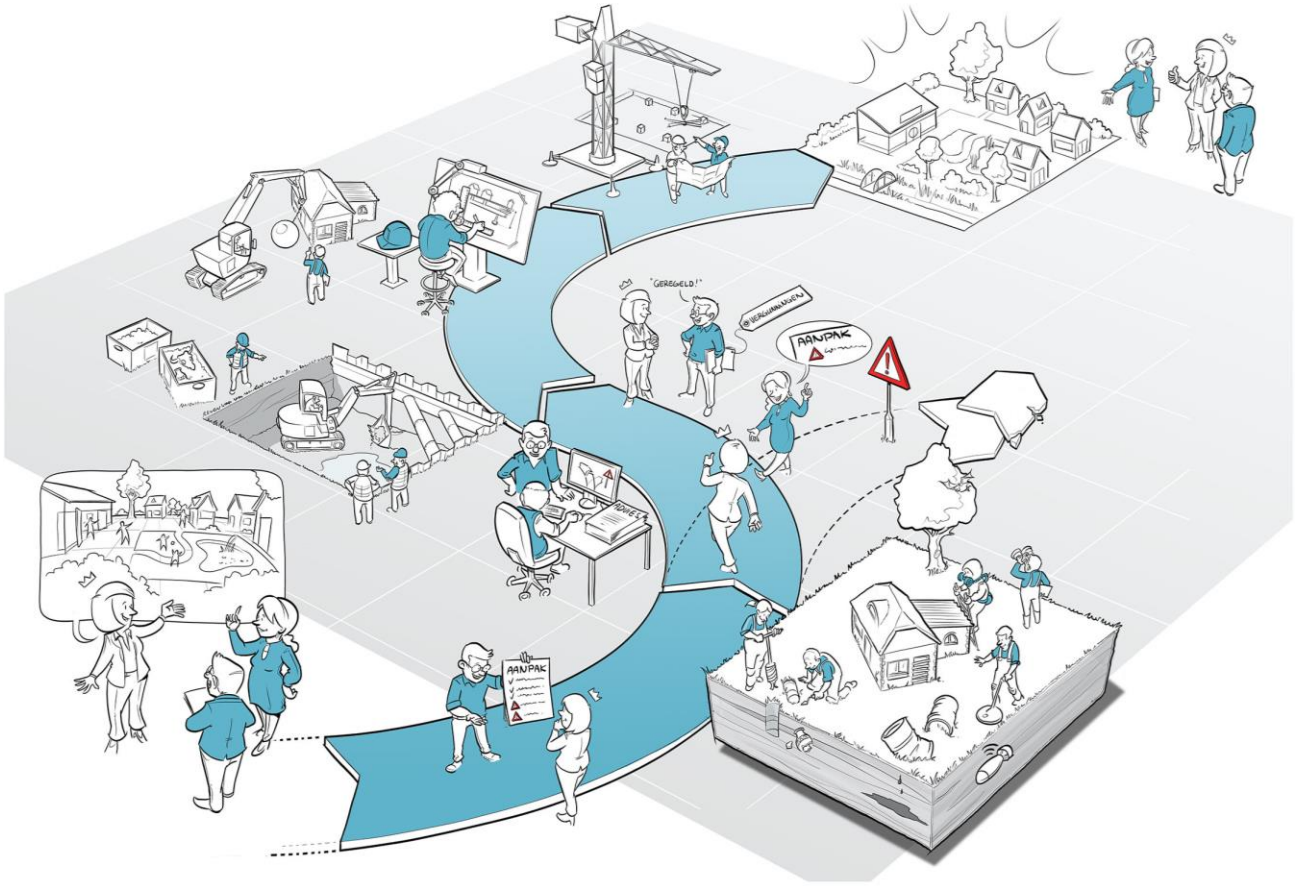
integrale expertise bij ruimtelijke ontwikkeling

Ruimtelijke onderbouwing
Sweilandpolder 8, Warmond



IDDS
's-Gravendijckseweg 37
2201 CZ Noordwijk
IDDS.NL

Postbus 126
2200 AC Noordwijk
info@idds.nl
T 071 – 402 85 86

Ruimtelijke onderbouwing
Sweilandpolder 8, Warmond

Datum	:	10 juni 2024
Kenmerk	:	A1522-07/YKE/rap1.1
Auteur	:	Y.A. Kerkhoff BSc
Vrijgave	:	mr. S. van Roijen MBA

© IDDS b.v. Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd, opgeslagen in een geautomatiseerd bestand en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, elektronisch of anderszins zonder voorafgaande, schriftelijke toestemming van de uitgever.

Inhoud

1. Inleiding 4
1.1 Aanleiding 4
1.2 Ligging plangebied 5
1.3 Vigerend bestemmingsplan 5
1.4 Strijdigheid met het bestemmingsplan 7
1.5 Leeswijzer 8

2. Planbeschrijving 9
2.1 Huidige situatie 9
2.2 Planvoornemen 11

3. Beleidskader 12
3.1 Nationaal beleid 12
3.2 Provinciaal beleid 13
3.3 Gemeentelijk beleid 15

4. Omgevingsonderzoeken 17
4.1 Verkeer en parkeren 17
4.2 Archeologie en cultuurhistorie 20
4.3 Bodemkwaliteit 21
4.4 Bedrijven, Milieuzonering en geluidhinder 21
4.5 Externe veiligheid 21
4.6 Flora & Fauna 23
4.7 Stikstofdepositie 25
4.8 Waterhuishouding 26

5. Uitvoerbaarheid 29
5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 29
5.2 Financiële uitvoerbaarheid 29
5.3 Eindconclusie 29

6. Bijlagen 30

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Ter hoogte van de Sweilandpolder 8 te Warmond is zonder vergunning een jollenvled, zijnde een stalling voor kleine zeilboten, namelijk zwaardboten, aangelegd. De initiatiefnemers hebben het voornemen dit jollenveld vanwege de grote vraag naar dergelijke stallingsplekken uit te breiden van 855 m^2 naar 1.887 m^2. Het jollenveld wordt geëxploiteerd door de Koninklijke Watersportvereniging De Kaag (KWV de Kaag). KWV de Kaag heeft een overeenkomst met de kadastrale eigenaar van de grond waaruit blijkt dat eigenaar instemt met de aanleg en exploitatie van het jollenveld door KWV de Kaag. Deze aanvraag heeft dus betrekking op het legaliseren van het bestaande jollenveld (van 855 m^2) én op de nog niet gerealiseerde uitbreiding van het jollenveld met 1032 m^2.De voorgenomen uitbreiding is in figuur 1. zichtbaar.

Op het plangebied is vanuit het vigerende bestemmingsplan de enkelbestemming 'Agrarisch - Grondgebonden veehouderij - waardevolle graslanden' van kracht. Hiernaast is het huidige gebruik als jollenveld, dat vanaf 2020 in gebruik is, anders dan de in het bestemmingsplan toegestane functie. Er zijn geen binnenplanse afwijkingsmogelijkheden in het bestemmingsplan om het huidig gebruik als jollenveld toe te staan en om de uitbreiding mogelijk te maken. In overleg met de gemeente is hierom geconcludeerd dat een omgevingsvergunning vanwege tegenstrijdig gebruik nodig is. Er is een ruimtelijke procedure noodzakelijk om de gewenste uitbreiding te realiseren en het bestaande deel te legaliseren. Het voorliggende rapport vormt de onderbouwing die hier voor nodig is.



Figuur 1: Voorgenomen nieuwe indeling van het plangebied

1.2 Ligging plangebied

Onderstaand is het plangebied weergeven op de geografische kaart in relatie tot de directe omgeving. Het plangebied betreft het kadastraal perceel sectie B, nummer 478 in de gemeente Teylingen. Het plangebied ligt nabij Sweilandpolder 8 in Warmond. De locatie wordt aan de westzijde begrenst door de jachthaven bij de Kaagsociëteit van KWV De Kaag. Aan oostzijde bevindt zich agrarisch gebied.



Figuur 2: Aanduiding plangebied topografische kaart

Tabel 1: Gegevens locatie

Plaats	Warmond
Locatie	Sweilandpolder 8
Perceel	WMD01-B-478, Warmond
Aanleiding onderzoek	Legaliseren en uitbreiden huidig gebruik
Oppervlakte plangebied	1.887 m^2

1.3 Vigerend bestemmingsplan

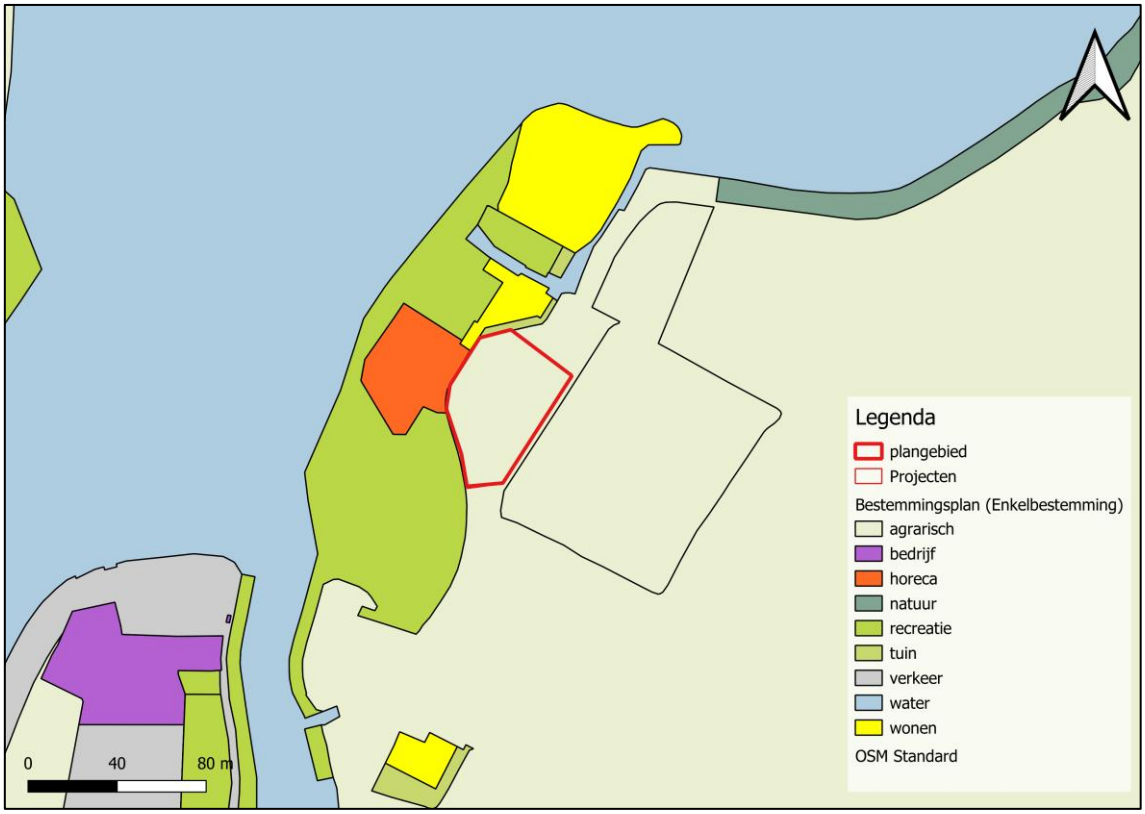
Bestemmingsplan Teylingen

Het huidige bestemmingsplan betreft ‘Buitengebied Teylingen’, onherroepelijk en vastgelegd op 30 april 2015 door de gemeente Teylingen met wijzigingen uit ‘Buitengebied Teylingen 1e herziening’, vastgesteld op 19 december 2019. Op de bestemmingsplanuitsnede in Figuur 3 zijn de bestemmingen in en rondom het plangebied weergeven. Op de planlocatie geldt de enkelbestemming ‘Agrarisch - Grondgebonden veehouderij - waardevolle graslanden’.

De enkelbestemming ‘Agrarisch - Grondgebonden veehouderij - waardevolle graslanden’ zijn uitsluitend bestemd voor de uitoefening van een agrarisch bedrijf in de vorm van een grondgebonden veehouderijbedrijf. Een aantal nevenfuncties is in bestaande bebouwing toegestaan volgens *artikel 14.1 sub m,* te weten *verkoop-aan-huis van agrarische producten, opslag en stalling van agrarische producten, bed & breakfast, opslag en stalling van recreatieve attributen zoals boten en caravans, wandel- en ruiterpaden over het land, kleinschalige dagrecreatieve voorzieningen, agrarisch loonbedrijf, en veehandelsbedrijf, africhtingsbedrijf voor paarden, foragehandel en/of paardenhandel*. Naast de enkelbestemming is de dubbelbestemming ‘Waterstaat – Waterkering’ van toepassing, wat aangeeft dat de aangewezen gronden mede bestemd zijn voor de waterkering. Hierop mogen geen gebouwen geplaatst worden en slechts bouwwerken tot een hoogte van 3 m. Ook is gebiedsaanduiding ‘evenemententerrein 6’ gegeven, voor het organiseren van de *natte Kaagweek*.

Paraplubestemmingsplan Parkeren Teylingen

Aanvullend op het bestemmingsplan geldt het Paraplubestemmingsplan Parkeren Teylingen, vastgelegd op 28 juni 2018. In het Paraplubestemmingsplan Parkeren Teylingen zijn de regels opgenomen ten aanzien van het gemeentelijk parkeerbeleid en de parkeernormen. In deze ruimtelijke onderbouwing is getoetst aan de van toepassing zijnde parkeernormen. Dit is beschreven in paragraaf 4.1.



Figuur 3: Uitsnede vigerend bestemmingsplan ‘Buitengebied Teylingen’ met indicatieve markering jollenveld

1.4 Strijdigheid met het bestemmingsplan

Het huidige gebruik is reeds strijdig met het bestemmingsplan. Gebruik van de grond als jollenveld past niet binnen de geldende bestemmingsregels voor grondgebonden veehouderij, noch is dit een toegestane nevenfunctie volgens *artikel 14.1 sub n* in de Regels van bestemmingsplan 'Buitengebied Teylingen', omdat het jollenveld ten tijde van vaststelling van het bestemmingsplan geen bestaand gebruik betrof. Opslag van bootjes is tot 500 m^2 mogelijk binnen bestaande bebouwing van agrarische bedrijven. Gezien het jollenveld geen nevenfunctie van een agrarisch bedrijf betreft maar wordt geëxploiteerd door KWV de Kaag past dit niet binnen het bestemminsplan. Hiertoe dient voor het legaliseren van het huidige gebruik en de gewenste uitbreiding een omgevingsvergunning aangevraagd te worden.



Figuur 4: Planvoornemen

Afwijken van het bestemmingsplan

Strijdigheid met het bestemmingsplan kan overeenkomstig artikel 2.12 lid 1 onder a van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) worden opgeheven met behulp van:

1. de in het bestemmingsplan opgenomen regels inzake afwijking, ook wel binnenplanse omgevingsvergunning genoemd;
2. de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen gevallen, ook wel Kruimelvergunning genoemd;
3. in overige gevallen, een motivering van het besluit voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing, ook wel een zogeheten buitenplanse omgevingsvergunning, welke de uitgebreide procedure volgt.

In het bestemmingsplan 'Buitengebied Teylingen', inclusief 1^{e} herziening, zijn geen binnenplanse afwijkingsmogelijkheden opgenomen op grond waarvan medewerking kan worden verleend door af te wijken van het bestemmingsplan. Een omgevingsvergunning op basis van de zogenaamde kruimelregeling (Bor Bijlage II artikel 4) is niet van toepassing, gezien artikel 4 van bijlage II Bor geen onderdeel bevat waarmee 1.881 m^2 grasland gelegen in het buitengebied kan worden gewijzigd naar een opslagterrein voor bootjes.

Daarom dient een zogenaamde omgevingsvergunning strijdig gebruik aangevraagd te worden voor het planologisch mogelijk maken van de gewenste ontwikkeling. Hiervoor is een ruimtelijke onderbouwing nodig. Deze ruimtelijke onderbouwing biedt het toetsingskader om de planologische aanvaardbaarheid te onderbouwen.

1.5 Leeswijzer

Dit rapport voorziet in een ruimtelijke motivatie van de ruimtelijke en milieutechnische inpasbaarheid van het planvoornemen. Het biedt de onderbouwing op verschillende ruimtelijke, beleids- en milieuaspecten, om de ontwikkeling juridisch en planologische mogelijk te maken.

In Hoofdstuk 1 is ingegaan op de aanleiding van het planvoornemen met daarbij uitleg voor de te doorlopen procedure.
Hoofdstuk 2 beschrijft het planvoornemen. Hierin staat de uitleg en welke ontwikkelingen binnen het plangebied gepland zijn. Ook is een beeld geschetst van de bestaande situatie zodat de ontwikkelingen duidelijk zijn ten opzichte van de huidige. In
Hoofdstuk 3 gaat in op de relevante beleidsstukken die er vanuit het rijk, provincie, de regio en de gemeente Lisse zijn. Het plan is aan deze stukken getoetst.
In Hoofdstuk 4 zijn vervolgens alle omgevingsaspecten beoordeeld voor het plan. Ook staan in dit hoofdstuk de resultaten voor de onderzoeken beschreven.
Hoofdstuk 5 staat op welke manier het planvoornemen zowel maatschappelijke als financieel te realiseren is.
In Hoofdstuk 6 staan de bijlagen die relevant zijn voor deze ruimtelijke onderbouwing.

2. Planbeschrijving

2.1 Huidige situatie

In de huidige situatie bevindt zich op een deel van de planlocatie reeds een jollenveld. Een jol is een klein type roei- of zeilboot. De naam jollenveld is daarvan afgeleid en betreft een veld om niet alleen jollen maar ook andere kleinere zwaardboten te stallen (of beter neerleggen). Deze kleinere boten worden voornamelijk door kinderen en jeugdigen gebruikt,.
Het andere deel van het plangebied is momenteel ongebruikt grasland.

Onderstaand figuur geeft een impressie van het huidige situatie. Hierin is duidelijk het onderscheid tussen het reeds in gebruik zijnde jollenveld en het ongebruikte grasveld te zien.



Figuur 5: Huidige situatie

Het veld werd reeds sporadisch gebruikt om jollen tijdelijk neer te leggen. In 2020 is het jollenveld in haar huidige vorm in gebruik genomen. Hiertoe is een grinddek aangelegd en een hek neergezet om het jollenveld af te scheiden van de rest van het grasveld. Er is bij de aanleg geen beplanting verwijderd anders dan het gras dat nu onder het grinddek ligt.

Het Jollenveld is onderdeel van de Kaagsociëteit van KWV De Kaag. Personen kunnen een stalplaats op het jollenveld huren om daar hun boot neer te leggen. Om bij hun jol te geraken, komen veel eigenaren, veelal kinderen, op de fiets vanaf Leiden via de Zijldijk om aan het einde daarvan met het pontje bij de Kaagsociëteit te komen. Ook komt een deel per boot vanaf het aangrenzende water. Ten slotte komt een relatief klein deel van de bezoekers met de auto via de Zijldijk, waarbij een groot aantal bezoekers slechts bij het pontje wordt afgezet en de chauffeurs weer terugrijden en de auto geen gebruik maakt van de parkeergelegenheid.

De huidige omgeving van de Kaagsociëteit is relatief kaal ten opzichte van de omliggende percelen. Het huidige veld heeft een harde uitstraling door het massieve grinddek.



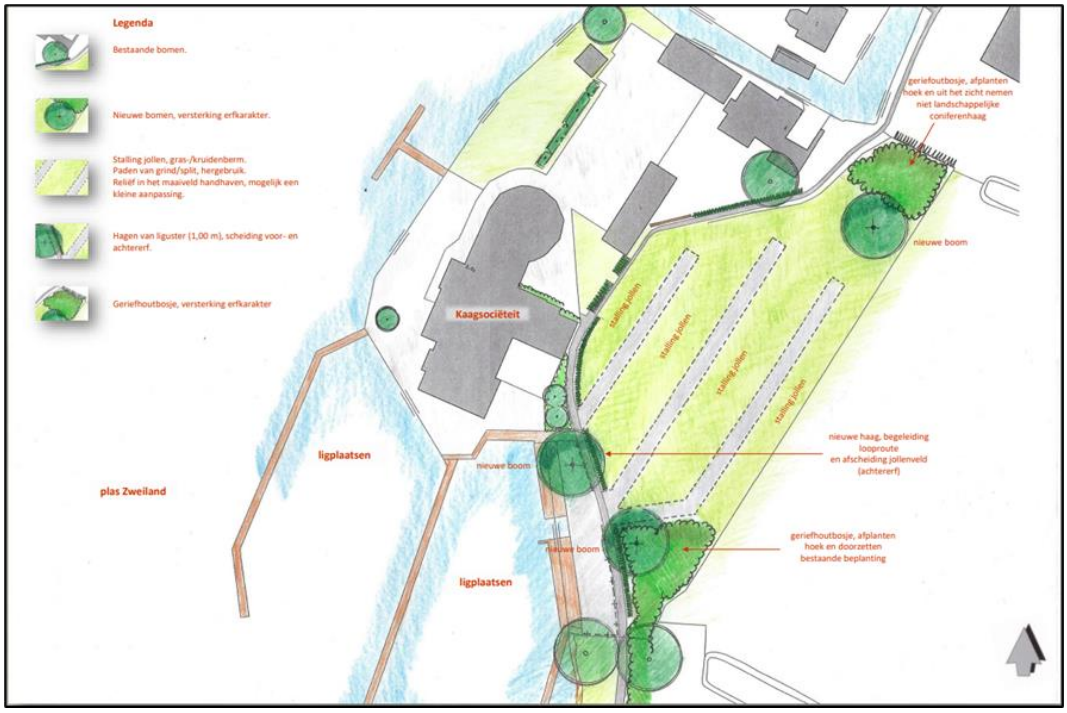
Figuur 6: Impressie huidige inrichting jollenvel, uitbreidingsgebied aan rechter kant



Figuur 7: Huidige Jollenveld, kijkend richting de beoogde uitbreiding.

2.2 Planvoornemen

De initiatiefnemer heeft het voornemen om het bestaande jollenveld met een oppervlakte van 855 m^2 vergund te krijgen en daarnaast het jollenveld uit te breiden met 1.032 m^2. Het totale jollenveld heeft dan een oppervlakte van 1.887 m^2. Hiertoe wil men grindpaden en betonnen meerpaaltjes aanleggen. Voor de aanleg van de grindpaden wordt het huidige grinddek gebruikt. De groenstructuur wordt versterkt.



Figuur 8: Impressie uitbreiding jollenveld

Er is een gedegen inpassing van het jollenveld in het landschap opgesteld. In bovenstaande figuur is deze te zien. De volledige ruimtelijke inpassing is in bijlage 3 toegevoegd.
Er zullen maximaal 54 plaatsen voor jollen bijkomen, wat een totaal van 99 plaatsen voor jollen oplevert in de te vergunnen situatie. De verharding wordt geminimaliseerd: Door het grinddek te hergebruiken neemt de verhardde uitstraling van het veld af: waar eerst een verhardde massa was wordt de verharding opgebroken in paden.

De ontsluiting zal niet veranderen: personen zullen nog steeds ofwel via het water ofwel op de fiets of met de auto via de Zijldijk bij de Kaagsociëteit komen.

Door aan te sluiten op de bestaande beplanting wordt de structuur voortgezet en versterkt. Langs de rand naar het voorerf wordt een haag geplant zodat voor- en achtererf visueel gescheiden worden. Op de hoeken van het achtererf wordt een geriefhoutbos(je) geplant. Aan de noordzijde om de coniferenhaag uit het zicht te nemen, dit is immers een dissonant in het landschap. Aan de zuidzijde om de weinig bruikbare hoek invulling te geven en de bestaande beplanting door te zetten. Op enkele plekken worden markante bomen voor- gesteld. In tegenstelling tot de omliggende bebouwing en erven is op het terrein rondom de sociëteit weinig ruimtelijk groen (bomen) aanwezig. Bomen zullen het karakter van de plek en aansluiting bij de bestaande omgeving vergroten

3. Beleidskader

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste en relevante beleidsstukken beschreven die raakvlakken hebben met het planvoornemen.

3.1 Nationaal beleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Per 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. De NOVI biedt een duurzaam perspectief voor de Nederlandse leefomgeving. De NOVI moet Nederland voorbereiden op de grote uitdagingen die de komende jaren opgepakt moeten worden. Internationale tot lokale ontwikkelingen hebben invloed op de leefomgeving. Veranderende en groeiende steden, de overgang naar een duurzame en circulaire economie en het aanpassen aan de gevolgen van de klimaatverandering zijn voorbeelden van deze opgaven. Dit biedt kansen, maar vraagt wel om zorgvuldige keuzes. Ruimte, zowel boven-, als ondergronds, is een schaars goed.

Het combineren van al die opgaven vraagt een nieuwe manier van werken. Niet van bovenaf opgelegd, maar in goede samenwerking tussen overheden, bedrijven, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en burgers. De NOVI biedt een kader, geeft richting en maakt keuzes waar dat kan. Tegelijkertijd is er ruimte voor regionaal maatwerk en gebiedsgerichte uitwerking. De verantwoordelijkheid voor het omgevingsbeleid ligt voor een groot deel bij provincies, gemeenten en waterschappen, inhoudelijke keuzes kunnen in veel gevallen het beste regionaal worden gemaakt. De NOVI moet Nederland houvast bieden om keuzes voor de leefomgeving sneller en beter kunnen maken.

De NOVI wordt opgesteld als voorbereiding op de Omgevingswet, die 1 januari 2024 in werking treedt. Uitgangspunt in de nieuwe aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang. In de NOVI zijn vier landelijke prioriteiten vastgesteld, aan de hand van deze prioriteiten is een toekomstperspectief voor 2050 vastgesteld en brengt de NOVI de langetermijnvisie in beeld. De vier prioriteiten zijn:

- Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- Duurzaam economisch groeipotentieel;
- Sterke en gezonde steden en regio's;
- Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Beoordeling Rijksbeleid

Het rijksbeleid is in veel gevallen te abstract om voor kleine ontwikkelingen daadwerkelijk kader stellend te zijn. De beoogde ontwikkeling van de initiatiefnemer draagt niet direct bij aan de rijksdoelstellingen, maar vormt ook zeker geen belemmering.

Conclusie Rijksbeleid

Geconcludeerd wordt dat de beoogde ontwikkeling geen strijdigheid vertoont met het nationale beleidskader en dat er geen indicaties zijn dat geen sprake is van goede ruimtelijke ordening.

3.2 Provinciaal beleid

In het Omgevingsbeleid van de provincie Zuid-Holland is al het bestaande provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving samengevoegd in een Omgevingsvisie en een Omgevingsverordening. Beide documenten zijn op 20 februari 2019 vastgesteld (en daarna een aantal maal geactualiseerd) en vormen het omgevingsbeleid van de provincie. De Omgevingsvisie bevat het strategische beleid. Het ruimtelijk-relevante, operationele beleid is opgenomen in het Omgevingsprogramma. De verplichtingen voor ruimtelijke plannen van de provincie of lagere overheden zijn opgenomen in de Omgevingsverordening.

Voor het project zijn de meest recente versies van 1 april 2023 geraadpleegd (geconsolideerde versie). Omdat deze procedure onder het overgangsrecht van de Omgevingswet valt wordt getoetst aan de regels zoals die vóór 1 januari 2024 golden. Inhoudelijk gekeken zijn de regels na 1 januari 2024 gelijk gebleven.

Omgevingsvisie Zuid-Holland

Het planvoornemen vormt geen strijdigheid met het provinciale beleid. Het beoogde planvoornemen voorziet in een functiewijziging van het kadastraal perceel (WMD01-B-478) om stalling van boten mogelijk te maken. Er is geen sprake van bebouwing. Een nadere toetsing aan het provinciale beleid is gelet op de schaal van het project niet noodzakelijk.

Beoordeling planvoornemen Omgevingsverordening 2023

In de Omgevingsverordening zijn alle regels voor de fysieke leefomgeving van het bestaande provinciale omgevingsbeleid samengevoegd. Voor de beoogde ontwikkeling is zijn artikel 6.9 lid 5, artikel 6.9c lid 1, artikel 6.9d lid 1, en artikel 6.9g relevant. Hieronder is op deze artikelen ingegaan.

Artikel 6.9 lid 5

5. Een bestemmingsplan (of in dit geval een omgevingsvergunning strijdig gebruik) kan voorzien in nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, onder de volgende ruimtelijke voorwaarden:

b. de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, voorziet geen wijziging op structuurniveau, past bij de aard en schaal van het gebied en voldoet aan de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart (inpassen);

Artikel 6.9c lid 1

Een bestemmingsplan voor een locatie binnen belangrijk weidevogelgebied waarvan de plaats geometrisch is bepaald en verbeeld op kaart 14 in bijlage II, kan slechts voorzien in een ruimtelijke ontwikkeling voor zover de ontwikkeling en de zo nodig daarmee in samenhang te nemen maatregelen als bedoeld artikel 6.9, zevende lid, geen significante aantasting tot gevolg heeft van de wezenlijke kenmerken en waarden van het weidevogelgebied

Artikel 6.9d lid 1

Een bestemmingsplan voor een locatie binnen groene buffers waarvan de plaats geometrisch is bepaald en verbeeld op kaart 14 in bijlage II kan voorzien in een ruimtelijke ontwikkeling voor zover dit geen grootschalige ontwikkelingen behelzen en de bufferfunctie blijkens een afdoende motivering niet onevenredig wordt verstoord.

Artikel 6.9g lid 1

Een bestemmingsplan voor een locatie binnen Kroonjuwelen Cultureel Erfgoed waarvan de plaats geometrisch is bepaald en verbeeld op kaart 14 in bijlage II kan voorzien in een ruimtelijke ontwikkeling voor zover de ruimtelijke kwaliteit ten minste gelijk blijft en de ontwikkeling het behoud en de versterking van het betreffende cultureel erfgoed ondersteunt en overwegend meerwaarde heeft voor kwaliteiten en de gebruikswaarde ervan.

Het planvoornemen is niet strijdig met de omgevingsverordening.

Wat betreft artikel 6.9c lid 1 vormt het planvoornemen geen significante aantasting voor de waarde van het weidevogelgebied. Een verdere onderbouwing hiervan is te vinden in paragraaf 4.6.

Wat betreft artikel 6.9d lid 1 en 6.9g lid 1 vormt het planvoornemen geen aantasting voor de waarde van het gebied als groene buffer. Door goede landschappelijke inpassing wordt het betreffende cultureel erfgoed versterkt. Een verdere onderbouwing hiervan is te vinden in paragraaf 4.6.

Er wordt aangesloten op de bestaande gebiedsidentiteit. Het project betreft het legaliseren van een al bestaande en langdurig aanwezige functie en een beperkte uitbreiding hiervan in aansluiting op het bestaande gebruik. De ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit en versterkt de recreatieve mogelijkheden. De uitbreiding is voorzien op grasland en, voorziet geen wijziging op structuurniveau. Er is geen bebouwing nodig, enkel enige verharding, maar het gebied blijft hoofdzakelijk een groene uitstraling behouden. Het project past bij de aard en schaal van het gebied. Op basis van art. 6.9 is sprake van “inpassen”.

Gelet op bovenstaand is het project niet strijdig met artikel 6.9 van de Omgevingsverordening. .

Conclusie Provinciaal beleid

Geconcludeerd wordt dat de beoogde ontwikkeling geen strijdigheid vertoont met het provinciale beleidskader en dat er sprake is van goede ruimtelijke ordening. Er wordt voldaan aan de omgevingsvisie en omgevingsverordening.

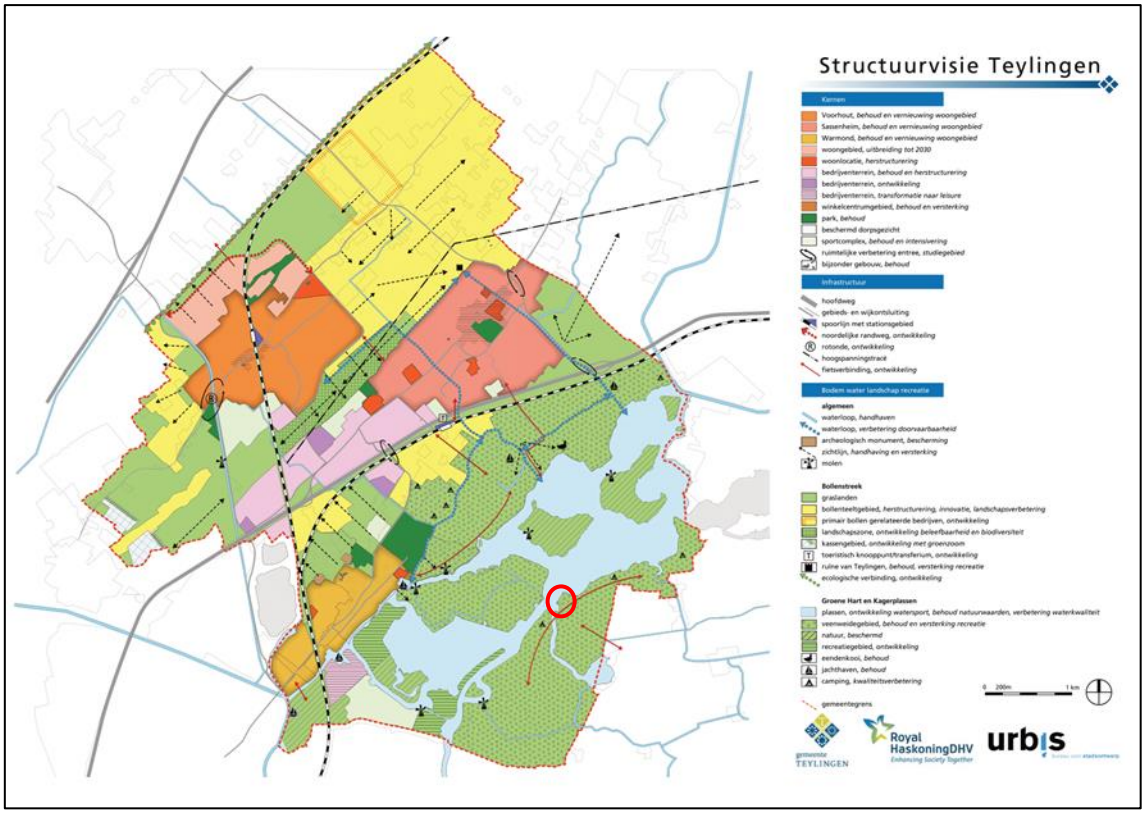
3.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Teylingen 2030 'Duurzaam bloeiend'

Het ruimtelijk beleid van de gemeente Teylingen tot 2030 is in de Structuurvisie op hoofdlijnen vastgelegd. De Structuurvisie omvat het hele grondgebied van de gemeente en heeft betrekking op de periode tot 2030. De raad heeft de visie op 25 juni 2015 vastgesteld.

De kern van de visie is dat Teylingen duurzaam bloeit in een krachtige regio, met ruimtelijk hoogwaardige en sociaaleconomisch sterke kernen Voorhout, Sassenheim en Warmond, een vitale Greenport en aantrekkelijk plassengebied.

Ten aanzien van recreatie wordt in de structuurvisie de ambitie uitgesproken om het toeristisch-recreatieve voorzieningsniveau te verbeteren en te komen tot een groei van de toeristisch-recreatieve bestedingen. Hierin zijn specifiek rollen weggelegd voor kleinschalige dagrecreatie in het buitengebied door verbetering van kleinschalige voorzieningen waardoor versterking van de Kagerplassen tot aantrekkelijk watersportgebied met voldoende voorzieningen mogelijk wordt gemaakt.



Figuur 9: Uitsnede van de kaart behorende bij de Structuurvisie Teylingen met het plangebied in rode cirkel

Beoordeling planvoornemen in relatie tot gemeentelijk beleid

De planologische vergunning en uitbreiding van het Jollenveld zorgt er voor dat er meer boten gestald kunnen worden. Dit draagt bij aan het functioneren van de watersportfaciliteit en vergroot de aantrekkelijkheid van het watersportgebied. Voor de landschappelijke inbedding is een landschapsplan opgesteld, waarbij zorgvuldig is nagedacht over de aanwezige en te versterken landschappelijke waarden.

De inpassing en uitbreiding van het jollenveld past sterk in de ambitie van de gemeente Teylingen om de Kagerplassen te versterken tot aantrekkelijk watersportgebied. Vanuit de watersportvereniging is een duidelijk signaal dat er een tekort is aan stallingsplaats voor kleine zeilboten. Het planvoornemen kan duidelijk aan de invulling van deze behoefte bijdragen. Hiermee draagt het bij aan de gemeentelijke en provinciale wens het Hollandse Plassengebied te ontwikkelen tot een toeristisch aantrekkelijk watersportgebied.

Conclusie Gemeentelijk beleid

Geconcludeerd wordt dat de beoogde ontwikkeling geen strijdigheid vertoont met het gemeentelijke beleidskader en dat er sprake is van goede ruimtelijke ordening.

4. Omgevingsonderzoeken

4.1 Verkeer en parkeren

Het plangebied valt binnen het ‘Parkeernota 2014’. Het Paraplubestemmingsplan Parkeren Teylingen is onherroepelijk vastgesteld op 28 juni 2018 door de gemeente Teylingen.

Aanleiding voor de parapluherziening is het vervallen van de overgangstermijn voor terugvallen op de Bouwverordening. Met het Paraplubestemmingsplan Parkeren Teylingen wordt een nieuwe regeling gerealiseerd op basis waarvan de parkeernormen worden getoetst.

Bij ruimtelijke ontwikkeling dienen verkeersaspecten in kaart te worden gebracht. Daarbij is de parkeerbehoefte, verkeersgeneratie en de ontsluiting van belang. Hierdoor kunnen de realisatie van voldoende parkeerplaatsen worden gegarandeerd en vermeden van onveilige verkeerssituaties tegengegaan. De genoemde verkeersaspecten worden hierna achtereenvolgens behandeld.

Beoordeling planvoornemen

Het planvoornemen is getoetst aan de Parkeernota 2014 van de gemeente Teylingen.

Verkeer

De verkeersontsluiting wijzigt niet door het planvoornemen . Verkeer komt vanaf de Zijldijk, waarvandaan men een pont moet nemen om bij de Kaagsociëteit te komen. De legalisering van het huidige jollenveld zal geen verkeersgeneratieve werking hebben, gezien de situatie al sinds jaar en dag aanwezig is en zodoende gelijk blijft. De uitbreiding van het jollenveld zal wel een geringe verkeersaantrekkende werking hebben. Deze is bepaald op grond van kencijfers van het CROW, te vinden in de publicatie ‘Toekomstbestendig parkeren - Van parkeercijfers naar Parkeernormen’.

Voor een jachthaven geldt een globale verkeersgeneratie van 26,6 verkeersbewegingen per etmaal per 100 ligplaatsen. Gezien de uitbreiding van maximaal 54 plaatsen op het veld wordt gerekend met een toename van circa 14 verkeersbewegingen per etmaal. Hierbij is het van belang te vermelden dat deze bewegingen zeer seizoensgebonden zijn, gezien de seizoensgebondenheid van de zeilactiviteit. Een toename van slechts 14 verkeersbewegingen, oftewel 7 auto’s, per dag is zo gering dat deze verwaarloosbaar is.

Parkeren

Door uitbreiding van het jollenveld met maximaal 54 extra stalplaatsen voor zwaardboten wordt theoretisch een geringe toename van de parkeerdruk verwacht. Er is een parkeeronderzoek uitgevoerd door Goudappel op 13 november 2023 met kenmerk *015998.20231113.P1.01* Dit onderzoek is in bijlage 1 toegevoegd.

Het parkeeronderzoek wijst aan dat op grond van de parkeernota 2014 van de gemeente Teylingen bij het huidige gebruik, inclusief jollenveld, een parkeertekort van 104 plaatsen wordt verwacht dat met 16 plaatsen zou stijgen bij uitbreiding van het jollenveld tot 120.

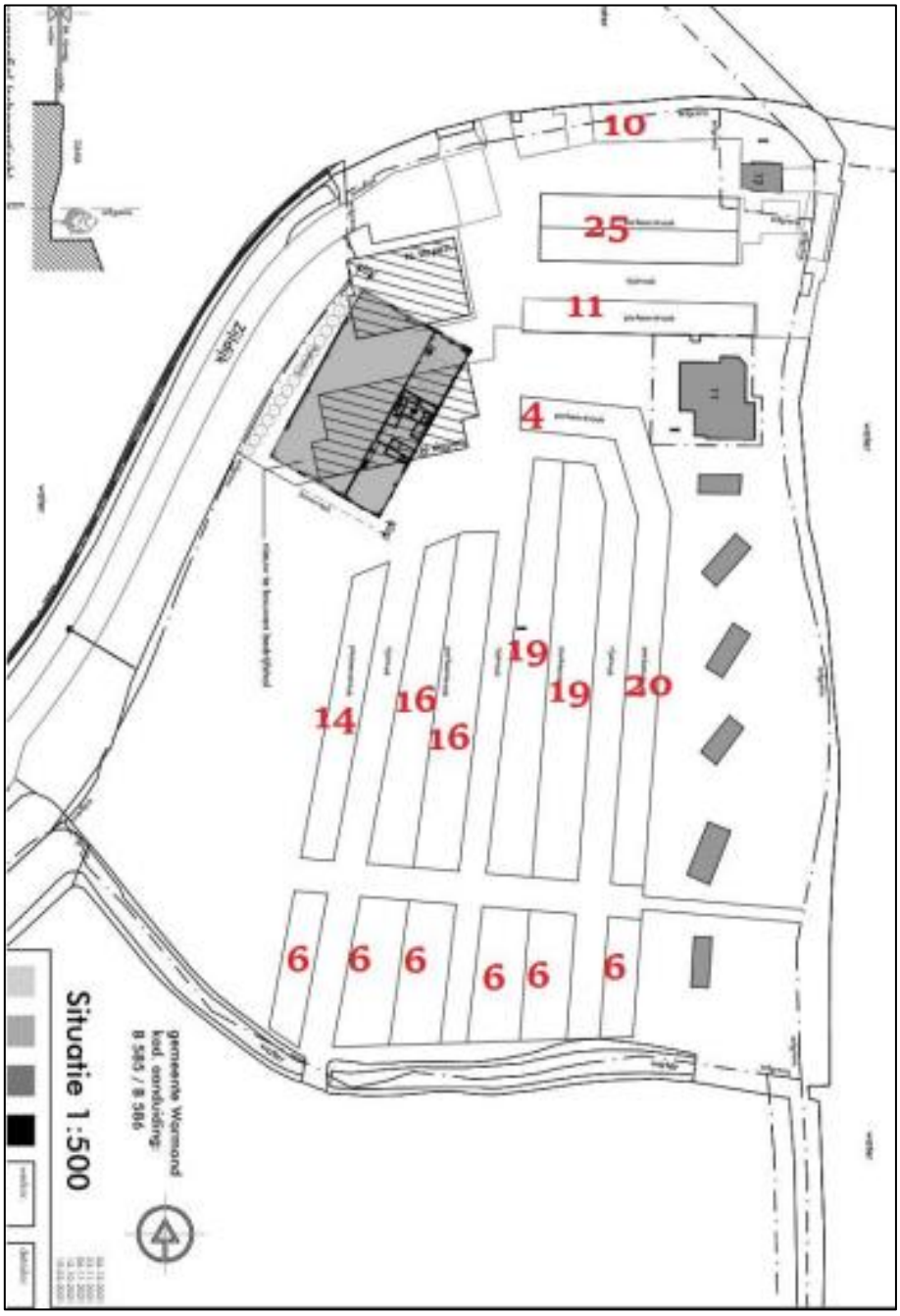
De waargenomen praktijksituatie wijkt echter af van het parkeeronderzoek. Ten eerste is het van belang aan te geven dat bij berekening van de parkeerdruk wordt uitgegaan van de functie “jachthaven”. Een jachthaven heeft echter een hogere parkeerdruk dan een jollenveld waardoor de norm een overschatting zal geven. Dit is het gevolg van een aantal factoren die in paragraaf 2.1 reeds beschreven zijn:

1. Bezoek bestaat veelal uit ouders die hun kind naar de haven brengen en dan weer wegrijden. Hierdoor krijgt de parkeerplaats bij de pont eerder het karakter van een P+R dan een normale parkeerplaats.
2. Omdat de boten op het jollenveld voornamelijk door kinderen gebruikt wordt, is het aandeel fietsers niet-insignificant. Een groot aantal gebruikers van het jollenveld zal vanaf Leiden via de Zijldijk bij de Kaagsociëteit komen.
3. Een niet-insignificant deel van de gebruikers van het jollenveld komt via het water vanaf het gebied rondom de Kagerplassen.

Ten tweede wordt in de berekening van de parkeerdruk volgens de gemeentelijke norm de parkeerdruk door het jollenveld, de jachthaven en het restaurant los berekend. In werkelijkheid is er door het gebruik als sociëteit veel overlap van gebruikers. Hierdoor is de werkelijke parkeerdruk lager dan de norm doet vermoeden.

Ten slotte is het van belang op te merken dat tijdens de Kaagweek, een watersportevenement dat jaarlijks op de Kagerplassen plaatsvindt waarbij de parkeerdruk het hoogst is, voldoende parkeercapaciteit voor de gehele sociëteit is. Er wordt niet verwacht dat deze druk door uitbreiding van het jollenveld toe zal nemen. Er zijn geen klachten over de parkeerdruk bekend.

Derhalve concludeert Goudappel dat in dit geval de uitbreiding van het jollenveld niet tot parkeerproblemen zal leiden.



Figuur 10: Weergave situering parkeerplaatsen

Conclusie Verkeer en Parkeren

Geconcludeerd wordt dat , gelet op het voorgaande, het aspect verkeer en parkeren geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.2 Archeologie en cultuurhistorie

Archeologie

Nederland heeft zich in 1992 in Europees verband gecommitteerd aan het Verdrag van Valetta (Malta). Dit verdrag heeft als doel de bescherming van het archeologisch erfgoed van Europa te bevorderen. In aansluiting op dit verdrag is in Nederland op 1 september 2007 de nieuwe Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz) van kracht geworden. Deze is per 1 juli 2016 met grote delen van de Monumentenwet opgegaan in de Erfgoedweg. Dit is sindsdien de wet voor behoud en beheer van cultureel erfgoed.

De belangrijkste artikelen uit het Verdrag van Malta zijn in de Nederlandse wetgeving overgenomen, te weten:

- het archeologisch erfgoed dient zo veel mogelijk ter plaatse te worden behouden;
- het archeologisch erfgoed dient in de ruimtelijke belangenafweging te worden betrokken;
- de verstoorder (lees: de initiatiefnemer) is verantwoordelijk voor het vroegtijdig uitvoeren van archeologisch onderzoek alsmede de financiering van dit onderzoek.

Beoordeling planvoornemen

In het bestemmingsplan 'Buitengebied Teylingen, 1e herziening', vastgesteld op 19 december 2019, geldt op de locatie de "Waarde -Archeologie 8". Hier mag niet gebouwd worden zonder archeologisch onderzoek waaruit blijkt dat de archeologische waarden door de bouwactiviteiten niet worden geschaad, tenzij geen grondwerk wordt verricht dieper dan 30cm onder maaiveld, óf het te bouwen oppervlak een omvang heeft kleiner dan 1.000 m^2. Voor de aanleg van de grindpaden van het jollenveld hoeven geen grondroerende werkzaamheden plaats te vinden. Er wordt niet dieper dan 30cm gegraven. Het beoogde plan vormt geen gevaar voor Archeologische waarden.

Cultuurhistorie

Op grond van artikel 3.1.6, lid 5 onder a van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het verplicht om in het proces tijdig rekening te houden met aanwezige cultuurhistorische waarden. Op grond van Artikel 6.9g lid 1 Omgevingsverordening Zuid-Holland 2023 bevind het plangebied zich in een gebied dat is aangewezen als Kroonjuweel Cultureel Erfgoed. Ter bescherming van dit cultureel erfgoed zijn richtlijnen opgesteld. Voor het gebied *Kagerplassen, molens en veenweidepolders* gelden de richtlijnen:

- behouden en versterken van de samenhang tussen alle onderdelen binnen deze ruimtelijke eenheid; veenmeren, onregelmatig verkavelde veenweidepolders en molens;
- in stand houden van de markante hoogteverschillen tussen de veenstromen en het ingeklonken veenweidegebied;
- bewaren van de gave blokvormige verkaveling.

Beoordeling planvoornemen

Door een gedegen landschappelijke inpassing wordt de cultuurhistorische waarde van het gebied gewaarborgd en zelfs versterkt. Een verdere uitwerking hiervan is te vinden in paragraaf 4.6. De samenhang tussen de onderdelen van de ruimtelijke eenheid wordt behouden. Er wordt geen werk verricht waarbij de hoogte van het weidegebied wordt veranderd. De verkaveling blijft gelijk. Het beoogde plan vormt dus geen gevaar voor de Cultuurhistorische waarden.

Conclusie archeologie en cultuurhistorie

Gelet op het voorgaande wordt geconcludeerd dat het aspect archeologie en cultuurhistorie geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.3 Bodemkwaliteit

Wetgeving

In het kader van de Woningwet / Gemeentelijke Bouwverordening dient een ruimtelijke onderbouwing en de daaruit (voortvloeiende) omgevingsvergunningaanvraag (activiteit bouwen) vergezeld te gaan van een rapportage met betrekking tot de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem.

Beoordeling planvoornemen

Vanwege het zeer bescheiden karakter van het project is het uitvoeren van een bodemonderzoek niet doelmatig. Er zijn geen bodemwerkzaamheden gepland en er wordt geen bodemverontreiniging verwacht.

Conclusie bodemgeschiktheid

Gelet op het voorgaande wordt geconcludeerd dat het aspect bodemgeschiktheid geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.4 Bedrijven, Milieuzonering en geluidhinder

Beoordeling planvoornemen

In het kader van een goede ruimtelijke ordening, heeft er een inventarisatie plaatsgevonden van relevante bedrijven in de nabije omgeving. Er zijn geen milieubelastende activiteiten gevonden die hinder kunnen veroorzaken bij gevoelige functies.

Rondom de planlocatie bevindt zich één mogelijk geluidsgevoelig object, te weten het woonhuis ten noorden van het jollenveld. Dit huis bevindt zich binnen de richtafstand voor geluidsoverlast van een jachthaven tot gevoelige objecten. Op het jollenveld worden kleine zwaardboten gestald. Dergelijke bootjes worden, indien correct, zonder optuiging gestald. Daardoor wordt geluidshinder door wapperende optuiging voorkomen. Indien de boot niet correct gestald is bestaat het risico op klapperende lijnen. Het resulterende geluidsoverlast is verwaarloosbaar en simpel verholpen door het beter vastbinden van schoten en lijnen. Dusdanig wordt het woon- en leefklimaat van de dichtbijzijnde woning gewaarborgd.

Conclusie bedrijven en milieuzonering

Gelet op het bovenstaande vormt het aspect bedrijven en milieuzonering geen belemmering voor de voorgenomen planontwikkeling.

4.5 Externe veiligheid

Beoordeling planvoornemen

Met behulp van de Risicokaart is onderzocht of er relevante risicobronnen in de directe nabijheid van het projectgebied gelegen zijn. Hierbij is zowel gekeken naar de plaatsgebonden risico-contouren groter dan 10^{-6}/jaar als individuele risico-elementen, te weten risicovolle inrichtingen (bedrijfsactiviteiten), transport van gevaarlijke stoffen en luchtvaart. Zie onderstaande figuur.

Risicovolle inrichtingen

Rondom het plangebied bevinden zich bijna geen risicovolle inrichtingen. Er is geen belemmering van risicovolle inrichtingen of op risicovolle inrichtingen.

Kwetsbare objecten

Rondom het plangebied bevinden zich geen kwetsbare objecten. Er is geen belemmering op of van kwetsbare objecten.

Transport gevaarlijke stoffen over de weg

Er bevindt zich geen weg in de nabije omgeving van het plangebied waarover gevaarlijke stoffen worden getransporteerd. Er is geen belemmering van gevaarlijke stoffen over wegen die van negatieve invloed op het planvoornemen zijn.



Figuur 11: Risicokaart externe veiligheid (EV-signaleringskaart)

Transport gevaarlijke stoffen over het spoor

In de directe nabijheid van het plangebied is geen spoorlijn aanwezig. Daardoor is er geen negatief effect op het planvoornemen. Er is geen belemmering van gevaarlijke stoffen over een spoorlijn. Nadere toetsing is dan ook niet noodzakelijk.

Transport gevaarlijke stoffen via buisleidingen

In de directe nabijheid van het plangebied bevindt zich geen buisleiding waardoor gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Dit aspect vormt geen belemmering voor planvoornemen.

Luchthavenindelingsbesluit van Schiphol (LIB)
Het plangebied bevindt zich niet binnen of in de nabijheid van de invloed- en afwegingsgebieden van het Luchthavenindelingsbesluit van Schiphol (LIB).

Conclusie externe veiligheid

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor het planvoornemen. Andersom bevat het planvoornemen geen risicovolle activiteiten en belemmeringen in het kader van de externe veiligheid voor de omgeving.

4.6 Flora & Fauna

Wet natuurbescherming
In het kader van de Wet natuurbescherming dient er getoetst te worden of de beoogde ontwikkeling een negatieve invloed heeft op beschermde gebieden of soorten

Weidevogelinventarisatie
De provincie heeft het plangebied aangewezen als weidevogelgebied en zodoende aangegeven om voor de werkzaamheden een weidevogelinventarisatie uit te laten voeren. Door IDDS is op 19 april 2023 een broedvogelinventarisatie uitgevoerd. Dit onderzoek is in bijlage 2 toegevoegd.

Tijdens de inventarisatie zijn op de aangewezen percelen geen weidevogels waargenomen. Het perceel is door het huidig gebruik en de aanwezigheid van hoge bomen ongeschikt voor weidevogels en zodoende wordt ook niet verwacht dat hier weidevogels gaan broeden. De werkzaamheden leiden niet tot een negatief voor weidevogels.

Landschappelijke Inpassing
Door G84 adviseurs is op 10 oktober 2023 een landschapsanalyse uitgevoerd. Dit onderzoek is in bijlage 3 toegevoegd.

Het gebied is tamelijk open van karakter met daarin verspreid liggende boerderijen, voorzien van een zware erfbeplanting. Molens en de kerktorens zijn in dit open veenweidegebied opvallende oriëntatiepunten. De oude en natuurlijke veenstromen zoals De Zijp en Oude Ade zijn duidelijk herkenbaar in het gebied. In het open landschap is de bebouwing omlijst met singelbeplanting en markante bomen zoals kastanje. Het erf van KWV De Kaag heeft echter weinig kenmerkende elementen in tegenstelling tot de omliggende erven.

De jollen worden gestald op gras. De ligplekken zijn bereikbaar met een pad uitgevoerd van grind, waarbij het aanwezige grind wordt hergebruikt. De paden worden evenwijdig aan de hoogtelijnen van het terrein aangelegd. Daardoor zijn ze in lengterichting vlak en wordt het verloop in het terrein gerespecteerd. Langs de rand naar het voorerf wordt een haag geplant zodat het voor- en achtererf visueel gescheiden worden. Op de hoeken van het achtererf wordt een geriefhoutbosje geplant, zowel aan de noordzijde om de coniferenhaag uit het zicht te nemen omdat deze haag dissonant in het landschap staat, als aan de zuidzijde om de weinig bruikbare hoek invulling te geven en de bestaande beplanting door te zetten. Op enkele plekken worden markante bomen voorgesteld. Bomen zullen het karakter van de plek en aansluiting bij de bestaande omgeving vergroten. In onderstaande afbeelding is een schematische weergave van de voorgestelde inrichting te zien.



Figuur 12: Schematische weergave van voorgestelde inrichting jollenveld (Landschappelijke Inpassing)

Door de groene inpassing wordt het gebied vormt het planvoornemen geen aantasting voor de waarde van het gebied als groene buffer. Door het groen beter op de omgeving aan te sluiten wordt het betreffende cultureel erfgoed versterkt. De samenhang tussen alle onderdelen binnen deze ruimtelijke eenheid; veenmeren, onregelmatig verkavelde veenweidepolders en molens; zoals bepaal op grond van Artikel 6.9g lid 1 Omgevingsverordening Zuid-Holland 2023 wordt versterkt. De exacte inpassing van het jollenveld is ook te zien in Bijlage 5.

Conclusie Flora & Fauna

Geconcludeerd wordt dat de beoogde ontwikkeling, gelet op het voorgaande, dat het aspect flora & fauna geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.7 Stikstofdepositie

Wetgeving

De uitspraak van de Raad van State van 2 november 2022 heeft een streep gezet door de tijdelijke vrijstelling van de stikstofuitstoot als gevolg van de sloop-, aanleg- en bouwfase, zoals opgenomen in de Wet stikstofreductie en natuurverbetering (Wsn). Hierdoor dient het stikstofonderzoek net als voorheen niet alleen de gebruiksfase te beslaan, maar ook rekening te houden met (de mobiele voertuigen die ingezet worden bij) de sloop-, aanleg- en bouwfase. Bovendien zal met de intreding van de Omgevingswet ook een inspanningsverplichting gaan gelden om de stikstofuitstoot bij bouwprojecten te verminderen.

Door deze uitspraak dienen stikstofberekeningen te worden uitgevoerd zoals voor 1 juli 2021 het systeem was. Dit betekent dat zoals onder de uitspraak van de Raad van State op 29 mei 2019 een project met een geringe depositietoename van 0,01 mol/ha/jaar al vergunningplichtig kan zijn (artikel 2.7 en 2.8 Wnb). Oftewel, ook relatief kleinschalige projecten dienen zorgvuldig op hun stikstofdepositie getoetst te worden om aan Europese regelgeving te kunnen voldoen (en stand te houden bij de Raad van State in geval van een beroep).

Eventuele vervolgstappen

Bij een stikstofdepositie uitkomst boven 0,00 mol/ha/jr, zijn er verschillende mogelijkheden om te bepalen of een nieuwe ontwikkeling in aanmerking komt voor een positief besluit/vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming. De eerstvolgende stap hierin is intern salderen.

Beoordeling planvoornemen

In de nabijheid van het plangebied liggen de volgende Natura 2000- gebieden:

Tabel 2: Natura 2000-gebieden in de omgeving van het plangebied

Natura 2000-gebied	Afstand tot het Natura 2000-gebied	Stikstofgevoeligheid
Coepelduynen	8,2 kilometer	Zeer Gevoelig
Meijendel & Berkheide	8,3 kilometer	Zeer Gevoelig
Kennemerland-Zuid	8,5 kilometer	Zeer Gevoelig

Er is een stikstofdepositieberekening uitgevoerd om te beoordelen of als gevolg van het project de kwaliteit van het natuurlijke leefgebied of de habitat van soorten in een Natura 2000-gebied kan verslechteren. Met behulp van het voorgeschreven rekenprogramma AERIUS is de bouwfase van het planvoornemen doorgerekend. Worstcase is gekozen de berekening in de gebruiksfase uit te voeren voor zowel het te legaliseren bestaande jollenveld als de uitbreiding daarvan. De berekening is uitgevoerd met behulp van AERIUS Calculator versie 2023.1.

In het stikstofonderzoek is uitgegaan van aanleg van grindpaden, waarbij het bestaande grinddek wordt hergebruikt, en het planten van nieuw groen.



Figuur 13: Uitsnede rondom het plangebied met de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden

De conclusie luidt dat er geen beschermde natuurgebieden worden getroffen door deze ontwikkeling. De rekentool geeft op basis van de opgestelde input, geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j. Als gevolg van het planvoornemen treden er geen significant negatieve effecten op Natura 2000 gebieden vanwege stikstofemissies van het project. Verder onderzoek is niet noodzakelijk.

Het stikstofdepositieonderzoek is als bijlage toegevoegd.

Conclusie stikstofdepositie

Gelet op het voorgaande wordt geconcludeerd dat het onderdeel stikstofdepositie geen belemmering vormt voor het planvoornemen.

4.8 Waterhuishouding

Algemeen

Door extremere neerslagintensiteiten en hogere neerslaghoeveelheden als gevolg van klimaatverandering, neemt de kans op wateroverlast toe. Voldoende ruimte voor waterberging is (zeker in ons land) dan ook cruciaal. Derhalve dient bij de ontwikkeling van een ruimtelijk plan aandacht besteed te worden aan de gevolgen ervan voor de waterhuishoudkundige situatie. Zo zorgen ontwikkelingen waarbij het verhard oppervlak toeneemt, voor een snellere afstroming van hemelwater naar het oppervlaktewater. Om in dat geval voldoende waterberging te waarborgen, hanteren Waterschappen normen ter compensatie van de aanleg van extra verhard oppervlak. Bijvoorbeeld dat een toename van zoveel m^2 verhard oppervlak gecompenseerd dient te worden door een toename van zoveel m^3 waterberging.

Naast de kwantitatieve aspecten, dient er in het geval van een ruimtelijk plan ook aandacht besteed te worden aan de kwalitatieve effecten op het watersysteem. Het instrument dat hiervoor ontwikkeld is, is de Watertoets. De Watertoets komt voort uit het advies van de Commissie Waterbeheer 21e eeuw en het Nationaal Bestuursakkoord Water en berust op twee cruciale uitgangspunten:

1. *Standstill beginsel:* negatieve effecten van ruimtelijke ontwikkelingen op het watersysteem worden voorkomen. Uitgangspunt is dat ieder gebied moet voldoen aan de inundatienorm: de wettelijke veiligheidsnorm aangegeven als de gemiddelde kans per jaar op wateroverlast door hevige neerslag. Ook mag een verandering niet tot grotere afvoer naar andere gebieden leiden (afwentelen). Daarnaast moet worden tegengegaan dat de nog beschikbare ruimte in het watersysteem door ruimtelijke ontwikkelingen geleidelijk aan steeds kleiner wordt (normopvulling);
2. *Verbetering:* in ruimtelijke ontwikkelingen worden de kansen, die zich voordoen om bestaande knelpunten in het watersysteem te helpen oplossen, benut.

Voorkomen van wateroverlast
De projectlocatie kent een totale oppervlakte van circa 1.887 m^2. Door de plannen zal het bestaande verhard oppervlakte wijzigen. Voor de bepaling van de oppervlakte van verhard en groen is gebruik gemaakt van tekening van de huidige situatie en nieuwe situatie. Daarnaast gebruik gemaakt van al bekende oppervlaktes.

Onderstaande tabel en figuur geven de huidige en toekomstige situatie weer
Indicatieve weergaven waterbalans.

Tabel 3: Indicatieve waterbalans

	Toepassing	Oppervlakte Bestaande situatie [m^2]	Oppervlakte Nieuwe situatie [m^2]	Saldo
Verhard	Gebouw	0	0	0
	Terrein verharding	0	0	0
	Half verhard terrein	0	300	+300
	Deeltotaal	*0*	300	+300
Onverhard	Groen	1.887	1.287	-150
	Water	0	0	0
	Half onverhard terrein	0	300	+300
	Deeltotaal	1.887	1.812	-75
	Totaal	**1.887**	**1.887**	

Uit bovenstaande berekening blijkt dat het verhard oppervlak in totaal toeneemt met 300 m^2. Dit is gebaseerd op onderstaande figuur. Voor afzonderlijke projecten met een te verharden oppervlak van kleiner dan 500 m^2 is geen compensatie vereist.



Nieuwe situatie: oppervlak en aantal jollen (1:500)

Figuur 14: *Planvoornemen met daarin het half-verhard terrein aangegeven.*

Conclusie Watertoets

Geconcludeerd wordt dat het aspect water voor geen belemmering zorgt voor het planvoornemen.

5. Uitvoerbaarheid

5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De planologische procedure wordt doorlopen aan de hand van een uitgebreide procedure omgevingsvergunning. Op grond van artikel 2.12 van de Wabo is op de voorgenomen planontwikkeling afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Dit houdt in dat het ontwerpbesluit zes weken ter inzage wordt gelegd. Iedereen kan mondeling of schriftelijk een zienswijze indienen betreffende het ontwerpbesluit. Binnen twaalf weken na de termijn van terinzagelegging wordt beslist over de verlening van de vergunning.

5.2 Financiële uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk besluit dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Tevens bestaat overeenkomstig Hoofdstuk 6 in de Wet ruimtelijke ordening de verplichting om, indien sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken (bijvoorbeeld voor de aanleg van voorzieningen van openbaar nut) en de plankosten, deze verhaald moeten kunnen worden op de initiatiefnemer of ontwikkelaar. De Wro stelt verplicht dat de gemeenteraad een exploitatieplan vaststelt voor kostenverhaal in het geval nieuwe, bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplannen mogelijk maakt. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om de bouw van één of meer woningen, de bouw van één of meer andere hoofdgebouwen of de uitbreiding of verbouwing van gebouwen. In de wet is aangegeven welke kosten verhaald kunnen worden. Het vaststellen van een exploitatieplan is niet nodig indien het kostenverhaal anderszins verzekerd is, bijvoorbeeld door gronduitgifte of een anterieure overeenkomst.

Deze ruimtelijke onderbouwing maakt geen bij algemene maatregel van bestuur (artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro)) aangewezen bouwplannen mogelijk. Het opstellen van een exploitatieplan is dan ook niet noodzakelijk.

De uitvoering van het project en de hiermee gepaard gaande kosten komen voor rekening van de initiatiefnemer. Er zijn geen voor de gemeente verhaalbare kosten. Daarmee wordt het voorliggende initiatief financieel uitvoerbaar geacht.

5.3 Eindconclusie

Geconcludeerd kan worden dat het project, in overeenstemming met de in de voorgaande hoofdstukken gegeven omschrijving van het project en plangebied, zowel ruimtelijk als milieuhygiënisch inpasbaar is en geen onaanvaardbare negatieve effecten heeft op de in de omgeving aanwezige waarden en belangen.

Naar onze mening zijn er geen zwaarwegende bezwaren aan te voeren tegen de realisatie van het project.

IDDS Ruimte & Ontwikkeling B.V.
Noordwijk (ZH)

6. Bijlagen

Bijlage 1. Parkeeronderzoek
Bijlage 2. Weidevogelinventarisatie
Bijlage 3. Landschappelijke Inpassing
Bijlage 4. Stikstofonderzoek
Bijlage 5. Situatietekening incl. afmetingen

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Uitbreiding jollenveld Warmond

Parkeeronderzoek

Kenmerk: 015998.20231113.P1.01
Datum: 13 november 2023



Inhoud

- Context
- Aanpak
- Uitgangspunten:
  - Locatie
  - Functieprogramma
  - Parkeercapaciteit
  - Gemeentelijk parkeerbeleid
- Resultaat parkeerbalans:
  - Huidige situatie
  - Toekomstige situatie
- Praktijksituatie
- Conclusies en aanbeveling

Context

- KWV De Kaag wil het bestaande jollenveld (855 m^2) aan de Sweilandpolder uitbreiden met ruim 1.000 m^2 (zie figuur)
- De uitbreiding leidt tot een toename van het aantal benodigde parkeerplaatsen conform gemeentelijk beleid
- De autobereikbaarheid aan de noordzijde van het water is minimaal, er is een pontje voor langzaam verkeer aanwezig
- Parkeren vindt plaats bij het parkeerterrein van Van Schie of langs de dijk (Zijldijk)
- Meerdere functies maken gebruik van deze twee parkeerlocaties
- Theorie versus praktijk:
  - In theorie trekt elke functie haar eigen bezoekers aan;
  - In de praktijk is er mogelijk sprake van combinatiebezoek tussen de verschillende functies.



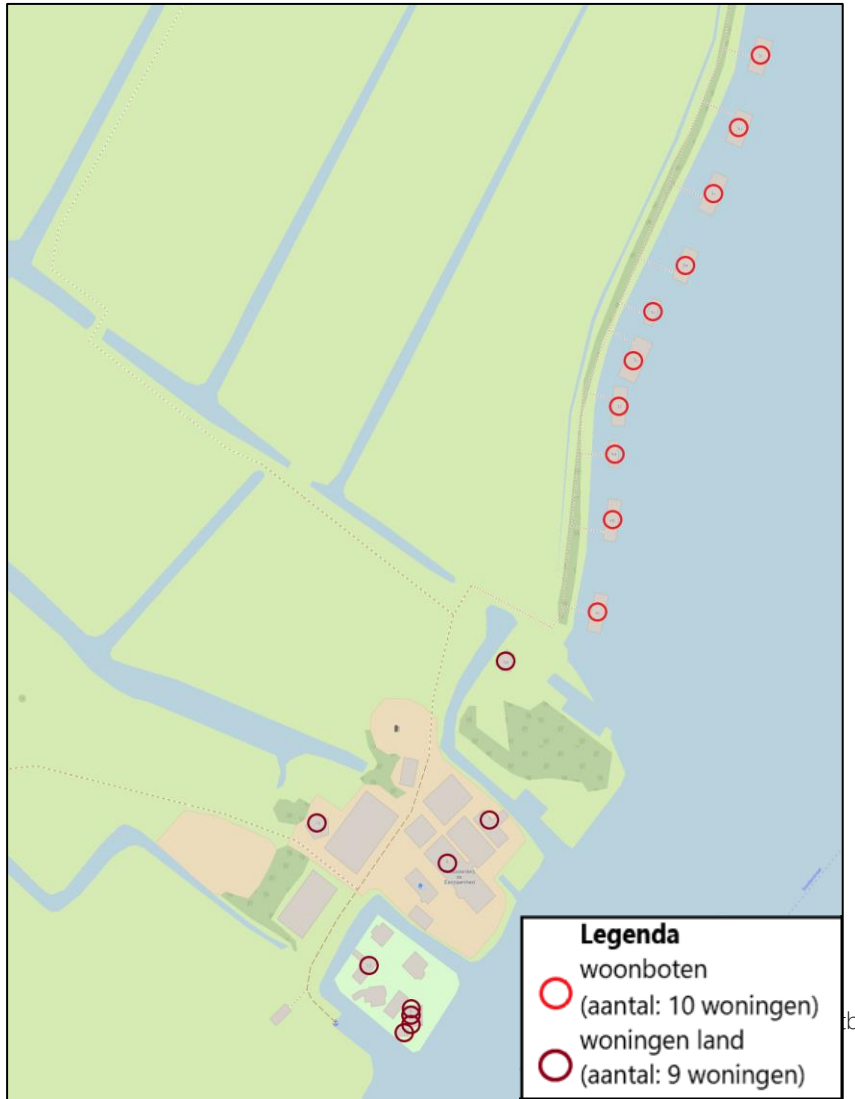
- Doelstelling: de initiatiefnemer dient aan te tonen dat in voldoende parkeren wordt voorzien
- Vraagstelling: hoe wordt voorzien in parkeren n.a.v. de uitbreiding van het jollenveld?

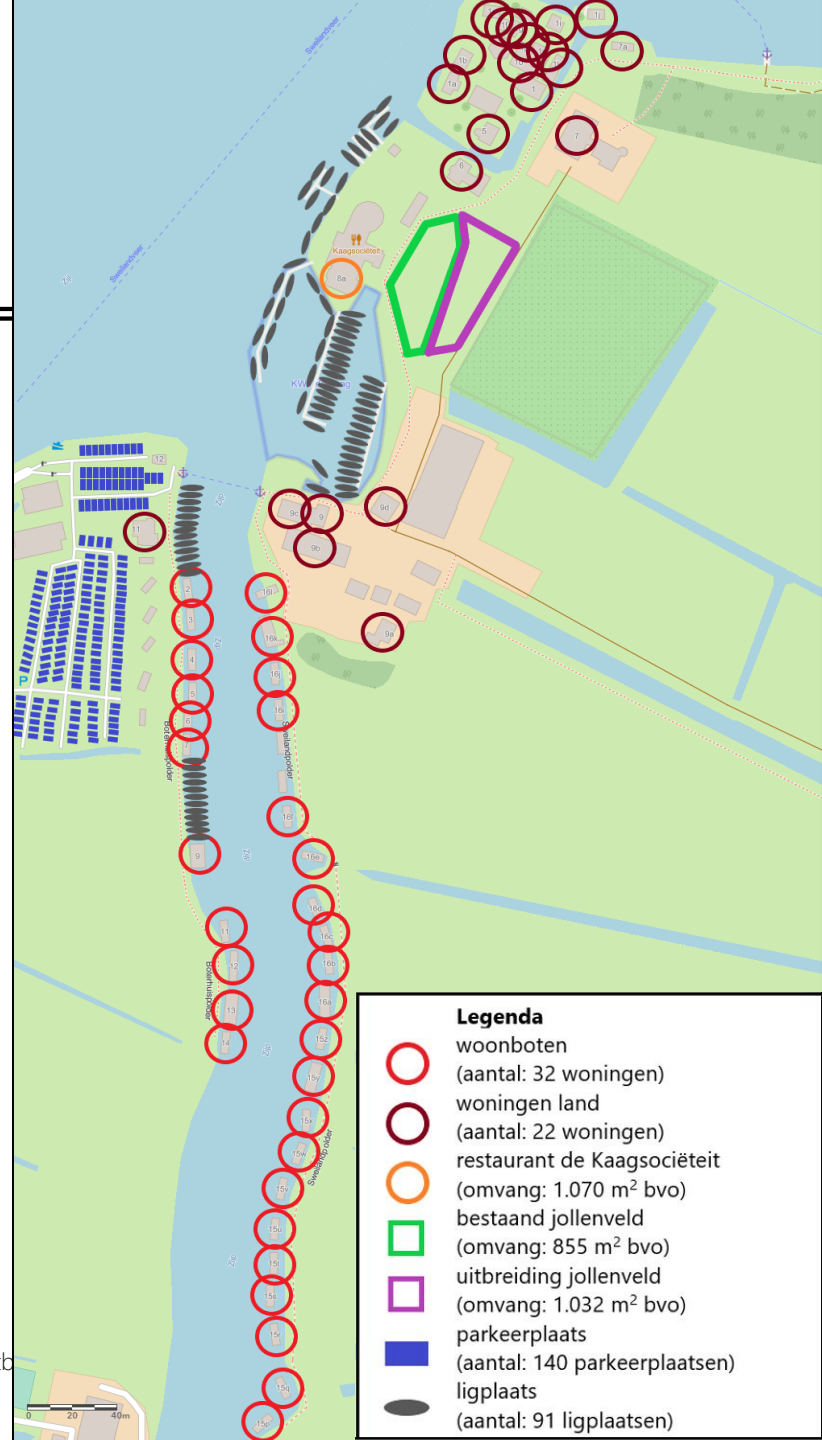
Aanpak

- Inzichtelijk maken functieprogramma
- Te hanteren uitgangspunten gemeentelijk beleid
- Inzichtelijk maken parkeercapaciteit
- Opstellen parkeerbalans huidige en toekomstige situatie
- Conclusie toename aantal benodigde parkeerplaatsen op basis van praktijksituatie

Locatie en functies

- Beperkte informatie beschikbaar, daarom het hele functieprogramma in kaart gebracht op basis van verschillende bronnen:
  - Openstreetmap: aantal woningen land/water
  - Kadaster: restaurant
  - Google Maps: ligplaatsen
  - Opdrachtgever: parkeerplaatsen, jollenveld

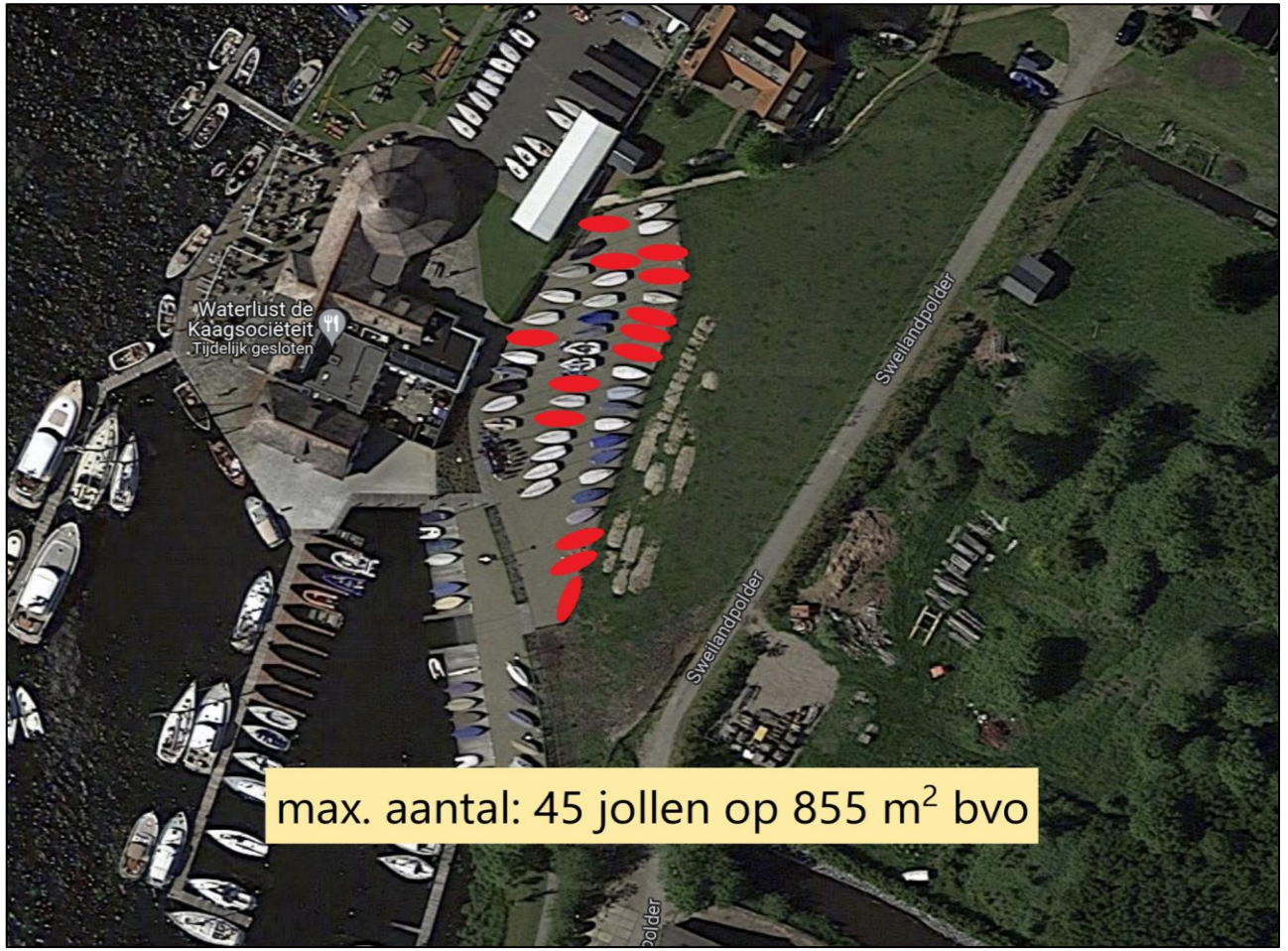




Aantal plaatsen voor jollen

- Alleen oppervlakte huidig versus toekomstig bekend, daarom inschatting gemaakt van het aantal plaatsen voor de jollen
- In de huidige situatie zijn er maximaal 45 plaatsen voor jollen op een oppervlakte van 855 m^2. Dit betekent dat in de toekomstige situatie circa 99 plaatsen voor jollen zijn op een oppervlakte van 1.887 m^2. Het aantal plaatsen voor jollen bedraagt 0,05 per m^2.

situatie	oppervlakte in m^2	aantal plaatsen jollen
huidig	855	45
toekomstig	1.887	99
ligplaats per m^2	n.v.t.	0,05



Functieprogramma huidig versus toekomstig

Huidige situatie:

functie	aantal	eenheid
woningen land	31	woningen
woonboten	42	woningen
jachthaven	91	ligplaatsen
restaurant de Kaagsociëteit	1.070	m^2 bvo
jollenveld	45	ligplaatsen

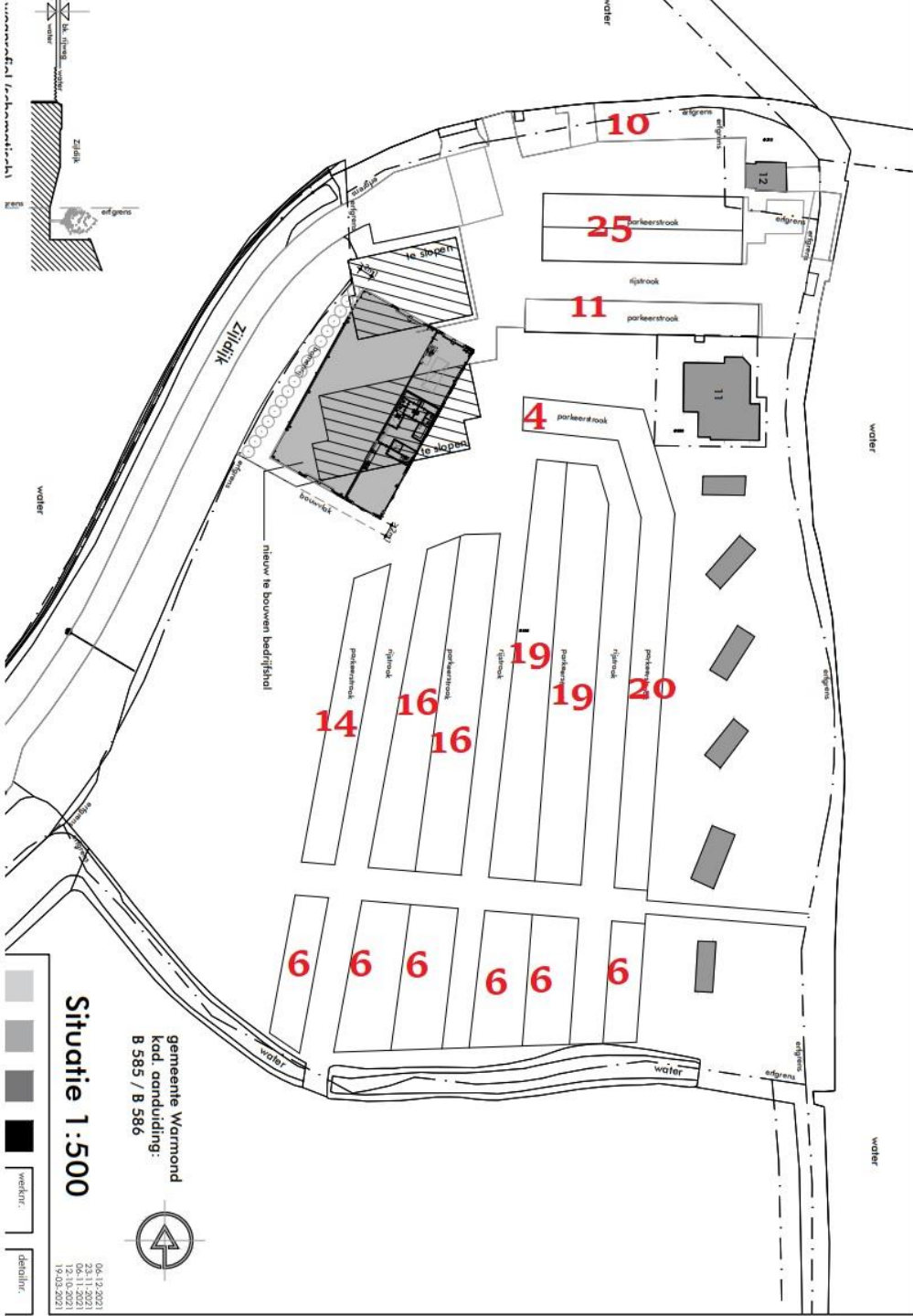
Toekomstige situatie:

functie	aantal	eenheid
woningen land	31	woningen
woonboten	42	woningen
jachthaven	91	ligplaatsen
restaurant de Kaagsociëteit	1.070	m^2 bvo
jollenveld	99	ligplaatsen

uitbreiding jollenveld is enige functiewijziging

Parkeercapaciteit

- In de praktijk wordt geparkeerd op twee locaties:
  - Parkeerterrein Van Schie (zie figuur): 140 parkeerplaatsen
  - Openbaar toegankelijk aan de Zijldijk: aantal onbekend
- Het is niet precies bekend wie gebruikmaken van de parkeerplaatsen en wanneer;
  - Vanwege de beperkte autobereikbaarheid in het gebied, geldt het uitgangspunt dat alle gebruikers van de functies in het gebied gebruikmaken van het parkeerterrein van Van Schie;
  - Bij een tekort op het parkeerterrein wordt geparkeerd langs de Zijldijk.



Uitgangspunten parkeren

- Gemeentelijk parkeerbeleid: Parkeernota 2014 (gemeente Teylingen)
  - Stedelijkheidsgraad: matig stedelijk (gemiddelde omgevingsadressendichtheid van 1.000 tot 1.500 adressen per km^2)
  - Ligging t.o.v. het centrum: buitengebied
- Mogelijkheid tot dubbelgebruik van parkeerplaatsen (meerdere functies maken gebruik van dezelfde parkeerplaatsen) m.b.v. aanwezigheidspercentages

doelgroep	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
restaurant	30%	40%	90%	95%	0%	70%	100%	40%

- Vanwege de beperkte autobereikbaarheid is het uitgangspunt dat geen van de woningen parkeerplaatsen heeft op eigen terrein, daarom niet meegenomen in deze studie

Gemeentelijke parkeernormen

- Gemeentelijke parkeernormen uit ‘Parkeernota 2014’ (gemeente Teylingen)
  - Voor ‘woningen land’ en ‘woonboten’ is uitgegaan van woning, met een gemeentelijke parkeernorm van 1,8 (inclusief 0,3 voor bezoekers) parkeerplaatsen per woning;
  - Voor ‘jachthaven’ en ‘jollenveld’ is uitgegaan van jachthaven, met een gemeentelijke parkeernorm van 0,6 parkeerplaatsen per ligplaats;
  - Voor ‘restaurant’ is uitgegaan van restaurant, met een gemeentelijke parkeernorm van 9,0 parkeerplaatsen per 100 m^2 bvo.

functie	doelgroep	toegepaste functie uit gemeentelijk beleid	parkeernorm	eenheid
woningen land	woningen bewoners	woning	1,5*	per woning
woonboten	woningen bewoners	woning	1,5*	per woning
jachthaven	sportfuncties buiten	jachthaven	0,6	per ligplaats
restaurant de Kaagsociëteit	restaurant	restaurant	9,0	per 100 m^2 bvo
jollenveld	sportfuncties buiten	jachthaven	0,6	per ligplaats
aandeel bezoek woningen	woningen bezoekers	aandeel bezoek	0,3	per woning

*In het gemeentelijk beleid geldt voor woonfuncties een parkeernorm van 1,8 parkeerplaatsen per woning, inclusief 0,3 parkeerplaatsen per woning voor bezoekers. In deze tabel is de parkeernorm voor woningen opgesplitst in een bewonersdeel en bezoekersdeel.

Resultaat parkeerbalans: huidige situatie

- In de huidige situatie is de werkdagavond het maatgevende moment:
  - Op dat moment bedraagt het benodigde aantal parkeerplaatsen afgerond 244 parkeerplaatsen;
  - Met een beschikbare parkeercapaciteit van 140 parkeerplaatsen ontstaat een tekort van afgerond 104 parkeerplaatsen.

functie	zonder dubbelgebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
woningen land	46,5	23,3	23,3	41,9	37,2	46,5	27,9	37,2	32,6
woonboten	63,0	31,5	31,5	56,7	50,4	63,0	37,8	50,4	44,1
jachthaven	54,6	13,7	13,7	27,3	27,3	0,0	54,6	13,7	54,6
restaurant de Kaagsociëteit	96,3	28,9	38,5	86,7	91,5	0,0	67,4	96,3	38,5
jollenveld	27,0	6,8	6,8	13,5	13,5	0,0	27,0	6,8	27,0
aandeel bezoek woningen	21,9	2,2	4,4	17,5	15,3	0,0	13,1	21,9	15,3
benodigde aantal parkeerplaatsen	**309,3**	**106,2**	**118,1**	**243,5**	**235,2**	**109,5**	**227,9**	**226,2**	**212,1**
beschikbaar parkeeraanbod	*140,0*	*140,0*	*140,0*	*140,0*	*140,0*	*140,0*	*140,0*	*140,0*	*140,0*
benodigd parkeeraanbod	**-169,3**	**33,8**	**22,0**	**-103,5**	**-95,2**	**30,5**	**-87,9**	**-86,2**	**-72,1**

Resultaat parkeerbalans: toekomstige situatie

- In de toekomstige situatie is de zaterdagmiddag het maatgevende moment:
  - Op dat moment bedraagt het benodigde aantal parkeerplaatsen afgerond 260 parkeerplaatsen;
  - Met een beschikbare parkeercapaciteit van 140 parkeerplaatsen ontstaat een tekort van afgerond 120 parkeerplaatsen.

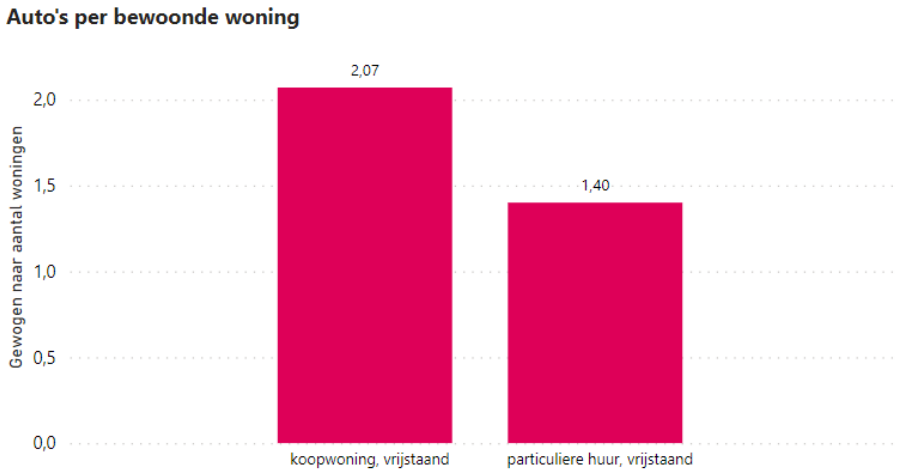
functie	zonder dubbelgebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
woningen land	46,5	23,3	23,3	41,9	37,2	46,5	27,9	37,2	32,6
woonboten	63,0	31,5	31,5	56,7	50,4	63,0	37,8	50,4	44,1
jachthaven	54,6	13,7	13,7	27,3	27,3	0,0	54,6	13,7	54,6
restaurant de Kaagsociëteit	96,3	28,9	38,5	86,7	91,5	0,0	67,4	96,3	38,5
jollenveld	59,6	14,9	14,9	29,8	29,8	0,0	59,6	14,9	59,6
aandeel bezoek woningen	21,9	2,2	4,4	17,5	15,3	0,0	13,1	21,9	15,3
benodigde aantal parkeerplaatsen	**341,9**	**114,4**	**126,2**	**259,8**	**251,5**	**109,5**	**260,4**	**234,3**	**244,7**
beschikbaar parkeeraanbod	*140,0*	*140,0*	*140,0*	*140,0*	*140,0*	*140,0*	*140,0*	*140,0*	*140,0*
benodigd parkeeraanbod	**-201,9**	**25,6**	**13,8**	**-119,8**	**-111,5**	**30,5**	**-120,4**	**-94,3**	**-104,7**

- **Conclusie:** uitgaande van dubbelgebruik van parkeerplaatsen neemt het benodigde aantal parkeerplaatsen met 16 parkeerplaatsen toe.

Praktijksituatie parkeren

- In de huidige situatie is er sprake van een parkeertekort op basis van de gemeentelijke parkeernormen. In de praktijk is dit parkeertekort volgens opdrachtgever niet herkenbaar.
- Bij een tekort aan parkeerplaatsen op het parkeerterrein van Van Schie wordt gebruikgemaakt van openbaar toegankelijke parkeerplaatsen aan de Zijldijk.
- Het autobezit in het buitengebied van Warmond bedraagt bij vrijstaande koopwoningen 2,07 auto's per huishouden en bij vrijstaande huurwoningen 1,40 auto's per huishouden (zie figuur rechts). Over het algemeen zijn woonboten kleiner dan vrijstaande woningen. Ook zijn veel bewoners in het bezit van een bootje. Dit heeft mogelijk een lager autobezit tot gevolg. Echter zijn hier onvoldoende specifieke gegevens van beschikbaar om onderbouwd af te wijken van de gemeentelijke parkeernormen.





Praktijksituatie parkeren

KWV De Kaag geeft aan dat de praktijksituatie verschilt van de gemeentelijke parkeernormen. De opdrachtgever geeft over het daadwerkelijk gebruik van de functies de volgende zaken aan[1]:

- Over het algemeen zijn vooral eenmanszeilbootjes (Finnjollen, Lasers en Optimisten) aanwezig. Dit leidt mogelijk tot minder autobezoekers per ligplaats.
- Zeilen wordt door veel jonge mensen gedaan, die geen eigen auto hebben en/of ‘s ochtends gebracht en ‘s avonds gehaald worden door ouders.
- Er is mogelijk sprake van combinatiebezoek tussen de verschillende functies (restaurantbezoek wordt in combinatie met varen/zeilen gedaan).
- Veel bezoekers van de functies komen uit de buurt. Andere modaliteiten dan de auto, zoals de (elektrische) fiets of boot, zijn daarom goed mogelijk.
- Doordeweeks staat het parkeerterrein bij Van Schie leeg. Per jaar zijn enkele piekmomenten (bruiloft/feestje/zomerdagen) waarop een gebrek aan parkeermogelijkheden is. Bij een tekort aan parkeerplaatsen op het terrein van Van Schie wordt op de Zijldijk geparkeerd.
- Klachten komen nooit voor. Parkeeroverlast is niet ‘hard’ te maken zonder representatief parkeeronderzoek in de zomermaanden.
- Zeilen is een vrijblijvende hobby, waarbij de weersomstandigheden een rol spelen. Parkeerdruk ontstaat voornamelijk in de zomermaanden, tussen april en september. In de winter is het jollenveld vrijwel leeg.

1. Ontvangen op donderdag 5 oktober 2023 van secretariaat KWV De Kaag.

Conclusies en aanbeveling

- Op basis van de gemeentelijke parkeernormen ontstaat zowel in de huidige als in de toekomstige situatie op het maatgevende moment een tekort aan parkeerplaatsen;
    - In de huidige situatie bedraagt het tekort op het maatgevende moment (werkdagavond) 104 parkeerplaatsen;
    - In de toekomstige situatie bedraagt het tekort op het maatgevende moment (zaterdagmiddag) 120 parkeerplaatsen;
    - De toename van het aantal benodigde parkeerplaatsen n.a.v. de uitbreiding van het jollenveld bedraagt 16 parkeerplaatsen.
- De praktijk laat (volgens opdrachtgever) zien dat er zelden een parkeertekort optreedt; dit betekent dat de praktijksituatie verschilt van de gemeentelijke parkeernormen. De volgende factoren kunnen daar van invloed op zijn:
    - Aantal autobezoekers per ligplaats lager door kleinere boten;
    - Veel jonge bezoekers worden gehaald en gebracht;
    - Veel bezoekers uit de buurt op acceptabele fietsafstand.
- Als de informatie overeen komt met de praktijk, zal de uitbreiding van het jollenveld niet tot parkeerproblemen leiden.
- Op basis van de door de opdrachtgever aangeleverde informatie kunnen geen harde conclusies getrokken worden. Wij bevelen aan bij klachten of overlast een vervolgonderzoek uit te voeren om te bepalen of er ook een praktisch parkeertekort optreedt op het maatgevende moment.

IDDS maakt ontwikkelen mogelijk

Datum : 21 april 2023

Opsteller : Dhr. J. den Houdijker

Betreft : Notitie broedvogelinventarisatie Jollenveld te Warmond

Aanleiding

De opdrachtgever is voornemens om een weiland in het Jollenveld te Warmond te gebruiken als opslag voor boten (Figuur 1). De provincie heeft dit weiland aangewezen als weidevogelgebied en zodoende aangegeven om voor de werkzaamheden een weidevogelinventarisatie uit te laten voeren.



Figuur 1: Plangebied.

IDDS
's-Gravendijckseweg 37
2201 CZ Noordwijk
IDDS.nl

Postbus 126
2200 AC Noordwijk
info@idds.nl
071 - 402 8586

IDDS Ruimte & Ontwikkeling B.V.
KvK: 09157054
BTW: NL 815255172 B01
IBAN: NL21 RABO 0364 6212 22

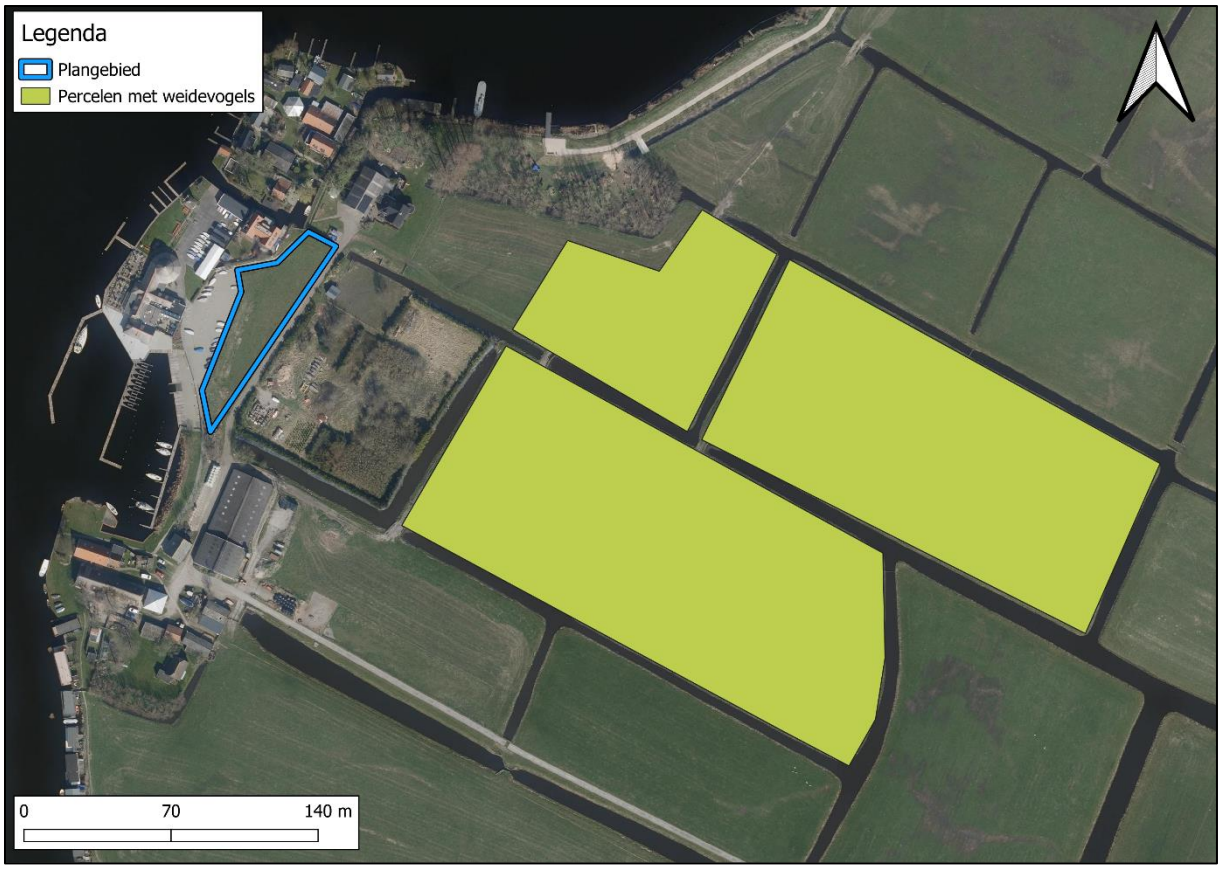
Controle

Op 19 april 2023 is door deskundig ecoloog J. den Houdijker een broedvogelinventarisatie uitgevoerd in het Jollenveld. De inventarisatie is gestart om 09.00 uur en is beëindigd om 11.00 uur. Tijdens de inventarisatie was het droog, 14 graden, was het zonnig met windkracht 5 vanuit noordoostelijke richting.

Tijdens de inventarisatie zijn op de aangewezen percelen geen weidevogels waargenomen. Het perceel is klein en voor weidevogels ongeschikt. Het gras wordt door beheer zeer kort gehouden, wat dekking voor een nest onmogelijk maakt (Figuur 2). Daarnaast staan rondom het perceel meerdere grote bomen (Figuur 2). Weidevogels houden hun nest op afstand van bomen, aangezien hier roofvogels in gaan zitten. Ook zijn roofvogels beter te spotten wanneer het grote open gebieden betreft. Dit maakt weides met grote bomen op korte afstand ongeschikt. Daarnaast is dicht op het perceel menselijk activiteit aanwezig wat voor verstoring zou zorgen bij weidevogels. In de ten oosten gelegen polder (Figuur 3), die veel opener en groter in oppervlakte is, zijn meerdere soorten weidevogels waargenomen. Hier zijn grutto, tureluur, scholekster en kievit aanwezig. De kieviten vertoonden broedindicerend gedrag. Tijdens het veldbezoek werd een bruine kiekendief belaagd door een buizerd, twee kraaien en meerdere kieviten. Dit heeft aangetoond dat meerdere roofvogels hier daadwerkelijk actief zijn.



Figuur 2: Het beoogde perceel wat zeer kort gras bevat en daaromheen grote bomen heeft staan (rechtsachter).



Figuur 3: De percelen waar weidevogels zoals grutto, kievit, tureluur en scholekster zijn waargenomen..

Advies

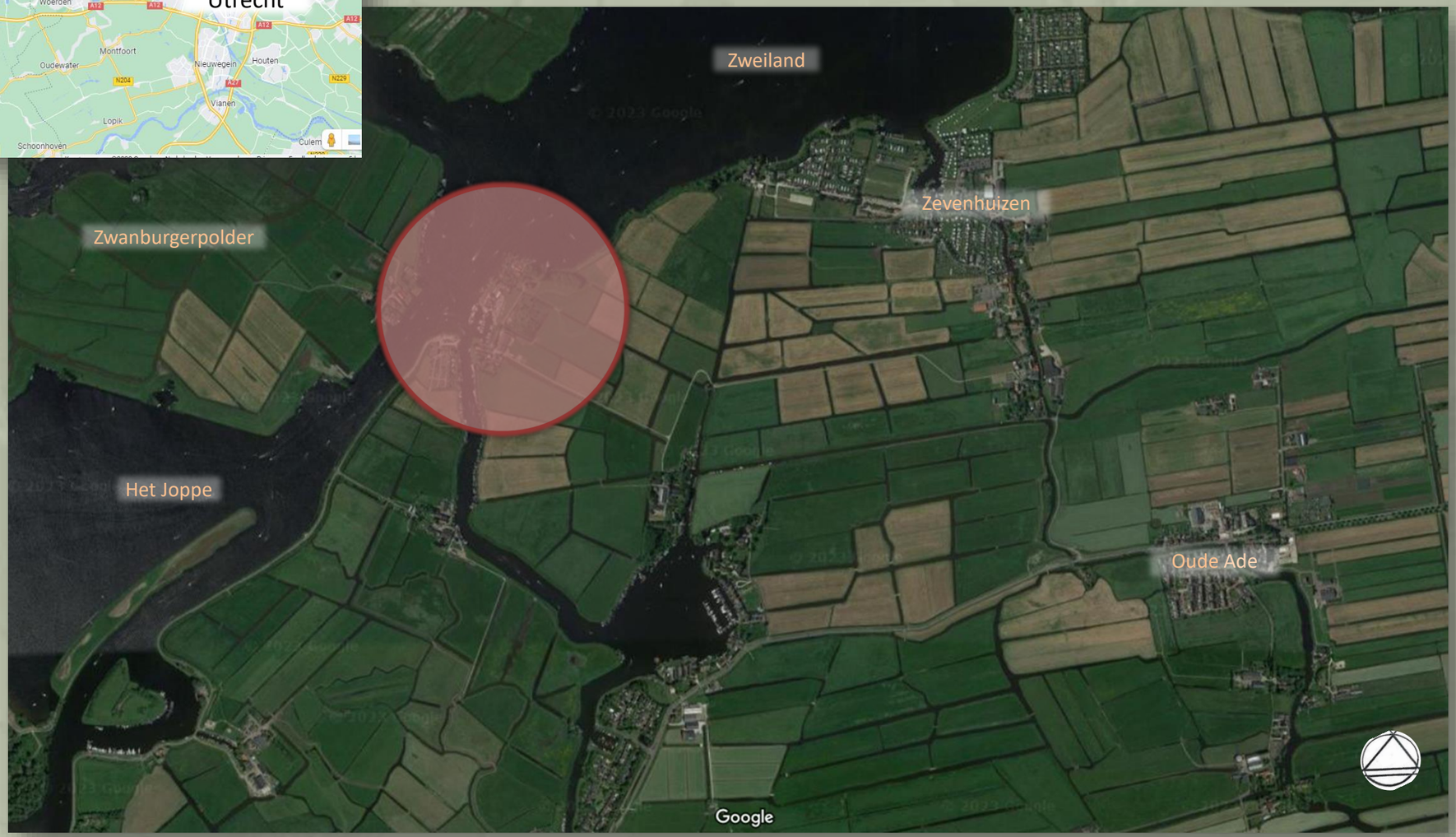
Het perceel is door het huidig gebruik en de aanwezigheid van hoge bomen ongeschikt voor weidevogels en zodoende wordt ook niet verwacht dat hier weidevogels gaan broeden. De werkzaamheden leiden niet tot een negatief voor weidevogels.


© 2023 Google
Google

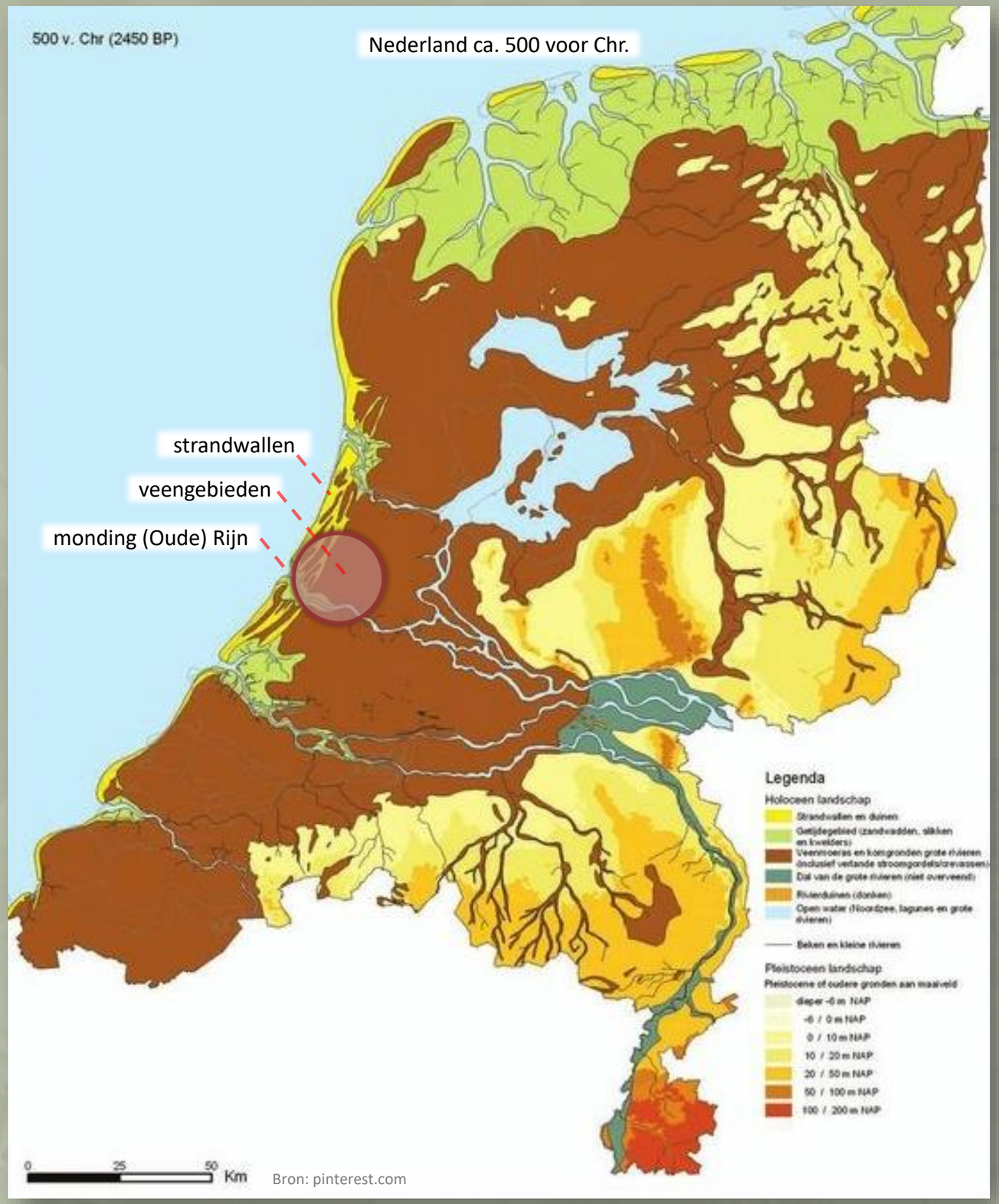
KWV DE KAAG – SITUERING



Koninklijke Watersportvereniging De Kaag is gelegen aan de zuidoostzijde van veenplas Zweiland, de grootste plas van de Kagerplassen. Deze zijn onderdeel van een vroeger stelsel natuurlijke waterplassen in het westen van Nederland: De Cager plassen – Leytsche Meer – Haerlemmermeer.



KWV DE KAAG – ANALYSE LANDSCHAP – HISTORIE



Bron: pinterest.com

Ruim 5.000 jaar geleden ontstond door opstuwing van zand vanuit het gebied rondom het huidige Calais een complex van strandwallen langs de Nederlandse kust. Achter deze strandwallen groeide een veenpakket van ruim 4 – 5 meter dikte. Regelmatig overstroomde de jonge duinen en ontstond een plassengebied en werd zeeklei op het veenpakket afgezet.



Bron: geschiedenisvanzuidholland.nl

Vanaf de 10e eeuw groeide de bevolking van West-Europa en ontstond er behoefte aan meer landbouwgronden. Voorheen minder geschikte gebieden zoals veengronden werden ontgonnen. Deze gebieden werden ontdaan van bos en struweel en ontwaterd met sloten.

KWV DE KAAG – ANALYSE LANDSCHAP – HISTORIE

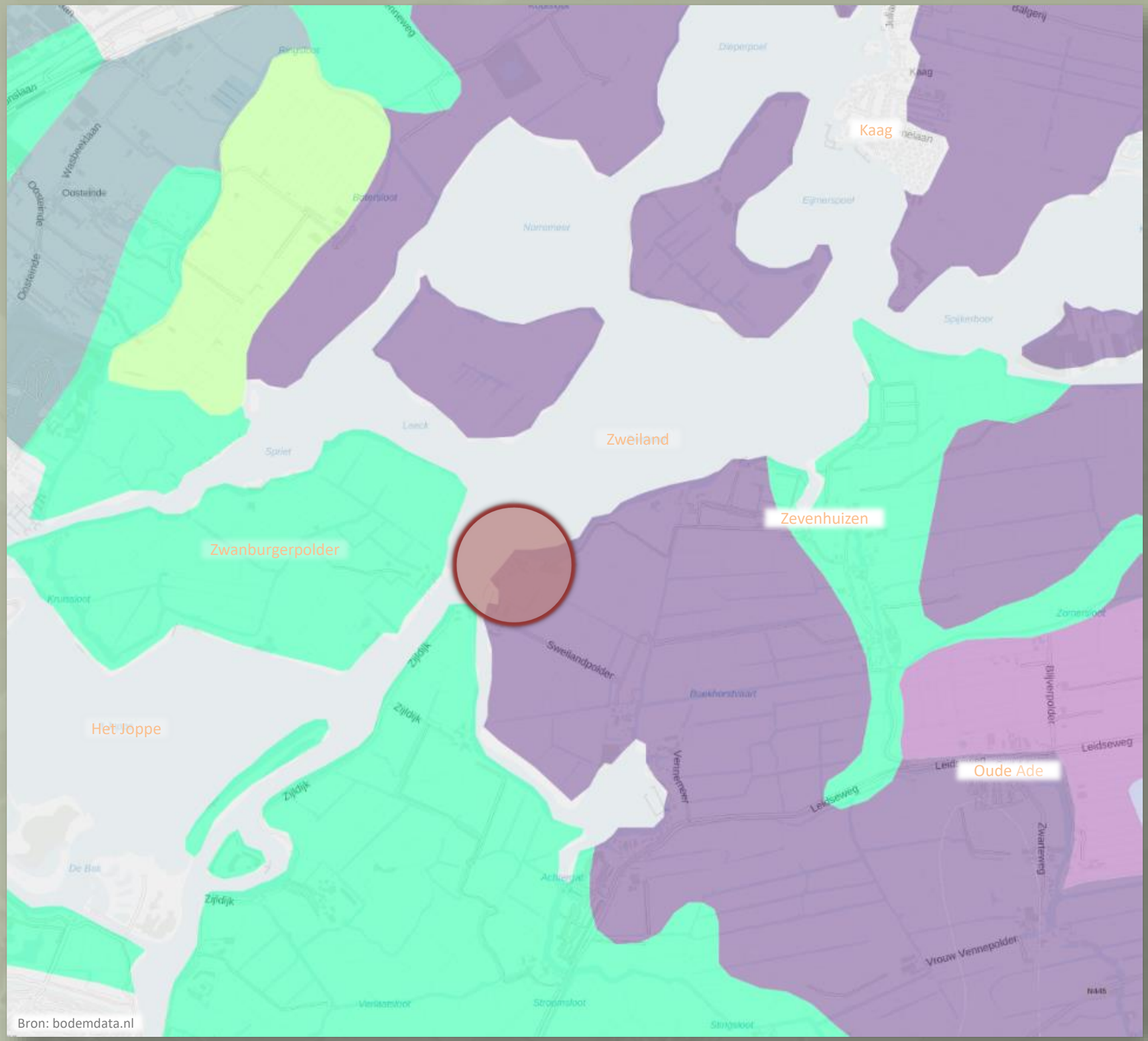


Vanaf de 12e eeuw werden ontginningen meer systematisch aangepakt met een zogenaamde copeverkaveling. Langgerekte kavels van ca. 1.250 meter lengte en ca. 110 meter breedte werden door de Graven van Holland en Bisschoppen van Utrecht uitgegeven aan kolonisten.
De kenmerkende copeverkaveling is rondom de Kagerplassen en KWV De Kaag niet herkenbaar. Meer oostelijk rondom Rijpwetering, Roelofarendsveen en zuidelijk bij Hoogmade en aan de oostzijde van Leiden is deze wel aanwezig. Vermoedelijk waren de gronden rondom de Kagerplassen minder aantrekkelijk en/of hadden bewoners die met name leefde van visserij op de plassen minder behoefte aan landbouwgrond. Een kaart uit 1611 toont een gebied tussen de veenstromen De Zijp (zuid) en Oude Ade dat niet verkaveld is. Bebouwing aan de westoever en zelfs min of meer op de plek van KWV De Kaag is aangegeven.



Latere kaarten en luchtfoto's laten zien dat het terrein rondom KWV De Kaag een onregelmatige blokverkaveling heeft.

KWV DE KAAG – ANALYSE LANDSCHAP - BODEM



Bron: bodemdata.nl

Dikke veengronden: kleibovengrond op bos-/zeggeveen

Kleigronden (zavel en lichte klei) op homogene ondergrond

KWV DE KAAG – ANALYSE LANDSCHAP - LANDSCHAP



Het gebied is tamelijk open van karakter met daarin verspreid liggende boerderijen, voorzien van een zware erfbeplanting. Molens en de kerktorens (Oude Ade en Rijpwetering) zijn in dit open veenweidegebied opvallende oriëntatiepunten. De oude en natuurlijke veenstromen zoals De Zijp (zuid) en Oude Ade zijn duidelijk herkenbaar in het gebied.

KWV DE KAAG – ANALYSE LANDSCHAP - LOCATIE



In het open landschap is de bebouwing (erven) omlijst met beplantingen.
Singelbeplanting, markante bomen zoals kastanje e.d.
Het erf van KWV De Kaag heeft echter weinig kenmerkende elementen (kaal) in tegenstelling tot de omliggende erven.

KWV DE KAAG – ANALYSE LOCATIE



Het terrein van KWV De Kaag is te verdelen in een voor- en achtererf. Van oudsher zijn deze erfdelen gescheiden van elkaar en bedoeld voor praktische invulling van het (boeren)bedrijf. Het voorerf heeft een verzorgde aanblik met moestuin, soms siertuin en een boomgaard. Het achtererf daarentegen was veelal bedoeld voor opslag van oogst, materialen en machines. ‘Rommelig’ van karakter, ingericht voor praktisch nut.

Het voorerf van KWV De Kaag is een verzorgde zicht-locatie met terrassen van de Kaagsociëteit en gemaaide gazons. Het achtererf, de werkomgeving, wordt ingericht voor stalling van jollen. Paden zijn strak en voor praktisch nut.

KWV DE KAAG – VOORSTEL INRICHTING SCHEMATISCH



Het voorgaande en de functie van de locatie in ogenschouw genomen maakt de aanleg van een jollenveld op het achtererf niet ondenkbaar. De jollen (materieel) worden gestald op gras. De ligplekken zijn bereikbaar met een pad uitgevoerd van grind / split (hergebruik). Eenvoudig, natuurlijk en functioneel.
De paden worden evenwijdig aan de hoogtelijnen van het terrein aangelegd. Daardoor zijn ze in lengterichting min of meer vlak en wordt het verloop in het terrein gerespecteerd.

Langs de rand naar het voorerf wordt een haag geplant zodat voor- en achtererf visueel gescheiden worden. Op de hoeken van het achtererf wordt een geriefhoutbos(je) geplant. Aan de noordzijde om de coniferenhaag uit het zicht te nemen, dit is immers een dissonant in het landschap. Aan de zuidzijde om de weinig bruikbare hoek invulling te geven en de bestaande beplanting door te zetten.

Op enkele plekken worden markante bomen voor-gesteld. In tegenstelling tot de omliggende bebouwing en erven is op het terrein rondom de sociëteit weinig ruimtelijk groen (bomen) aanwezig. Bomen zullen het karakter van de plek en aansluiting bij de bestaande omgeving vergroten.

KWV DE KAAG – VOORSTEL INRICHTING ONTWERP

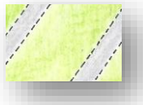
Legenda



Bestaande bomen.



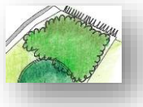
Nieuwe bomen, versterking erfkarakter.



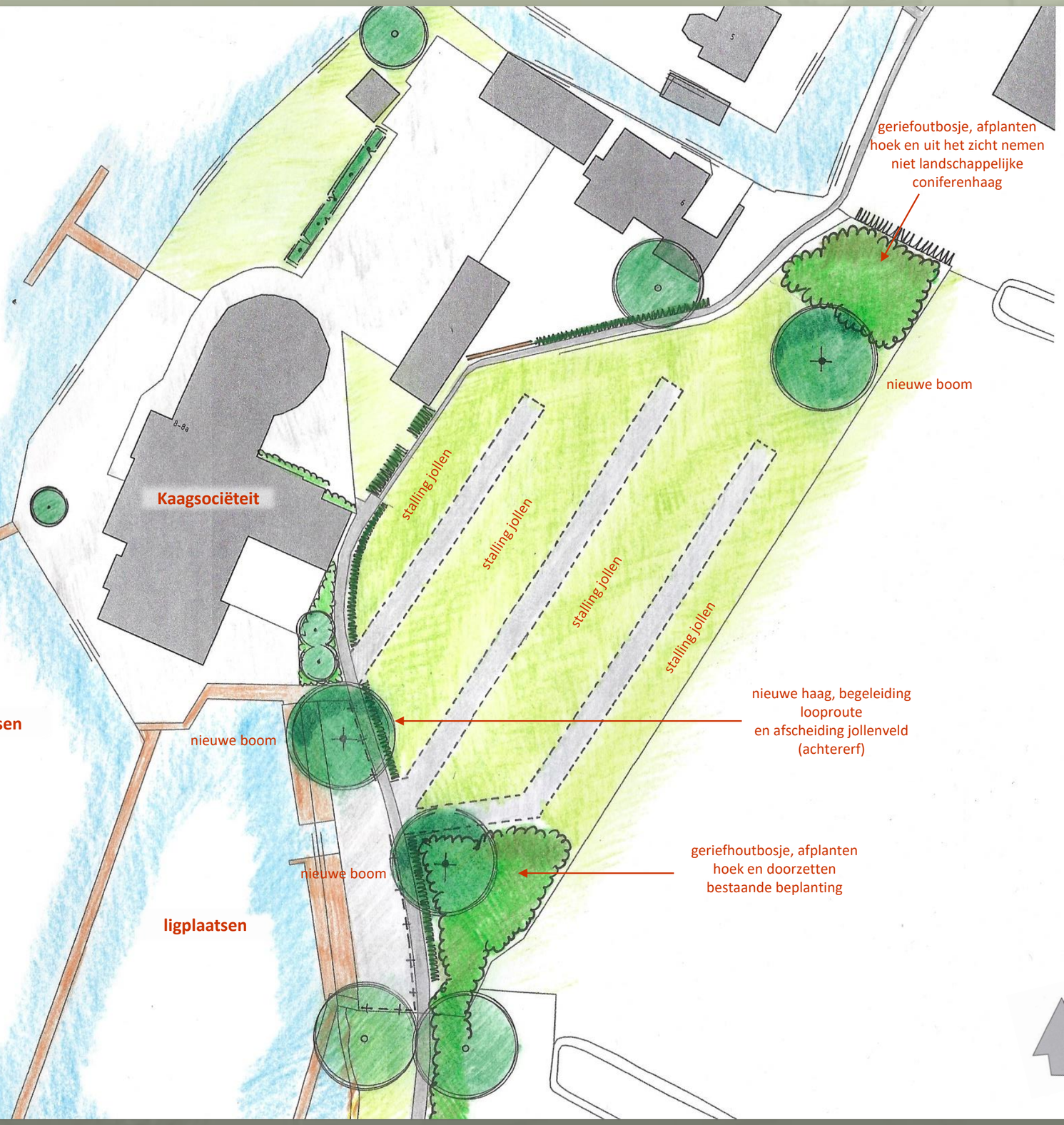
Stalling jollen, gras-/kruidenberm.
Paden van grind/split, hergebruik.
Reliëf in het maaiveld handhaven, mogelijk een kleine aanpassing.



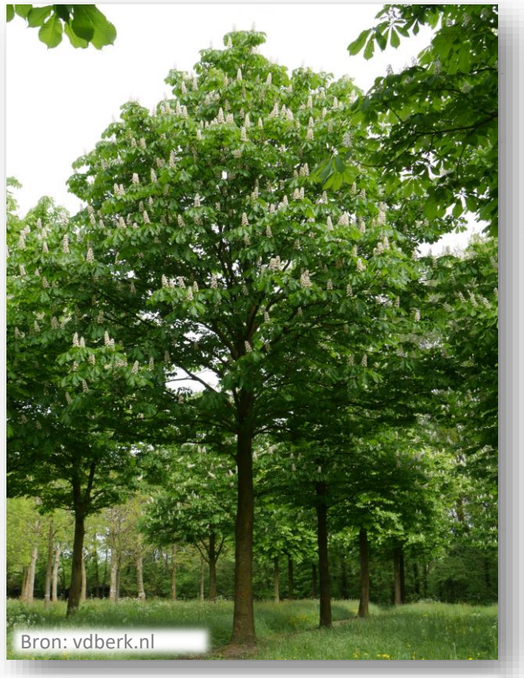
Hagen van liguster (1,00 m), scheiding voor- en achtererf.



Geriefhoutbosje, versterking erfkarakter



KWV DE KAAG – VOORSTEL SORTIMENT BOMEN



Aesculus hippocastanum (witte paardenkastanje)

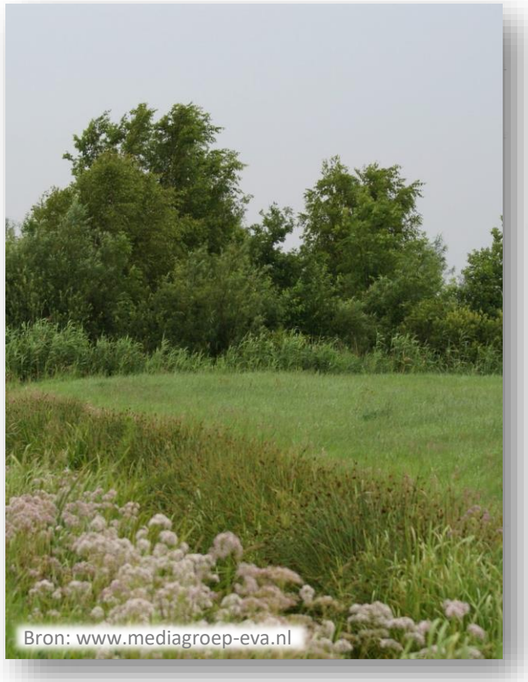


Quercus cerris (moseik)



Populus tremula (ratelpopulier)

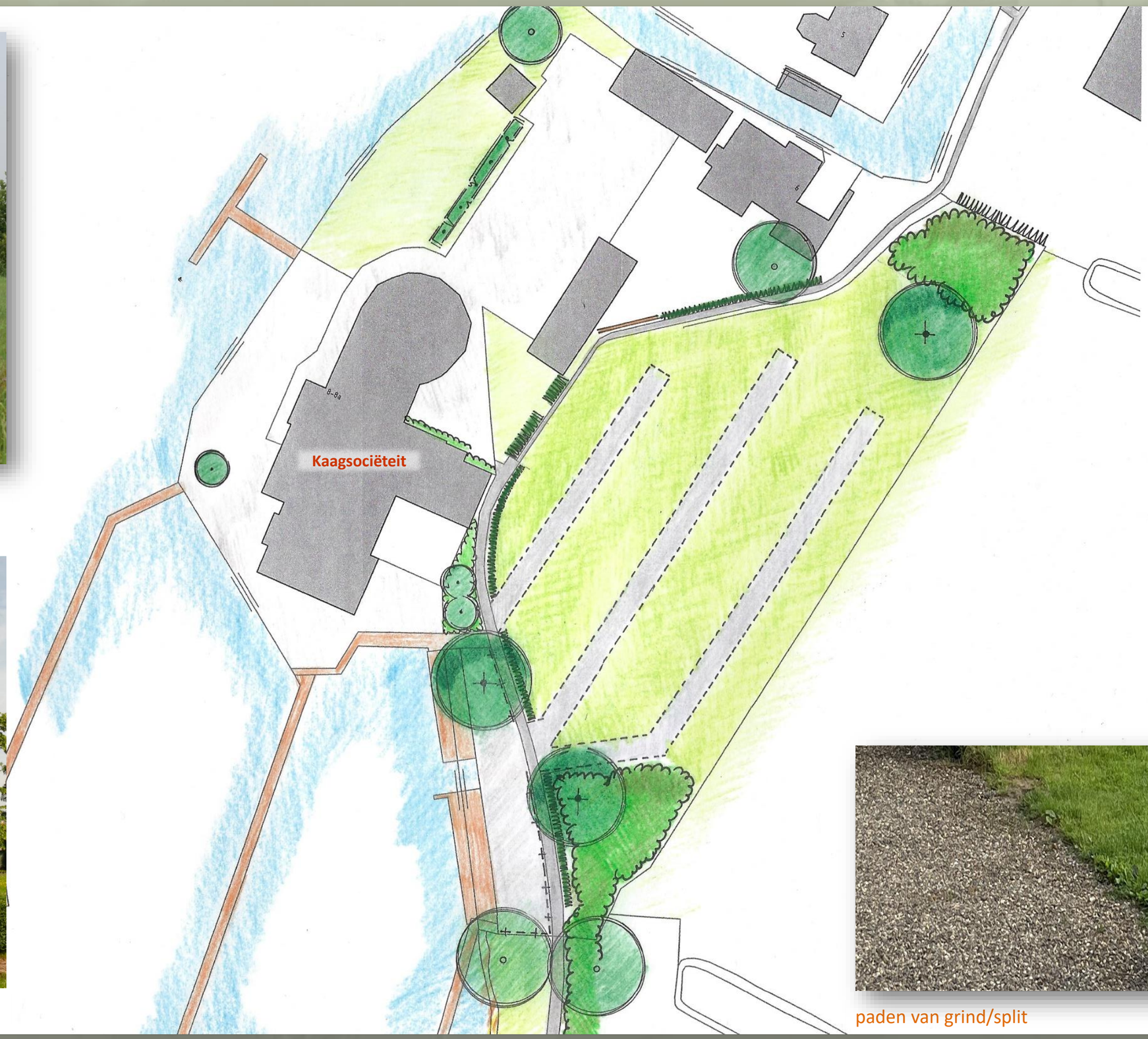
KWV DE KAAG – VOORSTEL OVERIGE ELEMENTEN



geriefhoutbosje



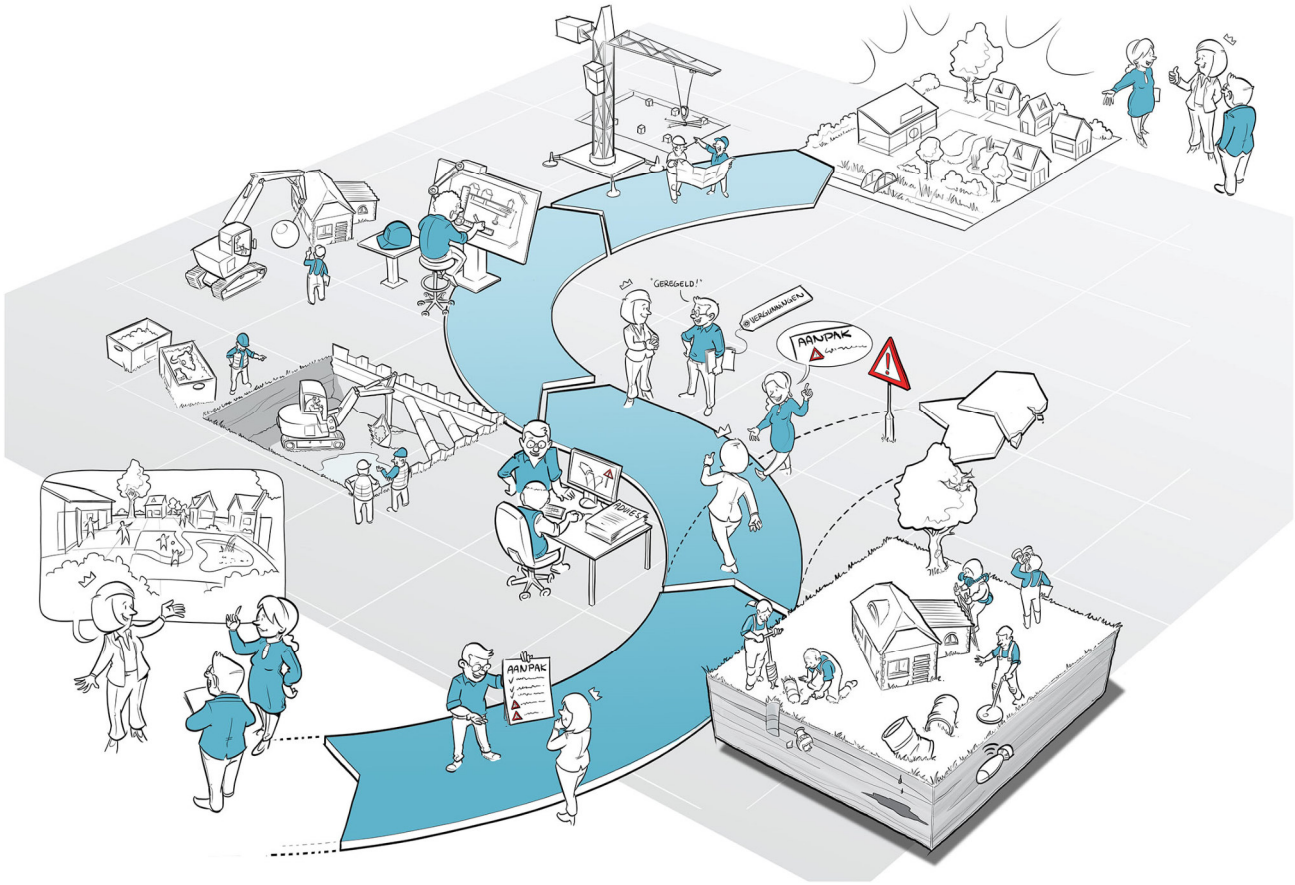
ligusterhaag



paden van grind/split

IDDS maakt ontwikkelen mogelijk

Stikstofonderzoek
Sweilandpolder 8, Warmond



IDDS Ruimte & Ontwikkeling B.V.
's-Gravendijckseweg 37
2201 CZ Noordwijk
IDDS.nl

Postbus 126
2200 AC Noordwijk
info@idds.nl
071 - 402 8586

KvK: 09157054
BTW: NL 815255172 B01
IBAN: NL21 RABO 0364 6212 22

Stikstofonderzoek
Sweilandpolder 8, Warmond

Datum	:	19 april 2024
Kenmerk	:	A1522-07/LVL/rap1
Auteur	:	Y.A. Kerkhoff BSc
Vrijgave	:	mr. S. van Roijen MBA
Opdrachtgever	:	KWV De Kaag M. Blom Kaagstraat 1 2361 KM Warmond

© IDDS b.v. Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd, opgeslagen in een geautomatiseerd bestand en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, elektronisch of anderszins zonder voorafgaande, schriftelijke toestemming van de uitgever.

Inhoudsopgave

1. Inleiding 4

2. Wettelijk kader 6

3. Beoordeling planvoornemen 7
3.1 Bouwwerktuigen tijdens de bouwfase 8
3.2 Bouwfase (tijdelijk effect van 1 maand – start: 2024) 8
3.3 Gebruiksfase 10
3.4 AERIUS-modellen 11

4. Rekenresultaten en conclusie projecteffect 13

1. Inleiding

Aan de Sweilandpolder 8, Warmond wordt een jollenveld uitgebreid. Daarbij zullen grindpaden aangelegd worden. Ook zal een aantal planten en bomen geplant worden.

Voor het beoogde plan is een stikstofonderzoek nodig, omdat stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden in de omgeving liggen. Een stikstofberekening is uitgevoerd voor de aanleg- en gebruiksfase.

In onderstaand figuur is een impressie van het planvoornemen te zien.



Figuur 1: Impressie planvoornemen uitbreiding en herinrichting jollenveld.



Figuur 2: Weergave locatie plangebied

In dit rapport wordt eerst het wettelijk kader behandeld. Vervolgens wordt het planvoornemen in hoofdstuk 3 beoordeeld. Er wordt uiteengezet welke uitgangspunten gehanteerd worden als input voor de AERIUS Calculator. Vervolgens worden de rekenresultaten in hoofdstuk 4 beschreven.

2. Wettelijk kader

De uitspraak van de Raad van State van 2 november 2022 heeft een streep gezet door de tijdelijke vrijstelling van de stikstofuitstoot als gevolg van de sloop-, aanleg- en bouwfase, zoals opgenomen in de Wet stikstofreductie en natuurverbetering (Wsn). Hierdoor dient het stikstofonderzoek net als voorheen niet alleen de gebruiksfase te beslaan, maar ook rekening te houden met (de mobiele voertuigen die ingezet worden bij) de sloop-, aanleg- en bouwfase. Bovendien zal met de intreding van de Omgevingswet ook een inspanningsverplichting gaan gelden om de stikstofuitstoot bij bouwprojecten te verminderen.

Door deze uitspraak dienen stikstofberekeningen te worden uitgevoerd zoals voor 1 juli 2021 het systeem was. Dit betekent dat zoals onder de uitspraak van de Raad van State op 29 mei 2019 een project met een geringe depositietoename van 0,01 mol/ha/jaar al vergunningplichtig kan zijn (artikel 2.7 en 2.8 Wnb). Oftewel, ook relatief kleinschalige projecten dienen zorgvuldig op hun stikstofdepositie getoetst te worden om aan Europese regelgeving te kunnen voldoen (en stand te houden bij de Raad van State in geval van een beroep).

Deze berekening is opgesteld met behulp van AERIUS Calculator versie 2023.2.

Eventuele vervolgstappen

Bij een stikstofdepositie uitkomst boven 0,00 mol/ha/jr, zijn er verschillende mogelijkheden om te bepalen of een nieuwe ontwikkeling in aanmerking komt voor een positief besluit/vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming. De eerstvolgende stap hierin is intern salderen.

Een belangrijke uitspraak hierover is gedaan door de Raad van State op 20 januari 2021 (ECLI:NL:RVS:2021:71) in de zaak Logtsebaan. Kort gezegd komt het erop neer dat als gevolg van deze uitspraak bij gebruikmaking van intern salderen géén vergunningplicht geldt in het kader van de Wet natuurbescherming. Als intern salderen geen oplossing biedt kan met behulp van onder andere een ecologische voortoets gekeken worden of significante effecten op Natura 2000-gebieden uitgesloten kunnen worden.

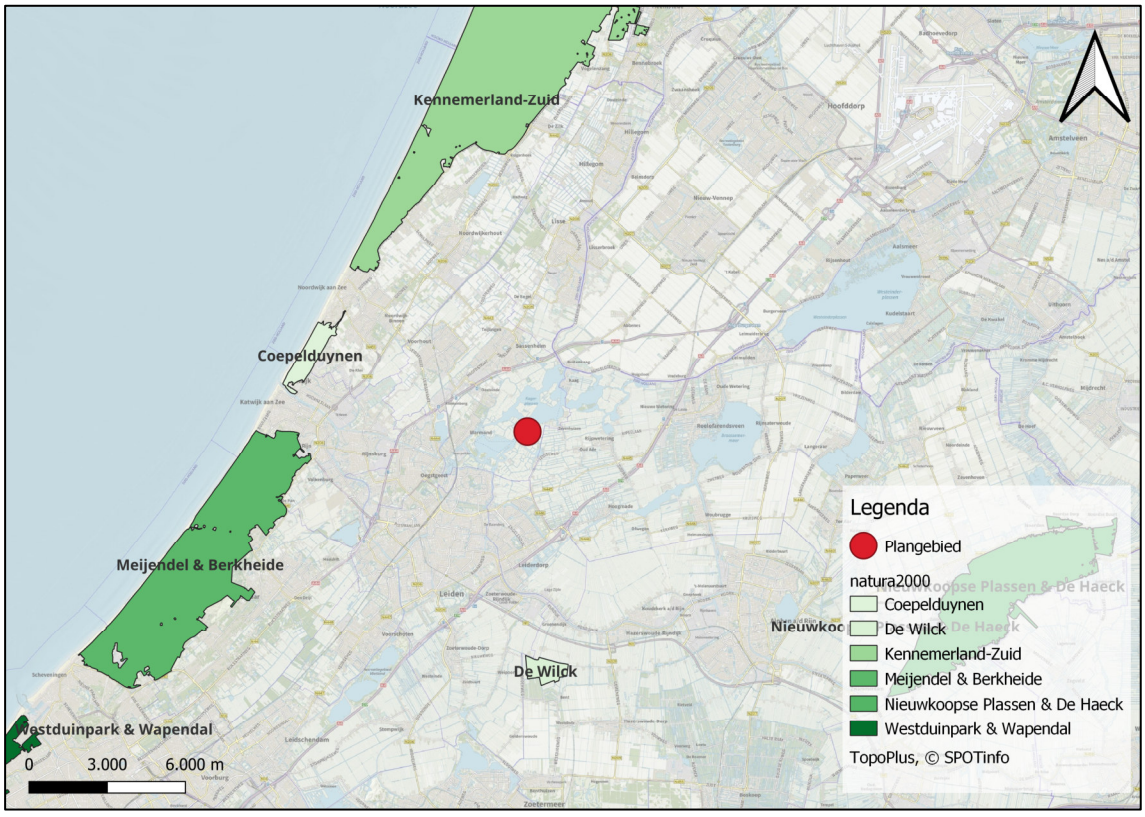
3. Beoordeling planvoornemen

In de nabijheid van het plangebied liggen de volgende Natura 2000- gebieden:

Tabel 1: Natura 2000-gebieden in de omgeving van het plangebied

Natura 2000-gebied	Afstand tot het Natura 2000-gebied	Stikstofgevoeligheid
Coepelduynen	8,2 kilometer	Zeer Gevoelig
Meijendel & Berkheide	8,3 kilometer	Zeer Gevoelig
Kennemerland-Zuid	8,5 kilometer	Zeer Gevoelig

Beoordeeld wordt of als gevolg van het project de kwaliteit van het natuurlijke leefgebied of de habitat van soorten in een Natura 2000-gebied kan verslechteren. Met behulp van het voorgeschreven rekenprogramma AERIUS is de bouwfase van het planvoornemen doorgerekend.



Figuur 3: Uitsnede rondom het plangebied met de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden

3.1 Bouwwerktuigen tijdens de bouwfase

Bij het definiëren van de bronkenmerken voor mobiele werktuigen in AERIUS Calculator wordt gekozen voor de sectorgroep Mobiele werktuigen en de specifieke sector Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning.

Sinds de update van de AERIUS Calculator van 20 januari 2022 wordt gevraagd bij het invoeren van een mobiel werktuig naar de stageklasse, het brandstofverbruik per jaar, het aantal draaiuren per jaar en het AdBlue verbruik per jaar.

Brandstofverbruik
Voor het brandstofverbruik wordt uitgegaan van de input van de opdrachtgever. Indien deze niet voor handen is, wordt er gebruik gemaakt van het Excel document 'tabellen bij rapport TNO 2021 R12305 AUB (AdBlue verbruik, Uren, en Brandstofverbruik)'. Dit document is gepubliceerd op 13 december 2021 en bevat de gemiddelden van brandstofverbruik in liters per uur afhankelijk van het gemiddelde belastingspercentage (35% tenzij anders aangegeven) en kW.

AdBlue verbruik
Het AdBlue verbruik is op basis van het 'Eindrapport data onderzoek mobiele machines in Nederland' (Dellaert, et al., 2021) berekend. In dit rapport wordt uitgegaan van een standaardverbruik van 6% AdBlue per liter diesel. Oftewel een fractie van 0,06 liter AdBlue per liter. Worstcase is er bij onderstaande berekening vanuit uitgegaan dat de machines geen SCR systeem hebben, en er dus geen AdBlue wordt gebruikt.

Planning

In totaal zal de aanlegfase 1 maand duren en starten in 2024. Overeenkomstig de "Instructie gegevensinvoer AERIUS Calculator" van BIJ12 is rekening gehouden met het uitgangspunt dat de depositiebijdrage van een project wordt gemodelleerd over de aaneengesloten twaalf maanden waarin de depositie het hoogst is. **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.** geeft een overzicht van de invoer van de aanleg- en gebruiksfase zoals ingevoerd in de AERIUS Calculator.

Tabel 2: Invoer aanleg- en gebruiksfase per rekenjaar in de AERIUS Calculator

Jaar	Fase	Termijn
2024	Aanleg	1 maand
	Gebruik	11 maanden
2025	Gebruik	12 maanden

3.2 Bouwfase (tijdelijk effect van 1 maand – start: 2024)



Figuur 4: Impressie huidige bebouwing

De uit te voeren bouwwerkzaamheden bestaan uit het storten van grind en het plaatsen van een aantal nieuwe bomen, hagen en ander groen.

Tabel 3: Benodigd materieel tijdens de bouwfase (2024)

Bron	Bouwjaar vanaf	Type motor	kW	Stageklasse	Brandstof verbruik l/h	Totale draaiuren	Totaal brandstof verbruik	Totaal Ad Blue gebruik (0,06L per L diesel)
Midi graafmachine (5 ton)	2018	Diesel	36	Stage IV	3,87	40	155	-

Wegverkeer tijdens de bouwfase

Op grond van het benodigde materiaal voor de aanleg van het jollenveld zijn circa 5 vrachten nodig. Hiernaast wordt uitgegaan van gemiddeld 1 personenauto per werkdag. Op basis van circa 20 werkdagen per maand is dit in totaal 20 auto's.

Tabel 4: Inzet verkeersbewegingen gedurende de bouwfase

Bron (verkeer)	Aantal voertuigen voor de hele bouwfase	Aantal bewegingen	Categorie
Vrachtwagens	5	10	Zwaar verkeer
Bestelwagen (toe- en afvoer materiaal en personeel), personenauto's	20	40	Licht verkeer

Stationaire emissie wegverkeer bouwfase

Vrachtwagens die van en naar de projectlocatie rijden worden op locatie geladen en/of gelost, waarbij de motor regelmatig blijft draaien. Aansluitend bij de richtlijnen van BIJ12 *rekeninstructie stationair emissies wegverkeer* en tabel *202201 Emissiefactoren voor de berekening stationaire emissie wegverkeer.xls* is de emissie voor de vrachtwagens bepaald, bij stationair draaien. Per vrachtwagen wordt uitgegaan van een laad/lostijd van 30 minuten. Dit is de gemiddelde tijd die nodig is om een vrachtwagen te legen of vol te zetten. Er is uitgegaan van zwaar wegverkeer voor de laad- en losactiviteiten binnen het plangebied. Voor de invoering is gekozen om dit als los vlakbron in te voeren. De onderstaande gegevens zijn ingevoerd in AERIUS op basis van de bovenstaande tabel.

Worst-case is gekozen om de genoemde getallen in te voeren als jaargemiddelde.

Tabel 5: Emissie berekening stationair wegverkeer bouw (2024)

Zwaar wegverkeer	Emissie stationair	Tijd stationair in uren	Invoer in AERIUS
NO_x	80,6676 gram per uur	2,5	0,2017 Kilogram NO_x per jaar
NH_3	0,9024 gram per uur	2,5	0,0023 Kilogram NH_3 per jaar

3.3 Gebruiksfase

Omdat het jollenveld niet in het huidige bestemmingsplan is verwerkt moet het gehele gebruik meegenomen worden in de stikstofberekening.

Berekening verkeersgeneratie

In de CROW-publicatie ‘Toekomstbestendig parkeren – Van parkeercijfers naar parkeernormen’ (december 2018) worden cijfers met betrekking tot parkeren en verkeersaantrekkende werking per functie. Op basis van de omgevingsadressendichtheid van 202 adressen per km^2 in de buurt *Warmond buitengebied - Oosteinde* wordt de stedelijkheidsgraad op *niet stedelijk* vastgesteld, liggend in het buitengebied.

Voor een jachthaven geldt een globale verkeersgeneratie van 26,6 verkeersbewegingen per etmaal per 100 ligplaatsen. Het hele jollenveld krijgt in totaal maximaal 99 ligplaatsen. Op basis hiervan worden 26,3 verkeersbewegingen per etmaal verwacht. Alhoewel jollen vrijwel altijd worden vervoerd op aanhangers achter reguliere personenauto’s kan sporadisch gebruik van zwaarder verkeer voor het gebruik van het jollenveld niet uitgesloten worden. Hierom wordt worstcase gerekend met 2% middelzwaar verkeer. De uiteindelijke verdeling van verkeersbewegingen is in onderstaande tabel te lezen.

Functieaanduiding	Aantal ligplaatsen	Norm verkeersbewegingen per 100 ligplaatsen	Invoer in AERIUS verkeersbewegingen per dag
Jachthaven	99	26,6	26,3
Verdeling categorie	-	middelzwaar verkeer	0,53
		lichtverkeer:	25,77

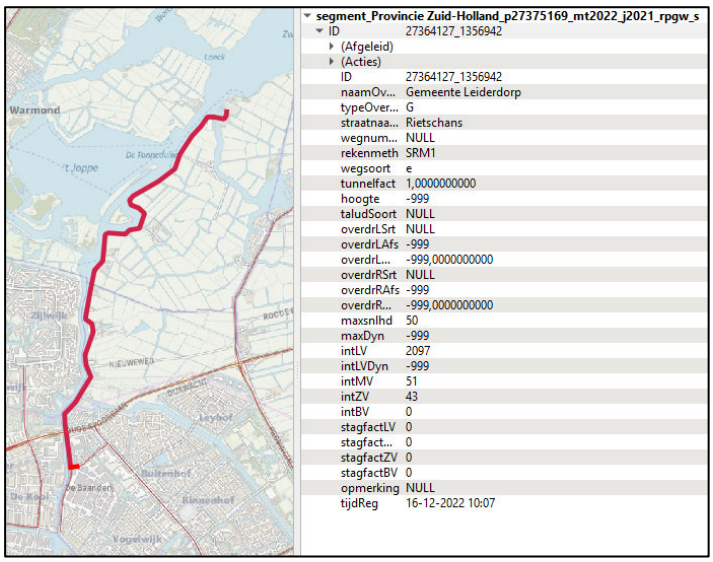
In 2024 levert 11 maanden gebruik (11*30,5*0,53 =) 177,82 middelzware verkeersbewegingen en (11*30,5*25,77=) 8.645,84 verkeersbewegingen in de categorie licht per jaar op.

Verantwoording heersend verkeer en stagnatiefactor

Om vast te stellen in hoeverre het verkeer vanuit het project opgaat in het heersende verkeer, is gebruik gemaakt van gegevens van het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK). Hier zijn monitoringsgegevens van wegverkeer beschikbaar.

Het verkeer zal gebruik maken van de Zijldijk om zich bij de Rietschans bij de rest van het verkeer te voegen.
Vanuit de CIMLK wordt een verkeersintensiteit geconstateerd van 2.097 verkeersbewegingen in de categorie licht verkeer op de Rietschans ter hoogte van de Zijldijk. Met een toename van gemiddeld 26,3 verkeersbewegingen per dag betreft dit een toename van circa (26,3/2.097) = 1,25%. Aansluitend bij de richtlijnen van BIJ12 wordt het verkeer opgenomen in het heersende verkeersbeeld bij enkele procenten. Er geldt een stagnatiefactor van 0.

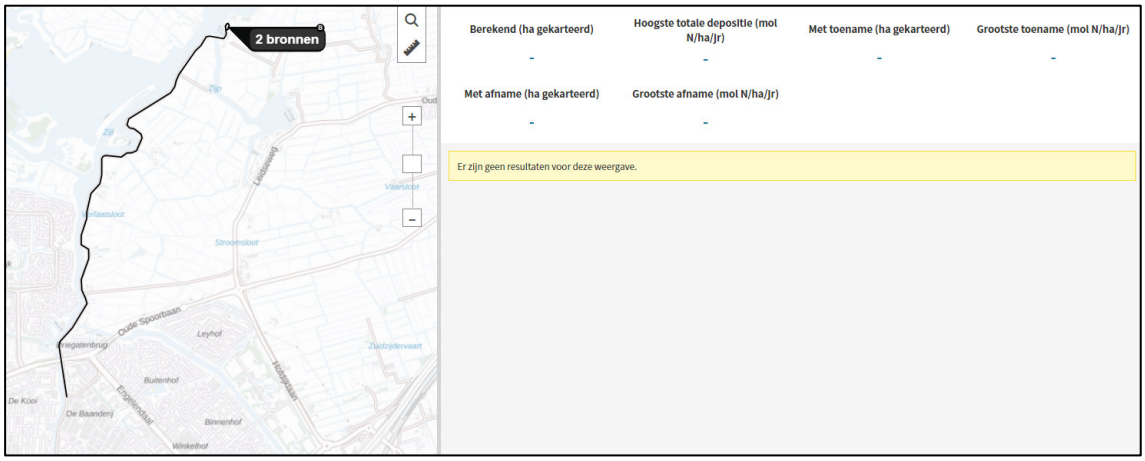
Voor de berekening is rekening gehouden met een filevorming van 1%. Dit is conform de 'Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator 2021' van BIJ12.



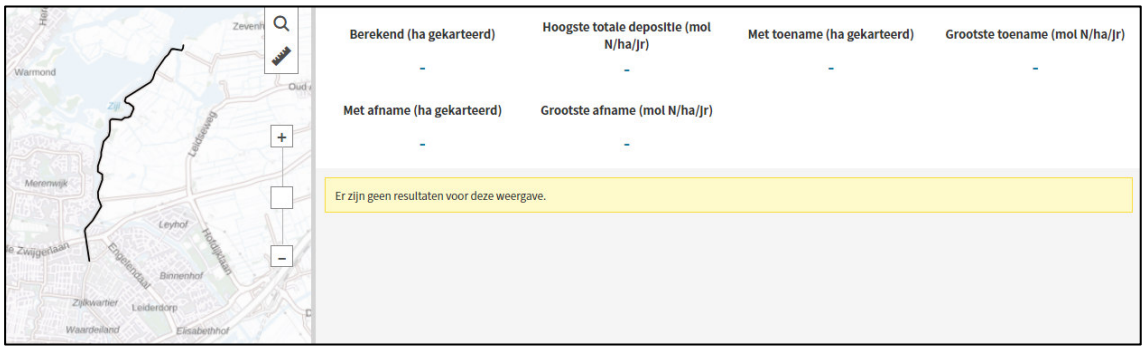
Figuur 5: Uitsnede Qgis met CIMLK input

3.4 AERIUS-modellen

Voor de bouwfase zijn de gegevens ingevoerd in de AERIUS Calculator. Voor het rekenjaar is er uitgegaan van 2024, omdat de realisatie in dat jaar plaatsvindt, aangevuld met 11 maanden gebruik. Voor de gebruiksfases is gerekend met het jaar 2025.



Figuur 6: Uitsnede AERIUS Calculator bouwfase (2024)



Figuur 7: Uitsnede AERIUS Calculator gebruiksfase (2025)

4. Rekenresultaten en conclusie projecteffect

Het projecteffect is berekend met behulp van de AERIUS Calculator. Hierbij is een berekening gemaakt voor de uitstoot van de bouwmachines en het verkeer in de bouwfase.

De conclusie luidt dat geen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden worden getroffen door deze ontwikkeling. De rekentool geeft op basis van de opgestelde input, geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j. Als gevolg van het planvoornemen treedt daarom geen toename van de stikstofdepositie op in Natura 2000-gebied.

Het Pdf-bestand van de berekening is bij deze notitie apart bijgevoegd, zodat het bevoegd gezag deze in kan voeren ter controle.

Omdat het projecteffect niet hoger is dan 0,00 mol/ha/jr, geldt er geen vergunningsplicht volgens de Wet stikstofreductie en natuurbescherming. Een nader onderzoek naar stikstofdepositie is daarom niet nodig.

De volgende Pdf-bestanden zijn van toepassing op de deze notitie:

- A1522-07 AERIUS_Bijlage – Sweilandpolder 8, Warmond –Bouwfase
- A1522-07 AERIUS_Bijlage – Sweilandpolder 8, Warmond – Gebruiksfase

Conclusie stikstofdepositie

Het planvoornemen leidt op basis van de ingevoerde gegevens niet tot extra stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden. Dit aspect vormt geen belemmering voor het planvoornemen.

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstofdepositie.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over de PDF en AERIUS kunt u vinden in de handleidingen of op onze website.

Contactgegevens

Rechtspersoon	IDDS B.V.
Inrichtingslocatie	's Gravendijckseweg 37, 2201CZ Noordwijk

Activiteit

Omschrijving	A1522
Toelichting	A1522 aanlegfase

Berekening

AERIUS kenmerk	RyHVYFs7uSdU
Datum berekening	19 april 2024, 15:46
Rekenconfiguratie	OwN2000-rekengrid

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
A1522 - Beoogd	2024	0,7 kg/j	12,2 kg/j

Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
A1522 - Beoogd	-		
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	-		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	-		
Grootste toename	-		
Grootste afname	-		

A1522 (Beoogd), rekenjaar 2024

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
1 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning | Werktuigen Bouwfase	1,2 g/j	3,3 kg/j
3 Anders... | Anders... | Stationaire Emissie Werktuigen Bouwfase	2,3 g/j	0,2 kg/j
Verkeersnetwerk	0,7 kg/j	8,7 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Niet bepaald

- Grootste toename (projectberekening)
- Grootste afname (projectberekening)
- Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "A1522" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

A1522, Rekenjaar 2024

1 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

Naam	Werktuigen	NO_x	3,3 kg/j
	Bouwfase	NH_3	1,2 g/j
Locatie	X:96891,4		
	Y:467985,9		
Oppervlakte	0,13 ha		

Naam	Stageklasse	Brandstof-verbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Midi graafmachine (5 ton)	Stage-IV, 2014-2018, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	155 l/j	40 u/j		NO_x	3,3 kg/j
					NH_3	1,2 g/j

2 Wegverkeer | Weg

Naam	Wegverkeer Bouwfase		Links	Rechts	NO_x	0,2 kg/j
Locatie	X:95748,08 Y:466630,17	Type scherm	-	-	NO_2	51,1 g/j
Lengte	4.398,64 m	Hoogte	-	-	NH_3	7,3 g/j
Wegtype	Buitenweg	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	40,0 /jaar	1,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	10,0 /jaar	1,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %

3 Anders... | Anders...

Naam	Stationaire Emissie Werktuigen Bouwfase	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	0,2 kg/j
		Warmteinhoud	0,000 MW	NH_3	2,3 g/j
		Spreiding	0 m		
Locatie	X:96891,4 Y:467985,9				
Oppervlakte	0,13 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

4 Wegverkeer | Weg

Naam	Wegverkeer Gebruiksfase		Links	Rechts	NO_x	8,5 kg/j
Locatie	X:95748,08 Y:466630,17	Type scherm	-	-	NO_2	1,7 kg/j
Lengte	4.398,64 m	Hoogte	-	-	NH_3	0,7 kg/j
Wegtype	Buitenweg	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	8.645,8 /jaar	1,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	177,8 /jaar	1,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2023.2_20240329_bf14d3585e
Database versie	2023.2_bf14d3585e_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://link.aerius.nl/website

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstofdepositie.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over de PDF en AERIUS kunt u vinden in de handleidingen of op onze website.

Contactgegevens

Rechtspersoon	IDDS B.V.
Inrichtingslocatie	's Gravendijckseweg 37, 2201CZ Noordwijk

Activiteit

Omschrijving	A1522
Toelichting	A1522 gebruiksfase

Berekening

AERIUS kenmerk	RqRXvbvC5jUc
Datum berekening	19 april 2024, 15:46
Rekenconfiguratie	OwN2000-rekengrid

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
A1522 Gebruiksfase - Beoogd	2025	0,8 kg/j	8,3 kg/j

Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
A1522 Gebruiksfase - Beoogd	-		
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	-		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	-		
Grootste toename	-		
Grootste afname	-		

A1522 Gebruiksfase (Beoogd), rekenjaar 2025

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Verkeersnetwerk	0,8 kg/j	8,3 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Niet bepaald
- Grootste toename (projectberekening)
- Grootste afname (projectberekening)
- Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "A1522 Gebruiksfase" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

A1522 Gebruiksfase, Rekenjaar 2025

1 Wegverkeer | Weg

			Links	Rechts		
Naam	Wegverkeer Bouwfase				NO_x	8,3 kg/j
Locatie	X:95748,08 Y:466630,17	Type scherm	-	-	NO_2	1,8 kg/j
Lengte	4.398,64 m	Hoogte	-	-	NH_3	0,8 kg/j
Wegtype	Buitenweg	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	25,8 /etmaal	1,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,5 /etmaal	1,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2023.2_20240329_bf14d3585e
Database versie	2023.2_bf14d3585e_calculator_nl_stable

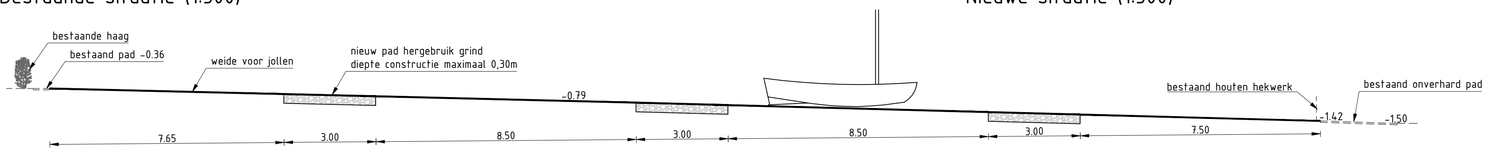
Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://link.aerius.nl/website



Bestaande situatie (1:500)



Nieuwe situatie (1:500)



Doorsnede A-A

Schaal 1:50

Opmerking: bestaand profiel wordt in hoogte niet gewijzigd



Bestaande situatie: oppervlak en aantal jollen (1:500)



Nieuwe situatie: oppervlak en aantal jollen (1:500)

Legenda

Bestaande situatie

- Ligplaatsen jollen. Verharding van grind / split.
- Terrassen en voetpaden. Verharding van tegels e.d. elementen.
- Aanlegsteigers
- Bomen, diverse soorten.
- Hagen, liguster en coniferen.
- Opgaande en inheemse heesterbeplanting.
- Gras (gazons).
- Weide.
- Metalen hekwerk ca. 1,00 en 1,50 m hoog.
- Houten weidehek ca. 1,20 m hoog.
- Bebouwing

Nieuwe situatie

- Ligplaatsen jollen. Verharding van grind / split.
- Terrassen en voetpaden. Verharding van tegels e.d. elementen.
- Aanlegsteigers
- Nieuwe bomen: ratelpopulier, moseik en paardenkastanje.
- Bestaande bomen, diverse soorten.
- Nieuwe haag: liguster hoogte ca. 1,00 m. Afscherming jollenveld.
- Bestaande hagen, liguster en coniferen.
- Opgaande heesterbeplanting, inheems, karakter geriefhoutbosje
- Bestaande opgaande en inheemse heesterbeplanting.
- Gras (gazons).
- Weide.
- Metalen hekwerk ca. 1,00 en 1,50 m hoog.
- Houten weidehek ca. 1,20 m hoog.
- Bebouwing

Versie nr.	Datum	Get.	Con.	Wijziging
3				
2				

IDDS
maakt ontwikkelen mogelijk
IDDS
't Gravendijckseweg 37
2201 CZ Noordwijk
IDDS.NL
Postbus 126
2200 AC Noordwijk
info@idds.nl
T 071 - 402 85 86

Opdrachtgever

KWV De Kaag - Warmond

Project

Inpassing jollenveld - Locatie Sweilandpolder

G84

Formaat:	A1
Schaal:	1:500
Status:	Concept
Datum:	19-04-2024

Tekeningnummer	Versie nr.	Blad nr.
A1522-VO-JO-01	0.1	1/1