

NOTITIE

Onderwerp:	Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling herontwikkeling Ridder van Catsweg 683, Gouda
Auteur:	Adviseur ruimtelijke ordening BJZ.nu
Datum:	29 juni 2021

1. INLEIDING

Dit bestemmingsplan heeft betrekking op het perceel aan de Ridder van Catsweg 683 in Gouda, regio Midden-Holland. Op deze locatie was tot voor kort Carservice van Loon gevestigd. Initiatiefnemer is voornemens het perceel te herontwikkelen met woningbouw.

Het concrete voornemen betreft de sloop van alle bebouwing binnen het projectgebied en de nieuwbouw van een drietal woongebouwen met in totaal 172 appartementen. Het omliggende terrein wordt ingericht met infrastructuur, parkeervoorzieningen en groenvoorzieningen.

De voorgenomen ontwikkeling is niet in overeenstemming met het geldende bestemmingsplan. Een herziening van het bestemmingsplan is noodzakelijk. Vanuit het ruimtelijke spoor is een vormvrije toets aan het Besluit Milieueffectrapportage noodzakelijk. Voorliggende notitie voorziet hierin.

Eerst wordt een nadere toelichting op de M.e.r.-beoordeling gegeven.

M.e.r.-beoordeling

De milieueffectrapportage is een wettelijk instrument met als doel het aspect milieu een volwaardige plaats in de integrale ruimtelijke afweging te geven. Een bestemmingsplan kan op drie manieren met milieueffectrapportage in aanraking komen:

- Op basis van artikel 7.2a, lid 1 Wm (als wettelijk plan);

Er ontstaat een m.e.r.-plicht wanneer er een passende beoordeling op basis van art. 2.8, lid 1 Wet natuurbescherming nodig is.

- Op basis van het Besluit milieueffectrapportage (bestemmingsplan in kolom 3);

Er ontstaat een m.e.r.-plicht voor die activiteiten en gevallen uit de onderdelen C en D van de bijlage van dit besluit waar het bestemmingsplan genoemd is in kolom 3 (plannen).

- Op basis van het Besluit milieueffectrapportage (bestemmingsplan in kolom 4);

Er ontstaat een m.e.r.-(beoordelings)plicht voor die activiteiten en gevallen uit de onderdelen C en D van de bijlage van dit besluit waar het bestemmingsplan genoemd is in kolom 4 (besluiten).

In het Besluit m.e.r. neemt het bestemmingsplan een bijzondere positie in, want het kan namelijk tegelijkertijd opgenomen zijn in zowel kolom 3 als in kolom 4 van het Besluit m.e.r.. Of het bestemmingsplan in deze gevallen voldoet aan de definitie van het plan uit kolom 3 of aan de definitie van het besluit uit kolom 4 is afhankelijk van de wijze waarop de activiteit in het bestemmingsplan wordt bestemd. Als voor de activiteit eerst één of meerdere uitwerkings- of wijzigingsplannen moeten worden vastgesteld dan is sprake van 'kaderstellend voor' en voldoet het bestemmingsplan aan de definitie van het plan. Is de activiteit geheel of gedeeltelijk als eindbestemming opgenomen voldoet het aan de definitie van het besluit.

Een belangrijk element in het Besluit m.e.r. is het (in feite) indicatief maken van de gevalsdefinities (de drempelwaarden in kolom 2 in de D-lijst). Dit betekent dat het bevoegd gezag meer moet doen dan onder de oude regelgeving. Kon vroeger worden volstaan met de mededeling in het besluit dat de omvang van de activiteit onder de drempelwaarde lag en dus geen m.e.r. (beoordeling) noodzakelijk was, onder de nu geldende regeling moet een motivering worden gegeven. Voor deze toets wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd.

Voorliggende ontwikkeling is niet als activiteit opgenomen in de C-lijst van het Besluit MER. In de D-lijst de volgende activiteit opgenomen: 'De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen'. Het plan is als een stedelijk ontwikkelingsproject aan te merken, waardoor toetsing aan de drempelwaarden dient plaats te vinden. Daarnaast voldoet het plan aan de definitie van een besluit (kolom 3). De drempelwaarden zijn ten aanzien van de hiervoor genoemde activiteit als volgt:

1. een oppervlakte van 100 hectare of meer,
2. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of
3. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer. m.e.r.-beoordeling gehanteerd.

In voorliggend geval wordt de oppervlakte van 100 hectare niet overschreden en is geen sprake van (het realiseren) van 2000 woningen of meer. Van een directe m.e.r.-plicht is dan ook geen sprake. Desalniettemin dient, gelet op de aard en omvang van het project, wel een vormvrije m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd. Voorliggende aanmeldnotitie voorziet hierin.

Inhoud en doel van de vormvrije m.e.r.-beoordeling

Inhoudelijk gaat de vormvrije m.e.r.-beoordeling in op de *mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu* als gevolg van het initiatief. Deze belangrijke nadelige gevolgen worden beoordeeld aan de hand van de selectiecriteria opgesomd in Bijlage III van de EEG-richtlijn Milieueffectbeoordeling, die drie hoofdthema's noemt met bijbehorende subcriteria.

Het doel van de notitie is om op objectieve wijze informatie over mogelijke, relevante milieugevolgen van het project te verzamelen en te presenteren.

Betrokken partijen

Bij het project zijn diverse partijen betrokken, waaronder initiatiefnemer en de gemeente Gouda.

Voor het vaststellen van het bestemmingsplan is de gemeenteraad van Gouda het bevoegd gezag. Daarnaast wordt de provincie Zuid-Holland, het Hoogheemraadschap van Rijnland en eventueel andere vooroverlegpartners gedurende het proces bij het project betrokken en zal het bestemmingsplan in het kader van het wettelijk vooroverleg (artikel 3.1.1. Bro) naar deze partijen worden toegezonden.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het voornemen en de locatiekenmerken beschreven. Hoofdstuk 3 gaat in op de mogelijke milieueffecten van het project. In hoofdstuk 4 wordt bij wijze van samenvatting de beoordeling gedaan van de omstandigheden van het voornemen. Hierin wordt tevens de conclusie van de vormvrije m.e.r.-beoordeling beschreven.

2. KENMERKEN VAN HET VOORNEMEN

Dit hoofdstuk gaat in op de voorgenomen ontwikkeling en de locatiekenmerken.

Voorgenomen ontwikkeling

Initiatiefnemer is voornemens om het voormalig bedrijfsperceel aan de Ridder van Catsweg 683 te Gouda te herontwikkelen ten behoeve van een drietal woongebouwen. De appartementen worden uitgevoerd in verschillende woonsegmenten (qua prijsklasse en koop/huur) en zullen geschikt voor diverse doelgroepen, waaronder één- en tweepersoonshuishoudens en senioren. De verdeling is grofweg als volgt:

- 43 sociale huurappartementen;
- 43 gereguleerde huurappartementen (middensegment);
- 86 vrije sector huur- of koopappartementen (middensegment).

In onderstaande afbeelding is de gewenste situatie ter plaatse indicatief weergegeven. De bouwhoogtes betreffen circa 31 meter (oostelijke gebouw), 16 meter (westelijke gebouwen) en 28 meter (noordelijke gebouwen).

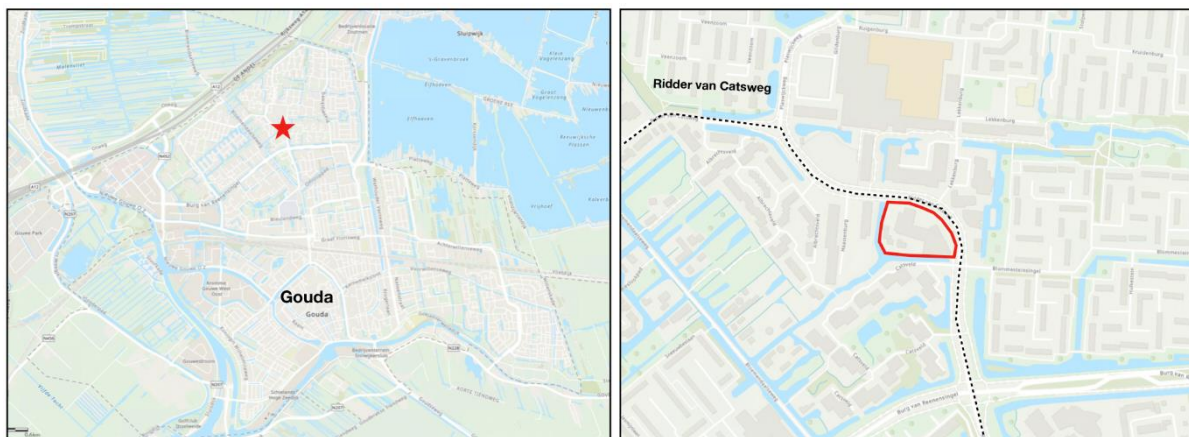


Afbeelding 2.1 Inrichtingsplan (Bron: van Ommeren architecten)

Locatiekenmerken

Het projectgebied ligt aan de Ridder van Catsweg 683 in de wijk Plaswijck te Gouda. Het perceel staat kadastraal bekend als gemeente Gouda, sectie M, nummer 4757. Het projectgebied wordt aan de noord- en oostzijde begrensd door de Ridder van Catsweg. Aan de zuid- en westzijde vormt een waterloop de begrenzing. De ruimtelijk-functionele structuur van de directe omgeving bestaat voornamelijk uit woonpercelen, wijkvoorzieningen (winkelcentrum Bloemendaal) en enkele maatschappelijke voorzieningen.

De ligging van het projectgebied (rode ster en rode omlijning) ten opzichte van de directe omgeving en de stad Gouda is indicatief weergegeven in afbeelding 2.2.



Afbeelding 2.2 Ligging projectgebied (Bron: ArcGIS)

Het projectgebied is in de huidige situatie grotendeels verhard en bebouwd ten behoeve van het voorheen ter plaatse gevestigde autobedrijf Carservice van Loon. Op het perceel bevinden zich onder meer een grote showroom, een autowerkplaats, een wasstraat, een drietal bedrijfswoningen en een pompeiland met luifel. Het bedrijf is onlangs verhuisd naar een andere locatie in Gouda waarmee het onderhavige perceel is vrijgekomen. Een luchtfoto en straatbeelden van het projectgebied zijn weergegeven in afbeelding 2.3.



Afbeelding 2.3 Luchtfoto en straatbeelden projectgebied (Bron: Google streetview)

Het gebruik van natuurlijke hulpbronnen

De ontwikkeling van de voorziene activiteiten legt geen bijzonder beslag op natuurlijke hulpbronnen. Er is sprake van een ruimtebeslag dat overeenkomt met het huidige gebruik (autobedrijf). Tijdens de sloop- en herwerkzaamheden is grondverzet nodig. Tijdens de gebruiksfase zal elektriciteit en water nodig zijn. De woningen zullen gasloos gebouwd worden, conform de Wet Voortgang Energietransitie.

De productie van afvalstoffen

De productie van afvalstoffen betreffen voor de beoogde woningen uitsluitend de huishoudelijke afvalstoffen. Deze worden zoveel mogelijk gescheiden om nuttige afvalstoffen op eenvoudige wijze te kunnen inzamelen en vervolgens te verwerken/recyclen. Er is geen sprake van de productie van gevaarlijk afval.

Verontreiniging en hinder

In de aanlegfase kan sprake zijn van tijdelijke verkeers- en geluidhinder van bouwverkeer en bouwwerkzaamheden op locatie. Het gaat dan om geluid en stof vanuit de bouwplaats en bouwverkeer van en naar het projectgebied. Vanwege de ligging, de omvang van de ontwikkeling en de geschatte tijdsduur, is er geen noodzaak om verkeer tijdelijk om te leiden, met de daarbij behorende effecten. Na afronding van de bouwwerkzaamheden zal de genoemde tijdelijke hinder volledig vervallen. Het aspect tijdelijke hinder leidt niet tot mogelijk belangrijke milieugevolgen.

In de gebruiksfase zullen ten gevolge van de activiteiten geen nadelige effecten op het milieu en de omgeving plaatsvinden. Woningen worden namelijk niet gezien als milieubelastende functies. Zoals in hoofdstuk 3 wordt geconstateerd is er geen sprake van een onevenredige aantasting van beschermende natuurgebieden en/of het woon- en leefklimaat ter plaatse.

Risico op ongevallen, specifiek met gevaarlijke stoffen of technologieën

De beoogde ontwikkelingen zorgen niet voor een toename van risico's voor de omgeving. Er worden geen gevaarlijke stoffen geproduceerd, opgeslagen of vervoerd. Door het aanleggen van een verkeersoverzichtelijke in- en uitrit zal van verkeersonveiligheid geen sprake zijn. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar hoofdstuk 3 onderdeel 'Verkeer'.

3. BESCHRIJVING VAN DE MILIEUEFFECTEN

Voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling zijn de mogelijk negatieve milieueffecten van het voornemen relevant. Zoals in het vorige hoofdstuk is aangegeven, gaat het om de herontwikkeling van een voormalig bedrijfsperceel naar woongebied. Relevante milieuaspecten zijn verkeer, luchtkwaliteit, geluid, water en ecologie. In dit hoofdstuk worden de te verwachten (tijdelijke) effecten per aspect beschreven. Verder wordt ingegaan op tijdelijke hinder als gevolg van de ontwikkeling. Voor een aantal van deze aspecten zijn door diverse externe bureaus onderzoeken uitgevoerd. De conclusies van deze onderzoeken zijn samengevat in onderstaande alinea's.

Verkeer

Bij nieuwe woningbouwontwikkelingen moet rekening worden gehouden met de effecten op de verkeersgeneratie die hierdoor ontstaan. Ten behoeve van voorliggend plan heeft Goudappel Coffeng onderzoek¹ verricht naar de te verwachten verkeerseffecten als gevolg van de ontwikkeling.

Ten tijde van de uitvoering van dit onderzoek was nog sprake van een planvoornemen waarbij 196 en later 188 appartementen zouden worden gerealiseerd. In verband met zienswijzen en ambtshalve wijzigingen is het plan uiteindelijk gewijzigd naar maximaal 172 appartementen. Dit is ook als zodanig gemaximeerd in de bestemmingsplanherziening ten behoeve van deze ontwikkeling. In relatie tot de verkeerssituatie/verkeersgeneratie is de realisatie van minder appartementen gunstig. Immers betekend dit gemiddeld genomen een lager aantal verkeersbewegingen en hiermee een mindere impact op de omgeving. Hoewel de daadwerkelijke verkeersberekening die onderdeel uitmaakt van het bedoelde onderzoek is gebaseerd op de realisatie van 188 appartementen, wordt dit onderzoek op basis van bovenstaande dan ook als worst-case berekening gezien. De realisatie van minder appartementen leidt immers niet tot een hogere verkeersgeneratie dan waar in het onderzoek rekening mee is gehouden. De uitkomsten van dit onderzoek worden om deze reden representatief geacht.

De transformatie van het plangebied tot woningbouwlocatie zorgt voor een toename van de verkeersgeneratie van circa 396 extra motorvoertuigbewegingen per etmaal ten opzichte van de huidige situatie.

Het grootste deel van dit verkeer zal van/naar het zuiden rijden in de richting van de Burgemeester van Reenensingel, via deze route zijn namelijk de meeste bestemmingen te bereiken. Op de ridder van Catsweg tussen het plangebied en de Burgemeester van Reenensingel neemt daardoor de verkeersintensiteit toe met circa 376 verkeersbewegingen per dag. Dit komt overeen met ongeveer 5% extra verkeer.

Het plangebied wordt ontsloten middels een voorrangskruispunt op de Ridder van Catsweg. Verkeer op de Ridder van Catsweg heeft voorrang op verkeer van/naar het plangebied. Nabij de ontsluiting is ruimte voor een vuilniswagen om de ondergrondse containers te legen zonder daarbij het rechtdoorgaande verkeer te hinderen. De verkeersafwikkeling (verkeersdoorstroming) op de Ridder van Catsweg en het kruispunt met de Burgemeester van Reenensingel is beoordeeld met dynamische verkeerssimulaties van de geprognosticeerde verkeerssituaties in 2030. Daaruit blijkt dat de planontwikkeling slechts beperkte effecten heeft op de wachttijd en verkeersdoorstroming op de Ridder van Catsweg, de verschillende aansluitende wegen en het kruispunt met de Burgemeester van Reenensingel. Afslaand verkeer naar de planlocatie zorgt af en toe voor een korte wachtrij op de Ridder van Catsweg, maar de vertraging daarvan blijkt beperkt en binnen de criteria voor een goede verkeersafwikkeling.

Bij het kruispunt met de Burgemeester van Reenensingel kan er op zaterdagmiddag incidenteel sprake zijn van een oplopende wachtrij bij één van de opstelstroken. Dit is echter in de referentiesituatie ook al het geval, de planontwikkeling heeft hier beperkt effect op. Gegeven de gemiddelde vertraging op deze rijrichting komt dit slechts incidenteel voor. De cyclustijd van het kruispunt blijft binnen de maximaal acceptabele grens van 120 seconden.

Op basis van het onderzoek wordt geconcludeerd dat de Ridder van Catsweg de bij dit plan behorende verkeersgeneratie op een verkeersveilige wijze kan afwikkelen, zonder onevenredige effecten op de verkeersdoorstroming.

Geconcludeerd wordt dat de reeds aanwezige wegenstructuur de toekomstige verkeersstroom veilig kan afwikkelen. De toekomstige verkeerssituatie leidt niet tot mogelijk belangrijke nadelige gevolgen.

Luchtkwaliteit

¹ Verkeersonderzoek Van Loon locatie, Gouda,, Goudappel Coffeng, 8 april 2021

Om een goede luchtkwaliteit in Europa te garanderen heeft de Europese Unie een viertal kaderrichtlijnen opgesteld. De hiervan afgeleide Nederlandse wetgeving is vastgelegd in hoofdstuk 5, titel 2 van de Wet milieubeheer. Deze wetgeving staat ook bekend als de Wet luchtkwaliteit. In de Wet luchtkwaliteit staan ondermeer de grenswaarden voor de verschillende luchtverontreinigende stoffen. Onderdeel van de Wet luchtkwaliteit zijn de volgende Besluiten en Regelingen:

- Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen);
- Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen).

Het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (NIBM) staat bouwprojecten toe wanneer de bijdrage aan de luchtkwaliteit van het desbetreffende project niet in betekenende mate is. Het begrip 'niet in betekenende mate' is gedefinieerd als 3% van de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Het gaat hierbij uitsluitend om stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Toetsing aan andere luchtverontreinigende stoffen uit de Wet luchtkwaliteit vindt niet plaats.

In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Enkele voorbeelden zijn:

- woningen: 1.500 met een enkele ontsluitingsweg;
- woningen: 3.000 met twee ontsluitingswegen;
- kantoren: 100.000 m² bruto vloeroppervlak met een enkele ontsluitingsweg.

Als een ruimtelijke ontwikkeling niet genoemd staat in de Regeling NIBM kan deze nog steeds niet in betekenende mate bijdragen. De bijdrage aan NO₂ en PM₁₀ moet dan minder zijn dan 3% van de grenswaarden.

Dit besluit is opgesteld om mensen die extra gevoelig zijn voor een matige luchtkwaliteit aanvullend te beschermen. Deze 'gevoelige bestemmingen' zijn scholen, kinderdagverblijven en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. Woningen en ziekenhuizen/ klinieken zijn geen gevoelige bestemmingen.

De grootste bron van luchtverontreiniging in Nederland is het wegverkeer. Het Besluit legt aan weerszijden van rijkswegen en provinciale wegen zones vast. Bij rijkswegen is deze zone 300 meter, bij provinciale wegen 50 meter. Bij realisatie van 'gevoelige bestemmingen' binnen deze zones is toetsing aan de grenswaarden die genoemd zijn in de Wet luchtkwaliteit nodig.

In de eerste plaats wordt opgemerkt dat de voorliggende ontwikkeling niet wordt aangemerkt als een gevoelige bestemming in het kader van het 'Besluit gevoelige bestemmingen'.

Daarnaast gaat voorliggend plan uit van de realisatie van 172 woonappartementen. Het aantal te realiseren woningen blijft ruimschoots onder de aangegeven grens van 1.500 woningen zoals opgenomen in het Besluit NIBM. Hiermee kan in beginsel redelijkerwijs worden uitgesloten dat de grenswaarde van 3% voor verontreinigende stoffen wordt overschreden. Om dit aan te tonen is door Peutz een luchtkwaliteitsonderzoek² uitgevoerd.

Doel van het onderzoek was het vaststellen of een wijziging in de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen vanwege de ontwikkeling effect heeft op de luchtkwaliteit in de omgeving. Hierbij zijn de resultaten afgezet tegen de milieueffecten van de in de huidige situatie binnen het plangebied aanwezige functies (tankstation).

De bijdrage aan de luchtverontreinigende stoffen door toedoen van de beoogde ontwikkeling is maximaal 0.1, 0.0, en 0.0 µg/m³ voor respectievelijk NO_x, PM₁₀, en PM_{2.5}. Hiermee is sprake van een NIBM bijdrage. Tevens is deze slechts 0,1 µg/m³ hoger dan de bijdrage van het tankstation in de bestaande situatie. Hiervan uitgaande wordt geconcludeerd dat de beoogde ontwikkeling geen significant negatieve effecten in de omgeving tot gevolg heeft in relatie tot het aspect luchtkwaliteit. Hiermee is voor de ontwikkeling in dit kader dan ook sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Geluid

Hierbij gaat het met name om de vraag of de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling leidt tot een situatie die, vanuit geluidhinder bezien, in strijd is te achten met een goede ruimtelijke ontwikkeling. Daarvan is sprake als het woon- en leefklimaat van omwonenden in ernstige mate wordt aangetast vanwege de geluidhinder.

De functie 'wonen' is in beginsel niet milieubelastend voor de omgeving in relatie tot geluid. Van de aantasting van het woon- en leefklimaat van omwonenden is in beginsel dan ook geen sprake. In voorliggend geval is echter wel sprake van een verwachte toename van het aantal verkeersbewegingen en de realisatie van een parkeerdek.

² Realisatie woningbouw aan de Ridder van Catsweg te Gouda, Onderzoek naar de aspecten geluid en luchtkwaliteit in de omgeving, Peutz, 29 juni 2021.

In dit kader heeft Peutz onderzoek³ verricht naar de mogelijke hinder voor omwonenden. Doel van het onderzoek was het vaststellen van de geluidbelasting ten gevolge van verkeersbewegingen ten gevolge van de verkeersgeneratie van de woningen, alsmede de geluidbelasting van de piekgeluiden veroorzaakt door gebruik van de parkeerplaatsen (dichtslaan portieren) ter plaatse van bestaande woningen. Daarnaast is beschouwd wat de geluidbelasting ten gevolge van de indirecte hinder in de omgeving is.

Het hoogst berekende langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ten gevolge van verkeersbewegingen over het verkeersdek bedraagt 42, 44 en 36 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode en voldoet aan de grenswaarden van het Activiteitenbesluit, alsmede aan stap 2 van de VNG-publicatie voor gemengd gebied. Het maximale geluidniveau ten gevolge van dichtslaan van portieren op het verkeersdek bedraagt ten hoogste 64 dB(A), waarbij sprake is van een acceptabel geluidniveau in een stedelijke omgeving. Hier wordt eveneens voldaan aan stap 2 van de VNG-publicatie voor gemengd gebied. Hierbij wordt opgemerkt dat de piekgeluiden gebiedseigen geluid betreft, hetgeen in de huidige situatie reeds aanwezig is met zelfs hogere maximale geluidniveaus ter plaatse van de gevels van woningen.

De indirecte hinder ten gevolge van de ontwikkeling bedraagt maximaal 49 dB (L den). De geluidbelasting van de bestaande doorgaande wegen is maximaal 63 dB (L den). Derhalve is de indirecte hinder als akoestisch niet relevant te beschouwen. Ook wordt de maximaal toelaatbare waarde uit de Circulaire niet overschreden. Daarmee wordt tevens voldaan aan stap 3 uit de VNG-publicatie.

Geconcludeerd wordt dat er geen sprake is van een ernstige aantasting van het woon- en leefklimaat van omwonenden.

Water

Huidige en nieuwe situatie verharding

Het projectgebied is in de huidige situatie grotendeels verhard door bebouwing en wegverhardingen ten behoeve van het voormalige autobedrijf. In de nieuwe situatie is sprake van een afname van verhard oppervlak met circa 1.500 m². De parkeerplaatsen worden deels aangelegd met halfverharding. Carports worden voorzien van sedumbedekking.

Afvalwater

Het afvalwater van de woningen zal net als in de huidige situatie worden afgevoerd via een gescheiden rioolstelsel naar de dichtstbijzijnde RWZI.

Hemelwater

Met schoon hemelwater wordt in de nieuwe situatie op verschillende manieren omgegaan. Zo worden de woongebouwen voorzien van een groen dak (i.c.m. zonnepanelen) en komt er per saldo meer groen binnen het plangebied. Hiermee worden de mogelijkheden voor schoon hemelwater om te infiltreren in de bodem vergroot. Ter plaatse van de parkeerplaatsen voor bezoekers wordt gebruik gemaakt van halfverharding waarmee ook bodeminfiltratie mogelijk wordt gemaakt. Hemelwater dat neerdaalt op het parkeerdek wordt afgevoerd richting de ten zuiden en westen gelegen waterloop.

Oppervlaktewater

In het plangebied is geen sprake van oppervlaktewater. Ten zuiden en westen van het plangebied is sprake van een waterloop. Voor zover sprake is van bouwactiviteiten in de nabijheid van deze waterloop wordt opgemerkt dat ten alle tijd moet worden voldaan het de zorgplicht. Voorkomen moet worden dat de doorstroming wordt bemoeilijk, de waterbergingsfunctie vermindert of de waterkwaliteit verslechterd.

Het effect van de voorgenomen ontwikkeling ten aanzien van water wordt ingeschaald op licht positief, aangezien een bodembedreigende functie (autobedrijf/tankstation) komt te vervallen en er meer groen zal zijn waar water kan infiltreren in de bodem.

Ecologie

Bescherming in het kader van de natuur wet- en regelgeving is op te delen in gebieds- en soortenbescherming. Bij gebiedsbescherming heeft men te maken met de Wet natuurbescherming en het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Soortenbescherming gaat uit van de bescherming van dier- en plantensoorten. Sinds 1 januari 2017 is het wettelijk kader ten aanzien van gebieds- en soortenbescherming vastgelegd in de Wet natuurbescherming.

³ Realisatie woningbouw aan de Ridder van Catsweg te Gouda, Onderzoek naar de aspecten geluid en luchtkwaliteit in de omgeving, Peutz, 29 juni 2021.

Gebiedsbescherming

Natura 2000

Natura 2000 is een samenhangend netwerk van natuurgebieden in Europa. Het projectgebied is niet gelegen binnen een Natura 2000-gebied. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied 'Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein' is gelegen op een afstand van circa 3,4 kilometer ten oosten van het projectgebied.

Gelet op de onderlinge afstand is van directe hinder (bijv. geluid, verstrooiing van licht etc.) niet aan de orde. Naast directe hinder dient tevens te worden gekeken naar de mogelijke toename van stikstofdepositie op kwetsbare habitattypen binnen het Natura 2000-gebieden. Om dit te beoordelen heeft BJZ.nu een zogenaamde Aerijs-berekening⁴ uitgevoerd voor zowel de bouwfase (tijdelijk karakter) en de gebruiksfase die samenhangt met de voorgenomen ontwikkeling. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is in dit kader ook rekening gehouden met de toekomstige aanwijzing van het gebied 'Polder Stein' als stikstofgevoelig. Hierbij zijn rekenpunten toegevoegd ter plaatse van de dichtstbijzijnde grens van het gebied 'Polder Stein' en ter plaatse van de dichtstbijzijnde grens van het gebied waar de stikstofgevoelige Kievitsbloem aanwezig is.

Hierna wordt de belangrijkste conclusie weergegeven.

De emissie leidt niet tot een meetbare depositie NOx op Natura 2000-gebieden of op het gebied 'Polder Stein'. Er hoeft geen Wet natuurbescherming-vergunning aangevraagd te worden.

Natuurnetwerk Nederland (NNN) / Netwerk Natuur Zuid-Holland (NNZH)

Het projectgebied is niet gelegen binnen de begrenzing van NNN of het Netwerk Natuur Zuid-Holland. De dichtstbijzijnde gronden die zijn aangemerkt als NNN of NNZH zijn gelegen op meer dan 1,5 kilometer afstand van het projectgebied. De invloedssfeer van de voorgenomen activiteiten is lokaal, waardoor de voorgenomen activiteiten geen negatief effect hebben op het NNN/NNZH.

Soortbescherming

Wat betreft de soortenbescherming is de Wet natuurbescherming van toepassing. Hierin wordt onder andere de bescherming van dier- en plantensoorten geregeld. Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient te worden getoetst of er sprake is van negatieve effecten op de aanwezige natuurwaarden. Als hiervan sprake is, moet ontheffing of vrijstelling worden gevraagd.

Om in te schatten of er binnen het projectgebied planten- en diersoorten aanwezig of te verwachten zijn die volgens de wet een beschermde status hebben en die mogelijk verstoring kunnen ondervinden door de voorgenomen ingreep, is een quickscan flora en fauna⁵ uitgevoerd.

De gebouwen in het projectgebied vormen een potentiële verblijfplaats voor vleermuizen en op basis van het uitgevoerde onderzoek kan de aanwezigheid van een verblijfplaats niet uitgesloten worden. Om de functie en betekenis van de bebouwing voor vleermuizen scherp te krijgen is nader onderzoek vereist. Vleermuizen en hun verblijfplaatsen zijn strikt beschermd en mogen alleen met een ontheffing van de verbodsbepalingen negatief beïnvloed worden. Geadviseerd wordt om nader onderzoek uit te voeren, conform het vleermuisprotocol. De functie van het projectgebied als foerageergebied voor amfibieën, grondgebonden zoogdieren, vleermuizen en vogels wordt door uitvoering van de voorgenomen activiteiten niet aangetast.

Aanvullend vleermuisonderzoek

In de zomer en het najaar van 2019 de bebouwing binnen het projectgebied onderzocht op de aanwezigheid van een verblijfplaats van vleermuizen. Het onderzoek is uitgevoerd volgens het daarvoor geldende protocol en is volledig en onder gunstige weersomstandigheden uitgevoerd.

Uit het onderzoek⁶ is gebleken dat vleermuizen geen verblijfplaats bezetten in de te slopen bebouwing. Het slopen van de bebouwing leidt niet tot wettelijke consequenties in het kader van de wet- en regelgeving voor beschermde soorten. Er hoeft geen nader onderzoek uitgevoerd te worden en er hoeft geen ontheffing van de verbodsbepalingen aangevraagd te worden.

Het aspect ecologie leidt niet tot mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen.

⁴ BJZ.nu BV, Aerijs Berekening Woningbouw Gouda, Ridder van Catsweg 683, 29 juni 2021

⁵ Natuurbank Overijssel, Quickscan natuurwaarden Ridder van Catsweg Gouda, 08-04-2019, geactualiseerd 12-04-2021

⁶ Natuurbank Overijssel, Vleermuisinventarisatie Ridder van Catsweg 681 te Gouda, 23-01-2020, geactualiseerd 12-04-2021

Tijdelijke hinder

Met een ruimtelijke ontwikkeling kan ook tijdelijke hinder als gevolg van bouwwerkzaamheden gepaard gaan. In voorliggend geval zal gedurende de ontwikkeling van het projectgebied enige hinder als gevolg van bouwwerkzaamheden gaan plaatsvinden. Het gaat dan om geluid en stof vanuit de bouwplaats en bouwverkeer van en naar het projectgebied. Vanwege de ligging is er geen noodzaak om verkeer tijdelijke om te leiden, met de daarbij behorende effecten. Na afronding van de bouwwerkzaamheden zal de genoemde tijdelijke hinder volledig vervallen.

Het aspect tijdelijke hinder leidt niet tot mogelijk belangrijke milieugevolgen.

Cumulatie

Cumulatie van effecten treedt op wanneer werkzaamheden in direct omliggende gebieden vergelijkbare effecten veroorzaken met de hierboven beschreven effecten en in dezelfde periode worden uitgevoerd.

In de omgeving van het projectgebied zijn geen (grootschalige) ontwikkelingen gepland/bekend welke in vergelijkbare mate effecten veroorzaken als de voorgenomen ontwikkeling. Cumulatie is daarom niet aan de orde.

4. CONCLUSIE

Dit hoofdstuk dient als samenvatting van de conclusies van de hoofdstukken 2 en 3. In dit hoofdstuk wordt de voorgenomen activiteit aan onderstaande criteria getoetst en een eindafweging gemaakt.

1. De kenmerken van de activiteit;
2. De plaats van de activiteit;
3. De samenhang met andere activiteiten (cumulatie);
4. De kenmerken van de belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu die de activiteit kan hebben.

Kenmerken van de activiteit

Het voornemen is om het projectgebied aan de Ridder van Catsweg 683 te herontwikkelen. Bij de kenmerken van de activiteit dient in het bijzonder in overweging te worden genoemd:

- De omvang van het project;
- hinder.

Omvang

De ontwikkeling is relatief gering van omvang. Het voornemen past in de stedelijke structuur van Gouda. Geconcludeerd wordt dat dit project ver beneden de drempelwaarden van de m.e.r.-beoordelingsplicht blijft.

Hinder

Tijdens de uitvoering van het voornemen kunnen omwonenden en flora en fauna hinder ondervinden. Geconstateerd is dat de hinder voor omwonenden beperkt en slechts tijdelijk is, en/of niet significant. Voor flora en fauna geldt dat geen beschermde soorten zijn aangetroffen. Een ontheffing is niet noodzakelijk, de zorgplicht zoals opgenomen in de Wnb dient wel ten alle tijden in acht te worden genomen.

Plaats van de activiteit

Het projectgebied is geheel binnen grondgebied van de gemeente Gouda. De voorgenomen activiteit is niet gelegen in beschermd gebied in het kader van waterhuishouding of natuur. Binnen het projectgebied zelf zijn ook geen waardevolle groenstructuren aanwezig.

Samenhang met andere activiteiten ter plaatse

Er vinden in de directe omgeving van het projectgebied geen andere (grootschalige) ontwikkelingen plaats waarmee rekening dient te worden gehouden.

Kenmerken van de belangrijke nadelige milieugevolgen

Voor de beoordeling van eventuele belangrijke nadelige milieugevolgen van de voorgenomen activiteit moet, daar waar opportuun, rekenschap worden gegeven aan de volgende zaken:

- Het bereik van het effect (geografische zone en de grootte van de getroffen bevolking);
- Het grensoverschrijdende karakter van het effect;
- De waarschijnlijkheid van het effect;
- De duur, frequentie en de onomkeerbaarheid van het effect.

Uit hoofdstuk 3 is gebleken dat de ontwikkeling op de relevante milieuaspecten verkeer, luchtkwaliteit, water en ecologie, geen belangrijke structurele nadelige en onomkeerbare milieugevolgen met zich meebrengt.

De ontwikkeling gaat wel gepaard met tijdelijke hinder als gevolg van bouwwerkzaamheden, maar deze zullen na afronding volledig vervallen.

Conclusie vormvrije m.e.r.-beoordeling

De vormvrije m.e.r.-beoordeling maakt duidelijk dat de milieueffecten als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling beperkt zijn en dat er geen sprake is van een bijzondere omstandigheid die het opstellen van een plan-m.e.r. noodzakelijk maakt.