

3B+C 8

0004 B

ВЯО

adviseurs in
ruimtelijke ordening
economie en
milieu

Postbus 68 5260 AB Vught
Taalstraat 36 Vught

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

Gemeente Katwijk

Bestemmingsplan 'Centrum'

Behoort bij de uitspraak van de Afdeling
bestuursrechtspraak van **30 JAN. 2001**
no. 199903574-1

nummer X.5042.410.2143

datum 04 mrt 1999

concept november 1997

voorontwerp maart 1998

ontwerp december 1998

vaststelling 25 februari 1999

Toelichting en voorschriften

ged. goedgekeurd
d.d. 12-10-99
m DRG/ARK/165489

200201125/1.

Datum uitspraak: 18 december 2002

AFDELING
BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

[appellant], wonend te [plaats],

en

gedeputeerde staten van Zuid-Holland,
verweerders.

1. Procesverloop

Bij besluit van 25 februari 1999 heeft de gemeenteraad van Katwijk, op voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 18 februari 1999, vastgesteld het bestemmingsplan "Centrum".

Het besluit van de gemeenteraad en het voorstel van het college van burgemeester en wethouders zijn aan deze uitspraak gehecht.

Verweerders hebben bij hun besluit van 12 oktober 1999, kenmerk RGG/ARB/165489A (hierna: het eerste goedkeuringsbesluit), beslist over de goedkeuring van het bestemmingsplan.

Bij uitspraak van 30 januari 2001, no. 199903974/1 (aangehecht), heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State dit besluit van verweerders gedeeltelijk vernietigd.

Verweerders hebben vervolgens bij hun besluit van 8 januari 2002, kenmerk DRGG/ARB/01/7939A, opnieuw beslist over de goedkeuring van het bestemmingsplan. Dit besluit is aan deze uitspraak gehecht.

Tegen dit besluit heeft appellant bij faxbericht van 21 februari 2002, bij de Raad van State ingekomen op 21 februari 2002, beroep ingesteld. De gronden zijn aangevuld bij faxbericht van 25 maart 2002. Deze faxberichten zijn aangehecht.

Bij brief van 3 mei 2002 hebben verweerders een verweerschrift ingediend.

Na afloop van het vooronderzoek zijn nog stukken ontvangen van appellant. Deze zijn aan de andere partijen toegezonden.

De zaak is door een meervoudige kamer van de Afdeling verwezen naar een enkelvoudige.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 5 juli 2002, waar appellant in persoon en bijgestaan door mr. G.J.I.M. Seelen, advocaat te Leiden, en verweerders, vertegenwoordigd door J.H.M. Hemelaar, ambtenaar van de provincie, zijn verschenen. Voorts is als partij gehoord het college van burgemeester en wethouders van Katwijk, vertegenwoordigd door ir. J.H. Mennema en A. de Best, ambtenaren van de gemeente.

2. Overwegingen

2.1. Op 3 april 2000 zijn in werking getreden de Wet tot wijziging van de Wet op de Ruimtelijke Ordening van 1 juli 1999 (Stb. 302) en het Besluit tot wijziging van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 van 15 oktober 1999 (Stb. 447).

Uit artikel VI, tweede lid, van genoemde wet volgt dat dit geschil, nu het ontwerp van het plan ter inzage is gelegd vóór 3 april 2000, moet worden beoordeeld aan de hand van het vóór die datum geldende recht.

2.2. Het plan heeft betrekking op het centrum van Katwijk en beoogt dit centrum te versterken. Het plan voorziet, voor zover van belang, in de bestemming “Woondoeleinden” op het perceel [locatie 1] en voor de gronden behorend bij [locatie 2] achter hotel Atlanta. Deze plandelen zijn vastgesteld ter voldoening aan artikel 30 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

2.3. Aan de orde is een geschil inzake een besluit omtrent de goedkeuring van een bestemmingsplan. Ingevolge artikel 28, tweede lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening in samenhang met artikel 10:27 van de Algemene wet bestuursrecht rust op verweerders de taak om - in voorkomend geval mede op basis van de ingebrachte bedenkingen - te bezien of het plan niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Daarbij dienen zij rekening te houden met de aan de gemeenteraad toekomende vrijheid om bestemmingen aan te wijzen en voorschriften te geven die de raad uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. Daarnaast hebben verweerders er op toe te zien dat het plan en de totstandkoming daarvan niet in strijd zijn met het recht.

De Afdeling kan slechts tot vernietiging van het besluit omtrent goedkeuring van het plan overgaan, indien moet worden geoordeeld dat verweerders de aan hen toekomende beoordelingsmarges hebben overschreden, dan wel dat zij het recht anderszins onjuist hebben toegepast.

2.4. Artikel 30, eerste lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, zoals dat gold ten tijde van het nemen van het Koninklijk Besluit, bepaalt, voor zover van belang, dat, indien door de Kroon geheel of ten dele goedkeuring aan een bestemmingsplan is onthouden, de gemeenteraad een nieuw plan vaststelt, waarbij de beslissing van de Kroon in acht genomen wordt.

2.5. Appellant kan zich niet verenigen met de goedkeuring van de bestemming “Woondoeleinden” op de gronden aan het Westpad aan de achterzijde van zijn hotel, aangezien het hierdoor onmogelijk wordt het hotel uit te breiden. Deze uitbreidingen zijn volgens hem noodzakelijk in verband met de bereikbaarheid van het hotel voor bevoorrading en hotelgasten en voor het aanleggen van een tweede vluchtroute. Hij wijst hierbij op het Koninklijk Besluit van 27 november 1986, no. 20. Dat hij de voor de uitbreiding noodzakelijke panden nog niet heeft verworven, is volgens appellant te wijten aan het niet handhavend optreden van het gemeentebestuur jegens de eigenaren van de betreffende panden en mag geen reden zijn aan de gronden een woonbestemming te geven.

2.6. Verweerders hebben het plan niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening of het recht geacht en hebben het plan goedgekeurd. Zij hebben overwogen dat het hotel altijd bereikbaar

is voor bevoorrading en hotelgasten, ook in het geval de Badstraat is afgesloten, en dat de veiligheid voldoende wordt gewaarborgd door een verleende vergunning onder voorwaarden. Voorts zijn zij van mening dat de feiten en omstandigheden sinds het Koninklijk Besluit van 27 november 1986, no. 20, zodanig zijn gewijzigd dat hieraan geen uitvoering behoeft te worden gegeven. Uitbreiding van het hotel past volgens verweerders tenslotte niet in het woonkarakter van het Westpad. Derhalve zijn in het bestemmingsplan geen uitbreidingsmogelijkheden opgenomen, maar woonbestemmingen die in het karakter van de directe omgeving passen en die in overeenstemming zijn met het feitelijk gebruik.

2.7. Zoals de Afdeling in haar uitspraak van 30 januari 2001 (no. 199903974/1) heeft overwogen, is bij de vaststelling van het thans in geding zijnde plan het Koninklijk Besluit van 27 november 1986, no. 20, niet in acht genomen. Bij deze uitspraak heeft de Afdeling het eerste goedkeuringsbesluit van verweerders, voor zover daarbij goedkeuring is verleend aan de thans wederom in geding zijnde plandelen, vernietigd wegens strijd met artikel 3:46 van de Algemene wet bestuursrecht. De Afdeling heeft hierbij het volgende overwogen:

”De Afdeling stelt vast dat verweerders in het bestreden besluit niet hebben besproken welke uitbreidings- en verbouwingsmogelijkheden het plan mogelijk maakt en welke appellant wenst. Verweerders hebben evenmin toegelicht waarom het om redenen van veiligheid niet noodzakelijk is een achteruitgang te verwezenlijken. Gelet op het vorenstaande is de Afdeling van oordeel dat verweerders in hun bestreden besluit onvoldoende hebben gemotiveerd waarom het belang van appellant na afweging van de betrokken belangen niet heeft geleid tot onthouding van goedkeuring aan het in geding zijnde plandeel.”

De Afdeling is van oordeel dat uit het bestreden besluit blijkt dat verweerders zich thans in voldoende mate op de hoogte hebben gesteld van de uitbreidings- en verbouwingsmogelijkheden die het bestemmingsplan biedt en die appellant wenst en van de situatie met betrekking tot de brandveiligheid. Met betrekking tot dit laatste is uit de stukken en ter zitting gebleken dat aan de verleende gebruiksvergunning wordt voldaan en dat de huidige situatie nog mogelijkheden biedt om de veiligheid te vergroten. In zoverre is derhalve aan de uitspraak van de Afdeling van 30 januari 2001 voldaan.

2.7.1. Bij de vernietiging van de betreffende plandelen heeft de Kroon onder meer van belang geacht dat de gemeenteraad en gedeputeerde staten geen overwegende bezwaren hadden tegen de uitbreiding en dat het hotel, na verwerving van de daarvoor noodzakelijke panden, daadwerkelijk tot uitbreiding kon overgaan. Appellant heeft de panden echter nog niet kunnen verwerven en niet aannemelijk is dat hij dit binnen de planperiode wel zal kunnen, omdat is gebleken dat de eigenaren van de betreffende panden niet meer bereid zijn hun panden te verkopen. Hiervoor is naar het oordeel van de Afdeling niet van doorslaggevende betekenis dat de gemeenteraad niet handhavend heeft opgetreden tegen de eigenaren van de betreffende panden. Nog afgezien van de vraag of de gemeenteraad daartoe de bevoegdheid had, biedt handhavend optreden geenszins de garantie dat appellant de panden dan wel had kunnen verwerven. Ter zitting is voorts gebleken dat de gemeenteraad niet zal overgaan tot onteigening. Derhalve is niet aannemelijk dat de door appellant gewenste uitbreidingen binnen de planperiode kunnen worden verwezenlijkt. In zoverre hebben verweerders zich terecht op het standpunt gesteld dat sprake is van gewijzigde feiten en omstandigheden, op grond waarvan verweerders aan de in het Koninklijk Besluit uitgesproken vernietiging geen betekenis meer hebben behoeven toe te kennen.

2.7.2. Wat betreft de stelling van appellant dat ter plaatse geen sprake is van een woongebied,

is de Afdeling ter zitting gebleken dat de omgeving van het Westpad voornamelijk een woonkarakter heeft. Verweerders en de gemeenteraad geven thans, in tegenstelling tot de situatie ten tijde van het Kroonbesluit, de voorkeur aan versterking van het woonkarakter van dit gebied. Het beleid dat hieraan ten grondslag ligt, is in 1994 vastgelegd in het structuurplan "Katwijk 2000". De Afdeling acht dit beleid niet onredelijk. Nu uitbreiding van het hotel binnen de planperiode niet aannemelijk is, hebben verweerders zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de voorkeur moet worden gegeven aan een bestemming gericht op het instandhouden en versterken van dit woonkarakter.

2.8. Gelet op het vorenstaande hebben verweerders zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het plan niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. In hetgeen appellant heeft aangevoerd, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat het bestreden besluit anderszins is voorbereid of genomen in strijd met het recht. Hieruit volgt dat verweerders terecht goedkeuring hebben verleend aan het plan. Het beroep is ongegrond.

2.9. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

3. Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

verklaart het beroep ongegrond.

Aldus vastgesteld door mr. R. Cleton, Lid van de enkelvoudige kamer, in tegenwoordigheid van mr. A.M.E.A. Neuwahl, ambtenaar van Staat.

w.g. Cleton w.g. Neuwahl
Lid van de enkelvoudige kamer ambtenaar van Staat

Uitgesproken in het openbaar op 18 december 2002

280-410.

3c

Toelichting

Inhoudsopgave

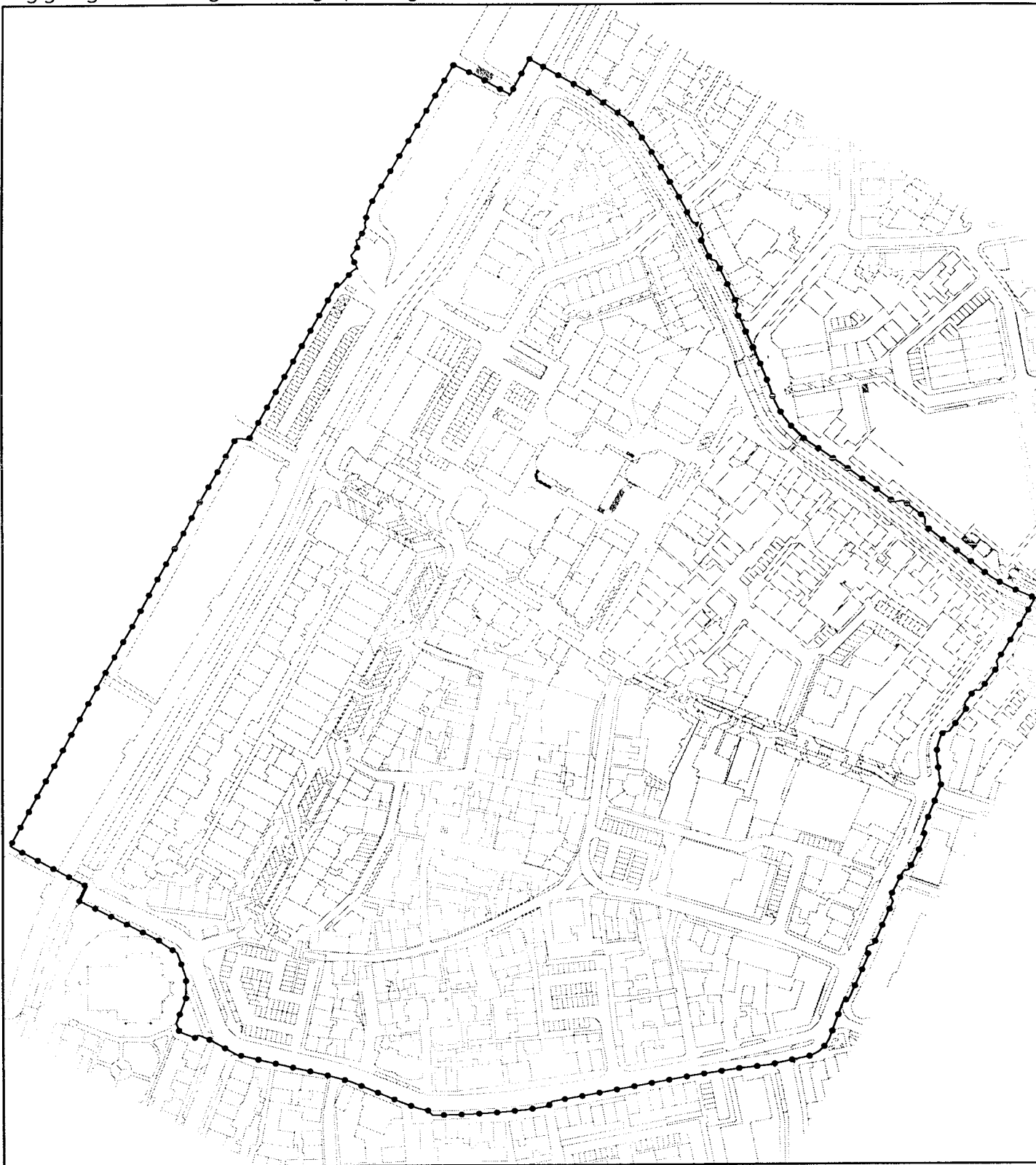
pagina

1. INLEIDING	5
1.1 Ligging van het plangebied	5
1.2 Aanleiding voor de planontwikkeling	5
1.3 Vigerende plannen	6
1.4 Opzet van de toelichting	6
2. BESCHRIJVING VAN HET PLANGEBIED	7
2.1 Algemeen	7
2.2 Ruimtelijk beeld	7
2.3 Het winkelcentrum	13
2.4 Overige centrumvoorzieningen	17
2.5 Wonen in het centrumgebied	19
2.6 Verkeer en parkeren	21
3. BELEIDSKADER	25
3.1 Structuurplan Katwijk 2000	25
3.2 Detailhandelsbeleid	26
3.3 Horecabeleid	28
3.4 Verkeer- en parkeerbeleid	30
4. RUIMTELIJK-FUNCTIONELE OPZET VAN HET PLAN	33
4.1 Algemeen	33
4.2 Behoud en/of versterking karakteristiek	33
4.3 Ontwikkelingen	37
4.3.1 Ruimtelijke ontwikkelingen	37
4.3.2 Detailhandelsontwikkelingen	41
4.3.3 Horeca-ontwikkelingen	41
4.4 Gewenste verkeersstructuur	42

Inhoudsopgave (vervolg)	pagina
5. MILIEUHYGIËNISCHE ASPECTEN	45
5.1 Inleiding	45
5.2 Bedrijven en milieuzonering	45
5.3 Geluidhinder	47
5.4 Bodemkwaliteit	48
5.5 Luchtkwaliteit	49
5.6 Ecologische zones en groenstructuur	50
5.7 Afval	50
5.8 Duurzaam bouwen	50
5.9 Civieltechnische aspecten	51
6. JURIDISCHE OPZET VAN HET PLAN	53
6.1 Algemeen	53
6.2 Systematiek	54
6.3 Bestemmingsregeling	55
7. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	63
8. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	67
8.1 De stedenbouwkunige plannen voor het gebied Emmaplein en omgeving	67
8.2 Overlast door plannen voor het gebied Emmaplein/Waaigat/ Noordzee- passage	72
8.3 Parkeermogelijkheden en bevoorrading	72
9. OVERLEG EX ARTIKEL 10 BRO	75

Bijlage 1:

Overzicht bestaande horecabedrijven binnen het werkingsgebied van het bestemmingsplan Centrum per 1 december 1998



Legenda

—●●●●— Plangrens



0 25 50

1. INLEIDING

1.1 Ligging van het plangebied

Het bestemmingsplan Katwijk Centrum heeft betrekking op het in bijgaand kaartbeeld aangegeven gebied. Het centrum wordt begrensd door de Boulevard in het westen, de Koningin Wilhelminastraat/Tramstraat in het noorden, Noordeinde/Dwarsstraat in het oosten en Zuidstraat/Andreasplein in het zuiden.

1.2 Aanleiding voor de planontwikkeling

Het integrale ruimtelijke beleid van de gemeente is vastgelegd in het 'Structuurplan Katwijk 2000', dat op 30 maart 1994 door de raad is vastgesteld. In het kader van 'Katwijk 2000' is op 28 april 1993 de 'Voorstudie voor de aanpak van het centrumgebied' (april 1993) vastgesteld. Hierin is een beeld geschetst van het ruimtelijk-functioneel ontwikkelingskader voor het centrumgebied. De studie vormt de basis voor het bestemmingsplan 'Centrumgebied'. Zo wordt gesteld dat versterking van het Katwijkse centrum mogelijk is door:

- verbetering van de relatie tussen het winkelcentrum, de Boulevard en het strand;
- verbetering van de relatie tussen het Emaplein en de Voorstraat/Princestraat;
- versterking van het Andreasplein als markant schakelpunt tussen de winkelstructuur, Boulevard en strand en de omliggende woongebieden;
- verbetering van de relatie tussen het winkelcentrum en het gebied van de Prins Hendrikkade;
- verbetering van de parkeersituatie, met name in het hoogseizoen.

Om de gewenste veranderingen vorm te geven, zijn inmiddels diverse studies uitgevoerd en bouwplannen in voorbereiding. Deze zijn niet in alle gevallen te realiseren binnen de vigerende plannen. Tevens is het aansturen van de winkelontwikkeling in het centrum als geheel aan de orde. Om deze reden heeft de gemeente gekozen voor het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor het gehele centrumgebied. Het plan is gedetailleerd waar dat gewenst is en globaal ter plaatse van een aantal ontwikkelingsgebieden waarvoor het ruimtelijk beleid nog niet in detail vastligt.

1.3 Vigerende plannen

Het bestemmingsplan valt binnen het vigerende bestemmingsplan 'Katwijk aan Zee', vastgesteld door de gemeenteraad op 26 augustus 1982 en gedeeltelijk goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland op 10 januari 1984, nr. B 19069. Het plan is onherroepelijk geworden bij Koninklijk Besluit van 27 november 1986, nr. 20.

Ten behoeve van de herontwikkeling van het gebied Badstraat-Voorstraat is op 25 november 1976 het bestemmingsplan 'Katwijk aan Zee (Centrum), gedeelte Badstraat-Voorstraat' vastgesteld. Hierop heeft een wijziging plaatsgevonden, die is vastgesteld door de gemeenteraad op 19 december 1977. Het bestemmingsplan, inclusief wijziging is goedgekeurd door Gedeputeerde Staten bij besluit van 24 januari 1978, nr. B 19411/1.

Voor het noordelijk gedeelte van het gebied Badstraat-Voorstraat is het bestemmingsplan 'Noordzeepassage' vastgesteld op 25 juli 1985 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 23 december 1985, nr. B 25762.

1.4 Opzet van de toelichting

De toelichting is als volgt opgebouwd. Na de inleiding wordt in hoofdstuk 2 een beschrijving gegeven van de bestaande situatie. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op het beleid ten aanzien van het centrumgebied.

Hoofdstuk 4 omvat een beschrijving van de ruimtelijk-functionele opzet van het plan. Hoofdstuk 5 gaat in op de milieuhygiënische aspecten. Hoofdstuk 6 geeft een beschrijving van de juridische opzet. Daarbij wordt ingegaan op de systematiek van de voorschriften en op elke bestemming afzonderlijk. In hoofdstuk 7 komt de economische uitvoerbaarheid van de voorgestane ontwikkeling aan de orde.

In de hoofdstukken 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid en 9 Overleg ex artikel 10 Bro wordt verslag gedaan van inspraak en vooroverleg

2. BESCHRIJVING VAN HET PLANGEBIED

2.1 Algemeen

Omvang en aard, maat en schaal van de bebouwing in het centrum van Katwijk hebben ondanks ingrijpende veranderingen in het verleden het karakter behouden van een dorp aan zee. Het centrum wordt gekarakteriseerd door de aanwezigheid van het hoofdwinkelcentrum van de gemeente, het strand met de daaraan verbonden toeristische activiteiten en de alom vertegenwoordigde woonfunctie. Naast het unieke karakter van een centrum aan zee is de woonfunctie in belangrijke mate gezichtsbepalend voor het Katwijkse centrum. In dit beeld onderscheidt Katwijk zich duidelijk van de meer grootschalige vooral op het toerisme gerichte ontwikkelingen in bijvoorbeeld Noordwijk aan Zee en Scheveningen. Het behoud van deze signatuur is het uitgangspunt voor het toekomstige ruimtelijke en functionele beleid.

2.2 Ruimtelijk beeld ¹

Het ruimtelijke beeld van het centrum kan worden getypeerd aan de hand van de volgende ontwikkelingsfasen:

Het oude vissersdorp

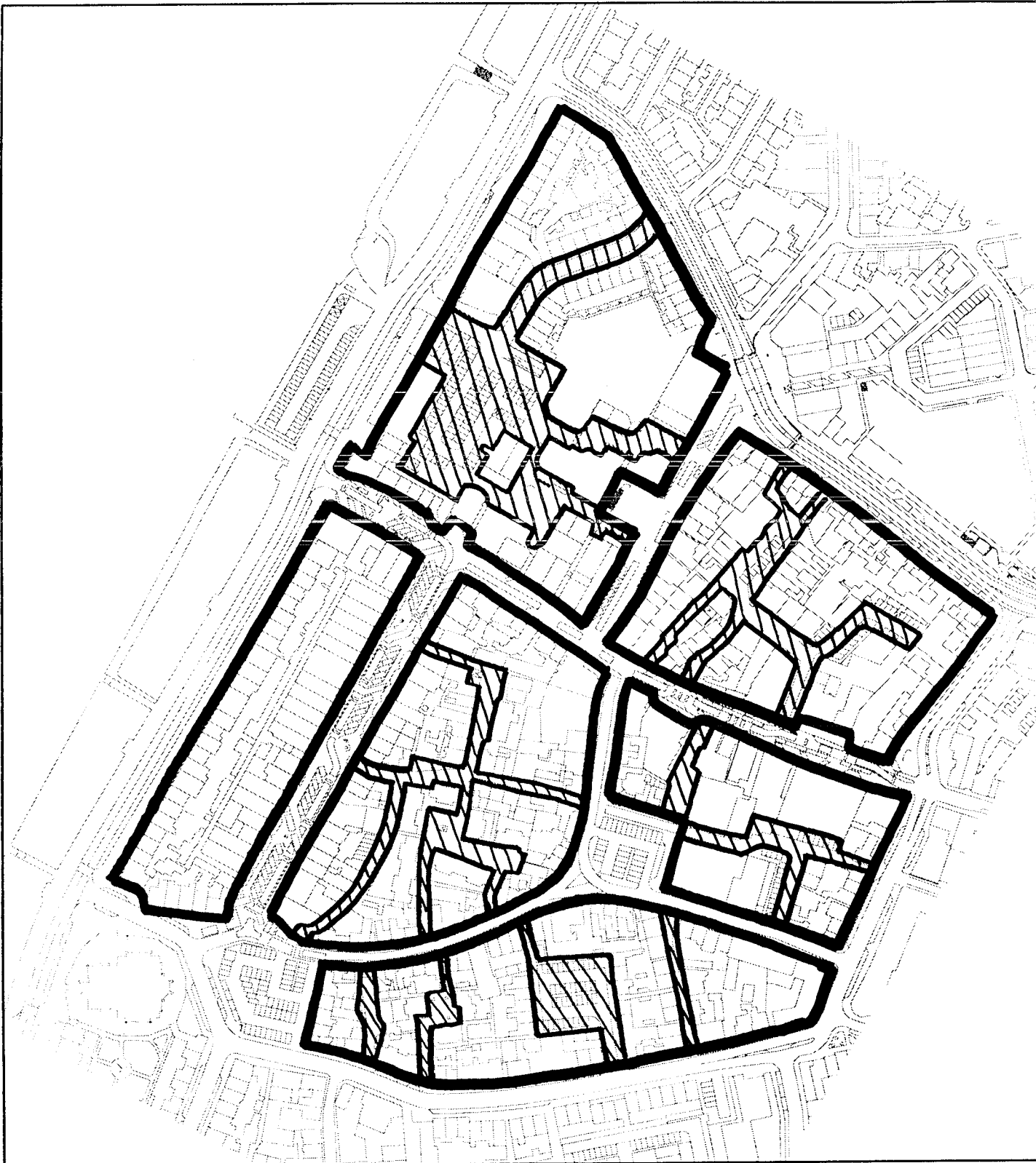
Karakteristiek voor de ruimtelijke hoofdstructuur is het waaivormige stratenpatroon in de richting van de zee van het oorspronkelijke vissersdorp met de dorpsbebouwing. Aan de belangrijke assen Voorstraat en Zuidstraat stonden in het verleden grote en statige huizen, waarvan er nog enkele bewaard zijn, waaronder het huidige Katwijks museum. Tussen deze doorgaande straten met grotendeels lage, gesloten straatwanden is in de loop van de tijd een net van kleinschalige, grillig gegroeide binnengebieden ontstaan. De binnengebieden worden gekenmerkt door gemengde bebouwing, van oorsprong kleine(re) ambachtelijke bedrijven die gericht zijn op de visverwerking en de agrarische sector, met woonbebouwing rondom (de 'dammen').

Wat betreft het ruimtelijk profiel van de straten is daarbij van een tamelijk vaste verhouding sprake (breedte / goothoogte vaak 2:1).

De oorlog en de wederopbouw

Tijdens de bezetting in de Tweede Wereldoorlog is langs de Boulevard een zone met een breedte van gemiddeld 100 m¹ gesloopt ten behoeve van de aanleg van verdedigingswerken. Dit heeft tot gevolg gehad dat voor deze zone volledig nieuwe weder

¹ Hierbij is gebruik gemaakt van het concept beeldkwaliteitsplan Katwijk aan Zee, Zandvoort Ordening en Advies, mei 1997



0 25 5

opbouwplannen zijn opgesteld. In de jaren na de oorlog is een rechtlijnig bouwplan gerealiseerd met nieuwe rooilijnen dwars op de oorspronkelijke dorpsstructuur. Zo ontstonden de Princestraat/Koninginneweg en het Andreasplein met de nu geheel vrijstaande oude kerk.

Het behouden gebleven deel van het oorspronkelijke dorp raakte op meerdere plaatsen in verval. Voor dit deel van het dorp zijn vooral in de 70-er/begin 80-er jaren plannen opgesteld om het tij te keren:

- tussen het Waaigat en de Badstraat is een belangrijke winkelconcentratie gerealiseerd, in combinatie met woningbouw, die door een gevarieerde ruimtelijke opbouw in tegenstelling tot de na-oorlogse wederopbouwplannen meer aansluiting zocht bij het oude dorp;
- in een 'schil' rondom het oude centrum werden nieuwe plannen opgesteld: vanaf de Tramstraat langs het Noordeinde/Princestraat en zuidelijk van de Zuidstraat.

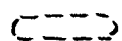
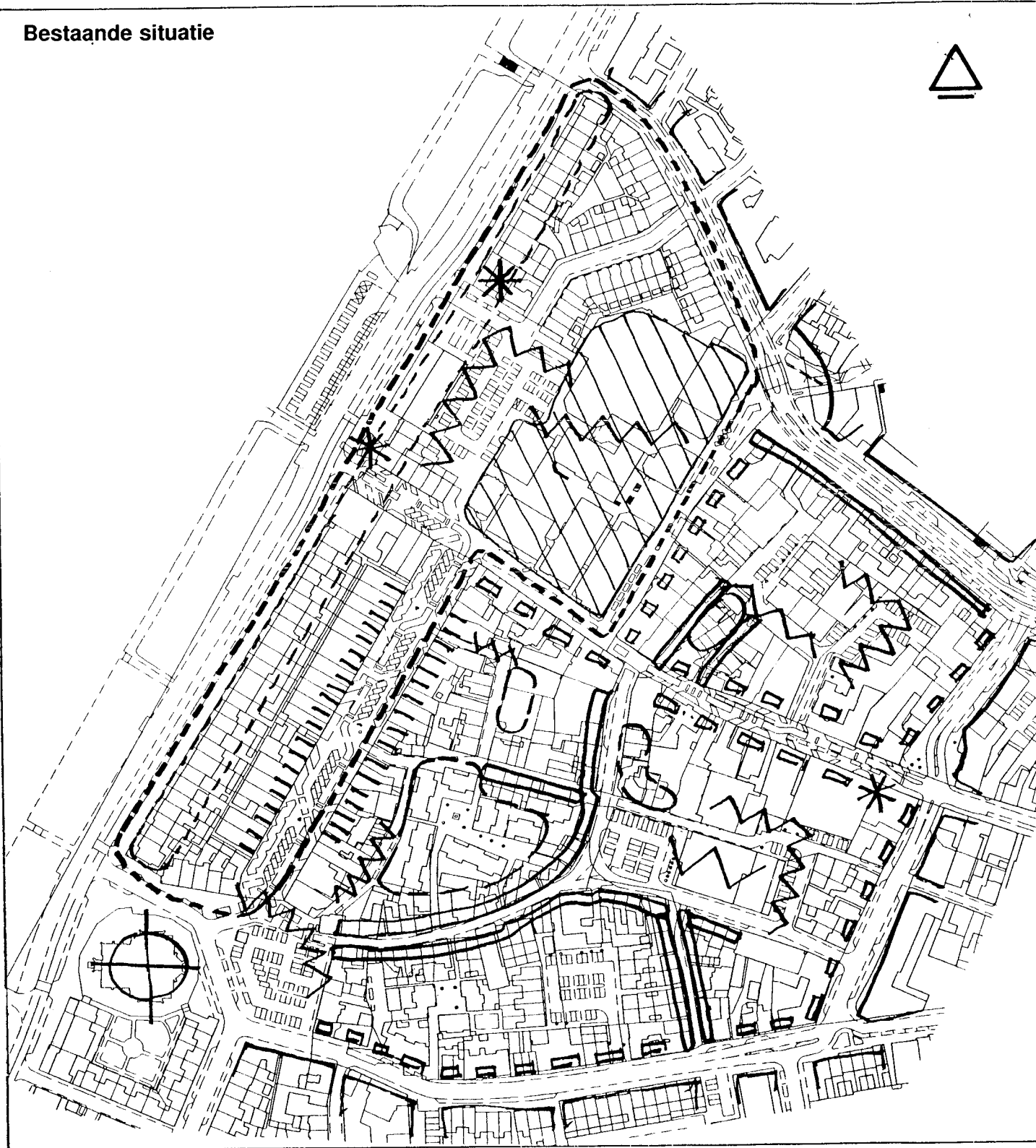
Zo ontstond een beeld van een kern die nog model stond voor het oude vissersdorp, met een nieuwe schil rondom. Deze is in de meeste gevallen op projectmatige wijze ingevuld, waarmee een nieuwe 'korrelgrootte' wordt geïntroduceerd in het oude dorp.

Huidig beeld

Bezien vanuit de vraag in hoeverre in het centrum -in combinatie met de specifieke voorzieningen- sprake is van een eigen identiteit, die aansluit op het oorspronkelijke karakter, zijn de volgende onderdelen te benoemen (situatie in januari 1998, zie ook kaart 'bestaande situatie').

- In de kern van het centrumgebied is het oorspronkelijke dorp in onderdelen goed bewaard gebleven. Met name in de Louwestraat, delen van de Baljuwstraat en aan de zuidzijde van de Tramstraat is dat herkenbaar. De Schippersdam is een geslaagd voorbeeld van een nieuw project dat inspeelt op die kwetsbare dorpsstructuur. Ook in de inmiddels in uitvoering zijnde plannen voor het gebied tussen Oost- en Westpad wordt het historische patroon als onderlegger gebruikt.
- Ten opzichte van de naoorlogse projecten rondom het centrum is er in enkele delen nog steeds sprake van een eigen 'korrel'. Het beeld in onder meer de Voorstraat, Badstraat, Noordeinde, Dwarsstraat en de Zuidstraat wordt nog overwegend bepaald door een pandsgewijze opbouw. Op enkele straten wordt nader ingegaan:
 - De Voorstraat vormt één van de structuurlijnen van Katwijk. De bebouwing is hier over het algemeen gevarieerd en kleinschalig van aard. Door de continue verdichting en verandering van de panden langs de Voorstraat is sprake van variatie in ouderdom en bouwstijl. Dit versterkt de historische waarde van deze straat.

Bestaande situatie



Boulevard; kappen <20°



Princestraat; dwarskappen/topgevels



Verstoring schaal/inrichting



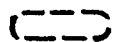
Nieuwe projecten op maat



Overwegend gave straatwanden, oude dorp



Pandsgewijze opbouw; wisselende korrel



Wederopbouw na 1945



Centrumproject (na 1980)



Andreaskerk



Bebouwingsaccenten

- De bebouwing aan de Zuidstraat is van oudsher kleinschalig van aard. Met name nabij de Voorstraat staan nog enkele waardevolle monumentale pandjes die een beeld geven van de oude lintbebouwing. Recente nieuwbouw heeft echter geleid tot relatief grootschalige invullingen.
- De wederopbouwplannen langs de Boulevard (tot aan Princestraat en Badstraat) verwijzen weliswaar niet meer naar een vissersdorp, maar zowel aan de Boulevard als aan de Princestraat zijn panden nog apart herkenbaar.
De bebouwing aan de Boulevard is gerealiseerd onder supervisie van één architect, waardoor er, ondanks de opbouw uit individuele panden, een grote mate van samenhang is ontstaan. Het geheel kenmerkt zich door de flauwe hellingshoek van de daken (maximaal 20°). De overgang tussen openbaar gebied en privégebied is vormgegeven door terrassen. De hoogte van de bebouwing varieert van 5.9 meter tot 9.7 meter. Het hotel Noordzee en het recent gerealiseerde appartementencomplex aan het Waaigat wijken met een hoogte van 15.7 meter hiervan af. De Princestraat is herkenbaar door de topgevels met dwarskappen. Door het golvende maaiveld aan zee wordt dit beeld nog eens versterkt.
- Het gebied tussen de Voorstraat en de Tramstraat heeft geen heldere stedenbouwkundige structuur. Op enkele plekken is hier het karakter van het oude vissersdorp verstoord door de bebouwing of door de inrichting van de ruimte. Het gebied is in zichzelf gekeerd en er is geen duidelijke scheiding aanwezig tussen openbaar en privé-gebied. De relatie tussen de Badstraat en de Boulevard is onoverzichtelijk door de bouw van het overdekte winkelcentrum rond het Emmaplein. Een goede winkelrouting ontbreekt hier. Het woon/winkelcomplex is als apart en afwijkend project herkenbaar, maar voegt zich met wisselende rooilijnen en bebouwingsprofiel naar de omgeving.

Hieronder volgt een beschrijving van de deelgebieden die voor herontwikkeling in aanmerking komen:

Waaigat-Emmaplein:

- In de huidige situatie vormt het Emmplein via de Noordzeepromenade en het Waaigat een verbinding tussen de Badstraat en de Boulevard. Nabij het Emmplein is ongeveer 20 jaar geleden een woon/winkelconcentratie gerealiseerd: het complex 'Noordzeepromenade'.
Het beeld van de Noordzeepromenade -tussen Emmplein en Badstraat- wordt voor een deel bepaald door achterkanten en is daardoor introvert. De entrees zijn niet uitnodigend en de oriëntatie is moeilijk door het ontbreken van een hoofdrichting.
- De ruimtelijk onbepaalde en onaantrekkelijke situatie rond het Emmplein is zowel ruimtelijk als functioneel aanleiding geweest tot een concrete aanpak voor de planvorming (zie beleidskader);

- Aan de noordzijde van het Waaigat is een nieuw project gerealiseerd. Het Waaigat behoeft ook aan de zuidkant een duidelijke afronding;

Andreasplein:

- De kwaliteit van het Andreasplein wordt bepaald door het aan dit plein gelegen Andreaskerk/Andreashof en door de ruimtelijke relatie met de Boulevard. In de huidige stedenbouwkundige opzet vormt het Andreasplein een intermediair tussen de smalle dorpsstraten en de weidse boulevard.
- De huidige situatie rond het plein is voor verbetering vatbaar. Functioneel gezien komt het plein als entree van het winkelgebied (Princestraat) niet optimaal tot zijn recht. Maar ook ruimtelijk is er met name aan de noord-oostzijde sprake van een breukvlak tussen oud en nieuw (zie ook modellenstudie Andreasplein 1996).

Baljuwplein:

- Door de ligging tussen Zuidstraat en Voorstraat en door de nabijgelegen hofjes, zoals de Schippersdam, vormt het Baljuwplein het hart van het nog herkenbare vissersdorp. Het Baljuwplein wordt gedeeltelijk begrensd door historische bebouwing. Op het plein staat een postkantoor, het overige gedeelte wordt gebruikt als parkeerplaats.
- Het huidige postkantoor is qua schaal en uitstraling een dissonant. De Baljuwstraat is daardoor in deze omgeving nauwelijks meer herkenbaar. Dit laatste omdat aan deze kant tevens sprake is van achterkanten van de panden aan de Voorstraat.

Oostpad-Westpad en omgeving:

- In dit gebied hebben enkele ontwikkelingen plaatsgevonden. Het noordoostelijk deel van dit plangebied is weer teruggebouwd in de lijn van de oorspronkelijke schaal. Daarnaast is het museum uitgebreid. Na realisatie van deze plannen blijft echter in het zuidoostelijke deel, tot achter het museum, sprake van een rommelige achtererfsituatie die is opgevuld met parkeerplaatsen.

Voorstraat:

- Knelpunt in de Voorstraat is met name de betekenis van deze straat als winkelstraat. De betekenis van de Voorstraat en het richting Tramstraat aansluitende deel van het Noordeinde is minder duidelijk in de structuur van het winkelapparaat in het centrum van Katwijk aan Zee.

2.3 Het winkelcentrum

Bestaand aanbod - kwantitatief²

Het totale winkelaanbod in Katwijk bedraagt ca. 45.000 m² verkoopvloeroppervlak (vvo) verdeeld over circa 290 winkelvestigingen. Hiervan bevindt zich circa 13.500 m² (= circa 30%) in het centrum van Katwijk, dat wordt gevormd door de Voorstraat, Badstraat, Noordzeepromenade en Princestraat. Wanneer het totale aanbod in Katwijk vergeleken wordt met het gemiddelde aanbod in kernen van vergelijkbare omvang, dan kan worden vastgesteld dat het aanbod in de niet-dagelijkse artikelsector als totaal ongeveer 15% minder groot is dan gemiddeld. Het aanbod in de dagelijkse artikelsector in Katwijk is ongeveer vergelijkbaar met wat er landelijk gemiddeld wordt aangetroffen.

Ongeveer 30% van het totale winkelverkoopvloeroppervlak van Katwijk bevindt zich in het centrumgebied van deze plaats. Dat is minder dan in het hoofdwinkelcentra van vergelijkbare plaatsen wordt aangetroffen, waar zich gemiddeld 55% van het aanbod in het centrum bevindt. De belangrijkste redenen daarvoor zijn:

- de excentrische ligging van dit centrum aan zee;
- een relatief kleine omvang van het hoofdcentrum;
- een betrekkelijk groot aantal vestigingen, verspreid over diverse locaties buiten het centrumgebied;
- de 'meerkernige' opbouw van de gemeente, waardoor nevencentra bestaan in onder andere Katwijk aan den Rijn, Bosplein/Koestal Overduin en Hoor-nes/Rijnsoever;
- de geringe regionale functie van het centrum van Katwijk (met in de nabijheid kernen als Leiden, Amsterdam en Den Haag).

De relatief kleine omvang van het aanbod in het hoofdcentrum blijkt ook uit onderstaande tabel (zie volgende pagina)

² De gegevens zijn ontleend aan het rapport 'Brancheringspatroon Centrum Katwijk', BRO Adviseurs, juni 1997

Tabel 1: Omvang hoofdwinkelapparaat vergeleken met kengetallen*

	hoofdwinkelapparaat Katwijk (m ² vvo)	Hoofdwinkelapparaat in woon- plaatsen van 30.000-50.000 inwoners (m ² vvo)
- dagelijkse artikelen	2.195	4.300
- niet-dagelijkse artikelen	11.265	21.200
- totaal	13.460	25.500

bron: Brancheringspatroon Centrum Katwijk, BRO Adviseurs, juni 1997

Uit bovenstaande tabel blijkt ook dat het aanbod in de dagelijkse artikelen in het centrum relatief klein is ten opzichte van het totale aanbod in de gemeente (ca. 20%). Hierbij dient opgemerkt te worden dat net buiten het plangebied maar aangrenzend aan het centrum een Albert Heijn supermarkt wordt gerealiseerd.

Bestaand aanbod - kwalitatief

Op het gebied van de dagelijkse artikelen bestaat het supermarktaanbod in de nabijheid van het centrum uit 2 vestigingen: Albert Heijn en Hoogvliet. Beide vestigingen zijn uit een oogpunt van consumentengedrag 'onder de maat' en modernisering is dan ook noodzakelijk. Het aanbod aan speciaalzaken in levensmiddelen is volledig en kwalitatief goed. Hetzelfde kan ook worden gezegd van de drogisterijbranche.

Naar het distributie-planologisch functioneren van de sector dagelijkse artikelen is recent onderzoek gedaan³. Op basis daarvan is het besluit genomen om Albert Heijn de mogelijkheid te bieden te verplaatsen naar de Tramstraat. Voorwaarde daarbij is wel dat in het vrijkomende pand aan de Voorstraat een nieuwe subtrekker in niet-dagelijkse artikelen terugkomt.

Zoals gezegd is het aanbod in niet-dagelijkse artikelen in Katwijk-centrum relatief klein van omvang. Er zijn dan ook goede mogelijkheden tot structuurversterking.

³ Distributie-planologisch functioneren van de dagelijkse artikelensector in de gemeente Katwijk (okt. 1995, BRO Adviseurs).

Tabel 2: Branche opbouw niet-dagelijkse artikelen

	hoofdwinkelap- paraat Katwijk centrum in m ² vvo	hoofdwinkelappa- raat woonplaatsen van 30.000-50.000 inwoners	procentueel verschil (m ² vvo)
- kleding/mode	3.700	6.723	-45%
- stoffen, handwerk, hhlinnen	365	326	12%
- schoeisel/lederwaren/reisart.	655	1.745	-63%
- woninginrichting	1.345	3.794	-65%
- wit/bruingoed/elektra/verlicht.	1.515	1.591	- 5%
- hh.artikelen/glas/aardewerk	660	1.510	-56%
- doe-het-zelf	140	1.102	-87%
- bloemen/planten/dieren	180	612	-70%
- boeken/tijdschriften/kantoorart.	105	490	-78%
- sport/kamperen/speelgoed	475	1.102	-57%
- warenhuizen	1.165	2.734	-57%
- rijwielen en auto-accessoires	135	326	-59%
- foto/film/optiek/uurwerk/juwelen	570	694	-18%
- tweedehands goederen	-	204	nvt
- overige detailhandel	255	326	-22%
- totaal	11.265	23.279	

Bron: Brancheringspatroon Centrum Katwijk, BRO Adviseurs, juni 1997

Uit de tabel blijkt dat:

- wanneer gekeken wordt naar het totale aanbod er duidelijk sprake is van een minder dan gemiddeld aanbod. Dit is niet alleen het geval wat betreft het aantal m² vvo; in de meeste branches is er ook sprake van een in vergelijking met de landelijke kengetallen minder aantal winkels;
- in de niet-dagelijkse artikelensector in alle branches, met uitzondering van de branche stoffen/handwerken/huishoudlinnen, een minder dan gemiddeld aanbod aanwezig is in het centrum van Katwijk;
- de branchering redelijk evenwichtig is.

Daarnaast is uit het onderzoek Brancheringspatroon gebleken dat:

- de gemiddelde winkelgrootte van zowel de winkels in de dagelijkse als de niet-dagelijkse artikelensector kleiner is dan gemiddeld;
- de filialiseringsgraad in het centrum laag is. Het centrum creëert op die manier een eigen identiteit, maar het beperkt duidelijk de (regionale) trekkracht. Daarnaast is de positie van de belangrijkste filiaalbedrijven (Hema, Albert Heijn, Blokker) niet optimaal te noemen;
- een groot aantal winkels een ondermaatse presentatie heeft. Bij herstructurering van het gebied Noordzeepromenade/Emmaplein kan hier zeker een positief effect van verwacht worden;
- het gemiddeld marktsegment zeer goed is vertegenwoordigd in het centrum van Katwijk. Wil de regioconsument geïnteresseerd raken in Katwijk dan is een toename van winkels in het bovengemiddelde segment noodzakelijk.

De belangrijkste knelpunten in de kwaliteitsopbouw van het centrum zit voorts in:

- het tekort aan keuzemogelijkheden over de hele lijn als gevolg van het relatief kleine aanbod;
- de gebrekkige routing in het centrum;
- kwaliteitstekorten in de inrichting van de openbare ruimte.

De conclusie op grond van het voorafgaande is dat kwantitatieve uitbreiding van het hoofdwinkelcentrum van Katwijk alleszins verantwoord is en noodzakelijk om de functie van subregionaal centrum vast te houden. Uiteraard moet bij de uitwerking worden uitgegaan van kwalitatieve maatstaven.

De opgave

De opgave voor de toekomst is om het hoofdwinkelcentrum van Katwijk zodanig in kwantiteit en kwaliteit te versterken dat niet alleen de lokale koopkrachtbinding versterkt zal worden, maar ook de subregionale functie met name voor Rijnsburg en Valkenburg verder zal uitgroeien.

Daarvoor is versterking van de detailhandel over de hele lijn noodzakelijk. De wenselijke omvang van deze versterking ligt in orde van grootte van ca. 6.000 m² vvo. Daarbij moet worden aangetekend dat:

- kwaliteit voorop dient te staan, zodat uiterst zorgvuldig moet worden gekeken naar de toe te voegen branches, marktsegmenten en winkeltypen;
- de wenselijke structuurversterking gefaseerd tot stand zal komen.

Deze toevoeging kan over de volle breedte plaatsvinden. Daarbij speciale aandacht voor het midden- en middenplus segment. Daarnaast is een zorgvuldige inpassing van nieuwe winkelruimte noodzakelijk, zodat de ruimtelijk-functionele structuur daadwerkelijk wordt versterkt. Een goede spreiding van trekkers is daarbij geboden.

2.4 Overige centrumvoorzieningen

Horeca

In het plangebied is een aantal horecazaken gevestigd, waaronder hotels, restaurants, cafés, lunchrooms en een discotheek. Beperkte uitbreiding van het horeca-aanbod is wenselijk en mogelijk. De horecanota van november 1994 en het daarop gebaseerde maximumstelsel is hierbij uitgangspunt. In hoofdstuk 3 (beleidskader) wordt verder op het horecabeleid ingegaan.

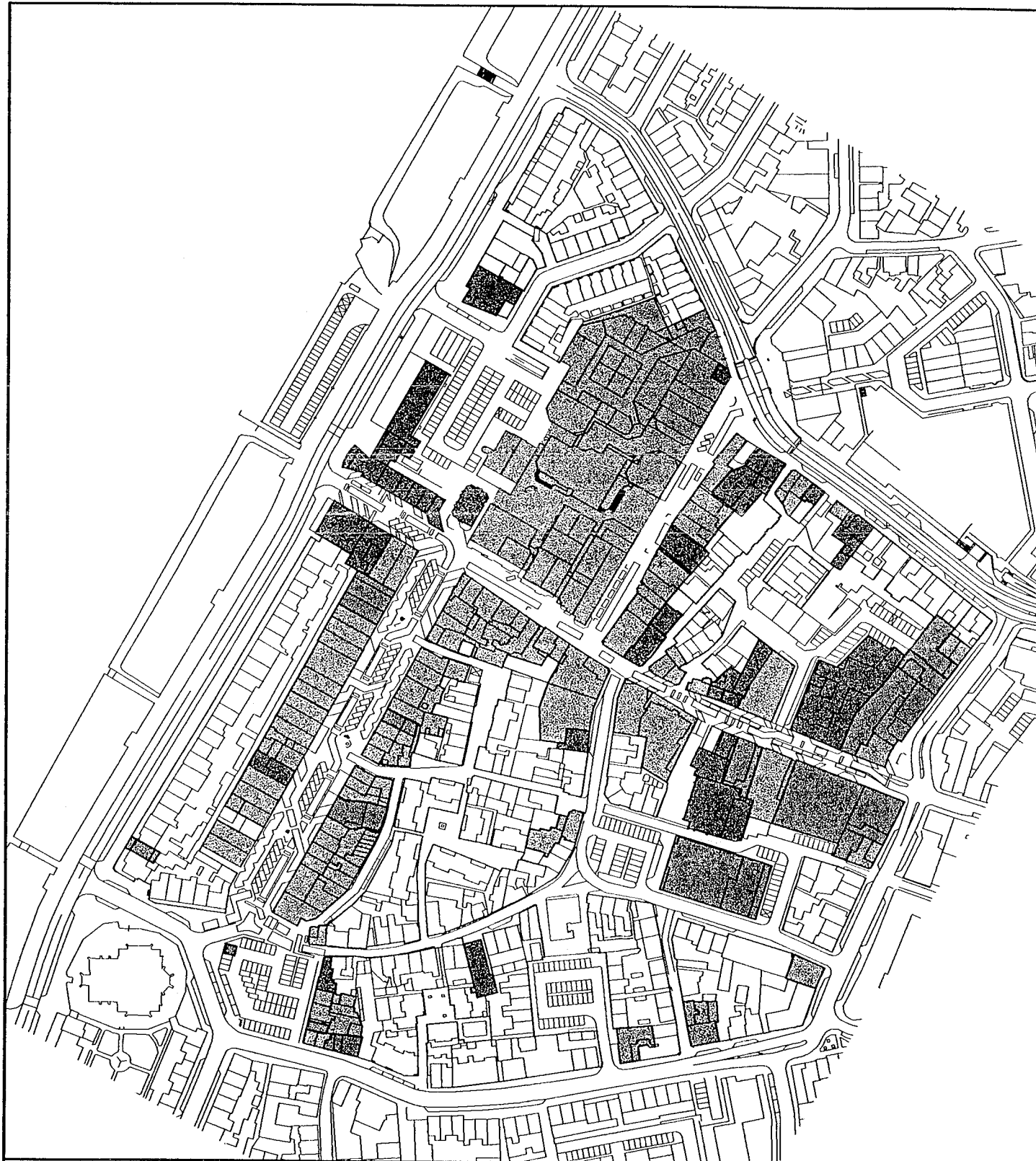
Zakelijke en overige dienstverlening

In het centrum van Katwijk is een aantal zakelijke dienstverleningsbedrijven gevestigd. Onder meer betreft het drie banken (ING-bank, Rabobank en de SNS-bank). Aan het Baljuwplein ligt het postkantoor. Verder zijn er nog enkele kleinere dienstverlenende bedrijven aanwezig (makelaar, reisbureau etc).

Maatschappelijke voorzieningen

Aan de Louwestraat en aan de Voorstraat is een kerk gelegen. Daarnaast is aan de Voorstraat het museum Katwijk gevestigd.

Functiekaart



Legenda

-  Wonen
-  Horeca
-  Maatschappelijke doeleinden
-  Detailhandel
-  Dienstverlening
-  Bedrijven



0 25 50m

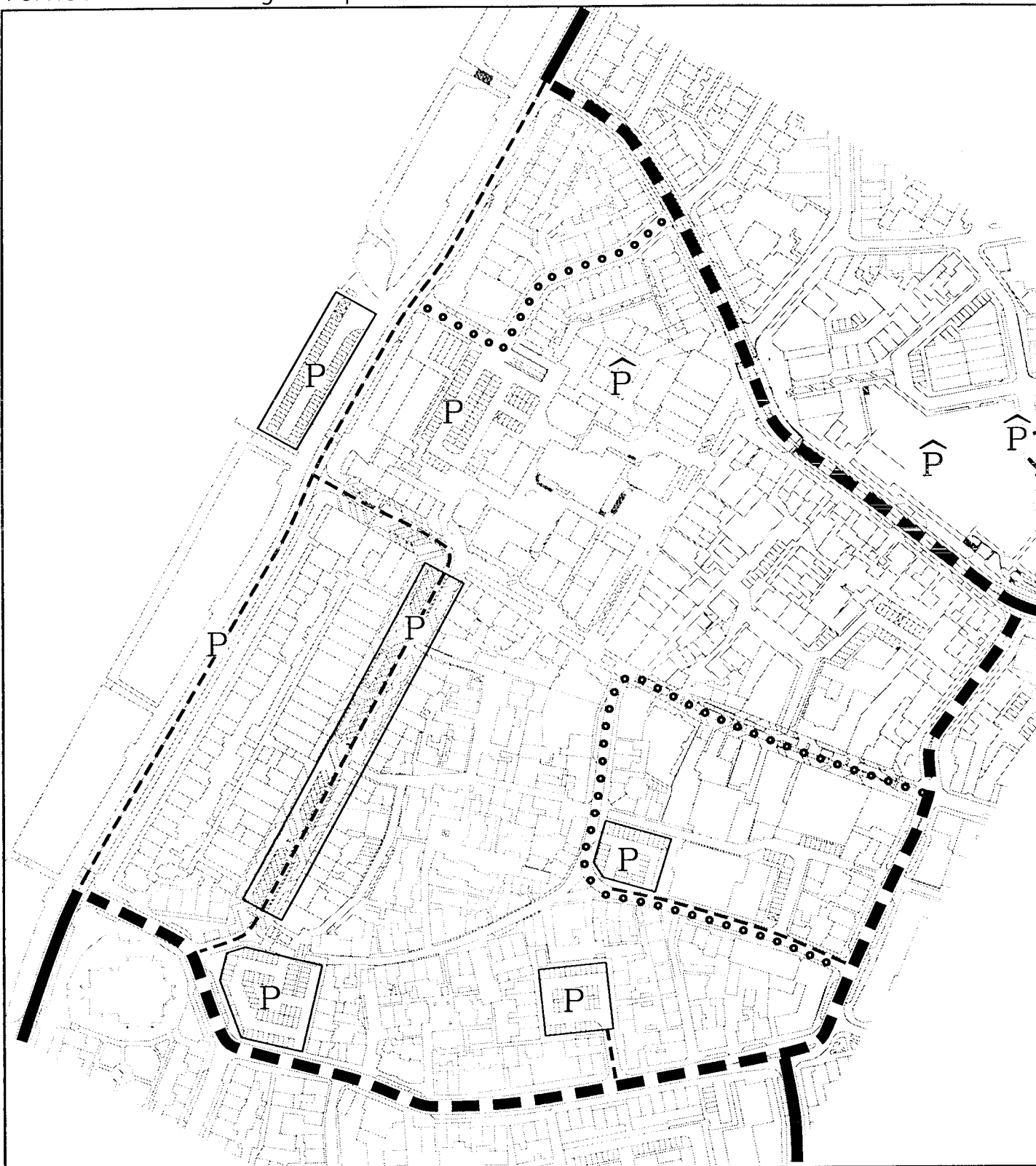
2.5 Wonen in het centrumgebied

In het centrumgebied zijn ook enkele specifieke woongebieden aanwezig:

- Langs de Boulevard, tussen de Voorstraat en het Andreasplein, is het wonen de hoofdfunctie. Deze woningen bestaan meestal uit 3 lagen en een flauwe kap. Een-gezinshuizen worden afgewisseld met meergezinswoningen.
- Het gebied rond de Koningin Emmastraat komen eengezinsrijenwoningen voor in twee lagen met een kap.
- In het gebied Tramstraat-Westpad worden oorspronkelijke, karakteristieke woningen aan de Tramstraat afgewisseld met nieuwe invullingen aan het Westpad. Aan de Tramstraat is sprake van een zeer wisselende bebouwing in hoogte en korrel.
- Tenslotte bestaat nagenoeg het gehele gebied rond de Zuidstraat-Dwarsstraat-Elleboogstraat-Louwestraat-Schippersdam uit eengezinswoningen.

Naast de specifieke woongebieden wordt in de rest van het gebied veelal boven de centrumfuncties gewoond.

Verkeersontsluiting en parkeren



Legenda

-  Aanvoerroute
-  Centrum randroute
-  Parkeerontsluiting
-  Interne ontsluiting

-  Parkeerlocatie
-  Parkeergarage



0 25 50

2.6 Verkeer en parkeren

Verkeer

Algemeen

Aangezien het centrum van Katwijk aan zee gelegen is houdt dit in dat de benaderingsrichtingen vanuit de landzijde geconcentreerd zijn. Dit betekent dat de vervoersstromen geconcentreerd via enkele aanvoerroutes het centrum bereiken.

Auto

De belangrijkste aanvoerroutes voor de auto worden gevormd door de Parklaan, de Tramstraat en Rijnmond, onderling kortgesloten door de Boulevard langs het strand. De Tramstraat is van deze drie de belangrijkste. Vanaf de Tramstraat is ook het merendeel van de geconcentreerde parkeergelegenheid goed bereikbaar. De belangrijkste secundaire centrumontsluiting wordt gevormd door de route via Noordeinde, Dwarsstraat, Zuidstraat en Andreasplein tussen respectievelijk de Tramstraat en de Boulevard. Op deze wijze is er sprake van een 'ring' rond het winkelcentrum. Via deze ringroute zijn zowel de grote alsook een aantal kleinere parkeerlocaties bereikbaar.

Binnen het kernwinkelgebied (Badstraat, Voorstraat, Princestraat) is de auto in principe 'te gast'. Er is hier ook sprake van een op de verblijfsfunctie afgestemde inrichting. Op zaterdag is de Badstraat en het gedeelte van de Voorstraat tussen Badstraat en Princestraat afgesloten voor motorvoertuigen.

Voor de regio is de auto verreweg het belangrijkste vervoermiddel in het winkelbezoek, ruim 70% van deze bezoekers komt met de auto⁴.

Bevoorrading vindt in belangrijke mate plaats via de winkelstraten. Hiervoor zijn geen bijzondere regelingen van kracht.

Fiets

De belangrijke routes voor de auto zijn tevens belangrijke routes voor de fiets. Daarnaast zijn de routes via de Sluisweg en de Voorstraat typische radiale fietsroutes vanuit de noordelijk en oostelijk gelegen woonwijken, gericht op het hart van het centrum. Stallingmogelijkheden zijn er in de vorm van verspreid opgestelde fietsklemmen. In de parkeergarage aan de Tramstraat is tevens de mogelijkheid aanwezig om fietsen overdekt en onder toezicht te stallen. Het gebruik hiervan ten behoeve van centrumbezoek is echter zeer gering.

De indruk bestaat dat in de afgelopen jaren het fietsgebruik in het centrumbezoek is toegenomen. In 1994 bleek ca. 22% van de bezoekers uit de nabije regio op de fiets naar het centrum van Katwijk te komen (bron: enquête PAC, 1994, zie⁴).

⁴ 'Enquête 1994 P.A.C. Katwijk', Hogeschool van Amsterdam, 1994

Openbaar vervoer

De openbaar vervoerontsluiting van het centrum vindt per bus plaats. De routing van de busdiensten vindt grenzend aan het centrumgebied plaats via de Tramstraat en Boulevard. Het openbaar vervoergebruik in het centrumbezoek is echter marginaal. Uit de regio maakt slechts ca. 5% gebruik van het openbaar vervoer bij een bezoek aan het centrum (bron: enquête PAC, 1994, zie⁴)

Voetgangers

De situatie voor voetgangers dient tweeledig in beschouwing te worden genomen. Enerzijds de situatie in het winkelcentrum zelf, anderzijds die van de looproutes van en naar de parkeergelegenheid. Binnen het kernwinkelgebied is sprake van een erfachtige inrichting. Auto's, maar ook fietsers zijn hier in principe te gast. Door afsluiting voor motorvoertuigen van de Badstraat en een gedeelte van de Voorstraat op zaterdag worden tijdens de piekuren conflictsituaties in dit drukke gedeelte van het winkelgebied zo veel mogelijk voorkomen.

De looproutes van de kortparkeergelegenheid naar de winkels is relatief kort. Voor het straatparkeren in veel gevallen zelfs korter dan 50 m¹. Voor de terreinen en de garage Tramstraat bedraagt deze afstand circa 100 à 150 m¹. In de Tramstraat zijn maatregelen genomen ter verbetering van de oversteekbaarheid voor voetgangers.

De huidige verkeersontsluiting is al met al, redelijk tot goed te noemen. Wel dient geconstateerd te worden dat het openbaar vervoer hierin slechts een marginale rol speelt.

Parkeren

Capaciteit, inrichting en regulering

Het huidige parkeeraanbod in en direct grenzend aan het centrum omvat bijna 1.500 parkeerplaatsen (pp). In de afgelopen jaren hebben zich slechts kleine wijzigingen voorgedaan. Sinds 1993 is de parkeercapaciteit licht gegroeid met ca. 55 pp.

Circa 40% van de openbare parkeergelegenheid is gesitueerd op min of meer geconcentreerde parkeerterreinen. Circa 50% is verspreid gesitueerd over diverse kleinere locaties langs de straten. Circa 10% is gesitueerd in een openbare garage (Tramstraat). In het centrum geldt een betaald parkeren-regiem. Dit is onlangs uitgebreid. Tevens is een belanghebbendenregeling ingevoerd.

De parkeercapaciteit voor centrumbezoek kent een zwaartepunt aan de noordzijde van het centrum. Niet alleen in omvang, ook in mate van concentratie.

Gebruik

De afgelopen jaren is periodiek het gebruik van de parkeergelegenheid in het centrum onderzocht. Op dit moment is er nog geen sprake van een structureel parkeerprobleem in het centrum. De parkeerpiek ligt op zaterdag, dan is de huidige parkeerca-

paciteit 'vol'. Op de koopavond is de piek enigszins lager. Dan is er nog sprake van beperkte restcapaciteit.

Hoewel er nog niet kan worden gesproken over een structureel tekort voor het centrum als totaal, is er wel sprake van een onevenwichtige spreiding van de parkeerdruk. Hierdoor ontstaat extreem hoge parkeerdruk op de meest aantrekkelijke locaties (Emmaplein, Princestraat, Badstraat, Andreasplein) terwijl op enige afstand nog plaatsen vrij zijn (Boulevard, garage Tramstraat, Zwaai kom/Haven). De afgelopen jaren is met name op de donderdag de parkeerdruk nog licht toegenomen.

3. BELEIDSKADER

3.1 Structuurplan Katwijk 2000

Het integrale ruimtelijke beleidskader waarbinnen de ontwikkeling van het centrum van Katwijk aan Zee plaatsvindt is het Structuurplan Katwijk 2000 (vastgesteld 30 maart 1994). Navolgend zijn de hoofdlijnen van het beleid ten aanzien van het centrum van Katwijk aan Zee weergegeven.

Het structuurplan stelt dat Katwijk binnen het Nederlandse toeristische product 'kust' een relatief bescheiden plaats inneemt. Katwijk aan Zee is een kleinschalige badplaats met rust en ruimte. De lokale karakteristiek van Katwijk, onder meer tot uitdrukking komend in een belangrijke mate van zondagsrust, drukt een onmiskenbaar stempel op de recreatieve functie van de gemeente. Daarin onderscheidt Katwijk zich ook nadrukkelijk van omringende badplaatsen.

Katwijk wenst dit zo te houden. De economische functie van het toerisme moet ten minste behouden blijven. In dat kader is een zekere en geleidelijke groei in de verblijfsrecreatie wenselijk, doch Katwijk wenst het eigen karakter niet op te offeren aan de druk van toeristisch-recreatieve ontwikkelingen in de sector dagrecreatie.

In het centrum van Katwijk aan Zee wordt de relatie winkelcentrum, Boulevard, strand en zee versterkt. In het op het winkelcentrum aansluitende deel van de Boulevard (tussen Waaigat en Voorstraat) wordt de inrichting afgestemd op de verblijfsfunctie. De doorstroomsnelheid van het verkeer wordt beperkt, er komt een bescheiden verblijfsgebied met terrassen. Via de Voorstraat en het Noordeinde wordt het verband gelegd met de Prins Hendrikkade. De aan weerszijden van de Voorstraat gelegen centrumgebiedjes Oostpad/Westpad en Baljuwplein worden in de herinrichting betrokken.

Het karakter van de bebouwing van de Boulevard blijft gehandhaafd. De Boulevard blijft voornamelijk 'woonboulevard' met enige ruimte voor appartementen, pensions en horecafuncties; dit met inbegrip van de 'koppen' aan weerszijden van de Wilhelminastraat en de Voorstraat. De huidige bebouwingshoogte is richtinggevend voor nieuwe invullingen. In dit kader blijft uitbreiding van hotelaccommodatie beperkt tot vergroting van het bestaande hotel Noordzee.

De functie en presentatie van de Boulevard wordt versterkt door een betere aansluiting van het kernwinkelgebied en door herinrichting van de buitenruimte. Inrichting van de 'promenade' tussen Wilhelminastraat en Andreasplein vergroot de recreatieve waarde van de Boulevard; door de promenade aan de zeezijde te leggen blijft de achterliggende woonfunctie in zijn waarde. Ten behoeve van het toeristisch verkeer wordt uitgegaan van een vrijliggend fietspad op de Boulevard, dat aansluiting geeft op de fietsvoorzieningen in de Noordduinen en de Zuidduinen.

3.2 Detailhandelsbeleid

Structuurplan Katwijk 2000

Specifiek vanuit de winkelfunctie stelt het structuurplan dat het perspectief voor het centrumgebied van Katwijk aan Zee goed te noemen is. Het centrum kent nog een belangrijke potentiële groeimogelijkheid in de sector 'niet dagelijkse artikelen'. Voor het ontwikkelingsperspectief is het daarbij van wezenlijk belang dat die groei ook naar verwachting kan plaatsvinden in de hoger gekwalificeerde segmenten en aldus kan bijdragen tot vergroting van de aantrekkingskracht van het centrumgebied. Door de uitgroeimogelijkheden van het winkelcentrum op de eerste plaats te richten op het gebied Waaigat-Emmaplein wordt de relatie tussen het winkelcentrum en de Boulevard versterkt, kan de Noordzeepromenade worden geïntegreerd en kan tegelijkertijd een betere samenhang tussen de Princestraat en het overige deel van het winkelcentrum worden bewerkstelligd.

In Katwijk aan Zee zal de uitgroei en kwaliteitsverbetering van het winkelcentrum zich op de eerste plaats richten op het gebied Waaigat-Emmaplein. Hiermee wordt naar verwachting ook de grootste bijdrage geleverd aan het verbeteren van de samenhang in het winkelapparaat, met name ook van belang voor het functioneren van de Princestraat. Ook een goede aansluiting van het Andreasplein op de Princestraat is van belang.

De op het winkelcentrum aansluitende toeristische ontwikkeling wordt voorshands beperkt tot het 'vak' tussen het Waaigat en de Voorstraat. Het bouwblok tussen het hotel Noordzee en het Waaigat wordt in de ontwikkeling betrokken. Het daarvoor gelegen verblijfsgebied krijgt een bescheiden invulling.

Recente ontwikkelingen

Sedert de vaststelling van Katwijk 2000 hebben zich nieuwe ontwikkelingen voorgedaan c.q. hebben enkele uitwerkingen plaatsgevonden:

- Er is een regionale detailhandels structuurvisie tot stand gekomen. Bij het overleg daarover was ook de gemeente Katwijk betrokken.
- Op 29 oktober 1996 is een convenant inzake de centrumontwikkeling ondertekend waarin principe-afspraken over de centrumontwikkelingen zijn vastgelegd. Deze is ondertekend door de partijen, zijnde het Economisch Platform en de winkeliersvereniging PAC.
- De gemeente heeft een intentieovereenkomst afgesloten met Ahold Vastgoed over de verplaatsing van de AH-supermarkt van de Voorstraat naar de Tramstraat en de voorwaarden die daaraan verbonden worden.
- Er is een projectontwikkelaar geselecteerd voor de ontwikkeling van het Waaigat-Emmaplein en de renovatie van de Noordzeepromenade. Deze renovatie is reeds uitgevoerd.

- Op 18 december 1997 is de Raad van de gemeente akkoord gegaan met het sluiten van een samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente en de projectontwikkelaar.
- Een nadere uitwerking van het parkeerbeleid heeft inmiddels plaatsgevonden. Recent is als eerste stap het betaald parkeren in het centrum uitgebreid en tevens is een belanghebbendenregeling ingevoerd.

De Regionale Structuurvisie detailhandel Rijn en Bollenstreek (REO, febr. 1996)

Deze regionale structuurvisie is tot stand gekomen op basis van het onderzoek van D en P Onderzoek en Advies (oktober 1995). De belangrijkste conclusies en beleidslijnen voor de ontwikkeling van het centrum van Katwijk worden hierna aangegeven.

Het centrum van Katwijk aan Zee heeft binnen het krachtenveld van de Rijn- en Bollenstreek, naast Leiden, Alphen a/d Rijn en Lisse, een eigen marktcluster opgebouwd. Dit cluster bestaat uit de gemeenten Katwijk, Rijnsburg en Valkenburg (tezamen ca. 60.000 inwoners). Vanuit Rijnsburg en Valkenburg vindt meer dan 25% van de koopkrachtafvoeiing plaats naar Katwijk aan Zee.

Het centrum van Katwijk aan Zee heeft daarnaast een grote mate van zelfstandigheid. De koopkrachtbinding in de sector dagelijkse artikelen is ruim 90%; in de niet-dagelijkse artikelen is de binding bijna 70%. Op basis van deze kenmerken behoort het centrum van Katwijk tot de categorie 'subregio centra', evenals Lisse.

De regionale structuurvisie richt zich op het realiseren van de volgende doelstellingen:

1. Het maximaliseren van de koopkrachtbinding binnen de regio en in samenhang daarmee het minimaliseren van het koopkrachtlek.
2. Het in stand houden respectievelijk het realiseren van vitale winkelcentra op alle onderscheiden marktniveaus binnen de regionale hoofdstructuur.
3. Het stimuleren van structuurversterking in het huidige centrumaanbod van de 22 gemeenten. Rekening houdend met enerzijds de regionale samenhang in de positionering van de centra ten opzichte van elkaar en anderzijds het aanwezige marktpotentieel per centrum. Specifieke sterke punten per centrum kunnen worden benut.
4. Het maximaliseren van de lokale koopkrachtbinding in de dagelijkse artikelensector en het in samenhang daarmee stimuleren van structuurversterking in het winkelaanbod per gemeente respectievelijk woonkern.
5. Het realiseren van volumebeheersing in combinatie met het tegengaan van uitholling van de marktpositie van de bestaande winkelcentra ten gevolge van een verdere toename van perifere detailhandelsontwikkelingen.
6. Het beheersen van de (consumenten)mobiliteit door het in stand houden respectievelijk realiseren van een wervend en adequaat voorzieningenaanbod in de nabijheid van de consument.
7. Het ondersteunen van de verdere ontwikkeling van de regionale aankoopcentra Leiden, Alphen a/d Rijn, Katwijk en Lisse in het belang van de noodzaak om binnen

de regio Rijnland te beschikken over krachtige koopcentra die de concurrentie aan kunnen met centra buiten de regio.

De doelstellingen sluiten goed aan bij de beleidsvoornemens van Katwijk 2000. In de structuurvisie worden vervolgens de doelstellingen vertaald in concrete actiepunten. Enkele essentiële punten in relatie tot het lokale beleid zijn de volgende:

- Uitbreiding van het detailhandelsareaal wordt toegestaan als dit onlosmakelijk verbonden is aan structuurversterking en plaatsvindt binnen de marktmogelijkheden en aanwezige regionale samenhang.
- Meer overleg tussen gemeente en ondernemers en het formuleren van een gemeenschappelijk ontwikkelingsbeleid in de vorm van 'ondernemingsplannen of masterplannen' voor de centra.
- Structuurversterking van de subregiocentra, waaronder Katwijk, gericht op het continueren van hun subregionale functie voor de sector niet-dagelijkse artikelen is onmisbaar. Het accent moet daarbij liggen op het 'onderscheidend vermogen' ten opzichte van bijv. de grotere centra Leiden en Alphen.

Voor alle centra geldt dat kwaliteit meer doorslaggevend zal zijn dan kwantiteit. De regionale structuurvisie doet geen uitspraken over de exacte omvang van de afzonderlijke centra.

Structuurvisie Detailhandel Zuid-Holland (provincie Zuid-Holland, 4 juli 1996)

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland hebben op basis van een vijftal regionale structuurvisies een eigen zienswijze op de detailhandelsontwikkeling in de provincie opgesteld.

De provinciale visie sluit in hoofdlijnen goed aan op de regionale structuurvisie. Het regionale voornemen om met name de grotere centra te versterken, waaronder ook Katwijk-centrum, wordt overgenomen.

Voor de ontwikkeling van het centrum van Katwijk betekent dit dat wordt ingestemd met de ontwikkeling van 6.000 m² vvo (dagelijkse en niet-dagelijkse artikelen tezamen).

3.3 Horecabeleid

Zelfstandige horecabedrijven

In december 1994 is de gemeentelijke horecanota vastgesteld. Deze nota is opgesteld om de vestigingsvragen beter te kunnen reguleren. De uitgangspunten die ten grondslag liggen aan het nieuwe horecabeleid zijn de volgende:

- het centrum van Katwijk aan Zee heeft en houdt primair een woon- en winkel-functie en daarnaast een bescheiden functie als uitgaansgebied;
- vestiging van nieuwe dan wel uitbreiding van bestaande harde horecabedrijven wordt uitgesloten;

- slechts een aantal nieuwe zachte horecabedrijven mag zich in het centrumgebied vestigen;
- zachte horecabedrijven worden uitsluitend toegestaan op de begane grondlaag. De bovenliggende bouwlagen moeten bestemd blijven voor de woonfunctie;
- het bruto-vloeroppervlak per horeca-eenheid wordt beperkt tot maximaal 150 m²;
- binnen een straal van 15 meter, gemeten vanuit het hart van de voorgevel van een bestaand horecabedrijf, mag geen nieuw horecabedrijf worden gevestigd;
- het totaal voor horecabedrijven toegestane vloeroppervlak binnen de regelingen in de bestemmingsplannen wordt teruggebracht van 3.045 tot 2.000 m².

Uitgegaan wordt van een concentratie van horeca in het centrum en het havengebied. In deze gebieden is daarbij alleen uitbreiding van zachte horeca mogelijk. Hierbij zal het aantal bedrijven worden gelimiteerd.

Op 21 februari 1995 heeft het college van Burgemeester en Wethouders ingestemd met de aanpassing van de horecanota en het daarin opgenomen maximumstelsel. Hierbij zijn de horecabedrijven onderscheiden in twee categorieën, waarbij de tweede categorie weer is opgesplitst.

Categorie I betreft de restaurants, cafetaria's, snackbars, automatieken, zaalaccommodatie en daghorecabedrijven (lunchrooms etc).

Categorie IIa-bedrijven zijn de bars, cafés, pubs, grand-cafés, eetcafés en tavernes. Onder de categorie IIb-bedrijven vallen de bar-dancings en de discotheken.

Op het moment van opname (januari 1995) waren in het centrumgebied van Katwijk 16 horecabedrijven in categorie I, 6 bedrijven in categorie IIa en 1 bedrijf in categorie IIb gevestigd. Volgens het maximumstelsel kan het aantal horecabedrijven in categorie I maximaal 24 gaan bedragen. Het aantal categorie-II bedrijven kan in principe niet worden uitgebreid. Het verwerkingsgebied van de horecanota is groter dan het plangebied (onder anderen de Kop van het Havengebied).

Horeca als ondergeschikte nevenactiviteit

In december 1996 is het verzoek ingediend om bij een bakkerij als nevenactiviteit de horecafunctie uit te oefenen. Het betreft geen zelfstandige horeca, maar het ter plaatse nuttigen van de bakkerijproducten, onder het genot van een kop koffie. Voor een dergelijke vestiging is geen vergunning nodig op grond van de Drank- en horecawet.

Het verzoek past in de ontwikkelingen, met een bepaalde branchevervaging winkels-horeca, die thans in den lande gaande zijn. Dit kan met name het geval zijn in centrumlocaties, waar ook een zekere recreatieve functie bestaat, zoals het plangebied Katwijk-centrum.

Op basis van het concrete verzoek is geconstateerd dat een dergelijke ondergeschikte horecafunctie niet strijdig hoeft te zijn met de functie en het karakter van het cen-

trumgebied. Daarom zou, na vrijstelling, horeca binnen het centrumgebied toegelaten kunnen worden, zonder dat deze horeca gekoppeld is aan de horecanota. Hierbij kunnen wel de volgende voorwaarden worden gesteld:

- Alleen winkelondersteunende horeca, dat wil zeggen dat de horeca een functie heeft voor het winkelend publiek en dezelfde openingstijden heeft als de winkels.
- Uitsluitend als ondergeschikte nevenactiviteit bij de hoofdfunctie (winkel). Concreet betekent dit dat maximaal 1/3 van het winkelvloeroppervlak voor de horeca mag worden aangewend.
- Er worden geen alcoholische dranken geschonken.

3.4 Verkeer- en parkeerbeleid

Katwijk 2000

Binnen het structuurplan Katwijk 2000 is in 1993 de 'voorstudie voor de aanpak van het centrumgebied' vastgesteld. Belangrijke hierin opgenomen uitgangspunten over verkeer en parkeren zijn:

- verbetering van de relatie tussen het winkelcentrum, Boulevard en strand;
- op peil houden van de kwaliteit van het parkeren, o.a. door uitbreiding van de capaciteit en door het beschikbaar houden van kortparkeercapaciteit op korte afstand van het winkelcentrum.

De verkeersontsluiting van het centrum is in de voorstudie voorzien via de ring: Boulevard, Zuidstraat, Dwarsstraat, Noordeinde, Tramstraat en Koningin Wilhelminastraat. Op de Boulevard tussen Voorstraat en Waaigat wordt gestreefd naar een zo verkeersluw mogelijk karakter. Binnen de ring kan de verkeersfunctie worden beperkt tot het bereikbaar houden van wonen en winkels. Een stapsgewijze uitwerking van het auto-vrij maken van het winkelcentrum moet binnen de vorm te geven verkeersstructuur mogelijk blijven.

Raamplan 1993

Ongeveer gelijktijdig met de bovengenoemde voorstudie is het Raamplan 1993 voor het parkeren vastgesteld. Verondersteld werd dat toename van de recreatiedruk en de druk op het winkelgebied de parkeerbehoefte en parkeerdruk in en om het centrum van Katwijk zal doen blijven toenemen. Gratis parkeergelegenheid en langparkeergelegenheid zullen de eerste opties zijn; bewoners in de omgeving van deze gebieden zullen een toenemende overlast ervaren. Door doelmatig en verantwoord parkeerbeleid dient deze situatie te worden voorkomen. In het zogenaamde 'Raamplan' zijn de antwoorden op deze problematiek in hoofdlijnen geformuleerd. In het Raamplan is de principekeuze gemaakt voor het voeren van een sturend parkeerbeleid -middels betaald parkeren- gericht op beperking van het autogebruik en stimulering van openbaar vervoer- en fietsgebruik. Tevens is destijds besloten de uitwerking vorm te geven

via deelnota's en zijn de noodzakelijke verordeningen reeds vastgesteld (Parkeerverordening, Verordening Parkeerbelastingen).

Parkeerbeleid Centrum en omgeving

Uitgangspunten

In het Raamplan 1993 werden tevens de vervolgstappen in de tijd aangegeven, te weten 1994, 1996, 1998, 2000 waarop middels aanvullende beleidsnota's uitwerking aan het beleid dient te worden gegeven. De eerste stap (1994) is reeds via deelnota's volledig geëffectueerd (verhoging tarieven, uitbreiding betaald parkeren, uitbreiding controle). Op 26 juni 1997 is een vervolgstap geëffectueerd bij de vaststelling door de raad van de beleidsnota 'Parkeerbeleid Centrum en omgeving'. Daarbij is een concrete koppeling gemaakt met de recent in gang gezette ontwikkelingen in en om het centrum en wordt tevens ingegaan op de invloed van het strandparkeren.

De gehanteerde uitgangspunten voor de beleidsnota Parkeerbeleid Centrum en omgeving zijn:

- uitbreiding van de parkeercapaciteit in de toekomst in overeenstemming met de behoefte;
- handhaven van voldoende parkeerplaatsen zo dicht mogelijk bij de voorzieningen;
- uitbreiding van het betaald parkeren in combinatie met de introductie van een regeling voor belanghebbenden;
- rekening houden met regionale ontwikkelingen, met name ook in relatie tot te hanteren tarieven;
- streven naar een verantwoorde en sluitende exploitatie en beheer van het totale parkeerareaal;
- de instelling van een fonds ter beheer van de meeropbrengsten uit het parkeerbeleid;
- aanwenden van het fonds voor maatregelen ten gunste van de totale kwaliteitsversterking van het centrum.

Behoefteontwikkeling en meting

In de loop van 1995 is discussie ontstaan over de toekomstig te verwachten parkeerbehoefte, de vervanging van vervallende plaatsen door centrumontwikkelingen en de wenselijkheid en/of noodzaak van de openbare parkeergarage Prins Hendrikkade als alternatief. Ten aanzien van de ontwikkeling van de parkeerbehoefte richt de gemeente zich op een 'streefwaarde' die past bij sturend parkeerbeleid. Daarmee wordt afgeweken van het volgen van de behoefteontwikkeling. Het verschil (ca. 500 pp) dient volgens de gemeente opgevangen te worden door het stimuleren van alternatieve vervoerwijzen, met name de fiets.

Tijdens de Ronde Tafel Conferentie van 2 november 1995 is in overleg met alle bij de centrumontwikkeling betrokken partijen overeenstemming bereikt over de discussiepunten.

Samengevat luiden de conclusies:

- er moet gewerkt worden aan integrale centrumkwaliteit;
- de parkeergarage aan de Prins HendrikKade/Tramstraat is noodzakelijk;
- meer reservering voor kortparkeercapaciteit.

Voorts is overeengekomen om:

- gezamenlijke inspanningsverplichtingen vast te leggen om deze doelen te bereiken;
- het verschil van ca. 500 pp bespreekbaar te stellen;
- als uitgangspunt een sturend parkeerbeleid te nemen gericht op de behoefte van 'koopavond';
- het op de voet volgen van de feitelijke ontwikkeling van de parkeerbehoefte;
- het ontwikkelen van een hierop gericht meetprogramma;
- het reserveren van alternatieven ingeval de behoefte harder groeit dan de 'streefwaarde'.

4. RUIMTELIJK-FUNCTIONELE OPZET VAN HET PLAN

4.1 Algemeen

Uit de voorgaande hoofdstukken kan het volgende worden geconcludeerd:

- In het centrum van Katwijk zijn er nog enkele delen van het oude dorp te vinden. Deze delen hebben een eigen identiteit en karakteristiek.
- In de huidige situatie is het ruimtelijk beeld op onderdelen verstoord door de schaal van de bebouwing of door de inrichting van de ruimte.
- Een kwantitatieve uitbreiding van het hoofdwinkelcentrum van Katwijk is verantwoord en noodzakelijk om de functie van subregionaal centrum vast te houden. De wenselijke omvang van deze versterking ligt in de orde van grootte van circa 6.000 m² vvo. Het is gewenst dat de structuurversterking gefaseerd plaatsvindt en op de eerste plaats is gericht op een kwalitatieve verbetering.
- In het centrum van Katwijk kan het aantal horecabedrijven toenemen. Er mogen zich echter alleen zachte horecabedrijven nieuw vestigen (categorie I). Een uitbreiding van de zwaardere horecabedrijven is niet wenselijk. Daarnaast is horeca als nevenactiviteit bij een winkel onder bepaalde voorwaarden toegestaan.
- De huidige verkeersontsluiting is redelijk te noemen;
- De huidige parkeercapaciteit is voldoende. Voor de toekomst wordt als uitgangspunt een sturend parkeerbeleid gehanteerd (gericht op de behoefte van de koopavond), waarbij alternatieve locaties gereserveerd dienen te worden wanneer de behoefte harder groeit dan de streefwaarde.

Het centrum van Katwijk kan op grond van de bovengenoemde uitgangspunten worden opgedeeld in gebieden waar het behoud en de versterking van de huidige situatie voorop staat en een aantal andere gebieden waar ontwikkelingen/veranderingen plaats zouden kunnen vinden. Onderstaand wordt hier nader op ingegaan.

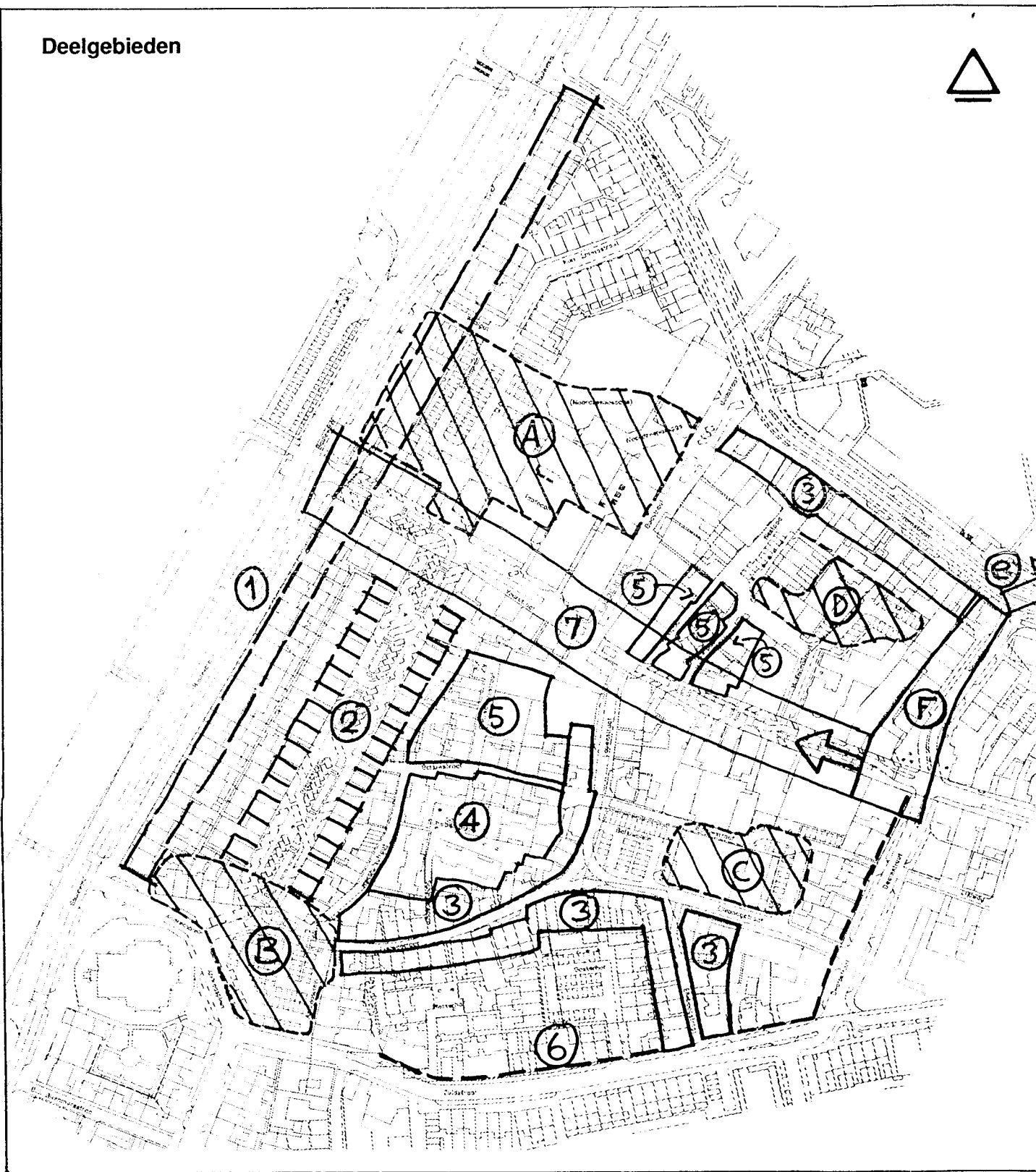
4.2 Behoud en/of versterking karakteristiek

Om te voorkomen dat het kerngebied in het centrum, waar het oude dorp nog het meest herkenbaar is, uiteindelijk tot een soort 'eiland' wordt teruggebracht, is het gewenst de gemeenschappelijke kenmerken voor het gebied als geheel vast te leggen en als richtsnoer te hanteren.

Het enige zinvolle onderscheid dat in het plangebied kan worden aangebracht is:

- het wederopbouwgebied Princestraat/Badstraat langs de Boulevard;
- het overige centrumgebied binnen de eerdergenoemde grenzen.

Deelgebieden



DEELGEBIEDEN

beheer/behoud

1. Boulevard
2. Princestraat
3. Straatwanden 'oude dorp'
4. Schippersdam
5. Oostpad/Westpad/Princdwardsstraat
6. Zuidstraat/Dwarsstraat
7. Voorstraat

Ontwikkelingen

- A. Emmaplein e.o.
- B. Andreasplein
- C. Baljuwplein
- D. Museum e.o.
- E. PH-kade
- F. Noordeinde-Voorstraat

Het eerste deelgebied is kenmerkend voor het naoorlogse gezicht van Katwijk als badplaats met voorzieningen aan zee. Het overige gebied verwijst lang niet overal meer naar het oude dorp, maar herbergt in wisselende mate toch kenmerken van stedenbouwkundige aard die in het bestemmingsplan integraal moeten worden vastgelegd.

Per deelgebied worden deze geschetst.

Deelgebieden 1 en 2: Boulevard/Princestraat

- De bebouwingsschil aan de Boulevard met aparte percelen en licht hellende daken is kenmerkend voor de badplaats. Dit karakter dient behouden te blijven.
- Ook aan de rechtlijnige Princestraat zijn de percelen nog herkenbaar. Vooral de dwarskappen houden dat beeld overeind. Deze korrel zou bij nieuwe bouw- of inrichtingsinitiatieven uitgangspunt moeten blijven.

Deelgebied 3: Straatwanden oude dorp

- Deze gave straatwanden staan model voor het oude dorp: de bestaande schaal en vormkenmerken dienen te worden behouden.
- De in kwaliteit sterk wisselende omgeving van deze schillen is een gegeven.

Deelgebied 4: Schippersdam

- De opnieuw ingevulde woningbouw met een duidelijke 'damstructuur' met de lage goten, kappen en wisselende of gerende rooilijnen is karakteristiek voor het dorpsgebied en moet behouden blijven.

Deelgebied 5: Oostpad-Westpad en Princedwarsstraat e.o.

- Beide gebieden zijn (deels) opnieuw ingevuld met woningbouw.
- De schaal is kenmerkend voor de 'damstructuur' en dient behouden te blijven.

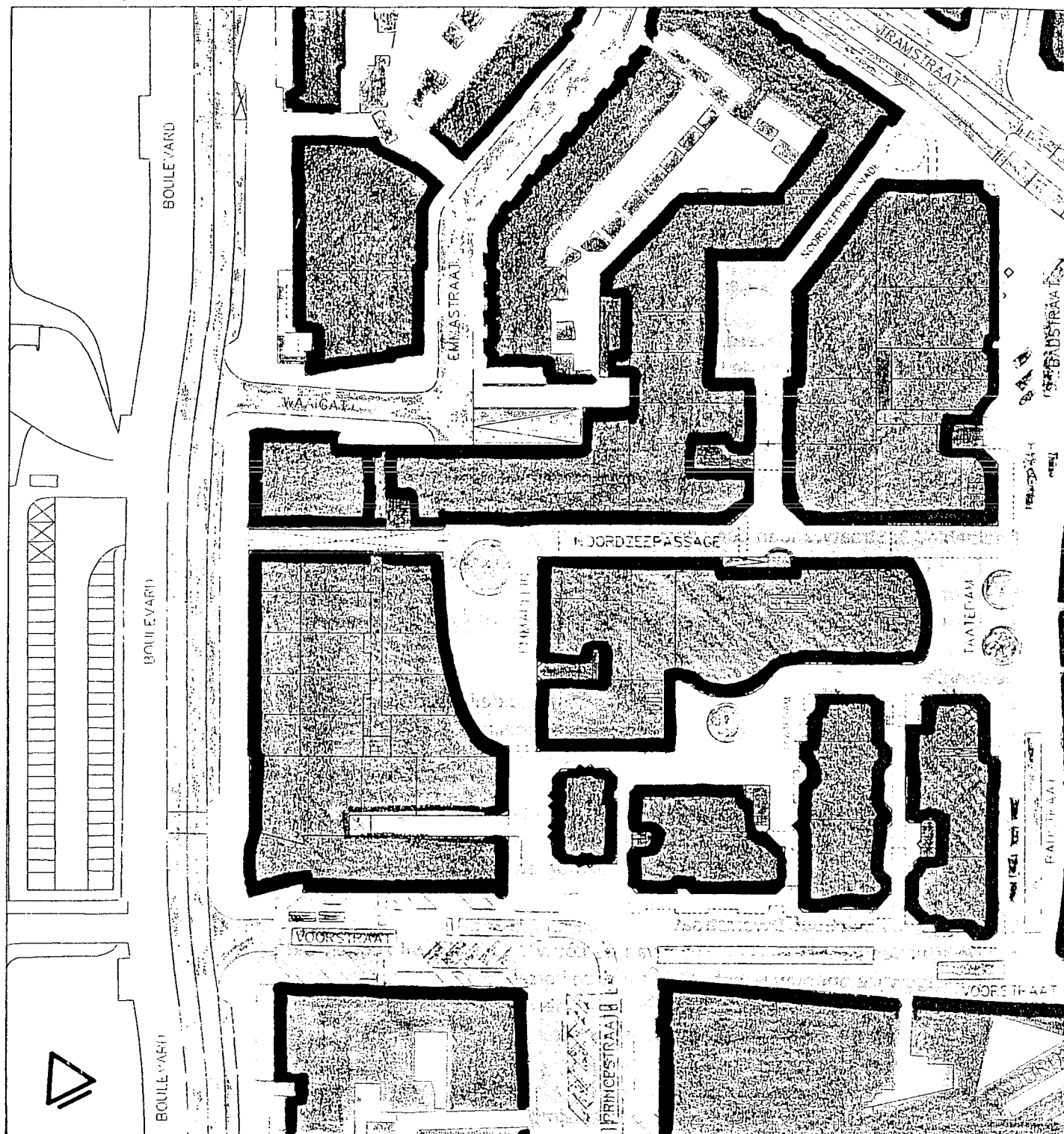
Deelgebied 6: Zuidstraat/Dwarsstraat

- De schil voegt zich naar de schaal van de Louwestraat, dit wil zeggen dat er een pandsgewijze opbouw is met een wisselende korrel.
- Waar mogelijk moet de karakteristiek behouden te blijven. Dit betekent dat nieuwe grootschalige invullingen niet wenselijk zijn.

Deelgebied 7: Voorstraat

- De bestaande rooilijn, bouwhoogte en korrelgrootte is richtinggevend voor nieuwe ontwikkelingen. De korrel van het individuele pand (6-8 meter) moet in het geheelbeeld zichtbaar blijven.
- De kwaliteit kan toenemen als winkelgedeelte volledig autovrij kan worden.

Plan Emmaplein - Waaigat



4.3 Ontwikkelingen

4.3.1 Ruimtelijke ontwikkelingen

In het convenant over de centrumontwikkeling is het streefbeeld voor de te realiseren structuurversterking vastgelegd. De verschillende elementen van dit streefbeeld voor de verdere ontwikkelingen zijn ontleend aan de studies, die hiervoor reeds zijn genoemd en tevens aan enkele onderzoeken die in opdracht van de ondernemersorganisaties werden uitgevoerd.

De hoofdlijnen van dit streefbeeld kunnen als volgt worden weergegeven.

Hoofdstructuur

De hoofdstructuur van het centrum dient te worden versterkt. Daarbij worden de volgende accenten gelegd:

- a. versterking van het hart van het centrum: Emmaplein - Taatedam - Badstraat - Voorstraat;
- b. versterking van de westelijke aanloper: Andreasplein - Princestraat;
- c. versterking van de relatie Boulevard - Emmaplein/Princestraat/Andreasplein;
- d. versterking van de relatie Prins Hendrikkade/Zwaaikom - Noordeinde/Voorstraat.

Kwaliteitsversterking van het Andreasplein is noodzakelijk om het evenwicht in het centrum te bewaren. Aan de Prins Hendrikkade (kadeniveau) dienen uitsluitend winkels/horeca te komen, die iets toevoegen aan het centrum van Katwijk als geheel.

Het is niet de bedoeling dat zich hier een tweede winkelcentrum ontwikkelt, maar dat juist gebruik wordt gemaakt van de unieke locatie van de Prins Hendrikkade, die versterkend kan werken op het centrumbezoek. De randvoorwaarden zijn vastgelegd in het bestemmingsplan voor de Prins Hendrikkade.

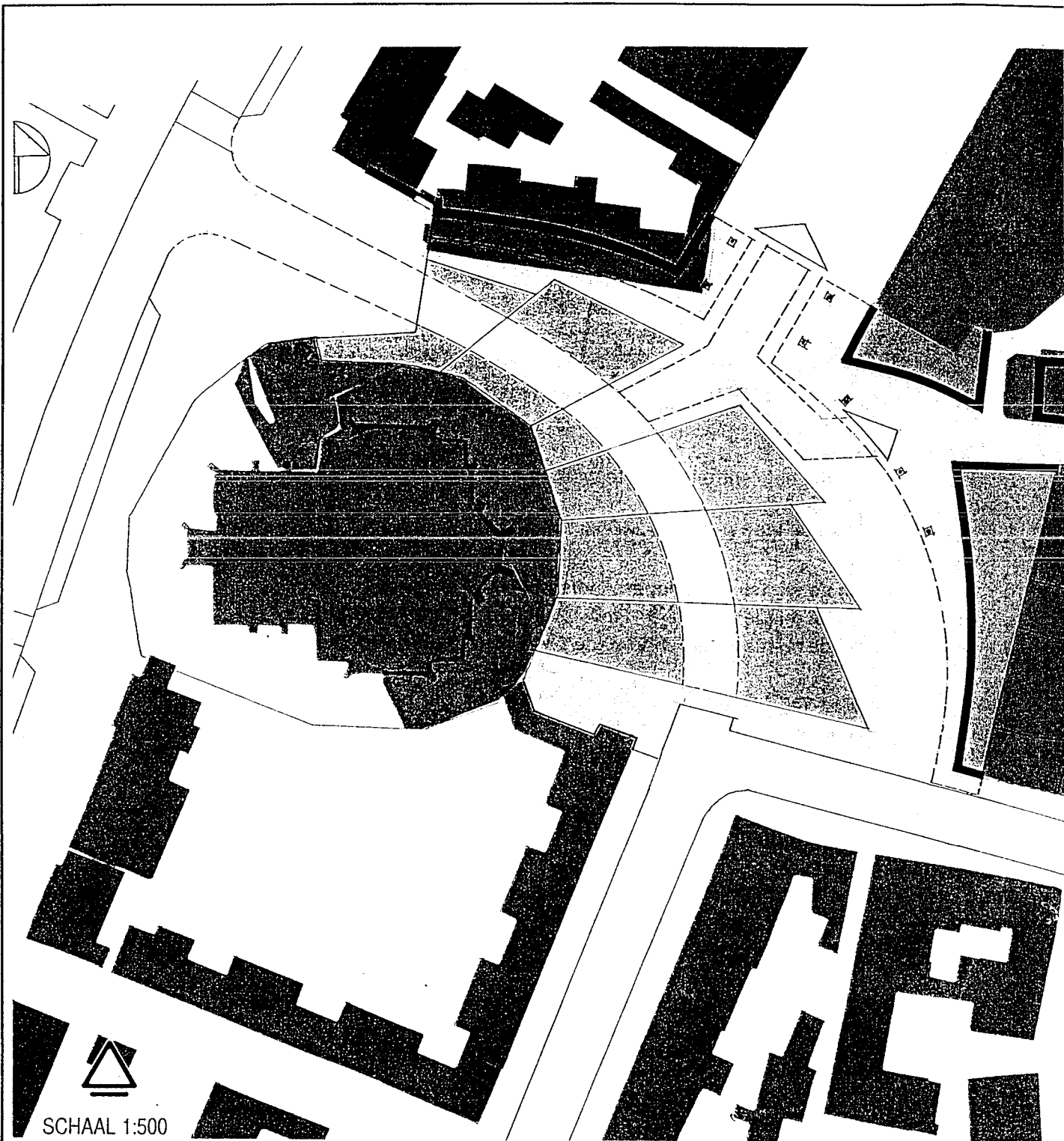
Verplaatsing van de Albert Heijn vestiging uit de Voorstraat naar Tramstraat wordt aan strenge voorwaarden gebonden. De belangrijkste is dat in het vrijkomende pand aan de Voorstraat een nieuwe hoogwaardige invulling wordt gerealiseerd.

In het plangebied is een aantal locaties aan te wijzen waarbij ontwikkelingen worden voorgestaan. Onderstaand wordt nader op deze locaties ingegaan.

A. Emmaplein - Waaigat

Voor het gebied Emmaplein-Waaigat is door Foruminvest een plan opgesteld (masterplan d.d. 18 november 1997, besluit Burgemeester en Wethouders 25 november 1997). Hierbij zijn de volgende stedenbouwkundige uitgangspunten gehanteerd:

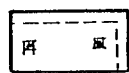
- Door het creëren van een besloten plein met poorten naar de Boulevard, de Princestraat, de Noordzeepromenade en een meer directe relatie met de Badstraat wordt de ruimtelijke structuur als knooppunt onderstreept.



gewenste rooilijnen begane grond



inrichting plein als geheel



arcade als afronding plein



Andreaskerk binnen de muren



uitbreidingsmogelijkheden bebouwing



0 25 50

- De relatie met de Boulevard wordt versterkt met behulp van een bebouwingsaccent, een verkeersluwe inrichting en door middel van de aanleg van een verblijfsplein;
- De relatie met de Badstraat en de Noordzeepromenade wordt verbeterd door een heldere ruimtelijke afbakening van het openbare gebied.
- Het bebouwingsconcept past binnen de hoogtecontouren van de bestaande situatie.

In het gebied zal deels nieuwbouw plaatsvinden en deels zullen de bestaande gebouwen worden opgeknapt. Midden in het nieuw te realiseren centrum kunnen terrassen worden gecreëerd. In de nieuwbouw worden op de begane grond voorzieningen gevestigd. Het plan biedt ruimte aan circa 2000 m² extra bedrijfsvloeroppervlak voor detailhandel. Daarnaast worden op de verdieping 18 extra woningen gerealiseerd.

Naast de nieuwbouw van het project Waaigat-Emmaplein is het van belang dat een renovatie plaatsvindt van de Noordzeepromenade. De passage dreigt in verval te raken, ook behoeft de winkelstand binnen de passage een nieuwe impuls mede om de aantrekkingskracht van de gemeente Katwijk als toeristische trekpleister te waarborgen. Een projectontwikkelaar heeft hiertoe reeds de renovatie van de Noordzeepromenade gerealiseerd. Voor het toekomstig functioneren van de Noordzeepromenade is het van groot belang dat de schakel tussen de passage en de Boulevard (project Waaigat-Emmaplein) op zo kort mogelijke termijn wordt gerealiseerd.

B. Andreasplein - Princestraat

Het Andreasplein vormt de zuidelijke begrenzing van het centrumgebied en vervult een belangrijke entreefunctie. Ook is het een centraal oriëntatiepunt ten opzichte van de Boulevard. Voor de ontwikkeling moet het volgende worden nagestreefd:

- het scheppen van een sterke ruimtelijke en functionele entree tot de Princestraat;
- het scheppen van voldoende parkeergelegenheid, ten minste gelijk aan het thans op het Andreasplein en in de Princestraat aanwezige aanbod;
- het scheppen van een in sfeer en beleving passende afstemming op de Andreaskerk;
- het waarborgen van de samenhang en kwaliteit van het wederopbouwensemble;
- kwaliteitsversterking van het Andreasplein, zowel de economische functie als de ruimtelijke inrichting;

Voor het Andreasplein is intussen een aparte studie opgesteld. Daarin is een aantal varianten ontwikkeld voor de verdere ontwikkeling van het plein, in samenhang met de Princestraat. Een mogelijkheid daarbij is dat de opvang van de parkeergelegenheid plaats zou kunnen vinden in een kelder onder het Andreasplein en de Princestraat. Omdat de Princestraat een zeer ruim profiel heeft, is het mogelijk dat bij onderkeldering van de parkeergelegenheid de winkels aan de Princestraat kunnen uitbreiden, waarbij de winkels naar voren kunnen worden uitgebouwd. Ook is realisatie van luifels bij de winkels mogelijk. Om een eenheid te verkrijgen in het gebied is het wel wense-

lijk dat zowel uitbreiding als beluifeling van winkels projectmatig plaatsvindt (d.w.z. een aantal ondernemers tegelijk, zonder onderbrekingen).

C. Baljuwplein

Het Baljuwplein kan worden opgevat als onderdeel van de interne damstructuur. Het huidige postkantoor vormt in deze structuur een dissonant. Daarom is het vanuit stedenbouwkundig oogpunt gewenst deze te herontwikkelen. Hierbij kunnen de volgende uitgangspunten worden gehanteerd.

- Bij herontwikkeling gaat de voorkeur uit naar het invulling met woningbouw. Hierbij wordt uitgegaan van het handhaven van de parkeervoorzieningen.
- Bij herontwikkeling kan de huidige rooilijn van het postkantoor ongeveer 10 meter in de richting van het Baljuwplein worden opgeschoven.
- Aan de kant van de Baljuwstraat zou een beeld met wisselende rooilijnen passen. Gezien de relatief grote maat van de aanliggende panden zou de hoogte hier 2 lagen plus dakopbouw kunnen bedragen.

D. Museum en omgeving (Oostpad-Westpad)

In het gebied achter het museum is de damstructuur verstoord. Bij eventuele herontwikkeling van het gebied wordt het volgende voorgestaan:

- In het gebied kunnen woningen en/of parkeerplaatsen worden gerealiseerd.
- Bij woningbouw kan worden uitgegaan van een goothoogte van maximaal 4 m¹ met een kap. De woningen kunnen in een wisselende rooilijn worden gerealiseerd. De woningen kunnen in een met de Schippersdam en de recente invulling aan het Oostpad-Westpad vergelijkbare vormgeving worden gerealiseerd.

E. Prins Hendrikkade - Princehaven/Tramstraat

Er dient een relatie tussen het centrum van Katwijk en het Prins Hendrikkadegebied te worden bewerkstelligd, zowel voor wat betreft de winkel- en horecaontwikkeling als voor wat betreft de looproute en de parkeersituatie.

De samenwerkingsovereenkomst tussen gemeente en Rabo Vastgoed is uitgangspunt hierbij, alsmede het architectonisch masterplan.

De parkeergarage zal in de toekomst een belangrijke en noodzakelijke voorziening zijn voor het centrumbezoek. Daarom verdient de voetgangersrelatie vanaf de nieuwe Prins Hendrikkade via het Noordeinde naar het centrum grote aandacht (inrichting Noordeinde, oversteekbaarheid Tramstraat).

De commerciële invulling van winkels en horeca in het projectgebied moet passen in het gewenste branchepatroon voor het centrum; zij is in hoofdlijnen vastgelegd in het ontwerpbestemmingsplan. Een en ander dient ook te passen binnen het voor Katwijk geldende maximumstelsel. Dit maximumstelsel houdt in dat per straatbeeld is aangegeven hoeveel bedrijven per soort/categorie maximaal aanvaardbaar zijn. In bijlage 1 bij de toelichting is de bestaande situatie aangegeven op het moment van het ter inzage leggen van het ontwerpbestemmingsplan.

F. Noordeinde - Voorstraat

Het Noordeinde maakt deel uit van het centrumgebied, evenals de Voorstraat tussen Noordeinde en Badstraat. De bedoeling is via deze route de relatie tussen centrum en Prins Hendrikkade te versterken. Daarnaast is het wenselijk dat het gehele winkelgebied een herkenbaar, duidelijk beeld oplevert. Tevens kan een gedeelte van het winkelgebied voetgangersgebied worden.

Naast deze gemeenschappelijke kenmerken die als richtsnoer worden gehanteerd zal ook het op 25 augustus 1998 vastgestelde beeldkwaliteitsplan 'Katwijk aan Zee' een referentiefunctie vervullen.

4.3.2 Detailhandelsontwikkelingen

De uitbreiding van de detailhandel kan op verschillende plekken plaatsvinden:

Op de eerste plaats wordt het aanbod uitgebreid in de nieuwe invulling op de locatie Emmaplein-Waaiyat. Hier wordt het oppervlak uitgebreid met circa 2.500 m² bedrijfsvloeroppervlak. Daarnaast kan verdere verdichting plaatsvinden van winkels in het gebied Princestraat-Noordzeepromenade-Badstraat en het westelijke gedeelte van de Voorstraat.

Bovendien kan uitbreiding plaatsvinden in het oostelijke gedeelte van de Voorstraat en langs het Noordeinde. Hierbij is het wenselijk dat de bestaande bankfuncties aan de Voorstraat zouden worden gewijzigd in een detailhandelsfunctie. Door deze omzetting en een verdere detailhandelsontwikkeling van het Noordeinde wordt in functioneel opzicht de relatie tussen het centrum van Katwijk (kernwinkelgebied) en het Prins Hendrikkadegebied versterkt.

De winkelfronten- en entrees dienen dan ook gericht te zijn op de winkelstraten Noordeinde, Voorstraat, Badstraat, Taatedam, Noordzeepassage, Emmaplein, Princestraat en Badstraat.

4.3.3 Horeca-ontwikkelingen

De uitbreiding van het aantal horecagelegenheden is het meest wenselijk binnen het kernwinkelgebied van Katwijk. Volgens de Horecanota is een uitbreiding binnen het kernwinkelgebied van 8 vestigingen toegestaan. Het dient dan wel de 'zachte' horecabedrijven te betreffen, zoals een restaurant/cafetaria/snackbar, zaalaccommodatie en daghoreca.

Om de kleinschaligheid te benadrukken, mag de oppervlakte van de horecavestigingen maximaal 150 m² bedragen. Daarnaast is bij winkels, onder bepaalde voorwaarden, horeca als nevenactiviteit toegestaan.

Buiten het kernwinkelgebied is in principe geen uitbreiding van horeca toegestaan.

4.4 Gewenste verkeersstructuur

Verkeerscirculatie

De verkeerscirculatie en -ontsluiting behoeven ten opzichte van de huidige situatie alleen een structurele aanpassing op de Boulevard. De huidige verkeersfunctie van de Boulevard dient, met het oog op de ontwikkeling van een op verblijven gerichte Boulevard en het verbeteren van de relatie tussen het winkelcentrum en de Boulevard/het strand, voor een deel verkeersluwer van karakter te worden.

De ontsluiting van het centrum en de parkeerlocaties verloopt daarmee in hoofdzaak via de verdeelring: Koningin Wilhelminastraat-Tramstraat-Noordeinde-Dwarsstraat-Zuidstraat-Andreasplein.

Vanwege het niet-gesloten karakter van de voorgestelde centrumontsluiting dient op de genoemde route tweerichtingenverkeer behouden te blijven. Eventuele herinrichting van het Andreasplein mag de ontsluitende functie voor het centrum niet hinderen.

De primaire route voor bevoorrading wordt ook gevormd door de genoemde centrumroute. Binnen dit gebied zal bevoorrading van de winkels voornamelijk plaatsvinden via de winkelstraten zelf (Princestraat, Voorstraat, Badstraat).

Het gebied binnen de verdeelring om het centrum en het strand kan verkeersluw worden ingericht. In het project Emmaplein/Waaigat worden nieuwe voetgangersroutes gecreëerd. Het winkelcentrum is in zijn huidige functioneren niet toe aan volledig autovrij (bestaande) winkelstraten. De verkeersstructuur moet echter zo worden opgezet en uitgewerkt dat een stapsgewijs proces van autovrij maken van de belangrijkste winkelstraten in de toekomst tot de mogelijkheden behoort. Of het zinvol is om de mogelijkheid tot autovrij maken te benutten, moet in de toekomst worden afgewogen, als het winkelcentrum verder is uitgebouwd.

Fietsers en voetgangers

Door het autoluwer maken van het winkelcentrum en de Boulevard wordt de kwaliteit van het winkelgebied voor voetgangers en fietsers verbeterd. Voor voetgangers verdienen met name de ontwikkeling van een goede relatie tussen winkelcentrum en strand enerzijds en winkelcentrum en parkeergarage PH-kade anderzijds aandacht. Bij de concrete uitwerking dienen veilige en voetgangersvriendelijke oversteekmaatregelen te worden gerealiseerd op de Boulevard en in de Tramstraat.

Ter bevordering van het fietsgebruik door centrumbezoekers wordt in een breder kader gestreefd naar:

- logische en directe verbindingen.
- een veilig en gerieflijk fietsnetwerk.
- goede stallingsmogelijkheden.
- prioriteit voor fietsers bij de verkeerslichten.

Openbaar vervoer

De provincie Zuid-Holland en de vervoerregio Duin- en Bollenstreek hebben gezamenlijk een beleidsplan opgesteld ter realisering van een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding tussen Katwijk/Noordwijk, Leiden, Alphen aan den Rijn en Gouda.

Voor Katwijk zou dit concreet kunnen betekenen dat een tramlijn over de Koningin Julianalaan en de Biltlaan, met een mogelijke aftakking naar het centrum van Katwijk en het strand wordt ontwikkeld en gerealiseerd (een hoogwaardige busverbinding op deels eigen infrastructuur en met detectiesystemen bij verkeerslichtinstallaties behoren ook tot de mogelijkheden). Voor het tramtracé bestaan twee denkrichtingen, te weten een tracé via de Zeeweg en de Tramstraat of via de Boslaan/Parklaan/Drieplassenweg/Koninginneweg/Boulevard/Vuurbaak. De eerste mogelijkheid is in het structuurplan Katwijk 2000 ontraden. Verder biedt de Tramstraat geen mogelijkheid voor een eindhalte. Beter inpasbaar is de tweede mogelijkheid. De eindhalte kan worden gerealiseerd bij de Vuurbaak, met een uitstapmogelijkheid op het Andreasplein.

Het project is in april 1996 aangemeld voor opname in de verkenningsfase van het MIT 1997-2001 (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport). Hoewel nog niet duidelijk is of de plannen binnen de bestemmingsplanperiode kunnen worden gerealiseerd, wordt in het profiel van de betrokken straten rekening gehouden met de mogelijke inpassing van de tramlijn.

Realisatie van hoogwaardig openbaar vervoer is derhalve een (boven)regionale zaak en bovendien van lange adem. Tussentijds zal door de gemeente ingezet worden op o.a.:

- behoud van de bestaande openbaar vervoersvoorzieningen;
- verbetering van de halteomgevingen (beschutting, stallingmogelijkheden, looproutes);
- verhogen bekendheid bestaande vervoersmogelijkheden (promotie);
- onderzoek naar alternatieven (winkelbus, winkelretourtje, bezorgdiensten) e.d.

Parkeren

Eén van de belangrijkste gevolgen van de voorgenomen centrumontwikkeling is dat de bestaande parkeerlocatie Emmaplein/Waagat (ca. 93 pp) komt te vervallen. Daarnaast zal door de ontwikkeling van winkelvolume, woningen en arbeidsplaatsen de parkeerbehoefte in het centrum toenemen. Voorts is in het parkeeronderzoek geconcludeerd dat er in de toekomst voor het centrumbezoek meer kortparkeercapaciteit beschikbaar moet zijn en dat in verband met de toenemende parkeerdruk, de woongebieden in en om het centrum beschermd dienen te worden.

Capaciteitsuitbreiding

Capaciteitsuitbreiding zal plaatsvinden door realisering van de openbare parkeergarage Prins Hendrikkade met circa 250 pp.

Bij de afweging van alternatieven dienen de volgende argumenten te worden betrokken: financiële, stedenbouwkundige en parkeerkundige argumenten, maar ook ruim-

telijke spreiding van de parkeercapaciteit en de mate van concentratie van de parkeergelegenheid alsmede uitvoeringstechnische argumenten.

Alternatieven voor verdere uitbreiding op termijn worden gevormd door: Oostpad/Westpad, Baljuwplein, Andreasplein/Princestraat. Parkeergebouwen of terreinen op de locaties Oostpad/Westpad en Baljuwplein hebben daarbij echter een lager netto-parkeerrendement (extra te realiseren plaatsen) en zijn stedenbouwkundig minder goed inpasbaar. Onderkeldering van Andreasplein en Princestraat levert de meeste extra parkeerplaatsen binnen de gewenste ruimtelijke verdeling daarvan, zonder stedenbouwkundige aantasting, maar zal bij realisering gedurende geruime tijd overlast in een groot deel van het centrum veroorzaken. Alle alternatieven vergen overigens hoge kosten. Binnen het plan is het realiseren van extra parkeergelegenheid op de bovengenoemde locaties planologisch echter wel mogelijk.

Regulering

Om enerzijds op korte afstand van de winkels in te toekomst voldoende kortparkeerplaatsen te kunnen aanbieden en anderzijds uitwijkende langparkeerders uit woonstraten in en om het centrumgebied te weren (zij kunnen gebruik maken van parkeerplaatsen verder weg of van de parkeergarages) zal het betaald parkeren in en om het winkelcentrum structureel worden uitgebreid.

Binnen het centrum zal in de straten Andreasplein, Zuidstraat, Dwarsstraat, Noordeinde, Hoogstraat, Burgersdijkstraat, Koningin Wilhelminastraat, Boulevard ook betaald parkeren worden ingevoerd. Voor bewoners en belanghebbenden wordt tegelijkertijd met het uitbreiden van het betaald parkeren een abonnementenregeling ontworpen. Gereserveerde abonnementenplaatsen zullen echter niet worden gerealiseerd. Er wordt gestreefd naar een zo efficiënt mogelijk gebruik van de bestaande parkeergelegenheid. Uitbreiding van betaald parkeren met de mogelijkheid van abonnementen voor belanghebbenden doet hieraan het meeste recht.

5. MILIEUHYGIËNISCHE ASPECTEN

5.1 Inleiding

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

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

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

In dit hoofdstuk zal worden ingegaan op de navolgende milieuaspecten: bedrijven en milieuzonering, wegverkeerslawaaï, bodem, luchtkwaliteit, ecologische zones en groenstructuur, afval en duurzaam bouwen.

Ook wordt ingegaan op enkele civieltechnische aspecten.

5.2 Bedrijven en milieuzonering

Het bestemmingsplan heeft in hoofdzaak betrekking op een woongebied. Teneinde de woonfunctie te beschermen dient aandacht te worden geschonken aan mogelijk conflicterende bestemmingen, zoals bedrijven. Om te komen tot een ruimtelijk relevante toetsing van bedrijfsvestigingen op milieuhygiënische aspecten wordt het begrip milieuzonering gehanteerd. Onder milieuzonering wordt verstaan een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds milieubelastende bedrijven of inrichtingen en anderzijds milieugevoelige gebieden zoals woongebieden. Om het begrip hanteerbaar te maken is gebruik gemaakt van de door de VNG opgestelde Basiszoneringslijst⁵. In het algemeen wordt door middel van het aanbrengen van een zonering tussen bedrijvig-

⁵ Bedrijven en milieuzonering, geheel herziene uitgave, VNG, 's-Gravenhage 1992

heid en woonbebouwing de overlast ten gevolge van de bedrijfsactiviteiten zo laag mogelijk gehouden.

Brochure Bedrijven en milieuzonering

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

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

De indeling van de bedrijven is vastgelegd in de Basizoneringslijst, waarin de diverse aspecten van de bedrijven in normatief opzicht zijn weergegeven. Op grond van deze lijst kan men een beleidsmatige selectie maken van op een terrein toe te laten bedrijfsactiviteiten. Ook bestaande bedrijven kunnen aan deze lijst worden getoetst. Bij deze selectie dienen milieuoverwegingen een belangrijke rol te spelen.

Bedrijven die voorkomen in de categorieën 1 en 2 hebben een relatief geringe milieubelasting en zijn in het algemeen niet conflicterend met de woonbestemming. Bedrijven die als categorie 3 zijn gekwalificeerd dienen van geval tot geval te worden bezien, waarbij met name de afstand tot de woonbebouwing van belang is. Bedrijven die tot categorie 4 of hoger behoren dienen van vestiging binnen een woonomgeving te worden uitgesloten.

Omdat in het centrumgebied een combinatie van functies aanwezig is, zijn de categorie 2-bedrijven algemeen toelaatbaar. De volgende bedrijven in het gebied behoren tot categorie 3:

Naam bedrijf	Adres	SBI-code	Milieucategorie
Aannemersbedrijf J.A. de Best	Tramstraat 13	05111	3
Aannemersbedrijf D. v. Duijvenbode	Louwestraat 3/5	05111	3
Bollenbedrijf Gebr. Van Duijn	Museumstraat 3	00124	3

Het bollenbedrijf ligt in het Uit te werken gebied met gemengde doeleinden en is daarom niet positief bestemd. De overige twee bedrijven zijn positief bestemd (met de bestemming Bedrijfsdoeleinden). Hier zijn bedrijven in categorie 2 en uitsluitend de huidige bedrijfsactiviteiten in categorie 3 toegelaten. Dit is specifiek in de voorschriften geregeld.

5.3 Geluidhinder

Met het in werking treden van de Wet geluidhinder (Wgh) is vastgelegd dat bij vaststelling van een bestemmingsplan akoestisch onderzoek dient te worden verricht, indien in het plangebied geluidgevoelige functies (zoals woningen) zijn voorzien binnen de invloedssfeer van (weg)verkeerslawaai. Dit geldt voor alle straten en wegen, met uitzondering van:

- wegen die in een als 'woonerf' aangeduid gebied liggen;
- wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/uur geldt;
- wegen waar op grond van een door de gemeenteraad vastgestelde geluidsniveaukaart vaststaat dat de geluidsbelasting op 10 m¹ vanuit de as van de meest nabijgelegen rijstrook 50 dB(A) of minder bedraagt.

Een aantal wegen in het plangebied is als 30 km/uur-gebied ingericht. Omdat de gemeente Katwijk niet beschikt over een geluidsniveaukaart, zijn de overige wegen zoneplichtig. Akoestisch onderzoek is derhalve noodzakelijk om de geluidsbelasting aan de gevel van de nieuwe situaties te bepalen.

Voor nieuw te bouwen woningen langs bestaande wegen geldt als grenswaarde dat de geluidsbelasting van de gevel niet hoger mag zijn dan 50 dB(A). Wanneer woningbouw plaatsvindt in een reeds bestaande omgeving, is deze waarde vaak niet haalbaar. Nieuwbouw vindt hier veelal plaats binnen een bepaalde rooilijn of moet voldoen aan een reeds aanwezige stedenbouwkundige contour. In de Wet geluidhinder is daarom opgenomen dat het College van Gedeputeerde Staten mag een hogere waarde toekennen, tot een maximum van 65 dB(A). Het Bouwbesluit bepaalt dat in dat geval de gevels een reductie moeten bieden, waarmee het geluidsniveau binnenshuis niet hoger wordt dan 35 dB(A).

In het voorliggende bestemmingsplan wordt voorzien in nieuwe geluidgevoelige situaties (woningen). De Zuidstraat, Dwarsstraat, Noordeinde, Tramstraat, Koningin Wilhelminastraat en een gedeelte van de Boulevard zijn zoneplichtig. Voor de overige wegen in het plangebied geldt een maximum snelheid van 30 km/uur en zijn derhalve niet zoneplichtig. Binnen de geluidszone van de genoemde gezondeerde wegen is een aantal nieuwe situaties geprojecteerd. Door middel van akoestisch onderzoek is aangetoond dat de geluidbelasting op de door middel van een wijzigingsbevoegdheid te projecteren nieuwe gevel op de hoek Andreasplein/Zuidstraat 60 dB(A) zal gaan bedragen. Omdat dit de voorkeursgrenswaarde overschrijdt is hiervoor een procedure hogere grenswaarde ingevolge de Wet geluidhinder opgestart.

De hogere grenswaarde is bij besluit van 22 september 1998, DWM/161815A door gedeputeerde staten van Zuid-Holland vastgesteld op 60 dB(A).

5.4 Bodemkwaliteit

Voor het bestemmingsplan is de bodemkwaliteit op ontwikkelingslocaties een belangrijk punt van aandacht. Voor deze gebieden geldt dat bodemonderzoek noodzakelijk is om inzicht te krijgen in de kwaliteit van bodem en grondwater. Wettelijk gezien is in het kader van het bestemmingsplan een indicatief bodemonderzoek, bestaande uit een historisch en een verkennend onderzoek, voldoende als toetsing voor de haalbaarheid van het plan. Als hieruit blijkt dat nader onderzoek noodzakelijk is, dan moet in het kader van het bestemmingsplan worden aangegeven hoe hiermee wordt omgegaan. Duidelijk moet zijn dat de bodem geschikt is voor de beoogde functie. Bij aanvraag van de bouwvergunning moet door middel van nader bodemonderzoek worden aangetoond dat de grond schoon is of op welke wijze eventuele verontreiniging zal worden aangepakt (NVN 5740).

In of nabij het plangebied komen de volgende locaties voor waarop een bodemsanering heeft plaatsgevonden danwel met het oog op de bouwactiviteiten nog moet plaatsvinden.

Emmaplein/Waagat

Op deze locatie is in oktober 1996 door IBOZO een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zijn neergelegd in het rapport AD 960218/rpl, dat als bijlage bij dit bestemmingsplan is gevoegd. Uit het onderzoek bleek dat de locatie geschikt is voor het beoogde gebruik.

Baljuwplein e.o.

Deze locatie is nog niet onderzocht. Op basis van historische informatie kan deze locatie als 'niet verdacht' worden aangemerkt. Op het moment dat hier daadwerkelijk tot een functieverandering komt, zal de bodem nader worden onderzocht.

Andreasplein

Ook deze locatie kan als 'niet verdacht' worden aangemerkt. Zodra op grond van de bestemmingsplanuitwerking meer duidelijkheid bestaat over de te realiseren functies ter plaatse wordt nader bodemonderzoek plaatsvinden.

Westpad/Oostpad Museumstraat

Deze locatie kan tevens als 'niet verdacht' worden beschouwd. Wanneer deze locatie wordt ontwikkeld, wordt de bodem nader onderzocht.

Teneinde tot realisering van de betreffende bestemmingen te komen, dienen de eventuele verontreinigingen tot een milieuhygiënisch aanvaardbaar niveau te worden teruggedrongen. In voorkomende gevallen dienen saneringsplannen te worden opgesteld, die door Gedeputeerde Staten moeten worden goedgekeurd. De eventueel op te

stellen saneringsplannen zullen in overleg met de Dienst Water en Milieu van de provincie worden uitgewerkt.

5.5 Luchtkwaliteit

Op basis van de Wet inzake de Luchtverontreiniging (thans Wet milieubeheer) zijn bij Algemene Maatregel van Bestuur kwaliteitsdoelstellingen in het belang van het voorkomen en beperken van de luchtverontreiniging geformuleerd. Deze kwaliteitsdoelstellingen zijn vertaald naar grenswaarden voor onder andere stikstofdioxide (NO_2) en benzeen. Naast bedrijfsactiviteiten levert het wegverkeer een belangrijke bijdrage aan de totale emissie van genoemde stoffen. Het luchtkwaliteitsbeleid is gericht op een tweetal sporen, te weten: het brongerichte beleid, dat betrekking heeft op de reductie van emissies en het effectgerichte beleid, waardoor wordt voorkomen dat blootstelling aan verontreinigde lucht plaatsvindt.

Stikstofdioxide

De grenswaarde voor NO_2 in de buitenlucht bedraagt 135 mg/m^3 (98 percentiel, uurgemiddelde). Op basis van de Verkeersmilieukaart (1991) is vastgesteld dat deze grenswaarde nergens in Katwijk wordt overschreden. De ontwikkelingen in het bestemmingsplangebied zijn van dien aard, dat dit evenmin zal leiden tot overschrijding van de grenswaarde. Het feit dat Katwijk aan de kust gelegen is en daardoor een lage achtergrondconcentratie heeft, is mede van invloed op deze resultaten. Een zonering is op dit punt derhalve niet aan de orde.

Benzeen

In het Besluit luchtkwaliteit benzeen zijn normen opgenomen voor benzeenconcentraties. De richtwaarde bedraagt 5 microgram/m^3 als jaargemiddelde concentratie. Als grenswaarde wordt de norm van 10 microgram/m^3 als jaargemiddelde concentratie aangehouden. Als streefwaarde geldt een waarde van 1 microgram/m^3 . Vooralsnog geldt de grenswaarde als maximum, maar het is de bedoeling om op termijn (binnen 10 jaar) de richtwaarde als maximum vast te stellen. Deze norm geldt zowel voor de industrie als voor het verkeer.

Uit metingen van onder andere het RIVM is gebleken dat de benzeenconcentratie in grote steden in situaties met veel autoverkeer boven de 5 microgram/m^3 ligt en soms boven de 10 microgram/m^3 .

Op basis van deze gegevens en het feit, dat de verkeersintensiteit op de hoofdontsluiting (de ring rond het plangebied) circa 4.000-5.500 motorvoertuigen per etmaal (bron: 'geluidsvariant 2004') bedraagt, is vastgesteld dat de grenswaarde voor de wegen in het plangebied niet wordt overschreden. Verwacht wordt dat de concentratie op straatniveau tussen de 1 à 2 microgram/m^3 zal liggen.

5.6 Ecologische zones en groenstructuur

Het centrumgebied kenmerkt zich als een overwegend 'versteend' gebied. Dit is enerzijds een gevolg van de wijze van verkavelen - met voorgevelrooilijnen direct grenzend aan smalle straten waardoor geen voortuinen aanwezig zijn - en anderzijds door de klimatologische omstandigheden (wind/neerslag vanuit zee), waardoor de overlevingskansen voor bloemen, planten en bomen afnemen. Door de smalle straten resteert er ook weinig ruimte voor eventuele aanplant van bomen. Er wordt in het gebied echter wel gestreefd naar de aanplant van meer groen.

De zeereep - het gedeelte tussen de Boulevard en het strand - vormt in samenhang met het strand en de zee de directe schakel tussen de twee natuurmonumenten Berkeide en Coepelduyn. In de zeereep komt de blauwe zeedistel voor. Hoewel dit niet langer een beschermde plant betreft, dient daarmee wel zorgvuldig te worden omgesprongen. Uit de praktijk is gebleken dat na het afzanden van de zeereep deze blauwe zeedistel zich in grote getale weet her te vestigen. Het verblijfsplein ten westen van de Boulevard is ter hoogte van het reeds bestaande parkeerterrein geprojecteerd. Door deze functiewisseling zal de functie als ecologische verbindingszone niet verder worden aangetast.

5.7 Afval

Het huishoudelijk afval wordt gescheiden ingezameld. Deze methodiek heeft gevolgen voor het straatmeubilair. Ten behoeve van eengezinswoningen wordt een tweetal minicontainers ter beschikking gesteld. Voor de opslag van deze containers dient een zodanige oplossing te worden gecreëerd, dat deze vanaf de openbare weg niet zichtbaar zijn en op een eenvoudige wijze aan de inzameldienst kunnen worden aangeboden. Bij meergezinshuizen dient inpassing een voorziening te worden opgenomen. Inpassing van milieuparken in het openbaar gebied dient op een zorgvuldige wijze plaats te vinden.

5.8 Duurzaam bouwen

Op 27 juni 1996 is de Leidraad Duurzaam Bouwen bij nieuwbouwwoningen door de gemeenteraad vastgesteld. Voorts zijn het regionaal Energiebeleidsplan 1996-2000 en het daarop gebaseerde uitvoeringsplan door de raad vastgesteld. In dit laatste plan zijn alleen energiemaatregelen opgenomen. Het duurzaam bouwen-beleid is breder van opzet en betreft een wijze van bouwen waarbij de milieubelasting in alle fasen van het proces (van initiatief tot en met sloop) in de besluitvorming wordt meegewogen. Reeds bij de planvorming dient aandacht te worden geschonken aan de duurzaamheid van het te ontwikkelen project (zongericht verkavelen, mobiliteit, bebouwingsdichtheid

e.d.). Ook de projectontwikkelaar en/of de architect dienen in een vroeg stadium de milieubelasting van het ontwerp (inclusief omgeving) in de besluitvorming te betrekken. In genoemde leidraad is het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen van de Stichting Bouwresearch als uitgangspunt genomen. Ook de nieuw te bouwen woningen dienen op basis van genoemde beleidsdocumenten te worden ontworpen c.q. te worden gerealiseerd.

5.9 Civieltechnische aspecten

De Zeewering en waterkering

Het plangebied valt geheel binnen het gebied dat de bestemming zeewering heeft. Deze zeewering bestaat enerzijds uit de zeereep (waterkering), een strook van circa 100 meter vanuit de duinvoet landinwaarts. Anderzijds valt binnen deze bestemming het gebied waar de maaiveldhoogte lager is dan 7.00 meter + N.A.P.. Dit gebied wordt aan de landzijde begrensd door de hoogwaterkering. Deze inlandse dijk met een kruinhoogte van 7,00 m' +NAP is aangelegd in het kader van de Deltawet om het achterland te beveiligen tegen de mogelijke gevolgen van stormvloeden. De hoogwaterkering valt buiten het plangebied.

De zeereep is primair bestemd voor 'waterkering' en voor zover de belangen dat toelaten ook voor de overige bestemmingen binnen deze strook. Voor deze gronden dienen ook de van toepassing zijnde gebod- en gebruiksbepalingen van Rijnlants keur in acht genomen te worden.

Waterhuishouding

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

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

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

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

Het rioleringstelsel

Tijdens hevige zomerse regenbuien kan momenteel in het centrum wateroverlast ontstaan. Grote delen van het centrum staan dan onder water, waardoor veel schade ontstaat aan woningen en vooral winkel.

Als oplossingen hiervoor zijn door DHV aangedragen:

- vergroten van de riolering in de Voorstraat en het Noordeinde om meer berging en afvoercapaciteit te verkrijgen;
- het rioolwater uit zuidelijke richting door maatregelen om het centrum heenleiden, richting Stationsstraat.

Grondwater

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

In de gemeente zijn de volgende droogleggingseisen van toepassing:

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

6. JURIDISCHE OPZET VAN HET PLAN

6.1 Algemeen

Het onderhavige bestemmingsplan heeft tot doel het juridisch-planologisch regime te geven voor het beheer en de ontwikkeling van het centrumgebied van Katwijk. In dit hoofdstuk zal worden ingegaan op de wijze waarop de gewenste ontwikkeling juridisch is vertaald. In de regeling is aangesloten op de plansystematiek, zoals die in Katwijk gebruikelijk is. De bestemmingsplannen "PH-Kanaal e.o", "Katwijkerbroek" en "Valkenburgseweg/t Ambacht" zijn daarbij als voorbeeld genomen.

Het centrum van Katwijk aan Zee heeft daarnaast een eigen functionele en ruimtelijke karakteristiek die niet in alle opzichten vergelijkbaar is met de hiervoor genoemde plannen. Voor sommige onderdelen vereist dit een eigen op de maat toegesneden regeling.

Het (juridisch deel van het) bestemmingsplan bestaat uit de plankaart en de voorschriften.

De **voorschriften** bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De voorschriften zijn onderverdeeld in drie paragrafen. Per paragraaf zullen de diverse bepalingen artikelgewijs worden besproken.

De **plankaart** heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de voorschriften alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. De plankaart vormt samen met de voorschriften voor het de burgers bindende karakter van het bestemmingsplan. Op den plankaart zijn de verschillende bestemmingen (met eventuele differentiaties) aangegeven alsmede de gebieden waarop wijzigingsbevoegdheden, uitwerkingsverplichtingen en vrijstellingsbevoegdheden van toepassing zijn. Verder zijn de bouwvlakken (rooilijnen) aangegeven. Daarmee zijn wat betreft de ruimtelijke structuur in principe alleen de hoofdlijnen op de kaart vastgelegd. Daarnaast is voor een tweetal gebieden, waarbij de huidige, en te behouden, kwaliteit wordt bepaald door de afwisseling in goot- en nokhoogten en kaprichtingen, heel specifiek de maximale goot- en bouwhoogte en aan te houden kaprichting aangegeven. Hierbij is gebruik gemaakt van de gemeentelijke goothoogten- en kappenkaart.

De **toelichting** heeft geen bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het plan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de onderbouwing van het plan en soms ook de uitleg van bepaalde bestemmingen en voorschriften.

6.2 Systematiek

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

Uitgegaan is van positieve bestemmingen, waarbij de ontwikkeling van nieuwbouw of vernieuwbouw mogelijk is nadat door Burgemeester en Wethouders een bouwvergunning is verleend. De bouwvergunning wordt verleend indien deze voldoet aan het gestelde in het bestemmingsplan, de Bouwverordening en het Bouwbesluit. Voorts is, naargelang het meer of minder ingrijpend karakter, gekozen voor:

1. Een vrijstellingsprocedure: deze geldt voor die concrete ontwikkelingen, die ruimtelijk-functioneel passen in de desbetreffende bestemming, maar waarvan de aard en/of omvang de kwaliteit van het milieu in de omgeving kunnen aantasten. De vrijstellingsprocedure biedt voor Burgemeester en Wethouders de mogelijkheid tot een afweging van de noodzaak van een dergelijke ontwikkeling ten opzichte van het stedenbouwkundig en/of milieuhygiënisch belang. Tevens schept deze procedure voor belanghebbenden de gelegenheid tot het indienen van bezwaren.
2. Nadere eisen: ten aanzien van enkele in de voorschriften genoemde ontwikkelingen zijn Burgemeester en Wethouders bevoegd tot het stellen van nadere eisen inzake de situering, vormgeving en/of maatvoering.
3. Wijzigingsbevoegdheid. Deze bevoegdheid geldt voor die ontwikkelingen waarbij vooralsnog van het huidige gebruik c.q. bouwen wordt uitgegaan, maar waar een functieverandering mogelijk moet worden gemaakt.

De indeling van het onderhavige plan is als volgt:

Hoofdstuk I: 'Inleidende voorschriften' omvat drie artikelen; een artikel met een aantal noodzakelijke begripsomschrijvingen, een artikel, regelende de wijze van meten en een artikel met een algemene bouwbepalingsregeling over dakhellingen.

Hoofdstuk II: 'Bestemmingsvoorschriften' bestaat uit een beschrijving in hoofdlijnen, twee uit te werken bestemmingen en uit een aantal specifieke bestemmingsbepalingen. Per bestemming wordt het volgende systeem gehanteerd:

- een omschrijving van de doeleinden van de bestemming;
- de inrichting: de toegelaten werken en bouwwerken;
- de bouwvoorschriften: regels omtrent hoogte, bebouwingsdichtheid enz.;
- een aanvullend stelsel van nadere eisen, die Burgemeester en Wethouders kunnen stellen;
- een vrijstellingsbevoegdheid van Burgemeester en Wethouders met betrekking tot de bouwvoorschriften;

- een aanvullende regeling omtrent het ander gebruik van gronden dan bouwen en omtrent het gebruik van opstallen, eventueel aangevuld met een vrijstellingsmogelijkheid.

Tenslotte is in dit hoofdstuk een algemene bepaling omtrent de zeewering en de zee-reep opgenomen.

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

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

Het gebruik van de grond en opstallen, dat afwijkt van de voorschriften op het moment waarop het plan rechtskracht verkrijgt, mag gehandhaafd blijven;

In dit hoofdstuk zijn verder nog de procedurevoorschriften, een strafbaarheidbepaling, een dubbeltelbepaling en de titel opgenomen.

6.3 Bestemmingsregeling

In deze paragraaf wordt achtereenvolgens ingegaan op de beschrijving in hoofdlijnen, de regeling van de ontwikkelingslocaties en op de inhoud van de verschillende bestemmingen.

Beschrijving in hoofdlijnen

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

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

opent het Bro'85 de weg naar een programmatisch bestemmingsplan. De beschrijving in hoofdlijnen koppelt als het ware de voorschriften aan de toelichting.

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

In het onderhavige bestemmingsplan is in artikel 4 een beschrijving in hoofdlijnen, gemeenschappelijk aan alle bestemmingen opgenomen.

In de beschrijving in hoofdlijnen is onder meer ingegaan op de ruimtelijke structuur en kwaliteiten en op een aantal te behouden kenmerken. Deze tekst wordt begeleid door een afbeelding. Samen wordt hiermee het ruimtelijke toetsingskader aangegeven waarbinnen ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. Dit betekent concreet dat in de beschrijving in hoofdlijnen de ruimtelijke elementen worden aangegeven die behouden moeten blijven of die versterkt kunnen worden, waarbij ook het op 27 augustus 1998 vastgestelde beeldkwaliteitsplan Katwijk aan Zee als referentiefunctie is genoemd. De systematiek is zodanig dat de bestaande situatie, zoals is neergelegd op de plankaart, in principe niet mag worden gewijzigd. In enkele gevallen is het denkbaar dat een verandering van de bestaande situatie in ruimtelijke zin niet verstorend is. Daarom is in de voorschriften voor bepaalde bebouwingsvoorschriften een vrijstellingsbevoegdheid opgenomen. De aanvraag om de vrijstelling dient getoetst te worden aan het ruimtelijk toetsingskader, zoals dat is aangegeven in de beschrijving in hoofdlijnen.

Daarnaast is in de beschrijving in hoofdlijnen een aantal ruimtelijke voorwaarden voor de ontwikkelingslocaties opgenomen.

Ontwikkelingslocaties

Onderstaand wordt voor alle ontwikkelingslocaties weergegeven hoe deze juridisch is vertaald.

1. Gebied Oostpad/Westpad

Het gehele gebied rond het Oostpad/Westpad krijgt een uit te werken bestemming. Binnen deze bestemming is de aanleg van parkeergelegenheid mogelijk en kunnen, in samenhang met de recent gerealiseerde woningen tussen Oostpad en Westpad, nog een aantal woningen worden gerealiseerd.

2. Andreasplein/Princestraat

De huidige functies (wonen, winkels en plein) zijn positief bestemd. Voor dit gebied zijn plannen ontwikkeld. Voor het gebied wordt een afronding van de verschillende straten voorgestaan, door het toevoegen van bebouwing aan de entrees van deze straten. Koppen van de straten wordt bebouwing toegevoegd. Het plein blijft een open, onbebouwde ruimte, waarbij het wenselijk is het plein opnieuw vorm te geven.

De Princestraat heeft in de huidige situatie een parkeerfunctie. In de toekomst is het mogelijk dat deze parkeergelegenheid onder de grond wordt gerealiseerd. Aangezien de Princestraat zonder deze parkeerfunctie een breed profiel heeft is het mogelijk dat de winkels een uitbreidingsmogelijkheid wordt geboden. Een uitbreiding is dan mogelijk tot maximaal 2 meter. Daarnaast is het beluifelen van de winkels een optie. Voor zowel de uitbreiding als de beluifeling geldt dat deze ontwikkelingen projectmatig, dat wil zeggen voor de straat of straatdeel in éénzelfde architectonische vormgeving, worden uitgevoerd.

Het doel van het 'per straatdeel' mogen uitbouwen van de voorgevel is het voorkomen van hiaten. Om dat doel te bereiken wordt het begrip 'per straatdeel' als volgt nader omschreven: met inachtneming van het gestelde in artikel 18, lid 2.b kan toepassing aan de in lid 2.a omschreven wijzigingsbevoegdheid worden gegeven voor de uitbreiding van de winkels met maximaal 2 m¹ wanneer:

1. dit een strook van minimaal 6 aaneengesloten percelen betreft, dan wel een aaneengesloten blok (van slop tot slop/straat);
2. en onder de voorwaarde dat door schriftelijke en ondertekende verslaglegging blijkt dat overleg plaatsgevonden heeft met de gebruikers van de overige percelen in het betreffende straatdeel over de stedenbouwkundige c.q. architectonische opzet. Voor de overige percelen geldt dat zij bij (een latere) uitbreiding van hun perceel aan deze stedenbouwkundige opzet c.q. architectonische voorwaarde gebonden zullen zijn (hetgeen niet behoeft in te houden dat elke voorgevel exact hetzelfde dient te worden);
3. uitbouw van de voorgevel van de overige winkels in een blok (die niet gelijk meedoen met de verzochte uitbouw), aansluitend aan reeds uitgebreide percelen, mag plaatsvinden (zodat geen hiaten ontstaan).

Voordat er toepassing gegeven kan worden aan deze wijzigingsbevoegdheid, dient eerst duidelijkheid te zijn over de mogelijkheid tot realisering van een parkeerkelder onder de Princestraat.

De ontwikkeling op het Andreasplein, het ondergronds parkeren en de uitbreiding van de winkels worden mogelijk gemaakt door middel van een wijzigingsbevoegdheid. Het realiseren van de luifels is mogelijk na toepassing van de vrijstellingsbevoegdheid.

3. Baljuwplein

Het postkantoor en de parkeerplaats zijn postitief bestemd. Uitgegaan wordt echter van een mogelijke herontwikkeling van het terrein na verplaatsing van het postkantoor. Dit is mogelijk na toepassing van de wijzigingsbevoegdheid. Het terrein kan worden ingevuld met parkeerplaatsen en/of maximaal 25 woningen.

4. Centrumontwikkeling

De ontwikkelingen in het gebied Waaigat-Emmaplein zijn opgenomen in de bestemming Centrumdoeleinden. Binnen deze bestemming is de voorgestane uitbreiding van detailhandel toegestaan. Daarnaast blijven de huidige horeca-functies in het gebied gevestigd.

Bestemmingen

Centrumdoeleinden

Aan de Noordzeepromenade, de Princestraat, de Voorstraat en de Noordeinde is de bestemming Centrumdoeleinden toegekend. Op basis van deze bestemming zijn op de begane grond detailhandel en publieksgerichte dienstverlening en op de verdiepingen woningen toegestaan. Alleen daar waar aangegeven zijn daarnaast woningen op de begane grond, horeca-I of -II bedrijven, kantoren en maatschappelijke voorzieningen of pensions toegelaten. In het bestemmingsplan is een onderscheid gemaakt tussen daghoreca (horeca-I) en nachthoreca (horeca-II). Onder horeca-I bedrijven vallen bijvoorbeeld hotels, pensions, restaurants, koffiehuisen, afhaalcentra en cafetaria's. Onder horeca-II bedrijven worden bars/dancings en cafés verstaan.

Mede naar aanleiding van de "Evaluatienota Gokbeleid" wordt de speelautomatenhal aan de Badstraat op termijn gesaneerd. De activiteiten van de speelautomatenhal zijn om die reden onder het overgangsrecht gebracht en er is geen specifieke aanduiding of differentiatie voor opgenomen.

De detailhandel, horeca en zakelijke dienstverlening zijn, tenzij anders aangegeven (daar waar dit in de huidige situatie voorkomt) op de begane grond toegestaan. Het gemeentelijk beleid is gericht op het wonen op de verdiepingen.

Horecabedrijven buiten het differentiatievlak worden alleen toegelaten door middel van vrijstelling van Burgemeester en Wethouders. Het aantal horecabedrijven binnen de bestemming Centrumdoeleinden I is daarbij aan een maximum gebonden (gebaseerd op het maximumstelsel in de Horecanota d.d. 15 november 1994). Daarnaast is na vrijstelling horeca als ondergeschikte nevenactiviteit bij een andere functie (bijvoorbeeld detailhandel) toegestaan. Het aantal horecabedrijven als ondergeschikte nevenactiviteit is niet aan een maximum gebonden.

Uit te werken gebied met gemengde doeleinden

De bestemming 'Uit te werken gebied met gemengde doeleinden' is toegekend aan de gronden rond het museum. In dit gebied wordt een herontwikkeling voorgestaan. De toegestane gemengde doeleinden die in het gebied kunnen worden gerealiseerd zijn maatschappelijke voorzieningen, woningen, verblijfsdoeleinden (waaronder parkeren) en doeleinden van openbaar nut. Binnen deze bestemming zijn randvoorwaarden aangegeven die bij de uitwerking in acht moeten worden genomen.

Dienstverlening

De bestemming dienstverlening (D) is toegekend aan de volgende buiten het winkelconcentratiegebied gevestigde overige functies:

- (d): detailhandel en tevens kantoren en maatschappelijke voorzieningen;
- (k): kantoren;
- (hl): horeca-I bedrijven en tevens zakelijke dienstverlening en overige dienstverlening;
- (hll): horeca-II bedrijven alsmede zakelijke dienstverlening en overige dienstverlening;
- het wonen.

De detailhandel en horeca mogen uitsluitend op de begane grond worden uitgeoefend, met uitzondering van het op de kaart als zodanig aangegeven hotel.

Woondoeleinden

De bestaande woningen in het gebied zijn positief bestemd. De voorschriften geven tezamen met de plankaart een regeling voor:

- het gebruik van de woningen en de bijgebouwen;
- situering van de bijgebouwen;
- de bebouwingsdichtheid;
- de goothoogte (voor enkele delen is op de plankaart specifiek de goot- en nokhoogten aangegeven).

De bestaande pensions zijn toegestaan en als zodanig op de kaart aangegeven. Na toepassing van de vrijstellingsbevoegdheid kunnen, onder bepaalde voorwaarden, nieuwe pensions worden toegelaten. Bij een aantal woningen aan de Elleboogstraat vinden opslagactiviteiten op de begane grondlaag plaats. Deze activiteiten zijn toegestaan en zijn ook als zodanig op de kaart aangegeven.

De hoofdgebouwen mogen worden opgericht binnen het op de kaart aangegeven bouwvlak hoofdgebouwen met bijgebouwen. Uitbouwen en bijgebouwen mogen uitsluitend worden gebouwd waar dit op de kaart is aangegeven. De bouwgrens aan de voorzijde mag slechts beperkt door gebouwen worden overschreden (voor erkers).

In de voorschriften is een vrijstellingsbevoegdheid opgenomen om woningen die een inhoud hebben van meer dan 500 m³ om te zetten in meerdere woningen. Dit is alleen mogelijk bij woningen die ten tijde van het tervisie leggen van dit plan al een grotere inhoud dan 500 m³ hebben.

In de gebruiksregeling is bepaald dat binnen de bestemming geen handel (inclusief detailhandel), dienstverlening (kantoren en horeca) en een ambachtelijk of industrieel bedrijf mogen plaatsvinden.

Na toepassing van de vrijstellingsbevoegdheid is onder voorwaarden de uitoefening van beroepsmatige c.q. bedrijfsmatige activiteiten in de woning of bijgebouw(en) toelaatbaar.

Maatschappelijke doeleinden

Deze bestemming is toegekend aan de in het plangebied aanwezige kerken. Naast de hoofdgebouwen is per bestemmingsvlak een dienstwoning toegelaten. De gebouwen mogen uitsluitend binnen het op de plankaart aangegeven bouwvlak worden gebouwd.

Bedrijfsdoeleinden

De twee aannemersbedrijven hebben de bestemming 'Bedrijfsdoeleinden' toegekend gekregen. Bedrijven als bedoeld in artikel 2.4 van het Inrichtingen- en Vergunningenbesluit (vroegere A-inrichtingen) en detailhandelsbedrijven (met uitzondering van detailhandel in ter plaatse vervaardigde of geproduceerde goederen als ondergeschikte nevenactiviteit) zijn niet toegestaan.

In principe zijn in het gebied bedrijven uit de categorieën 1 en 2 algemeen toelaatbaar. De twee aanwezige bedrijven vallen echter in milieucategorie 3. Deze bedrijven veroorzaken echter geen directe overlast. In de voorschriften is daarom bepaald dat bedrijven in de categorieën 1 en 2 rechtstreeks toelaatbaar zijn en dat daarnaast de bestaande bedrijfsactiviteiten in categorie 3 zijn toegelaten.

Voor het bedrijf aan de Louwestraat, dat direct grenst aan de bestemming Centrumdoeleinden is een wijzigingsbevoegdheid naar Centrumdoeleinden opgenomen.

Duinen

Aan het gebied tussen de Boulevard en het strand is de bestemming 'Duinen' toegekend. Binnen deze bestemming is een politiepost aanwezig. Deze voorziening is specifiek aangeduid.

Verkeersdoeleinden

De wegen die een duidelijke ontsluitings- en verkeersfunctie hebben voor het gemotoriseerde verkeer (Koninging Wilhelminastraat, deel Boulevard, Zuidstraat en Dwarsstraat en Noordeinde) hebben de bestemming 'Verkeersdoeleinden' gekregen. De in-

richting van deze wegen blijkt uit de indeling op de plankaart. Deze ruimtelijke indeling dient zoveel mogelijk te worden gevolgd.

Verblijfsdoeleinden

De overige wegen zijn bestemd tot verblijfsdoeleinden. In deze gebieden heeft de openbare ruimte primair een verblijfsfunctie. Het gemotoriseerde verkeer is hieraan ondergeschikt. Binnen deze bestemming zijn daarnaast parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen en, waar aangegeven, autoboxen toegestaan, alsmede terrassen ten behoeve van de bestemming Centrumdoeleinden..

Binnen de bestemming Verblijfsdoeleinden is het daarnaast mogelijk om, na toepassing van de vrijstellingsbevoegdheid, luifels aan te brengen bij de winkels aan de Prinestraat.

7. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Voor de uitwerking van het hoofdstuk Economische uitvoerbaarheid wordt uitgegaan van hoofdstuk 4.3. Ontwikkelingen.

In dit hoofdstuk wordt aangegeven dat er in het plangebied een aantal locaties zijn waarvoor ontwikkelingen worden voorgestaan:

1. Emmaplein-Waigat

Uitvoering van het zogenoemde Masterplan d.d 18 november 1997, vastgesteld door het college van Burgemeester en Wethouders op 25 november 1997.

Het plan omvat zowel nieuwbouw als aanpassing van de bestaande bebouwing alsmede renovatie van de Noordzeepromenade.

Dekking: Door middel van een exploitatieovereenkomst met projectontwikkelaar Foruminvest.

Het daaruit voortvloeiend exploitatietekort ad f 640.000,-- wordt ten laste gebracht van de reserve Katwijk 2000 voor het centrumplan.

2. Andreasplein-Princestraat

Er is een aantal varianten ontwikkeld voor de ontwikkeling van dit gebied.

Een concreet plan is nog niet opgesteld. De uitvoering zal in principe door een projectontwikkelaar geschieden.

Dekking: Met de projectontwikkelaar zal een exploitatieovereenkomst worden afgesloten.

Eventuele parkeervoorzieningen (voor zover ten laste van de gemeente) kunnen worden bekostigd uit het betaald parkeren en/of een eventueel in te stellen parkeerfonds.

3. Baljuwplein

In dit gebied heeft de gemeente het postkantoor aangekocht. Bij herontwikkeling zal deze investering samen met de kosten van te treffen voorzieningen op de gebruikelijke wijze worden verrekend in de grondprijs (die eventueel deel uitmaakt van een exploitatieovereenkomst met een projectontwikkelaar). Een en ander is afhankelijk van de nog te ontwikkelen plannen. In principe beschikt de gemeente echter over alle benodigde gronden voor een eventuele herontwikkeling. De toelichting op het bestemmingsplan spreekt van een voorkeur voor een invulling met woningbouw.

Dekking: Grondverkoop dan wel exploitatiebijdrage van de exploitant.

4. Oostpad-Westpad

Bij eventuele herontwikkeling zal de voorkeur uitgaan van woningbouw in combinatie met parkeervoorzieningen op basis van de bestemming "gemengde

doeleinden. Het in het gebied aanwezige bedrijf Van Duijn kan binnen deze bestemming niet worden gehandhaafd vanwege de milieubelasting. Gestreefd wordt binnen afzienbare termijn de gekozen bestemming nader uit te werken, waarbij het genoemde bedrijf zal moeten worden verworven door de gemeente of een projectontwikkelaar.

Dekking: Afhankelijk van de planinvulling door grondopbrengsten in combinatie met exploitatiebijdragen van de exploitant en/of een bijdrage uit het parkeerbonds, dan wel opbrengsten van het betaald parkeren

5. Prins Hendrikkade- Princehaven/Tramstraat

Het bestemmingsplan gaat er van uit dat er een sterke relatie moet komen tussen het centrumgebied en het gebied Princehaven/Prins Hendrikkade. In het centrumgebied zijn met name de winkel- en horecavoorzieningen en aan de Prins Hendrikkade komen parkeervoorzieningen in de vorm van een voor het centrum belangrijke parkeergarage.

Versterking van deze relatie ofwel het aanbrengen van een duidelijke looproute zal plaatshebben door herinrichting van het Noordeinde en de aanleg van een voetgangersoversteek bij de Tramstraat.

Dekking: De kosten van de V.o.p. bij de Tramstraat zullen ten laste worden gebracht van de exploitatie Princehaven en voorts ten laste van de kredieten die beschikbaar zijn of komen voor de aanleg van het zgn. stedelijk tapijt. Zie verder onder Noordeinde-Voorstraat.

6. Noordeinde-Voorstraat/ Stedelijk tapijt

Het Noordeinde en de Voorstraat tussen Noordeinde en Badstraat vormen de looproute tussen het centrum en de parkeervoorzieningen Princehaven. Deze route is een onderdeel van het eerdergenoemde stedelijk tapijt.

Dekking: Reeds beschikbare kredieten herstraten die zullen worden aangevuld met nog te voteren kredieten.

Voorts zijn in het bestemmingsplan begrepen:

7. Diverse parkeervoorzieningen

Genoemd is al de openbare parkeergarage in het Princehavengebied met ongeveer 250 parkeerplaatsen. Daarnaast zullen in de bovengenoemde deelgebieden parkeerplaatsen worden gerealiseerd bij de herontwikkeling. Naar verwachting zal dat zowel boven- als ondergronds kunnen geschieden.

Dekking: De parkeergarage Prins Hendrikkade komt ten laste van de exploitatie van het gebied. De overige voorzieningen zullen ten laste worden gebracht van de deexploitaties van de gebieden waarin de voorzieningen worden gerealiseerd of deels worden bekostigd uit een eventueel in te stellen parkeerbonds, dan wel de te ontvangen parkeeropbrengsten.

8. Herinrichting Boulevard

Uit de bestemmingsreserve "Katwijk 2000" zijn hiervoor een tweetal kredieten beschikbaar, te weten f 1.000.000,-- voor de aanleg van een fietspad en de reconstructie van de Boulevard en voorts een bedrag van f 700.000,-- voor de inrichting als verblijfsgebied van het gedeelte tussen Waaigat en Voorstraat. De uitvoering van de werkzaamheden is gepland in respectievelijk de jaren 1999 en 2000.

Kostendekking/kostenverhaal - algemeen

In het algemeen geldt dat de kosten van voorzieningen van openbaar nut zullen worden verdisconteerd in prijzen van te verkopen bouwgronden, dan wel in de van exploitanten/projectontwikkelaars te vragen exploitatiebijdragen op grond van te sluiten exploitatieovereenkomsten. Is er geen sprake van verkoop van bouwgrond en kan geen overeenkomst als bedoeld worden afgesloten dan zal zonodig en zo mogelijk baatbelasting worden geheven.

Voor voorzieningen die niet kunnen worden verhaald zullen gelden uit de gemeentelijke middelen worden aangewend door middel van gevoteerde en nog door de gemeenteraad beschikbaar te stellen kredieten.

Uit de bestemmingsreserve "Katwijk 2000" is voor het Centrum thans nog financiële dekking aanwezig tot een bedrag van f 1.965.000,--.

8. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

Het voorontwerpbestemmingsplan 'Centrum' heeft in de periode van 30 maart tot 26 april 1998 na publicatie in het Katwijks Weekblad en de Katwijksche Post en bekendmaking op de publicatieborden gedurende vier weken ter inzage gelegen. Op 15 april 1998 is voorts een inspraakavond gehouden. De gelegenheid is geboden om vóór 27 april 1998 schriftelijke reacties in te dienen.

In het kader van de inspraakprocedure zijn zeventien schriftelijke reacties ingediend. Twee schriftelijke reacties zijn later ingetrokken. Van één schriftelijke reactie hebben de medeondertekenaars hun handtekening later ingetrokken. Voorts is op de inspraakavond een aantal mondelinge reacties ingediend.

De reacties die de gemeente heeft ontvangen zijn te onderscheiden in reacties: gericht tegen het plan voor de herontwikkeling van het gebied Emmaplein/Waaigat/Taatedam/Noordzeepassage, hierna te noemen 'Emmaplein e.o.' en reacties die betrekking hebben op de opgenomen bestemming voor de voor hen van belang zijnde afzonderlijk percelen. Deze laatste reacties zijn voor de betreffende percelen wel van belang, maar niet met het oog op de algemene maatschappelijke uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan worden daarom hier niet verder aangehaald.

De reacties betreffende het Emmaplein en omgeving hebben onder meer betrekking op de stedenbouwkundige plannen voor het gebied 'Emmaplein e.o.', de vrees voor overlast door deze plannen, de parkeermogelijkheden en de bevoorrading.

Op deze reacties wordt hier ingegaan.

8.1 De stedenbouwkundige plannen voor het gebied Emmaplein en omgeving

Voorgaande besluitvorming

De voorbereiding van de ontwikkeling van het centrumgebied is in 1991 aangevangen met de start van de herziening van het geldende structuurplan uit 1976.

In diverse verkennende deelstudies zijn de (veelal externe) aanspraken op onder meer het centrumgebied in beeld gebracht. Op basis van het deelrapport "Bouwstenen voor de discussie over het beleid" op de gebieden welzijn, milieu, wonen, werken, winkels, toerisme, verkeer en ruimte is een zogenaamde "Profielschets" opgesteld.

Vervolgens is de Profielschets in hoofdlijnen uitgewerkt in concrete ontwikkelingsrichtingen en ontwikkelingsprogramma's: Het resultaat daarvan is neergelegd in de rapportage "Scenario's".

De uitwerking en afweging van de nog resterende elementen heeft in een derde fase van het proces plaatsgevonden. In deze fase is ook de "Voorstudie plan van aanpak Centrumgebied" opgesteld. Deze studie vormt de basis voor het bestemmingsplan Centrum.

Voorstudie plan van aanpak van het Centrumgebied

In deze studie wordt gesteld dat de versterking van het Katwijkse Centrum mogelijk is door onder meer:

- Verbetering van de relatie tussen het winkelcentrum, de Boulevard en het strand;
- Verbetering van de relatie tussen het Emmaplein en de Voorstraat/Princestraat;
- Verbetering van de parkeersituatie, met name in het hoogseizoen.

Structuurplan Katwijk 2000

Aan de hand van de resultaten van de hiervoor genoemde stappen is het structuurplan Katwijk 2000 vastgesteld. Dit structuurplan omvat de ruimtelijke vertaling van het in de voorgaande fasen ontwikkelde beleid.

In het Structuurplan wordt over de ruimtelijke structuur van het Emmaplein en omgeving gesteld dat uitbreiding van het kernwinkelapparaat plaats vindt op het Emmaplein. De ruimte tussen het winkelcentrum en de Boulevard wordt hiermee gedicht; de samenhang van de Princestraat met het sterke deel van het kernwinkelapparaat wordt hiermee verbeterd.

Kenmerkend voor het stedenbouwkundig plan is het tot stand brengen van een nieuwe verbinding tussen de Voorstraat/Princestraat en de Badstraat. Het Emmaplein vormt in deze de verbindende schakel, waarbij de vernieuwde Noordzeepassage (vanaf het Emmaplein in de richting van de Badstraat) een volwaardige centrumfunctie zal dienen te vervullen.

Een van de uitgangspunten van het plan is het creëren van een besloten plein met poorten naar de Boulevard, de Princestraat, de Noordzeepromenade en een meer directe relatie met de Badstraat. De ruimtelijke structuur wordt daarmee als knooppunt onderstreept. De relatie met de Boulevard wordt versterkt met behulp van een bebouwingsaccent, een verkeersluwe inrichting en door middel van de aanleg van een verblijfsplein. Het Emmaplein, in de huidige vorm gekenmerkt door een omzoming van achterzijden van gebouwen, wordt door de ingreep een wezenlijk onderdeel van het centrum. Daarnaast zal door de functiewijziging van de Noordzeepassage (in de huidige vorm eveneens gekenmerkt door achterzijden van gebouwen), de aansluiting op het winkelcentrum Noordzeepromenade aan overig

Katwijk-centrum sterk verbeteren. Het Emmaplein zal daartoe gedeeltelijk worden bebouwd, waardoor het Emmaplein weliswaar kleiner wordt dan in de huidige situatie als parkeerterrein, maar veel nadrukkelijker als (aangename) verblijfsruimte in het centrum een rol zal spelen.

Het bebouwingsconcept voegt zich ter plaatse van het Waaigat, naar maat en schaal, volledig naar de bestaande situatie en repareert de huidige "gaten" in de openbare ruimte. Het bebouwingsconcept garandeert een gaaf en bij de schaal van het centrum passend samenstel van openbare ruimten.

De rooilijn van de bebouwing aan de zijde van het Waaigat sluit aan op de rooilijn van het vigerende bestemmingsplan Katwijk aan Zee, Centrum, gedeelte Badstraat-Voorstraat. Deze wordt ter plaatse niet overschreden. In dit plan werd overigens ook reeds uitgegaan van dominante bebouwing ter plaatse (verwezen wordt naar de isometrie van Geoproject bij dit bestemmingsplan).

Het plan voorziet tevens in de gewenste nieuwe verbindende schakel tussen de Boulevard en het achterliggende centrumgebied. De Voorstraat blijft weliswaar de belangrijkste as tussen het centrum en de Boulevard, maar door de totstandkoming van een nieuwe "as" tussen de Boulevard en het Emmaplein worden de gebieden (en hun functies) sterker met elkaar vervlochten.

Enkele insprekers menen dat de uitbreiding van het winkel- en horecabestand een nog verdere belasting van het centrum zal betekenen. Ook is aangegeven dat vroeger het wonen de kernfunctie was en nu winkelen.

Wonen in een centrumgebied brengt met zich mee dat sprake is van meer activiteiten en levendigheid dan in een rustige woonbuurt. Voor velen is dit ook juist (één van) de reden(en) om te kiezen voor het wonen in een centrumlocatie.

De mening dat er sprake zou zijn van een nog verdere belasting van het "nu al overbelaste centrum" wordt niet gedeeld. Vanzelfsprekend leidt de toegenomen verzorgingsfunctie van het centrumgebied (ten gevolge van o.a. de bevolkingsgroei van de gemeente) tot een groter aantal inwoners dat aanspraak zal maken op de aanwezige centrumvoorzieningen. Dit is nu juist een van de redenen om tot een verbetering van de centrumstructuur te komen. Voor zover met 'een nog verdere belasting' ook bedoeld wordt op een toenemende parkeerdruk in het centrum, dient verwezen te worden naar het in gang gezette parkeerbeleid dat er toe strekt de parkeerdruk door bezoekende consumenten in de randen van het centrum op te vangen zodat "de kern" wordt ontlast en er op straat voor bewoners parkeerlocaties beschikbaar blijven. Het is niet aannemelijk dat door dergelijke maatregelen "het woongenot verder wordt aangetast".

Ook kan de vraag worden gesteld of met het ontstaan van een nieuw verblijfsgebied in de directe woonomgeving/Emmaplein niet een extra kwaliteit aan het woonmilieu in een centrum wordt toegevoegd. Hierbij speelt tevens een rol dat in het kader van

de herontwikkeling van dit gebied ook is voorzien in een volledige herinrichting van het openbaar gebied in de omgeving Badstraat, Voorstraat, Emmaplein, Noordzeepassage en Taatedam.

Een inspreker heeft moeite met de hoogbouw in het algemeen en enkele andere insprekers hebben met name moeite met de bebouwingshoogte op de hoek Boulevard / Waaigat ten opzichte van het enkele jaren geleden gebouwde appartementencomplex (De Lindehof) aan de ander zijde van de hoek van de Boulevard en Waaigat.

De centrale doelstelling van het plan omvat mede het algemene belang van een intensief en doelmatig gebruik van de schaarse ruimte. Bij ontwikkelingen als deze zijn bijna altijd belangen van derden in meerdere of mindere mate betrokken. Daarbij vindt een belangenafweging plaats tussen het individuele belang (zoals het uitzicht op zee) en de algemene belangen die met het bouwplan zijn gediend. In dit kader heeft mede een rol gespeeld dat op grond van het geldende bestemmingsplan voor het gebied reeds vergaande bebouwing mogelijk is, zowel in hoogte als in bouwmassa.

In het geldende bestemmingsplan "Katwijk aan Zee" (centrum), gedeelte Badstraat-Voorstraat van 1976 is voor het perceel haaks op de Boulevard de bestemming hotelbedrijven opgenomen. Gewezen wordt op de bij dit bestemmingsplan behorende isometrie van dit gebiedsdeel. Volgens dit bestemmingsplan kan bebouwing worden opgericht haaks op de Boulevard, met een maximum goothoogte van 13 respectievelijk 19 respectievelijk 16 meter. Hierdoor kan, zij het gedeeltelijk, hoger worden gebouwd dan hetgeen het ontwerpbestemmingsplan 'Centrum' voorziet. Binnen de geldende bestemmingen is voorts toegestaan om boven de maximale goothoogte een schuin dak te realiseren waardoor de maximale bouwhoogte beduidend hoger kan worden gemaakt. Dat op dit moment enig uitzicht op zee aanwezig is laat onverlet de bouwmogelijkheden van het geldende bestemmingsplan. De in het toekomstige bestemmingsplan voorziene bebouwing kent bijna dezelfde grenzen als het geldende bestemmingsplan, met dien verstande dat op verzoek van de bewoners van De Lindehof al een wijziging van de hoek Boulevard/Waaigat is aangebracht in het bouwplan dat daar zal worden gerealiseerd door middel van een 'afschuining'. Het zicht zal daardoor worden vergroot.

Bij de bouw van de Lindehof is als randvoorwaarde gesteld dat het bouwplan qua karakter, bouwmassa en hoogte moet aansluiten op de te realiseren bebouwing tussen Waaigat en Voorstraat. Door de bouw van de Lindehof zou er een geleidelijke overgang ontstaan tussen de bestaande bebouwing en het onderhavige plan.

Het straatprofiel op de hoek Waaigat-Boulevard is qua schaal vergelijkbaar met de Voorstraat ter plaatse van hotel Noordzee en daarmee passend in dit deel van het centrum van Katwijk. Overigens is het ook met nadruk de bedoeling om het beeld

van een 'waai'gat om te vormen tot een poort/entree met het daarbij passend straatprofiel.

De afstand tussen beide gebouwen bedraagt ca. 13 m¹. Dit is naar de huidige maatstaven in binnenstedelijke gebieden (zoals een winkelcentrum) voldoende afstand om voldoende privacy te waarborgen.

Door een inspreker is aangegeven dat er door het vergroten van de winkels in de Noordzeepassage geen vrij uitzicht meer zal zijn vanaf het balkon en er een 'gat' ontstaat van 10 meter lengte. Het verkrijgen van de naastgelegen woningen van een kolossaal balkon tast de privacy aan.

Dat door de verruiming van de balkons bij de eerste woonlaag meer zicht op de balkons van de boven gesitueerde woningen zal ontstaan is waar. De terrassen van de woningen op de eerste woonlaag worden door de uitbreiding van de winkels vergroot tot ongeveer 15 m¹. In een centrumgebied zijn dit soort verschillen altijd aanwezig en maken het centrum door de diversiteit ook aantrekkelijk.

Dat het winkelend publiek altijd als zij vanuit de nieuwe hoofdingang van de HEMA vanuit de nieuwe Noordzeepassage recht op het balkon kunnen kijken zoals door deze inspreker wordt gesteld is niet juist. Door de recht tegenover de Hema liggende inham of onderbreking van de onderlaag ontstaat er ten opzichte van de rest van de passage wel iets meer zicht op de woningen. Voor het overige wordt in vergelijking met de huidige situatie de situatie ter plaatse gelet op de inrijmogelijkheid verbeterd. De afstand van de zijgevel van de Hema tot de bebouwing op de begane grond bedraagt nu circa 18 m¹. Daardoor is er direct zicht op de balkons en woonruimte van de bovenwoningen. De breedte van de nieuwe Noordzeepassage (circa 6 m¹ en de hoogte van de aangrenzende bebouwing (4,70 m inclusief borstwering van de terrassen is in principe van dien aard dat er geen zicht is op de terrassen of in de woonruimte van de boven de winkels gesitueerde woningen.

Bezwaar bestaat tegen de verdere uitbouw of verbouw van het Hotel Noordzee, omdat dit een aantasting van de privacy van het tegenoverliggende pand betekent en tot verminderde lichtinval zal leiden.

De diepte van de aanbouw aan hotel Noordzee bedraagt volgens het voorontwerp bestemmingsplan ca. 2 m¹. De afstand tot het pand Voorstraat 12 zal na realisatie ongeveer 7 m¹ zijn. De uitbreiding is van geringe invloed op de lichttoetreding in het pand Voorstraat 12.

De in het voorontwerpbestemmingsplan aangegeven uitbouw van de aanbouw richting Voorstraat is vervallen .

8.2 Overlast door plannen voor het gebied Emmaplein/Waaigat/Noordzeepassage

De nieuwe in- en uitgang voor het publiek Hema in de Noordzeepassage leidt volgens een/enkele inspreker(s) tot veel geluidhinder en warmteverlies. Verder is er bezwaar tegen het weghalen van de winkel Blokker onder de bovenwoning en het bestemmen tot openbaar gebied. De mening is dat de overkapping (geluid)overlast zal veroorzaken. Ook is er de zorg dat er een verzamelplaats voor fietsen van het winkelend publiek onder pand Blokker zal ontstaan. De mening is voorts dat door de nieuwe winkels nieuwe hangplekken ontstaan. Verder is de zorg uitgesproken dat de bereikbaarheid van de politie etc. ernstig wordt belemmerd.

Om tegemoet te komen aan de bezwaren van de bewoners direct boven het pand Blokker is het (bouw)plan, na intensief overleg met de bewoners, aangepast. De pui-lijn bij het pand (een arcade) van de zuidgevel is ca. 3 m¹ in zuidelijke richting opgeschoven. Op deze wijze wordt de arcade minder diep, zodat de kans op het ontstaan van een hangplek en de daarmee geveesde overlast en sociale onveiligheid sterk verminderd wordt.

Bij de planontwikkeling heeft het aspect sociale veiligheid de nodige aandacht gekregen en is veel aandacht geschonken aan de bereikbaarheid voor met name de brandweer en andere hulpdiensten en impliceert daarmee ook een goede bereikbaarheid voor de politie. Het bouwplan dat op grond van dit ontwerpbestemmingsplan kan worden gerealiseerd is in overleg met de brandweer getoetst op een snelle bereikbaarheid en waar nodig verbeterd. Dit plan zal dan ook voldoen aan stringente bereikbaarheidseisen voor de brandweer etc.

8.3 Parkeermogelijkheden en bevoorrading

De mening is dat er sprake is van het achteruitgaan van parkeermogelijkheden en overlast door bevoorrading. De aan- en afvoer en bevoorrading van hotels en winkels etc. zal de leefbaarheid nog verder aantasten dan nu al het geval is en er dient aandacht te zijn voor de bereikbaarheid van de woningen in het gebied.

Met het vervallen van de parkeergelegenheid aan het Emmaplein en het Waaigat is rekening gehouden bij het opstellen van het parkeerbeleid voor het centrumgebied. Het vervangen van de parkeerplaatsen binnen het plangebied is fysiek eenvoudigweg niet mogelijk, omdat de bouw van een ondergrondse parkeergarage in de Zeereep niet is toegestaan (Hoogheemraadschap) en omdat een bovengrondse parkeergarage stedenbouwkundig c.q. architectonisch tot een ernstige aantasting van het gebied zou leiden.

Een eerste integrale visie op het parkeerbeleid in het centrumgebied is het "Raamplan", dat in november 1993 door de gemeenteraad is vastgesteld. De

uitwerking hiervan is vastgelegd in de parkeernota "Parkeerbeleid Centrum en omgeving Katwijk aan Zee", vastgesteld door de gemeenteraad op 24 april 1997. Tijdens de verschillende informatieavonden (voorjaar 1997) zijn de gevolgen van de wijzigingen in de parkeersituatie in het centrumgebied uitgebreid toegelicht aan de bewoners. Dit heeft onder meer geleid tot het invoeren van betaald parkeren in het centrum.

Het effect van betaald parkeren is dat ongewenst langparkeren (vooral door 'werkers' in het centrumgebied) wordt verplaatst naar de flanken van het gebied. De beschikbare parkeerruimte wordt vervolgens door centrumbezoekers in een kort-parkeersituatie optimaal benut. Het effect van betaald parkeren is ook dat met name buiten de tijden waarop de parkeercapaciteit in het centrumgebied maximaal wordt aangesproken (tijdens de 'koopspitsen'), in het grootste deel van het gebied een ruim aanbod van parkeerplaatsen beschikbaar is. Een groot deel van deze parkeerplaatsen werd voorheen in beslag genomen door langparkeerders.

De in het gebied aanwezige parkeerplaatsen zijn bedoeld voor zowel bewoners als winkelend publiek. Onderdeel van het plan is dat een negentigtal parkeerplaatsen (Emmaplein) komt te vervallen. Erkend wordt dat de bewoners in dit gebied bij voorkeur zo dicht mogelijk bij de woning kunnen parkeren; in een kernwinkelgebied zijn echter meer belangen waarmee rekening moet worden gehouden.

Voor bewoners in het gebied is de mogelijkheid geschapen voor lang-parkeren met behulp van parkeervergunningen (gedurende de tijden dat betaald parkeren geldt). De parkeerplaatsen in de volgende straten zijn binnen een straal van 150 m¹ gelegen: Boulevard, Kon. Wilhelimastraat, Burgersdijkstraat, Sluisweg, Loggerstraat, Tramstraat, Museumstraat en Princestraat.

De bereikbaarheid kan uiteen worden gezet in twee aspecten:

1. de mogelijkheid om in de buurt van de woning te kunnen komen om te laden en te lossen en
2. de mogelijkheid om in de buurt van de woning de auto te kunnen parkeren.

Gedurende winkeltijden is er de mogelijkheid te laden en te lossen en passagiers in en uit te laten stappen op de volgende locaties:

Voor de bestaande woningen aan de Boulevard wordt de ingang ca. 40 meter noordwaarts verplaatst (en voorzien van een lift) naar de nieuw te realiseren corridor tussen de Boulevard en het Emmaplein. Aan de Boulevardzijde van de corridor wordt een laad- en losplaats aangelegd die mede bestemd is voor de bewoners.

De woningen aan de Noordzeepassage die gelegen zijn boven de particuliere parkeergarage zijn direct bereikbaar via deze parkeergarage. Het laden en lossen en parkeren is voor deze woningen dan ook geen probleem. Laden en lossen op straat is ook voor deze woningen mogelijk op de Tramstraat en de Badstraat, terwijl in het Waaigat ook een laad- en losmogelijkheid is voor grotere stukken zoals bij verhuizingen (alleen voor bewoners).

De Taatedam (het gedeelte naast de Hema) zal formeel niet bereikbaar zijn voor autoverkeer, maar wel bij calamiteiten en verhuizingen van bewoners. Deze situatie wordt in positieve zin veranderd. De bedoeling is de Taatedam toegankelijk te maken voor autoverkeer om te lossen en te laden gedurende "venstertijden". Er mag daar dus niet geparkeerd worden.

Het Emmaplein is gedurende winkeltijden niet voor auto's toegankelijk. Laden en lossen kan plaatsvinden op de laad- en losstroken in de Voorstraat en de Boulevard die dicht bij het Emmaplein zijn gelegen.

Na winkeltijden is het Emmaplein weer voor auto's toegankelijk; parkeren is daar niet toegestaan.

Opgemerkt is dat het verplaatsen van de ingang van de woningen boven Blokker zijn verplaatst naar het Hemaplein. De entree van de woningen boven het pand Blokker zijn gelegen aan de huidige Noordzeepassage. Deze entree vervalt volgens dit plan en wordt verplaatst naar de Taatedam/Badstraatzijde. Deze entrees liggen op ongeveer gelijke afstand van de Badstraat, zodat de bereikbaarheid ten opzichte van de huidige entree nauwelijks wijzigt.

De bereikbaarheid van de woningen is in principe mogelijk en zeker door hulpdiensten gewenst. Of elke bewoner een vrijstelling voor laden en lossen moet krijgen is mede afhankelijk van de totale verkeerssituatie ter plaatse als het centrum bijv. autovrij wordt gemaakt m.b.v. palen zullen speciale maatregelen voor individuele bewoners moeten worden getroffen

De zorg is uitgesproken dat het groter worden van het hotel leidt tot meer toeleveringsverkeer en tot meer overlast.

Uitbreiding van enerzijds het hotel en anderzijds het gehele centrum betekent ook meer bevoorradingsverkeer. In het plan zijn daarom een aantal los- en laadconstructies op strategische plaatsen opgenomen. Zo wordt in de Voorstraat tussen de Boulevard en Princestraat een los en laadplek aangelegd om de bedrijven aan Voorstraat en een deel van het Emmaplein te bevoorraden. Deze plaats is ook bruikbaar voor het hotel. Daarnaast wordt speciaal voor het hotel ontheffing verleend om tijdens winkeltijden de expeditie aan de achterkant te bereiken. Al deze voorzieningen zijn bedoeld om het lossen en laden te bundelen op speciaal daarvoor aangewezen locaties. Hiermee wordt de overlast voor bewoners zo veel als mogelijk beperkt.

9. OVERLEG EX ARTIKEL 10 BRO

Ter voldoening aan het bepaalde in artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening is het ontwerpbestemmingsplan 'Centrum' toegezonden aan een aantal daarvoor in aanmerking komende instanties. De navolgende instanties hebben gereageerd op het ontwerpbestemmingsplan:

- A. Provinciale Planologische Commissie
- B. N.V. Energie- en Watervoorziening, district Duinstreek;
- C. Hoogheemraadschap van Rijnland;
- D. Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rijnland;
- E. Winkeliersvereniging PAC;
- F. Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening;
- G. Ministerie van Defensie, vastgoedbeheer en ingenieursdiensten, dienst Gebouwen, Werken en Terreinen;
- H. Directoraat Generaal Rijkswaterstaat;

Het Ministerie van Defensie en het Directoraat Generaal Rijkswaterstaat hebben gemeld dat het ontwerpbestemmingsplan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen. De Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening heeft medegedeeld vanuit het nationaal ruimtelijk beleid met het ontwerpbestemmingsplan te kunnen instemmen en voor het overige te verwijzen naar het advies van de Provinciale Planologische Commissie. De overige reacties zullen onderstaand van commentaar worden voorzien.

A. Provinciale Planologische Commissie.

Met het plan wordt beoogd om onder meer de relaties tussen centrumgebied en de randen van het plan, alsmede het Andreasplein en de parkeersituatie te verbeteren.

Het plangebied is in het streekplan Zuid-Holland-West (1996) aangeduid als 'bestaand stads- en dorpsgebied'.

Voorts is het bestemmingsplan een uitwerking van het structuurplan Katwijk 2000 waarover de PPC voor wat betreft de centrumontwikkeling positief heeft geadviseerd.

2. BEOORDELING

2.1. Industrielawaai

In het plan wordt onder artikel 10, lid 3 onder a gesteld dat de vestiging van geluidzoneringsplichtige inrichtingen niet is toegestaan. Wat hier wellicht be-

doeld wordt zijn 'inrichtingen als bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder en nader aangewezen in artikel 2.4 van het Inrichtingen- en vergunningbesluit milieubeheer'. Verzocht wordt deze laatste inmiddels als juridisch juist bewezen terminologie in dit artikel te gebruiken.

Gemeente

Artikel 10, lid 3a is aangepast.

Tenslotte wordt opgemerkt dat door het gestelde in artikel 10, lid 1 onder a een groot aantal van de bedrijven onder b. niet is toegestaan. Immers een groot aantal van de bedrijven uit de categorieën 1 en 2 van de Basiszoneringslijst, die tevens als bijlage bij het plan is gevoegd, zijn wel genoemd in het voornoemde besluit. Door de nu gekozen formulering wordt door lid 1a een vergaande wellicht ongewenste beperking van de mogelijkheden van de bedrijven met bestemming bedrijfsdoeleinden bewerkstelligd (G2).

Gemeente

Deze opmerking is juist. Het voorschrift is aangepast.

In het plan is aangegeven dat een bedrijf (Van Duyn) niet positief wordt bestemd omdat het in een uit te werken gebied ligt met gemengde doeleinden. Wij achten deze motivatie onvoldoende. Verzocht dit bedrijf alsnog positief te bestemmen dan wel beter te motiveren waarom dit bedrijf (van de categorie 3) hier niet zou kunnen blijven (G2).

Gemeente

Het gaat hier om een op een later tijdstip uit te werken bestemming 'gemengde doeleinden'. Deze doeleinden kunnen bestaan uit: wonen, maatschappelijke voorzieningen etc. Binnen deze bestemmingen zijn andere bedrijfsactiviteiten dan woninggebonden activiteiten (zie artikel 8, lid 16) niet toegestaan. Gelet op het feit dat de milieubelasting van de betreffende bedrijfsactiviteit niet gelijkwaardig is aan een categorie 2 bedrijf en het feit dat binnen de uit te werken bestemming 'gemengde doeleinden' geen aan een woning gebonden bedrijfsactiviteiten zijn toegelaten, is het bedrijf weg bestemd. Dit is in de toelichting nader aangegeven. Ook is in het hoofdstuk 'Economische uitvoerbaarheid' aandacht aan dit aspect geschonken.

2.2. Cultuurhistorie

Het verdient aanbeveling artikel 4 (Beschrijving in hoofdlijnen), lid 4 (Algemene uitgangspunten) aan te vullen met bepalingen dat met name voor de gebiedsdelen Waagat-Emmaplein en Andreasplein-Princestraat nadere eisen kunnen worden gesteld aan de nieuwbouw teneinde samenhang en de kwaliteit van het wederopbouwensemble te waarborgen (A).

Gemeente

Voor met name het gebiedsdeel Andreasplein-Princestraat is deze aanvulling opgenomen. Voor het gebiedsdeel Waaigat-Emmaplein niet omdat de aanwezige bebouwing in dit gebied grotendeels uit de tachtiger jaren stamt en met name in de lijn van het structuurplan van 1994 is gekozen voor een stedenbouwkundige invulling die nadrukkelijk de bedoeling heeft een poort/entree te creëren naar het centrum. Het straatprofiel op de hoek Waaigat-Boulevard is qua schaal overigens vergelijkbaar met de Voorstraat ter plaatse van hotel Noordzee en daarmee passend in dit deel van het centrum van Katwijk.

2.3. Detailhandel

Verzocht wordt om het aantal, in de toelichting genoemde winkelbouwmeters op te nemen in de Beschrijving in Hoofdpijnen (G2).

Gemeente

Aan dit verzoek wordt voldaan.

Verder wordt geadviseerd om de in de toelichting genoemde term 'het voor Katwijk geldende maximumstelsel' nader te verklaren (A).

Gemeente

De tekst in hoofdstuk 4. Algemeen onder E. Prins Hendrikkade Princestraat-Tramstraat wordt aangevuld met een nadere verklaring van 'het voor Katwijk geldende maximumstelsel'.

3. FINANCIËEL ECONOMISCHE ASPECTEN.

De diverse activiteiten ten behoeve van de ontwikkeling van het centrumgebied zijn afgedekt middels exploitatieovereenkomsten, de grondexploitatie, baatbelasting alsmede reguliere begrotingsposten en voorzieningen. Het complete beeld is nog moeilijk te geven, zodat de economische uitvoerbaarheid ten dele is aangetoond.

Bij de vaststelling van het plan dient hierover meer duidelijkheid te worden verstrekt (G2).

Gemeente

Het hoofdstuk 'Economische uitvoerbaarheid' is aangevuld met een toelichting per ontwikkelingsgebied.

B. NV EWR.

De elektrische energievoorziening van de huidige bebouwing wordt geleverd door 4 stuks transformatorhuisjes.

Inmiddels is er voor een transformatorstation in het bouwplan voor het Emmaplein en omgeving naast de HEMA een oplossing gevonden.

Echter voor de overige transformatorstations zal een nieuwe situering gevonden moeten worden indien zij in het bestemmingsplan niet naar behoren kunnen functioneren en onbereikbaar worden voor vrachtwagens. Verzocht wordt dit in het bestemmingsplan op te nemen.

Tevens wordt EWR door de toename van het elektriciteitsverbruik rondom de Museumstraat genoodzaakt daar een transformatorstation te stichten. Verzocht wordt hier de ruimte voor te reserveren.

Op tekening no. 404244b is ongeveer de situering van de bestaande en gewenste transformatorstations aangegeven.

gemeente

Binnen de daarvoor in aanmerking komende bestemmingen is de mogelijkheid opgenomen gebouwen voor openbaar nut (zoals een transformatorhuis) te realiseren.

C. Hoogheemraadschap van Rijnland

Op de plankaart van onderhavig bestemmingsplan is de zeereep aangegeven als aanduiding. Verzocht wordt deze aanduiding te wijzigen in een primaire bestemming 'Waterkering' en de bijbehorende toelichting en planvoorschriften (art. 14) daarop aan te passen. Daarbij moet worden vermeld dat de op de plankaart aangewezen gronden in beginsel uitsluitend zijn bestemd voor de waterkering.

Bij de overige bestemmingen, die samenvallen met de bestemming 'Waterkering', moet in de bepalingen van deze bestemmingen ten aanzien van gebouwen, bouwwerken, werkzaamheden e.d. telkens verwezen worden naar het primaat van de bestemming 'Waterkering'.

Verder moet worden verwezen naar de daarbij van toepassing zijnde gebod- en gebruiksbepalingen van Rijnlands keur.

In de planvoorschriften moet worden aangegeven dat het College van burgemeester en wethouders slechts vrijstelling verleent als en voor zover dit de belangen van de waterkering niet schaadt. Alvorens gebruik te maken van deze vrijstellingsbevoegdheid dient Rijnland als beheerder van de waterkering geconsulteerd te worden.

Gemeente

Artikel 14 en de overige bestemmingen die met deze bestemming samenvallen zijn aangepast, behoudens de verwijzing naar de keur. De verwijzing naar de keur is in de toelichting opgenomen onder hoofdstuk 5.9.1. Zeewering.

D. Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rijnland.

De Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rijnland heeft kennis genomen van het bovengenoemde bestemmingsplan en maakt graag van de gelegenheid gebruik hierop te reageren.

Allereerst spreekt de Kamer haar waardering uit voor het feit dat de gemeente in zorgvuldig overleg met het gevestigde bedrijfsleven in het plangebied en de Kamer van Koophandel is gekomen tot een uitwerking van het bestemmingsplan. Afgezien van de vraag of alle wensen van het bedrijfsleven zijn overgenomen, is het principe van deze werkwijze toe te juichen. De gemeente Katwijk mag wat dit betreft een voorbeeld worden genoemd voor andere gemeenten.

Voor een inhoudelijke reactie verwijst de Kamer mede naar de brief van 11 december 1997, welke namens het Economisch Platform Katwijk (EP) is opgesteld naar aanleiding van het conceptbestemmingsplan. Op onderdelen zijn de voorstellen in het bestemmingsplan overgenomen.

In de brief van 11 december 1997 heeft de Kamer voor het volgende aandacht gevraagd.

- **Andreasplein en omgeving.**

Binnen het bestemmingsplan heeft het Emmaplein en omgeving in de tijd gezien het primaat ten aanzien van stedenbouwkundige en economische herontwikkeling. Tegelijkertijd wordt benadrukt dat de (her)ontwikkeling van het Andreasplein en (aanliggende) delen van de Princestraat eveneens van groot belang zijn voor het blijvend functioneren van het centrum. Er wordt daarom gepleit voor een (strikte) fasering van de diverse deelplannen ten opzichte van elkaar, die in het bestemmingsplan zou moeten worden opgenomen.

Gemeente

De mogelijke ontwikkelingen van het Andreasplein zijn in het bestemmingsplan opgenomen. De gemeente zal medewerking verlenen als de herontwikkeling wordt opgepakt. De herinrichting van de openbare ruimte moet zorgdragen voor een eenheid in het winkelcentrum.

- Baljuwplein

De voorkeur is uitgesproken voor herbestemming van deze locatie voor woningbouw. Van woonbebouwing op dit plein kan volgens het EP pas sprake zijn als duidelijk is aangetoond dat de (toekomstige) parkeerbehoefte elders in het plangebied voldoende kan worden geacomodeerd

Als optie geeft het EP mee dit plein als 'instrument' te gebruiken om de structuur van het kernwinkelapparaat in ruimtelijk en economisch opzicht te versterken. Het EP beschouwt dit plein dan ook als mogelijkheid voor een trekker in het plangebied ter compensatie van het vertrek van Albert Heijn. Dit zou gecombineerd kunnen worden met de bouw van een ondergrondse parkeervoorziening.

Gemeente

Het Baljuwplein ligt decentraal ten opzichte van het Andreasplein, Emmaplein en Badstraat. Winkelvestiging aldaar is onlogisch gelet op de huidige looproute.

Parkeren

Essentieel voor het functioneren van een winkelcentrum is de mate van autoparkeerbaarheid. Het EP hecht aan een objectieve meting van de behoefte aan parkeercapaciteit. De uitwerking hiervan is onvoldoende in het bestemmingsplan en zal op basis van gedegen onderzoek moeten worden bepaald. Het EP pleit in dit verband ook voor een dynamisch 'parkeer verwijssysteem' in combinatie met duidelijke verwijzingen naar de (loop)afstanden tot de winkelstraten.

In het bestemmingsplan wordt gesproken over een parkeerfonds. Het EP stelt dat dit fonds een bruikbaar alternatief is voor een baatbelasting.

Voorts wordt aangegeven dat stallingmogelijkheden voor fietsers expliciet in het bestemmingsplan aan de orde moeten komen.

Gemeente

Een parkeerfonds is inmiddels ingesteld en is een van de middelen om de kwaliteitsverbetering te financieren, maar deze zal niet kunnen voorkomen dat door ondernemers eventueel zal moeten worden meebetaald aan de kwaliteitsverbetering van het Centrum, hetzij in de vorm van een baatbelasting, hetzij op andere wijze

- detailhandel

Het EP stelt dat de in het bestemmingsplan gehanteerde 'meetlat' voor de branche-opbouw enige nuancering behoeft. De verdere ontwikkeling kan naar het oordeel van het EP niet uitsluitend gebaseerd worden op 'harde' cijfers.

Gemeente

Het gaat hier om een continu proces dat zeer zorgvuldig begeleid moet worden. Met betrekking tot de kwantitatieve uitbreidingsruimte in het centrum wordt opgemerkt dat bewust een krappe geografische afbakening is genomen omdat gestreefd wordt naar een duidelijk concentratiebeleid. Invulling van branches gebeurt

na advies van de branche advies commissie. Deze commissie concludeert dat de uit de rapportage getrokken conclusies kloppen, zodat er een basis is om mee verder te werken.

Reactie van 1 juli 1998

In deze reactie onderschrijft de Kamer de (hoofd)doelstelling van het bestemmingsplan, zoals deze wordt verwoord onder 'De opgave' (p.11). De Regionale Structuurvisie detailhandel '22 x Kwaliteit' vormt daarvoor een belangrijk kader. In de loop van 1999 zal de betreffende visie worden herzien, op basis van een uitgebreid onderzoek van de regionale detailhandel. De ontwikkelingen binnen aanbod- en vraagzijde (koopstromen) vormen daarbij het uitgangspunt. Voor een zorgvuldige verdere detailhandelsinvulling van Katwijk-Centrum, in kwantitatief maar vooral ook kwalitatief opzicht, biedt de herziene visie een belangrijk handvat. De Stuurgroep Kernwinkelgebied Katwijk zal dit handvat bij haar verdere werkzaamheden waar mogelijk dienen te gebruiken.

Een belangrijke randvoorwaarde voor het functioneren van een winkelcentrum is en blijft de autobereikbaarheid. Het parkeren vormt daarbinnen een cruciale factor. Het gaat daarbij niet alleen om voldoende parkeercapaciteit en de afstand tussen deze capaciteit en het feitelijke winkelaanbod.

Ook de 'beleving' van deze afstand is in het consumentengedrag een factor van belang.

Het bestemmingsplan gaat met de ontwikkeling Andreasplein – Princestraat (p.37-39) duidelijk in op deze koppeling. De voorgestane wijze van zgn. innovatief ruimtegebruik spreekt de Kamer zeer aan.

De ontwikkeling past in het nieuwe denken over ruimtegebruik, waarin de Kamer binnen de regio ook nadrukkelijk een stimulator is. In praktische zin zou het overigens gewenst zijn om de afbeelding op p.38 (Andreasplein) te voorzien van een nadere toelichting (legenda).

Verder valt op dat in het bestemmingsplan zwaar wordt ingezet op betaald parkeren als sturingsinstrument voor een efficiënt gebruik van de parkeercapaciteit. De Kamer ziet dit als een (te) negatieve en eenzijdige benadering. In ieder geval zal dit instrument aangevuld dienen te worden met een doordacht systeem van(dynamische) parkeerverwijzing en – aanvullend daarop – voetgangersverwijzing vanaf de parkeerlocaties naar de winkelconcentraties. Niet alleen is daarmee het gebruik van de capaciteit gediend; ook de beleving van het winkelpubliek van afstand tussen parkeren en winkelaanbod (zie boven) zal daarmee in positieve zin worden beïnvloed. Overigens zal in het genoemde regionale detailhandelsonderzoek het parkeeraspect en de waardering daarvan bij de consument uitgebreid aan de orde komen.

Tenslotte vraagt de Kamer aandacht voor het op pagina 38 genoemde bollenbedrijf Gebr. van Duijn. Mocht er op termijn inderdaad sprake zijn van een noodzakelijke uitplaatsing, dan roept de Kamer in deze op tot uiterste zorgvuldigheid en overleg met het bedrijf.

Gemeente

De Kamer geeft aan dat voor het functioneren van het centrum niet alleen het aantal parkeerplaatsen en op welke afstand deze gelegen zijn van belang zijn maar ook de beleving van deze afstand.

Gedoeld wordt op de buiten het bestemmingsplan Centrum liggende parkeergarage Princehaven die in vergelijking tot het op te heffen parkeerterrein op het Emmaplein verder weg van het centrum is gelegen.

De afstand van de parkeergarage tot het centrum valt binnen de term van wat in den lande als redelijk wordt ervaren. Om in de beleving deze afstand "korter" te maken, wordt met name extra aandacht gegeven aan de looproute naar het centrum. De looproute via het Noordeinde wordt zodanig opgewaardeerd dat deze route als een deel van het centrum kan worden beschouwd. Speciale aandacht wordt besteed aan de soort bestrating en aan de vestiging van winkels/bedrijven langs deze route. Verder is in dit kader van belang dat de parkeergarage zodanig wordt ingericht dat men het parkeren aldaar als prettig ervaart en dat aan de hand van goede duidelijke verwijzingen de voetgangers hun weg naar het centrum vinden. Voorts zijn ook de verwijzingen naar de parkeergarages van belang. Goede parkeerverwijzing naar beide garages (Tramstraat en Princehaven) is ook van groot van belang om het goed functioneren van beide garages te garanderen. Deze voorzieningen worden ook door de gemeente als onontbeerlijk beschouwd.

Tot slot wordt opgemerkt dat de afbeelding op bladzijde 30 wordt voorzien van een legenda.

E. Winkeliersvereniging PAC

In grote lijnen voldoet dit plan aan de wensen zoals die genoemd worden in het schrijven van 11 december 1997 van de Kamer van Koophandel in opdracht van het Economisch Platform Katwijk.

Daarnaast zijn de laad- en losplaatsen voor het Emmaplein niet of nauwelijks aanwezig.

Grootschalige bedrijven in het hart van het centrum zijn niet wenselijk:

- grote bankgebouwen in de Voorstraat.

Gemeente

Speciaal hiervoor zijn twee locaties aangegeven in de nota toegankelijkheid centrum te weten op de Boulevard ter hoogte van de doorgang naar het Emmaplein en in de Voorstraat tussen de Boulevard en de Princestraat en worden derhalve in voldoende

mate gerealiseerd. Overigens mag na winkeltijden van het Emmaplein gebruik gemaakt worden voor laad en losactiviteiten.

De wens om het winkelgebied Noordeinde/Voorstraat aan te laten sluiten op die van het centrum is in dit plan niet zichtbaar. Denk hierbij aan de grote doorgang van de Vredeskerk aan de Voorstraatzijde.

Gemeente

De ontwikkeling van het Noordeinde en de Voorstraat tot looproute naar het centrum is reed in volle gang. Aan het Noordeinde zijn al winkels gerealiseerd. Ook het Witte schooltje heeft al een winkelbestemming, etc. Verder zal dit ook in het stedelijk tapijt nader worden uitgewerkt.

Kleine dienstverlening (reisburo's, makelaars) is wel wenselijk. Diversiteit van aanbod in het centrumgebied zorgt voor een grotere aantrekkingskracht.

Gemeente

Binnen de bestemming Centrumdoeleinden is ook voorzien in de bestemming publieke dienstverlening. Daaronder worden volgens de begripsbepalingen verstaan bedrijven, geen detailhandelsbedrijven zijnde, die gericht zijn op het verlenen van diensten aan het publiek, waarbij de bedrijfsuitoefening direct op het publiek is gericht: wasserettes, stomerijen, reisbureaus, kappers, sleutels- en hakkenbars. Ook bankgebouwen dragen bij aan diversiteit.

Voorts wordt nogmaals benadrukt het belang van voldoende parkeerplaatsen in het centrum. Gepleit wordt dan ook voor het behoud van de parkeergelegenheid Baljuwplein en ook behoud van de huidige (aangepaste) parkeerplaatsen aan de Boulevard (omgeving Waaigat/Voorstraat). Gebleken is dat deze parkeerplaatsen tijdens normale en drukke winkeltijden altijd goed bezet zijn, waardoor b.v. het Andreasplein wordt ontlast.

Gemeente

Er wordt in voldoende mate in parkeerplaatsen voorzien in met name de parkeergarages aan de Tramstraat en Princehaven. De aangepaste parkeerplaatsen aan de Boulevard zijn aangelegd als tijdelijke vervanging van de parkeerplaatsen op het Emmaplein totdat de parkeergarage Princehaven gereed is. Overigens wordt de situatie op gezette tijden door middel van monitoring vastgesteld. Aan de hand hiervan kan het huidige beleid worden bijgesteld, wanneer hiervoor aanleiding is.

Fietsstalling dient uitgebreid te worden en duidelijk verspreid over het winkelgebied.

Gemeente

Het fietsparkeren zal meer plaats dienen te vinden op pleinachtige delen van het centrum waar voldoende ruimte aanwezig is. Op smalle passages kan en mag uit oogpunt van veiligheid niet geparkeerd worden. Juist om wild parkeren tegen te gaan moeten de fietsenstallingen aan hoge eisen en gebruikersgemak voldoen. In de nota toegankelijk wordt aan fietsen stalling en de spreiding hiervan meer aandacht besteed. De uitwerking vindt plaats in het kader van het stedelijk tapijt.

Tenslotte wordt nogmaals gewezen op het punt "Detailhandel" op pagina 3 van het schrijven van de Kamer van Koophandel over een relatief groot perifeer detailhandelsaanbod gevestigd op het bedrijventerrein 't Heen..

De combinatie "breed aanbod en ruime parkeergelegenheid" heeft een steeds grotere weerslag op het centrum van Katwijk.

Gemeente

Perifere detailhandel is beperkt tot een aantal toegestane branches en betreft zaken die zich niet in een winkelcentrum zouden mogen vestigen.

Met betrekking tot het parkeerbeleid wordt er op gewezen dat hiermee de concurrentiepositie van het centrum zwaar onder druk komt te staan. De winkelcentra in de omgeving (Bosplein, Hoornespassage, Konmar, Digros, winkelcentrum Rijnsoever) en in andere omliggende plaatsen hebben in veel gevallen "vrij parkeren".

Gemeente

Het centrum zal als kernwinkelcentrum door het diverse aanbod van artikelen, vooral in de niet-dagelijkse sector, zich moeten onderscheiden van buurtwinkelcentra met een aanbod in dagelijkse artikelen en een zeer beperkt aanbod in niet-dagelijkse artikelen.

Zorgwekkend zijn de plannen om het centrum verkeersluw en mogelijkserwijs volledig autovrij te maken.

Dezelfde plannen zijn bijvoorbeeld voor Leiden desastreus gebleken. Consumenten hebben massaal het centrum van Leiden gemeden en andere beter bereikbare centra opgezocht.

Ook nu staat het centrum van Katwijk onder druk. Ter vaak uit de consument zijn ongenoegen over het parkeerbeleid in het centrum

Nu al is merkbaar dat de consument hetzelfde gedrag vertoont als in Leiden. Dit is een zorgwekkende ontwikkeling en dient met alle middelen te worden vermeden.

Gemeente

De problemen van Leiden waren dat er geen parkeergelegenheid in de buurt van het centrum was, geen voldoende diversiteit in aanbod van artikelen, een rommelige invulling van het winkelgebied e.d. Door het herbestraten van de belangrijkste winkelstraat en het creëren van betaalde parkeerplaatsen op geringe afstand van het centrum is de aantrekkingskracht van Leiden sterk vergroot.

Hieruit blijkt dat het hebben van een gezellig ingericht winkelgebied met voldoende parkeerplaatsen op geringe afstand en een divers aanbod van artikelen de factoren zijn om een centrum aantrekkelijk te maken. Niet het gegeven dat voor parkeerplaatsen betaald moet worden.

Bijlage

1

**Bijlage 1: Overzicht bestaande horecabedrijven binnen het wer-
kingsgebied van het bestemmingsplan Centrum per 1
december 1998**

Adres	Soort bedrijf	Naam	Cate- gorie
Boulevard 67	grieks-restaurant	Mikonos	I
Boulevard 69	chinees-restaurant	Hei Pin	I
Boulevard 70	visrestaurant	Brittenburg	I
Boulevard 72	hotel-restaurant	Noordzee	I
	(incl.pannenkoekenhuis)		
Boulevard 73	hotel-pizzeria	Karalis	I
Andreasplein 11	snackbar-rstaurant	De Mosselaar	I
ongenummerd	viskiosk	Hoek	I
Princestraat 27	toko en indonesisch restaurant	Merpati	I
Voorstraat 3	café	Concurrent	Ila
Voorstraat 5	ijssalon	Pistacchio	I
Voorstraat 12	café	De Branding	Ila
Voorstraat 36	café	Lindeboom	Ila
Voorstraat 42a	grillroom restaurant	De Pyramide	I
Badstraat 9	café hotel	Blauwe Bock/Atlanta	Ila
Badstraat 30	café	Stairs	Ila
Kon.Wilhelminastr. 4b	café	Stellamaris	Ila
Kon.Wilhelministr.16a	argentijds restaurant	La Pera	I
Kon.Wilhelminastr.16b	grill/shoarmazaak	Cairo	I
Sluisweg 2	restaurant/mangerie	't Sluisje	I
Tramstraat 3	bar-dancing	Casa Cara	Iib
Tramstraat 9	snackbar	De Remise	I
Noordzeepassage 28	brasserie	Den Dulk	I