COLOFON

Uitgave
Provinciaal Bestuur van Zuid-Holland
Postbus 90602
2509 LP 's-Gravenhage
telefoon 070-3116611

Samenstelling/Productie
mw. drs. M. Bookelman
mw. I. Ender
mw. drs. M. Höfkens
M. van Ingen
drs. M. Jansen
mw. drs. S.R. Jonkergouw
mw. M. Mohansingh
drs. A.F.J. Niemeijer
mw. drs. L.A. Nizet
mw. R. Ramautar
mw. drs. C. Scheffer
ir. Th. A.J. Schiere
drs. A. Schuurman
mw. drs. E.B. de Snoo-van de Garde
ing. M. Spooren
drs. J.L.R. Valk
ir. M. Verwey

Begeleidingscommissie
L.J. van den Boogert
D. Brouwer de Koning
drs. R. Daalder
drs. Th. M. Elsing
W. de Jong
drs. W.B.J. Polman
ir. D. van der Veen
ir. J. G. Wegner

Vormgeving
Facilitaire Dienst, Bureau Vormgeving

Druk
Rooduyn vorm & druk

's-Gravenhage, december 1994

A. **HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING**
A. Schuurman
mei 1993

B. **BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK**
E.B. van de Garde
L.A. Nizet
januari 1989

C. **STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE**
E.B. van de Garde
L.A. Nizet
C. Scheffer
A. Schuurman
september 1993

D. **GEBIEDEN MET BIJZONDERE WAARDEN**
C. Scheffer
A. Schuurman
september 1993

E. **INVENTARISATIE**
E.B. van de Garde
B. Lamberts
L.A. Nizet
C. Scheffer
C.R. Smook
1988/1994

INHOUDSOPGAVE

A. HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING

1. INLEIDING

2. FYSISCHE GESTELDHEID
   2.1. Bodemgesteldheid
   2.2. Afwatering

3. LANDSCHAPSSTRUCTUUR EN GRONDGEBRUIK
   3.1. Ontginning en verkaveling
   3.2. Agrarisch grondgebruik
   3.3. Niet-agrarisch grondgebruik
   3.4. Visuele karakteristiek huidige landschap

4. INFRASTRUCTUUR
   4.1. Landwegen
   4.2. Waterwegen
   4.3. Spoor- en tramwegen
   4.4. Dijken
   4.5. Militaire infrastructuur
   4.6. Nutsbedrijven

5. NEDERZETTINGEN
   5.1. Algemeen
   5.2. Kernen
      5.2.1. Katwijk aan Zee
      5.2.2. Katwijk aan den Rijn
      5.2.3. De Pan (ged.)
   5.3. Verspreide bebouwing

LITERATUURLIJST

VOORNAAMSTE GEBRUIKTE KAARTEN

BIJLAGEN

B. BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK

C. STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE

D. GEBIEDEN MET BIJZONDERE WAARDEN

E. INVENTARISATIE

A. HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING

1. INLEIDING

De gemeente Katwijk ligt in het westen van de provincie Zuid-Holland en is in het kader van het Monumenten Inventarisatie Project (M.I.P.) ingedeeld in de regio West-Rijnland (Figuur 1). De gemeente wordt begrensd door Noordwijk (in het noorden), Rijnsburg (noordoosten), Valkenburg (zuidoosten) en Wassenaar (zuiden). Ten westen van de gemeente ligt de Noordzee (figuur 1a).

De huidige grenzen van de gemeente ontlenen hun loop aan de grensscheidingen van de oude ambachtsheerlijkheden van de beide Katwijken en 't Zand. In de laatste twee eeuwen hebben zich twee maal grenswijzigingen voorgedaan. In 1820 werd de grens met Noordwijk in zuidelijke richting verplaatst. In 1970 is deze weer naar het noorden opgeschoven en is het noordelijk gedeelte van het eilandje tussen de Oude Rijn en het Additioneel kanaal van Rijnsburg naar Katwijk overgegaan. Naast historisch-juridische en planologisch-administratieve grondslagen hebben de grenzen ook functioneel-landschappelijke kenmerken. De oostgrens van de gemeente loopt grotendeels door waterlopen: van noord naar zuid achtereenvolgens de Noordwijksche Vaart, het Additioneel Kanaal, de Oude Rijn, de Kleine Watering, een aantal kavelsloten en de Valkenburgsche Watering. In het zuiden en noorden ligt de grens op enkele plaatsen langs wegen, maar is voor het merendeel in een rechte lijn door het duinlandschap getrokken.

Het grondgebied van de gemeente heeft een totaal oppervlak van 15,31 km^2. Bij een totale bevolking van 39.857 per 1 januari 1990 resulteert dat in een dichtheid van 2937 inwoners per km^2 landoppervlak.

De gemeente Katwijk telt drie kernen: Katwijk aan Zee, Katwijk aan den Rijn en De Pan. De laatstgenoemde nederzetting behoort gedeeltelijk ook tot de gemeente Wassenaar.

2. FYSISCHE GESTELDHEID

2.1. Bodemgesteldheid

De bodem in de gemeente Katwijk behoort voornamelijk tot het zogenaamde kustzandgebied dat bestaat uit jonge duinen en zanderijgronden. Langs de oevers van de Oude Rijn ligt jonge zeeklei, ontstaan door afzettingen vanuit de monding van de rivier.

De genese van het huidige landschap in de gemeente dateert vanaf circa 5500 v. Chr. toen een strandwallenkust zich vormde. De strandwallen lagen min of meer evenwijdig aan en landinwaarts van de huidige kustlijn. Dit proces nam eeuwen in beslag. Na de sluiting van de kust (circa 2300 v. Chr.) ontstonden op de wallen duinen. De wind stoof de op het strand geworpen zandmassa's op tot een reliëfrijk zandgebied, de Oude Duinen. Deze kwamen op enkele meters boven NAP te liggen. Tussen de verschillende achter elkaar gelegen strandwallen ontstonden lagergelegen strandvlakten, waar als gevolg van een slechte afwateringstoestand veenvorming optrad. Vanaf omstreeks 300 v. Chr. nam de invloed van de zee weer toe. Via de monding van de Oude Rijn, die door de strandwallenkust brak, werd ter weerszijden van de Oude Rijn op de veen- en zandlagen een pakket jonge zeeklei afgezet. Aan dit proces kwam een einde toen vanaf de 9e eeuw de monding van de Oude Rijn verzandde. Vermoedelijk is de Noordwijkse Vaart in het noordoosten van de gemeente een overblijfsel van de rivier. De bedding is gedeeltelijk verland en vormt een laaggelegen drassig gebied. De verzanding van de Rijn was onderdeel van een omvangrijk proces. Ook de Oude Duinen werden overstoven met nieuwe zandpakketten, waardoor de Jonge Duinen werden gevormd (vooral in de periode 1200-1600). Deze zeer reliëfrijke en hoge duinen direct aan de kustlijn zijn nog steeds beeldbepalend. Pas in de vorige eeuw werd de verstuiving van het zand tegengegaan door beplanting met helm en plaatselijk door bebossing. Anderzijds zijn verschillende binnenduingebieden afgezand en voor de landbouw geschikt gemaakt (zie 3.2).

De gemeente bestaat dus grotendeels uit jonge duinen met kalkrijk zand. Dit gebied is tot grote hoogte opgestoven, reliëfrijk en varieert in hoogte van 2,5 tot wel 30 meter.
Oostelijk hiervan liggen de zanderij- of geestgronden, voornamelijk langs de Wassenaarseweg (o.a. de Koestal). Dit zijn afgegraven, geëgaliseerde oude duinen, die voornamelijk voor bollenteelt worden gebruikt en daardoor een humushoudende bovenlaag hebben verkregen. Aan weerszijden van de Oude Rijn liggen ongeveer op NAP jonge zeekleigronden met veel zandige bestanddelen (lichte klei, zavel en kleiïg zand). Een deel van deze gronden is afgegraven (ten behoeve van de steenindustrie), waardoor plaatselijk hoogteverschillen zijn ontstaan. Sommige van deze gaten zijn opgevuld met duinzand of afval van de steenfabrieken. Verder van de rivier verwijderd zijn de afgezette kleilagen minder dik en gaat de bodem over van klei-op-veen (in het Molenblok ten westen van Valkenburg) in kleiïg veen (daar ten zuiden van).

2.2. Afwatering

Het grondgebied van de gemeente Katwijk behoort waterstaatkundig gezien geheel tot het Hoogheemraadschap van Rijnland. Tot circa 1965 lag er ten noorden van het Uitwateringskanaal een poldertje, maar dit is opgeheven, toen het terrein bouwrijp werd gemaakt.

Oorspronkelijk waterde het Rijnland af via de Oude Rijn. Toen in de Middeleeuwen (9e - 12e eeuw) de monding van deze waterweg verzandde, ontstonden afwateringsproblemen. Om deze effectief aan te pakken werd omstreeks 1220 het Hoogheemraadschap van Rijnland opgericht. Dit organiseerde een nieuw stelsel, dat in noordelijke richting op het IJ en de Zuiderzee afwaterde. Herhaalde malen zijn plannen ontwikkeld om de duinen bij Katwijk door te graven, de monding van de Oude Rijn te herstellen en daarmee de afwatering van Rijnland te verbeteren. Een poging in 1571-1572 mislukte, doordat de waterloop verzandde als gevolg van achterstallig onderhoud. Het Mallegat, een overblijfsel van deze graafactiviteiten, werd tijdens het Interbellum gedempt (zie ook 4.2.). Begin 19e eeuw gelukt een nieuwe poging wel. In 1804-1807 werd een nieuwe doorgang in de Katwijkse duinen aangelegd. Via dit Katwijks Uitwateringskanaal en het Additionele kanaal (1805) werd sindsdien met behulp van twee sluizen (een zeesluis en een binnensluis; een derde sluis werd in 1876 opgeruimd) op de Noordzee geloosd. Aanvankelijk werd hierbij gebruik gemaakt van een stoomgemaal, maar deze "vuurmachine" bleek onrendabel en werd dan ook in 1837 verwijderd. In de loop van de 19e eeuw verbeterde de waterbeheersing verder. Vanwege de voorgenomen droogmaking van het Haarlemmermeer diende de boezemcapaciteit vergroot te worden. In dit kader werd het Uitwateringskanaal verbreed en uitgediept, het Oegstgeesterkanaal gegraven (1840-1841), en de binnensluis verbreed (1843). Omdat sinds 1872 door de aanleg van het Noordzeekanaal niet langer op het IJ geloosd kon worden werd in 1879-1881 een dubbel stoomgemaal gebouwd bij de binnensluis. In 1954 werd de stoommachine vervangen door een installatie met twee dieselmotoren en een elektromotor. Om de voortdurend optredende verzanding van het kanaal te voorkomen werd in de jaren 1981-1983 de monding van het Uitwateringskanaal iets noordelijker gelegd. De oude buitensluis werd gedeeltelijk afgebroken, gedeeltelijk met zand bedekt en vervangen door een nieuwe sluis.

De hoog gelegen zandgronden, die voor een groot deel uit niet in cultuur gebrachte duinen bestaan, kennen geen afwateringsproblemen; ze wateren op volstrekt natuurlijke wijze af, waardoor poldervorming achterwege kon blijven. In de gemeente lag slechts één poldertje, de ten noorden van het Uitwateringskanaal gelegen Hornespolder. De polder was een buitenbeentje, omdat het peil aanzienlijk hoger lag dan het peil van het Uitwateringskanaal. De voornaamste polderactiviteit bestond uit het inlaten van water om verdroging tegen te gaan. Dit gebeurde tot 1837 met de eerdergenoemde "vuurmachine", van 1837-1880 met een molentje, en nadien met behulp van een stoom- respectievelijk motorgemaal. De polder werd in het midden van de jaren '60 opgeheven.

3. LANDSCHAPSSTRUCTUUR EN GRONDGEBRUIK

3.1. Ontginning en verkaveling

Een groot deel van de gemeente bestaat uit duinen en stranden, die voor agrarische activiteiten nauwelijks geschikt zijn. Ze zijn niet in cultuur gebracht, niet verkaveld en niet bewoond. De voornaamste agrarische activiteiten vinden dan ook ten oosten van deze zandgronden plaats.

De eerste bewoners in de omgeving van Katwijk vestigden zich op de hogergelegen oeverwallen langs de Oude Rijn. Vandaaruit vond tussen de 9e en 12e eeuw de ontginning van het omliggende land (strandwallen en -vlakten) plaats. De oudste ontginningen resulteerden in een onregelmatige blokverkaveling, die op de hogergelegen gronden (oever- en strandwallen) tot stand kwam. In het zogenaamde Molenblok ten westen van Valkenburg, waar de bodem uit klei bestaat, is deze structuur nog herkenbaar. In het meer venige gebied ten zuidwesten hiervan kwam een onregelmatig strokenpatroon tot stand. Deze drassige strandvlaktes werden pas in de 11e-12e eeuw in cultuur gebracht. Vanaf de 17e eeuw kwamen, zij het zeer geleidelijk, de tuinbouw en de bollenteelt tot ontwikkeling. De laatstgenoemde vorm van tuinbouw eist een zandige grond met een stabiel grondwaterpeil. Vooral in de late 19e en de vroege 20e eeuw (periode 1875-1925) veranderden aanzien en bodemstructuur van het gebied drastisch door afzandingen van de meeste geschikte gebieden: de duinen en de strandwallen (in Katwijk o.a. Duinoord bij de Zeeweg, de Oude Koestal bij de Wassenaarseweg). Het landschap van heuvels, bossen en valleien maakte plaats voor een vlak landschap met vaarsloten (zandvaarten om het zand af te voeren) en wegen. Het overtollig zand werd gebruikt voor het bouwrijp maken van terreinen, o.a. in Leiden en voor de aanleg van dijken, wegen en spoorwegen. Ook in de jonge duinen zijn enkele terreinen afgegraven o.a. gedeelten van de Hornespolder ten noorden van het Uitwateringskanaal. In het zuiden zijn de Pan van Persijn, de Friese Wei en Dorendel weidegronden in de duinen. In de 20e eeuw werden ook de minder geschikte gronden voor de bollenteelt geschikt gemaakt: de strandvlaktegronden langs de Wassenaarseweg. Daarvoor werden verschillende methodes toegepast, o.a. omspuiten, diepdelven, uitvenen en bezanden. Hierbij ging de oorspronkelijke verkaveling gedeeltelijk verloren.

3.2. Agrarisch grondgebruik

In de Middeleeuwen oefenden de boeren op de hogergelegen gronden akkerbouw (rogge) uit, terwijl de laaggelegen venige terreinen in gebruik waren als weidegebieden (rundvee). Ook in de duinen graasde vee (voornamelijk schapen). In de laatste twee eeuwen zijn door grondverbetering veel weiden omgezet in tuinbouwgronden, met name langs de Wassenaarseweg en in het westelijk gedeelte van de Hornespolder. De duinen werden vanwege hun functie voor de drinkwatervoorziening en 's lands verdediging voor agrarisch gebruik afgesloten. De veestapel kromp vanwege deze ontwikkelingen sterk in.

De akkerbouw vond vooral plaats op de hoger gelegen gronden langs de Oude Rijn. Reeds in de 14e eeuw zijn in de bronnen vermeldingen van een korenmolen te vinden. Het huidige exemplaar aan de Valkenburgseweg in Katwijk aan den Rijn, De Geregtigheid, dateert uit 1740.

In de 19e eeuw was de aardappelteelt (vroege aardappelen) zeer belangrijk. De teelt vond aanvankelijk in de duinpannen plaats, maar door watergebrek werd de teelt verplaatst naar de voet van de duinen (langs de Wassenaarseweg, o.a. de Koestal). De zandgronden werden met "grom" (visafval) bemest. Daarnaast was de teelt van veevoedergewassen en (bloem)kool belangrijk.

Vanaf de 17e eeuw nam de vraag naar bouwzand toe. De eerste afgravingen van de binnen- of oude duinen vonden plaats (zie 3.1.). De afgezande terreinen werden aanvankelijk gebruikt als weidegebied (de Koestal), in de 19e eeuw vooral voor de teelt van vroege aardappelen. Vanaf het derde kwart van de 19e eeuw kwam de bloembollenteelt (in Katwijk voornamelijk tulpenbollen) tot ontwikkeling. De afgegraven terreinen bleken prima geschikt voor bloembollenteelt. Op de geëgaliseerde terreinen was een goede waterbeheersing mogelijk. Bollenteelt vereist een stabiele grondwaterstand van circa 0,50 m beneden maaiveld. Naast bollen werden vanaf de decennia rond de eeuwwisseling tuinbouwzaden en bloemen geteeld in de volle grond. Deze werden met de andere landbouwprodukten verhandeld op de (gecombineerde groenten-, fruit- en bloemen)veiling van Katwijk en omstreken bij de Sandtlaan ten oosten van Katwijk- Binnen. In Katwijk aan den Rijn (=Katwijk-Binnen) staan nog enkele bollenschuren, o.a. aan de Commandeurslaan (1895) en Rijnstraat (1908).

In de periode 1850-1945 vonden dus enkele wezenlijke veranderderingen plaats in het grondgebruik. In 1850 bestond naar schatting 60% uit grasland en 40% uit bouwland (aardappelen en kool). Gedurende de volgende eeuw werd een aantal kavels grasland verbeterd en omgezet in tuinbouwland. Ook werden duingebieden afgegraven en voor bollenteelt geschikt gemaakt. In 1947 bestond het agrarisch grondgebied (dus exclusief de duinen en de bebouwde terreinen) voor 43% uit grasland, terwijl 27% gebruikt werd voor de teelt van groenten en fruit, 14 % als bouwland, 9% voor bloembollen en 4% voor de bloemkwekerij.

Na de Tweede Wereldoorlog zijn grote delen van het landbouwareaal verloren gegaan voor de uitbreidingen van de bebouwde kom (woonwijken en industrieterreinen). Ten noorden van het Uitwateringskanaal, voor 1945 grotendeels agrarisch gebied, zijn tegenwoordig nog slechts enkele percelen landbouwgrond te vinden. Ook langs de Oude Rijn (Duinoord ten noorden van het Rijndorp en het gebied in de richting van Valkenburg) is grotendeels met woonwijken bebouwd. Slechts enkele perceeltjes tuinbouwgrond (met kassen) herinneren nog aan de agrarische bestemming in vroeger tijden. De voornaamste landbouwgebieden liggen dan ook aan weerszijden van de Wassenaarseweg: de Koestal (bloembollen) en het Molenblok (weiden en tuinbouwgrond).

3.3. Niet-agrarisch grondgebruik

Ongeveer de helft van de gemeente bestaat uit duinen en stranden. De duinenrij in het zuiden is zeer breed: 2 à 2,5 km. In het noorden is de strook aanzienlijk smaller o.a. als gevolg van afgravingen (zie 3.1.). De duinen werden niet in cultuur gebracht, niet verkaveld en nauwelijks bewoond. In de late Middeleeuwen al werden ze gebruikt, bijvoorbeeld om konijnen in uit te zetten, te jagen (en te stropen). Daarnaast vervullen de duinen natuurlijk de functie van hoofdwaterkering, door het Hollandse achterland tegen de

Noordzee te beschermen. De duinen zijn grotendeels in beheer bij waterleidingmaatschappijen, die ze gebruiken voor het winnen, opslaan en filtreren van drinkwater (zie 4.5.). In het duingebied werd van Wassenaar naar het pompstation in Katwijk een aanvoerkanaal gegraven. De grootschalige waterwinning bleek gepaard te gaan met verdrogingsverschijnselen, reden waarom er vanaf de jaren '40 gekozen werd om gebiedsvreemd water in te laten. Duinmeren zoals de Ouwe Plas, Nieuwe Plas en Waterdel zijn hiervan het resultaat. Defensie benut een gedeelte van de duinen als oefenterreinen, terwijl er ook een schuilplaats is van Bescherming Bevolking (zie 4.6.). (Lange prikkeldraadversperringen houden deze terreinen vrij van ongewenste bezoekers. Evenwijdig aan de kust is in de periode rond de Tweede Wereldoorlog een fietspad aangelegd (met schelpverharding) in het duingebied). Bovendien zijn het duingebied en het strand van belang voor recreatie, toerisme en gezondheidsvoorzieningen (zie 5.2.1.).

Vanaf de 17e eeuw werden de oostelijke binnenduinen op kleine schaal afgezand (zie 3.1). Deze activiteiten bereikten de laatste eeuw een belangrijke omvang, in eerste instantie om geschikte grond te krijgen voor de teelt van aardappelen of bollen, en vanwege de behoefte aan bouwzand, maar ook wel voor de fabricage van kalkzandsteen, waarvoor een fabriek in het Rijndorp lag. De voornaamste afzandingen vonden plaats in de Koestal, in Duinoord en in het westelijk deel van de Hornespolder. Daarnaast werd veel duin opgeofferd aan de oprukkende bebouwing, met name na de Tweede Wereldoorlog. Vooral ten zuiden van de oude kern van Katwijk-Buiten (= Katwijk aan Zee) werden uitbreidingswijken gerealiseerd.

De voornaamste vorm van niet-agrarisch "bodem" gebruik is echter de visserij. Het dorpje Katwijk aan Zee dankt er zijn bestaan aan. Reeds in de middeleeuwen werd er druk gevist. In 1388 kreeg het dorp vergunning tot het stichten van een visafslag op het strand, nadat reeds in 1333 een afslag in het Rijndorp was gesticht. Tot de 16e eeuw ging het voornamelijk om kustvaart op platvis, sindsdien zochten de vissers de visgronden (kabeljauw, schelvis, maar vooral haring) verder weg (Engeland, Schotland). De grote vaart kwam tot ontwikkeling (Vlaardingen en Maassluis), waarbij voornamelijk op haring werd gevist. Omdat het haringkaken in Katwijk verboden was, werd de gevangen verse vis gerookt en als bokking verkocht. Deze variant leverde echter lagere prijzen op. Daarnaast werd in het voorjaar ook op schelvis, kabeljauw en schol gevist. Langs de kust werd op garnalen gevist en werden schelpen (voor de kalkovens) "gebaggerd". In de 19e eeuw werd de druk om ook te mogen haringkaken steeds groter. Als pressiegroep werd in 1838 de Katwijksche Maatschappij tot uitoefening van Kust- en Steurharingvisscherij opgericht. Met de Visserijwet van 1857 werd het verbod opgeheven en begon een nieuwe bloeiperiode in de bedrijfstak. De vissersplaats beschikt niet over een haven. Tot de eeuwwisseling werd er voornamelijk gebruik gemaakt van platboomde schepen (zgn. bomschuiten), die op het strand werden getrokken en in "schuitengaten" (door afgraving van een stuk duin ontstaan) werden geborgen. Daarna werd door schaalvergroting de vaart met deze bomschuiten onrendabel. In 1917 voer voor het laatst een bomschuit uit voor de visvangst. Toen na 1870 de loggers (kielschepen) hun intrede deden, werd IJmuiden belangrijk. Katwijkse vissers opereerden vanuit deze grote vissershaven, maar voeren binnendoor ook nog regelmatig naar de oorspronkelijke thuishaven. Zo werd haring wel binnendoor naar Katwijk vervoerd, om daar verwerkt te worden. Alleen de verse vis werd op de afslag van IJmuiden gebracht. De zeilschepen werden vooral in de jaren 1925-1929 gemotoriseerd. Sinds 1945 werd vooral met kotters en trawlers gevist.

Met het einde van de bomschuit werd tevens de vuurtoren van Katwijk buiten gebruik gesteld. De Vuurbaak is de oudste vuurtoren van Nederland, gebouwd in 1605 ter vervanging van een ouder exemplaar, dat meer westwaarts stond en daarom in zee is verdwenen.

3.4. Visuele karakteristiek

De noordelijke helft van de gemeente Katwijk bestaat grotendeels uit de bebouwde kom. Alleen in het noordwesten (ten noorden van het Uitwateringskanaal) ligt nog een duinstrook van circa 1 kilometer breed. Daar ten oosten van liggen respectievelijk woonwijken en industrie- en bedrijfsterreinen ('t Heen) en een zuiveringsinstallatie. Ten zuiden van het Kanaal vormt de bebouwing van Katwijk aan Zee tot aan Valkenburg en Rijnsburg een aaneengesloten geheel. De hoogteverschillen zijn plaatselijk vrij aanzienlijk, vooral in de omgeving van het oude centrum van Katwijk aan Zee. Hierdoor zijn sommige hoge gebouwen, als de vuurbaak, op verre afstand toch niet echt opvallend. Het gebied ten zuiden van de bebouwde kom bestaat uit twee sterk contrasterende delen. In het westen ligt een reliëfrijk duingebied met grote hoogteverschillen. In het zuidoosten van de gemeente ligt het vlakke zanderij-landschap (met de bloembollen- en bloemenvelden) en de weilanden die de overgang naar het rivierenlandschap markeren. De duinen en het achterliggende landschap lopen niet in elkaar over: de overgang is abrupt doordat de afgezande bollenvelden doorlopen tot tegen de binnenduinrand. Een strook van bomen (o.a. de Pan van Persijn) vormt de scheiding tussen beide landschapsbeelden. Vanaf het strand en vanaf de zeezijde van de duinen, is er een weids uitzicht over de zee tot aan de horizon.

4. INFRASTRUCTUUR

4.1. Landwegen

Katwijk aan den Rijn ontstond bij het kruispunt van de zandweg tussen Haarlem en Den Haag enerzijds en de weg op de zuidelijke Rijnoever (de Rijndijk naar Leiden) anderzijds. De unieke bodemsituatie (een oost-west gerichte strook zeeklei, die de noord-zuid gerichte strandwallenkust doorsnijdt) was mede verantwoordelijk voor dit patroon. Voor het verkeer naar Rijnsburg (via de Overrijn en de Sandtlaan) werd bij het genoemde kruispunt oorspronkelijk gebruik gemaakt van een overzetveer over de Rijn, maar al in 1203 was er sprake van een houten brug. De brug werd in 1666 versteend, waarbij tevens een tol werd geplaatst. In het verlengde van de Rijndijk lag de Zeeweg naar Katwijk aan Zee, die zich ter plaatse vertakte o.a. in de Voorstraat en de Zuidstraat. De Voorstraat was al voor 1822 bestraat tot de herberg De Swaan. Rond dat jaar werd de Hoge Rijndijk bestraat. Het onderhoud van de weg werd betaald uit de tolopbrengsten, die geïnd werden op de plaats van het huidige gemeentehuis (van 1822-1931). In de jaren '20 en '30 van de 20e eeuw werd door de provincie de verbinding naar het noorden met Noordwijk verbeterd, via de aanleg van de Provinciale weg en het Parallelpad, dat naar de watertoren in de duinen leidde. Een verbindingsweg naar de Wassenaarseweg zorgde voor aansluiting op de oude weg naar het zuiden, terwijl ook met de Zeeweg en de nieuw aangelegde Nieuwe Duinweg naar het Zeedorp aansluitingen werden gecreëerd. De Noordwijkerweg verloor hiermee zijn functie. Na de oorlog werd de brug over het Uitwateringskanaal verwijderd en het traject van de Heerenweg, inmiddels in een industriewijk gelegen, gewijzigd. In 1969 werd een rechte aansluiting van de Provinciale weg op de Wassenaarseweg aangelegd, waardoor het Parallelpad zijn huidige functie kreeg. De verbinding met Leiden, die via de Valkenburgseweg liep, werd eveneens verbeterd. Volgens plannen uit 1937 werd na de Tweede Wereldoorlog de Sandtlaan, die aanvankelijk via de Overrijn naar Katwijk liep, doorgetrokken naar de Provinciale weg (de Molentuinweg). Hiermee volgde de weg het traject van de tram. Vlak voor de Tweede Wereldoorlog is ten behoeve van het toerisme langs de duinen een fietspad aangelegd, dat onderdeel is van een route langs de kust van Hoek van Holland tot IJmuiden.

De verkeerssituatie is de laatste twee eeuwen ook verbeterd door stabielere en duurzame verhardingsmethoden. Oorspronkelijk hadden de meeste wegen een wegdek van schelpen en klei. In het midden van de 19e eeuw beschikte alleen de genoemde weg tussen Katwijk aan Zee en Leiden over een deugdelijke verharding. In de tweede helft van de 19e eeuw werd een begin gemaakt met de verharding (grind en klinkers) van de overige wegen binnen de gemeente. Zo werd de weg naar Rijnsburg in het midden van de jaren 1850 begrind, de Zuidstraat in het Zeedorp in 1874. De weg naar het Badhotel was de tweede verharde weg binnen de gemeente (aangelegd in 1845). In de 20e eeuw werd de klinkerbestrating vervangen door een asfaltverharding.

Katwijk werd al voor de Tweede Wereldoorlog aangedaan door verschillende regelmatig rijdende busdiensten, o.a. de lijn Den Haag - Haarlem en Leiden - Katwijk.

4.2. Waterwegen

De Oude Rijn, die reeds in de 13e eeuw als zodanig bekend was, mondde aanvankelijk even ten noorden van Katwijk aan Zee in de Noordzee uit. De oude loop volgde ongeveer de huidige Noordwijksche Vaart en ging vervolgens met een bocht noordelijk om de Hornespolder heen. Het land (en de woonwijk) heet hier nog Rijnsoever. In de 9e tot 12e eeuw verzandde de monding van de waterweg, enerzijds a.g.v. het ontstaan van de Lek en de afdamming van de Kromme Rijn bij Wijk bij Duurstede (1122) en anderzijds door stijging van de zeewaterspiegel en het ontstaan van de jonge duinen (zie 2.1.). Van enkele pogingen de duinen bij Katwijk te doorgraven is het Mallegat een overblijfsel. Dit water werd gegraven in 1571, maar door de oorlogsomstandigheden (de Opstand) vond onvoldoende onderhoud plaats en trad verzanding op. Nadien fungeerde het o.a. als winplaats van zout water voor de zoutketen en van schelpen voor de kalkbranderijen. Het water, dat ten zuiden van het huidige Uitwateringskanaal liep, is tijdens het Interbellum grotendeels gedempt. Het huidige Mallegat in Katwijk-Binnen is een overblijfsel van het oostelijke gedeelte, dat rond 1800 als Laage Mallegat werd aangeduid. Na talloze eerdere plannen werd in 1804-1807 het Katwijks Uitwateringskanaal gegraven (zie 2.2) ten behoeve van de afwatering van Rijnland. In de monding van het kanaal werden drie, later twee afwateringssluizen aangelegd, voornamelijk bedoeld om het zoute zeewater zoveel mogelijk tegen te houden (en dus verzilting van Rijnlands boezem te voorkomen). Over de sluizen werden wegen aangelegd. Onderdeel van de werkzaamheden was eveneens de aanleg van het Additioneel Kanaal in 1806. Dit was een afsnijding van een van de vele bochten in de Oude Rijn. De beide kanalen vervulden aanvankelijk voornamelijk een functie voor de afwatering, maar het sluiscomplex is verboden terrein voor de scheepvaart.

Katwijk heeft dus geen directe verbinding met de zee. Tot in de eerste decennia van de 20e eeuw werden de (platbodem)schepen op het strand getrokken. Toen de vissers op schepen met een kiel overgingen (de logger en trawler), werd de haven van IJmuiden in de scheepvaartroute opgenomen. Hier lopen zij binnen en vandaaruit varen zij via het stelsel van binnenvaartwegen naar Katwijk (zie 3.3.). Zij meerden af in het Uitwateringskanaal, waar na de Tweede Wereldoorlog een haven werd aangelegd, en in het Prins Hendrikkanaal, dat in 1879 als binnenhaven werd gegraven ter vervanging van het Mallegat.

De Oude Rijn vervulde tot de eerste helft van de jaren '60 van de 20e eeuw een belangrijke rol in dit scheepvaartverkeer. Het Additioneel Kanaal werd weinig gebruikt. In de eerste helft van de jaren '60 werd de Oude Rijn uitgediept en verbreed. Het gedeelte bij Katwijk bleek echter voor de steeds grotere loggers minder geschikt, vanwege de bochtige loop en de (ophaal)bruggen, die voor het verkeer over land een lastig obstakel vormen. Daarom werd in 1962 het Additioneel Kanaal als vaarweg in gebruik genomen.

In de tijd voor de Tweede Wereldoorlog vond een belangrijk deel van het verkeer plaats over water. Zo was er in Katwijk een regelmatige beurtvaart op Leiden, Haarlem, Amsterdam en Rotterdam. In 1879 werd daartoe een stoomboot in de vaart genomen.

4.3. Dijken en kaden

De voornaamste waterkering binnen de gemeente wordt gevormd door de duinen. Ook de buitensluis in het Uitwateringskanaal maakt deel uit van de zeewering. De Rijndijk is een oude bescherming tegen het water uit de Oude Rijn. In de 14e eeuw werd de weg langs de zuidelijke Rijnoever, die de verbinding vormde tussen de Zijde (de kust) en het achterland opgehoogd. Hiermee onststond de Oude Rijndijk. Zij diende oorspronkelijk om het gebied van Rijnland bezuiden de Oude Rijn alsmede Schieland en Delfland te beschermen tegen overstromingen uit het noorden en oosten. Tegenwoordig heeft zij nog nauwelijks een functie en alleen een rol als als binnenwaterkering.

4.4. Tramwegen

Op 4 juni 1881 werd de stoomtramlijn Leiden - Katwijk geopend. De lijn werd aangelegd in opdracht van de Rijnlandsche Stoomtramweg Maatschappij. Later kwam de lijn in handen van de Noord - Zuid Hollandsche Tramweg Maatschappij (NZHTM).

De lijn ging van Leiden via Oegstgeest naar Rijnsburg. Daar vervolgde hij zijn weg naar Katwijk-Binnen via de Sandtlaan, de Rijnstraat (de hoofdas van het dorp), om via de Zeeweg Katwijk aan Zee te bereiken. Daar reed de stoomtram door de Tramstraat, om via het Waaigat op de Boulevard te eindigen. Na 1896 was de Tramstraat het eindpunt.
De lijn volgde grotendeels bestaande wegen. De Tramstraat en het gedeelte van de Sandtlaan ten westen van de Rijn waren echter nieuw. Zij zijn ten behoeve van de tram aangelegd.

De lijn, die in 1911 geëlectrificeerd werd, speelde vooral voor de oorlog een belangrijke rol in de ontwikkeling van het toerisme in Katwijk aan Zee. Daarnaast werden tuinbouwproducten vervoerd. De veiling kreeg in 1913 een aansluiting. Circa 1960 werd de lijn opgeheven en vervangen door een busdienst.

In de duinen ten zuiden van Katwijk ligt nog een smalspoor, dat naar het pompstation van de duinwaterleiding leidt. De lijn vervult nu in de zomermaanden een toeristische functie.

4.5. Militaire infrastructuur

Door de mislukking van de Duitse aanval op Engeland en na inval in Rusland vreesden de Duitsers een geallieerde invasie uit zee (een tweede front). Daarom werd in 1942 de "Atlantikwall" aangelegd: een langs de gehele Europese kust gelegen "parelsnoer" van versterkingen (Stützpunktgruppe), die een invasie uit zee onmogelijk moest maken. De Stützpunktgruppe Katwijk-Noordwijk beschermde het gebied rond Katwijk, onder andere met behulp van tankmuren op de boulevard, draketanden aan de voet van de duintoppen en versperringen (palen en "viervlakken" op het strand. Ook werd een tweetal batterijen aangelegd: Katwijk-Neu en Katwijk-Alt. Op de boulevard van Katwijk werd een grote tankmuur gebouwd, die de kern afsloot van de zee. De huizen achter de muur werden grotendeels afgebroken (volgens de plannen zouden 6.552 huizen afgebroken en 30.844 bewoners geëvacueerd worden, in werkelijkheid werden "slechts" 600 huizen afgebroken)

en de torenspits van de kerk, als oriëntatiepunt voor geallieerde schepen, geamoveerd. Na de oorlog werd de muur ontmanteld en onder het zand begraven. Het geamoveerde gebied (in figuur 7 gearceerd) werd met behulp van een grootschalig uitbreidingsplan uit 1945 weer bebouwd. Vooral ten zuiden van Katwijk zijn echter in de duinen nog veel bunkercomplexen te vinden, o.a. bij het Marinevliegkamp Valkenburg aan de Wassenaarseweg.

In de duinen ten zuiden van Katwijk was reeds in de 19e eeuw een militair oefengebied ten westen van de Koestal. Het ging om een (duidelijk afgebakend) schietterrein met schietbanen (genummerd I tot en met VIII), een cantine en omringd door prikkeldraadversperringen. In de jaren '80 is het terrein echter opgeruimd. Na de oorlog zijn schuilkelders aangelegd ten behoeve van de B.B.

4.6. Nutsvoorzieningen

De duinen tussen Katwijk en Scheveningen vervullen een belangrijke functie voor de watervoorziening van de regio. Om vervuiling te voorkomen is het gebied niet meer voor onbevoegden toegankelijk. Aanvankelijk werd alleen water aan de bodem onder de duinen onttrokken, maar dit leidde tot ernstige verdroging. Sinds 1940 wordt daarom gebiedsvreemd water ingelaten, dat in de duinen gefilterd wordt. Ten zuidwesten van de bebouwde kom van Katwijk aan den Rijn staat een groot pompstation, waar water uit de duinen wordt opgepompt. Naast de monumentale watertoren uit 1877, gesticht in opdracht van de Leidsche Duinwater Maatschappij, zijn nog tal van andere gebouwen van voor de oorlog op het terrein aanwezig (pomp- en filterhuisjes). Deze maatschappij verzorgde aanvankelijk de distributie binnen de gemeente. In 1910 nam het Gemeente Waterleidingbedrijf Katwijk aan Zee de waterlevering over.

In 1919 werd een contract afgesloten met het Gemeentelijk Electriciteitsbedrijf van Leiden voor de levering van electriciteit aan de gemeente Katwijk. De leverantie begon het jaar daarop.

In 1899 werd een Gemeentelijke gasfabriek gesticht, die gevestigd was aan het Prins Hendrikkanaal. De installaties werden eind jaren '60 opgeruimd, nadat een gedeelte van de fabriek in 1963 al was geëxplodeerd.

5. NEDERZETTINGEN

5.1. Algemeen

De gemeente Katwijk telt drie kernen: het oude vissersdorpje Katwijk aan Zee, Katwijk aan den Rijn en de Pan, dat gedeeltelijk ook bij Wassenaar hoort.

Het gebied was al in de Romeinse tijd bewoond. De (Oude) Rijn vormde de vastgestelde grens van het Romanum Imperium. In de omgeving van het huidige Katwijk lag een nederzetting. Of het gedurende de 16e - 18e eeuw in de Noordzee verdwenen Brittenburg inderdaad een Romeins castellum was dan wel tot de nederzetting behoorde, staat nog niet vast. Wel is bewoning in de periode 160-240 aangetoond. Tijdens een periode van toenemende invloed van de zee (en invallen van Germaanse stammen) trokkken de bewoners weg. Archeologische vondsten uit de Merovingische en Karolingische tijd bewijzen echter dat enkele eeuwen later weer bewoning aan de monding van de Oude Rijn mogelijk was. In de 11e of 12e eeuw ontstond op de oeverwal van de Oude Rijn het gehucht Katwijk (-Binnen). Katwijk aan Zee bestond toen ook al. Vermoedelijk is het vissersdorp enkele decennia later dan het binnendorp ontstaan.

De beide hoofdkernen, Katwijk aan Zee en Katwijk-Binnen, kenden elk een eigen ontwikkeling, hoewel zij wel invloed op elkaar uitoefenden. Het Zeedorp leefde van de visserij (met alle aanverwante bedrijvigheid zoals scheepsbouw, visverwerking e.d.) en later het toerisme, terwijl Katwijk-Binnen meer op de landbouw en de verkeerssector gericht was. Veel landbouwers hielden zich in rustige tijden ook wel bezig met handel en vervoer, o.a. van de in Katwijk aangevoerde en verwerkte vis. Katwijk-Binnen kende een demografisch patroon, dat zoals alle agrarische nederzettingen, redelijk stabiel was. De omvang van de huizenvoorraad en de bevolking bleef in de periode 1630-1900 schommelen rond de 200 huizen en 1000 inwoners (zie de tabellen 1 en 2). Na 1900 trad onder invloed van de agrarische ontwikkelingen (de bollenteelt) een aanzienlijke groei op: de woningvoorraad en de bevolkingsomvang verdubbelden. Het demografisch patroon van Katwijk aan Zee was afhankelijk van de ontwikkelingen op zee. Na een forse teruggang in de 17e eeuw, toen het dorp a.g.v. kustafslag veel terrein aan de zee moest prijsgeven, trad een forse groei op, slechts periodiek afgewisseld met stagnatie (de Franse tijd). In de laatste decennia van de 19e eeuw kwam naast de visserij, die na de visserijwetten van 1857 tot grote bloei kwam, het toerisme op als belangrijk middel van bestaan. De bevolking nam met 300% toe van ruim 4000 in 1880 tot bijna 16.500 inwoners in 1947.

Tabel 1. De woningvoorraad in Katwijk 1500-1990.

jaartal	K.a.Z.	K.a.R	Katwijk
1477	138	85	
1494	112	62	
1514	145	65	
1540	200	202	
1632	187	208	
1694	154	218	
1732	294		
1828			692
1870			
1930			3.730
1947			3.694
1990			13.769

N.B. K.a.Z. Katwijk aan Zee
K.a.R. Katwijk aan den Rijn

Tabel 2. De bevolkingsontwikkeling in de gemeente Katwijk 1829-1990.

jaar	K.a.Z	K.a.R	Katwijk
1829			4.189
1837			4.292
1847			4.899
1860			5.273
1870			5.345
1880	4.149	1.676	5.829
1890	5.143	1.785	6.929
1900	6.306	1.857	8.160
1910			10.417
1920	11.080	2.395	13.313
1930	13.154	2.483	15.637
1940			18.504
1950	16.478*	2.970	21.509
1960			29.445
1970			36.236
1980			38.163
1990			39.857

N.B. K.a.Z. Katwijk aan Zee
K.a.R. Katwijk aan den Rijn
* 1947

5.2.1. Katwijk aan Zee

Het oude zeedorp is als een vissersdorpje rond een kerk gesticht in een naar het strand aflopende duinvallei. Het centrum was het kerkplein met de Sint Andrieskapel, dat via karresporen naar Katwijk-Binnen leidde: de Zuidstraat. In de 15e eeuw werd de huidige Oude Kerk gebouwd. De kerk lag aanvankelijk in het centrum van het dorp. In de 16e en 17e eeuw drong de zee op, hetgeen resulteerde in een omvangrijke kustafslag; een gedeelte van het dorp verdween in de golven: tot 1617 werden 70 huizen weggespoeld, in de periode 1617-1632 79 huizen en vervolgens tot 1694 vielen nog eens 33 huizen ten prooi aan de zee. Men was gedwongen de zeekant te verlaten en zich steeds verder landinwaarts te vestigen. De plaats van de oude kerk, die oorspronkelijk midden in het dorp stond, en tegenwoordig aan zee, geeft een indicatie van de omvang van de kustafslag. De nabij gelegen Vuurbaak werd in 1605 gebouwd ter vervanging van een exemplaar, dat in de golven dreigde te verdwijnen. Door afzanding werden verschillende duinpannen bij de kern getrokken en bebouwd. Wegens de beschuttende werking en omdat het golvende terrein moeilijk bouwrijp was te maken, plaatste men de huisjes zo dicht mogelijk tegen elkaar. Het gevolg hiervan was een labyrint van ongeplaveide stegen en sloppen die dicht bij elkaar lagen.

Ondertussen was het hart van het dorp verplaatst van de Zuidstraat naar de Voorstraat. De plattegrond van het dorp kreeg hierdoor een typische driehoekige vorm, die ook in andere kustplaatsen als Noordwijk of Zandvoort te herkennen is, waarbij de straten een waaierpatroon vormen.

5.2.1.1. Functionele ontwikkelingen

Katwijk aan Zee is in zeer belangrijke mate afhankelijk van de zee. Niet alleen levert de visvangst belangrijke inkomsten op, deze worden vermeerderd door de recreatieve functie van het water en de kust. Visserij en toerisme hingen in Katwijk ook op een andere manier samen: het waren vooral vissers, die in de zomer hun huisjes ter beschikking stelden aan toeristen, om zo de inkomens aan te vullen.

De visserij was niet alleen in directe zin een voorname werkgever (zie 3.3.), maar ook indirect: via scheepswerven, toeleveringsbedrijven (nettenbreierijen), verwerkings- en verpakkingsindustrie en via de handel. Tal van Katwijkers, die op de Katwijkse visserschepen hun praktijkopleiding hadden doorlopen, verdienden hun brood in de koopvaart en op de schepen van de V.O.C., de W.I.C. en de 19e- en 20e-eeuwse reders. In de 19e eeuw hielden veel vissers zich tevens bezig met de koopvaart, dit om in slappe tijden de schepen toch in de vaart te houden. Verhandeld werden o.a. vis, kaas en vee (uit de omgeving van Leiden). Na 1860, toen de visserij sterk verbeterde, nam de koopvaart af. Traditioneel waren de voornaamste nijverheidsbedrijven gevestigd langs de twee hoofdassen van het oude dorp: de Zuidstraat en de Voorstraat. Vanaf de 16e eeuw fungeerde het Mallegat (als binnenhaven) als een derde as. Langs de Voorstraat en het Mallegat lagen voornamelijk timmerwerven, langs de Zuidstraat o.a. boetzolders, kuiperijen en rokerijen en drogerijen. De boetzolders (waar de netten werden gerepareerd) werden alleen in de winter gebruikt. In de zomermaanden werkten de vrouwen op een wantveld ten zuiden van de Binnenwatering. Naast het breien en repareren van netten hielden de vissersvrouwen zich bezig met het drogen en verkopen van de door de echtgenoten gevangen vis. Naast de genoemde bedrijvigheid moeten de mandenmakerijen, lijnbanen en touwslagerijen en garenspinnerijen genoemd worden. In 1950 waren nog twee kalkbranderijen in het dorp gevestigd. Het "baggeren" van schelpen was voor de vissers een van de vele manieren om neveninkomsten te verkrijgen.

Vanaf het derde kwart van de 19e eeuw veranderde het vissersbedrijf. Dit had gevolgen voor de gehele economie van het dorp. De scheepsbouw zakte in doordat op andere typen werd gevaren. Op de werven werden tot ver in de 19e eeuw bomschuiten gefabriceerd. In 1870 waren er twee werven in bedrijf. De oudste nog bestaande werf Taat aan de Voorstraat (in 1817 opgericht), nam in 1908 de laatste bomschuit in productie. Sindsdien fabriceert de onderneming sloepen en reddingboten. De moderne vissersschepen worden elders gebouwd. De zogenaamde bomschuren werden sindsdien gebruikt als berging of boetzolder. Met de scheepsbouw verdwenen ook de zeilmakerij en de taanderijen.
De mandenmakerijen verminderden hun afzet omdat andere verpakkingsmaterialen (tonnen, tegenwoordig kunststof bakken) gebruikt werden. Het drogen van vis nam af vanwege het toenemend gebruik van ijs. Verder liep het boeten van netten terug omdat de oude netten van hennep vervangen werden door de veel sterkere katoenen netten.

Met de aanleg van het Prins Hendrikkanaal (1879) verplaatste het centrum van de nijverheid zich uit het oude centrum in noordoostelijke richting. Langs de vaart (vooral aan de zuidoostelijke zijde) werden pakhuizen gebouwd voor de reders en haringhandelaren en vestigden zich onder andere nettenmakerijen, de gasfabriek (1899), een fabriek voor pharmaceutische en chemische producten (1912) en een fabriek van kunstaardewerk (1919, aan de Remisestraat). Desondanks bleef de nijverheid, die niet direct verbonden was aan het visserijbedrijf van beperkt belang, voornamelijk vanwege het gebrek aan een zeehaven en door gebrekkige verbindingen.

De veranderde opvattingen over de kust en de zeelucht leidden in het midden van de 19e eeuw tot een geheel nieuwe bedrijfstak in Katwijk: het toerisme. In 1845 werd het "Badhuis voor warme en koude baden" geopend, dat aanvankelijk vooral een kuurbestemming had, maar al snel voornamelijk toeristen trok. Vanuit het badhuis werd een verharde weg naar de Voorstraat aangelegd. Na 1880 werd de Boulevard aangelegd, waar een aantal hotels en pensions werd gevestigd, o.a. in 1885 Hotel du Rhin, later Herberg De Zwaan (zie 5.2.1.3.) Hotel Levedagh (later herdoopt in Zeerust) en op de hoek van de Boulevard en het Waaigat Hotel-pension Van Tellingen. Verder werden enkele oude logementen zoals De Zwaan verbouwd tot badhotels. Van deze hotels is echter niets meer over. Zij zijn in 1942, toen de kuststrook tot Sperrgebiet werd verklaard, afgebroken, samen met ruim 600 woningen (zie 4.5.). Naast de nieuwgebouwde hotels en pensions dienden vele visserswoningen de toeristen tot verblijf. De zeevarenden verhuurden hun huis of enkele gemeubileerde kamers aan de vele families, die de zomer in Katwijk kwamen doorbrengen. In 1947 werden circa 1400 woningen in het Zeedorp verhuurd, bij een totale woningvoorraad van ongeveer 3000. Ook uit de verhuur van badkoetsen en de verteringen bij de middenstand werden veel inkomsten verkregen. Katwijk ontwikkelde zich tot een belangrijke badplaats. In 1883 werden 323 gasten geteld, in 1913 al 2452 en in 1937 werd hun aantal op 15.000 geschat (bij een bevolkingsomvang van eveneens circa 15.000). Vooral gezinnen brachten hun vakantie in Katwijk door. Buiten de hotels waren er weinig uitgaansmogelijkheden. Ook vele kunstenaars verbleven graag in het Zeedorp. Zij lieten o.a. een aantal woningen aan de Zuidboulevard bouwen. In opdracht van Jan Toorop werd in 1902 aan de Hogeweg een woning gebouwd door de Leidse architect H.J. Jesse. Katwijk beschikt over een tweetal kampeerterreinen: "De Noordduinen" bij de wijk De Hoornes en "Zuid" bij het Zeehospitium.

5.2.1.2. Woningbouw

Zoals hiervoor al genoemd, vertoont de oude kern van Katwijk aan Zee een driehoekige vorm met als belangrijkste assen de Voorstraat en de Zuidstraat, waar de welgestelden (reders) woonden. Buiten deze assen, die het geheel nog een zekere structuur verschaften, ontstond in de loop der eeuwen een wirwar van dwarssteegjes met kleinschalige bebouwing.

Rond 1800 bestond de bebouwing uit een vrijwel aaneengesloten lintbebouwing langs de Voorstraat en een open lintbebouwing aan de Zuidstraat. Verder waren de Dwarsstraat en het Westpad bebouwd, terwijl in de omgeving van het Mallegat (bij de huidige Havenstraat) ook nog tal van huisjes (en bedrijfjes) stonden. Gedurende de eerste helft van de 19e eeuw verdichtte de bebouwing zich aanmerkelijk. Tussen de Voorstraat en de Zuidstraat ontstonden tal van straatjes (o.a. de Louwestraat). Ook in de omgeving van het Mallegat

nam de bebouwing toe. Het in 1845 gestichte Badhuis was de noordwestelijke grens van de bebouwing. In de tweede helft van de 19e eeuw breidde het dorp zich vooral in noordelijke richting uit. De in 1878 aangelegde Sluisweg naar de Binnensluis en het in 1879 gegraven Prins Hendrikkanaal waren assen in noordoostelijke richting die vanaf 1880 geleidelijk bebouwd raakten met bedrijven en woningbouw. De stoomtram, aangelegd in 1881 volgde de huidige Tramstraat en kwam via het Waaigat uit op de Boulevard, waar hij ruim ten noorden van de toenmalige bebouwde kom eindigde. Deze Boulevard, die liep van de Nederlands Hervormde kerk tot de huidige Te Brittenstraat, was de eerste planmatig ontworpen straat van het dorp (circa 1880). De overige straten waren vrij organisch tot stand gekomen wanneer de bebouwing ter plaatse zich zodanig had verdicht, dat een pad noodzakelijk werd. Het stratenpatroon had dus geen duidelijke stedebouwkundige samenhang. In de jaren 1890-1914, toen het toerisme tot ontwikkeling kwam, breidde het dorp verder uit. De noordelijk grens van de bebouwing, die tot de Koningin Wilhelminastraat reikte, werd overschreden. Bij de Oude Buitensluisstraat ontstond in de jaren 1890 een woonwijkje met een rechthoekig stratenpatroon, waarin dus enige opzet herkenbaar was. Na de eeuwwisseling ontstond hier een vrij omvangrijke wijk, begrensd door de Jan Tooropstraat, de Sluisweg en de Boulevard, eveneens met een rechthoekig stratenpatroon. Ook ten zuiden van de Zuidstraat vormde zich uit de daar verspreide bebouwing langzaam een eenvoudig stratenpatroon van parallel lopende zijstraatjes (o.a. het Duinpad, de Duinstraat en de Koninginneweg in de jaren 1890, de Vuurbaakstraat, de Schelpendam, de Boorsmastraat en de Schoolstraat na de eeuwwisseling). Tenslotte breidde het dorp ook in oostelijke richting uit. Langs het Prins Hendrikkanaal en de Remisestraat verrezen bedrijfsgebouwen, o.a. van de gasfabriek (1899), terwijl de bebouwing langs de Voorstraat opschoof in oostelijke richting, o.a. in de omgeving van de Stationsstraat en de Hogeweg. In de Roest van Limburgstraat en de Annadwarsstraat ten zuiden van de Voorstraat verrezen eenvoudige blokken arbeiderswoningen. Met de Woningwet van 1901 werd het mogelijk voor woningbouwverenigingen om met subsidie te bouwen. Ook in Katwijk werden verenigingen opgericht o.a. de Katwijksche Bouwvereniging (1913) en de Woningbouwstichting "Eigen Woningen" (1915). De eerstgenoemde vereniging was tijdens het Inter-bellum bijzonder actief. Zij bouwde een viertal tuinwijken, meest met een eenvoudig stratenpatroon met één of twee hoofdassen en korte zijstraatjes. Behalve in het "rode dorp" zijn in alle complexen openbare groenvoorzieningen (plantsoenen) gerealiseerd. Het "rode dorp" (genoemd naar de kleur van de dakpannen) tussen de Sluisweg en het Prins Hendrikkanaal was het eerste grootschalige complex van de vereniging, gebouwd in 1916-23. Architect H.J. Jesse ontwierp het complex van 159 arbeiderswoningen op het terrein tussen de F.E. Meerburgkade en de Sluisweg. Het ligt vrij hoog boven het Frederik Hendrikkanaal, waar een aantal bewoners hun brood verdienden. Van 1928-32 werd een nieuwe wijk bij de Zuidstraat aangelegd met de Secretaris Varkevisserstraat als hoofdas en de De Waal Malefijtstraat, Schoolstraat en Wethouder Ouwehandstraat als dwarsstraten. Een derde complex ligt hier onmiddellijk westelijk van en dateert uit de eerste helft van de jaren '30. Het gaat om een tuinwijkje aan de Vlierstraat, De Waal Malefijtstraat, Meidoornstraat en Abeelplein met enkele groenvoorzieningen aan de De Waal Malefeitstraat en het Abeelplein en de Julianakleuterschool aan het Abeelplein. Het vierde complex werd in het oosten van het dorp gerealiseerd aan de Van Brakelstraat, Karel Doormanlaan, Kortenaerstraat en Admiraal de Ruyterlaan (1940). Naast deze wijkjes, die opvallen door een grote mate van stedebouwkundige samenhang met wisselende detailleringen, kwamen in de jaren '20 en '30 nog enkele wijken tot ontwikkeling. In het zuiden van het dorp vonden naast de genoemde sociale woningbouw nog meer belangrijke uitbreidingen plaats met woningen van een

diverser karakter (rijtjes, twee-onder-één-kap, en vrijstaande woningen). Circa 1945 werd de zuidelijke grens van de bebouwde kom gevormd door de as Parklaan-Duinrustplein-Randweg. De uitbreidingen werden hier beperkt door de militaire oefenterreinen in de duinen (zie 4.5.). In het oosten schreed de bebouwing voort tot de Koningin Julianalaan met het gemeentehuis (1932). Ten westen hiervan tussen de Zeeweg en de Nieuwe Duinweg kwam gedurende het Interbellum het De Ridderpark tot stand (deels in het kader van de werkverschaffing), een duinpark met veel reliëf en een onregelmatig padenpatroon. Het park wordt doorsneden door de Duinoordweg, waarlangs o.a. de Leidsche Buitenschool staat.

In 1942 werd het strand tot "Sperrgebiet" verklaard. In de duinen en langs de boulevard verrezen zware bunkers en muren. De kuststrook werd ontruimd en 674 woningen (15% van de gehele woningvoorraad) werden gesloopt. Langs de boulevard bleef alleen de Oude Kerk bewaard, zij het zonder toren.

Na de bevrijding werd de wederopbouw energiek aangepakt. Naar het ontwerp van de architecten H. van der Kloot Meijburg en L.H.H. van der Kloot Meijburg werd de kustzone herbouwd en werden uitbreidingswijken gerealiseerd op het voormalig wantveld bij het Uitwateringskanaal (Rijnmond, een brede straat met huizen gegroepeerd rond een viertal pleintjes) en Het Witte Hek ten oosten van de Karel Doormanlaan. Deze uitbreidingen gingen gepaard met omvangrijke saneringen. De voor de vissersplaats zo karakteristieke wirwar van vissershuisjes werd opgeruimd, mede omdat de woningen naar de toenmalige inzichten te klein waren om er een gezin in te huisvesten. Het stratenpatroon bleef wel redelijk bewaard. De uitbreidingen in de jaren '50 vonden vooral in zuidelijke richting plaats: de woonwijken Overduin en Koestal (1955-1965). Na 1960 werd het gebied ten noorden van het Uitwateringskanaal bebouwd: de Hoornes in de jaren '60, Rijnsoever vanaf het midden van de jaren '70 (voor het eerst in de gemeente ten dele met hoogbouw)

5.2.1.3. Voorzieningen.

Lange tijd was het bestuurlijk centrum van het ambacht en de gemeente in Katwijk aan den Rijn gevestigd. Reeds in 1253 zou het Huis ten Zande op de noordelijke Rijnoever zijn gesticht. Hier zetelde de ambachtsheer van de beide Katwijken en het Sand (en tot 1615 Valkenburg). In de 17e en 18e eeuw sprak de heer recht in het rechtshuis De Swaan aan de Voorstraat, na 1800 in herberg "Het Hof van Holland" tegenover de Badstraat en van 1839-1877 in De Roskam in Katwijk aan den Rijn. In 1877 werd een nieuw gemeentehuis aan de Rijnstraat in gebruik genomen, dat echter in 1932 werd verlaten voor een nieuwbouw aan de Zeeweg tussen het Zee- en Rijndorp in, nabij de voormalige tol. Dit gebouw, dat nog steeds in gebruik is, is een ontwerp van de architecten Hooykaas en Lockhorst.

In 1461 werd Katwijk aan Zee een zelfstandige parochie en bouwde het dorp een eigen kerk (kort na 1461), die in 1572 door de Spanjaarden werd verbrand. Twee jaar later vond een gedeeltelijke herbouw plaats, in 1709 werd er een tweede beuk bij gebouwd. In 1887 werd de kerk aan de boulevard voor de eredienst gesloten en vervulde zij een functie als boetzolder en opslagplaats voor de Rederijcommissie. In 1921 werd het godshuis door de Hervormde Gemeente teruggekocht en gerestaureerd (1923-24). Op last van de Duitse

bezetter werd de toren in 1942 afgebroken, maar herbouw vond in 1953 plaats. Ter vervanging van de oude kerk werd in 1886-1887 naar een ontwerp van H.J. Jesse een Nieuwe Kerk gebouwd, in neo-renaissance stijl. Deze staat nabij de hoek van de Zuidstraat en de Voorstraat. Achter de kerk ligt de Oude Begraafplaats uit 1791. Bij de kerk werd een complex met voorzieningen gerealiseerd, onder andere een lagere school (1892), een weeshuis (1903, in 1976 afgebrand), een gasthuis (1914), een gemeentezaal (1913) en een jeugdhuis (1934). In het oude weeshuis aan de Weeshuisstraat werd de bewaarschool gehuisvest, ter vervanging van de uit 1846-47 daterende oude bewaarschool. De Gereformeerde Gemeente liet tijdens het Interbellum een kerk aan de Remisestraat bouwen; aan de Willem de Zwijgerlaan, vlak bij het gemeentehuis werd kort na de oorlog een godshuis voor de Gereformeerde Kerk (Vrijgemaakt) gebouwd naar het ontwerp van L.H.H. v.d. Kloot Meyburg.

In 1864-66 en 1873-74 werden in het Zeedorp scholen voor openbaar onderwijs gesticht. De Boorsmaschool aan de Voorstraat (tweede helft jaren '30) is nog steeds in gebruik. In de Farèlschool aan de Koninginneweg, gesticht in 1911 als 2e openbare school, wordt tegenwoordig les op gereformeerde grondslag gegeven. De Burgerschool aan de Sluisweg (1883) is de huisvesting voor de volksuniversiteit. In de jaren '20 stonden Hervormde scholen aan de Voorstraat ('t Witte Schooltje, gebouwd circa 1910), aan de Weeshuisstraat, de Jan Tooropstraat, de Remisestraat en het Vuurbaakspad; een Gereformeerde school was gevestigd aan de Burgerdijkstraat.

Naast het reguliere lager en middelbaar onderwijs beschikt de gemeente over een School voor de Zeevisvaart (gesticht in 1903) aan de Sluisweg. Verder staat aan de Duinoordweg de Leidsche Buitenschool (een bijzonder neutrale school voor speciaal onderwijs), terwijl aan het Zeehospitium een school voor gehandicapte kinderen is verbonden. De gezonde zeelucht (zie ook 5.2.1.1.) was aanleiding tot de stichting van dit Rijnlands Zeehospitium (1914) als TBC centrum. Tegenwoordig is de stichting aan de Drieplassenweg een revalidatie- en voorzieningencentrum.

De onzekere bron van inkomsten, die de visserij is, was aanleiding tot de stichting van tal van voorzieningen om tegenslagen op te vangen. In 1481 werd het Heilige Geest- of Gasthuis gesticht, in 1615 een weeshuis aan de Weeshuisstraat niet ver van de kerk.

5.2.2. Katwijk aan den Rijn

Katwijk aan den Rijn, ook wel Katwijk-Binnen genoemd, ontstond in de 11e of 12e eeuw op de oeverwallen van de Oude Rijn, waarvan de monding juist in deze periode verzandde. De Rijn maakt binnen de gemeente een S-bocht. De Rijnstraat en de Valkenburgseweg volgen deze richting. In 1231 werd het dorp, voorzover bekend, voor het eerst genoemd.

Het ligt bij de kruising tussen de weg van Den Haag naar Haarlem (de as Wassenaarseweg-Achterwet-Noordwijkseweg) en de weg langs de Rijn naar Leiden. Ook het veer over de Rijn was van belang. De Rijnstraat en de Valkenburgseweg geven het dorp zijn lineaire karakter. Omdat de oever ter plaatse slechts in geringe mate is opgehoogd, kan echter niet van een dijkdorp worden gesproken. De Kerkstraat is een afsnijding van de bocht in de rivier. Deze werd als eerste weg in Katwijk bestraat (1702). De Kerklaan is een

verbindingsstraatje tussen de Kerkstraat en de Rijnstraat, de Van Egmondstraat respectievelijk Grote Steeg tussen de Achterweg en de Rijnstraat. Katwijk aan den Rijn leek alle mogelijkheden te hebben om uit te groeien tot een grote stad (op het kruispunt van land- en waterwegen, dicht bij zee). De politieke onrust in de late Middeleeuwen (de Hoekse- en Kabeljauwse Twisten) en de nabijheid van Leiden voorkwamen echter een omvangrijke groei. Desondanks wordt het wel als een vlek aangeduid, dat wil zeggen dat het in de periode 1600-1800 uitgegroeide dorp een enigszins stedelijk karakter kreeg. Ondanks de geringe omvang omvatte het dorp tal van stedelijke voorzieningen zoals een hofje, een waag en een bank van lening (1644).

5.2.2.1. Functionele voorzieningen

Evenals Katwijk-Buiten leefde het binnendorp van de produkten die de zee opbracht. Ten behoeve van de scheepsbouw lagen er in het dorp enkele lijnbanen en touwslagerijen. Ook waren er in het dorp visdrogerijen en rokerijen aanwezig. De handel en het vervoer van vis leverde belangrijke bijverdiensten op voor de Katwijkers. In kalkovens werden de schelpen die onder de kust werden "gebaggerd" (reeds in de 15e eeuw vermeld) tot kalk gebrand t.b.v. de bouw. Op de hoek van de Parsstraat en de Reijgersberglaan ten noorden van het uitwateringskanaal staat nog kalkoven uit de eerste helft van de jaren '30.
De voornaamste inkomsten kwamen echter uit de landbouw. Zoals Katwijk aan Zee een typisch vissersdorp was, was Katwijk een agrarische nederzetting met het accent voornamelijk op veeteelt, terwijl na 1850 de tuinbouw en de bollenteelt tot ontwikkeling kwamen. Allerlei andere economische activiteiten werden vooral uitgeoefend als nevenwerkzaamheden naast het boerenbedrijf. Indirect zorgde ook de Oude Rijn voor inkomsten. Een aantal Katwijkers hield zich bezig met de binnenscheepvaart (vis, bloembollen en andere koopwaren). De steenovens en pannenbakkerijen, die aan de Hoge Rijndijk (de Valkenburgseweg) stonden, dolven klei van de Rijnoevers. Hier en daar zijn nog kleiputten terug te vinden. De meeste zijn echter met puin (afval van de bakkerijen) dichtgegooid. In de 18e eeuw waren er binnen het toenmalige ambacht vijf steenbakkerijen en kalkovens te vinden. De kalkzandsteenfabriek aan de Valkenburgseweg maakte gebruik van het zand, dat afgegraven werd om de bloembollenteelt tot ontwikkeling te brengen. Het bedrijf was één van de grootste fabrieken binnen de gemeente met 106 werknemers in 1950. In de 17e en 18e eeuw waren er tenslotte nog enkele blekerijen, die profiteerden van de nabijheid van de textielstad Leiden. Het terrein achter de Joodse begraafplaats wordt nog steeds als Blekerij aangeduid. Reeds in het midden van de 14e eeuw was er een korenmolen in het dorp. De huidige molen De Geregtigheid aan de Valkenburgseweg dateert uit 1740. De meeste nijverheid was dus gevestigd langs de Oude Rijn (aan de Valkenburgseweg), waar volop ruimte voor bedrijfsvestigingen was. Kleinere bedrijven vonden een plaats in het dorp o.a. aan de Wassenaarseweg. Na de Tweede Wereldoorlog werd een beleid ontwikkeld waarbij bedrijven geconcentreerd werden op industrie- en bedrijfsterreinen buiten het woongebied. Een dergelijke terrein ligt ten noorden van het Uitwateringskanaal ('t Heen, vanaf eind jaren '60). De Valkenburgseweg bleef daarnaast een voorname vestigingsplaats voor industrie.

5.2.2.2. Woningbouw

Het centrum van het dorp is de Kerkstraat, de eerdergenoemde afsnijding van de bocht in de Oude Rijn. Naast deze weg waren rond 1800 ook de Kerklaan (met de Hervormde kerk), de Rijnstraat tussen de Hervormde kerk en de Grote Steeg, de Van Egmondstraat, de Grote Steeg en de Turfmarkt bebouwd, terwijl langs de as Wassenaarseweg-Achterweg-Noordwijkseweg verspreide bebouwing stond. Ook het huidige Overrijn was bebouwd o.a. met het Hof van Katwijk (zie 5.2.3.). In de eerste helft van de 19e eeuw breidde de bebouwing zich vooral in zuidelijke richting langs de Rijnstraat/Valkenburgseweg uit. Langs de Valkenburgseweg bestond de bebouwing vooral uit nijverheidsvestigingen (de molen, enkele kalk- en steenovens). In het dorp werd het Commandeurspad (bij de Kerkstraat) aangelegd en bebouwd en breidde de bebouwing langs de Rijnstraat en de Kerkstraat zich in westelijke richting uit naar de Joodse begraafplaats, die voordien buiten de bebouwde kom lag. Aan de Kerkstraat en de Rijnstraat werden veel oude gevels en woningen vervangen door 19e eeuwse. Ook in de 20e eeuw zou een aantal gevels nog gewijzigd worden. Daarnaast vond binnen de bestaande structuren nieuwbouw plaats. In 1805 werd bijvoorbeeld het Koningshof (een hofje) aan de Kerkstraat gebouwd. Ook in de tweede helft van de 19e eeuw en de eerste helft van de 20e eeuw zetten de genoemde ontwikkelingen zich voort. Nieuwbouw vond voornamelijk incidenteel plaats langs de bestaande wegen, hoewel er dankzij de aanleg van enkele nieuwe wegen langzaam een iets uitgebreider stratenpatroon begon te ontstaan. De Commandeurslaan en de Pepersteeg werden aangelegd en bebouwd vanaf het derde kwart van de 19e eeuw. Na 1900 veranderde vooral het karakter van de bebouwing. Niet langer werden de oude typen boerderijen, die het gezicht van het dorp bepaald hadden, gebouwd, maar modernere tuinderswoningen en enkele karakteristieke bollenschuren (zie 3.2.). Tevens vonden vrij omvangrijke uitbreidingen plaats, met name tijdens het Interbellum. Langs bijna alle hier genoemde wegen verdichtte de bebouwing zich, werd de enkelzijdige lintbebouwing aangevuld tot een dubbelzijdig lint of werd lintbebouwing verlengd. In het zuiden van het dorp was tot de Eerste Wereldoorlog de bebouwing langs de Rijnstraat nog niet voortgeschreden tot de korenmolen. In de periode tot 1945 reikte de bebouwde kom aan de westelijke zijde tot voorbij de Molenweg en zette deze zich voort in een open lintbebouwing. Ook de Molenweg, de Molentuinweg en de Nieuwstraat (straatjes tussen de Rijnstraat en de Wassenaarseweg) waren bebouwd, nadat reeds voor de Eerste Wereldoorlog de eerste huizen in deze straten waren verrezen. Ditzelfde gold eveneens voor de Wassenaarseweg bij de brug over de Zanderij (de zandvaart naar de Koestal). Ook in het westen en noorden van het dorp vonden belangrijke uitbreidingen plaats. Zo werd het gedeelte van de Commandeurslaan ten westen van het Commandeurspad aangelegd en aan beide zijden bebouwd. Ook aan de Kerkstraat, de Kerklaan en het noordelijk gedeelte van de Rijnstraat verdichtte de bebouwing zich. Aan de Noordwijkerweg, tot de Eerste Wereldoorlog bebouwd met een incidentele boerenwoning, verrees een dubbele lintbebouwing, die tot het Mallegat reikte. Ook in het oosten van het dorp, met name bij de Sandtlaan (op het eilandje tussen het Additioneel Kanaal en de Oude Rijn) nam de bebouwing toe. Ten zuiden van de laan werd een bedrijfsterrein aangelegd met de bollenveiling en een haven en verrees arbeiderswoningbouw.

Na de oorlog werd de gebruikelijke verdichting van de lintbebouwing vervangen door planmatige uitbreiding. Ten oosten van de Noordwijkerweg verrees de woonwijk Schutterswei (jaren '80), op het terrein tussen de Valkenburgseweg en de Provincialeweg het Molenblok (jaren '50 en eerste helft jaren '70).

5.2.2.3. Voorzieningen

Tot 1877 kwam de gemeenteraad van Katwijk bijeen in het logement De Roskam aan de Turfmarkt. Dit had in de 18e eeuw als rechthuis van de ambachtsheer gefunctioneerd en is tegenwoordig een hotel. Nadien kwam de gemeenteraad bijeen in een nieuw gemeentehuis aan de Rijnstraat, tot in 1932 de huidige huisvesting werd betrokken tussen het Zeedorp en het Rijndorp aan de Zeeweg (zie 5.2.1.3.). Ten behoeve van de huisvesting van de ambachtsheer werd in 1722 het Hof van Katwijk gebouwd aan de Overrijn op het eiland tussen de Oude Rijn en het Additioneel Kanaal. Het complex, dat uit meerdere gebouwen bestaat, werd in 1831 verkocht. Het Rooms-Katholiek Gymnasium (Seminarie) werd er gevestigd, evenals een kostschool voor "jongelingen van den beschaafden stand". In 1905 werd het geheel verbouwd tot ziekenhuis. Tegenwoordig fungeert het als een verpleeghuis voor bejaarden "De Wilbert" genaamd. Achter de gebouwen ligt een omvangrijke tuin, waarvan de 18e-eeuwse opzet in grote lijnen nog aanwezig is. De structuur van de paden en waterpartijen vertoont een rechtlijnig patroon.

Het dorp werd in 1388 een aparte parochie, los van Rijnsburg. De Dorpskerk aan de Kerklaan is gedeeltelijk eind 13e eeuws (toren en koor), gedeeltelijk midden 15e eeuw (schip). De Gereformeerde Kerk van Katwijk aan den Rijn kwam tot 1911 bijeen in de Grotesteeg. Sindsdien wordt het huidige gebouw aan de Rijnstraat gebruikt. In het eerste decennium van de 20e eeuw werd ten behoeve van de Rooms-Katholieke parochie Sint Johannes de Doper een complex op de hoek van de Kerkstraat en de Rijnstraat aangelegd met een kerk, een pastorie en een kerkhof. Tevoren was al in 1829 de burgerlijke begraafplaats aangelegd achter de Hervormde kerk aan de Kerklaan. Aan de Rijnstraat, ligt het "Jodenbolwerk", de oude Israëlitische begraafplaats, die in 1758 gesticht is.

Naast de Hervormde kerk staat het oude dorpsschooltje uit 1804. De Schoolstrijd bracht de emancipatie van het bijzonder onderwijs. In de jaren '20 van onze eeuw hadden scholen met een religieuze achtergrond de overhand in het dorp: de Christelijke School Otto Baron van Wassenaar van Catwijck aan het Commandeurspad, de School voor Gereformeerd Onderwijs aan de Noordwijkerweg en de RK school aan de Zeeweg. Van de openbare lagere school aan de Noordwijkerweg, die evenals de hier genoemde scholen niet meer van hun oorspronkelijke behuizing gebruik maken, bestaat de onderwijzerswoning (uit 1873) nog wel.

5.2.3. De Pan (ged.)

Ofschoon de bebouwing van De Pan binnen de gemeente Katwijk slechts uit een enkele boerderij bestaat, is het gebied van belang vanwege de ligging en ontstaanswijze. De Pan, in feite niet meer dan wat - op de kaart als kern aangeduide - verspreide bebouwing, is een "nederzetting" die op de scheiding ligt van een strandwal en een strandvlakte, een type dat elders in de regio veelvuldig voorkomt. Het ligt aan de Wassenaarseweg, die aangelegd is aan de voet van de duinen, en het ontleent zijn naam aan de nabijgelegen Pan van Persijn. Hier waren in een duinvallei ontginningen gepleegd en werden akkerbouw en veeteelt uitgeoefend, wat tot enige verspreide bebouwing leidde. In het midden van de vorige eeuw was een deel van het gebied in verval en bebost geraakt. In samenhang met de aanleg van het vliegveld Valkenburg en de verbetering van de Wassenaarseweg verdween

deze bebouwing merendeels. Het loofbos bij de Pan van Persijn is tegenwoordig een voor het publiek opengesteld wandelbos dat gekenmerkt wordt door belangrijke hoogteverschillen, enkele open plekken (weiden) en waterpartijen. Wat agrarisch grondgebruik betreft, vormt het een uitloper van het bollengebied Kokshorn (Wassenaar).

5.3. Verspreide bebouwing

Een groot deel van de gemeente bestaat uit de bebouwde kom. Katwijk aan Zee en Katwijk aan den Rijn zijn na de oorlog aan elkaar gegroeid. De Provincialeweg kan gezien worden als de grens tussen beide kernen. In het zuiden van de gemeente ligt nog vrij veel bebouwing die buiten de bebouwde kom valt. In de duinen is het pompstation van de duinwaterleiding een opvallend complex. De watertoren springt het meest in het oog, maar het complex bestaat uit tal van andere, deels vooroorlogse elementen, o.a. pomp- en filtergebouwen (zie 4.6.), waterreservoirs en een smalspoorlijn (zie 4.4.). Verder ligt in de duinen, gedeeltelijk onder het zand begraven, een aantal bunkercomplexen. Deze waren aangelegd in samenhang met de "Atlantikwall" en om het nabijgelegen marinevliegveld Valkenburg te verdedigen. Eveneens ten behoeve van het vliegveld zijn aan de Wassenaarseweg en de 1e Mientlaan (de oprijlaan naar het vliegveld) barakken en andere vormen van behuizing voor de op het vliegveld gestationeerde militairen gebouwd. Aan de Wassenaarseweg was reeds voor 1945 een groot aantal barakken aanwezig. De gebouwen aan de Mientweg zijn alle van recenter datum. Tenslotte zijn de vele (meest naoorlogse) agrarische bedrijfsgebouwen ten zuiden van de Wassenaarseweg vermeldenswaard. Een aantal staat vrij ver van de weg en is alleen via een oprijlaan bereikbaar.

GERAADPLEEGDE LITERATUUR

Algemeen/provinciaal:

- Aa, A.J. van der, *Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden,* (13 delen + suppl. Gorinchem, 1839-1851).

- *Atlas van historische vestingwerken in Nederland Deel IV, de provincieën Zuidholland en Zeeland.* (Eerste aflevering: Zuidholland. z.p., 1970).

- Beekman, A.A., *De wateren van Nederland. Aardrijkskundig en geschiedkundig beschreven.* ('s-Gravenhage, 1948).

- *Een beeld van het zuid-hollandse landschap. Een landschapsonderzoek in opdracht van de provincie Zuid-Holland.* (6 delen. z.p., 1981-1988).

- *Beschrijving van de provincie Zuid-Holland behorende bij de waterstaatskaart.* ('s-Gravenhage, 1967).

- *Bevolking der gemeenten van Nederland op 1 januari .... C.B.S.* ('s-Gravenhage, 1950-heden).

- *De bodem van Nederland. Toelichting bij de Bodemkaart van Nederland, schaal 1:200.000. Samengesteld door de Stichting voor Bodemkartering.* (Wageningen, 1965).

- Buisman, J. (red.), *Zuid-Holland vanuit de lucht.* (Baarn, 1978).

- Craandijk, J., *Wandelingen door Nederland. Met platen naar de lithografiën van P.A. Schipperus en wandelkaartjes.* (Haarlem, 1888).

- Dijksterhuis, R., *Spoorwegtracering en stedebouw in Nederland; Historische analyse van een wisselwerking. De eerste eeuw: 1840-1940.* (proefschrift, TH Delft, 1948).

- Don, P. (red.), *Kunstreisboek Zuid-Holland 8e dr.*, (Weesp, 1985).

- *Drinkwatervoorziening in Nederland 1913-1938. Gedenkboek ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan van de Centrale Commissie voor Drinkwatervoorziening en van het rijksbureau voor Drinkwatervoorziening.* (Den Haag, 1938).

- Fruin, R. (red.), *Informatie up den staet faculteyt ende gelegenheyt van de steden ende dorpen van Hollant ende Vrieslant om daernae te reguleren de nyeuwe schiltaele gedaan in den jaere MDXIV.* (Leiden, 1866).

- Fruin, R. (red.), *Enqueste ende informatie upt stuck van der reductie ende reformatie van den schiltaelen, voertijts getaxeert ende gestelt geweest over de landen van Hollant ende Vrieslant gedaan in den jaere MCCCCXCIIII.* (Leiden, 1976).

- *Gedenkboek Twee eeuwen Waterstaatswerken* [z.j. z.p.].

- *Honderd jaar Provinciale Waterstaat in Zuid-Holland . Enige opstellen over de geschiedenis.* ('s-Gravenhage, 1976).

- Kley, J. van der (red.). *Vaarwegen in Nederland. Een beschrijving van de Nederlandse binnenvaartwegen.* (Assen/Amsterdam/Rotterdam/Brussel, 1967).

- Kroon, A.W., *Tegenwoordige staat van Zuid-Holland. Beschrijving en afbeelding der steden, dorpen, heerlijkheden en verdere wetenswaardige plaatsen in die provincie.* (Amsterdam, 1862).

- *Lijst van Nederlandse gemeenten sinds 1830, waarvan de grens is gewijzigd, waarvan de naam is veranderd, die zijn opgeheven, nieuw gevormd of ingepolderd* (1968.z.p.).

- *De molens van Zuid-Holland.* (Den Haag, 1980).

- Mulder, G.J.A. (red.), *Handboek der geografie van Nederland.* (6 delen, Zwolle, 1949-1959).

- *De ontwikkeling onzer electriciteitsvoorziening 1880-1938. Uitgegeven naar aanleiding van het 25-jarig bestaan der Vereeniging van directeuren van electriciteitsbedrijven in Nederland.* (2 delen, Arnhem, 1948).

- Postma, C. (red.), *Holland in vroeger tijd; 18e-eeuwse beschrijvingen van steden en dorpen in Noord- en Zuid-Holland.* (5 delen, 's-Gravenhage, 1963).

- *Register van beschermde monumenten.* (Zeist, 1989).

- *Statistisch overzicht der Waterleidingen in Nederland over de jaren 1946 en 1947* (Leeuwarden, 1950).

- Steegh, A., *Monumenten Atlas van Nederland. 1100 Historische Nederzettingen in Kaart. 2e dr.*, (Zutphen, 1985).

- Teixeira de Mattos, L.F., *De waterkeeringen, waterschappen en polders van Zuid-Holland.* (16 delen, 's-Gravenhage, 1906-1961).

- *Tuinbouwatlas van Nederland [± 1941]. Samengesteld door den Tuinbouw-voorlichtingsdienst van het Departement van Landbouw en Visscherij.*

- Vermooten, M. en Smit, T., *Spoortocht langs oude en nieuwe N.S.-stations: Noord- en Zuid-Holland en Flevoland.* (Hapert, 1989).

- Vervloet, J.A.J. en Steegh, A.W.A.Th., *Bibliografie van de historische geografie.* (Wageningen, 1989).

- *Verzameling van gegevens betreffende de electriciteitsvoorziening in de provincie Zuid-Holland.* ('s-Gravenhage, 1915).

- Wallenburg, C. van, *De bodem van Zuid-Holland. Toelichting bij blad 6 van de Bodemkaart van Nederland, schaal 1:200.000.* (Wageningen, 1966).

- Witkamp, P.H., *Aardrijkskundig woordenboek van Nederland.* (Tiel, 1877)

- Witkamp, P.H. en Sipman, M.A., *Aardrijkskundig woordenboek van Nederland. Nieuwe uitgaaf.* (Arnhem/Nijmegen, 1895).

Regionaal/lokaal:

- Brakel, J.P. van e.a. *Vissen voor de kerk. Katwijk vroeger en nu.* (Katwijk aan Zee, 1969).

- Hovy, L. en A.C. Meijer. *Inventaris van de archieven der gemeente Katwijk 1656-1931* (1975). (Katwijk, 1981).

- Katwijk (1954). *Een studie van de sociaal-economische structuur der gemeente.* z.pl.

- *Katwijks volksleven. Samengesteld door de Commissie voor Volkskunde van de Vereniging "Oud Leiden".* (Leiden, 1951).

- Markus, W.C. en C. van Wallenburg. *Bodemkaart van Nederland. Schaal 1:50.000. Toelichting bij de kaartbladen 30 West 's-Gravenhage en 30 Oost 's-Gravenhage.* (Wageningen, 1982).

- *Het nieuwe gemaal van Rijnland te Katwijk aan Zee* (1954 z.pl).

- *Onderzoek naar de wenselijkheid van een vissershaven voor Katwijk.* (Rotterdam/'s-Gravenhage, 1955).

- Poort, W.A. *Rondom de oude rijnmond. Katwijk aan Zee in de kringloop der eeuwen.* (Katwijk aan Zee, 1951).

- *Rapporten inzake aanleg van een zeehaven te Katwijk aan Zee (1945).* z.pl.

- Sloof, J.H.M. (1980). *Inventaris van het archief van de opzichter te Katwijk 1740-1950.*

- *De uitwateringssluizen van Katwijk 1404-1984.* (Leiden, 1984).

VOORNAAMSTE GEBRUIKTE KAARTEN:

- *Topografische en militaire kaart van het Koninkrijk der Nederlanden, 1:50.000. In: Grote historsiche atlas van Nederland, deel I, West-Nederland, 1839-1859* (Groningen, 1990).
  bladnummers:
  30 IV: (Wassenaar, 's-Gravenhage, Soetermeer): uitgave: 1850.

- Kuyper, J., *Gemeente-atlas van Nederland. Derde deel, Zuid-Holland* (Leeuwarden, 1865, herdruk Groningen, 1971).

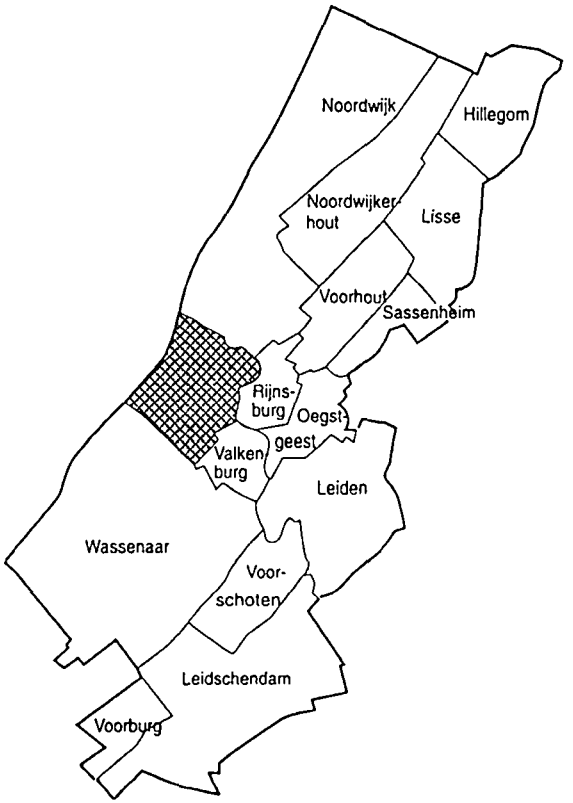
- *Chromotopografische kaart des Rijks, 1:25.000. In: Historische Atlas Zuid-Holland* (Landsmeer, 1989).
  bladnummers:
  440 ('s Gravenhage) verkend: 1874, herzien: 1907/1908/11, uitgave: 1911.
  441 (Benthuizen) verkend: 1874, herzien: 1888/1911, uitgave: 1920.
  459 (Delft) verkend: 1874, herzien: 1899/1913, uitgave: 1913.

- *Topografische kaart van Nederland, 1:25.000. In: Grote Provincie-atlas, Zuid-Holland* (Groningen, 1990).
  bladnummers:
  30G ('s-Gravenhage) uitgave: 1990.
  30H (Zoetermeer) uitgave: 1990.

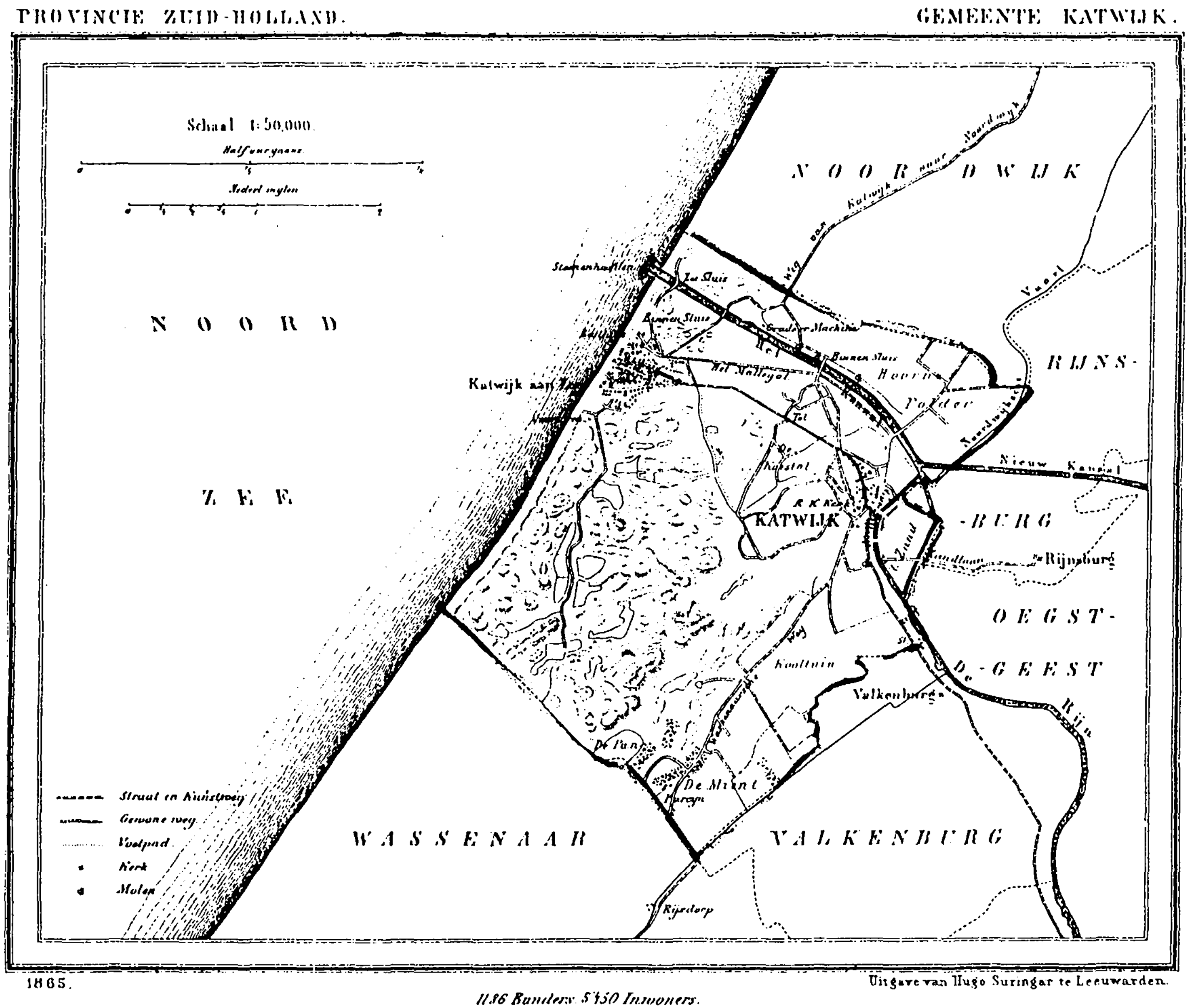
Figuur 1a.

Gemeente Katwijk

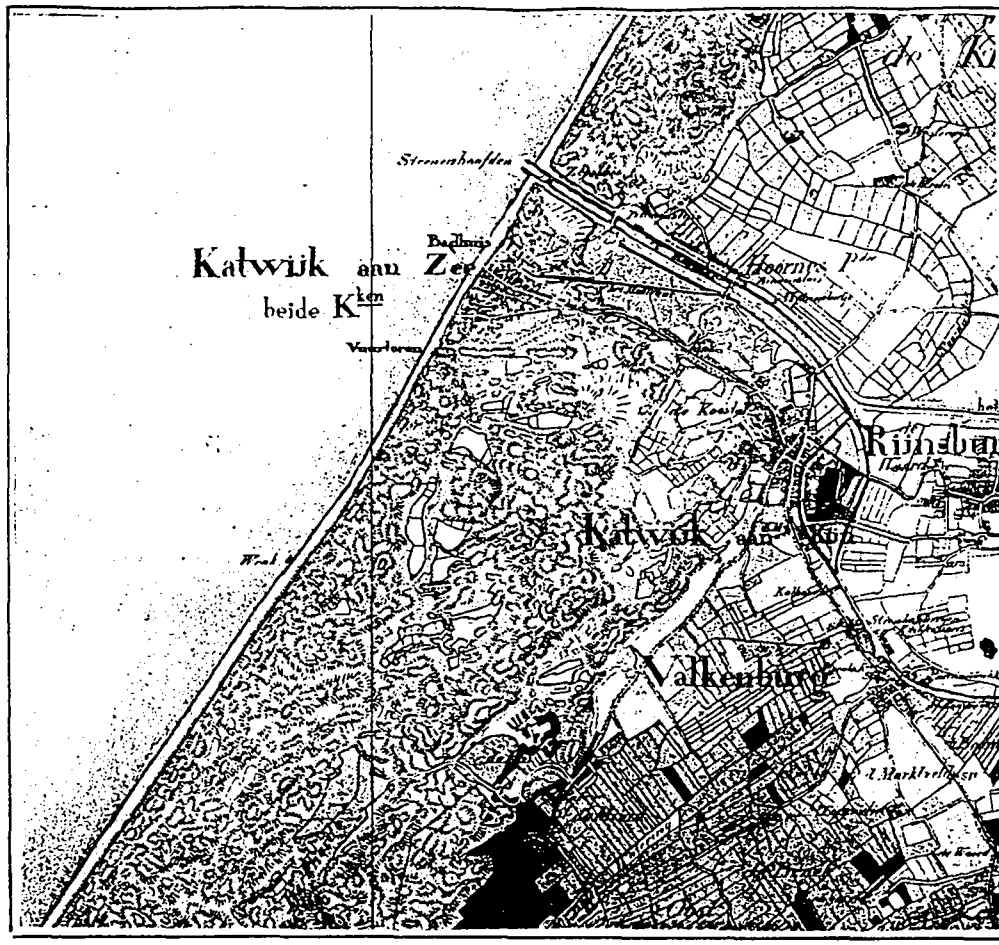
schaal 1 : 300.000



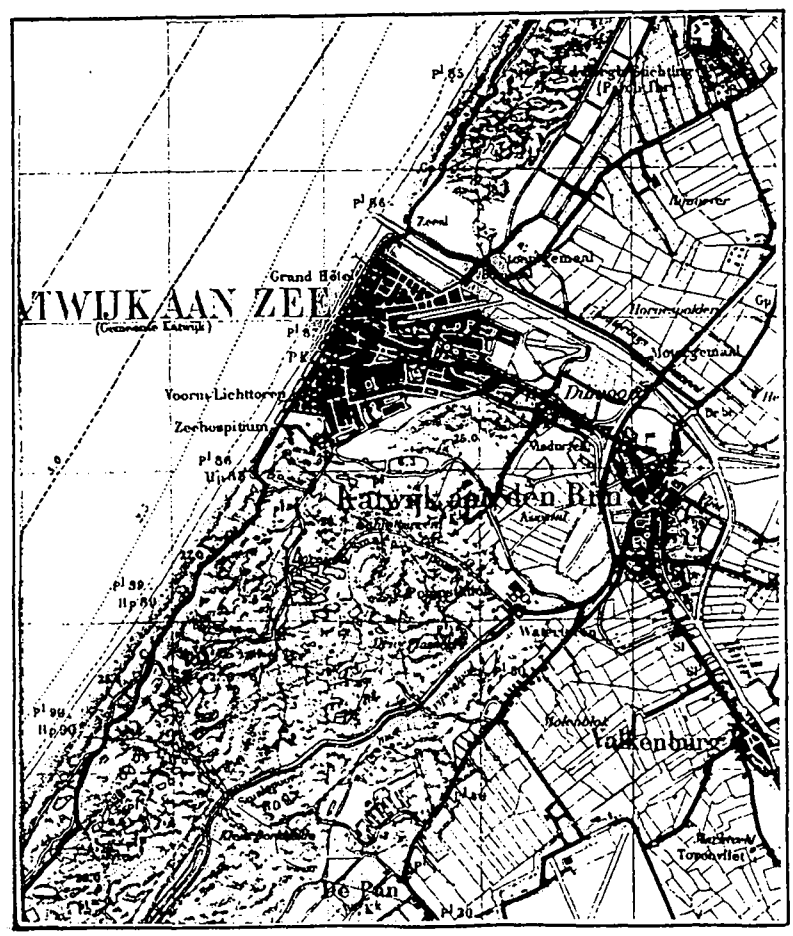
© Provincie Zuid-Holland Kartografie DWM/DRG 94.1076/11



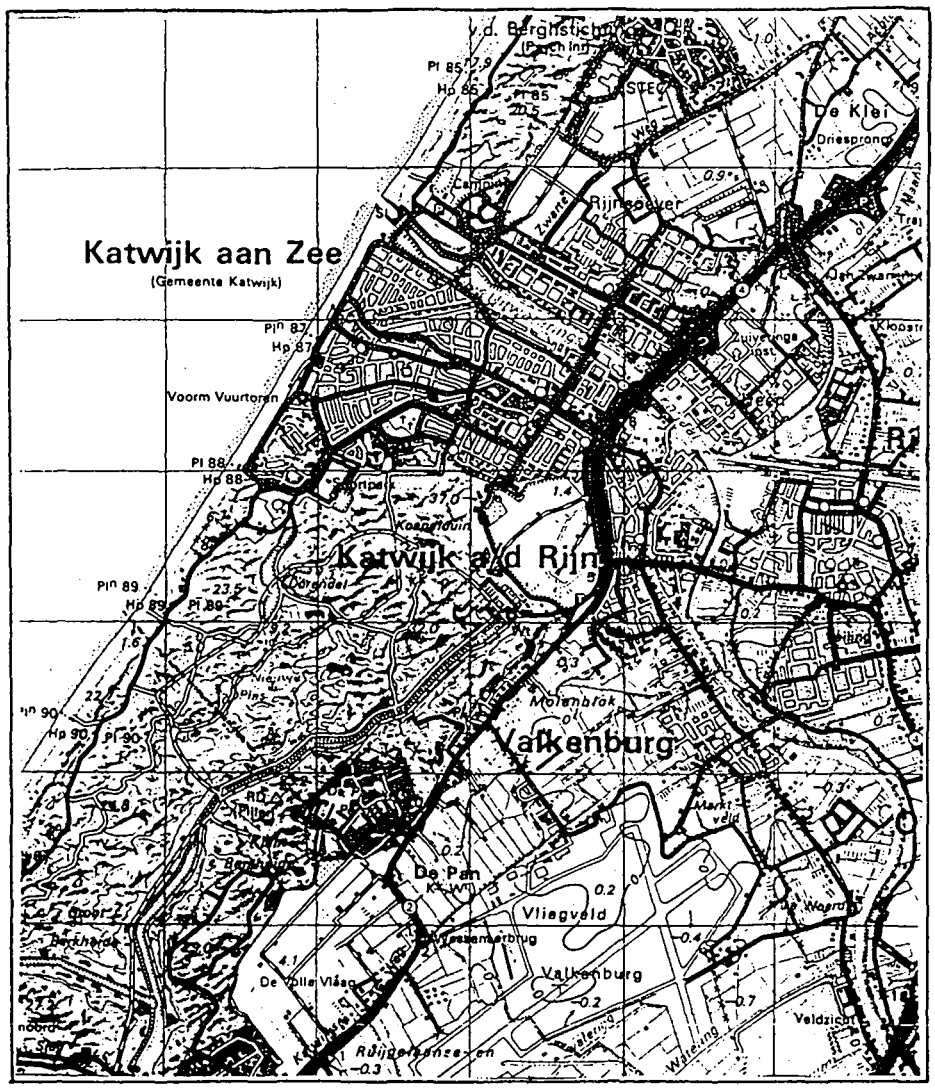
Figuur 2. De gemeente Katwijk anno 1865. Uit de gemeente-atlas van J. Kuyper (1869).



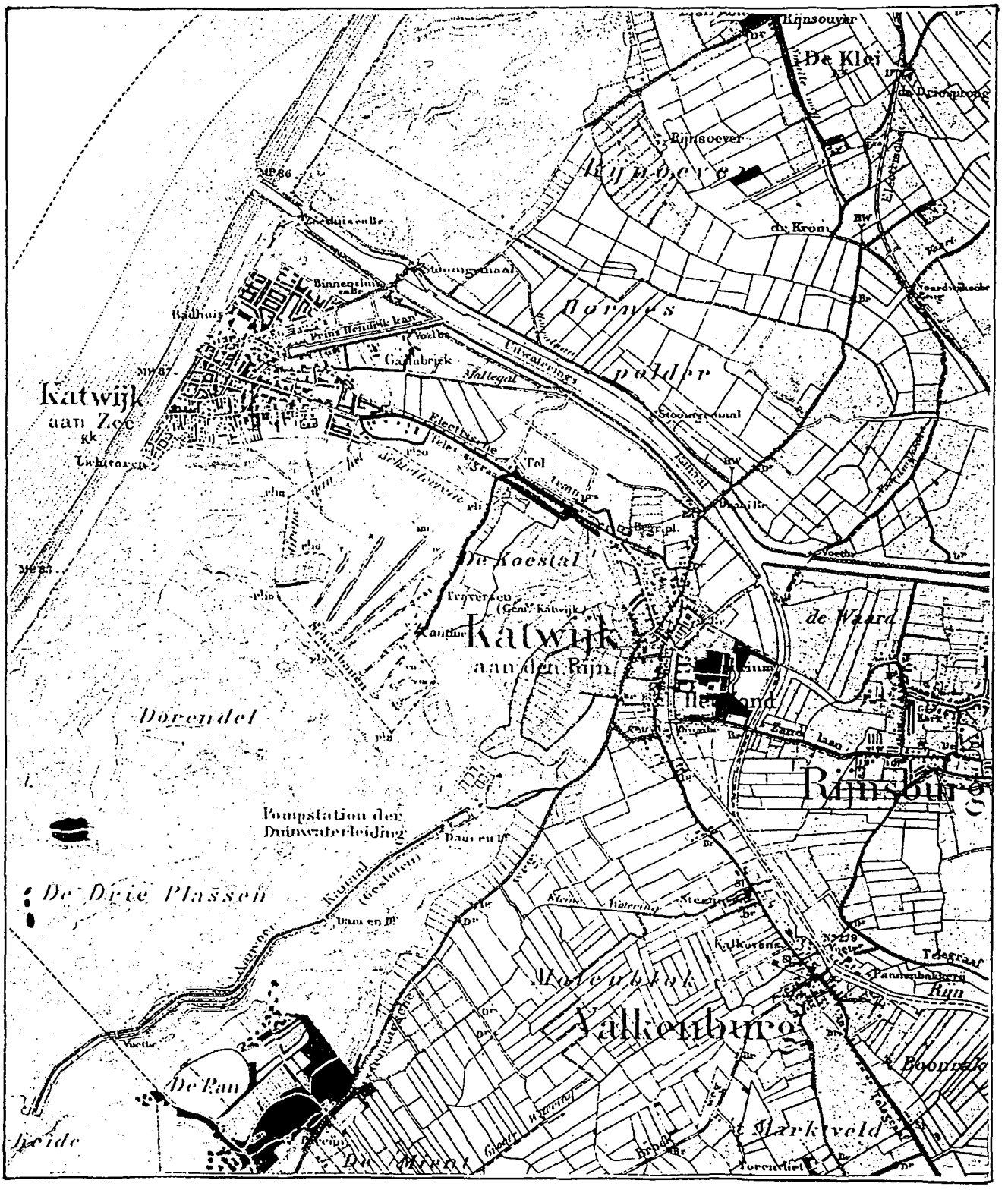
Figuur 3. Katwijk circa 1850. Uitsnede topografische kaart 1:50.000, bladnr. 30 (1854).



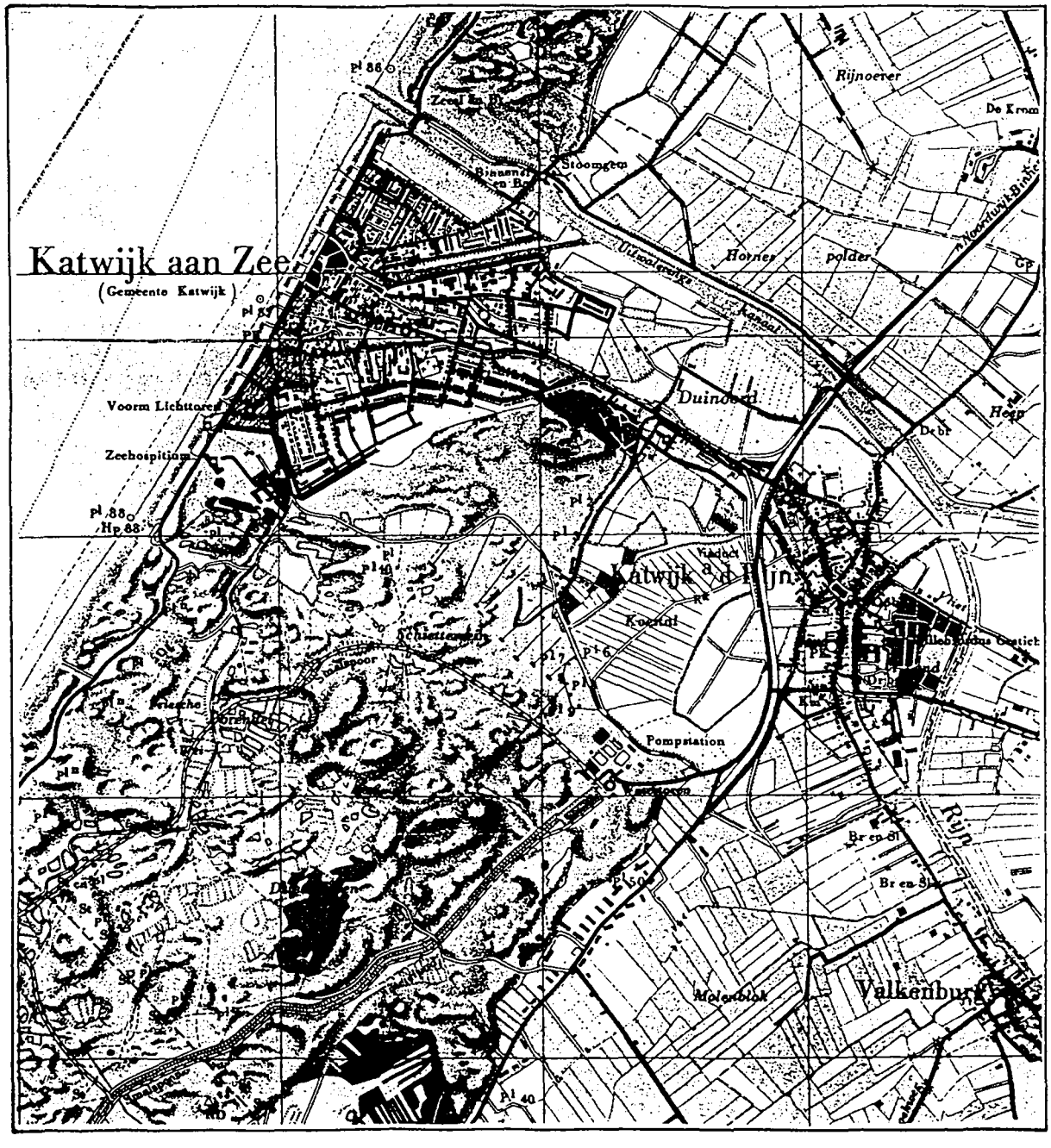
Figuur 4. Katwijk circa 1945. Uitsnede topografische kaart 1:50.000, bladnr. 30 Oost (1949).



Figuur 5. Katwijk circa 1985. Uitsnede topografische kaart 1:50.000, bladnr. 30 Oost (1988).

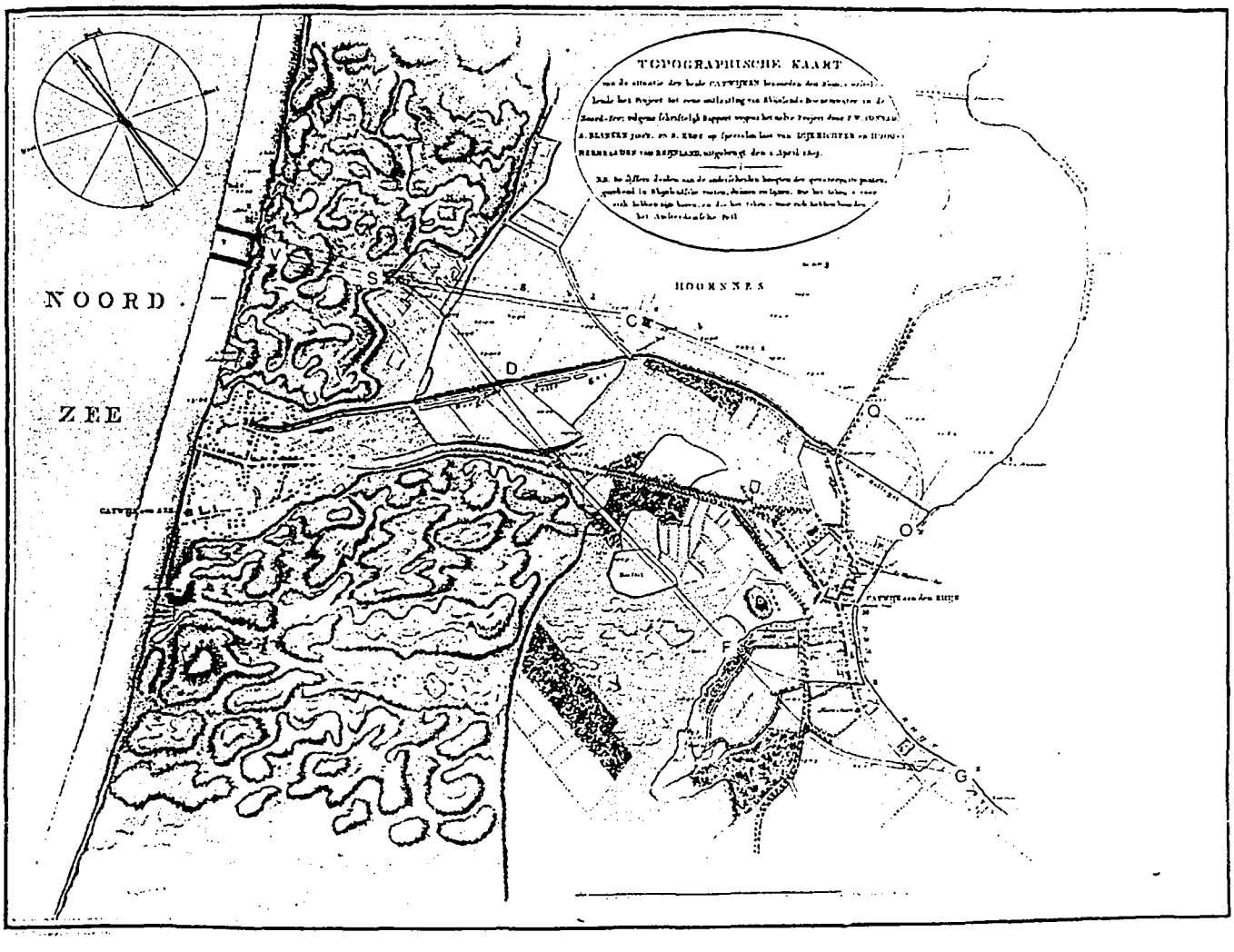


Figuur 6. Katwijk circa 1910. Uitsnede topografische kaart 1:25.000, bladnr. 401 (1912).

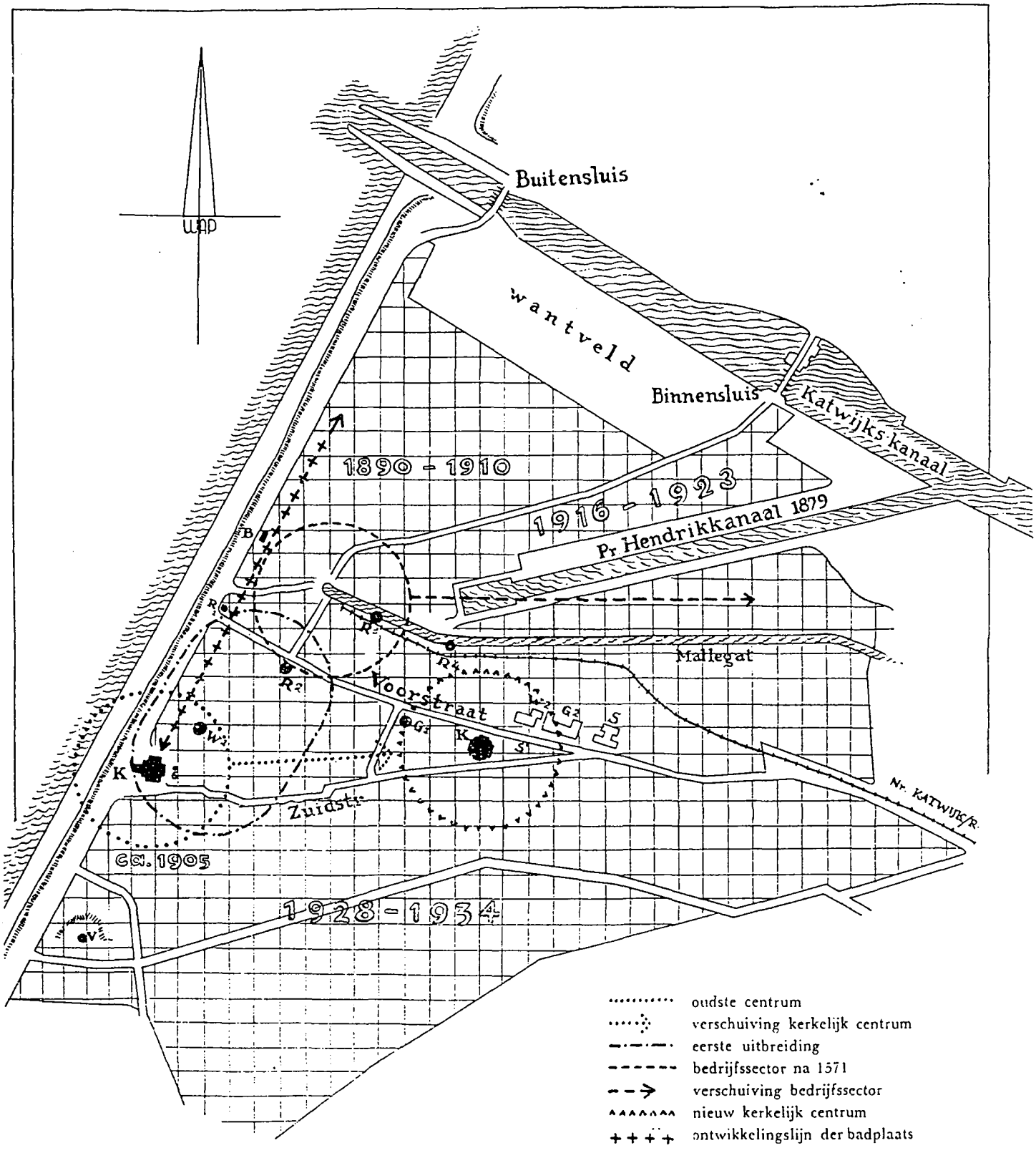


Figuur 7. Katwijk circa 1945. Uitsnede topografische kaart 1:25.000, bladnr. 30 E (1946).

Figuur 8. Katwijk circa 1990. Uitsnede topografische kaart 1:25.000, bladnr. 30 E (1990).



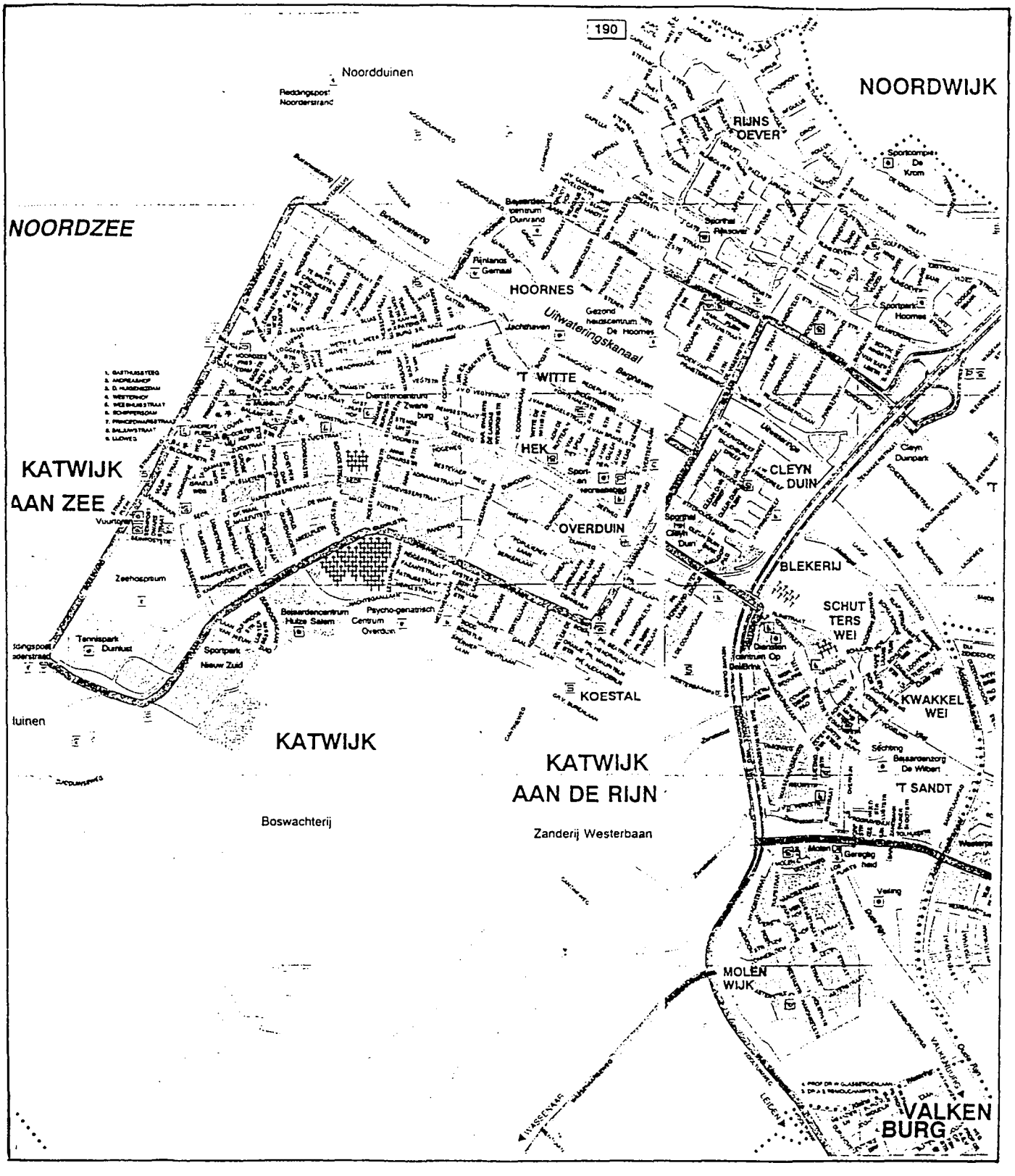
Figuur 9. Plan van de doorgraving van het Uitwateringskanaal. 1803
Uit: De uitwateringssluizen van Katwijk 1404-1984 (1984).



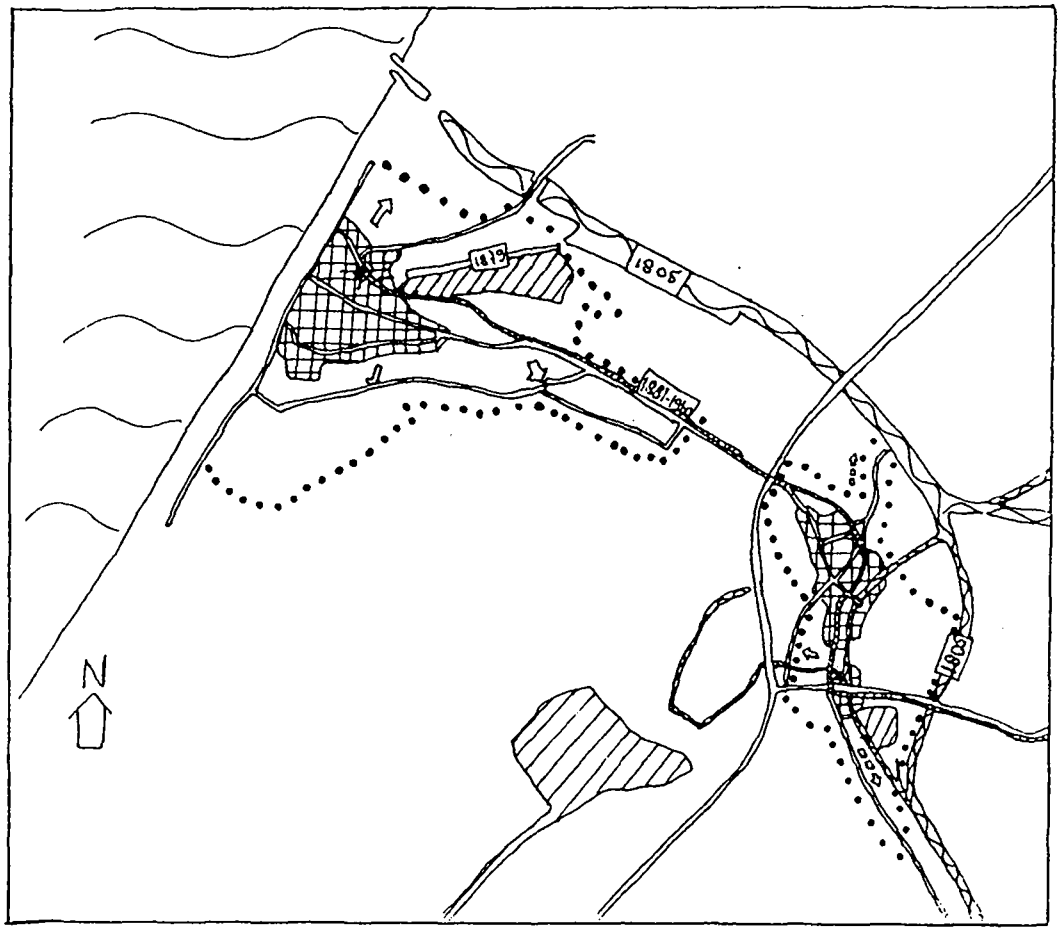
W Weeshuis
G Gasthuis
R Rechthuis of Politiebureau
B Badhotel
V Vuurbaak
S School
K Kerk

Cijfers geven ligging aan in opeenvolgende perioden.

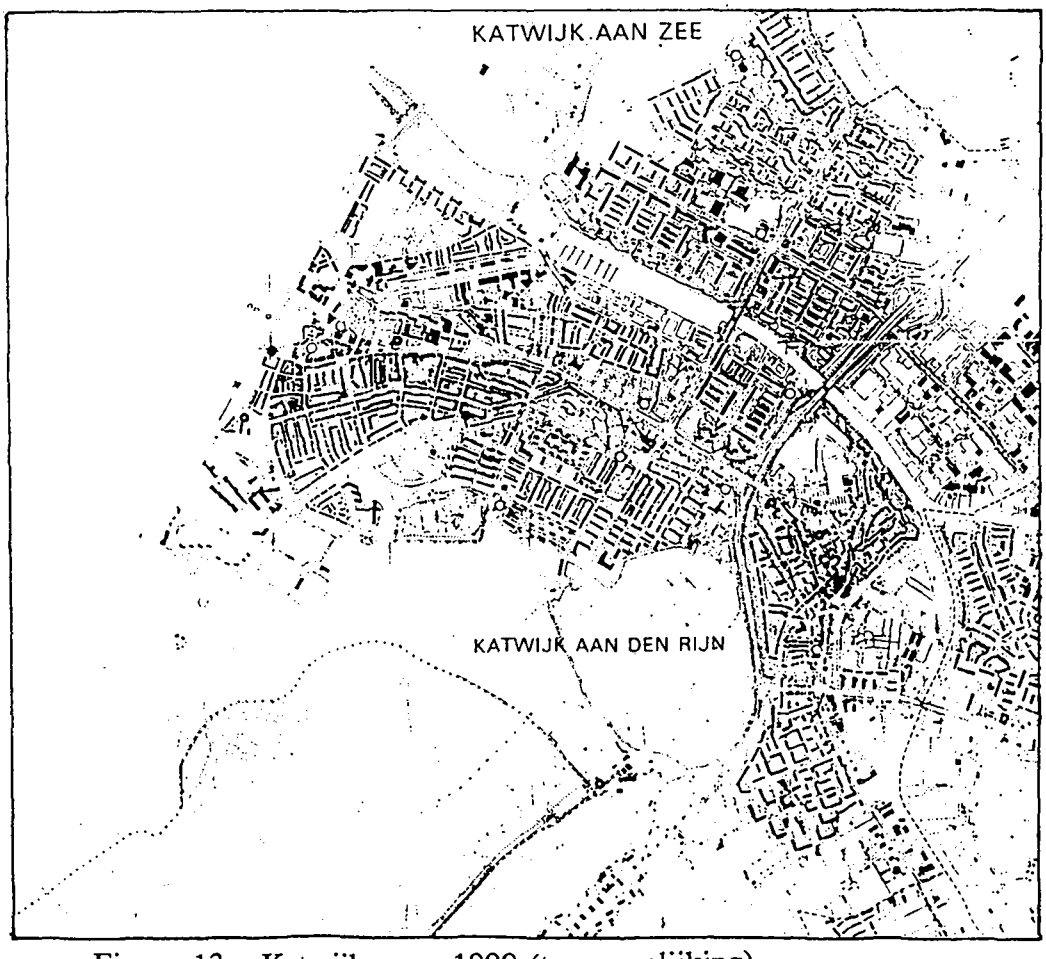
Figuur 10. Ontwikkeling van de structuur van Katwijk aan Zee.
Uit: Poort, W.A., Rondom de oude rijnmond (1951).



Figuur 12. Straatnamenkaart van Katwijk.



Figuur 13. Functioneel-ruimtelijke ontwikkeling van Katwijk
in de periode 1850-1945 (voor verklaring zie legenda)



Figuur 13a. Katwijk anno 1990 (ter vergelijking)

B. BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK VAN DE GEMEENTE KATWIJK

Inleiding

De gemeente Katwijk wordt gevormd door twee kernen, Katwijk aan den Rijn en Katwijk aan Zee, die met elkaar verbonden zijn door de Zeeweg. De gemeente is gelegen aan de Oude Rijn, die via het uitwateringskanaal iets ten noorden van het oude Katwijk aan Zee uitmondt in de Noordzee. Het grondgebied van de gemeente wordt doorsneden door de Provinciale Weg, die vanaf de Wassenaarseweg vlak langs Katwijk aan den Rijn naar het noorden loopt. Katwijk aan den Rijn is in de elfde of twaalfde eeuw ontstaan op de rand van de oude duinen, in de buurt van de Oude Rijn. De bebouwing concentreerde zich aanvankelijk langs de huidige Kerkstraat en enkele zijstraatjes zoals de Kerklaan en de Achterweg, langs de huidige Rijnstraat en aan de Turfmarkt. Katwijk aan Zee is een vissersdorp, iets jonger dan Katwijk aan den Rijn.

Dorpsbebouwing

In de kern van Katwijk aan den Rijn is nog een hoeveelheid zeventiende-, achttiende- en negentiende-eeuwse bebouwing te vinden. De Rijnstraat kent ook een aantal rijkere woonhuizen. Van het oude vissersdorp zijn nog enkele straatjes bewaard gebleven: de Louwestraat, Schippersdam en de Baljuwstraat, waaraan nog een aantal vissershuisjes staat en waar de nieuwe bebouwing in schaal is aangepast aan de oorspronkelijke. Ook langs de twee hoofdstraten, de Zuidstraat en de Voorstraat, zijn nog enkele woningen te vinden die verwijzen naar de visserij, zoals een kapiteinswoning en een rederswoning (nu museum). Behalve vissersplaats is Katwijk aan Zee ook badplaats. Van de vooroorlogse badplaats is echter niets bewaard gebleven; voor de aanleg van de Atlantikwall werd de boulevard gesloopt. Na de Tweede Wereldoorlog is de boulevard opnieuw bebouwd met vierlaagse appartementgebouwen en hotels. Het gebied tussen de twee kernen in is vanaf omstreeks 1900 vanuit Katwijk aan Zee bebouwd geraakt met grotere vrijstaande woningen en villa's, gedeeltelijk gebouwd op het hoger gelegen duin.

Planmatige bebouwing

Planmatige bebouwing is alleen te vinden in Katwijk aan Zee. De eerste uitbreiding vond plaats omstreeks 1900. Het is een minder planmatige wijk met arbeiderswoningen, gelegen ten noorden van het oorspronkelijke vissersdorp en ingeklemd tussen het uitwateringskanaal, het Prins Hendrikkanaal en de boulevard. Vanaf het eerste kwart van deze eeuw is de Katwijkse Woningbouwvereniging actief geweest. Tussen 1916 en 1923 bouwde de vereniging aangrenzend aan bovengenoemde wijk een complex van eenlaagse woningen met een gevarieerd stratenplan (Te Brittenstraat, Hessenstraat, Friezenstraat, Kaninefatenstraat, Frankenstraat, Saksenstraat, Cattenstraat, Sluisweg en Van Meerburgkade). In de jaren 1928-1932 bouwde men aan de andere kant van het dorp een complexje van aaneengesloten een- en tweelaagse woningen met aardige hoekoplossingen (Secr. Varkevisserstraat, Waal Malefeitstraat en tussengelegen delen van de Ouwehandstraat en Schoolstraat). In 1940, 1946 en 1949 werden vervolgens kleine complexen gebouwd in het gebied tussen Katwijk aan Zee en Katwijk aan den Rijn. Tevens bouwde de Katwijkse Woningbouwvereniging woningen achter het havengebied, in de Remisestraat en de Van de Vegtstraat. Deze vertonen echter minder samenhang.

In de periode 1930-1935 is Katwijk aan Zee ten slotte uitgebreid met een vrij grote wijk een- en tweelaagse woningen in rode baksteen, die werden gebouwd volgens een van tevoren vastgesteld stratenplan: de Waal Malefeitstraat, Meidoornstraat, Vlietstraat, Ouwehandstraat, Abeelplein en Schoolstraat.

Bijzondere bebouwing

Van de bijzondere bebouwing zijn vermeldenswaardig in Katwijk aan den Rijn het Koningshof aan de Kerkstraat (1805), de voormalige dorpsschool aan de Kerklaan (gedateerd 1804) en de neogotische R.K. kerk met pastorie en kerkhof aan het einde van de Kerkstraat. Tevens is te noemen het aan de andere kant van de Rijn gelegen complex De Wilbert, bestaande uit een gebouw met achttiende- en negentiende-eeuwse delen en een tweede gebouw van omstreeks 1900. In Katwijk aan Zee staat een monumentale kerk uit 1886 van de hand van architect Jesse, met daarnaast een begraafplaats uit 1791 met een groot aantal negentiende- en twintigste-eeuwse graven. Aan de Zeeweg werd in 1932 het monumentale gemeentehuis gebouwd naar ontwerp van de architecten Hooijkaas en Lockhorst.

Park- en groenaanleg

Op het duin tussen de Nieuwe Duinweg en de Zeeweg werd vanaf 1915 in opdracht van de Ned. Heidemaatschappij een park aangelegd. In het zuiden van de gemeente, in de richting van Wassenaar ligt het binnenduinbos de Pan van Persijn.

Monumenten van bedrijf en techniek

Een gedeelte van het duingebied ten zuiden van Katwijk aan den Rijn wordt gebruikt door de Leidse Duinwaterleiding. Al van verre zichtbaar staat hier de watertoren uit 1877 en verder zijn op het terrein nog intact een pomphuisje uit circa 1900 en een voorfilterhuis uit 1912. In Katwijk aan Zee is aan de Zuidstraat een bokkingrokerij te vinden en bevinden zich met name aan de Prins Hendrikkade nog verscheidene visoverslagloodsen uit de periode 1800-1945.

Verdedigingswerken

Het buitengebied van Katwijk bestaat voornamelijk uit duinen, waarin zich nog bunkers bevinden uit de Tweede Wereldoorlog, die deel hebben uitgemaakt van de Atlantikwall. Dit zijn bunkers van de verdedigingslinie langs de Noordzee, die op de kern van de batterij na onder het zand zijn geschoven, met de opslagbunkers en bunkers voor manschappen dieper in het duin gelegen. Langs de Katwijkse weg staan verschillende kazernes en dienstgebouwen, alsmede een kapel, welke in opdracht van de Duiters ca. 1942 zijn gebouwd als onderdeel van Vliegveld Valkenburg. Ook hier bevinden zich nog enkele bunkers.

C. STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE

KATWIJK

Stedebouwkundige typologie

1. Stedelijk ingericht gebied

1.1 Algemeen

- functie: gemengd of wonen
- niet-planmatige en planmatige ontwikkeling
- vaak eenvoudig of op pré-stedelijke structuur geënt stratennet
- stenen straten, geen voortuinen
- voornamelijk aaneengesloten bebouwing
- bebouwing deels complexgewijs, complexgrootte variabel

1.2 Stedelijk villagebied

- functie: wonen
- ligging in stedelijke context
- planmatige ontwikkeling
- stratennet royaal van opzet met soms bijzondere patroon- of vormkenmerken
- stenen straten met veelal ondiepe voortuinen
- bebouwing aaneengesloten of vrijstaand op geringe onderlinge afstand
- twee of meer bouwlagen hoog

2. Niet-stedelijk ingericht gebied

2.1 Algemeen

- functie: gemengd of wonen
- niet-planmatige en planmatige ontwikkeling
- vaak eenvoudig of op pré-stedelijke structuur geënt stratennet
- regelmatige voortuinen
- weinig aaneengesloten bebouwing
- bebouwing voornamelijk niet complexmatig

2.2 Tuinwijkachtige ontwikkeling

- functie: wonen
- planmatige ontwikkeling
- stratennet soms met bijzondere patroon- en vormkenmerken
- groene straten, voortuinen
- voornamelijk half open blokken, strokenbouw
- bebouwing complexmatig

2.3 Villagebied

- functie: wonen
- niet-planmatige en planmatige ontwikkeling
- stratennet vaak met bijzondere vormkenmerken
- groene straten, tuinen rondom
- voornamelijk losse bebouwing
- bebouwing voornamelijk niet complexmatig

3. Gebied zonder woonfunctie

3.1 Industriegebied

- functie: industrie / bedrijvigheid / handel / verkeer
- inrichting en bebouwing vaak in samenhang met specifieke locatie en/of functies

3.2 Groen gebied

- functie: openluchtrecreatie (park, sportterrein, begraafplaats, enz.)
- voornamelijk onbebouwd terrein
- inrichting en bebouwing vaak in samenhang met specifieke locatie en/of functies

4. Ander gebied

- functie: **a.** Waterwingebied, **b.** Militair terrein, **c.** Medisch sociaal

Na 1945 gereconstrueerd gebied

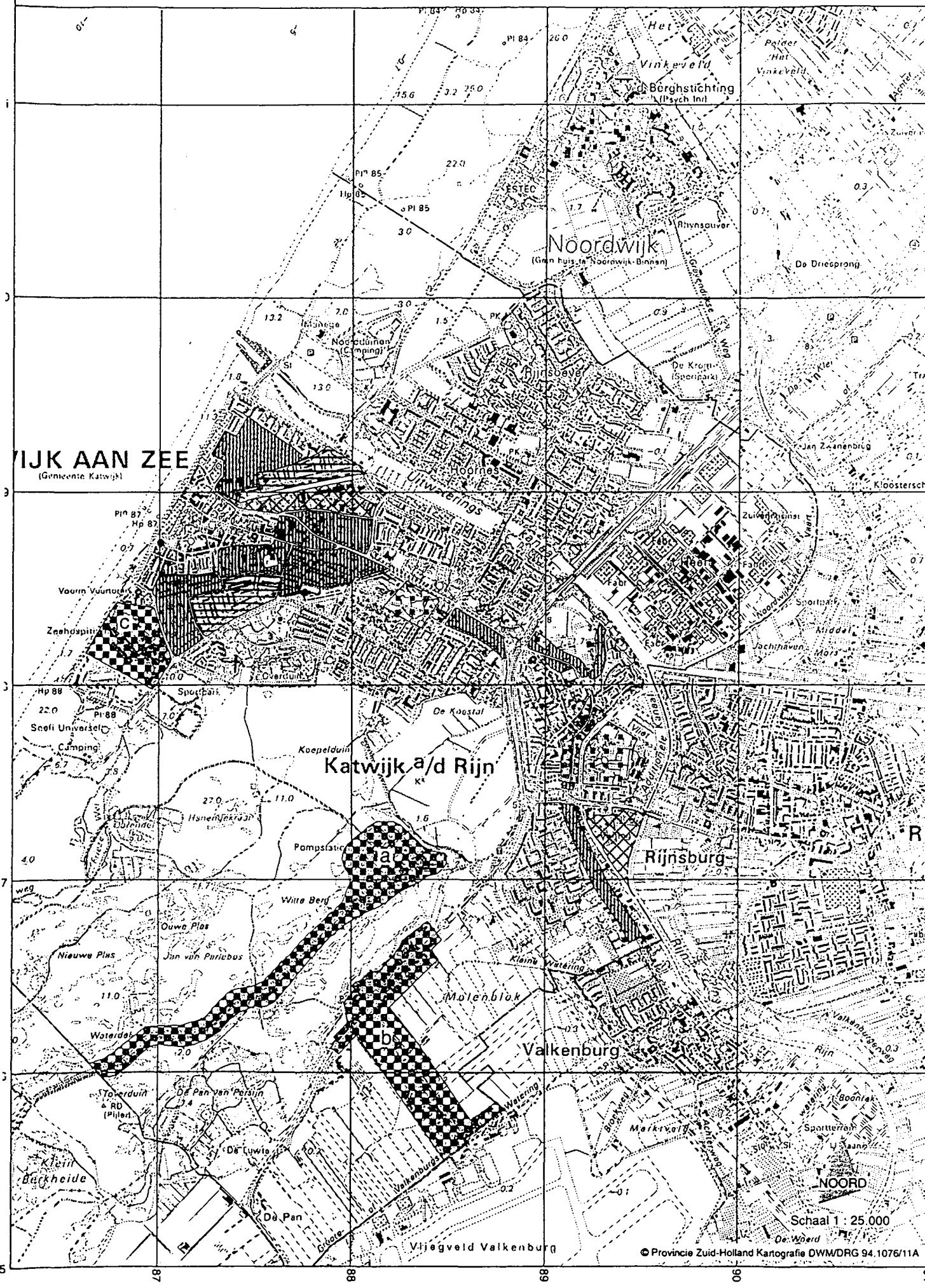
Gebieden met bijzondere waarden

1 Het Rode Dorp

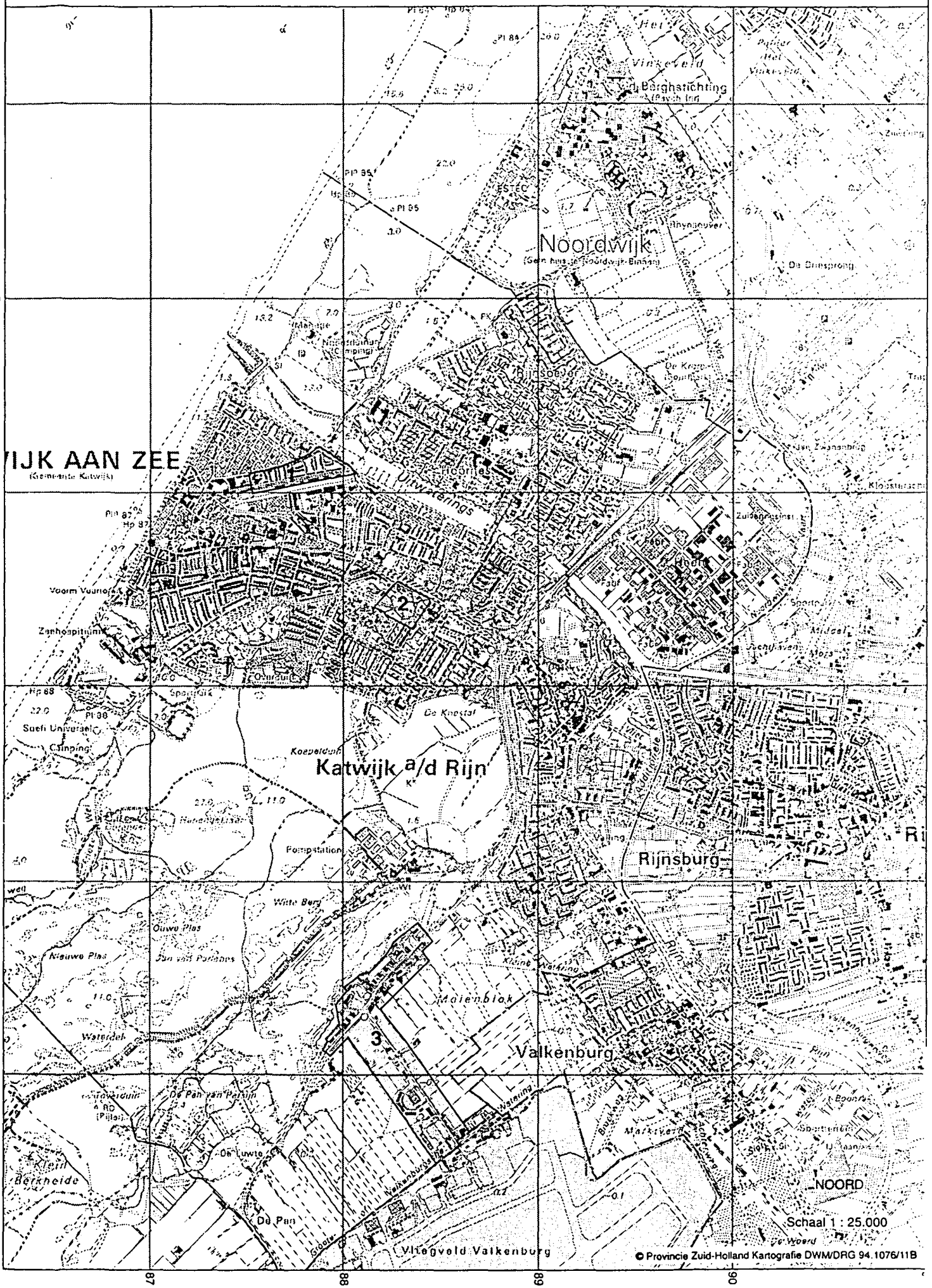
2 Ridderpark

3 Marine Vliegkamp Valkenburg

KATWIJK
Stedebouwkundige typologie



KATWIJK
Gebieden met bijzondere waarden



D. GEBIEDEN MET BIJZONDERE WAARDEN IN KATWIJK

1. Het rode dorp
2. De Ridderpark
3. Marine Vliegkamp Valkenburg

Criteria	Gebieden 1	2	3
I. Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit, zoals:			
1. kwaliteit van het ruimtelijke concept;			
2. betekenis vanwege de verkaveling/inrichting/voorzieningen;		+	+
3. betekenis vanwege architectonische/architectuurhistorische kwaliteiten;	+	+	+
4. betekenis vanwege specifieke vorm voor specifieke functionele ontwikkeling (bv. havengebied, city-ontwikkeling, sportpark).			
II Bijzondere historische betekenis, zoals:			
1. structuur, bestemming of verschijningsvorm, verbonden met en duidelijke uitdrukking gevend aan een specifieke politieke, culturele, geestelijke, sociale, economische of algemeen historische ontwikkeling;	+	+	+
2. betekenis voor de geschiedenis van de ruimtelijke ordening en voor de ontwikkeling van het stedebouwkundig denken;			
3. betekenis vanwege de innovatieve waarde of pioniersfunctie (type, motief, datering).		±	
III Stedebouwkundige betekenis in ruimere omgeving, zoals:			
1. betekenis als onderdeel van een groter geheel;		+	+
2. betekenis vanwege ruimtelijke relaties met de omgeving;		+	+
3. betekenis vanwege markering van het stadsbeeld, als ruimtelijke of functionele dominant in een groter geheel of als representant van een groter geheel.	+	+	
IV Gaafheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten)	+	+	+
V Zeldzaamheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten).			+

Toelichting

1. Het rode dorp.

Op initiatief van de in 1913 opgerichte Katwijksche Bouwvereniging werd in 1916-1923 in Katwijk aan Zee het zogenaamde "rode dorp" gebouwd. Het ontwerp was van de Leidse architect H.J. Jesse. Het is een voorbeeld van een sociaal-woningbouwcomplex van rond de Eerste Wereldoorlog, tot stand gekomen in het kader van de Woningwet van 1901.
Het sociale woningbouwcomplex, dat door de Sluisweg en de F.E. Meerburgkade begrensd wordt (zie kaartje) telt 159 arbeiderswoningen. Het heeft een langgerekte vorm, en omvat naast de beide hoofdassen eenvoudige zijstraatjes, met slechts één straatje, dat parallel aan de hoofdassen loopt (de Kanninefatenstraat). Het eenvoudige stratenpatroon is afwisselend doordat enkele straten een licht gerend beloop en verspringende rooilijnen (Frankenstraat) hebben. Ook de woonblokken variëren in lengte en opbouw. Achter de huizen liggen tuinen. De architectuur is vrij sober gehouden, maar kent een zorgvuldige materiaalbehandeling en detaillering. Vrijwel alle huizen bevinden zich nog in de oorspronkelijke staat. Het complex ligt ten noorden van het in 1879 gegraven Prins Hendrikkanaal, dat als binnenhaven voor de visserij en de nijverheid fungeert. De vrij dichte begroeing aan de zuidkant van de F.E. Meerburgkade zondert het wijkje af van dit centrum van bedrijvigheid. Langs het water staan nog tal van loodsen en pakhuizen van vissers en andere (visverwerkende) bedrijven. De meeste hebben echter een moderne vormgeving. Het gebied is van belang vanwege zijn opmerkelijke situering bij het Prins Hendrikkanaal, zijn omvang en samenhang. Het is een karakteristiek voorbeeld van sociale woningbouw uit de betreffende periode.

2. De Ridderpark.

Het De Ridderpark is een vroeg voorbeeld van een in het kader van de werkverschaffing aangelegd park. De groenaanleg is gerealiseerd vanaf 1915 in opdracht van de Nederlandse Heidemij. Het gebied maakt onderdeel uit van de groene entree van Katwijk aan Zee vanuit het oosten (langs de Zeeweg). Het gebied wordt begrensd (zie kaartje) door de Koningin Julianalaan in het oosten (met het karakteristieke gemeentehuis uit 1931/32, ontworpen door de architecten Hooykaas en Lockhorst), de Zeeweg in het noorden, het Duinoord in het westen (met rijtjes woonhuizen uit de jaren '30) en de moderne bebouwing van de Populierenlaan en de Dennenlaan in het zuiden. Dit moderne wijkje sluit overigens door het groene en reliëfrijke karakter van de aanleg, goed aan bij het park. Door het park loopt een weg voor het autoverkeer, de Nieuwe Duinweg. Haaks op deze weg ligt de Duinoordweg die de aanleg scheidt in een oostelijk en westelijk deel. Het park is een kenmerkend voorbeeld van een binnenduinbos met vooral in het westelijk gedeelte veel reliëf. Het oostelijk deel bevat een licht slingerend padenpatroon met een schelpenverharding.
De groenvoorziening bepaalt als landschappelijk element het dorpsbeeld ter plaatse. In en langs het park staat een aantal opmerkelijke bouwwerken, bestaande uit villa's en enkele onderwijsinstellingen: de Leidse Buitenschool en een muziekschool. In het oosten van het groengebied moet naast het Gemeentehuis nog de Gereformeerde Kerk (Vrijgemaakt) genoemd worden, een ontwerp van L.H.H. v.d. Kloot Meyburg kort na de Tweede Wereldoorlog. Het gebied kan vanuit een aantal overwegingen als waardevol worden aangeduid. Het groengebied vervult een belangrijke beeldbepalende functie in Katwijk aan Zee. Daarnaast zijn de verschillende in en langs het park gebouwde villa's en instellingen vanuit architectuurhistorisch oogpunt vermeldenswaard. Tenslotte is het vanwege de opmerkelijk vroege aanleg als werkverschaffings-object van sociaal-historische waarde.

3. Marine Vliegkamp Valkenburg

Als deel van de kustverdedigingslinie, de zgn. Atlantikwall, tegen Engeland is door de Duiters in de periode 1940-'45 een groot aantal bunkercomplexen gebouwd in de duinen. In het bijzonder op het grondgebied van Wassenaar en Katwijk zijn hiervan verschillende elementen bewaard gebleven. Zo bevinden zich op de Klip en bij de Wassenaarse Slag bunkercomplexen van regimentsposten. In Groot en Klein Berkheide en de Ruijgelaanse- en Zonneveldsepolder liggen tankgrachten, versperringen en geschutskoepels. Onderdeel van het gebied is het op grotendeels op Katwijks en Valkenburgs grondgebied gelegen militaire vliegveld Valkenburg.

Kort voor de Tweede Wereld Oorlog is in Nederland rond de regio Den Haag begonnen met de bouw van een aantal vliegvelden. In 1937 is met de aanleg begonnen van Vliegveld Valkenburg. Het eigenlijke vliegveld lag in de Ruijgelaanse- en Zonneveldspolder op Valkenburgs grondgebied tussen de Wassenaarsche Watering en de Wassenaarse weg. Aan de noordzijde wordt het gebied begrensd door de Broekweg en aan de zuidzijde door de tankgrachten, die deels op Wassenaars grondgebied liggen. In de na-oorlogse periode is het vliegveld uitgebreid tot op Wassenaars grondgebied. De meeste bebouwing ligt op Katwijks grondgebied.

Tijdens de Tweede Wereld Oorlog is Vliegveld Valkenburg zwaar gebomdardeerd en in gebruik genomen door de Duitsers. Aan de zuidzijden werden tankgrachten gegraven. Omstreeks 1942 lieten ze aan weerszijden van de Katwijkse weg omvangrijk complex met kazernes, dienstgebouwen, alsmede een kapel bouwen. De verschillende gebouwen bevinden zich parallel of haaks op de weg. Aan een komvormig gedeelte van de 1e Mientweg liggen eveneens verschillende dienstgebouwen. Schuin tegen over de 1e Mientweg ligt een rechthoekig plantsoen met een waterpartij en gedenkteken. Karakteristiek voor de oorlogs-architectuur is ondermeer de soberde uitvoering en de toepassing van steunberen bij de kapel. Verspreid over het terrein liggen nog verschillende bunkers.

Het vliegveld en verschillende militaire elementen en structuren van het Marine Vliegkamp Valkenburg is van belang omdat het grote militair historische waarde heeft en een zeldzaam en vrij gaaf voorbeeld is van in opdracht van de Duitse bezetters tot stand gekomen architectuur. Het vormt een militair strategisch belangrijk gebied in de verdedingslinie van zowel de Duitsers als de Nederlanders uit het tweede kwart van de 20ste eeuw.