten worden gestart met de eerste 110 woningen, waarbij uitgegaan wordt van een start van de bebouwing van de Zanderij Westerbaan op zo kort mogelijke termijn na het realiseren (in 1993) van de laatste woningen in Rijnsoever.

Artikel 13 WRO begrenzing

Vanuit het uitgangspunt dat bebouwing van de globale bestemming "woondoeleinden I" in fasen plaatsvindt en uitgegaan wordt van de noodzakelijke bouw van circa 110 woningen per jaar (ingående 1994/95), is de beschikbaarheid van de gronden in fase I binnen een termijn van 3 jaren



FASERING

gebied Artikel 13 WRO

na het onherroepelijk worden van dit bestemmingsplan vereist.
Rekening houdend met het feit dat wellicht niet alle benodigde gronden op minnelijke wijze verkregen kunnen worden, is de aanwijzing van dit gebied zeer noodzakelijk.

5.9 Bestaande agrarische activiteiten

In het gehele gebied zullen de agrarische activiteiten moeten worden gestaakt, hetzij door bedrijfsbeëindiging, hetzij door verplaatsing.

In 1989 zijn de eigenaren, respectievelijk de pachters van gronden in de Zanderij geïnformeerd over de planvoorbereidingen. Met de "Agrarische Commissie Katwijk" is in 1991 over de voortgang van de planontwikkeling gesproken.

Er is tijdens de informatie-avonden al op gewezen dat er voor de tuinders binnen de gemeentegrenzen weinig of geen mogelijkheden zijn om zich opnieuw te vestigen. Wellicht is er voor een aantal van hen een beperkt areaal beschikbaar in de gemeente Valkenburg in het in ontwikkeling zijnde tuinbouwgebied "Zijlhoek".

Bij de onderhandelingen met de betrokken ondernemers zal er echter van uit moeten worden gegaan dat velen hun bedrijf zullen beëindigen. Dit kan wel van invloed zijn op de hoogte van de schadeloosstellingen, doch in ieder geval zal de schade volledig moeten worden vergoed, of er nu sprake is van beëindiging dan wel van verplaatsing. De financiële positie van de belanghebbenden mag door de uitvoering van het bestemmingsplan niet worden gewijzigd.

Overigens is voortzetting van het overleg met en informatie van de agrarische ondernemers noodzakelijk.

5.10 Uitwerkingsregels en toelichting op de kaart en de voorschriften.

Plangrens:

Het plan wordt aan de Zuidwestzijde begrensd door de Cantineweg. De plangrens omvat vervolgens het beoogde tracé van de Verlengde Laan van Nieuw Zuid tot aan de aanhaking aan de Meeuwenlaan.

Aan de noordzijde volgt de plangrens ook het laatste deel van de Cantineweg nabij Koestal-Overduin, alsmede het gebiedje waarin de villa's naast de Julianaschool zijn gerealiseerd.

Vervolgens volgt de plangrens de onderzijde van de steilrand langs Koestal-Overduin en langs de fietsroute tussen de Beatrixlaan en het tunneltje.

Aan de oostzijde is in het plan het bestaande en deels nieuwe (verlegde) tracé van de S1/S4 opgenomen met de nieuwe aansluiting van de Wassenaar-seweg, en de aansluiting daarop van de Laan van Nieuw Zuid.

Bestemmingen

In het plan komt een drie-tal "uit te werken" bestemmingen voor (ex art. 11 WRO) die alle betrekking hebben op de realisering en inrichting van de nieuwe woonwijk en de voorzieningen.

- art. 4. Woondoeleinden I

De bestemming omvat de eigenlijke woongebieden van Zanderij Westersbaan met woningen en hun tuinen en erven, de directe omgeving van de woningen, de wegen en de groenstroken.

Binnen deze bestemming zullen hoofdzakelijk eengezinswoningen worden gebouwd met een goothoogte van maximaal 6.50 m. Burgemeester en Wethouders kunnen vrijstelling verlenen voor een grotere goothoogte als dat om stedenbouwkundige en architectonische redenen gewenst is. Dit kan het geval zijn op in het stedenbouwkundige plan belangrijke plaatsen, zoals bijvoorbeeld op hoeken van straten of wegen.

Daarnaast zullen ook "gestapelde" woningen worden gerealiseerd, en wel in twee categorieën. De eerste categorie betreft de "poortwoningen" die gestapeld kunnen zijn tot maximaal 4 lagen; hiervoor is bepaald dat een goothoogte van 12.00 m. geldt. De tweede categorie betreft de zogenaamde urban villa's in de kern van het plangebied die tot maximaal 7 lagen kunnen worden gebouwd; voor deze categorie is op de kaart een "gebied grotere bouwhoogte" aangegeven, waarin een hoogte tot maximaal 20,00 meter is toegestaan. Het aantal gestapelde woningen is bepaald op 25% van het totaal aantal woningen.

Binnen de bestemming geldt een parkeernorm van tenminste 1,2 pp. per woning voor één- en tweepersoons-huishoudens en 1,4 pp. per eensgezinswoning. Hierbij zijn de in hoofdstuk 5.4 omschreven bepalingen ten aanzien van het parkeren op eigen terrein van toepassing.

Binnen de bestemming is een bebouwingsdichtheid van minimaal 25 en maximaal 50 woningen per hectare voorgeschreven.

Met betrekking tot de fasering zijn twee bepalingen van belang. De eerste bepaling (art. 4 lid 8) stelt de realisering van Zanderij Westerbaan afhankelijk van de toestemming van de provincie om (een gedeelte van) de regio-reserve te mogen benutten. De tweede bepaling (art. 17) wijst een gebied op de kaart aan waar versneld kan worden onteigend (zie hierna). Andere bepalingen aangaande een fasering komen in de voorschriften niet voor, zodat de nodige flexibiliteit met betrekking tot het contouringstempo en de woningbehoefte blijft bestaan. Voor het voorgenomen programma en de voorgenomen fasering wordt verwezen naar de hoofdstukken 5.7 en 5.8 van de toelichting.

Binnen deze bestemming is de (mogelijke) lokatie voor woonwagendplaatsen aangeduid.

Aanduidingen in de bestemming hebben voorts betrekking op de te realiseren hoofd-structuurelementen op wijk- en bovenwijken niveau: de verzamelstraten en de langzaam-verkeersroutes. Waar deze aanduidingen voorkomen is voor circa de helft van de daarlangs te bouwen woningen een "straatgerichte" woningindeling gewenst in verband met de sociale veiligheid.

- art. 5. Gemengde doeleinden

De bestemming omvat het noord-oostelijke deel van het plangebied, grotendeels gelegen binnen de 50 dB(A)-contour van de S1.

In deze bestemming kunnen alle niet-woningbouw projecten worden gerealiseerd, met bijbehorende open erven, straten, parkeerplaatsen, groenstroken, een en ander met inachtneming van de Staat van Bedrijfs-activiteiten en bepalingen in de Wet milieubeheer die binnenkort in werking zal treden.

Het bebouwingspercentage van maximaal 60% wordt per uitwerkingsplan getoetst. De toegestane hoogte van de gebouwen bedraagt maximaal 8.00 meter.

Nader aangeduid is voorts de verbindingsweg naar het tunneltje richting Katwijk aan den Rijn.

- art. 6. Groenvoorzieningen

Deze bestemming omvat de gehele - het woongebied vrijwel omsluitende - groenzone, waarin naast de groenvoorzieningen ook de watergangen, de (fiets)paden, speelplekken en andere bijbehorende elementen dienen te worden gerealiseerd. Tevens is de geluidswal langs de Verlengde Laan van Nieuw Zuid in deze bestemming te verwezenlijken. De geluidswal en de waterpartijen zijn als hoofdstructuur-elementen apart aangeduid, evenals de verbindingstraat naar het tunneltje onder de S1.

De globale bestemming is vooral gehanteerd om de details van de inrichting in samenhang met de uitwerking van de woongebieden te kunnen bepalen.

Binnen de bestemming is de realisering van sportvoorzieningen (gedacht wordt aan een atletiekbaan en een accommodatie voor een sloep-roeivereniging) mogelijk gemaakt. Voor de daarbij op te richten

gebouwen is een gebied op de kaart aangegeven; binnen dit gebied mag het bebouwingspercentage ten hoogste 5% bedragen.

De overige in het plan voorkomende bestemmingen behoeven geen nadere uitwerking ex art. 11 WRO en zijn dus meer gedetailleerd van karakter. De detaillering is niet tot in alle onderdelen vastgelegd zodat enige flexibiliteit blijft bestaan met betrekking tot de technische uitwerking.

– art. 7. Woondoeleinden II

Deze bestemming omvat de uitgegeven kavels van de recent gebouwde villa's aan de rand van Koestel Overduin.

De plaatsing van de gebouwen is d.m.v. bebouwingsgrenzen nader vastgelegd, in overeenstemming met de gerealiseerde plannen.

Ook de bebouwingsbepalingen zijn afgestemd op de inmiddels bestaande toestand.

– art. 8. Verkeersdoeleinden A (provinciale weg)

De bestemming omvat het nieuwe tracé van de provinciale weg S1/S4, met inbegrip van de bijbehorende bermen, bermsloten, parallelweg, tunnel en bushaltes / busbanen.

– art. 9. Verkeersdoeleinden B (stedelijke hoofdweg)

De bestemming omvat het beoogde tracé van de Verlengde Laan van Nieuw Zuid tot aan de Meeuwenlaan, met inbegrip van de reservering ten behoeve van de (eventuele) sneltram, alsmede bermen, bermsloten en de duinrand tot aan de Cantineweg.

In de bestemming komt de aanduiding "viadukt" voor ten behoeve van de ongelijkvloerse aanhaking van de centrale langzaam-verkeersroute aan de Cantineweg. Binnen de bestemming wordt ook een tunnel gerealiseerd.

– art. 10. Verkeersdoeleinden C (woonstraat)

De bestemming omvat het woonstraatje naast de basisschool aan de Koningin Julianalaan, dat dient ter ontsluiting van de recent gerealiseerde villa's ter plaatse, in de bestemming "Woondoeleinden II".

– art. 12. Water

De bestemming "water" is specifiek bedoeld om de Zandsloot in zijn bestaande hoedanigheid en omvang vast te leggen.

De globale bestemming "groenvoorzieningen" zou zulks in onvoldoende mate veilig stellen.

Aanduidingen

De aanduidingen "wijkverzamelstraat" en "langzaam verkeersroute" betreffen, zoals bij de bestemmingen reeds is gesteld, hoofdstructuurelementen. Omdat deze elementen samenvallen met belangrijke zichtlijnen in het gebied is geen marge aanwezig om af te wijken van de op de plankaart aangegeven ligging van deze elementen.

De situering van de aanduiding "woonwagenstandplaats" is eveneens – om stedenbouwkundige redenen – zodanig bepaald dat geen standplaatsen op andere lokaties in het woongebied kunnen worden gerealiseerd.

De aanduidingen "watergang" en "geluidwerende voorziening": zijn bedoeld om de globale ligging van de betreffende elementen te bepalen, met de benodigde marge voor de precieze plaatsbepaling en omvang.

De aanduiding "viadukt" geeft de plaats aan waar de centrale fietsroute over de randweg zal voeren.

Aanwijzing gebied art. 13, lid 1 WRO

Het is wenselijk en noodzakelijk om het voorgenomen woningbouwprogramma binnen de doelstellingen, de exploitatiemogelijkheden, de gestelde tijd en de faseringsvolgorde zoals beschreven in deze toelichting te realiseren. Het noordelijke plandeel komt daarbij het eerst in uitvoering.

Het op de plankaart als zodanig aangegeven gebied kan, indien niet redelijkerwijs de gronden op minnelijke wijze kunnen worden verworven, en dit wel gewenst wordt, versneld worden onteigend.

6. GELUIDHINDERONDERZOEK

Op basis van het verkeersmodel 1999 (variant 1999B) is een volledig akoestisch onderzoek, benodigd om de goedkeuring van de bevoegde instanties op het bestemmingsplan te verkrijgen, verricht.

Bij dit akoestisch onderzoek is uitgegaan van de volgende randvoorwaarden:

- A. Van "industrielawaai" is in het plangebied geen sprake.
- B. De geluidbelasting van het vliegverkeer van Valkenburg en de invliegfunnel worden uitgedrukt in z.g. "Kosten-eenheden". Over het plangebied loopt de 25 Kosteneenhedengrens. Echter pas bij 35 Kosteneenheden zijn bepaalde maatregelen nodig.
- C. Op basis van verkeersintensiteiten ligt de bebouwing van het geplande gebied binnen de zones van:
 - Secundaire weg nr. 1;
 - de geplande Verlengde Laan van Nieuw Zuid;
 - een gedeelte van de noordelijke wijkverzamelweg (ca. 200 meter);
 - de verbindingsweg tussen de noordelijke wijkverzamelweg en de Kon. Julianalaan. Het tracé van deze weg ligt nog niet vast.
- D. Op de Secundaire weg nr. 1 en 4 is ten zuiden van de Molentuinweg reeds een deklaag van geluidsarm asfalt-beton aangebracht. Dit materiaal zal ook worden aangebracht op het gedeelte tussen de Molentuinweg en de Zeeweg.
- E. Tussen de aan te leggen Verlengde Laan van Nieuw Zuid en de woonbebouwing wordt een geluidafschermende aarden wal aangelegd tot een hoogte van 2,50 meter boven de wegas.

De voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt bij de woningen die het dichtst gelegen zijn langs de Secundaire weg nr. 1 en de Verlengde Laan van Nieuw Zuid niet overschreden.

De gevelbelasting op de woningen langs een gedeelte van de overige wegen ligt na aftrek van 5 dB(A) ingevolge art. 103 Wgh boven de voorkeursgrenswaarde. Het gebied waarbinnen de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde wordt geconstateerd, is op de plankaart aangegeven. Op de desbetreffende punten bedraagt de geluidbelasting maximaal 55 dB(A).

De hoogst toelaatbare geluidbelasting tot waar ontheffing kan worden verkregen bedraagt voor stedelijke gebieden 60 dB(A), wanneer aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan.

Maatregelen aan de bron zijn niet mogelijk. Maatregelen in de overdrachtssfeer zijn uit stedenbouwkundig en financieel oogpunt eveneens niet mogelijk. Er zullen daarom maatregelen aan de gevels van de woningen moeten worden getroffen. Derhalve moet ingevolge artikel 83 van de Wet

Geluidhinder een verzoek om ontheffing aangevraagd worden bij Gedeputeerde Staten voor de betreffende woningen.

Door Gedeputeerde Staten is ontheffing verleend bij Besluit Hogere Grenswaarden Verkeerslawaaï d.d. 26 april 1993, nr. DWM/51317A. Aan dit besluit zijn enkele voorwaarden verbonden. Het besluit is opgenomen in de bijlage bij de toelichting.

7. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Uit berekeningen is gebleken, dat het bestemmingsplan economisch gezien haalbaar zal zijn.

De totale kosten worden, inclusief die van bovenwijkse voorzieningen, geraamd op 71,5 miljoen.

Dit wordt opgebracht door de opbrengst van 1.062 wooneenheden, $\pm$ 27.700 m² grond voor kantoren/ambachtelijke bedrijven en $\pm$ 2.600 m² grond voor openbare en bijzondere gebouwen.

Zonodig verstrekt de gemeente een bijdrage voor de bovenwijkse voorzieningen.

8. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

Het voorontwerp-bestemmingsplan Zanderij Westerbaan is op 27/28 september 1989 gepubliceerd in het kader van de Inspraakverordening. Het plan heeft ter visie gelegen van 2 tot en met 16 oktober 1989. In die periode heeft ook - op 12 oktober 1989 - een inspraakavond plaatsgevonden. Vooruitlopend daarop hebben reeds op 5 en 7 september 1989 informatie-avonden plaatsgevonden met de eigenaren en tuinders/pachters in dit gebied.

Tijdens die informatie-avonden is gebleken dat één van de zorgen is de wijze van aankoop, pachtafkoop en eventuele verplaatsing van de bedrijven. Ook de fasering werd van belang geacht, evenals mogelijke hinder van de bouw en de bereikbaarheid van het overblijvende deel vanuit Katwijk aan den Rijn.

Tijdens de inspraakavond op 12 oktober 1989 werd ondermeer ingegaan op de kwaliteit en de karakteristiek van het gebied ten opzichte van de rest van Katwijk, de woonwagenstandplaats, de sociale veiligheid en de opgenomen mogelijkheid om via een wijzigingsbevoegdheid ex artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening enkele kleine winkeltjes toe te staan. Voorts kwamen voor- en tegenstanders van de Verlengde Laan van Nieuw Zuid aan het woord.

In het kader van de inspraakprocedure is voorts een zevental reacties ingediend, onder meer door de Stichting Duinbehoud. Een uitgebreid commentaar op de ingediende reacties is opgesteld en, na publicatie, ter inzage gelegd.

Op een aantal reacties wordt hier ingegaan.

Door de Stichting Duinbehoud is een alternatieve invulling van het bestemmingsplan voorgesteld, dat door anderen is gesteund. Dit alternatief hield in het creëren van een strook tussen de duinen en het toekomstig woongebied én het achterwege laten van de Laan van Nieuw Zuid. Dit alternatief wordt afgewezen omdat, nog afgezien van de financiële uitgangspunten, het in strijd is met het tot nu toe door de gemeente gevoerde beleid, en wel door:

- het ontbreken van een derde oost-westverbinding;
- het creëren van een overgangszone die gebruikt zou moeten worden voor natuuropbouw, recreatie-opvang, natuureducatie en slechtweeropvang;
- het vervallen van een toekomstige uitbreidingsmogelijkheid van het woongebied.

Het standpunt blijft ingenomen dat de oorspronkelijke uitgangspunten moeten worden gehandhaafd.

De landschappelijke inpassing

Uitgangspunt bij het ontwerpen van dit plan is het realiseren van een woonwijk. Daarbij dient de landschappelijke inpassing wel zo goed mogelijk

plaats te vinden. Landschappelijke inpassing betekent echter niet zonder meer afstand houden tot die elementen. Het kan ook betekenen gebruik maken van de specifieke kenmerken van de situatie, zodat een eigen karakteristiek ontstaat die voortvloeit uit de bestaande situatie. Belangrijk uitgangspunt bij de ontwikkeling van het plan is ook de zorg voor een goede woonkwaliteit.

Bij de landschappelijke inpassing zijn dan ook aan de orde gekomen:

- de zichtlijnen;
- de Zandsloot;
- de steilranden;
- de geluidswal.

Wat de geluidswal betreft, vanzelfsprekend zijn de duinen niet zichtbaar vanuit die gebiedsdelen die direkt achter de geluidswal liggen. Hier zijn echter wel enkele extra zichtlijnen aangebracht richting geluidswal, zodat deze ook zichtbaar is verderop in de wijk.

Het gekozen bebouwingsmodel heeft verder het voordeel dat vanaf de provinciale weg het zicht op de duinen voor een groot deel gehandhaafd is. De te bouwen huizen steken namelijk voor ongeveer de helft boven de steilrand uit, zodat over deze huizen heen de duinen nog zichtbaar blijven.

De doortrekking van de Laan van Nieuw Zuid

De doortrekking van de Laan van Nieuw Zuid is een afweging van verschillende belangen. Enerzijds het belang van een goede verkeersafwikkeling, anderzijds het belang van het duingebied.

Wat het verkeersgeluid betreft, het geluid van deze weg zal merkbaar zijn in Overduin-zuid, maar in ondermeer de Nachtegaallaan zal het autoverkeer in plaats van toenemen, afnemen. Het aantal bewoners dat van de doortrekking van de Laan van Nieuw Zuid last zal hebben, zal veel minder zijn dan als het verkeer door de bestaande straten wordt geleid.

De doorsnijding van het gebied tussen de Cantineweg en de Meeuwenlaan is voorts niet zo ernstig als in het rapport van de Stichting Duinbehoud is aangegeven. Ten eerste gaat de weg niet over de toppen heen en sluit de weg niet in de getekende bocht op de Meeuwenlaan aan. De weg gaat met een bocht om de duintoppen heen en sluit aan op het reeds bestaande cunet ten zuiden van Overduin. Desalniettemin zal een gedeelte van het gebied moeten worden vergraven. Overwogen kan worden om de bocht nog meer naar het noorden aan te leggen.

Ten tweede is een gedeelte van dit gebied geen duingebied, maar een restant van de vroegere "Kokskamp" en is dan ook in het vigerende bestemmingsplan bestemd voor recreatieve voorzieningen.

De mening dat de weg een niet gewenste ontwikkeling is doordat de duinen als stiltegebied zijn aangewezen, wordt niet gedeeld. De gemeente heeft met de aanwijzing van dit stiltegebied ingestemd onder de nadrukkelijke voorwaarde dat de aanleg van de Laan van Nieuw Zuid daardoor niet wordt gefrustreerd.

De situering van de woonwagenstandplaats

Als uitgangspunt voor de vestiging van een woonwagenstandplaats geldt dat deze in beginsel op elke daarvoor geschikte plaats binnen de gemeente kan komen. De plaatsingsmogelijkheden zijn echter, gezien het beperkte grondoppervlak, gering.

Rekening houdend met de provinciale eisen, onder meer inhoudende een goede bereikbaarheid van de voorzieningen c.q. een goede deelname aan het maatschappelijk verkeer door een ligging in of nabij een bebouwde kom, zodat een goede integratie kan plaatsvinden en anderzijds de privacy van de bewoners van deze woonwagenstandplaats voldoende zal zijn gewaarborgd, is het aangewezen gebied een plaats die aan de eisen voldoet. Omdat inderdaad de mening van de betrokkenen van belang wordt geacht, is het woonwagenschap Leiden, waaronder de standplaats resulteert, bij het overleg ex artikel 10 B.R.O. betrokken.

Wijziging voorontwerpbestemmingsplan

In het voorontwerp-bestemmingsplan, zoals dit op 27/28 september 1989 is gepubliceerd, is, na overleg met de provincie/PPC een aantal wijzigingen aangebracht. Voor het aangepaste voorontwerp-bestemmingsplan is opnieuw toepassing gegeven aan de inspraakverordening. Het plan is op 10/11 februari 1993 gepubliceerd en heeft ter inzage gelegen van 12 tot en met 26 februari 1993. In die periode -op 23 februari 1993- heeft ook een inspraak-avond plaatsgevonden.

Vooruitlopend op deze procedure heeft reeds op 27 januari 1993 een informatie-avond plaatsgevonden met de eigenaren/tuinders/pachters in dit gebied.

Tijdens die avond werden de gewijzigde plannen toegelicht. Vragen werden vooral gesteld over de grondverwerving.

Tijdens de inspraakavond op 23 februari 1993 kwamen opnieuw aan de orde de voor- en tegenstanders van de aanleg van de Verlengde Laan van Nieuw Zuid in relatie met de verkeersproblematiek en de geluidhinder, de stedenbouwkundige opzet en landschappelijke inpassing, alsmede de verplaatsing van de lokatie woonwagencentrum.

Er werden 12 schriftelijke reacties ingediend. Een uitgebreid commentaar daarop is opgesteld en toegezonden aan diegenen die aan de inspraakprocedure hebben meegedaan.

Op een aantal reacties/meningen wordt ingegaan.

De aanleg van de Verlengde Laan van Nieuw Zuid

De koppeling van twee doelen: de aanleg van een derde hoofdontsluiting voor Katwijk aan Zee en de bebouwing van de Zanderij als woonwijk, wordt niet consequent gevonden.

De hoofddiscussie is tweeledig. Enerzijds het wel of niet bebouwen van dit gebied. Een gedeeltelijke bebouwing is niet zinvol. Het aantal te realiseren woningen wordt mede vanuit volkshuisvestingsoogpunt te klein en het resterende deel kan niet meer goed worden gebruikt voor de agrarische functie.

Anderzijds de gewenste aanleg van de Verlengde Laan van Nieuw Zuid. De noodzaak voor de aanleg werd al gevoeld voordat over bebouwing van dit gebied werd gesproken. Beiden moeten in samenhang met elkaar worden gezien.

Een woonwijk van 1.000 woningen roept het nodige verkeer op dat niet via de bestaande aansluitende wegen kan worden afgeleid. De Verlengde Laan van Nieuw Zuid is zeer geschikt om deze functie te vervullen, naast die van derde hoofdontsluitingsweg. Niet ingezien wordt waarom een koppeling van hoofdontsluiting met de ontsluiting van deze toekomstige woonwijk niet zou kunnen samengaan.

Gesteld wordt dat de aansluiting van de derde toegangsweg tussen Kon. Julianalaan en Meeuwenlaan gedeeltelijk door uniek natuurgebied loopt, wat met name voor dit gebied nadelig is.

Het gedeelte Kon. Julianalaan/Meeuwenlaan is buiten de aanwijzing tot (staats)natuurmonument gebleven, zodat dit geen belemmering is voor de aanleg van de weg. Dit laat echter onverlet dat het wel gedeeltelijk duingebied is. Het tracee van de weg wordt echter zo aangelegd dat het duingebied zo min mogelijk wordt aangetast.

Gemeend wordt dat de ligging van deze weg strijdig is met het Natuurbeleidsplan van het rijk en het Beleidsplan Natuur en Landschap van de provincie Zuid-Holland.

In beide beleidsplannen is het kustduingebied aangegeven als te beschermen natuurgebied. Een van de beleidsinstrumenten waarmee deze bescherming kan worden geëffectueerd is de aanwijzing van deze gebieden als beschermd of als staatsnatuurmonument ingevolge de Natuurbeschermingswet. Een ander instrumentarium is de inbedding van het natuurbeschermingsbeleid in streek- en bestemmingsplannen. Ook via die plannen wordt het kustduingebied beschermd. In een bijlage bij het provinciale Beleidsplan Natuur en Landschap (1991) is de Zanderij Westerbaan, dat niet binnen het beschermd danwel staatsnatuurmonument ligt, indicatief aangegeven als mogelijk natuurontwikkelingsgebied. In het vigerende streekplan is dit gebied evenwel aangewezen voor woondoeleinden.

De uit de aanleg Verlengde Laan van Nieuw Zuid voortvloeiende geluidsaspecten

Dat de geluids- en verkeersoverlast sterker toeneemt bij een directe aansluiting van de Verlengde Laan van Nieuw Zuid op de Kon. Julianalaan ten opzichte van de Meeuwenlaan wordt een zoeken naar argumenten gevonden. Dit is niet zo. Bij de keuze van aansluiting bij de Kon. Julianalaan of de Meeuwenlaan, blijkt de laatste duidelijk beter acceptabel te zijn omdat onder meer:

- de Meeuwenlaan ten zuiden van de Boslaan qua profiel veel meer ruimte biedt;
- het vervolgtraject Meeuwenlaan (Boslaan-Zeeweg) beter de verkeersstroom kan verwerken dan het traject Kon. Julianalaan (Cantieneweg-Zeeweg);
- er per saldo minder woningen liggen langs het tracee Meeuwenlaan in vergelijking met het tracee Kon. Julianalaan-Boslaan, waardoor het aantal geluidsgehinderden minder is (verbetering leefbaarheid);
- de toename van de geluidsbelasting op de Kon. Julianalaan met 6 dB(A) niet wordt toegestaan ingevolge de Wet geluidhinder;
- de Kon. Julianalaan bij het Bosplein een te smal profiel heeft om er een weg met een bovenwijkse functie van te maken;
- er met een aansluiting op de Kon. Julianalaan een woonwijk dwars doorsneden wordt. Dit is minder het geval bij een aansluiting op de Meeuwenlaan.

Verkeersaspecten Verlengde Laan van Nieuw Zuid

Opgemerkt wordt dat bij de aanleg van de Verlengde Laan van Nieuw Zuid de verkeerssituatie rond het Bosplein grondig aangepast moet worden. De Verlengde Laan van Nieuw Zuid wordt niet als hoofdonthutingsweg aangesloten op de Kon. Julianalaan. Deze weg zal ten zuiden van het Bosplein wel gaan fungeren als een wijkonthutende weg. Bij de herinrichting van het Bosplein zal speciale aandacht geschonken worden aan de oversteeksituatie in het gebied.

Landschappelijke aspecten

Het is niet mogelijk om –zoals verzocht– een natuurontwikkelingsgebied dat dan toch een bepaalde omvang moet hebben en rekening houdend met de beperkte mogelijkheden die in Katwijk aanwezig zijn voor woningbouw, in het plangebied op te nemen. De provincie/PPC heeft thans ingestemd met een afstand van de woonbebouwing tot de afrastering van de duinen van 100 meter.

De binnen deze strook nog aan te leggen groenzone zal qua karakter zoveel mogelijk aansluiten op het duingebied.

Voor de opvang van recreanten vanuit de wijk is de groenzone langs de Verlengde Laan van Nieuw Zuid voldoende. Voor een verhoogde druk van recreanten vanuit de Zanderij Westerbaan op de Zuidduinen behoeft niet te worden gevreesd.

Stedebouwkundige structuur

De suggestie is gedaan om het plan 180° te draaien. Dit alternatieve plan tast de uitgangspunten van dit bestemmingsplan aan, met name de combinatie van de onthutening van de wijk met de zichtlijnen en de aanleg van de Verlengde Laan van Nieuw Zuid, welke als hoofdaansluiting dringend noodzakelijk is. Bovendien ontstaan hierbij verkeerstechnische problemen: de aansluiting van een woonwijk van 1.000 woningen op de Nieuwe Duinweg is niet mogelijk.

Dit voorstel zou alleen mogelijk zijn indien de provinciale weg verdiept wordt aangelegd, zodat een directe relatie met Katwijk aan den Rijn

ontstaat. Een dergelijk plan is op dit moment niet opportuun, terwijl wel op korte termijn met de woningbouw dient te worden begonnen.

Lokatie woonwagenstandplaats

Niet begrepen wordt waarom de (nieuwe) woonwagenstandplaats zo dicht tegen een bestaande wijk moet aanliggen.

Verplaatsing van de lokatie is noodzakelijk gebleken in verband met de verbreding van de groenzone langs de Verlengde Laan van Nieuw Zuid, het opnemen van een sneltramtracee en geluidswal. Daardoor bleef er te weinig ruimte over om op een goede manier deze standplaats op de eerst gedachte lokatie te realiseren.

Ook de nieuwe lokatie binnen de bestemming woondoeleinden is zodanig gekozen dat –uitgaande van een goede spreiding– een goede integratie met de aangrenzende woonbuurt ontstaat terwijl de privacy van de bewoners van deze woonwagens voldoende zal zijn gewaarborgd. Door het rijk en de provincie worden eisen gesteld aan de situering van standplaatsen. Eisen zoals een goede bereikbaarheid van voorzieningen c.q. de goede deelname aan het maatschappelijk verkeer door de ligging in of nabij de bebouwde kom. Deze lokatie voldoet daaraan. De standplaats wordt volgens de proeve van verkaveling gescheiden van de bestaande woonbuurt door een groenzone met water en ligt ruim 60 meter vanaf de bestaande woningen. De standplaats zal bovendien worden omgeven door groen.

9. OVERLEG EX ART. 10 BRO

Van de krachtens artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening geboden mogelijkheid tot overleg is gebruik gemaakt door de volgende instanties:

- 1 N.V. Energie- en watervoorziening Rijnland d.d. 18 januari 1990;
- 2 Rijksconsulentschap Zuid-Holland van Ministerie van Economische Zaken d.d. 14 februari 1990;
- 3 Ministerie van Defensie d.d. 5 maart 1990;
- 4 Hoogheemraadschap van Rijnland d.d. 8 maart 1990;
- 5 Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rijnland d.d. 29 maart 1990;
- 6 Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie in de provincie Zuid-Holland d.d. 11 april 1990;
- 7 Bloemenveiling "Flora" d.d. 10 april 1990;
- 8 Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Directoraat-Generaal van de Volkshuisvesting d.d. 12 april 1990;
- 9 Landbouwschap, Gewestelijke Raad voor Zuid-Holland d.d. 12 april 1990;
- 10 Agrarische structuurcommissie Bollenstreek d.d. 12 april 1990;
- 11 Noord-Zuid-Hollandse Vervoer Maatschappij N.V. d.d. 17 april 1990;
- 12 Regionale Woonwagencentra, Rayon Leiden d.d. 18 april 1990;
- 13 Coöp. Groenteveiling "Katwijk e.o." B.A. d.d. 2 mei 1990;
- 14 Agrarische Structuur Commissie, afdeling Katwijk van de 3 samenwerkende landbouworganisaties CBTB - LTB - HMvL d.d. 11 mei 1990;
- 15 Provinciale Planologische Commissie d.d. 11 juli 1990;
- 16 Provinciale Planologische Commissie d.d. 12 mei 1992.

De reacties uit het overleg en het commentaar daarop volgt hierna.



Aan

Het College van Burgemeester en
Wethouders van de gemeente
Katwijk
Postbus 584
2220 AN KATWIJK (Z-H)

17794/1-1731212

PLA 25-4-90

RB

Datum Uw kenmerk Ons kenmerk Bijlage(n)

14 februari 1990 /1PLA 037140290/GHPKgr

Onderwerp

Ontwerp-Bestemmingsplan "Zanderij-Westerbaan"

Geacht College,

Bij uw bovenvermelde brief, heeft u mij, in het kader van het
vooroverleg met B.R.O. 1985, het ontwerp-bestemmingsplan
"Zanderij-Westerbaan" ter beoordeling doen toekomen.
Ik merk hierover het volgende op:

In de plantoelichting wordt gesteld dat de toekomstige bewoners van
Zanderij-Westerbaan zich v.w.b. de winkelveorzieningen in hoofdzaak
zullen richten op de bestaande winkelveorzieningen in Katwijk-Midden
(m.n. Bosplein) en -in mindere mate- Katwijk a/d Rijn. Deze visie wordt
door mij ten volle ondersteund. Realisatie van de woningen in
Zanderij-Westerbaan kan een aanzienlijke draagvlakversterking betekenen
voor de reeds aanwezige winkelveorzieningen. Eventueel nieuwe
winkelvestigingen zullen dan ook bij voorkeur bij de reeds bestaande
winkelgebieden gevestigd dienen te worden waarbij in de eerste plaats
het Bosplein in aanmerking komt.

Het opnemen van de wijzigingsbevoegdheid ex artikel 16 is naar mijn
mening dan ook niet alleen overbodig doch tevens strijdig met de visie
dat versterking van het draagvlak van de bestaande winkelveorzieningen
een goede zaak is.

Volledigheidshalve merk ik op dat, indien artikel 16 achterwege gelaten
wordt, in artikel 14, lid 5 volstaan kan worden met een algemeen
detailhandelverbod.

Het gebruik van de bestaande winkelveorzieningen door de toekomstige
bewoners van "Zanderij-Westerbaan" hangt nauw samen met de toekomstige
verkeersstructuur. Het gaat daarbij met name om het tracé van de nieuwe
ontsluitingsweg, de zogenaamde Laan van Nieuw-Zuid. Het thans in het
plan voorgestelde tracé levert vanuit natuurbehoud problemen op.

VOORSTEL				
In v.r.o. o.a.				
I	II	III	IV	V
C	A	W	A	B
Telefoon (070) 384 8454				Nr 1

Artikel 16 vervalt, artikel 14 wordt aangepast.

Naar ik heb vernomen zal hierover nog nader overleg plaatsvinden tussen gemeente en provincie terwijl bovendien een nadere verkeersstudie overwogen wordt.

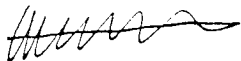
In afwachting van de definitieve tracékeuze volsta ik thans met de constatering dat de uiteindelijke tracékeuze van groot belang is voor de ontwikkelingsmogelijkheden van de bestaande winkelvoorzieningen in met name Katwijk-Midden. De verkeersintensiteit op de Koningin Julianalaan en Meeuwenlaan spelen in dit verband een cruciale rol.

Het valt mij op dat in de vele overwegingen die worden gehanteerd bij de stedenbouwkundige opzet van het plan niet wordt gesproken over het energie aspect. Het energieverbruik in woningen wordt mede bepaald door de inrichting van een woonwijk. Uit een oogpunt van besparing van energie raad ik u dan ook aan dit aspect nog eens te bezien.

Voor het overige geeft het plan geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Gaarne zien wij te zijner tijd het vastgestelde plan tegemoet.

De Rijksconsulent Economische Zaken
in de provincie Zuid-Holland,



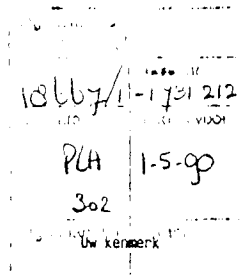
drs. G.W. Huiskamp

Bij de tracékeuze is mede uitgangspunt een 'verkeersluw' gebied te verkrijgen rondom de genoemde winkelvoorzieningen hier. Dit is mogelijk door de verlengde Laan van Nieuw Zuid te laten aansluiten op de Meeuwenlaan, waardoor de wijkontsluiting via de Kon. Julianalaan wordt ontzien.

Dit aspect zal bij de uitwerking van het globale plan betrokken worden.

Ministerie van Defensie

Dienst Gebouwen, Werken en Terreinen
Directie Zuid-Holland
Postbus 11117
2301 EC LEIDEN
Telefoon: 071-359135
telefax : 071-359233



Uw brief

Uw kenmerk

Aan:

Het College van Burgemeester en
Wethouders van de Gemeente Katwijk
Postbus 589
2220 AN KATWIJK (ZH)

I.a.a.:

PPC-ZH (+ bijl.)
Postbus 90602
2509 LP 's-GRAVENHAGE

Ons nummer
R0/90.012/5V

Datum

5 MAART 1990

Onderwerp

Overleg ex art. 10 Bro
ontwerp-bestemmingsplan
"Zanderij-Westerbaan".

Naar aanleiding van uw brief d.d. 19 december 1989, kenmerk 1 PLA,
betreffende overleg ex art. 10 Bro inzake ontwerp-bestemmingsplan
"Zanderij-Westerbaan" deel ik u het volgende mede.

Over het plangebied is een invliegfunnel en een straalverbinding
van het Ministerie van Defensie gelegen.
De invliegfunnel is niet juist op de plankaart ingetekend.
Op bijgevoegde afdruk van de plankaart zijn de juiste funnellijnen met
toelaatbare maximale bouwhoogten in rood aangegeven.

Ad. blz. 30:

in de toelichting onder het kopje:
invliegfunnel Vliegveld Valkenburg
"40 m" te wijzigen in "45 m".

Ad. blz. 33:

in de toelichting de tekening overeenkomstig de plankaart aan te passen.

Gelet op het vorenstaande verzoek ik u de plankaart en de
toelichting dienovereenkomstig aan te passen.

De Eerstaanwezend-Ingenieur Directeur,
voor deze,
het Plv. Hoofd Afd. Ruimtelijke Ordening,

C. VAN KOOTEN

De toelichting op het bestemmingsplan en de plankaart
zijn aangepast.

Bijlagen

1

Bezoekadres

Morsweg 1 te Leiden

Doorkiesnummer

Tel. 071-359271



Hoogheemraadschap van Rijnland

kantoor:
Breesstraat 59
correspondentie:
postbus 156
2300 AD Leiden
tel. 071-259125

19004
PLH 8-5-90
301
RB

Aan het College van Burgemeester en
Wethouders van Katwijk,
Postbus 589,
2220 AN KATWIJK.

uw kenmerk: /1PLA

Leiden, - 8 MAI 1990

verzonden: - 8 MAI 1990

uw brief van: 19 december 1989

kenmerk: 8915884

onderwerp: Ontwerp-bestemmingsplan
Zanderij-Westerbaan.

bijlagen:

Bovenvermelde brief en het daarbij toegezonden ontwerp-bestemmingsplan Zanderij-Westerbaan geven ons aanleiding het volgende op te merken.

Omtrent onderhavige aangelegenheid heeft reeds ambtelijk vooroverleg plaatsgehad. In aansluiting daarop hebben wij inmiddels een rioleringsplan voor het betreffende gebied ontvangen.

Wanneer evenwel het in gang gezette onderzoek van het bureau DHV mocht uitwijzen dat de voorgenomen voorzieningen om het oppervlaktewater te vervensen ontoereikend zijn - en derhalve de wenselijkheid van de twee geprojecteerde nooduitlaten in het geding komt - dan dient een nieuw (aangepast) rioleringsplan naar Rijnland te worden gezonden.

Voor het gebied komt een nieuwe studie ten behoeve van de aanleg van een rioleringsstelsel. De voorwaarden die het Hoogheemraadschap van Rijnland stelt aan dit stelsel zullen in overleg met haar worden opgenomen.

Dijkgraaf en hoogheemraden,


dijkgraaf,


secretaris-rentmeester.

19924/17
PLA 4690



RB

KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN VOOR RIJNLAND

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

Stationsweg 41
Postbus 2059 2301 CB Leiden
Telefoon 071-250500 Telex 39300
Telefax: 071-142568
Postgiro 65586
Kantooruren: 8.30-16.00 uur
Doorkiesnummer 071-250...

uw brief van uw kenmerk ons kenmerk Leiden, 29 maart 1990.

Betreft: Ontwerp-bestemmingsplan "Zanderij-Westerbaan".

De Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rijnland heeft kennis genomen van het bovengenoemde ontwerpplan en maakt graag gebruik van de mogelijkheid te reageren.
De reactie van de Kamer spitst zich toe op twee onderdelen t.w.:

- 1) detailhandel;
- 2) verkeerssituatie.

Detailhandel.

In de plantoelichting (pagina 11) wordt aangegeven dat het draagvlak (aantal woningen, consumenten) van de nieuwe wijk onvoldoende basis vormt voor een zelfstandig winkelsteunpunt.
Tevens vermeldt het plan dat toekomstige bewoners aangewezen zijn op de winkelvoorzieningen op het Bosplein en in Katwijk aan den Rijn.

De Kamer onderschrijft dit uitgangspunt omdat de nieuwe koopkrachttoevloeiing zal bijdragen aan het beter functioneren van de winkelcentra op het Bosplein en - zij het in mindere mate - in Katwijk aan den Rijn.

In de planvoorschriften (artikel 16) is echter een wijzigingsbevoegdheid opgenomen die het Uw College mogelijk maakt wel detailhandel in het plangebied toe te staan.
Hoewel het om een beperkte mogelijkheid gaat (200 m2) meent de Kamer tegen de achtergrond van het voorgaande dat vestiging van

Artikel 16 vervalt, artikel 14 wordt aangepast.

VOORSTEL				
<i>Bekennen bij monde van de voorzitter</i>				
B	I	II	III	IV
<i>✓</i>	<i>✓</i>	<i>✓</i>	<i>✓</i>	<i>✓</i>
Beww				Nr.
10 APR. 1990				
BESLUIT				COPIE

1

De Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rijnland is een rechtspersoon van openbaar recht. De Kamer is een vereniging van personen die in de Kamer zijn opgenomen. De Kamer is een vereniging van personen die in de Kamer zijn opgenomen. De Kamer is een vereniging van personen die in de Kamer zijn opgenomen.



winkels in het plangebied ongewenst is.
Zij adviseert Uw College dan ook artikel 16 te schrappen en detailhandel in het plangebied uit te sluiten.

Verkeerssituatie.

De (toekomstige) verkeerssituatie, met name de aanleg van de Laan van Nieuw-Zuid, is van groot belang voor zowel het plangebied als daarbuiten.

In de eerste plaats is een goede ontsluiting bepalend voor het gebruik van bestaande winkelveorzieningen door de toekomstige bewoners van de nieuwe woonwijk.

In de tweede plaats zal de aanleg van de gehele (Provinciale weg-Duindoornlaan), Laan van Nieuw Zuid de ontsluiting van het zuidelijk deel van Katwijk en de Boulevard aanmerkelijk verbeteren. Door de aantakking van de Laan van Nieuw Zuid op de secundaire weg 1 en de toekomstige secundaire weg 4 zal de nieuwe route een belangrijke functie gaan vervullen ten behoeve van de in hoofdzaak oost-west gerichte verkeersstroom van Katwijk. De aanleg van de weg zal voorts de Zeeweg en Hoorneslaan aanmerkelijk ontlasten. Gezien het grote economisch en toeristisch belang acht de Kamer aanleg van de gehele weg noodzakelijk.

Met betrekking tot het openbaar vervoer merkt de Kamer op dat de bediening van de nieuwe woonwijk alleen op een vervoerkundig efficiënte wijze kan verlopen als de Laan van Nieuw Zuid wordt aangelegd.

Omtrent de feitelijke aanleg van de weg vraagt de Kamer Uw aandacht voor twee aspecten.

In de eerste plaats adviseert de Kamer de weg (enigszins) verdiept aan te leggen met een beperkt aantal ongelijkvloerse kruisingen. Dit komt de doorstroomcapaciteit ten goede, terwijl de weg minder hinder veroorzaakt en als een fysieke barrière werkt tussen de bebouwing en het natuurgebied de Zuidduinen.

In de tweede plaats komt de nieuwe route het best tot zijn recht door de volledige aanleg. In het onderhavige bestemmingsplan

Deze mening wordt gedeeld.

De Verlengde Laan van Nieuw Zuid is gesitueerd langs de steilrand en wordt ten opzichte van de Cantineweg circa 3,5 meter lager aangelegd. Tussen deze weg en de woonwijk komt een geluidswal. Deze elementen zorgen voor het gewenste effect.

Er zijn twee ongelijkvloerse kruisingen voor langzaam verkeer in het ontwerp voor de Verlengde Laan van Nieuw Zuid opgenomen.

De grens van het bestemmingsplan loopt voor wat betreft

Deze zone zou dan zowel een functie kunnen vervullen voor de opvang van recreatieve druk als voor natuurontwikkeling. Bovendien kan op deze wijze worden zorggedragen voor een goede landschappelijke overgang van het duingebied naar het woongebied waarin hoogteverschillen met aanleg van omvangrijk bos een belangrijke rol kunnen spelen. Derhalve betekent dit de ontwikkeling van een overgangsgebied inclusief een verschuiving van het tracé van de nieuwe Ontsluitingsweg in oostelijke richting.

Een dergelijke ontwikkeling kan niet los worden gezien van een tweede aspect dat speelt in het plangebied, te weten de huidige functie als bollenteeltgebied. Door de realisatie van het woongebied gaat een deel hiervan verloren, terwijl voor de toekomst verdere stedelijke ontwikkeling in oostelijke richting niet door u wordt uigesloten.

Eveneens zal de eventuele aanleg van een buffer een verkleining van het bollenareaal tot gevolg hebben.

De vraag is of niet reeds nu aan de bollentelers in het gebied van Zanderij-Westerbaan duidelijkheid moet worden geboden omtrent het toekomstig gebruik.

De sector zelf is daarbij het meest gebaat. De bollenteelt zal alleen perspectiefvol zijn indien zij duurzaam kan beschikken over de grond. Mede door de "ingeklemde ligging" tussen stedelijke- en natuurfuncties en het relatief kleine resterende teeltoppervlak stel ik vraagtekens of genoemde duurzaamheid hier geboden wordt.

DE DIRECTEUR

ir. A. Grijns

van de duinen, tot aan het terrein van de E.W.R., zodat een netto maat van 50 meter beschikbaar is om een landschappelijke overgang te creëren, waarbij gebruik wordt gemaakt van de bestaande hoogteverschillen. Als buffer blijft de Verlengde Laan van Nieuw Zuid tegen de steilrand geprojecteerd.

Deze zone kan een functie vervullen voor de opvang van de recreatieve druk vanuit de wijk, in combinatie met de zone tussen Koestel Overduin en het wijkpark langs de Provinciale Weg. Op deze wijze zijn daartoe voldoende mogelijkheden.

Het bestemmingsplan gaat thans uit van volledige (woon)bebouwing. Over dit aspect vindt overleg plaats met de 'Agrarische Structuurcommissie Katwijk'.

nr.	20568	
nr. / old		1000000000
	LN 302	20-6-gg
nr. / old		

Een beperkte bufferzone is in de plannen opgenomen.
De maat hiervan bedraagt 100 meter uit de afrostering

Deze zone zou dan zowel een functie kunnen vervullen voor de opvang van recreatieve druk als voor natuurontwikkeling. Bovendien kan op deze wijze worden zorggedragen voor een goede landschappelijke overgang van het duingebied naar het woongebied waarin hoogteverschillen met aanleg van omvangrijk bos een belangrijke rol kunnen spelen. Derhalve betekent dit de ontwikkeling van een overgangsgebied inclusief een verschuiving van het tracé van de nieuwe Ontsluitingsweg in oostelijke richting.

Een dergelijke ontwikkeling kan niet los worden gezien van een tweede aspect dat speelt in het plangebied, te weten de huidige functie als bollenteeltgebied. Door de realisatie van het woongebied gaat een deel hiervan verloren, terwijl voor de toekomst verdere stedelijke ontwikkeling in oostelijke richting niet door u wordt uigesloten.

Eveneens zal de eventuele aanleg van een buffer een verkleining van het bollenareaal tot gevolg hebben.

De vraag is of niet reeds nu aan de bollentelers in het gebied van Zanderij-Westerbaan duidelijkheid moet worden geboden omtrent het toekomstig gebruik.

De sector zelf is daarbij het meest gebaat. De bollenteelt zal alleen perspectiefvol zijn indien zij duurzaam kan beschikken over de grond. Mede door de "ingeklemde ligging" tussen stedelijke- en natuurfuncties en het relatief kleine resterende teeltoppervlak stel ik vraagtekens of genoemde duurzaamheid hier geboden wordt.

DE DIRECTEUR

ir. A. Grijns

van de duinen, tot aan het terrein van de E.W.R., zodat een netto maat van 50 meter beschikbaar is om een landschappelijke overgang te creëren, waarbij gebruik wordt gemaakt van de bestaande hoogteverschillen. Als buffer blijft de verlengde Laan van Nieuw Zuid tegen de steilrand geprojecteerd.

Deze zone kan een functie vervullen voor de opvang van de recreatieve druk vanuit de wijk, in combinatie met de zone tussen Koestel Overduin en het wijkpark langs de Provinciale Weg. Op deze wijze zijn daartoe voldoende mogelijkheden.

Het bestemmingsplan gaat thans uit van volledige (woon)bebouwing. Over dit aspect vindt overleg plaats met de 'Agrarische Structuurcommissie Katwijk'.

postbus 10
2230 aa rijsburg tel: 01718-55911
laan van verhol 3 telex: 39123
2231 bz rijsburg telefax: 01718-55533



BLOEMENVEILING "flora"

datum 10 april 1990

onderwerp ontwerp-bestemmingsplan Zanderij-Westerbaan

in tekening nr. 20571 20-6-90	in tekening nr. 20571 20-6-90
-------------------------------------	-------------------------------------

Aan het College van Burgemeesters en
Wethouders der gemeente Katwijk
Postbus 589
2220 AN KATWIJK

behandeld door T. Langerak afdeling Kontaktdienst doorkiesnummer 210

Geacht College,

Wij zeggen u dank voor de toezending van het ontwerp-bestemmingsplan Zanderij-Westerbaan. Gaarne maken wij van de gelegenheid gebruik daarop commentaar te geven.

Ten aanzien van de voorgenomen bestemming woningbouw in een gedeelte van het plan merken wij op, dat deze optie voor ons zeker niet de hoogste prioriteit heeft. In de regio Duin- en Bollenstreek wordt met regelmaat agrarische grond bestemd voor andere doeleinden. Nieuwe projecten, met name ook voor de glastuinbouw, zijn niet te vinden of worden op politieke gronden niet als zodanig bestemd. Dit alles heeft tot gevolg dat het agrarisch areaal in de regio steeds kleiner wordt en daarin schuilt het gevaar, dat de agrarische centrum functie in deze regio verloren gaat.

Onze voorkeur gaat er dan ook naar uit, dat in de gemeente Katwijk naar andere lokaties, die geen agrarische bestemming hebben, wordt gezocht, dan wel door middel van stadsverdichting bouwlokaties worden gecreëerd.

Mocht het onverhoopt toch zo zijn, dat niet kan worden ontkomen aan een bestemming woningbouw in de Zanderij, dan dringen wij er met klem op aan door een zorgvuldige begeleiding, goede verplaatsingsregeling met de agrariërs te treffen. Het mag zeker niet zo zijn, dat het gebied gaat verpauperen als gevolg van de toekomstige nieuwe bestemming. Dit houdt dus tevens in dat tijdig verwerving dient plaats te vinden en daarmee niet wordt gewacht tot de grond nodig is voor bebouwing.

Ten aanzien van het plangedeelte dat een agrarische bestemming houdt verzoeken wij u te bevorderen, dat de beperkingen in het gebruik welke u voornemens bent op te leggen, worden weggenomen. Wij pleiten ervoor binnen deze agrarische bestemming ook het oprichten van opstallen welke voor dat gebruik nodig zijn, toe te staan.

VOORSTEL				
<i>Beschikking bij overname advies</i>				
I	II	III	IV	V
nr. 1				nr. 1
nr. 56.75.43.722				nr. 230063

inschrijfnnummer
handelsregister k.v.k. Leiden: 3718

rabobank
nr. 35.68.00.016

Dit aspect komt in regionaal verband aan de orde, namelijk in het kader van de opstelling structuurschets "Duin- en Bollenstreek". In het toekomstige structuurplan Katwijk 2000 wordt opgenomen de wenselijkheid tot mogelijke ontwikkeling van een glastuingebied in 'De Mient'.

Zoals uit de toelichting blijkt, is de noodzaak tot bebouwing van dit gebied duidelijk aanwezig.

Tijds gehouden voorlichtingsavonden voor eigenaren en pachters is er al op gewezen dat binnen de gemeentegrenzen weinig tot geen mogelijkheden tot hervestiging zijn. Er zal dan ook vanuit moeten worden gegaan dat agrariërs die telen op een perceel dat voor de realisering van het bestemmingsplan ontruimd moet worden en die elders zelf geen mogelijkheden hebben, hun bedrijf zullen moeten beëindigen. De voor hen ontstane schade zal moeten worden vergoed.

Inz. opgesteld op:	
nr. 20667/1	class. nr. 1-1731 212
dm. / add. PLA	afgeken voor 20-6-90
uitgedaan d.d.	partaal

Hoofdafdeling P. S. G.
toestel 326

Behouden of andere adressering				
B	I	III	IV	
Ben W				Nr 4
BESLUIT				COMIE

Het College van
Burgemeester en Wethouders
Postbus 589
2220 AN Katwijk.

Uw kenmerk

Uw brief

Kenmerk

Datum

-1.704.652.3/0411041 12 APR. 1990

Onderwerp

Ontwerp-bestemmingsplan Zanderij-Westerbaan.

In antwoord op Uw brief d.d. 19 december waarin U reactie vraagt op het bovengenoemde ontwerp-bestemmingsplan bericht ik U het volgende.

Vanuit het gezichtspunt van de Volkshuisvesting beperk ik mij in het leveren van reactie tot de te realiseren woonwijk. Met de stedenbouwkundige opzet van het plan in zijn algemeenheid kan ik mij verenigen, kanttekeningen wil ik echter plaatsen bij de volgende onderdelen:

- a- de woningbehoeftecijfers,
- b- het woonwagencentrum, en
- c- de grondkosten.

ad a.

U gaat er in het ontwerp-bestemmingsplan vanuit dat de woningvoorraad per 1-1-2000 15.000 woningen groot dient te zijn terwijl het streekplan Zuid-Holland West uitgaat van 14.800 woningen. Een en ander houdt in dat in de periode 1992-2000 geen 850 maar 650 woningen gebouwd dienen te worden. Dit heeft uiteraard consequenties voor de fasering en voor de daaraan verbonden financiële aspecten van het onderhavige plan.

ad b.

Het in het plan liggende woonwagencentrum voldoet niet aan de gestelde vereisten van de regeling MG 30-31. Dit geldt zowel voor de lokatie op zich als de inrichting hiervan. Het criterium bij de lokatiekeuze is dat deze geïntegreerd moet zijn in de woonwijk. De standplaatsen moeten als het ware inwisselbaar zijn voor woningen in de SHS-sfeer. Voor wat betreft de inrichting ga ik niet accoord met de doodlopende weg in dit centrum. De bereikbaarheid is in het geding en van een openbaar karakter is geen sprake.

Bijlagen

Zie de reactie op de brief van de PPC d.d. 12 mei 1992.

Ingevolge het (ontwerp) streekplan Zuid-Holland West, 2e herziening, wordt thans uitgegaan van 15.050 woningen in 2000 + nog een gedeelte van de regio-reserve van 2.100 woningen.

Het woonwagenkamp is thans op een ander gedeelte gesitueerd. Bij de inrichting zal rekening worden gehouden met de gestelde eisen in die zin dat er een doorgaande weg door het kamp is voorzien.



Kenmerk

Bladnummer

2.

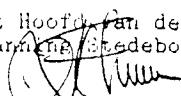
ad c.

U gaat er in het ontwerp-bestemmingsplan vanuit dat de grondkosten door mij beoordeeld zullen worden. Dit is onjuist. Volgens het grondkosteninstrumentarium 1990, de MG 89-34, kunt U zelf de grondkosten bepalen met inachtneming van de geldende maxima. In verband met het verkrijgen van een gelijkwaardig huurniveau binnen Uw gemeente en relaterend aan de door mij in de laatste jaren vastgestelde grondkosten lijkt het mij onwenselijk en ook niet nodig dat U in het plan de thans maximaal toelaatbare grondkosten hanteert. Op het plan wordt op eindwaarde een winst geboekt van ca. fl 0,4 mln, terwijl het plan Rijnsoever (zie ook hierna) een winst oplevert van fl 1,6 tot fl 2,9 mln. Anders gezegd: de reserves van het grondbedrijf worden nog verder verhoogd ten laste van huurders en kopers in de sociale woningbouw.

In Uw plan wuift U de provinciale wens om langs de duinvoet een strook van 100 meter vrij te laten van bebouwing, zodat langs deze weg geen geluidswerende voorzieningen nodig zijn en dat langs de duinvoet een open gebied blijft bestaan, om financiële redenen van de hand. Gezien de op basis van voorcalculatie berekende winst (1,6 tot 2,9 miljoen) op het plan Rijnsoever die, en daar ga ik vanuit, ten laste van een egalisatiefonds wordt gebracht, lijkt het mij mogelijk om de provinciale wens te vervullen. Zie ook mijn brief d.d. 30 juni 1989, kenmerk 0626018/-1.775.346.

Met bovenstaande hoop ik U voldoende geïnformeerd te hebben.

Het Hoofd van de Hoofdafdeling
Plannen, Stedebouw en Grondzaken,


V.E. Thunnissen.

Het is gebruikelijk en gewenst om in het 'grondbedrijf' een egalisatiefonds te vormen en het wordt aanvaardbaar geacht (VNG) dat een dergelijke risicoreserve wordt aangewend voor de egalisatie van tekorten en overschotten. Bekend is dat in principe de exploitatie sluitend dient te zijn, zodat voor egalisatie in de begrotingsfase dringende redenen aanwezig moeten zijn. Voorshands wordt uitgegaan van een sluitende exploitatie en blijven de reserves van het plan Rijnsoever buiten beschouwing.

datum 12 april 1990
nummer 90/785/EA/AN
uw schrijven 19-12-1989/IPLA
onderwerp Ontwerp-bestemmingsplan
Zanderij-Westerbaan
gemeente Valkenburg
vooroverleg ex artikel
10 BRO.

Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Katwijk
Postbus 589
2220 AN KATWIJK

ingekomen d.d.	7
datum	12-4-1990
ont. / ald.	Pla 302
uitgegaan d.d.	12-4-1990
plaats	20 b-30

VOORSTEL	
Bereken bij onder advisering	
13	14
15	16
17	18
19	20
21	22
23	24
25	26
27	28
29	30
31	32
33	34
35	36
37	38
39	40
41	42
43	44
45	46
47	48
49	50
51	52
53	54
55	56
57	58
59	60
61	62
63	64
65	66
67	68
69	70
71	72
73	74
75	76
77	78
79	80
81	82
83	84
85	86
87	88
89	90
91	92
93	94
95	96
97	98
99	100

Geacht college,

Onlangs ontvingen wij van u bovengenoemd plan in het kader van het vooroverleg ex artikel 10 BRO, waarvoor onze dank.
Van de ons geboden gelegenheid enkele opmerkingen ten aanzien van het plan te maken willen wij graag gebruik maken. Onze opmerkingen kwamen tot stand in overleg met de drie plaatselijke landbouworganisaties en de bij het plangebied betrokken agrarische ondernemers.

Het ontwerp-bestemmingsplan richt zich op
- een nieuwe woonwijk "Zanderij-Westerbaan",
- een resterend agrarisch gebied,
- verlegging van de S1/S4,
- en de verlengde Laan van Nieuw Zuid.

In het plan wordt voorgesteld om op Zanderij-Westerbaan tot 2000 ± 450 woningen met een uitgroei naar ± 900 woningen te bouwen. De bebouwing van de globale woonbestemming "woondoeleinden I" zal in 2 fasen plaatsvinden; de eerste fase van 450 woningen zal met een bouwtempo van 120 woningen per jaar in nog geen vier jaar worden ontwikkeld. De tweede fase zou direct volgen, zodat het totale woongebied in zeven jaren wordt bebouwd. Of ooit nog van een derde fase (na 2000) sprake zal zijn wordt in dit ontwerp-bestemmingsplan in het midden gelaten; het resterend gebied krijgt voorts nog een agrarische bestemming, waarin echter slechts kleine agrarische bouwwerken mogen worden opgericht en kassenbouw niet wordt toegestaan.

Al eerder was sprake van woningbouw op deze locatie. In 1984 sprak de Kroon echter uit dat de noodzaak tot woningbouw onvoldoende aantoonbaar was zodat zij het voorbarig achtte om het agrarisch gebruik hier al te beperken. Het bouwen van kassen mocht derhalve niet worden uitgesloten.

Zie (de reactie op) de brief van de PPC d.d. 12 mei 1992.

Nog altijd blijven wij ons verzetten tegen woningbouw op deze locatie waarop tuindersbedrijven gevestigd zijn darwel gronden ingebruik hebben. Wij menen dat vooreerst gezocht moet worden naar verdichtingsmogelijkheden in het bebouwd gebied van Katwijk. Daarnaast kan getracht worden ruimte te vinden in de regionale bouwlocatie in Voorhout. Aantasting van het agrarisch gebied Zanderij-Westerbaan achten wij niet aanvaardbaar zolang niet aantoonbaar is gemaakt dat geen andere oplossingen meer voorhanden zijn. De plantoelichting heeft ons er nog niet van kunnen overtuigen dat werkelijk op dit moment de woningbouwbehoefte zodanig is dat een woningbouwlocatie van een dergelijke omvang en met zodanige aantallen woningen absoluut noodzakelijk zou zijn.

Ook uit praktisch oogpunt bezien zal woningbouw op Zanderij-Westerbaan niet zo gemakkelijk kunnen worden gerealiseerd vanwege het belang van de in het totaal 62 bij het plangebied betrokken tuinders. Een woningbouwplan zou vergezeld dienen te gaan van een concreet uitgewerkt hervestigingsplan voor de hiervoor in aanmerking komende tuinders. Dat wil zeggen dat de woningbouw alleen dan gerealiseerd zou kunnen worden wanneer reële hervestigingsmogelijkheden beschikbaar blijken te zijn.

Een laatste opmerking tenslotte betreft het plangedeelte waarvoor nog een agrarische bestemming voorgesteld wordt (agrarische doeleinden, productiegebied). Ook dit aspect van het plan pleit niet voor de wenselijkheid van woningbouw op Zanderij-Westerbaan. Van het totale tuindersgebied zou in de voorgestelde opzet een -te- klein gedeelte resteren. Het insluiten van tuinbouw op een zo kleine locatie leidt op den duur tot het doodbloeden van de agrarische activiteiten en derhalve tot verpaupering omdat het gebied te klein is om de tuinbouw nog voldoende draagvlak te bieden. Het resterend gebied zal op den duur de woningbouwdruk niet kunnen weerstaan; en zeker niet wanneer nu al de agrarische ontwikkelingsmogelijkheden worden beperkt door geen bebouwing (kassen) toe te staan. Feitelijk zou ofwel het gebied in de planopzet moeten worden betrokken - dit leidt tot een nog grotere woningbouwclaim terwijl wij al bedenkingen hebben geuit tegen de thans voorgestelde omvang - ofwel het gebied niet moeten ingesloten en zeer zeker niet moeten worden belemmerd. Dit laatste vormt in feite een herhaling van de eerdere discussie voor de Kroon.

Tot zover onze opmerkingen ten aanzien van dit plan.

Inmiddels is in het kader van de voorbereiding van het structuurplan Katwijk 2000 de noodzaak, zoals die is aangegeven in de toelichting, bevestigd.

Zie de reactie op de brief van de bloemenveiling 'Flora'.

Hoogachtend,
LANDBOUWSCHAP
GEWESTELIJKE RAAD VOOR ZUID-HOLLAND

b. u. c. u.
A.G. Fortuin
adj. secretaris

AGRARISCHE STRUCTUURCOMMISSIE BOLLINSTREEK

Secretariaat: Bachmanstraat 10a, 2596 JC Den Haag, telefoon 070-3451200
faxnummer 070-3617867

datum: 12 april 1990
nummer: 90/791/WHS/AN

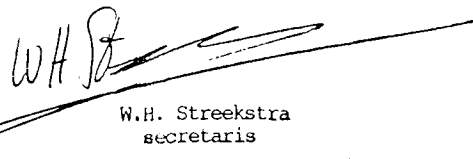
Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Katwijk
Postbus 589
2220 AN KATWIJK

Geacht college,

Als reactie op het ontwerp-bestemmingsplan "Zanderij-Westerbaan" delen wij u mede dat wij ons conformeren aan de reactie van de Gewestelijke Raad van het Landbouwschap voor Zuid-Holland.

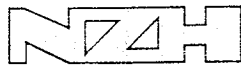
Zie de reactie op de brief Gewestelijke Raad Landbouwschap.

Hoogachtend,
AGRARISCHE STRUCTUURCOMMISSIE
BOLLINSTREEK


W.H. Streekstra
secretaris

Ingekomen d.d.	
nr.	datum
20641	11/5/90
dir. / afd.	afk. / voor
PLA	13 b. 90
302	
afgemaakt d.d.	per

NOORD-ZUID-HOLLANDSE VERVOER MAATSCHAPPIJ NV



LEIDSEVAART 396 / POSTBUS 514 / 2003 RM HAARLEM
ELEFOON 023 - 15 26 26 / TELEFAX 023 - 24 43 36 / TELEX 71301 NZHVM NL
BIRO 8436 / BANK: ABN 56.06.15.434
bereikbaar met de buslijnen 4, 6 en 80

Burgemeester en Wethouders
van Katwijk
Postbus 589

VOORSTEL VAN KATWIJK				
betreft bij verdere advisering VRO				
B	I	II	III	IV
1	1	1	1	1
Ben W				Nr
1 MEI 1990				7
BESLUIT				COPIE

RB

Ingekomen d.d.	
nr.	datum
20873/1	17.12.1992
dit. / ald.	afgehandeld voor
PLA	26-6-90
afgedaan d.d.	per

Haarlem, 17 april 1990

Bijlage(n) 1

Onderwerp: ontwerp-bestemmingsplan
Zanderij-Westerbaan

Geacht college,

Met interesse hebben wij kennis genomen van het ontwerp-bestemmingsplan Zanderij-Westbaan. Met betrekking tot de beschreven openbaar vervoer ontsluiting zouden we graag enige reacties willen geven.

Wij zijn er gelukkig mee dat u in uw ontwerp-bestemmingsplan reeds rekening houdt met de mogelijke vervoersontwikkelingen op langere termijn. Dit voorkomt problemen in een later stadium. Ook onzerzijds wordt serieus rekening gehouden met de mogelijkheden van wederom invoeren van (snel-) tramverbindingen in de regio.

In het ontwerp-bestemmingsplan wordt ruimte langs de laan van Nieuw Zuid beschikbaar gehouden voor een verbinding van Den Haag naar Katwijk Boulevard. In dit stadium zou een dergelijke verbinding tot de mogelijkheden behoren. Wij zijn echter van mening dat een verbinding Noordwijk-Katwijk via Leiden en Voorschoten naar Den Haag een grotere realisering-waarde heeft. Ook de Provincie Zuid-Holland geeft in haar studie naar een hoogwaardig o.v.-net deze verbinding aan. Daarbij zou zowel voor een (snel-) tram naar Den Haag als naar Leiden een meer centraal ten opzichte van de bebouwing gelegen tracé de voorkeur genieten boven het door u gereserveerde tracé in randligging van de bebouwing. Wij pleiten er dan ook voor het tracé voor de busverbinding ook aan te duiden als mogelijk toekomstig tracé voor een (snel-) tram. Daarbij zou in het verlengde van de busroute, waar nu vrijstaande woningen gepland staan, rekening gehouden moeten worden met een hoogwaardig openbaar vervoertracé dat door het groengebied aansluit op de Molentuinweg.

Ten aanzien van de ontsluiting op korte termijn willen wij het volgende opmerken:

Zoals eerder ook in de ambtelijke begeleidingscommissie lijnvoeringsstudie Katwijk is besproken is buslijn 33 (voorheen lijn 30) de meest aangewezen lijn om Zanderij te ontsluiten. In onze visie moeten de openbaar-vervoer-routes echter zo gestrekt mogelijk zijn. De busroute zoals in het bestemmingsplan aangegeven is heeft daarom bij ons bezwaren. Onze voorkeur gaat uit naar een route die recht aansluit op de Molentuinweg (zie bijlage).

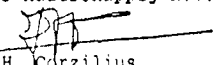
In de studie van de provincie gaat het aangeven van de verbinding niet verder dan het noemen van plaatsnamen. Er wordt niets concreets over het tracé gezegd. Het is dan ook zeer de vraag of een regionale verbinding dwars door de Zanderij dient te lopen. Bovendien zal het niet mogelijk zijn zonder ingrijpende maatregelen een rail-verbinding over de Molentuinweg aan te leggen. Indien een railverbinding tot stand komt, ligt een tracé langs de Verlengde Laan van Nieuw Zuid meer voor de hand. In het bestemmingsplan blijft dit het uitgangspunt.

Door de uitbreiding van de bebouwing met het oostelijk deel van de Zanderij Westerbaan kan aan de wens, zoals op de tekening aangegeven, tegemoet worden gekomen. De

1e vervolgvel van brief d.d. 17 april kenmerk 1679/VO/33.045 JP/mw

Zonodig is deze route door fysieke maatregelen alleen berijdbaar te maken voor de bus. Voor de langere termijn zou dit tevens het gewenste hoogwaardig openbaar vervoer-tracé kunnen zijn. De rijtijd voor de reizigers wordt op deze manier geminimaliseerd. Een vereiste, als het openbaar vervoer een alternatief moet zijn voor de auto.

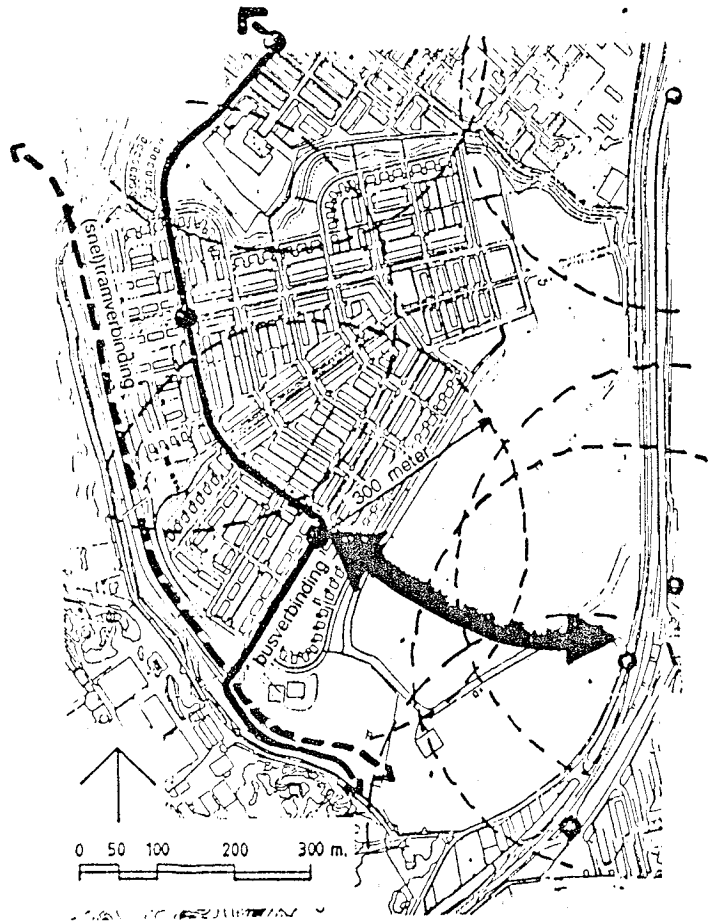
Het aantal halten en de situering ervan heeft onze instemming. Het dwarsprofiel van de geplande busroute is niet in het plan beschreven. De normen zoals beschreven in de nota: "maten voor de bus" zijn daarbij ons uitgangspunt. Wij verzoeken u deze in het bestemmingsplan te verwerken.

Hoogachtend,
Noord-Zuid-Hollandse
Vervoer Maatschappij N.V.
b/c 
Ir. D.H. Corzilius
Hoofd Vervoersontwikkeling

ontsluitingsweg waarop de busroute is geprojecteerd wordt in oostelijke richting doorgetrokken. Speciaal voor het busverkeer wordt een verbinding met de Molentuinweg geprojecteerd.

Zoals hiervoor reeds is vermeld, is de route niet geschikt voor een hoogwaardig openbaar vervoertracé. Bij de uitvoering zal met de benodigde maatvoering rekening worden gehouden.

Bylage



Ingekomen op 23	20969
PLA	26-6-90

RB



REGIONALE
WOONWAGENCENTRA
RAYON LEIDEN

secretariaat:

Postbus 9100
2300 PC LEIDEN

datum:

18 april 1990.

Aan: de directeur volkshuisvesting
en ruimtelijke ordening van de
gemeente Katwijk,
Raadhuis,
Postbus 589,
2220 AN Katwijk.

Onderwerp: ontwerp bestemmingsplan Zanderij-Westerbaan.

Naar aanleiding van uw brief van 19 december 1989 met het verzoek om eventueel commentaar op het ontwerp-bestemmingsplan, deel ik u het volgende mede. Het bestuur van Regionale Woonwagencentra rayon Leiden is van mening is dat bij het ontwerp het verlangen van woonwagengebouwen om enigszins afgezonderd te wonen en het beleid van de provincie gericht op maximale integratie van woonwagelokaties in de woonomgeving op een gezonde wijze lijkt te zijn afgewogen. Met deze lokatiekeuze wordt derhalve ingestemd. Vanwege het globale karakter van het plan kan over de nadere detaillering uiteraard nog geen oordeel worden gegeven.

Het woonwagencentra is thans op een andere plaats gesitueerd, die qua ligging vergelijkbaar is. De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

namens het dagelijks bestuur van
Regionale Woonwagencentra rayon Leiden,
de secretaris,

Landkroon.

VOORSTEL				
V.K.A.				
B	I	II	III	IV
		ke	ke	B
Bewv				Nr
1 MEI 1990				6
BESLUIT				CPIL

COÖP. GROENTEVEILING „KATWIJK E.O.” B.A.

LAAN 36
 3533 GG KATWIJK ZH
 TELEFOON 01718 136411
 BOBANK REK NR 33.17.00.107
 ABANK 33 49 80
 V.K. LEIDEN NR. 6288

3 MEI 1990

21499/1-1751212

11-7-90

betr.: ontwerp
 bestemmingsplan
 Zanderij Westerbaan.

VOORSTEL				
<i>Ik heb bij andere advisering</i>				
I	II	III	IV	V
x		III	III	III
Ben W				NR
BESLUIT 14				COPIE
aan Burgemeester & Wethouders				39
der gemeente Katwijk				

Postbus 589
 2220 AN - KATWIJK

Exponaat aan deelt school aan punt 1.4.

KATWIJK, 2 mei 1990

Geacht College,

Enkele maanden geleden ontvingen wij van u het ontwerp-bestemmingsplan "Zanderij Westerbaan" in het kader van het vooroverleg ex art. 10 B.R.O. In een begeleidend schrijven vroeg u ons eventuele reacties vóór 15 april 1990 aan u kenbaar te maken.

Hoewel de termijn van vooroverleg ruimschoots verstreken is, willen we toch nog een enkele opmerking maken in algemene zin.

1.1: de zin van voor-overleg

Onze reactie ná de aangekondigde sluitingsdatum (15 april 1990) heeft uiteraard een achtergrond. Wij denken dat dit vooroverleg voor u een noodzaak is welke door u niet als wenselijk wordt bestempeld. Een noodzakelijke plichtpleging heeft meestal tot gevolg dat reacties 'als kennisgeving' worden aangenomen en terzijde gelegd. Uw 'voor-overleg' lijkt ons dus niet zo serieus bedoeld.

1.2: eerder overleg

In enkele hoorzittingen hebt u uw plannen ontvouwd. Het gebied Zanderij Westerbaan zal worden opgeofferd aan de woningbouw. Zoals bekend hebben wij ons al jarenlang verzet tegen de bouwplanner Volgens de Kroon-uitspraak van 1984 hebt u de noodzaak tot woningbouw in dit gebied, onvoldoende aangetoond. Naar onze mening is deze uitspraak nog steeds aktueel.

1.3: hervestigingsplan

Als u uw plannen wilt realiseren dan dient u op zijn minst aandacht te besteden aan de gevestigde tuinders. Zij hebben recht op een concreet uitgewerkt hervestigingsplan. In uw ontwerp-bestemmingsplan lezen wij hier niets concreets over.

1.4: het plan gedeelte agrarische bestemming

Wij vragen uw bijzondere zorg voor het plangebied waar nog een agrarische bestemming wordt voorgesteld. Met nadruk wijzen wij u er op dat tuinbouw op een dergelijke locatie gedoemd is tot verpaupering. De ervaring vanuit vorige Katwijkse bouwlocaties heeft geleerd dat o.m. ernstige verstoring optreedt van de waterhuishouding. De tuinders zullen bovendien geconfronteerd worden met diefstal van hun met zorg gekweekte produkten.

1.1. Afgezien van het feit dat het overleg ex artikel 10 BRO een wettelijke verplichting is, moge duidelijk zijn dat dit niet als een noodzakelijke plichtpleging wordt beschouwd. Er is van een serieus nemen van deze reacties niet alleen sprake als daaraan wordt tegemoet gekomen. Zij worden betrokken bij de algemene afweging.

1.2. Zoals duidelijk in de toelichting is aangegeven is op basis van actuele huisvestingsgegevens aangegeven dat gewijzigde omstandigheden rechtvaardigen dat aan artikel 30 WRO wordt voorbijgegaan.

1.3. Eigenaren en pachters zijn er al op gewezen dat binnen de gemeente weinig tot geen hervestigingsmogelijkheden zijn. Er zal dan ook vanuitgegaan moeten worden dat agrariërs die telen op een perceel dat voor de realisering van het bestemmingsplan ontruimd moet worden en die elders geen mogelijkheden hebben, hun bedrijven zullen moeten beëindigen. Een hervestigingsplan is overigens geen aangelegenheid, dat in een bestemmingsplan dient te worden geregeld.

1.4. Het bestemmingsplan gaat thans uit van volledige (woon)bebouwing. Om een betere doorstroming te krijgen van de Zandsloot, wordt deze aangesloten op de geplande waterpartij ten noorden van de wijk. Er zal dan ook geen ernstige verstoring van de waterhuishouding



1.5: adhaesie-betuiqing

Tenslotte betuigen wij onze adhaesie aan de brief van de Gewestelijke Raad van het Landbouwschap. Hun argumenten komen overeen met de onze; Wij sluiten ons hierbij dan ook gaarne aan.

1.5. Zie reactie Gewestelijke Raad van het Landbouwschap.

Hoogachtend,

coöp. Groenteveiling
"Katwijk & Omstreken" B.A.

B. Vooijs , voorzitter

C. Koelewijn, sekretaris

Agrarische Structuur Commissie
afdeling Katwijk van de 3 samenwerkende
Landbouworganisaties CBTO, LTO en HMVL.
sekretariaat:
H. v.d. Does
Rijnstraat 149
2223 EA - Katwijk ZH

14 MEI 1990	
nr. 21983	class. nr. -1 131 212
dir./ald. PLA	afdoen voor 17-7-90
afgedaan d.d.	per

Aan Burgemeester & Wethouders
der gemeente Katwijk
Postbus 589
2220 AN - Katwijk ZH.

125 Katwijk, 11 mei 1990

Edelachtbaar College,

Al geruime tijd hebben wij grote zorg voor allerlei onttrekkingen van tuinbouwgronden in de gemeente Katwijk. Deze zorg heeft ertoe geleid dat er een samenwerkingsverband is ontstaan tussen de plaatselijke afdelingen van de 3 landbouworganisaties. Dit samenwerkingsverband heeft bovendien directe vertegenwoordiging in de Agrarische Structuurcommissie "Duin- en Bloembollenstreek" en is zodoende breed geïnformeerd over allerlei grondzaken in de regio. Het is ons intussen duidelijk geworden dat het ontwerp-bestemmingsplan "Zanderij Westerbaan" middels voor-overleg ex art. 10 BRO aan enkele instanties hebt aangeboden. Ook wij zijn sinds kort in het bezit van een exemplaar en willen een enkele opmerking maken.

- * Wij verzetten ons tegen de voorgenomen bebouwing van de "Zanderij Westerbaan". Reeds jarenlang zijn de gevestigde tuinders in het onzekere gelaten; zij hebben zich niet voldoende kunnen ontwikkelen en zijn daardoor belemmerd in hun bedrijfs-mogelijkheden. Het plan is opgesteld zonder ook maar enige aandacht te schenken aan de agrarische ondernemers die in dit gebied gevestigd zijn.
- * In 1984 is er een 'kroon-uitspraak' geweest. Als de gemeente Katwijk zich aan de 'kroon-uitspraak' had gehouden, dan was dit gebied nu veel beter ontwikkeld. Door deze beperking in ontwikkeling hebben de agrariërs al veel schade opgelopen. De 'kroon-uitspraak' betekent overigens dat dit plan tot nu toe niet gesteund wordt door de overige overheden.
- * De noodzaak tot bebouwing wordt naar onze mening onvoldoende aangetoond. Als er toch gebouwd moet worden dan dient er minstens een goede regeling te komen ten aanzien van bedrijfsverplaatsing. (vervangende grond)
- * Het door u voorgestelde restgebied zal hoogstwaarschijnlijk verpauperen. Een goed agrarisch gebruik zal slechts mogelijk zijn indien kassenbouw wordt toegestaan.
- * Tenslotte wijzen wij u op alternatieve mogelijkheden voor bebouwing. In de dorpskern van de gemeente zijn nog verschillende mogelijkheden. Te denken valt aan het gebied ten zuiden van de Nieuwe Kerk, lokatie Drie Plassenweg/Seinpoststraat, ontwikkeling van het gebied Prins Hendrikkanaal. Voorts zijn er mogelijkheden nabij de Hartweg (voormalig volkstuintcomplex, dat wellicht nog een aantal jaren braak zal liggen!)

Bij de opstelling van het ontwerp-plan heeft een afweging van belangen plaatsgevonden, óók van de agrarische belangen.

Zie de reactie op punt 1.2 brief Coöp. Veiling "Katwijk E.O. B.A.".

Zie de reactie op de brief van de Bloemenveiling "Flora".

Thans wordt uitgegaan van volledige (woon)bebouwing.

Wij hopen dat u met onze opmerkingen rekening wilt houden.

Hoogachtend,

Agrarische Structuurcommissie "Katwijk"

H. v.d. Does

H. v.d. Does

VOORSTEL				
<i>Beschikking en andere advisering</i>				
B	I	II	III	IV
B en W 22 MEI 1990				Nr 6
BESLUIT Overeenkomstig				COPIE

2596 AA 's-Gravenhage
Postbus 90602
2509 LP 's-Gravenhage
Telefoon (070) 3116611
Telefax (070) 3247538
Telex 31088 cdkzh nl

Burgemeester en wethouders
van KATWIJK

13 JULI 1990	
24-29 1-10-12	
PLA	14-09-90
Provinciale planologische commissie	
☐ gemeentelijke plannen	
☐ (boven-)regionale plannen	
☐ landelijk gebied	

Dienst : Ruimte en Groen
Doorkiesnummer: (070) 3117476

Ons kenmerk : BOE/PPC 89.560(6)
Uw kenmerk : 1PLA/
d.d. 20-12-'89

Bijlagen :

Onderwerp : overleg ex art 10 BRO
ontwerp-bestemmingsplan
Zanderij-Westerbaan

's-Gravenhage,

VERZONDEN OP: 11 JULI 1990

Onze commissie besprak bovengenoemd plan in de vergadering van 14 juni 1990.
Hierbij berichten wij u onze opmerkingen.

1. ALGEMEEN

Bij de beoordeling van het plan is het noodzakelijk uit te gaan van een beeld van de Zanderij dat de huidige planperiode overstijgt en zelfs gaat in de richting van een volledige occupatie van de Zanderij met niet-agrarische functies. Het is immers zo dat indien aan de Zanderij wordt begonnen, het beeld van het gebied, een laag gelegen agrarische gebied omringd door hoge randen, totaal qua structuur en morfologie gaat veranderen. Indien ook voor de beginjaren in de volgende eeuw wordt uitgegaan van de huidige benodigde woningvoorraadtoename, dan is te verwachten dat de totale Zanderij-Westerbaan in 2010 geheel verstedelijkt is.

De wenselijkheid van de Laan van Nieuw-Zuid, de ligging van die weg en de afstand van het nieuwe woongebied tot de duinen, hebben wij dan ook in dat licht gezien.

2. OMVANG

De beleidsuitgangspunten zoals vastgelegd in het in 1987 vastgestelde streekplan Zuid-Holland-West over de verdeling van de woningvoorraad in Duin- en Bollenstreek voor de periode 1990-2000, onlangs bijgesteld door aanvaarding van de BWC I-nota, bieden voor de Zanderij slechts ruimte voor circa 275 woningen in voorname periode. De omvang van het plan is derhalve te omvangrijk. Via een flexibele regeling zoals aangeduid in de Nota planbeoordeling 1990 zal een faseringsbepaling in de voorschriften van het plan moeten worden opgenomen gericht op de bouw van circa 275 woningen tot het jaar 2000 (laatste oplevering in 1999) (G1). Voor de periode na het jaar 2000 mag verwacht

Zie de hiernavolgende reactie d.d. 23 januari 1992 op
met name de punten 1 tot en met 3.

K:\ppc/0079/jos



Bij uw antwoord datum en kenmerk van deze brief vermelden.

Het plan is in het openbaar verveel te raadplegen via de tramlijnen 1 en 9 en de buslijn 101 (buslijn 101 is niet meer in gebruik).

nl en 90

worden dat indien het streekplanprogramma (tempo) in de jaren na het jaar 2000 (circa 110 woningen per jaar bij een 80%-programma), wordt gecontinueerd en wordt uitgegaan van een totale capaciteit voor de Zanderij van 1.400 woningen, de Zanderij in 2010 is voltooid.

3. LAAN VAN NIEUW-ZUID

In de discussie over de Laan van Nieuw-Zuid is het gewenst de problematiek te splitsen in een 3-tal onderdelen.

- a) De Laan als ontsluiting van de woonwijk.
- 2) De Laan als 3e hoofdontsluiting van Katwijk.
- c) De ligging van de Laan.

ad. a Laan van Nieuw-Zuid als ontsluiting van de wijk

Uitgaande van de circa 270 te bouwen woningen in de periode tot het jaar 2000 is de totale aanleg van de Laan van Nieuw-Zuid als ontsluitingsweg voor het "kleine" woonbuurtje niet zonder meer te beargumenteren. De buurt kan worden aangesloten op de Koningin Julianalaan. Op deze wijkontsluitingsweg zal het aantal verkeersbewegingen toenemen met (30% van 9 x 270) circa 950 verkeersbeweging per etmaal en blijft dan ruim onder de 7.000 mvt/etmaal dat aanvaardbaar is te achten voor een wijkontsluitingsweg.

Volgens de verkeersberekeningen van uw gemeente en het spreidingsmodel zal nog altijd 18% afvloeien via de Baron van Wassenaelaan/Nieuwe Duinweg. Deze weg zit nu reeds aan haar capaciteit als buurtontsluitingsweg. Daar bovendien de Cantineweg haar functie als auto-ontsluiting gaat verliezen, is een nieuwe ontsluiting westwaarts naar het regionale wegennet noodzakelijk.

Uitgaande van de hoofdverkeersstructuur zoals deze is vastgelegd in het bestemmingsplan, kan met een deel van de laan van Nieuw-Zuid zijnde de noodzakelijke ontsluiting op de Sl/S4 worden ingestemd.

ad. b Laan van Nieuw-Zuid als 3e hoofdontsluiting van Katwijk

De wens van uw gemeente om een 3e hoofdontsluiting te realiseren is met name ingegeven door de zware belasting van de bestaande hoofdontsluitingswegen van Katwijk. Vooral de belasting van de oostelijke delen van de Hoorneslaan en de Zeeweg. Deze wegvakken verwerken nu respectievelijk 16.000 en 19.000 motorvoertuigen per dag. Uitgaande van de hoge verkeersprognoses zullen die in 2010 uitkomen op respectievelijk 24.000 en 31.000. Uit berekeningen van uw gemeente (april 1990) blijkt dat de Hoorneslaan in geen enkele variant van de Laan van Nieuw-Zuid ontlast wordt. Voor de Zeeweg daalt de belasting van 31.000 naar 21.000 volgens de variant van de Laan van Nieuw-Zuid zoals opgenomen in het bestemmingsplan. De belasting van 31.000 is inderdaad erg veel maar treedt alleen op in het gedeelte tussen de Sl en de Koningin Julianalaan. De vraag doet zich dan voor of er niet een zodanige aanpassing van dit gedeelte van de Zeeweg kan plaatsvinden waarbij ongetwijfeld het groene karakter van de Zeeweg in haar huidige vorm en beleving zal verdwijnen tegenover de aanleg van een Laan van Nieuw-Zuid door de duinen in de richting van de Meeuwenlaan.

Op dit moment bij een buurtje van 270 woningen in de periode tot 2000 is de noodzaak van een 3e hoofdontsluiting niet aanwezig. Het is echter mogelijk dat in een later stadium de noodzaak van een 3e hoofdontsluiting toch optreedt.

Hetzij omdat de wijk groter wordt dan circa 1.000 woningen (een maximum dat de Koningin Julianalaan kan verwerken volgens uw gemeente, namelijk 7.000 motorvoertuigen per etmaal op een wijkontsluitingsweg) en de hoge verkeersprognoses inderdaad bewaarheid worden, hetzij omdat de problematiek op het oostelijk deel van de Zeeweg ter plaatse niet oplosbaar blijkt. Tot dat moment, na het jaar 2000, kan bij de ontwikkeling van de Zanderij de Laan van Nieuw-Zuid nog een deel van het hoofdontsluitingsprobleem helpen oplossen. Er is thans geen enkele reden voor een doortrekking door de duinen. Er dient dan ook te worden uitgegaan van de realisering van het zuidelijk gedeelte van de Laan van Nieuw-Zuid als wijkontsluitingsweg en het noordelijk deel voorlopig geen verkeersbestemming te geven (G1). De wijkontsluitingsweg, het zuidelijk deel van de Laan dient zodanig vorm te worden gegeven dat doorgaand "wijkvreemd" verkeer zoveel mogelijk wordt tegengegaan.

ad. c. Ligging van Laan van Nieuw-Zuid

In het plan is gekozen voor een ligging van de weg direct langs de steilrand en een overgangszone (groenvoorziening) van 20 meter tussen de bestemmingen Verkeersdoeleinden B en Woondoeleinden.

Wij wijzen er op dat hierbij geen rekening is gehouden met de mogelijkheden van natuurontwikkeling van de binnenduinstrand en dat een strook van 20 meter erg smal is voor de opvang van de recreatieve druk vanuit de wijk, mede gelet op de aan te leggen geluidwal.

De steilrand betreft een gradiëntsituatie en kwelsituatie met grote potenties als natuurontwikkelingsgebied.

Het Natuurbeleidsplan biedt mogelijkheden om hier met natuurbouw een betere overgang tussen duingebied en stedelijk gebied tot stand te brengen.

Wij adviseren om de natuurontwikkeling langs de steilrand enige ruimte te bieden en daarover nader overleg te plegen met de directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie en met de provincie (A).

Verder dient een strook van voldoende afmeting te worden opgenomen tussen de bestemmingen Verkeersdoeleinden B en Woondoeleinden voor de opvang van de recreatieve druk vanuit de wijk (G2).

4. WATERWINGEBIED

Een deel van het plangebied (langs de steilrand en een gedeelte in de noordwesthoek van het gebied met de bestemming woondoeleinden) ligt binnen het waterwingebied. De bestemmingen verkeersdoeleinden en woondoeleinden zijn in strijd met het beleid inzake het beschermen van het waterwingebied waar het waterleidingbedrijf haar winputten heeft voor het onttrekken van grondwater en bereiding van drinkwater. Met de bestemming van voornoemde gebieden kan dan ook niet worden ingestemd (G1).

Hierdoor ontstaan grote problemen onder meer daar waar het de aanhaking van de woonwijk op de Koningin Julianalaan betreft. Het is in dit verband dan ook noodzakelijk dat er een onderzoek wordt verricht naar de grondwatersituatie en eventueel mogelijke andere begrenzing van het waterwingebied ter plaatse in combinatie met de daaruit voortvloeiende mogelijke functies. Overleg hierover tussen gemeente, provincie en drinkwaterbedrijf is noodzakelijk.

5. OPENBAAR VERVOER

In het plan wordt rekening gehouden met een in de toekomst mogelijk aan te leggen tramverbinding Katwijk-Leiden/Den Haag.

Uit inmiddels afgerond onderzoek staat vast dat noch de belozing van de Zanderij Westerbaan noch de aanleg van de Verlengde Laan van Nieuw Zuid enige bedreiging c.q. invloed heeft op de kwaliteit danwel kwantiteit van de duinwatervoorziening. De procedure tot wijziging van de grens waterwingebied (tot buiten het plangebied) zal niet afgerond kunnen worden voordat Gedeputeerde Staten haar besluit tot goedkeuring van het bestemmingsplan dienen te nemen. Daarom is er thans een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, om de bestemming 'waterwingebied' te laten vervallen, als de grens buiten het plan zal zijn gebracht.

Ook wordt aandacht besteed aan de lijnvoering van de bussen van de NZH. Evenwel pleit de NZH in het kader van het vooroverleg ex artikel 10 WRO voor een lijnvoering niet via de Laan van Nieuw-Zuid, maar wenst ze een doorsteek vanaf de Molentuinweg direct in de richting van de woonwijk. Deze busbaan dwars door het agrarische gebied is naar onze mening vanwege de schadelijke doorsnijding prematuur en komt pas aan de orde indien in de toekomst het agrarische gebied van functie zal veranderen. Ook hier zal dan een reservering voor een (snel)tramtracé niet op voorhand moeten worden uitgesloten. In de profielen van de wijkverzamelstraat zou hier thans al reeds rekening mee kunnen worden gehouden (A).

6. INFRASTRUCTUUR

- 6.1 Het gedeelte van de S1 richting Wassenaar heeft op de plankaart ten onrechte de bestemming "stedelijke hoofdweg"; dit gedeelte van de S1 dient de bestemming "verkeersdoeleinden A (provinciale weg)" te krijgen (G1).
- 6.2 In de bestemming "Verkeersdoeleinden A" is de lichtmasthoogte beperkt tot 10 meter, deze beperking is onnodig, een vrijstellingsbevoegdheid voor burgemeester en wethouders om boven de 10 meter uit te gaan achten wij wenselijk (A).
- 6.3 In de toelichting wordt gesteld dat de S1/S4 zal worden voorzien van geluidsarm asfaltbeton. Hierbij merken wij op dat alleen het gedeelte ten zuiden van de Molentuinweg van het zogenaamde ZOAB zal worden voorzien. Bij de geluidsberekeningen zal hiermee rekening moeten worden gehouden (A).
- 6.4 Over de vormgeving van de aansluiting Laan van Nieuw-Zuid/S1/S4 en de afstand tussen de aansluiting Laan van Nieuw-Zuid en de aansluiting S1/S4 is in het verleden ambtelijk overleg gevoerd; die afstand dient minimaal 100 meter te zijn in plaats van de huidige afstand in de bestemmingsplan van 70 meter (G2). De relatie met de in het plan geprojecteerde langzaamverkeersverbindingen nabij genoemde kruising is niet geheel duidelijk. Overleg met de dienst Verkeer en Vervoer is gewenst (A).
- 6.5 De invliegfunnel is niet correct op de plankaart ingetekend en in de toelichting dient op pagina 30 de genoemde maat van 40 meter gewijzigd te worden in 45 meter (G1).
- 6.6 Binnen het plangebied ligt een aardgasleiding van de NGU (40 ato, 150 mm). Er dient een afstand van 4 meter tot genoemde leiding te worden aangehouden met betrekking tot gevoelige bestemmingen (G1).

Zie de reactie terzake op de brief van de NZH.

Is aangepast.

Is aangepast.

Dit zal gebeuren. Ook met het van ZOAB voorzien van het gedeelte tussen Molentuinweg-Callaoweg is rekening gehouden.

Is aangepast.

Bij de uitwerking van dit globale plan zal hiermee rekening worden gehouden.

7. JURIDISCHE VORMGEVING

Hetgeen hiervoor is opgemerkt, heeft uiteraard consequenties voor de voor-
schriften met name voor wat betreft fasering en waterwingebied/grondwaterbe-
schermingsgebied.

Wij verzoeken u hierover te overleggen met de afdeling Locale Plannen en
Stadsvernieuwing van de provincie.

Dit overleg heeft plaatsgevonden. Met inachtneming van
het streekplan Zuid-Holland West, 2e herziening, is
voor het toe te wijzen deel van de regio-reserve een
faseringsregeling opgenomen.

Hoogachtend,
namens de PPC,
de secretaris,



drs. H.M. Zaalberg

Tussen haakjes hebben wij aangegeven welke hardheid aan de gemaakte opmerkin-
gen moet worden toegekend.

G1: bij ongewijzigde vaststelling zullen wij aan gedeputeerde staten advise-
ren aan dit onderdeel van het plan goedkeuring te onthouden;

G2: idem, maar afhankelijk van een door uw college geleverde nadere onderbou-
wing bij het vastgestelde plan kan het advies worden bijgesteld;

A : een aanbeveling.

ARCHIVE

Aan de Provincie Zuid-Holland
Provinciaal Planologische Commissie
t.a.v. de heer drs. H.M. Zaalberg
Koningskade 1
2596 AA DEN HAAG

datum: 11 juli 1990
uw kenmerk: BOE/PPC
89.560(6)

datum: 23 januari 1992
ons kenmerk: 46411/1PLA

```

bijlage(n)      :
inlichtingen:   hr Mennema
doorkiesnr.     : 50610

```

JAN 1961

onderwerp: bestemmingsplan Zanderij Westerbaan.

Geachte dames/heren,

Uw reactie in het kader van het vooroverleg ex artikel 10 B.R.O. dat in het voorjaar van 1990 heeft plaatsgevonden hebben wij op 12 juli 1990 ontvangen. Behoudens uw commissie hebben de volgende instanties/organisaties gereageerd:

- Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 12 april 1990;
- Ministerie van Economische Zaken d.d. 15 februari 1990;
- Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij d.d. 11 april 1990;
- Ministerie van Defensie d.d. 5 maart 1990;
- Energie en Watervoorziening Rijnland (E.W.R.) d.d. 26 januari 1990;
- Hoogheemraadschap van Rijnland d.d. 8 maart 1990;
- Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rijnland d.d. 29 maart 1990;
- Bloemenveiling Flora d.d. 10 april 1990;
- Landbouwschap d.d. 12 april 1990;
- Coöp. groenteveiling "Katwijk e.o." B.A. d.d. 2 mei 1990;
- N.Z.H. d.d. 17 april 1990;
- regionale woonwagencentra Leiden d.d. 18 april 1990.

Belangrijke onderwerpen in uw reactie waren de woningaantallen, de Laan van Nieuw Zuid, het waterwingebied en het openbaar vervoer. Zoals uit het navolgende blijkt is in de afgelopen periode daar met de daarvoor aangewezen instanties veel overleg over geweest. Kortgeleden is de nota B.W.C. II door Gedeputeerde Staten behandeld, zodat over de woningaantallen nu meer duidelijkheid is.

In het navolgende worden eerst de belangrijkste punten uit uw reactie behandeld en vervolgens wordt ingegaan op de hoofdpunten van de overige reacties.

c.c. 1PLA/1VBB

geïnterehuis- zeeweg 127
postadres postbus 589
2220 an katwijk zh
telefoon 01718 - 50505 (de wraat)
telefax 01718 - 50521

dependance : willelm de zwijgerlaan 4
 telefax : 01718 - 50362
 gemeentewerken : zegel 60 111
 telefax : 01718 - 50416
 gemeentewerf : schoolstraat 2
 telefax : 01718 - 50497

telex	39309 grn kwk	toegankelijk vervoer:
postbank	24329	lijnbus 90/haarlem
rabobank	3318 40 405	32 33 41/leiden
hag	2850 044 63	90 95/leiden haag

type: PC1/a:pla/4

ons kenmerk: 46411/1PLA

Alvorens tot vaststelling van het plan door de gemeenteraad te komen verzoeken wij uw commissie om te bezien in hoeverre de voorgestelde wijzigingen tegemoet- komen aan de door uw commissie gemaakte opmerkingen. Daartoe is reeds met de secretaris van uw commissie een afspraak gemaakt voor behandeling in uw commissie. Dit zal plaatsvinden op 19 februari 1992.

De woningbouw.

In uw reactie is aangegeven dat volgens de nota B.W.C. I slechts ruimte in de Zanderij-Westerbaan is voor 275 woningen tot het jaar 2000. De totale capaciteit voor de Zanderij-Westerbaan is volgens uw reactie 1.400 woningen. Het ontwerp-plan gaat uit van 840 woningen. Over deze materie is reeds in het begin van dit jaar overleg geweest tussen vertegenwoordigers van ons college en van Gedeputeerde Staten.

Van onze kant is toen onder andere aangevoerd dat op basis van de gemeentelijke prognoses de woningvoorraad per 1 januari 2000 in ieder geval 15.500 zal moeten bedragen. Bij brief van 8 mei 1991 bevestigden Gedeputeerde Staten onder andere dat de gemeentelijke prognoses en die volgens de berekeningen voor de provinciale nota B.W.C. II nagenoeg met elkaar overeenstemmen. Vooruitlopend op de definitieve vaststelling van B.W.C. II zijn Gedeputeerde Staten echter niet bereid met de gevraagde ophoging van de woningbouwcijfers in te stemmen.

Inmiddels is de Nota B.W.C. II verschenen. Blijkens de zogenaamde lage raming zal de woningvoorraad in Katwijk per 1 januari 2000 in ieder geval 15.050 woningen moeten bedragen om gedeeltelijk in de eigen woningbehoefte te kunnen voorzien.

Daarnaast is in B.W.C. II een regio-reserve opgenomen voor de totale Duin- en Bollenstreek van 2.100 woningen.

Over de verdeling van deze 2.100 woningen zullen de RVC gemeenten afspraken moeten maken.

Daarbij speelt een rol de omvang van de huidige woningvoorraad en de aanwezigheid van concrete bouwmogelijkheden, zoals de Zanderij-Westerbaan.

Vooralsnog gaan wij er vanuit dat circa 25% van de regio-reserve in Katwijk zal worden ondergebracht.

ons kenmerk: 46411/1PLA

Uit volkshuisvestingsoogpunt zal de woningvoorraad tot 1 januari 2000 in ieder geval moeten toenemen tot circa 15.500 woningen. Recent wordt een en ander opnieuw bevestigd in de provinciale Nota "Woonruimte Behoefte Ramingen 1991", waarin op basis van de jongste woningbehoefteramingen de woningvoorraad in Katwijk per 1 januari 2000 zelfs 15.842 zou moeten bedragen (lage raming).

De noodzakelijke groei tussen 1991-1999 bedraagt dus in ieder geval $15.500 - 13.994 = 1.506$ woningen.

Een (klein) deel van deze woningen kan worden ondergebracht in bestaande plannen, te weten:

	Capaciteit
1. Katwijk aan Zee	circa 150
2. Katwijk aan den Rijn - plannen voor circa 175 woningen vervangende nieuwbouw, waarvoor afbraak circa 130 woningen	circa 45
3. Rijnsoever 339 woningen <u>waarvan reeds in aanbouw 211</u>	339
Totaal	534

Conclusie: voor het plan Zanderij-Westerbaan resteert tot 1 januari 2000 een capaciteit van circa 1.000 woningen. Daar komt bij dat van de bestaande plannen alleen de uitvoering van Rijnsoever zonder meer is verzekerd. Voor wat betreft de overige bestaande plannen betreft het met name zogenaamde "inbrei-lokaties". Realisering daarvan is nog niet altijd hard en betreft met name de duurdere bouw.

Aangezien de bestemmingsplanperiode voor de Zanderij-Westerbaan tot na 2000 loopt én in de periode tot het jaar 2015 voor Katwijk nog 1.900 woningen nodig zijn én bebouwing binnen de overige plangebieden onzeker is, is het noodzakelijk om thans reeds van een volledige benutting van de Zanderij-Westerbaan uit te gaan.

Uit de berekeningen blijkt dat een woonwijk van minimaal 1.000 woningen noodzakelijk is. Dit gegeven is voor het volgende onderwerp van belang.

ons kenmerk: 46411/1PLA

De Laan van Nieuw Zuid.

A. Als ontsluiting van de wijk.

Door uw commissie wordt, uitgaande van een wijk van 275 woningen en een verkeersintensiteit van minder dan 7.000 mvt etmaal, alleen een aansluiting op de Koningin Julianalaan voorgestaan.

Een dergelijke kleine woonwijk van 275 woningen kan inderdaad op de Koningin Julianalaan worden aangesloten. Wij gaan echter uit van een woonwijk van minimaal 1.000 woningen.

B. Als 3e hoofdontsluiting.

Uw commissie stelt dat de noodzaak van een 3e hoofdontsluiting tot 2000 niet aanwezig is. In een later stadium kan deze noodzaak toch optreden omdat:

- hetzij de wijk groter wordt dan 1.000 woningen;
en
- de hoge verkeersprognoses bewaarheid worden;
hetzij
- de problematiek op het oostelijk deel van de Zeeweg niet oplosbaar blijkt.

Door uw commissie wordt dan ook uitgegaan van realisering van het zuid(oost)elijk deel (vanaf de Provinciale Weg tot aan de Kon. Julianalaan) en om het noord(west)elijk deel (gedeelte Kon. Julianalaan - Meeuwenlaan) voorlopig geen verkeersbestemming te geven.

Uit het vorenstaande trekken wij de conclusie dat als aan eerdergenoemde voorwaarden wordt voldaan wel een doortrekking naar de Meeuwenlaan wordt geaccepteerd c.q. noodzakelijk lijkt. Gezien het hiervoor gestelde met betrekking tot de woningbouw en het feit dat de huidige verkeersprognoses onze berekeningen rechtvaardigen concluderen wij dat aan deze voorwaarde naar onze mening binnen de planperiode zal worden voldaan. Vandaar dat wij van mening zijn dat de Laan van Nieuw Zuid tot aan de Meeuwenlaan in het plan opgenomen moet blijven, alsmede wordt vastgehouden aan de volledige aanleg ervan.

Uitgangspunt van de gemeente Katwijk blijft dat de aanleg van een derde hoofdontsluitingsweg noodzakelijk is.

Het gedeelte ten westen van de Meeuwenlaan ligt overigens buiten dit plangebied.

ons kenmerk: 46411/1PLA

Om in redelijke mate aan de bezwaren van aantasting van het duingebied tussen Julianalaan en Meeuwenlaan tegemoet te komen stellen wij voor om het noordwestelijke deel van de verlengde Laan van Nieuw Zuid het tracee $\pm$ 15 meter naar het noorden te verschuiven en de bocht richting Meeuwenlaan te verscherpen. Hierdoor worden de benodigde afgravingen in dit gebied beperkt. Aangezien de weg hierdoor dichterbij de Kievitlaan komt te liggen zullen extra geluidsvoorzieningen in die richting moeten worden getroffen.

C. De ligging.

In dit kader wordt door uw commissie erop gewezen dat geen rekening is gehouden met de mogelijkheden van natuurontwikkeling van de binnenduinrand en dat een strook van 20 meter (tussen de weg en de woningen) erg smal is voor de opvang van de recreatieve druk vanuit de wijk, mede gelet op de aan te leggen geluidwal. Uw commissie adviseert om overleg te plegen over de natuurontwikkeling langs de steilrand met de directeur landbouw, natuur en openluchtrecreatie en met de provincie.

Verder stelt u dat een strook van voldoende afmeting dient te worden opgenomen tussen de bestemmingen verkeersdoeleinden B en woondoeleinden voor de opvang van de recreatieve druk vanuit de wijk.

Het overleg met L.N.O. heeft inmiddels plaatsgevonden. Na een moeizame start (eerste bespreking op 14-02-91) is ook het overleg zelf niet vlot verlopen. De laatste bespreking vond op 25 juli 1991 plaats. De voorstellen van L.N.O. komen hierop neer dat alleen een fors gebied zinvol is voor natuurontwikkeling. Een beperkte strook heeft uit dat oogpunt geen nut.

Uw commissie legt, zoals hiervoor reeds is opgemerkt, meer de nadruk op de opvang van de recreatieve druk binnen de wijk zelf door verbreding van de strook met groenvoorzieningen langs de weg.

De vertegenwoordigers van L.N.O. is dan ook medegedeeld dat wij niet met de voorstellen kunnen instemmen. Wel zijn wij bereid om de strook met recreatievoorzieningen te vergroten. In het hoofdstuk "Aanpassingsvoorstellen bestemmingsplan" wordt daar verder op ingegaan.

ons kenmerk: 46411/1PLA

Het waterwingebied.

Een deel van het plangebied (langs de steilrand en een gedeelte in de noordwesthoek van het gebied met de bestemming woondoeleinden) ligt binnen het waterwingebied. Aangezien de bestemmingen verkeersdoeleinden en woondoeleinden in strijd zijn met het beleid inzake het beschermen van het waterwingebied waar het waterleidingbedrijf haar winputten heeft voor het onttrekken en bereiding van drinkwater, kan met de bestemming van voornoemde gebieden door uw commissie niet worden ingestemd.

Hierdoor ontstaan, volgens uw commissie, grote problemen voor de aanhaking van de woonwijk op de Koningin Julianalaan. Echter ook de doortrekking van de verlengde Laan van Nieuw Zuid naar de Meeuwenlaan zou dan niet mogelijk zijn.

Uw commissie stelt dan ook dat het noodzakelijk is om een onderzoek te verrichten naar de grondwatersituatie en een eventueel andere begrenzing van het waterwingebied ter plaatse in combinatie met de daaruit voortvloeiende functies.

Overleg tussen gemeente, provincie en drinkwaterbedrijf werd dan ook door uw commissie noodzakelijk geacht.

Op 27 november 1990 is hierover overleg geweest tussen de E.W.R. en provincie. Hieruit kwam naar voren dat er duidelijkheid geschapen diende te worden over de huidige en toekomstige grondwatersituatie. Voorts stelde de provincie dat indien zowel het waterleidingbedrijf als de regionale inspectie voor de milieuhygiëne geen bezwaar hebben tegen het bestemmingsplan zij bereid is de grenzen van het waterwingebied aan te passen.

Gebaseerd op de afspraken van 27 november 1990 is in het voorjaar 1991 het onderzoek gestart. Er zijn 10 grondwaterpeilbuizen aangebracht. Deze zijn ingemeten en de grondwaterstand werd gedurende een periode van 3 maanden tweewekelijks opgemeten. Met behulp hiervan is de grondwaterstromingsrichting aangegeven.

In het door de E.W.R. opgestelde rapport wordt de conclusie getrokken dat de geprojecteerde ontsluitingsweg niet in het intrekgebied van de waterwinputten is gelegen. Ook zijn in de stromingsrichting van het grondwater geen wezenlijke veranderingen te verwachten.

ons kenmerk: 46411/1PLA

Dit rapport is op 17 oktober jl. besproken met de provincie. De betreffende ambtenaren kunnen om de volgende redenen niet met het rapport instemmen:

- de uitvoeringsperiode van het onderzoek (3 maanden) is te kort;
- er moet ook worden gekeken naar het diepe grondwater;
- de regeneratie van het natuurgebied en de gevolgen daarvan voor de drinkwatervoorziening moet worden bezien;
- het onderzoek moet plaatsvinden door een onafhankelijk bureau.

Wel werd toegezegd dat, indien alle onderzoeken positief zijn, de provincie zal meewerken om de grens van het waterwingebied te wijzigen. Daartoe zal een aparte procedure moeten worden gestart.

Inmiddels zijn de vervolgonderzoeken opgestart.

Uit het vorenstaande blijkt dat indien het resultaat van het te vervolgen onderzoek positief is -waaraan op zichzelf niet behoefte te worden getwijfeld- de provincie bereid is om een procedure voor wijzing van de grens van het water- wingebied te volgen. Deze procedure moet in de totale procedure worden ingepast. Dit aspect behoeft dan geen beletsel meer te vormen voor het plan.

Openbaar vervoer.

In het ontwerpplan is langs de verlengde Laan van Nieuw Zuid een tracee voor een eventuele sneltram opgenomen. Door uw commissie wordt de reactie van de N.Z.H. gememoreerd waarin gepleit wordt voor een doorsteek voor het openbaar vervoer vanaf de Molentuinweg in de richting van de woonwijk.

De N.Z.H. geeft in haar reactie aan dat het daarbij gaat om het (snel)tram-tracee. Zij pleit ervoor om het tracee van de busverbinding (dat wel is geprojecteerd door de wijk) ook aan te duiden als mogelijk tracee voor een (snel)tram. Daarbij zou in het verlengde van de busroute rekening gehouden moeten worden met een doorsteek naar de Molentuinweg.

Nu het plan qua woongebied richting Provinciale Weg wordt uitgebreid zou theoretisch aan dit verzoek kunnen worden tegemoetgekomen. Het is echter niet wenselijk om een hoogwaardige openbaar vervoersverbinding, vanwege het grootschalige karkater en de daarbij toch ook optredende (geluids)-hinder, dwars door een woonwijk van beperkte omvang te leiden. De ontsluitingswegen van deze wijk zijn niet van een zodanig karakter dat daarin een dergelijke verbinding past.

ons kenmerk: 46411/1PLA

Overigens is van belang dat indien het tracee langs de verlengde Laan van Nieuw Zuid komt te liggen, de gehele wijk binnen de invloedssfeer van deze openbaar vervoersvoorziening zal komen te liggen.

Wij stellen dan ook voor om het (snel)tramtracee langs de verlengde Laan van Nieuw Zuid te handhaven, met enerzijds een aansluiting richting Koningin Julianalaan en anderzijds richting Provinciale Weg (S4) naar Leiden met als alternatief een aansluiting richting Molentuinweg. Daarentegen is het wel denkbaar om de busverbinding die via de ontsluitingsweg is geprojecteerd door te trekken naar de Molentuinweg.

Dit dient via een bussluis o.i.d. plaats te vinden zodat geen rechtstreekse verkeersverbinding aanwezig is. Deze mogelijkheid dient bij de verdere uitwerking nog te worden onderzocht.

Overige opmerkingen.

Dit betreft een aantal bestemmingsplantechnische onderwerpen die bij de definitieve reactie zullen worden verwerkt.

Hoofdpunten reacties overige instanties.

Hierbij zijn twee belangrijke punten te noemen. Het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer is van mening dat het in het plan liggende woonwagencentrum niet voldoet aan de gestelde vereisten van de regeling MG 89-31. Voorts zijn door een aantal instanties de belangen van de agrariërs in het gebied naar voren gebracht.

Het woonwagencentrum.

De bezwaren van het Ministerie van VROM tegen het woonwagencentrum richten zich tegen de lokatie. Volgens de criteria moet deze geïntegreerd zijn in de woonwijk. De standplaatsen moeten als het ware inwisselbaar zijn voor woningen in de sociale huursector. Voor wat betreft de inrichting wordt niet akkoord gegaan met de doodlopende weg in dit centrum.

Op 9 januari 1991 heeft een gesprek plaatsgevonden met vertegenwoordigers van de provincie en de directie Volkshuisvesting. Uit dit gesprek kan de conclusie worden getrokken dat het centrum wel tussen de Zanderij-Westerbaan en Koestaloeverduin in kan liggen, mits de situatie/integratie wordt verbeterd.

Een oplossing daarvoor is om het woonwagencentrum te verschuiven richting nieuwbouw, waarbij de tussenliggende waterpartij wordt verplaatst én het buurtstraatje door het woonwagencentrum te leiden.

ons kenmerk: 46411/1PLA

Dit heeft ook het voordeel dat er ruimte ontstaat om het sneltramtracee door te trekken naar de Koningin Julianalaan en de afstand tot de bestaande woningen te vergroten. Deze afstand bedraagt volgens de verkavelingsstudie $\pm$ 40 meter. In de gewijzigde verkaveling zou deze 50 meter bedragen. Volgens recente jurisprudentie met betrekking tot planschade zou de afstand tussen dit centrum en een bestaande villawijk circa 70 meter moeten bedragen, waarbij echter ook aspecten als afschermdende groenvoorzieningen (niet in het zicht liggen) een rol kunnen spelen. Een verdere verschuiving zou dus wenselijk kunnen zijn. Ook ten gevolge van de verbreding van de groenvoorzieningen langs de Provinciale Weg zou nog een verdere verschuiving plaats moeten vinden. Al met al zou dit een verlies op deze plaats van 15 woningen betekenen. De hier geplande woningen waren geen sociale huurwoningen.

Bij de verdere uitwerking van oostelijk deel zullen wij onderzoeken of daar een alternatieve plaats mogelijk is. Een ander alternatief dat onderzocht kan worden is een plaats bij het Zanderijpad (tegenover het wijkcentrum het Trefpunt). Aangezien uw commissie op dit punt niet heeft gereageerd gaan wij er vanuit dat voor u de voorgestelde plaats acceptabel is.

De agrarische belangen.

De coöperatieve groenteveiling "Katwijk" B.A., de bloemenveiling Flora, de Agrarische structuurcommissie, het landbouwschap en de agrarische structuurcommissie Bollenstreek betreuren allen het verloren gaan van een stukje agrarische areaal. De voorkeur gaat er dan ook naar uit dat in de gemeente Katwijk naar andere lokaties, die geen agrarische bestemming hebben, wordt gezocht, dan wel door middel van stadsverdichting bouwlokaties worden gecreëerd. Er wordt op gewezen dat gedeeltelijke bebouwing leidt tot verpaupering van het overblijvende agrarische deel, er treedt versterking van de waterhuishouding op en bovendien zullen de tuinders met diefstal worden geconfronteerd. Kan niet aan woningbouw in de Zanderij worden ontkomen dan wordt erop aangedrongen om een goede verplaatsingsregeling met de agrariërs te treffen. Een herhuisvestingsplan zou noodzakelijk zijn.

Als commentaar op deze reacties kan worden gesteld dat inmiddels met betrekking tot de noodzaak van bebouwing meer duidelijkheid is ontstaan (zie ook het begin van deze nota). Verwezen kan daarvoor worden naar de nota B.W.C. II, het deelrapport wonen van de structuurvisie Katwijk 2000 en de structuurschets voor de Duin- en Bollenstreek. Daaruit blijkt dat behoudens de Zanderij-Westerbaan (uitgaande van bouw van 1.200 woningen - in plaats van 1.000- in dat gebied) na het jaar 2000 tot 2015 1.900 woningen noodzakelijk zijn. Daar is binnen het Katwijkse territorium geen ruimte voor. Ook eventuele verdichtingslokaties spelen daarin een belangrijk rol. Deze bieden echter op korte termijn geen mogelijkheden.

ons kenmerk: 46411/1PLA

Om de tuinders zekerheid te geven is het het beste om op zo kort mogelijke termijn met de bebouwing in de Zanderij-Westerbaan te beginnen. Echter in verband met de benodigde procedures is op zijn vroegst bebouwing in 1993/94 mogelijk. Een en ander is echter sterk afhankelijk van de bezwarenprocedures.

Ook kan thans duidelijkheid worden gegeven over de bebouwing van het oostelijk deel. Voorgesteld wordt om dit bij de plannen te betrekken. Ook het tempo waarin bebouwing zal worden gerealiseerd zal groter zijn dan oorspronkelijk voorgesteld. Een en ander is afhankelijk van de woningbouw van de rest van Katwijk. Verwacht mag worden dat rond 2000 de totale Zanderij-Westerbaan zal zijn bebouwd.

Het aankopen van de grond door de gemeente Katwijk en het opstellen van een eventuele verplaatsingsregeling is een groter probleem. Bekend is geworden dat een projectontwikkelaar het recht van eerste koop heeft verworven. Op welke wijze thans het plan zal kunnen worden gerealiseerd is nu nog niet bekend. Indien de gemeente tot verwerving zal overgaan betekent dit wellicht dat de gronden op basis van onteigening zullen worden gekocht. Dat houdt in dat een vergoeding moet worden berekend op basis van opheffing van het bedrijf of op basis van verplaatsing van het bedrijf.

Daadwerkelijke verplaatsing binnen Katwijk zal echter voor de meeste bedrijven niet mogelijk zijn omdat de benodigde agrarische gronden niet beschikbaar zijn. In minnelijk overleg zullen dan de mogelijkheden moeten worden onderzocht. Gaat de betreffende projektontwikkelaar inderdaad tot verwerving over dat is deze ook de eerstaangewezene om een oplossing voor deze zaken te bieden.

Aanpassingvoorstellen bestemmingsplan.

Zoals in het voorgaande duidelijk is geworden stellen wij voor om het gehele gebied Zanderij-Westerbaan te bestemmen voor woningbouw en om langs de verlengde Laan van Nieuw Zuid een bredere strook met groenvoorzieningen op te nemen.

In de volgende drie varianten wordt allereerst ingegaan op uitbreiding van het bestaande plan (variant A). In variant B worden de consequenties van de voorstellen van L.N.O. uiteengezet.

Variant C gaat weer uit van het ontwerpplan, maar met een verbreding van de groenvoorzieningen langs de verlengde Laan van Nieuw Zuid.

ons kenmerk: 46411/1PLA

A. Het ontwerp-bestemmingsplan.

De capaciteit hiervan is ongeveer 840 woningen. Zoals hiervoor reeds is aangegeven stellen wij voor om thans uit te gaan van een volledige benutting van de Zanderij-Westerbaan, dat wil zeggen uitbreiding met het oostelijk deel (binnenplaats en omgeving).

De bebouwingsmogelijkheden in het oostelijk deel worden beperkt door de geluid- hinder ten gevolge van de omringende wegen. Door verscherping van de eisen en verhoging van de prognoses met betrekking tot de verkeersintensiteit en uitgaande van het niet realiseren van geluidwerende voorzieningen (scherm of wal) op deze plaats is de bouwcapaciteit van dit gebied ongeveer 200 woningen. Door het aanleggen van geluidsarm asfalt kan dit vergroot worden tot ± 270 woningen. Thans is dit nog niet in de onderhoudsprogramma's opgenomen. Aan de provincie zal worden verzocht hieraan toch medewerking te verlenen.

De maximale capaciteit op die wijze is dan 1.100 woningen. Langs de verlengde Laan van Nieuw Zuid is dan een groenzone van ± 20 meter en langs de Provinciale Weg van ± 130 meter.

B. Model natuuropbouw volgens L.N.O.

In de zuid-west hoek zou, volgens de voorstellen van L.N.O., een gebied van ± 12 ha worden bestemd voor natuuropbouw. De maximale breedte hiervan is ± 300 meter. Daaromheen zou dan de verlengde Laan van Nieuw Zuid moeten komen, afgeschermd door een geluidwal van het woongebied.

De capaciteit van het ontwerpplan wordt hierdoor met ± 400 woningen verminderd tot ± 440 . De onder A. genoemde uitbreiding is ook hier weer van toepassing zodat de totale capaciteit maximaal 700 woningen zou worden.

Het is duidelijk dat dit niet alleen de exploitatie van het gebied op onaanvaardbare wijze aantast maar ook de stedenbouwkundige opzet. De woningen moeten dan meer aan de zijde van de Provinciale Weg S1 worden geprojecteerd waardoor ze tussen twee drukke wegen in komen te liggen. De afstand tussen beide wegen bedraagt op die manier nog geen 400 meter. De ontworpen stedenbouwkundige structuur met zichtlijnen naar de duinen gaat hierdoor verloren. Bovendien is ook de verkeersstructuur onlogisch. Het op deze manier naar de zuidpunt van de Zanderij-Westerbaan toerijden geeft de indruk van onnodige verkeersbewegingen.

Wij zijn dan ook van mening dat wij aan het advies van uw commissie, om de natuurontwikkeling "enige" ruimte te bieden, geen gehoor kunnen geven. "Enige" ruimte was voor L.N.O. onvoldoende.

ons kenmerk: 46411/1PLA

C. 100 meter-model.

Daarentegen lijkt het wel zinvol om de groenstrook tussen de weg en de woningen te verbreden. Wij geven toe dat de in het ontwerpplan aangegeven strook aan de kleine kant is. Om de druk op de duinen te verminderen en de mensen meer gelegenheid te geven om binnen de wijk een korte wandeling te maken wordt er aan gedacht om de genoemde strook te verbreden tot 100 meter uit de afrastering van de duinen. Tussen de weg c.q. het tracee voor de eventuele sneltram en de woningen blijft dan een ruimte van minimaal ± 50 meter over waarin de benodigde geluidwal in combinatie met groenvoorzieningen kan worden gerealiseerd. Een dergelijke maat moet goede mogelijkheden bieden voor de opvang van de recreatiedruk.

Ook bij dit model is de onder A. genoemde oostelijke uitbreiding van toepassing.

Grootschalige recreatievoorzieningen (trapveld etc.) kunnen dan worden gerealiseerd in de 100 meter brede zone langs de Provinciale Weg.

De recreatiezone langs de wijk Koestal-Overduin blijft gehandhaafd.

Op deze wijze kan -zoals door uw commissie wordt gewenst- de recreatiedruk binnen de wijk goed worden opgevangen. Het aantal woningen dat door verbreding van de groenvoorzieningen verloren gaat is ± 40 woningen. Met de uitbreiding richting Provinciale Weg komt de totale capaciteit op maximaal 1.070 woningen (uitgaande van geluidsarm asfalt).

Het oppervlak van de strook langs de Provinciale Weg (ruim 8 à 10 ha, afhankelijk van de toepassing van geluidsarm asfalt) is zodanig in verhouding tot het voor woningbouw te bestemmen gebied (± 30 ha) en de reeds geprojecteerde groenvoorzieningen langs de verlengde Laan van Nieuw Zuid en langs de Koestal dat wij van mening zijn dat behoudens passieve recreatie ook andere functies in dat gebied denkbaar zijn. Wij denken daarbij met name aan het gedeelte tussen de Zandsloot. Het zuidelijke gedeelte kan dan een meer open karakter krijgen. Wij stellen ons voor om voor dat gebied een afzonderlijke globale bestemming op te nemen waarin percentages zijn opgenomen voor de daar te realiseren bestemmingen. Dit kunnen bijvoorbeeld zijn wonen, gemengde doeleinden en actieve recreatie.

ons kenmerk: 46411/1PLA

Keuze.

Ons college is dan ook van mening dat met model c verder dient te worden gaan. De redenen hiervoor zijn als volgt:

- het door L.N.O. ingebrachte voorstel voor natuuropbouw is vanwege de grote omvang en de aantasting van het plan niet inpasbaar;
- voor L.N.O. is een geringe omvang van het gebied voor natuuropbouw niet zinvol;
- uit oogpunt van bescherming van de duinen dient een zone voor recreatieopvang tussen de weg en de woningen te worden gesitueerd. Ook uw commissie legt hierop de nadruk;
- mede door de thans voorgestelde brede zone langs de Provinciale Weg, de zone langs Koestel-Overduin en de verbrede zone langs de verlengde Laan van Nieuw Zuid zijn er thans ruimschoots voldoende mogelijkheden aanwezig voor opvang van de recreatieve druk binnen de wijk;
- gezien deze mogelijkheden lijkt een netto breedte van 50 meter voor deze zone langs de verlengde Laan van Nieuw Zuid voldoende van afmeting;
- door het situeren van een geluidwal in deze zone, de weg met bermsloot en de steilrand lijkt een goede barrière aanwezig om hinder in het duingebied te voorkomen;
- ook om de geluidhinder in het duingebied te voorkomen is een ligging van de weg tegen de steilrand het meest effectief;
- het aantal woningen blijft op een redelijk peil;
- mede door dit aantal en de nog steeds niet lager wordende prognoses zal het doortrekken van de verlengde Laan van Nieuw Zuid van de Koningin Julianalaan naar de Meeuwenlaan binnen de door uw commissie gestelde normen komen te vallen;
- ook in dit model is het mogelijk om de verlengde Laan van Nieuw Zuid tussen de Koningin Julianalaan en de Meeuwenlaan zodanig te situeren dat het betreffende deel van het duingebied zo min mogelijk wordt aangetast.

Tot slot.

Indien uw commissie in uw vergadering van 19 februari a.s. kan instemmen met de hier voorgestelde oplossingen is het de bedoeling het voorontwerp op deze wijze af te ronden en na de wettelijk voorgeschreven procedures omstreeks augustus 1992 door de raad te laten vaststellen.

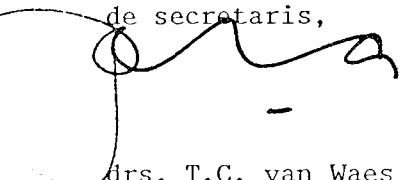
ons kenmerk: 46411/1PLA

Deze tijd houdt verband met de procedure voor de wet Geluidhinder die opnieuw moet worden gevolgd (procedure hogere grenswaarden verkeerslawaaï) en de procedure die moet worden gevolgd in het kader van de Grondwater Beschermingsverordening ten behoeve van de verlegging van de grens van het waterwingebied. Naar verwachting zal dus op zijn vroegst in september 1992 het plan aan Gedeputeerde Staten ter goedkeuring worden aangeboden.

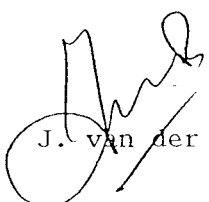
Hoogachtend,

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN KATWIJK,
de secretaris, de burgemeester,

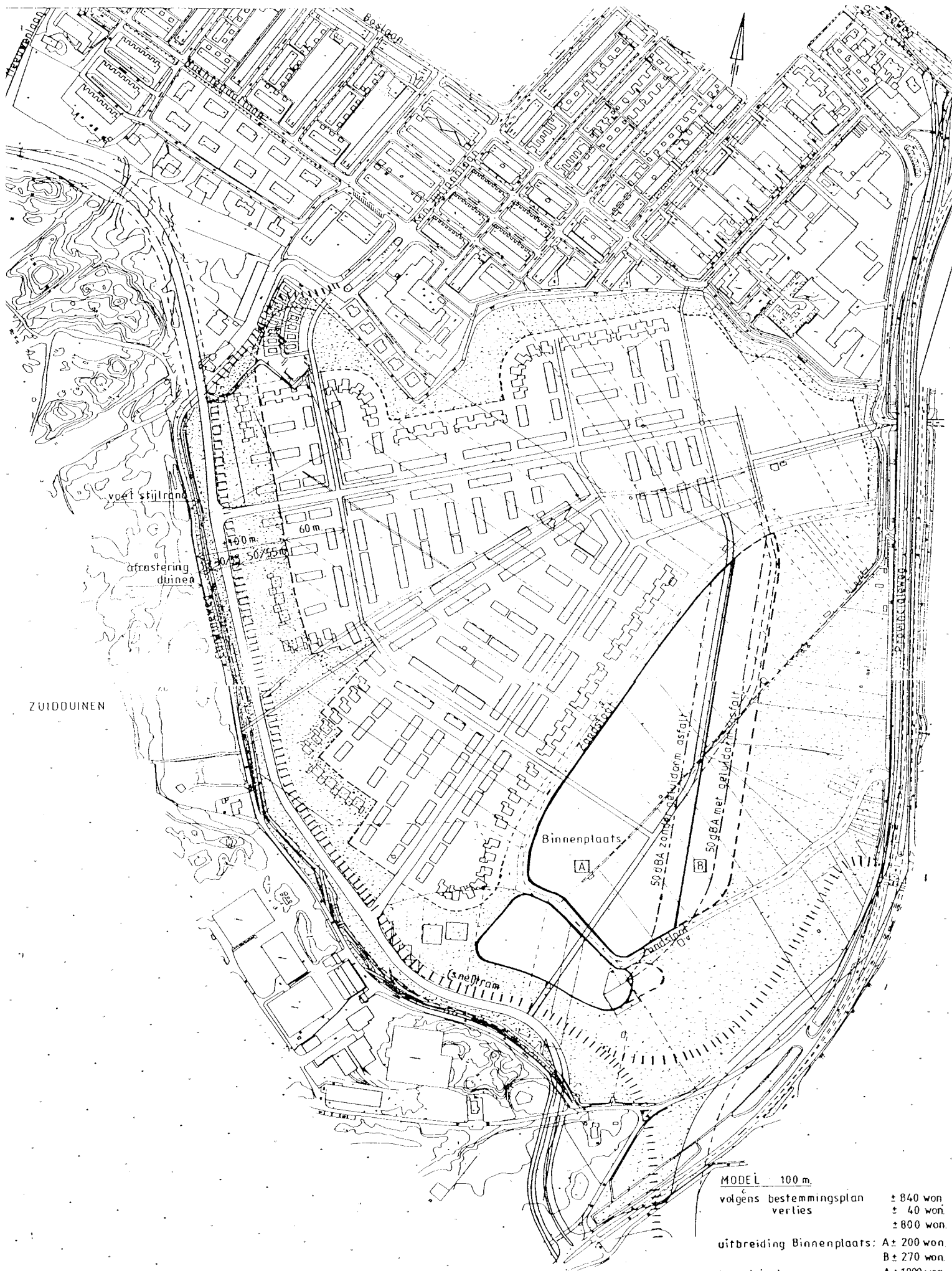
lo.b.



drs. T.C. van Waes.



J. van der Plas.



ZUIDDUINEN

MODEL 100 m

volgens bestemmingsplan ± 840 won.
verlies ± 40 won.
± 800 won.

uitbreiding Binnenplaats: A ± 200 won.
B ± 270 won.

Totaal incl. A ± 1000 won.
Totaal incl. B ± 1070 won.

GEMEENTE KATWIJK

Zanderij Westerbaan

Verl. m. l.	nov. '91	15000	MODEL 100 m
gen.	nov.	15000	PLA A2.5

DIR. I.V.R.O.

afg. door: ...

...

Provinciehuis
Koningskade 1
2596 AA 's-Gravenhage

Postbus 90602
2509 LP 's-Gravenhage

Telefoon (070) 3116611
Telefax (070) 3247538
Telex 31088 cdkzh nl

Provincie Zuid-Holland



Burgemeester en wethouders
van Katwijk

Ingekomen op	
13 MEI 1992	
nr.	
50533	1731218
aan / van	
Pla	13-07-92
302	
afgeleverd op	

Kopie
Jethé
Provinciale planologische commissie

- ☐ gemeentelijke plannen
☐ (boven)-regionale plannen
☐ landelijk gebied

Dienst : Ruimte en Groen
Afdeling : PPC-secretariaat
Doorkiesnummer: (070) 3117476

Ons kenmerk : BOE/PPC 92.044(1)
Uw kenmerk : 46411/1 PLA
Bijlagen :

Onderwerp : overleg ex art.10 BRO 's-Gravenhage,
ontwerp-bestemmingsplan
Zanderij Westerbaan

VERZONDEN OP: 12 MEI 1992

Geacht college,

Onze commissie besprak uw brief d.d. 23 januari 1992 inzake bovengenoemd onderwerp in de vergadering van 23 april 1992.
Hierbij berichten wij u onze opmerkingen. Wij adviseren u bij de planvaststelling hiermee rekening te houden.

1. OMVANG

Zoals onze commissie bij de eerdere beoordeling van het ontwerp-bestemmingsplan uitging van de BWC I-nota, als toetsingskader, zijn wij thans van mening dat voor uw gemeente uitgegaan mag worden van de BWC II-nota hetgeen resulteert in een woningvoorraad van 15.050 woningen in het jaar 2000. Dit aantal kan worden verhoogd met een deel van de regio-reserve voor de Duin- en Bollenstreek. De exacte omvang zal moeten worden vastgesteld in het kader van een door de Regionale Volkshuisvestingscommissie vast te stellen verdelingsvoorstel.
In de voorschriften van het bestemmingsplan zal een hierop afgestemde flexibele faseringsregeling moeten worden opgenomen.

2. LAAN VAN NIEUW-ZUID

2.1 Laan van Nieuw-Zuid als ontsluiting van de wijk

Tegen de aanleg van de Laan van Nieuw-Zuid als wijkontsluitingsweg heeft onze commissie bij eerdere behandeling geen bezwaren gemaakt. Een aansluiting in zuidwaartse richting op de Secundaire weg nr. 1 hebben wij acceptabel geacht en staat niet meer ter discussie.

K:\PPC\1278\San



Bij uw antwoord datum en kenmerk van deze brief vermelden.

Het provinciehuis is met het openbaar vervoer bereikbaar via de tramlijnen 1 en 9 en de buslijnen 18, 65, 88 en 90 en ligt op ruim tien minuten lopen van het station Den Haag Centraal.

2.2 Laan van Nieuw-Zuid als 3e hoofdontsluitingsweg van Katwijk

Wel ter discussie staat het functioneren van de Laan van Nieuw-Zuid als derde hoofdontsluiting van Katwijk. In de visie van uw gemeente moet de laan als zodanig gaan functioneren via het doortrekken ervan door de duinen; in de visie van de provincie kan van deze doortrekking geen sprake zijn en moet de laan op de Koningin Julianalaan aansluiten.

De capaciteit van het plangebied bedraagt in het huidige voorstel van uw gemeente maximaal 1070 woningen. Dit betekent dat, wanneer de verkeersprognoses van uw gemeente blijken uit te komen, bij een "korte" Laan van Nieuw-Zuid een overschrijding van de aanvaardbare belasting (7000 mvt/etm) van de Koningin Julianalaan in 2010 zou kunnen optreden. "Zou kunnen" omdat:

nog steeds twijfel bestaat over de verwachting, dat gemiddeld per woning 9 autoritten per etmaal zouden optreden.

Eén en ander hangt bovendien af van de vormgeving van een korte Laan van Nieuw-Zuid; bij 840 woningen ontstaat volgens het rapport "Effectrapportage varianten Hoofdwegennet Katwijk" (1990) de volgende belasting op de Koningin Julianalaan tussen Bosplein en Zanderij in 2010:

*Variant 2010-R (complete Laan van Nieuw-Zuid tussen Koningin Julianalaan en S1): 11.161 mvt/etm;

*Variant 2010-X (zeer korte Laan van Nieuw-Zuid aansluitend op de wijkwegen in Zanderij) 7737 mvt/etm;

*Variant 2010-Y (net als 2010-X, maar met een 'knip' in de Zanderij): 4073 mvt/etm.

Als er, zoals nu in de bedoeling ligt, ruim 200 woningen meer komen dan zullen deze cijfers uiteraard wat hoger liggen.

Conclusie: een aantal van meer dan 1000 woningen kan betekenen, dat de Koningin Julianalaan wat zwaarder belast wordt dan eigenlijk gewenst is. Of dat vervolgens moet leiden tot de conclusie dat daarom de Laan van Nieuw-Zuid ten behoeve van de wijk, moet worden doorgetrokken naar de Meeuwenlaan (langs een deel van de duinen) blijft echter de vraag. Er is een afweging noodzakelijk waarbij ook het natuurbelang wordt meegenomen, gelet op de aantasting van het duingebied.

Indertijd heeft onze commissie drie punten genoemd die zouden kunnen leiden tot de noodzaak om de Laan van Nieuw-Zuid als derde hoofdontsluiting aan te leggen en wel als:

- de wijk groter wordt dan 1000 woningen. Het worden er nu maximaal 1070;
- de hoge verkeersprognose bewaardheid worden. Dit valt nog moeilijk te voorspellen; dat hangt immers af van ondermeer de ontwikkeling van hoogwaardig openbaar vervoer, tot standkoming van stringent parkeerbeleid en de mogelijke invoering van "prijsmechanisch" rijden;
- de problematiek op het oostelijk deel van de Zeeweg niet oplosbaar blijkt. Dit wordt onvoldoende aangetoond.

Daarmee is in te geringe mate aan het geleverde commentaar tegemoet gekomen. Derhalve kan op dit moment met een doortrekking van de Laan van Nieuw-Zuid in de richting van de Meeuwenlaan niet worden ingestemd (G1).

Wij sluiten evenwel niet uit wat op termijn alsnog een verlenging van de Laan van Nieuw Zuid noodzakelijk blijkt.

De natuurbelangen vereisen in dat geval een zorgvuldige tracékeuze.

2.3 Ligging van de Laan van Nieuw-Zuid

Bij het ontwerp-plan hebben wij aanbevolen in het gebied nabij de steilrand enige ruimte voor natuurontwikkeling te bieden. In het overleg hierover met LNO en uw gemeente zijn twee varianten aan de orde geweest.

Bij de door u genoemde variant is uitgegaan van een minimaal benodigde oppervlak van 12 ha natuurbouw om in aanmerking te komen voor financiering door het Rijk (model B). Gelet op het capaciteitsverlies voor woningbouw acht u dit niet haalbaar.

Aangezien de Zanderij het laatste woningbouwgebied binnen de gemeentegrenzen is, kunnen wij met uw standpunt instemmen.

In het overleg met LNO is naar onze informatie tevens een variant aan de orde geweest met natuurbouw in de noord-west hoek van het plangebied. Dit is het gebied met de meeste kwel en heeft derhalve belangrijke potenties voor natuurontwikkeling.

Wij bevelen u aan in samenhang met model C hiermee rekening te houden. Gelet op het Natuurbeleidsplan dient ingespeeld te worden op kansrijke situaties voor natuurontwikkeling, ook op gemeentelijk niveau (A).

Voor de opvang van de recreatieve druk tussen duinen en woongebied gaat u thans uit van een verruiming van de afstand tussen duinen en woningen tot 100 meter. Deze afstand is naar onze mening voldoende te achten.

3. WATERWINGEBIED

Voor het deel van het plangebied, dat is gelegen in het waterwingebied, is een onderzoek gestart naar de stroombanen van het diepere en ondiepere grondwater. De gegevens van het onderzoek met betrekking tot de nieuwe waterhuishoudkundige situatie van het in te richten stedelijk gebied zullen verwerkt worden door een onafhankelijk adviesbureau. Indien de resultaten voor de gemeente positief zijn, zal een procedure tot grenswijziging van het waterwingebied moeten worden gestart en zal het drinkwaterleidingbedrijf van aanspraken op het "uit te nemen" gebied moeten afzien. Daarbij merken wij op dat de wijzigingsprocedure waterwingebied (Statenbehandeling) en de bestemmingsplanprocedure (goedkeuring G.S.) gelijktijdig moeten verlopen, met dien verstande dat de wijzigingsprocedure moet zijn afgerond, voordat gedeputeerde staten het bestemmingsplan (geheel of gedeeltelijk) goedkeuren.

4. OPENBAAR VERVOER

Voor het gebruik van het openbaar vervoer is een centrale tracerings door de wijk van zowel bus- of mogelijk toekomstig sneltramlijnen gunstiger dan de nu in het plan voorgestelde randligging. Wij verzoeken u nogmaals deze mogelijkheid te bezien.

Bij het tracé volgens model C is bijzondere aandacht nodig voor de sociale veiligheid in verband met de bereikbaarheid van de haltes vanuit de woonwijk.

5. WOONWAGENCENTRUM

Een nieuwe locatie voor het woonwagencentrum bij het Zanderijpad (tegenover wijkcentrum het Trefpunt) kan als acceptabel worden aanmerkt indien uitgegaan wordt van de integratiegedachte, zoals die door Rijk en provincie bij de inrichting van woonwagencentra worden gehanteerd.

6. GELUID

Uit informatie van de zijde van de Dienst Verkeer en Vervoer van de provincie is gebleken, dat het toepassen van ZOAB in principe mogelijk is. Wij geven u in overweging de Dienst Verkeer en Vervoer hierover om advies te vragen.

Bij de planontwikkeling dient het uitgangspunt te zijn dat de geluidsbelasting de voorkeurgrenswaarde niet overschrijdt. De bij de woningen behorende tuinen moeten zoveel mogelijk aan de geluidluwe zijde worden gesitueerd, dus niet aan de zijde van de S1.

Hoogachtend,
namens de PPC,
de secretaris,



drs. H.M. Zaalberg

Tussen haakjes hebben wij aangegeven welke hardheid aan de gemaakte opmerkingen moet worden toegekend.

G1: bij ongewijzigde vaststelling zullen wij aan gedeputeerde staten adviseren aan dit onderdeel van het plan goedkeuring te onthouden;

G2: idem, maar afhankelijk van een door uw college geleverde nadere onderbouwing bij het vastgestelde plan kan het advies worden bijgesteld;

A: een aanbeveling.

Commentaar op de brief van de PPC d.d. 12 mei 1992

1. Omvang

Hiermee is rekening gehouden. In de voorschriften wordt een flexibele faseringsregeling opgenomen met betrekking tot de regioreserve ad 2.100 woningen.

2. Verlengde Laan van Nieuw Zuid

2.1. Verlengde Laan van Nieuw Zuid als ontsluiting van de wijk

Geen opmerkingen.

2.2. Verlengde Laan van Nieuw Zuid als 3e hoofdontsluitingsweg van Katwijk.

De aansluiting van de Verlengde Laan van Nieuw-Zuid op de Secundaire weg nr. 1 wordt acceptabel geacht. De PPC is echter nog steeds niet overtuigd van het feit, dat de Verlengde Laan van Nieuw-Zuid absoluut noodzakelijk is als derde hoofdontsluiting van Katwijk. In de visie van de provincie kan van doortrekking van genoemde laan door de duinen geen sprake zijn en moet derhalve worden aangesloten op de Kon. Julianalaan.

Ten eerste kan ten aanzien van deze stelling worden opgemerkt, dat geen sprake is van een doortrekking door de duinen, maar van de aanleg van de Verlengde Laan van Nieuw-Zuid langs de duinen, hetgeen eveneens mag blijken uit het feit, dat het wegprofiel, dat voor het merendeel reeds aanwezig is, buiten het gebied van het (staats)natuurmonument is gebleven. Tevens plaatst de PPC vraagtekens bij de 7000 aankomsten en vertrekken per auto per etmaal. Uitgangspunt hierbij was de aanwezigheid van 840 woningen en 100 arbeidsplaatsen. De arbeidsplaatsen zullen circa 600 aankomsten/vertrekken tot gevolg hebben, zodat $6400/840 = 7,6$ autorit per woning geprognostiseerd was. In het huidige plan wordt uitgegaan van 1.070 woningen. De prognose wordt hierdoor gereduceerd tot 6 autoritten per woning, hetgeen voor de Katwijkse situatie te gering is. Van belang hierbij is, dat er in Katwijk sprake is van een intensieve middagspits, hetgeen gevolgen heeft op het aantal woninggebonden aankomsten/vertrekken. Van veel groter belang voor het besluitvormingsproces omtrent de aanleg van de Verlengde Laan van Nieuw-Zuid als hoofdontsluitingsweg is echter het volgende.

In haar overwegingen met betrekking tot het gedeelte van de Verlengde Laan van Nieuw-Zuid tussen de Kon. Julianalaan en de Meeuwenlaan, heeft de PPC slechts een tweetal belangen, te weten: de verkeersbelasting van de Kon. Julianalaan en het natuurbelang van het duingebied, tegen elkaar afgewogen, waarbij het natuurbelang heeft geprevaleerd. Een dergelijke afweging wordt te beperkt geacht, zeker als in dit afwegingsproces de Verlengde Laan van Nieuw-Zuid wordt opgevat als een wijkontsluitingsweg.

De volgende varianten, met uitzondering van variant 1999-A, zijn nader uitgewerkt en op diverse punten met elkaar vergeleken.

1. 1999-A: totale Verlengde Laan van Nieuw-Zuid (Secundaire weg nr. 1 - Sportlaan);
2. 1999-B: aansluiting Verlengde Laan van Nieuw-Zuid op Meeuwenlaan;
3. 1999-C: aansluiting Verlengde Laan van Nieuw-Zuid op Kon. Julianalaan;
4. 1999-X: ontsluiting dwars door het woongebied Zanderij-Westerbaan;
5. 1999-Y: ontsluiting woongebied 'doorgeknijpt'.

In het afwegingsproces inzake de keuze van de Verlengde Laan van Nieuw-Zuid als hoofdontsluitingsweg zijn de volgende aspecten van betekenis.

1. Verkeerskundige aspecten.

De volgende aspecten zijn hierin te onderscheiden:

- Bereikbaarheid.
- Verkeershinder.
- Verkeersveiligheid.
- Verkeerstechnische mogelijkheden.

Bereikbaarheid

Wat betreft de bereikbaarheid van bestemmingen in Katwijk aan Zee zijn met name oost-west verbindingen van belang. Momenteel zijn dit vooral de Hoorneslaan en de Zeeweg. Beide wegen fungeren als invalsweg van Katwijk aan Zee. Een probleem hierbij is dat zij elkaars functie in geval van calamiteiten niet van elkaar kunnen overnemen. Dit als gevolg van de halve (zuidelijke) aansluiting Zeeweg/S1.

Een Verlengde Laan van Nieuw-Zuid vormt een derde, voor de bereikbaarheid van Katwijk belangrijke verbinding en zal met name de Zeeweg-oost ontlasten, de Hoorneslaan valt volgens de berekeningen buiten het invloedsgebied.

Hoe langer nu de Laan van Nieuw Zuid wordt (variant A en B) des te beter ook haar verdeelfunctie voor het verkeer is en er bereikt wordt dat veel autoverkeer over kortere weglengte en minder kilometers door de bebouwde kom haar bestemming vindt. Voor geheel Katwijk bezien betekent dit een sterke relatieve vermindering van de hoeveelheid autoverkeer in de bebouwde kom en daarmee verband houdende hinder.

De bereikbaarheid in variant C waarin de Laan van Nieuw Zuid aansluit op de Kon. Julianalaan is ten opzichte van de varianten A en B veel slechter, omdat het verkeer richting het centrum via de minder geschikte wegen Boslaan en Kon. Julianalaan moet worden afgewikkeld.

Verkeershinder

Het functioneren van een wegennet hangt voor een groot gedeelte af van de combinatie van functie, inrichting en het gebruik ervan. Men denke hierbij o.a. de oversteekbaarheid en het fietsklimaat van de weg.

Wanneer men het functioneren van het Katwijkse wegennet beziet vanuit functie inrichting en gebruik, dan blijkt uit de varianten voor het jaar 1999 waarin de Verlengde Laan van Nieuw-Zuid (in wat voor vorm dan ook) aansluit op de Kon. Julianalaan er sprake is van een grote mate van verkeershinder op de Boslaan en het oostelijke gedeelte van de Parklaan. Naarmate deze aansluiting minder aantrekkelijk wordt gemaakt voor doorgaand verkeer vanaf en naar de Wassenaarseweg (S1), wordt ook de Zeeweg-oost zwaarder belast. In alle varianten 1999 blijft er op de Zeeweg-oost sprake van een hoge mate van verkeershinder. In de varianten waarbij de Zanderij Westerbaan slechts ontsloten wordt door wijkontsluitingswegen (X en Y variant) is sprake van stagnatie in de doorstroming op de kruising Kon. Julianalaan/Zeeweg.

Een aansluiting van de Verlengde Laan van Nieuw-Zuid bij de Meeuwenlaan zal de verkeersintensiteiten op de Boslaan en de Zeeweg-oost in grote mate verminderen. Wat een positief effect heeft op de veiligheid, doorstroming en de verkeersleefbaarheid.

In het jaar 1999 zijn de negatieve effecten van een "verkeerde aansluiting" bij de Kon. Julianalaan op enkele wegen, zoals boven genoemd, merkbaar. Echter in de "Effectenrapportage Verlengde Laan van Nieuw-Zuid" waarin modellen voor het jaar 2010 berekend zijn, blijkt dat de negatieve effecten zich uitbreiden over grotere delen van Katwijk.

Daarnaast blijkt dat in de varianten met een aansluiting van de Verlengde Laan van Nieuw Zuid op de Meeuwenlaan minder autokilometers worden geproduceerd op het Katwijkse wegennet, dit in vergelijking met de variant waarbij een aansluiting op de Kon. Julianalaan wordt gerealiseerd (variant C). Dit effect is o.m. een gevolg van de kortere/snellere route die een "lange" Laan van Nieuw Zuid biedt naar het centrum van Katwijk. Kortom ook de bereikbaarheid wordt hierdoor sterk verbeterd.

Verkeersveiligheid

In genoemde effectenrapportage wordt uitvoerig op de verkeersveiligheid ingegaan. Met verwijzing naar dit rapport, kan geconcludeerd worden dat variant A waarin een volledige Laan van Nieuw-Zuid opgenomen is het grootste effect sorteerde op het aspect veiligheid. Variant B, met aansluiting op de Meeuwenlaan nam in de vergelijking een middenpositie in, de overige varianten scoorden beduidend slechter. In deze varianten, waarin ook de variant met aansluiting op de Kon. Julianalaan, zullen meer aanvullende maatregelen nodig zijn om een minimaal veiligheidsniveau te garanderen. Dit in tegenstelling tot de varianten A en B die, structureel gezien, al een redelijk veilig wegennet garanderen.

Verkeerstechnische mogelijkheden

Hierin zijn van belang:

a: **De kruising Zeeweg - Kon. Julianalaan**

b: **De aansluiting Verlengde Laan van Nieuw-Zuid op de Kon. Julianalaan**

ad a:

Deze kruising wordt geregeld door middel van voertuigafhankelijke verkeerlichteninstallatie met een VETAG-installatie t.b.v. het openbaar vervoer. Toename van de verkeersintensiteiten zal een toename van de (fictieve) cyclustijd tot gevolg hebben.

Het effect op de cyclustijd is voor enkele varianten nader onderzocht. Uit dit onderzoek blijkt dat de varianten Y en X te grote cyclustijden opleveren, hierdoor ontstaan langere files voor de verkeerslichten, waardoor er ook voor diverse richtingen langere opstelvakken nodig zijn. Het gevolg is dat het gehele kruispunt verder "opgerekt" zal moeten worden. Op de Kon. Julianalaan-zuid is hiervoor niet de ruimte aanwezig. De overige varianten leveren nog acceptabele cyclustijden op. Wel moet hierbij vermeld worden dat in de berekening geen VETAG voor OV is meegenomen maar in werkelijkheid wel aanwezig is. Deze VETAG zorgt voor een versnelde afwikkeling van het OV maar verstoort wel de afwikkeling van het overige verkeer. Het gaat hierom 20 bussen per spitsuur met wellicht een verder uitbreiding in de toekomst. Verder is geen rekening gehouden met de toekomstige sneltramlijn op de Kon. Julianalaan zowel qua verdeling van de opstelruimte als de invloed op de cyclustijd.

Nu al stagneert de kruising regelmatig en moet er meer dan één cyclus gewacht worden.

ad b:

Nader onderzocht is variant C, waarbij de Laan van Nieuw Zuid aansluit op de Kon. Julianalaan.

Het minimale dwarsprofiel t.p.v. de aansluiting bedraagt 15 meter gemeten tussen de bebouwing, wat eigenlijk te smal is voor een weg met een bovenwijkse-ontsluitende functie.

Gezien de hoge te verwachten intensiteiten en het karakter van de weg in de onderhavige variant zijn vrijliggende fietspaden langs de weg onvermijdelijk. Het doorgaand karakter van de weg maakt het ook noodzakelijk dat een aantal kort op elkaar volgende aansluitende woonstraten op de Kon. Julianalaan afgesloten worden in verband met de verkeerveiligheid en de doorstroming van het verkeer.

Doordat de allure van de weg gericht is op doorstroming en scheiding van verkeerssoorten, is het van belang dat de snelheid van het gemotoriseerd verkeer laag gehouden wordt. Hiertoe dienen fysieke maatregelen genomen te worden, zoals het aanbrengen van een duidelijke overgangsconstructie bij de rand van de woonbebouwing en het aanbrengen van klinkerbestrating, zodat hierdoor aansluiting gevonden kan worden bij het karakter van de te doorkruisen woonwijk.

Tevens dient het kruispunt Boslaan/Kon. Julianalaan gereconstrueerd te worden. De huidige situatie is te onoverzichtelijk, de aansluiting met de

Kon. Julianalaan-zuid heeft meer het karakter van een woonstraat of hoogstens een buurtontsluitingsweg. Het kruispunt dient derhalve overzichtelijker gemaakt te worden, waarbij ook de capaciteit vergroot wordt. De noodzakelijkheid van een verkeersregelininstallatie wordt hierbij niet uitgesloten. Een rotonde is hierbij geen alternatief omdat de ruimte ontbreekt.

Voor zich spreekt dat problemen in de toekomst vooral te verwachten zijn wanneer dit tracé ook door een (snel)tram gebruikt gaat worden.

Uitgaande van de punten a. en b. zijn de varianten C, X, en Y uit verkeerskundig oogpunt sterk af te raden.

2. Natuurbelangen.

De kwaliteit van het gebied Berkheide als natuurmonument en stiltegebied wordt onderschreven. Het natuurbelang van dit gebied dient derhalve zoveel als mogelijk te worden gewaarborgd.

3. Geluidsaspecten.

De PPC stelt dat de Verlengde Laan van Nieuw-Zuid op de Kon. Julianalaan moet worden aangesloten en dat de als gevolg van deze aansluiting de te hoge wegvakbelasting met alle consequenties van dien moeten worden geaccepteerd in het belang van de bescherming van het natuurgebied. Met betrekking tot deze zienswijze kan het volgende worden opgemerkt. Bezien is of aan het standpunt van de PPC tegemoet kan worden gekomen.

De varianten zijn op de volgende aspecten met elkaar vergeleken:

- lengte zoneplichtige wegen binnen het plangebied

Zanderij-Westerbaan + aantal woningen;

- geluidssituatie ter hoogte van de aantakking op de Konin-
gin Julianalaan;
- geluidcontour vanwege de provinciale weg;
- aantasting natuurgebied Berkheide.

Gevelbelasting woningen binnen het plangebied.

Het onderzoek heeft als volgt plaatsgevonden. Op basis van intensiteiten zijn gevelbelastingen bepaald. Vervolgens is per wegvak uit de verschillende varianten het aantal woningen berekend. De resultaten van het akoestisch onderzoek kunnen schematisch als volgt worden weergegeven.

Aantal woningen per geluidscategorie per variant.

Variant	53dB(A)	55dB(A)	57dB(A)	59dB(A)	62dB(A)	>62dB(A)
1999-B	19	192	138	73	--	--
1999-C	--	176	144	20	51	--
1999-X	--	75	96		53	183
1999-Y	--	39	57	37	213	--

Genoemde waarden zijn niet absoluut, maar geven een inzicht in de geluidsaspecten bij de verschillende varianten. Uit deze informatie blijkt, dat de varianten X en Y uit een oogpunt van geluid sterk zijn af te raden. De verschillen tussen varianten B en C zijn niet groot, echter variant C springt er nadeliger uit bij de hoge geluidscategorie.

Geluidssituatie ter hoogte van de Kon. Julianalaan en het achterliggende gebied.

In het ontwerp bestemmingsplan is op de Kon. Julianalaan een wijkontsluitingsweg van het geprojecteerde woongebied Zanderij Westerbaan aangetakt. Deze weg dient, mede als gevolg van het sneltramtracé, te worden gereconstrueerd. Dit heeft tot gevolg dat ingevolge de Wet geluidhinder het geluidsniveau op de gevel van bestaande woningen niet hoger mag zijn dan het reeds bestaande geluidsniveau + 5 dB(A). Indien het bestaande geluidsniveau kleiner is dan 50 dB(A), is het mogelijk om de aanwezige "ruimte" op te vullen tot 55 dB(A). Op basis van het verkeersmodel 1989 is de heersende belasting uitgerekend op een tweetal waarneempunten op de Kon. Julianalaan. Vervolgens is op deze punten de gevelbelasting berekend op basis van de varianten 1999-B (aantakking wijkontsluiting op Kon. Julianalaan) en variant 1999-C (aantakking Laan van Nieuw-Zuid op de Kon. Julianalaan). Het resultaat hiervan is in de onderstaande tabel aangegeven.

wnpnt	model 1989	variant 1999-B	variant 1999-C
211	59	61	65
212	61	63	67

Hieruit blijkt dat variant 1999-C 6 dB(A) toeneemt ten opzichte van de heersende belasting. De "+5 dB(A)-norm" wordt derhalve overschreden. Het akoestisch onderzoek heeft zich tevens uitgestrekt tot die wegen, waarvan verwacht werd dat deze door de uitvoering van de betreffende variant een hogere gevelbelasting dan +2 dB(A) tot gevolg zou hebben. In de volgende tabel is deze informatie weergegeven.

Waarneempunt	Aantal woningen	model 1989	variant 1999 B	variant 1999 C	variant 1999 X	variant 1999 Y
211 Kon. Julianaln.	60	0	+2	+6	+5	+1
212 Kon. Julianaln.		0	+2	+6	+5	+1
213 Bosplein	42	0	-1	+3	+2	+1
214 Boslaan	127	0	0	+2	+2	+1
215 Boslaan		0	0	+2	+2	+1
216 Meeuwenlaan	32	0	1)	+6	+1	+1
274 Meeuwenlaan		0	+5	0	0	0
275 Meeuwenln. nrd	44	0	+5	+2	+2	+1

1) Intensiteiten geschat, waarden niet bekend.

Hieruit blijkt dat het aantal geluidgehinderden in verhouding tot de aansluiting van de Verlengde Laan van Nieuw-Zuid op de Meeuwenlaan te veel toeneemt. In de volgende tabel zijn deze twee varianten tegen elkaar afgezet.

Variant 1999-C ten opzichte van variant 1999-B:

Straat:	wijziging dB(A):	Aantal woningen:
Boslaan	+ 2	127
Bosplein	+ 2	42
Kon. Julianalaan	+ 4	60
Meeuwenlaan	- 5	32
Meeuwenlaan nrd	- 3	44

Ter verduidelijking kan hierbij worden opgemerkt, dat variant 1999-B, zoals deze in het ontwerp-bestemmingsplan is opgenomen, 136 woningen bevat, welke een hoger geluidsbelasting zullen krijgen. In de door de PPC voorgestane variant zijn dit ca. 300 woningen. Beide varianten zijn vergeleken met de nulsituatie (model 1989).

Tevens laat de intensiteiten van variant C vanuit verkeerskundige optiek de realisering van een sneltramtracé op de Kon. Julianalaan niet toe.

50 dB(A)-contour vanwege de Provinciale weg.

Intensiteiten	ten zuiden Molentuinweg	ten noorden Molentuinweg	gemiddeld
1999-B	23162	29434	26298
1999-C	24970	31718	28344
1999-X	27492	34480	30986
1999-Y	30112	37044	33578

Op basis van deze intensiteiten dient bijvoorbeeld voor variant Y de 50 dB(A)-contour vanwege de Provinciale weg 30 m à 40 m ten opzichte van het huidige ontwerp-bestemmingsplan ten koste van de bebouwing op te schuiven. Vanuit planologisch en financieel-economisch perspectief bezien is dit onaanvaardbaar. Aan dit bezwaar kan evenwel gedeeltelijk worden tegemoet gekomen door woningbouw binnen het gebied met een hoger geluidsniveau te plegen, maar deze mogelijkheid wordt vooralsnog niet overwogen. Het uitgangspunt in onderliggend ontwerp-bestemmingsplan dat de bebouwingsgrens de 50 dB(A)-contour niet mag worden overschreden, wordt derhalve gehandhaafd.

Een ander aspect betreft de geluidssituatie langs wegen met een te hoge geluidsbelasting (Provinciale weg, Zeeweg, etc.). Indien de verkeersintensiteiten op deze wegen niet afnemen, hetgeen door de aanleg van de Verlengde Laan van Nieuw Zuid juist het geval is, dan is het de vraag of (vervangende) nieuwbouw binnen de invloedssfeer van deze wegen kan plaatsvinden.

Aantasting natuurgebied "Berkheide".

Het gebied "Berkheide", waartoe de Zuidduinen behoren, is ingevolge de Natuurbeschermingswet aangewezen als beschermd natuurmonument en als staatsnatuurmonument. De Minister van Landbouw, natuurbeheer en Visserij heeft bij deze aanwijzingsbesluiten het uitgangspunt gehanteerd dat de verschillende terreinen een in landschappelijk, geomorfologisch en ecologisch opzicht onderling samenhangend geheel moeten vormen. Duidelijk is dat de strook van het binnenduin, waarop het tracé van de geprojecteerde Laan van Nieuw-Zuid tussen de Kon. Julianalaan en de Meeuwenlaan is gelegen, buiten de genoemde aanwijzingen van de Minister is gelaten. De bescherming die het duingebied heeft op grond van de Natuurbeschermingswet geldt derhalve niet voor de genoemde strook ten behoeve van de geprojecteerde Verlengde Laan van Nieuw-Zuid tot aan de Meeuwenlaan.

Voorts geldt dat de provincie de onderwerpelijke binnenduinstrook eveneens buiten de aanwijzing heeft gehouden van het gebied Berkheide als stiltegebied ingevolge de Wet geluidhinder. Hieruit mag worden geconcludeerd dat de Natuurbeschermingswet noch de bepalingen gericht op het stiltegebied ingevolge de Wet geluidhinder, belemmeringen opwerpen voor de komst van dit tracégedeelte.

Met het hiervoor gestelde wordt niet ontkend dat het gebruik van deze weg nadelige invloeden op het natuurgebied kan hebben. Het bestreden gedeelte ligt evenwel direct achter een hoge duinrug, hetgeen de geluidsoverlast vanwege de weg aanzienlijk reduceert. Bovendien is de geluidsbelasting vanwege de Cantineweg hoger dan de berekende belasting vanwege de Verlengde Laan van Nieuw-Zuid, zodat dit ten opzichte van de huidige situatie een verbetering is. De berekende 40 dB(A)-contour ligt ongeveer op 150 à 180 meter vanaf de grens van het stiltegebied binnen het gebied. Uit overleg met de dienst Water en Milieu, afdeling geluid, is gebleken dat dit kan worden geaccepteerd. Vanwege de herkenbaarheid van de huidige grens van het stiltegebied is afgezien van een 'grenscorrectie', hetgeen

met betrekking tot de handhaving van het binnen het stiltegebied geldende regime eventuele discussies daarover kan voorkomen.

Het voorgaande betekent echter niet dat het belang van het natuurgebied daarmee is komen te vervallen.

4. Conclusie

In termen van "positief" en "negatief" kunnen de verschillende varianten op basis van het bovenstaande in een scorekaart worden weergegeven.

Scorekaart

	Verandering geluidsituatie	Situatie Kon. Julianalaan	50 dB(A) contour Provinciale weg	Natuur- belang	Verkeers- aspecten
1999-B	+	+	+	-	+
1999-C	+	-	-	+	-
1999-X	-	-	-	+	-
1999-Y	-	+	-	+	-

Hierbij rijst de vraag welk gewicht aan de onderscheiden scores kan worden toegekend teneinde een goed afgewogen keuze te kunnen maken. Hierbij is het van belang te weten waar de grenzen liggen van de keuzevrijheid. Voor de varianten 1999-C en 1999-X geldt dat deze, voor wat betreft de aantakking van de nieuw aan te leggen weg op de Kon. Julianalaan, in strijd zijn met de Wet geluidhinder en daardoor als zodanig niet voor realisering in aanmerking komen. Bovendien geldt voor deze beide varianten dat zij uit een verkeerskundig oogpunt sterk zijn af te raden. Variant Y verdient geen voorkeur, omdat deze variant, met inachtneming van de 50 dB(A)-contour, uit planologisch, financieel en milieuhygiënisch oogpunt als onhaalbaar moet worden gekwalificeerd.

Met betrekking tot het ontwerp-bestemmingsplan Zanderij Westerbaan prevaleert variant 1999-B, zoals deze ook in het bestemmingsplan is opgenomen. De aansluiting van de Verlengde Laan van Nieuw-Zuid op de Meeuwenlaan is formeel-juridisch gezien zondermeer mogelijk, omdat de Meeuwenlaan als zodanig niet behoeft te worden gereconstrueerd en derhalve de Wet geluidhinder niet van toepassing is. Uit een oogpunt van behoorlijk bestuur zal evenwel aandacht worden geschonken aan de gevelbelasting van de buiten het gebied liggende woningen.

Verkeersmilieukaart.

Het bovenstaande is een vergelijking van de alternatieven op bestemmingsplanniveau. In het kader van de Verkeers Milieu Kaarten is deze problematiek op bovenlokaalniveau bestudeerd. In dit project hebben de gemeenten Valkenburg, Rijnsburg en Katwijk deelgenomen. In dit studiegebied zijn naast verkeerskundige aspecten eveneens de milieuaspecten: geluid en luchtverontreiniging in de afweging betrokken. Ook op dit niveau is een aantal varianten ontwikkeld en met elkaar vergeleken.

Zoals vermeld is in de conclusie die de PPC trekt te zeer de nadruk gelegd op de relatie tussen het woongebied Zanderij Westerbaan en de aansluiting van de Verlengde Laan van Nieuw-Zuid op de Meeuwenlaan. Het project "Verkeers Milieu Kaarten" geeft echter aan dat de Verlengde Laan van Nieuw-Zuid, tussen de Secundaire weg nr. 1 en de Sportlaan, voor het gehele studiegebied noodzakelijk is. Hierbij is het van belang het volgende op te merken. De PPC heeft vraagtekens geplaatst bij de verkeersprognoses die aan de keuze van de Verlengde Laan van Nieuw-Zuid in het bestemmingsplan Zanderij Westerbaan ten grondslag liggen. De commissie verwacht dat deze prognoses niet bewaarheid zullen worden, doordat ontwikkelingen op het gebied van openbaar vervoer, stringent parkeerbeleid en de mogelijke invoering van "prijsmechanisch rijden" tot lagere verkeersintensiteiten aanleiding zal geven.

In het VMK-project doorgerkende varianten is voor de nulsituatie uitgegaan van het beleid met betrekking tot de (auto)mobiliteit zoals dat is aangegeven in het Tweede Struktuurschema Verkeer en Vervoer. In een andere variant is rekening gehouden met de doelstellingen uit het "Mobiliteitsplan Zuidvleugel Randstad" alsmede een extra reductie van automobiliteitsgroei van 6,25% i.p.v. 25%. Voor een gedetailleerde uiteenzetting mag in dit verband verwezen worden naar de beleidsrapportage Verkeers Milieu Kaarten. Het bovenstaande geeft aan dat in de doorgerkende varianten ook rekening is gehouden met een optimale situatie, te weten het op alle bestuursniveau's op een doeltreffende wijze uitvoeren van het mobiliteitsbeleid. Ook dan blijkt dat de aanleg van de Verlengde Laan van Nieuw-Zuid noodzakelijk is. Met de Provinciale weg, het oostelijke gedeelte van de Zeeweg alsook de doorgaande weg tussen Katwijk en Leiden ondervinden hiervan positieve effecten. De afweging tussen enerzijds een goede verkeersstructuur, een afname van het aantal geluidgehinderden in het gehele studiegebied en een goede ontsluiting van het woongebied Zanderij-Westerbaan, waarbij tevens mogelijkheden voor het openbaar vervoer (tram) zijn gewaarborgd en een geringe aantasting van het natuurbelang anderzijds, pleit in het voordeel van de Verlengde Laan van Nieuw-Zuid, met vooralsnog een aansluiting op de Meeuwenlaan. Gelet op het feit, dat de Verlengde Laan van Nieuw-Zuid aan de rand van het duingebied en voor het ten aanzien van het bestreden gedeelte achter een duinrug is gelegen, wordt dit belang minder zwaar geacht dan de overige milieubelangen, die met meerge-noemde wegaanleg voor het studiegebied Katwijk, Valkenburg en Rijnsburg zijn gemoeid.

Op grond van het bovenstaande moet dan ook worden geconcludeerd dat niet aan de reactie van de PPC tegemoet kan worden gekomen en dat het ontwerp-bestemmingsplan derhalve op dit punt zal worden gehandhaafd.

2.3. Ligging van de Verlengde Laan van Nieuw Zuid

In het overleg met L.N.O. is inderdaad sprake geweest van een variant met natuuropbouw in de noord-westhoek van het plangebied. Deze variant ging echter uit van een veel groter oppervlak dan thans in het voorliggende plan is opgenomen. In het overleg heeft L.N.O. te kennen gegeven dat het in dit plan beschikbare gebied te klein is voor natuurontwikkeling. Ook is in dit

gebied nagenoeg geen kwel aanwezig. Desalniettemin zal bij de inrichting van de open ruimte in de noord-westhoek van het plan zoveel mogelijk aansluiting bij het duingebied worden gezocht. Dit geldt ook voor de zone tussen de weg en de woningen.

De bereidheid is aanwezig om over de inrichting van dat gebied overleg te voeren met L.N.O.

3. Waterwingebied

Uit het door Q Consult opgestelde rapport is gebleken dat het plan geen nadelige gevolgen heeft voor het waterwingebied.

De procedure tot wijziging grens waterwingebied zal zijn afgerond, alvorens een besluit tot goedkeuring van het bestemmingsplan dient te worden genomen.

4. Openbaar vervoer

In principe is een centrale ligging van een openbaar vervoervoorziening door een wijk het meest wenselijk. Daarom is in het plan het bustracee ook centraal in de wijk geprojecteerd. Door de uitbreiding van het woongebied is het mogelijk dat tracee rechtstreeks aan te sluiten op de Molentuinweg. Dit tracee is echter niet geschikt voor een (snel)tramtracee. Een kleinschalige woonwijk van circa 1.050 woningen als de Zanderij Westerbaan is niet geschikt voor een dergelijk tracee. De verzamelwegen zijn van een niveau dat dit de aanleg van een (snel)tramtracee over deze wegen onvoldoende motiveert.

Voor het (snel)tramtracee is dan ook een geheel vrijliggend tracee langs de Verlengde Laan van Nieuw Zuid opgenomen. Die is goed bereikbaar vanuit de wijk. Aan de sociale veiligheid van de routes zal de nodige aandacht worden besteed.

5. Woonwagencentrum

Door dit woonwagencentrum is een doorgaande weg geprojecteerd.

6. Geluid

Met deze opmerkingen wordt rekening gehouden.



2011 NB HAARLEM, 16 april 1986
Nieuwe Gracht 3, telefoon 023-31 91 32

KEURINGSDIENST VAN WAREN

Openbare Werken
t.a.v. de heer Bachofner
Zeeweg 117
2224 CD KATWIJK

MILIEUONDERZOEK.

Projectnummer : 35
Locatie : Zanderij Westerbaan
Monstermateriaal : grond
Datum monstername:
Datum rapportage : 10-04-86

Het onderzoek had betrekking op 7 monsters grond afkomstig van bovengenoemde locatie.

De monsters werden door U aangeboden voor onderzoek aan het laboratorium van de Keuringsdienst van Waren te Haarlem en onderzocht volgens de standaard analyse voorschriften van dit laboratorium.
Gegevens betreffende het monstermateriaal en registratienummers staan vermeld in onderstaande tabel.

Uw codenummer	Ons analysenummer	Monstermateriaal
1 A + B	40347	grond
2 A + B	40348	grond
3 A + B	40349	grond
4 A + B	40350	grond
5 A + B	40351	grond
6 A + B	40352	grond
7 A + B	40353	grond

De resultaten van het onderzoek staan vermeld in bijgaande tabellen.

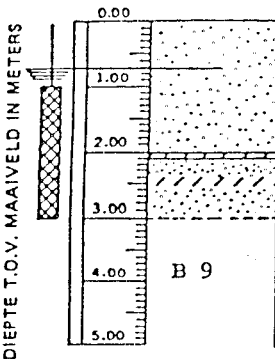
Grondonderzoek projectnummer 35

Component	Monsternummer							Toetsingswaarde volgens Vrom in	
	40347	40348	40349	40350	40351	40352	40352	mg/kg B	C
Droge stof in %	89.6	73.8	84.6	84.9	83.2	82.2	84.8		
Cadmium in mg/kg	<0.5	<0.5	<0.5	<0.5	<0.5	<0.5	<0.5	5	20
Koper in mg/kg	<25	<25	<25	<25	<25	<25	<25	100	500
Nikkel in mg/kg	<25	<25	<25	<25	<25	<25	<25	100	500
Lood in mg/kg	<25	<25	<25	<25	<25	<25	<25	150	600
Zink in mg/kg	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	500	3000
Aromatische verbindingen, totaal in mg/kg	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	7	70
Polycyclische koolwaterstoffen, totaal in mg/kg	2.9	<2	<2	<2	<2	<2	<2	20	200
Anthraceen +									
Fenanthreen in mg/kg	1.1							20	200
Pyreen in mg/kg	1.8							10	100
Benzo(a)pyreen		0.5						1.0	10
Gechloreerde koolwaterstoffen:									
EOCl (screening) in mg/kg	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1		8	80
Bestrijdingsmiddelen:									
Organochloorpesticiden:									
in mg/kg	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1		0,5	5
Organische fosforesters in mg/kg	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1		2	20
Overige verontreinigingen:									
Minerale olie in mg/kg	<100	<100	<100	<100	<100	<100		1000	5000

De gevonden gehalten zijn vermeld in mg/kg droge stof.

DIEPTE T.O.V. MAAIVELD IN METERS B 1	M.V. = m - N.A.P. 0.00 MATIG FLIJN ZAND, zwart/bruin, weinig puin. 0.80 MATIG FLIJN ZAND, bruin/grijs. 2.00 KLEI, grijs. 2.20 MATIG FLIJN ZAND, bruin. 2.70 KLEI, grijs. 3.00 einde boring Uitgevoerd d.d. 24-3-'86 Grondwaterstand = 0.47 m.- M.V. Peilbuis geplaatst op 3.00 m.- M.V. Filter = 2.00 m.	
	M.V. = m - N.A.P. 0.00 MATIG FLIJN ZAND, bruin, oer. 1.10 MATIG FLIJN ZAND, grijs. 2.10 KLEI, grijs. 3.00 einde boring Uitgevoerd d.d. 24-3-'86 Grondwaterstand = 0.53 m.- M.V. Peilbuis geplaatst op 3.00 m.- M.V. Filter = 2.00 m.	
	M.V. = m - N.A.P. 0.00 MATIG FLIJN ZAND, bruin. 1.00 ZAND, kleihoudend, groen. 1.10 MATIG FLIJN ZAND, grijs/bruin. 1.90 KLEI, grijs. 3.00 einde boring Uitgevoerd d.d. 24-3-'86 Grondwaterstand = 0.70 m.- M.V. Peilbuis geplaatst op 3.00 m.- M.V. Filter = 2.00 m.	
	M.V. = m - N.A.P. 0.00 MATIG FLIJN ZAND, grijs/bruin. 2.20 KLEI, grijs. 3.00 einde boring Uitgevoerd d.d. 24-3-'86 Grondwaterstand = 0.48 m.- M.V. Peilbuis geplaatst op 3.00 m.- M.V. Filter = 2.00 m.	
	Plaatsen peilbuizen te Katwijk aan Zee lokatie zanderij " Westerbaan " BORINGEN	Get: 7-4-86 PH Gec: Gez: Opdracht nr.: C-5480 B1 t/m B4 67

DIEPTE T.O.V. MAAIVELD IN METERS		0.00 MATIG FIJN ZAND, bruin/grijs. 1.20 MATIG FIJN ZAND, groen. 1.35 MATIG FIJN ZAND, grijs. 2.00 KLEI, grijs. 2.70 MATIG FIJN ZAND, grijs, kleilaagjes. 3.00 einde boring Uitgevoerd d.d. 24-3-'86 Grondwaterstand = 0.55 m.- M.V. Peilbuis geplaatst op 3.00 m.- M.V. Filter = 2.00 m.	M.V. = m - N.A.P.
		0.00 MATIG FIJN ZAND, bruin. 3.00 einde boring Uitgevoerd d.d. 21-3-'86 Grondwaterstand = 0.68 m.- M.V. Peilbuis geplaatst op 3.00 m.- M.V. Filter = 2.00 m.	M.V. = m - N.A.P.
		0.00 MATIG FIJN ZAND, bruin. 2.00 MATIG FIJN ZAND, grijs/bruin. 3.00 einde boring Uitgevoerd d.d. 21-3-'86 Grondwaterstand = 0.22 m.- M.V. Peilbuis geplaatst op 3.00 m.- M.V. Filter = 2.00 m.	M.V. = m - N.A.P.
		0.00 MATIG FIJN ZAND, bruin. 1.50 MATIG FIJN ZAND, grijs/bruin. 3.00 einde boring Uitgevoerd d.d. 21-3-'86 Grondwaterstand = 0.50 m.- M.V. Peilbuis geplaatst op 3.00 m.- M.V. Filter = 2.00 m.	M.V. = m - N.A.P.
	Plaatsen peilbuizen te Katwijk aan Zee lokatie zanderij "Westerbaan"	Get: 7-4-'86 Gez: Gez:	PH Opdracht nr.: C-5480 B5 t/m B8

LOKATIE zanderij " Westerbaan "		M.V. -	m - N.A.P.															
DIEPTE T.O.V. MAAIVELD IN METERS		0.00 MATIG FLIJN ZAND, bruin/grijs. 2.00 KLEI, grijs. 2.10 MATIG FLIJN ZAND, bruin, plaatselijk weinig kleilaagjes. 3.00 einde boring Uitgevoerd d.d. 24-3-'86 Grondwaterstand = 0.72 m.- M.V. Peilbuis geplaatst op 3.00 m.- M.V. Filter = 2.00 m.																
		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="2" style="padding: 2px;">Plaatsen peilbuizen te Katwijk aan Zee</td> <td style="padding: 2px;">Get: 8-4-'86</td> <td style="padding: 2px;">P.H.</td> <td style="padding: 2px;">Opdracht nr.:</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="padding: 2px;"></td> <td style="padding: 2px;"></td> <td style="padding: 2px;"></td> <td style="padding: 2px;">C-5480</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="padding: 2px; text-align: center;">BORINGEN</td> <td style="padding: 2px;"></td> <td style="padding: 2px;"></td> <td style="padding: 2px;">B9 69</td> </tr> </table>		Plaatsen peilbuizen te Katwijk aan Zee		Get: 8-4-'86	P.H.	Opdracht nr.:					C-5480	BORINGEN				B9 69
Plaatsen peilbuizen te Katwijk aan Zee		Get: 8-4-'86	P.H.	Opdracht nr.:														
				C-5480														
BORINGEN				B9 69														

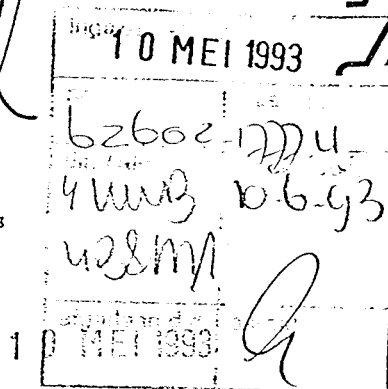
bijlage

Provinciehuis
Koningskade 1
2596 AA 's-Gravenhage
Postbus 90602
2509 LP 's-Gravenhage
Telefoon (070) 3116611
Telex 31088 cdkzh nl

1 P/A
Provincie Zuid-Holland

Gedeputeerde Staten

Burgemeester en wethouders
van KATWIJK



Kopie
weth

Copie wvB.

Dienst : DWM
Afdeling : Lucht, Veiligheid en Geluid
Contactpersoon: S.J.M. Hubregtse
Doorkiesnummer: (070) 3116442
Telefaxnummer : (070) 3282020

Ons kenmerk : DWM/51317A
Uw kenmerk : 93.0316
Bijlagen : -

Onderwerp : Wet Geluidhinder; 's-Gravenhage,
hogere grenswaarden
wegverkeerslawaaï ten
behoefte van het bestem-
mingsplan 'Zanderij-
Westerbaan'.

07. MEI 1993

BESLUIT HOGERE GRENSWAARDEN WEGVERKEERSLAWAAI D.D. 26 april 1993

Geacht college,

Op 28 januari 1993 hebben wij uw verzoek ontvangen om vaststelling van hogere grenswaarden wegverkeerslawaaï ingevolge de artikelen 83-85 van de Wet Geluidhinder ten behoeve van het bestemmingsplan 'Zanderij-Westerbaan' in verband met de bouw van nieuwe woningen, alsmede voor een tweetal bestaande woningen.

Naar aanleiding van het verzoek berichten wij u het volgende.

BESCHRIJVING

Het bestemmingsplan voorziet in de bouw van 1.070 woningen in de wijk 'Zanderij-Westerbaan', alsmede in de aanleg van een verlengde Laan van Nieuw-Zuid tussen de provinciale weg N206 (voorheen S1) en de Meeuwenlaan. U verzoekt om vaststelling van een hogere grenswaarde tot maximaal 58 dB(A) voor 56 woningen in het gebied Zanderij-Westerbaan ten gevolge van het verkeer op de wijkontsluitingsweg, die zal aansluiten op de Koningin Julianalaan. Eveneens ten gevolge van het verkeer op de wijkontsluitingsweg verzoekt u voor de bestaande woning Gravin van Burenlaan 1 om vaststelling van een hogere grenswaarde van 54 dB(A). Als gevolg van het verkeer op de Laan van Nieuw-Zuid verzoekt u voor de bestaande woning Cantineweg 21 een hogere grenswaarde vast te stellen van maximaal 54 dB(A). Langs de Laan van Nieuw-Zuid wordt aan de oostzijde een geluidwal aangelegd, waardoor bij de geprojecteerde woningen in de wijk Zanderij-Westerbaan de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden.



Bij uw antwoord dienst en afdeling op de enveloppe vermelden en datum en kenmerk op de brief
Het provinciehuis is met het openbaar vervoer bereikbaar via de tramlijnen 1 en 9 en de buslijnen 18, 65, 88 en 90
en ligt op ruim tien minuten lopen van het station Den Haag Centraal

Ons kenmerk: DWM/51317A

Ten gevolge van het verkeer op de N206 (voorheen S1) is er eveneens geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde ter plaatse van de geprojecteerde woningen in de wijk Zanderij-Westerbaan.

BEZWAREN

Naar aanleiding van het verzoek hogere grenswaarden zijn drie bezwaarschriften ingekomen. De bezwaren hebben in hoofdzaak betrekking op de volgende aspecten.

- a. De Stichting Katwijk Visie 2000 merkt op dat de hoofddoelstelling van de Wet Geluidhinder is gericht op het treffen van maatregelen aan de bron; er zijn geen maatregelen getroffen om de wijk Zanderij-Westerbaan autovrij te maken.
- b. De heer Van der Beek vreest geluidsoverlast bij zijn woning, indien de aanleg van de verlengde Laan van Nieuw-Zuid wat betreft het traject tussen de Meeuwenlaan en de Koningin Julianalaan geen doorgang zal vinden. Tevens stipt hij aan dat van een fictieve situatie wordt uitgegaan, waarin nog niet duidelijk is hoe de wegen geprojecteerd worden. Wanneer de exacte tracering van wegen bekend is, dient naar zijn mening te worden nagegaan hoe de eventuele geluidsoverlast bij zijn woning kan worden teruggebracht.
- c. De heer Van der Marel heeft bezwaren ten aanzien van de procedure, zo is bijvoorbeeld onduidelijk wat het effect is van een reactie op het verzoek hogere grenswaarden. Wat de inhoudelijke kant betreft meldt de heer Van der Marel onder meer dat hij het onduidelijk vindt of de gehanteerde data uit het 'verkeersmodel Katwijk' van 1989 nu nog representatief zijn. Vervolgens twijfelt reclamant of sprake zal zijn van een doelmatige akoestische afscherming.

Naar aanleiding van de ingekomen bezwaren heeft u het volgende opgemerkt.

Ad a.

U deelt de visie dat de Wet Geluidhinder in eerste instantie uitgaat van maatregelen aan de bron, vervolgens van het treffen van maatregelen in het overdrachtsgebied en als laatste van gevelmaatregelen.

U geeft aan dat bij de ontwikkeling van een bestemmingsplan afwegingen worden gemaakt. De kwaliteit van de woonomgeving staat daarbij centraal. De voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) is dan ook in de aandachtsgebieden van de provinciale weg en de verlengde Laan van Nieuw-Zuid gerespecteerd. Langs de (verlengde) Laan van Nieuw-Zuid is een geluidwal voorzien. Voorts is de wijk op een zodanige wijze vorm gegeven dat zo min mogelijk zoneplichtige wegen binnen het plangebied zullen ontstaan. Aan dit uitgangspunt is voldaan, behalve voor wat betreft de wijkontsluitingsweg, die aansluit op de Koningin Julianalaan. U wijst er tenslotte op dat het hier vanwege financiële en stedenbouwkundige redenen niet mogelijk is maatregelen te treffen aan de bron en in het overdrachtsgebied.

Ad b.

U legt uit dat de geluidsproblematiek voor het gehele bestemmingsplan is gezien. Wanneer een bepaald onderdeel van het plan geen doorgang vindt, ontstaat er een andere situatie, waarvan de consequenties opnieuw moeten worden bekeken en de daarvoor bestemde procedures moeten worden doorlopen.

Ons kenmerk: DWM/51317A

U merkt op dat indien er gevelmaatregelen aan het pand van de heer Van der Beek moeten worden getroffen, de kosten hiervan ten laste van de exploitatie van het bestemmingsplan komen.

Ad c.

U heeft de procedure tot vaststelling van hogere grenswaarden uitgelegd. Variant B uit het 'verkeersmodel Katwijk' komt overeen met het ontwerp-bestemmingsplan 'Zanderij-Westerbaan'. Andere varianten zijn voor het verkeersmodel niet relevant. In het verkeersmodel 1989 is uitgegaan van een periode van tien jaar. U merkt op dat deze verkeersgegevens zijn geëxtrapoleerd naar het jaar 2002. U wijst erop dat het niet juist is om een afwijking in de verkeersintensiteiten zonder meer te vertalen naar een evenredige wijziging van de geluidsbelasting. Vervolgens geeft u aan in hoeverre een blok woningen een doelmatige akoestische afscherming kan geven voor de erachter geprojecteerde woningen.

ADVISERING

Het vorgenoemde verzoek is om advies gestuurd aan de inspecteur van de Volksgezondheid voor de Hygiëne van het Milieu voor Zuid-Holland. De Provinciale Planologische Commissie heeft in haar vergadering van 22 april 1993 geadviseerd de hogere grenswaarden vast te stellen conform het hierna volgende besluit.

TOETSING

In het advies van de PPC met betrekking tot het ontwerp-bestemmingsplan 'Zanderij-Westerbaan', waarin - evenals in dit verzoek - wordt uitgegaan van een aansluiting van de verlengde Laan van Nieuw-Zuid op de Meeuwenlaan (variant B) is onder meer het volgende opgemerkt. De commissie is niet overtuigd van het feit dat de verlengde Laan van Nieuw-Zuid noodzakelijk is als derde ontsluitingsweg van de gemeente. Van doortrekking van deze laan door de duinen kan in de visie van de commissie geen sprake zijn en moet derhalve worden aangesloten op de Koningin Julianalaan (variant C in uw studies).

Bij uw verzoek om hogere grenswaarden heeft u uw reactie meegezonden op het PPC-advies over het ontwerp-bestemmingsplan. Op uw argumentatie gaan wij slechts in voor zover het strikt de geluidaspecten betreft. Voor het overige gaan wij thans inhoudelijk niet in op uw argumentatie, aangezien dan een integrale planologische afweging van de verschillende belangen noodzakelijk is. Deze brede afweging dient te zijner tijd in het kader van de behandeling van het vastgestelde bestemmingsplan plaats te vinden. Wij zullen ons nu dan ook beperken tot het voorliggende verzoek, waarin wordt uitgegaan van de aansluiting van de verlengde Laan van Nieuw-Zuid op de Meeuwenlaan.

Op één aspect in uw argumentatie om de Laan van Nieuw-Zuid niet op de Koningin Julianalaan aan te sluiten, willen wij in ieder geval een reactie geven. U merkt onder meer op dat ingeval van een aansluiting op de Koningin Julianalaan er een strijdigheid zal ontstaan met de Wet Geluidhinder, aangezien de in dat geval noodzakelijke reconstructie een toename van de geluidsbelasting tot gevolg heeft van meer dan 5 dB(A) (maximaal 6 dB(A)).

Wij menen dat deze strijdigheid met het treffen van bronmaatregelen - het vervangen van de klinkers door een asfaltbedekking - is op te lossen, aangezien de toename van de geluidsbelasting daardoor met circa 3 dB(A) kan

Ons kenmerk: DWM/51317A

worden teruggebracht. Uw argument om daarom van de aansluiting op de Koningin Julianalaan af te zien, beschouwen wij derhalve niet als een onoverkomelijk feit.

Bij de aansluiting van de Laan van Nieuw-Zuid op de Meeuwenlaan - waarvan in het voorliggende verzoek wordt uitgegaan - zal het karakter van de Meeuwenlaan (thans een 'doodlopende weg') zodanig wijzigen dat sprake is van reconstructie in de zin van de Wet Geluidhinder. Wij wijzen u erop dat hiervoor nog de benodigde procedures conform de gewijzigde Wet Geluidhinder dienen te worden doorlopen.

Voor vaststelling van het bestemmingsplan 'Zanderij-Westerbaan' dient in ieder geval duidelijk te zijn dat een reconstructie van de Meeuwenlaan wel of niet belemmeringen zal opwerpen voor de aansluiting van de Laan van Nieuw-Zuid. De (eventueel) te volgen procedures in het kader van de Wet Geluidhinder in verband met de reconstructie van de Meeuwenlaan dienen te zijn afgerond voor openstelling van de Laan van Nieuw-Zuid/Meeuwenlaan.

De verzochte hogere waarden, de redenen die aan het verzoek ten grondslag liggen, alsmede de beschreven situatie voldoen aan de bepalingen van de artikelen 83-85 van de Wet Geluidhinder en het 'Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen'. Voor de geprojecteerde woningen geldt als ontheffings-criterium dat de woningen een doelmatige akoestische afscherming vormen voor erachter geprojecteerde woningen. Voor de bestaande woningen, die een hogere geluidsbelasting zullen ontvangen, geldt als ontheffings-criterium dat de geprojecteerde Laan van Nieuw-Zuid en de geprojecteerde wijkontsluitingsweg een noodzakelijke verkeers- en vervoersfunctie zullen vervullen.

Met uw reactie op de ingekomen bezwaren kunnen wij instemmen. Wellicht ten overvloede wijzen wij - in relatie tot een van de ingekomen reacties - erop dat daadwerkelijk sprake dient te zijn van een doelmatige akoestische afscherming. Bij de verkaveling van het woongebied dient u hiermee rekening te houden.

BESLUIT WEGVERKEERSLAWAAI

Met inachtneming van het vorenstaande en gelet op het bepaalde in de Wet Geluidhinder en het 'Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen', besluiten wij de hogere grenswaarden als volgt vast te stellen.

object	locatie	zoneplichtige weg	hogere grenswaarde in dB(A)
1 woning (wnpt. 60)	Cantineweg 21	Laan van Nieuw- Zuid	54
48 woningen (wnpt. 114, 115, 119 en 124)	Zanderij-Westerbaan	wijkontsluitings- weg	57
8 woningen (wnpt. 123)	Zanderij-Westerbaan	wijkontsluitings- weg	58
1 woning (wnpt. 118)	Gravin van Buren- laan 1	wijkontsluitings- weg	54

Ons kenmerk: DWM/51317A

De vermelde waarden zijn de geluidsbelastingen na aftrek van 5 dB(A) ingevolge artikel 103 van de Wet Geluidhinder.

Aan dit besluit verbinden wij de volgende voorwaarden:

- de buitenruimten, zoals tuinen, balkons en terrassen, dienen zoveel mogelijk te worden gesitueerd aan de geluidluwe zijde van de woningen;
- indien balkons toch aan de geluidsbelaste zijde van de woningen worden gesitueerd en de geluidsbelasting hier hoger is dan 55 dB(A), dienen deze afsluitbaar te worden gemaakt, zodat toekomstige bewoners een keuze hebben ten aanzien van het te ontvangen geluid;
- bij de verkaveling van het woongebied dient wat betreft de woningen, waarvoor een hogere grenswaarde wordt verzocht, sprake te zijn van een doelmatige akoestische afscherming van andere woningen.

Wij merken hierbij nadrukkelijk op dat het besluit alléén betrekking heeft op geluidsaspecten en geen impliciete instemming in zich bergt met een aansluiting van de Laan van Nieuw-Zuid op de Meeuwenlaan. Zoals hiervoor reeds gezegd, vindt die besluitvorming plaats in het kader van de bestemmingsplanprocedure.

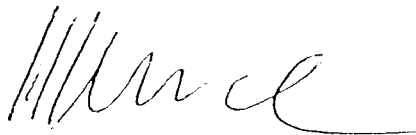
BEROEP

Krachtens artikel 146, derde lid van de (gewijzigde) Wet Geluidhinder en paragraaf 20.4 van de Wet Milieubeheer staat tegen dit besluit beroep open voor belanghebbenden, in te stellen bij de Kroon. Een beroepschrift dient te worden gericht aan de Afdeling voor de geschillen van bestuur van de Raad van State, (bezoekadres Kneuterdijk 22), Postbus 20019, 2500 EA 's-Gravenhage.

Een beroepschrift dient te worden ingediend binnen één maand na de dag waarop dit besluit is verzonden.

Hoogachtend,

Gedeputeerde staten van Zuid-Holland,
voor dezen,



mr. R.E. Bosch,
wnd. hoofd bureau Geluid Noord

Afschrift aan:

- de inspecteur van de Volksgezondheid voor de Hygiëne van het Milieu voor Zuid-Holland, Postbus 5312, 2280 HH Rijswijk;
- de inspecteur van de Ruimtelijke Ordening West, Nieuwe Zijds Voorburgwal 120-126, 1012 SH Amsterdam;
- Stichting Katwijk Visie 2000, p/a de heer mr. G.R. van der Plas, Zeeweg 163, 2224 CE Katwijk;
- de heer drs. J.C. van der Beek, Gravin van Burenlaan 1, 2224 GG Katwijk;
- de heer H.V. van der Marel, Rijnstraat 108, 2223 EB Katwijk.