

# NOTITIE

Onderwerp: Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling herontwikkeling Ridder van Catsweg 683, Gouda  
Auteur: Niels Broekhuis  
Datum: 4 oktober 2019

## 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 woontorens met in totaal 193 appartementen. Het omliggende terrein wordt ingericht met infrastructuur, parkeervoorzieningen (o.a een parkeerdek) 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 m<sup>2</sup> 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.

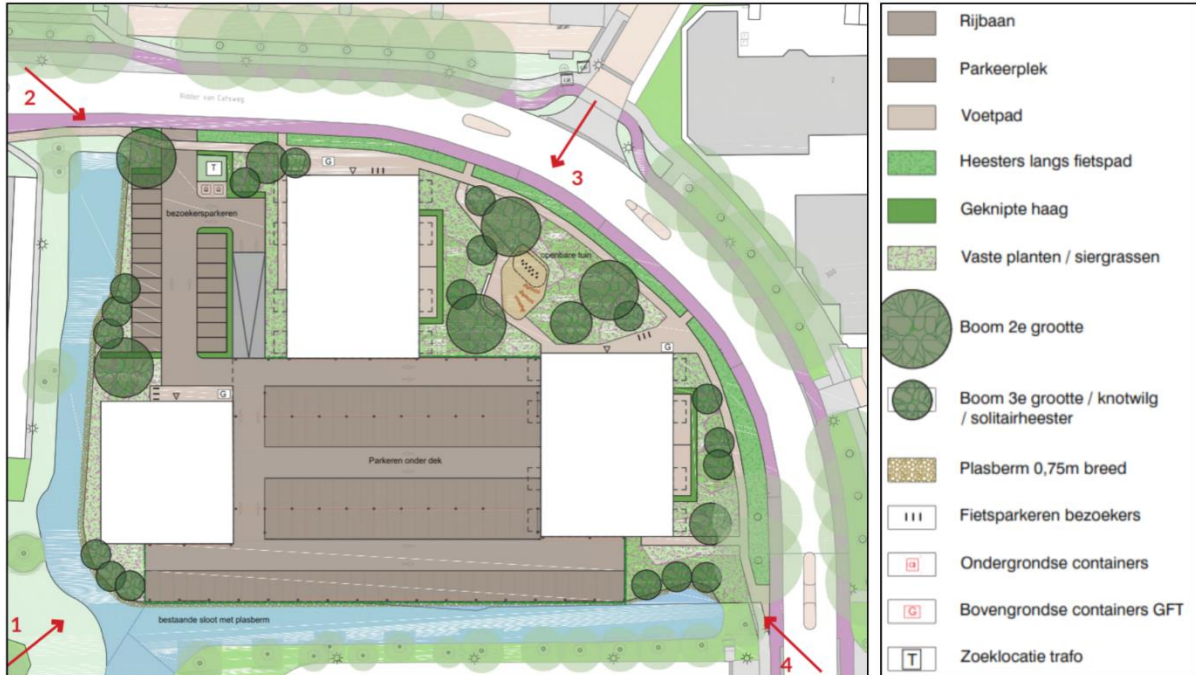
## 2. KENMERKEN VAN HET VOORNEMEN

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

### Voorgenomen ontwikkeling

Initiatiefnemer is voornemens om het voormalig bedrijfsperceel aan de Ridder van Catsweg 683 te Gouda te herontwikkelen ten behoeve van een drietal woontorens. Er worden 150 appartementen in het middensegment (koop en huur) en 43 sociale huurappartementen gerealiseerd. Kortom, het gaat om een totaal van 193 appartementen.

In afbeelding 2.1 is de gewenste situatie ter plaatse indicatief weergegeven. De bouwhoogtes betreffen circa 19 meter (oostelijke toren), 34 meter (westelijke toren) en 37 meter (noordelijke toren).

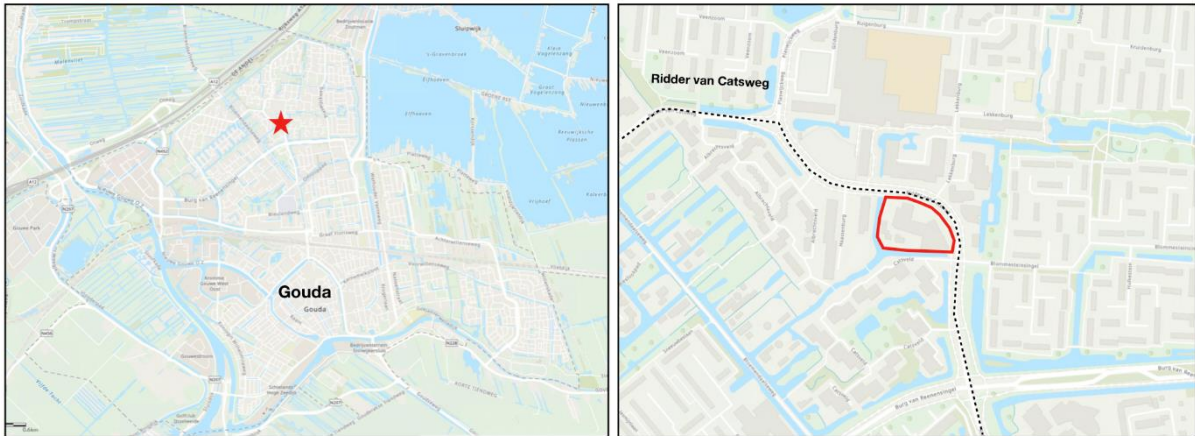


Afbeelding 2.1 Gewenste situatie (Bron: Vastbouw Oost B.V.)

### Locatienkenmerken

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 heiwerkzaamheden 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, 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. Voor het berekenen van de verkeersgeneratie wordt aangesloten op de publicatie 'Toekomstig parkeren, publicatie 381 (december 2018)' van het CROW. Deze kencijfers zijn gebaseerd op literatuuronderzoek en praktijkervaringen van gemeenten. De kencijfers zijn landelijk (en juridisch) geaccepteerd en worden gezien als de meest betrouwbare gegevens met betrekking tot het bepalen van de verkeersgeneratie.

Op basis van de CROW publicatie geldt ten aanzien van de gewenste ontwikkeling een gemiddelde verkeersgeneratie van respectievelijk 3,6 (Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)) en 5,6 (Koop, appartement, midden) verkeersbewegingen per woning per weekdagemaal. Het plan brengt in totaliteit dan ook een verwachte verkeersgeneratie van  $((118 * 3,6) + (75 * 5,6))$  845 verkeersbewegingen per weekdagemaal met zich mee.

Ten opzichte van de bestaande planologische mogelijkheden (autobedrijf met o.a. wasstraat, tankstation) wordt gesteld dat voorliggende ontwikkeling slechts een beperkte toename van de verkeersgeneratie tot gevolg heeft. Het projectgebied krijgt een eigen brede gezamenlijke in- en uitrit op de Ridder van Catsweg. Hiermee wordt een verkeersveilige situatie gecreëerd waarbij wordt gesteld dat de Ridder van Catsweg de bij dit plan behorende verkeersgeneratie eenvoudig kan afwikkelen. Voor fietsers en voetgangers worden meerdere ontsluitingen gerealiseerd die aansluiten op het aan de noord- en oostzijde van het projectgebied aanwezige fietspad.

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

#### Luchtkwaliteit

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 (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>). 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 m<sup>2</sup> 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 NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> 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.

Ondanks dat er naar verwachting niet of nauwelijks sprake zal zijn van een toename van verkeersbewegingen is er een NIBM-berekening uitgevoerd. Via een NIBM-tool berekening wordt onderzocht of de ontwikkeling wel of niet in betekende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. In de berekening zijn de vervoersbewegingen zoals genoemd onder 'Verkeer' overgenomen, als zijnde een worst-case situatie. Het aandeel vrachtverkeer is op 0% gezet, aangezien het voornemen uitsluitend de functie 'wonen' betreft. Het aandeel van vrachtverkeer in de aanlegfase is buiten beschouwing gelaten, omdat dit tijdelijk van aard is. De berekening laat het volgende beeld zien.

### Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Jaar van planrealisatie		2020
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		845
Aandeel vrachtverkeer		0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>	0,69
	PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup>	0,12
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m <sup>3</sup>		1,2
<b>Conclusie</b>		
<b>De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig</b>		

Uit de berekening blijkt dat voorliggend plan 'niet in betekende mate bijdraagt' aan de luchtverontreiniging. Vervolgonderzoek naar effecten op de luchtkwaliteit is niet noodzakelijk. Tot slot wordt geconcludeerd dat de ontwikkeling niet wordt aangemerkt als een gevoelige bestemming in het kader van het 'Besluit gevoelige bestemmingen'.

Het effect van de voorgenomen ontwikkeling ten aanzien van luchtkwaliteit wordt ingeschaald op neutraal, aangezien naar verwachting het aantal verkeersbewegingen niet significant zal toenemen.

#### 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 m<sup>2</sup>**. De parkeerplaatsen worden deels aangelegd met halfverharding.

##### *Afvalwater*

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

##### *Hemelwater*

Met schoon hemelwater wordt in de nieuwe situatie op verschillende manieren omgegaan. Zo worden de woontorens voorzien van een groen dak en komt er per saldo meer groen binnen het projectgebied. **Hemelwater dat neerdaalt op het omliggende terrein wordt geïnfiltreerd in de bodem of afgevoerd richting de ten zuiden en westen gelegen waterloop.**

##### *Oppervlaktewater*

In het projectgebied is geen sprake van oppervlaktewater. Ten zuiden en westen van het projectgebied is sprake van een waterloop. In het kader van voorliggend plan is echter geen sprake van relevante fysieke ontwikkelingen binnen een zone van 5 meter van deze waterloop. **Ter plaatse worden uitsluitend parkeerplaatsen gerealiseerd.**

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.

## 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 Aerius-berekening<sup>1</sup> uitgevoerd voor zowel de bouwfase (tijdelijk karakter) en de gebruiksfase die samenhangt met de voorgenomen ontwikkeling. Hierna wordt de belangrijkste conclusie weergegeven.

De emissie leidt niet tot een meetbare depositie NOx op Natura 2000-gebieden. 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 fauna<sup>2</sup> 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.

### **Nader onderzoek**

Het aspect ecologie leidt **niet** tot mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen.

### **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.

<sup>1</sup> BJZ.nu BV, Aerius-berekening Ridder van Catsweg 683, **datum**

<sup>2</sup> Natuurbank Overijssel, Quickscan natuurwaarden Ridder van Catsweg Gouda, 08-04-2019



## 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. 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.