

Aanmeldingsnotie Vormvrije m.e.r. -beoordeling

Busremise Tielweg 5

Qbuzz

Baakk Bouw & Beheer | Qbuzz | Tekenservice.com

2 Februari 2025

Busremise Tielweg 5

Gouda

Aanmeldingsnotie Vormvrije m.e.r. -beoordeling

Identificatie

Projectnummer:
173-2401BL

Opdrachtgever:
Baakk Bouw & Beheer B.V. en Qbuzz

Auteur(s):
R.v.d. Berg, Ing

Planstatus

Datum:
02-02-2025 Definitief

Inhoud

1. Inleiding 5
1.1 Gegevens initiatiefnemer 5
1.2 Aanleiding 5
1.3 Situering van de inrichting 5
1.4 Besluit milieueffectrapportage 6
1.5 Wat is een m.e.r.-beoordelingsplicht? 7
1.6 Doel en belang van aanmeldingsnotitie 7
1.7 Procedure 8
2. Kenmerken van het project 9
2.1. Omvang en ontwerp van het project 9
2.2. Cumulatie met andere bestaande projecten en/of goedgekeurde projecten 11
2.3. Gebruik van natuurlijke hulpbronnen 11
2.4. Productie van afvalstoffen 11
2.5. Verontreiniging en hinder 11
2.5.1Algemeen 11
2.5.2 Geluid 12
2.5.3 Geluidsbelasting ten opzichte van de te realiseren busremise 12
2.5.4 Weg- en railverkeer 12
2.5.5 Trillingen 13
2.5.6 Geur 13
2.5.7 Lucht 13
2.5.8 Bodemkwaliteit 18
2.5.9 (afval)water 19
2.5.10 Verkeer en afwikkeling 19
2.6 Risico van zware ongevallen en/of rampen 26
2.6.1 Berekening groepsrisico 27
2.7 Risico's voor de menselijke gezondheid 27
2.8 Conclusie kenmerken van het project 27
3. Locatie van project 28
3.1 Bestaand en goedgekeurd landgebruik 28
3.2 Relatieve rijkdom aan en beschikbaarheid, kwaliteit en regeneratievermogen van natuurlijke hulpbronnen. 28
3.3 Opnamevermogen van het natuurlijke milieu 29
3.4 conclusie 29
4. Soort en kenmerken van het potentiële effect 31
4.1 De orde van grootte en het ruimtelijk bereik van de effecten 31

4.2 De aard van het effect 31
4.3 Grensoverschrijdende karakter van het effect 31
4.4 Intensiteit en complexiteit van het effect 31
4.5 Waarschijnlijkheid van het effect 31
4.6 Aanvang, duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect 31
4.7 Cumulatie van effecten met de effecten van andere bestaande en/of goedgekeurde projecten 31
4.8 Mogelijkheid om de effecten doeltreffend te verminderen 31
4.9 Conclusie kenmerken van het potentiële effect 31
5. Conclusie en verzoek 32

1. Inleiding

1.1 Gegevens initiatiefnemer

Initiatiefnemer:	Baakk Bouw & Beheer B.V.
Adres:	Weg en Bos 37
Postcode:	2661 DL
Kadastrale gemeente:	Bergschenhoek
Contactpersoon:	Jos Harms
Telefoon:	+31 (0)6 13142026
E-mail:	jharms@baakk.nl

1.2 Aanleiding

Qbuzz heeft de concessie Zuid-Holland Noord gewonnen, die op 15 december 2024 van start zal gaan. Binnen deze concessie, die een looptijd heeft van 13 jaar met een optie tot verlenging van 2 jaar, wordt al het busvervoer emissievrij uitgevoerd. Dit betekent dat alle bussen elektrisch aangedreven zullen zijn. In totaal zullen vijf nieuwe bus stallingen worden gerealiseerd en twee bestaande stallingen in gebruik worden genomen door Qbuzz. Een van de 5 nieuwe bus-stallingen staat gepland in Gouda aan de Tielweg 5. Het doel is dat de bussen vanaf 1 juli 2025 vanaf deze locatie vertrekken.

De ontwikkeling bestaat uit een terrein voor het opladen, stallen, manoeuvreren en wassen van bussen. Daarnaast is er o.a. ruimte voor een opkomstruimte en het parkeren van privévoertuigen van het personeel. Tevens wordt een overkapping geplaatst boven het gedeelte van het terrein waar de bussen geparkeerd worden. Om te zorgen dat het terrein voldoet aan de eisen en wensen van de zichtlocatie is een samenwerking gestart met Annebregje Snijders voor het ontwerp van de overkapping. Annebregje heeft ook de overkapping van het busstation van leidsche Rijn heeft ontworpen en hiermee de Rietveldprijs 2020 gewonnen. De overkapping zal voor een gedeelte uitgevoerd worden met groendak wat zal zorgen voor minder hittestress op het terrein. Water op de overkapping zal worden opgeslagen en gebruikt worden als grijswater voor het toilet en irrigatie voor het groendak op de overkapping.

1.3 Situering van de inrichting

Het projectgebied ligt ter hoogte van de Tielweg 5 te Gouda binnen bedrijventerrein De Goudse Poort nabij de kruising van de wegen Goudse Poort en Burgemeester van Reenensingel zoals in figuur 1 is weergeven.



Figuur 1 ligging van het projectgebied rood omlijnt (bron: flora en Fauna Rapportage_Tielweg 5)

1.4 Besluit milieueffectrapportage

De milieueffectrapportage (m.e.r.) is een hulpmiddel om bij diverse procedures het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. Er is sprake van een m.e.r.-plicht of m.e.r.-beoordelingsplicht, wanneer het te realiseren project wordt genoemd in onderdeel C of D van de bijlage bij het Besluit mer:

1. Activiteiten waarvoor de m.e.r.-plicht geldt (bijlage, onderdeel C);
2. Activiteiten waarvoor de m.e.r.-beoordelingsplicht geldt (bijlage, onderdeel D).

Daarnaast dient, ook bij activiteiten onder de drempelwaarden uit onderdeel D, getoetst te worden of er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn. Dit betreft de zogenoemde vormvrije m.e.r. beoordeling.

In het Besluit milieueffectrapportage is in onderdeel D 11.2 van de bijlage opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m2 of meer. De beoogde ontwikkeling bestaat is in totaal circa 7.600m² groot. Hiermee blijft de ontwikkeling ruim onder de drempelwaarde. Dit betekent dat kan worden volstaan met een zogenaamde ‘vormvrije m.e.r.-beoordeling’. Dit document bevat deze beoordeling.

1.5 Wat is een m.e.r.-beoordelingsplicht?

In een m.e.r.- beoordeling wordt getoetst of een m.e.r. procedure doorlopen moet worden. De wettelijke regeling voor de m.e.r.-beoordeling gaat uit van het principe 'nee, tenzij'. Dat wil zeggen, een volwaardige m.e.r.-procedure is alleen noodzakelijk als sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen' die het betreffende project voor het milieu kan hebben. Daarbij moet het bevoegd gezag rekening houden met de omstandigheden zoals aangegeven in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling, te weten:

- De plaats van het project;
- De omvang van het project;
- De kenmerken van de potentiële milieueffecten (in samenhang met de eerste twee criteria).

1.6 Doel en belang van aanmeldingsnotitie

In deze notitie wordt de informatie gegeven op basis waarvan het bevoegd gezag kan beoordelen of sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen, die het noodzakelijk maken om een milieueffectrapport op te stellen. Hierin zijn alle, ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan gewijzigde activiteiten betrokken, om een volledige toetsing mogelijk te maken. Een en ander is uiteraard onderzocht in relatie tot eventuele cumulatie met andere projecten in de omgeving.

De aanmeldingsnotitie geeft de milieugevolgen aan, die kunnen ontstaan als gevolg van de voorgenomen activiteiten. Hierbij moet aandacht worden besteed aan alle criteria, die zijn opgenomen in bijlage III van de Europese richtlijn 2011/92/EU en de wijzigingsrichtlijn 2014/52/EU. Deze volgende criteria zijn in de hoofdstukken 2, 3 en 4 per paragraaf uitgewerkt:

1. **Kenmerken van het project**

De kenmerken van de projecten moeten in aanmerking worden genomen, en met name:

- a) de omvang en het ontwerp van het gehele project;
- b) de cumulatie met andere bestaande en/of goedgekeurde projecten;
- c) het gebruik van natuurlijke hulpbronnen, met name land, bodem, water en biodiversiteit;
- d) de productie van afvalstoffen;
- e) verontreiniging en hinder;
- f) het risico van zware ongevallen en/of rampen, die relevant zijn voor het project in kwestie,
- g) waaronder rampen, die worden veroorzaakt door klimaatverandering, in overeenstemming
- h) met wetenschappelijke kennis;
- i) de risico's voor de menselijke gezondheid (bijvoorbeeld als gevolg van waterverontreiniging j) of luchtvervuiling).

2. **Locatie van het project**

De kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden, waarop de projecten van invloed kunnen zijn, moet in aanmerking worden genomen, en met name:

- a) het bestaande en goedgekeurde landgebruik;
- b) de relatieve rijkdom aan en beschikbaarheid, kwaliteit en regeneratievermogen van natuurlijke hulpbronnen (met inbegrip van bodem, land, water en biodiversiteit) in het gebied en de ondergrond ervan;
- c) het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor de volgende typen gebieden:
    - i. wetlands, oeverformaties, riviermondingen;
    - ii. kustgebieden en het mariene milieu; iii. berg- en bosgebieden;
    - iv. natuurreservaten en -parken;

v. gebieden, die in de nationale wetgeving zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd; Natura 2000-gebieden, die door de lidstaten zijn aangewezen krachtens Richtlijn 92/43/EEG en Richtlijn 2009/147/EG;
vi. gebieden waar de milieukwaliteitsnormen, in de wetgeving van de Unie vastgesteld en relevant voor het project, al niet worden nagekomen of worden beschouwd als niet-nagekomen;
vii. gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid;
viii. landschappen en plaatsen van historisch, cultureel of archeologisch belang.

3. Soort en kenmerken van het potentiële effect

Bij de soort en kenmerken van het potentiële effect moet, in samenhang met de onder de punten 1 en 2 uiteengezette criteria, in aanmerking worden genomen, met aandacht voor het effect van het project met inachtneming van:

- a) de orde van grootte en het ruimtelijk bereik van de effecten (bijvoorbeeld geografisch
- b) gebied en omvang van de bevolking, die getroffen kan worden);
- c) de aard van het effect;
- d) het grensoverschrijdend karakter van het effect;
- e) de intensiteit en de complexiteit van het effect;
- f) de waarschijnlijkheid van het effect;
- g) de verwachte aanvang, de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect;
- h) de cumulatie van effecten met de effecten van andere bestaande en/of goedgekeurde
- i) projecten;
- j) de mogelijkheid om de effecten doeltreffend te verminderen.

1.7 Procedure

Het bevoegd gezag dient voorafgaand aan het verlenen van de ontwerp-omgevingsvergunning een m.e.r-beoordelingsbeslissing te nemen, waarin wordt aangegeven of wel of geen MER nodig is, gelet op de omvang van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen.

2. Kenmerken van het project

2.1. Omvang en ontwerp van het project

Totaal oppervlak in m² van het plangebied is 7.807m². Dit is 7.600m² binnen de perceelgrenzen en 207m² buiten de perceelgrenzen voor de nieuw te realiseren in-/uitrit. De ontwerptekening is weergegeven in figuur 2. Het terrein zal gebruikt worden voor:

- Opladen van bussen;
- Stallen, manoeuvreren en wassen van bussen;
- Kantoor en kantine (opkomst locatie) van ca. 103,2m²;
- Wasstraat en functiestrook wasstraat van ca. 33m²;
- Fiets- & Motorstalling voor stallen van privé fietsen van personeel 63,3m²;
- Parkeren van privévoertuigen personeel;

Het gebouw “functiestrook van de wasstraat” bestaat uit een aantal ruimtes:

- Technische ruimte van de wasstraat;
- Opslag afvalcontainers en vloeistoffen (voor koelvloeistof en ruitenwisservloeistof);
- Kantine voor wagenwassers;

De wasplaats zelf wordt geen gebouw maar een ‘rollover’ die over het stilstaande voertuig beweegt. Dit zodat ook de hogere delen van de bus en het dak gewassen kunnen worden.

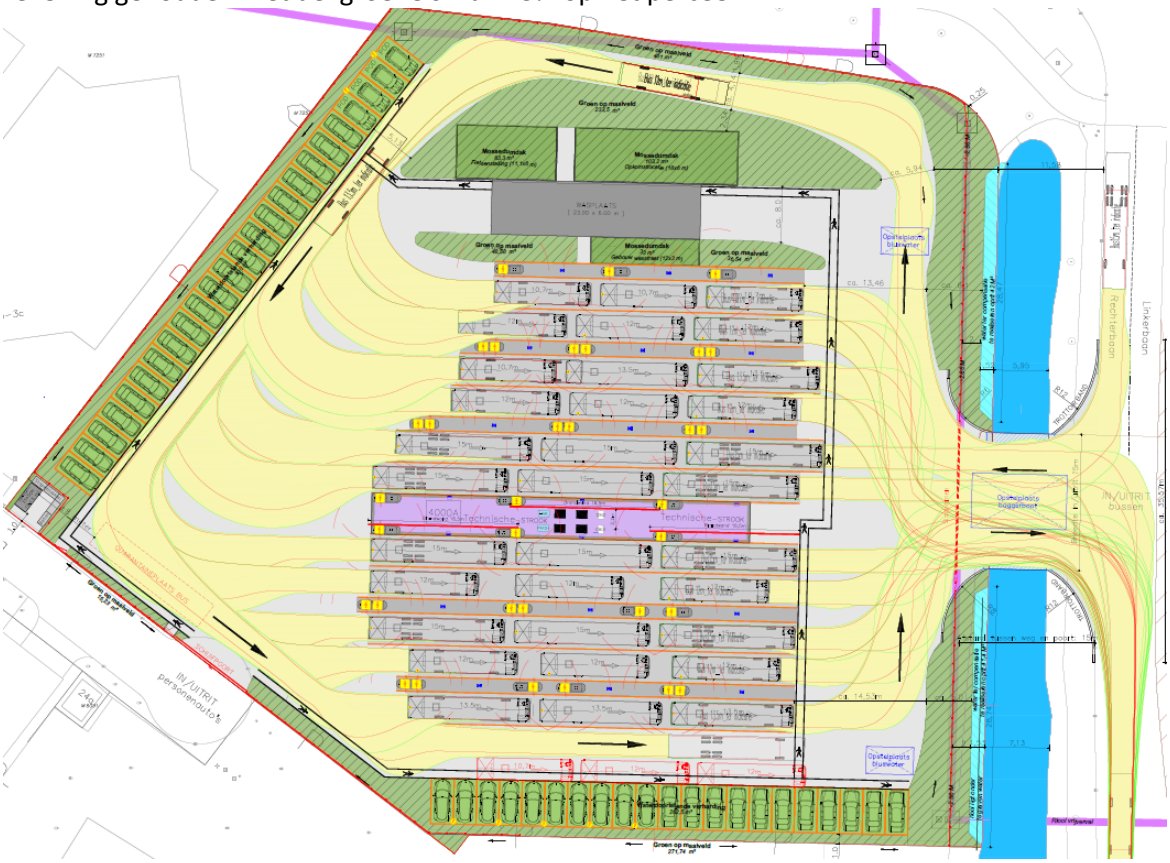
Voor de ZE bussen worden in totaal 33 laadpalen geplaatst. De laadpalen zijn vergelijkbaar met een laadpaal voor auto’s (zie figuur 4). In totaal zijn er 33 parkeerplaatsen en 3 nood opstel plekken voor de bussen ingetekend op figuur 2. In deze tekening is tevens rekening gehouden met de draaicirkel van de bussen. Boven de bus parkeerplaats word een overkapping gerealiseerd om aan de eisen te voldoen t.b.v. de zichtlocatie van het projectgebied, wateropvang en hittestress.

De opkomstlocatie wordt een tijdelijk gebouw (modulaire units) van 1 verdieping met een vloeroppervlakte van circa 103,2 m². De Chauffeurs beginnen en/of eindigen hier hun dienst, kunnen een kopje koffie halen en naar het toilet gaan. Daarnaast 2 kantoren aanwezig voor werkplekken en vergaderingen. Dit gebouw wordt verwarmd door middel van een luchtwarmtepomp en wordt niet aangesloten op het (aard)gas. De fietsenstalling- en motorstalling wordt ten westen direct naast de opkomstlocatie geplaatst. Ontwerpen van de opstallen zijn meegenomen in bijlage 18 van de ruimtelijke onderbouwing.

Boven een deel van de bus parkeerplaatsen zal een overkapping geplaatst worden. In bijlage 3 van de ruimtelijke onderbouwing (RO) zijn voorontwerp tekeningen toegevoegd van deze overkapping. Om te zorgen dat het terrein voldoet aan de eisen en wensen van de zichtlocatie is een samenwerking gestart met Annebregje Snijders voor het ontwerp van de overkapping. Annebregje heeft ook de overkapping van het busstation van leidsche Rijn ontworpen en hiermee de Rietveldprijs 2020 gewonnen. De overkapping zal voor een gedeelte zal zorgen voor minder hittestress op het terrein door toepassen van groendak op de overkapping en de schaduwvorming op het terrein. Regen op de overkapping zal worden opgeslagen en gebruikt worden als grijswater voor het toilet en pantry en als irrigatie voor het groendak op de overkapping. Om in de avond de zichtlocatie optimaal te gebruiken is er een verlichtingsplan mee ontworpen. Uplighters zullen op de kolommen worden bevestigd en lijn-armaturen zijn opgenomen naast de balken in het dak voor een functionele verlichting die tevens de architectuur van het dak accentueert. Zie figuur 3 en bijlage 3 van de ruimtelijke onderbouwing (RO).

Voor deze ontwikkeling zal er buiten het plangebied, op gemeentelijke grond, een in- en uitrit worden aangelegd bij de Goudse Poort. Deze zal over de bestaande sloot aan de oostzijde van het plangebied worden gerealiseerd. Deze in-en uitrit zal worden gerealiseerd d.m.v. een brug die aansluit op de Goudse Poort om de waterverbinding te behouden. Daarnaast zal de sloot breder worden voor het

water dat gecompenseerd dient te worden voor de extra verharding van het terrein. Op de te plaatsen in- en uitrit zal verder ingegaan worden in de verkeersparagraaf. Daarnaast is er in het ontwerp rekening gehouden met de ‘groeneis’ van 15% op het perceel.



Figuur 2 Toekomstige situatie



Figuur 3 Impressie voorontwerp toekomstige situatie paraplu constructie.



Figuur 4 Referentiebeeld sokkel en laadpalen bij Qbuzz

2.2. Cumulatie met andere bestaande projecten en/of goedgekeurde projecten

Cumulatie met andere projecten in de nabijheid van het projectgebied is niet aan de orde. Er zijn ten tijde van deze notitie geen andere ontwikkelingen of ontwerpbestemmingsplannen in de omgeving, die de milieueffecten vanuit het projectgebied beïnvloeden en omgekeerd.

2.3. Gebruik van natuurlijke hulpbronnen

Natuurlijke hulpbronnen worden gebruikt tijdens de bouw en het gebruik van de busremise. Het betreft hier natuurlijke hulpbronnen als energie, water en grondstoffen. Dit zou echter op elke willekeurige locatie het geval zijn. De gevolgen hiervan zijn van een dusdanig beperkte omvang, dat hierdoor geen beslag wordt gelegd op natuurlijke hulpbronnen. Door deels gebruik van duurzame energie wordt tijdens de gebruiksfase het gebruik van natuurlijke hulpbronnenbeperkt. Wat betreft dit onderwerp is er geen aanleiding tot het verlangen van een milieueffectrapport.

2.4. Productie van afvalstoffen

Het ontstaan van afval tijdens de bouw van de busremise is vanzelfsprekend. Bouwafval wordt zoveel mogelijk hergebruikt of afgevoerd naar een erkende verwerker. Het afval van de medewerkers zal volgens de geldende regelgeving worden gerecycled/verwerkt. Dit zou op elke locatie het geval zijn. Er is geen aanleiding om dit aspect nader te laten onderzoeken in het kader van het opstellen van een milieueffectrapport.

2.5. Verontreiniging en hinder

2.5.1Algemeen

Op basis van de Handreiking Bedrijven en milieuzonering van de VNG kan vooraf een inschatting worden gemaakt van de te verwachte milieuhinder. Deze wordt in de handreiking uitgedrukt in minimale richtafstanden vanuit milieubelastende activiteiten tot gevoelige objecten zoals woningen.

2.5.2 Geluid

DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V. heeft een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen voor het milieuaspect geluid op de omgeving van de milieubelastende activiteit, het remiseren van elektrische bussen, van Qbuzz. Uit het onderzoek blijkt dat het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau aan de standaardwaarden vanuit het Besluit kwaliteit leefomgeving voldoen. Ook de maximale geluidniveaus voldoen aan de standaardwaarden vanuit het Besluit kwaliteit leefomgeving. Uit het bovenstaande blijkt, dat de aangevraagde activiteiten van Qbuzz voldoen aan de standaardwaarden vanuit het Bkl. Hiermee kan het geluid vanwege Qbuzz aanvaardbaar worden geacht en wordt voor het aspect geluid invulling gegeven aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Het akoestisch onderzoek voor dit project in bijgevoegd in bijlage 14 van het RO.

2.5.3 Geluidsbelasting ten opzichte van de te realiseren busremise

De busremise betreft geen geluidsgevoelig object. Uit het onderzoek blijkt dat het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau aan de standaardwaarden vanuit het Besluit kwaliteit leefomgeving voldoen. Ook de maximale geluidniveaus voldoen aan de standaardwaarden vanuit het Besluit kwaliteit leefomgeving.

2.5.4 Weg- en railverkeer

Baakk Bouw & Beheer B.V. heeft een inschatting gemaakt van het aantal benodigde voertuigen voor de bouw van de busremise (zie figuur 5 voor de verkeergegevens). Vervoer van personeel en materiaal wordt berekend met licht personenvoertuigen/busjes en zware voertuigen. Voor de bouwfase is 17 weken (85 werkdagen) aangehouden. Baakk Bouw & Beheer B.V. heeft ook informatie verstrekt over de verkeersbewegingen die komen kijken bij het gebruik van de busremise. In figuur 6 zijn de verkeersbewegingen weergegeven. Alle bussen die op- en afrijden zijn elektrisch. De bussen rijden tijdens de gebruiksfase via de nieuwe aangelegde in-/uitrit de Goudse Poort op tot de kruising met de Burgemeester van Reenensingel (en de omgedraaide richting). Op de Burgemeester van Reenensingel is het verkeer opgenomen in het heersend verkeersbeeld. Bij de paragraaf verkeer en afwikkeling wordt verder ingegaan op het verkeer van de bussen.

Tabel 2. Gegevens invoer wegverkeer AERIUS Calculator bouwfase

Lijnbronnen	AERIUS ID	Aantal motorvoertuigen per dag	Aantal bewegingen per dag	Aantal motorvoertuigen per jaar		Aantal bewegingen per jaar (invoer AERIUS)	
Busjes	2 & 3	10	20	850		1700	
Zwaar vrachtverkeer		2,35	4,7	200		400	
Stationair draaien	**AERIUS ID**	**Aantal motorvoertuigen per jaar**	**Aantal uur stationair per voertuig**	**Emissie-factor NO_x (g/uur)**	**Emissie-factor NH_3 (g/uur)**	**NO_x-emissie (kg/jr)**	**NH_3-emissie (kg/jr)**
Stationair draaien vrachtwagens	4	200	1	90,8384	0,9664	18,17	0,19

Figuur 5 Gegeven wegverkeer bouwfase

Tabel 3. Invoergegevens AERIUS wegverkeer gebruiksfase

Lijnbronnen	AERIUS ID	Aantal motorvoertuigen per dag	Aantal bewegingen per dag	Aantal motorvoertuigen per jaar	Aantal bewegingen per jaar (invoer AERIUS)
Personenauto's	2 & 3	50	100	18.250	36.500
Bussen	Elektrisch				

Figuur 6 Gegeven wegverkeer gebruikersfase

2.5.5 Trillingen
Tijdens de bouw van de remise kunnen trillingen in de omgeving ontstaan. Omdat dit tijdelijk is, leidt dit niet tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat in de omgeving van het projectgebied.

2.5.6 Geur
Er vinden bij de voorgenomen activiteiten in de bouw- en gebruiksfase geen relevante geur-veroorzakende werkzaamheden plaats.

2.5.7 Lucht
In het kader van een goede ruimtelijke ordening uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit. Voor het onderdeel gebiedsbescherming zijn er 2 rapporten opgesteld. Het eerste rapport is het 'Stikstofdepositieonderzoek voor de bouw- en gebruiksfase', het tweede rapport is het 'Luchtkwaliteitsonderzoek'. Beide rapporten zijn bijgevoegd in de bijlage 9 en 10 van het RO.

2.5.7.1 Wettelijk kader stikstofdepositie
Via de Wet natuurbescherming (Wnb) is de bescherming van gebieden vastgelegd. De Wnb stelt dat het verboden is om zonder vergunning van Gedeputeerde Staten een project te realiseren dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van een Natura 2000-gebied, maar afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied (artikel 2.7 van de Wnb).
Projecten met stikstofemissie kunnen door een toename van stikstofdepositie op een Natura 2000-gebied een significant negatief effect op de doelstellingen van Natura 2000-gebieden veroorzaken.

Bij planvorming volgt uit artikel 2.8 van de Wet natuurbescherming (= Wnb) in samenhang met artikel 2.7 van de Wnb dat een passende beoordeling moet worden gemaakt als een plan significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied. Dit is het geval als een plan voorziet in ruimtelijke ontwikkelingen die ten opzichte van de referentiesituatie significante gevolgen kunnen hebben. Bij de beoordeling van een bestemmingsplan wordt onder referentiesituatie de feitelijke, planologische, legale situatie voorafgaand aan de vaststelling van het plan verstaan. Dit wordt bevestigd in vaste jurisprudentie.

Een Natura 2000-activiteit is een activiteit, inhoudende het realiseren van een project dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van een Natura 2000-gebied, maar afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied.

Projecten met stikstofemissie kunnen door een toename van stikstofdepositie (>0,00 mol N/ha/jr) op een Natura 2000-gebied een significant negatief effect op de doelstellingen van Natura 2000-gebieden veroorzaken. Om te zorgen dat Natura 2000-gebieden niet worden aangetast door een te hoge toename van stikstofdepositie, moet in kaart gebracht worden wat de stikstofemissie van de activiteit(en) is en of de stikstofdepositie als gevolg daarvan nadelige effecten veroorzaakt op Natura 2000-gebieden. Dit stikstofonderzoek is opgesteld om te toetsen of de voorgenomen activiteiten, op het gebied van stikstof, een Natura 2000-activiteit is. Indien dit wel zo is, moet een omgevingsvergunning – Natura 2000-activiteit worden aangevraagd.

Er moet een passende beoordeling worden gemaakt als een plan of een project significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied. Dit is het geval als een plan of een project voorziet in een (ruimtelijke) ontwikkeling die ten opzichte van de referentiesituatie significante gevolgen kan hebben. De referentiesituatie verschilt bij plannen en projecten. Bij de beoordeling van een omgevingsplan wordt onder referentiesituatie de feitelijke, planologische, legale situatie voorafgaand aan de

vaststelling van het plan verstaan. Dit wordt bevestigd in vaste jurisprudentie. Bij de beoordeling van een project wordt de referentiesituatie gevormd door de toegestane situatie op de diverse referentiedata.

Voor de berekening is gebruik gemaakt van het landelijke rekenmodel AERIUS Calculator. Als basis voor het opgestelde model zijn de door opdrachtgever aangeleverde tekeningen en representatieve bedrijfssituatie gehanteerd. AERIUS Calculator 2024 hanteert een maximale rekenafstand van 25 kilometer. Dit betekent dat voor elk rekenpunt (Wnb registratieset en/of eigen rekenpunten) alleen emissies worden meegenomen van bronnen die binnen 25 kilometer van dat rekenpunt liggen.

De invoer van gegevens in de AERIUS Calculator heeft plaatsgevonden conform 'Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator 2024', versie 1 van oktober 2024. Stikstofdepositie op Nederlandse Natura 2000-gebieden is berekend middels de optie 'OwN2000-methode'. Voor de Natura 2000-gebieden is de stikstofdepositie in de bouwfase en gebruiksfase van het project berekend. Er zijn geen immissiepunten meegerekend gezien de lange afstand (>25 km) van de projectlocatie tot buitenlandse Natura 2000-gebieden.

2.5.7.2 Onderzoek stikstofdepositie

Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling heeft M-tech Nederland B.V. onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit. Deze is toegevoegd in bijlage 9 van de ruimtelijke onderbouwing. De bouwfase begint in 2024 en de verwachting is dat de bouwfase wordt afgerond in eind Q2 2025. 2024 is aangehouden als rekenjaar voor de bouwfase in AERIUS.

Bouwfase

Werktuigen zijn ingevoerd in AERIUS conform 'Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator 2024'. In AERIUS zijn de motorwerktuigen ingevoerd onder sectorgroep mobiele werktuigen, sector bouw, industrie en delfstoffenwinning.
In bijlage 9; het rapport 'Stikstofdepositieonderzoek voor de bouw- en gebruiksfase' is in tabel 1 een overzicht gemaakt van de mobiele werktuigen, welke gebruikt zullen worden tijdens de bouwfase. Hierbij gaat het alleen om mobiele werktuigen die gebruik maken van fossiele brandstoffen.
Om rekening te houden met een worstcasescenario en omdat er met een grove inschatting is gerekend zijn de draaiuren van de werktuigen en de verkeersbewegingen verhoogd met 20%.

Het verkeer is ingevoerd overeenkomstig paragraaf 7.1 van de 'Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator 2024' als "binnen bebouwde kom (stagnerend)" op het projectgebied. Buiten het projectgebied zijn de lijnbronnen ingevoerd als "binnen bebouwde kom (normaal)". De in AERIUS Calculator gehanteerde emissiefactoren zijn door TNO vastgesteld per voertuigtype, wegtype en snelheidscategorie, op basis van metingen van de werkelijke wagenparkemissies. De emissiebron van werkverkeer is ingevoerd als 'beide richtingen'. Hierdoor is zowel de heen als terugweg gemoduleerd.

Er is een inschatting gemaakt van het aantal benodigde voertuigen voor de bouw van de busremise. Vervoer van personeel en materiaal wordt berekend met licht personenvoertuigen/busjes en zware voertuigen. Voor de bouwfase is 17 weken (85 werkdagen) aangehouden. Voor het rangeren, langzaam rijden en laden/lossen op eigen terrein zijn voor zwaar vrachtverkeer stationaire draaiuren meegenomen in de berekening. Er is 1 uur (60 min) stationair draaien aangehouden per voertuig voor onder andere het laden en lossen. Emissiefactoren van NOx en NH3 zijn afkomstig uit bijlage 1 van 'Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator 2024'. Zie tabel 2 (figuur 7) voor gegevens die zijn ingevoerd voor de wegverkeer AERIUS Calculator 2023.2 bouwfase voor de verkeergegevens.

Tabel 2. Gegevens invoer wegverkeer AERIUS Calculator bouwfase							
Lijnbronnen	**AERIUS ID**	**Aantal motorvoertuigen per dag**	**Aantal bewegingen per dag**	**Aantal motorvoertuigen per jaar**		**Aantal bewegingen per jaar (invoer AERIUS)**	
Busjes	2 & 3	10	20	850		1700	
Zwaar vrachtverkeer		2,35	4,7	200		400	
Stationair draaien	**AERIUS ID**	**Aantal motorvoertuigen per jaar**	**Aantal uur stationair per voertuig**	**Emissie-factor NO_x (g/uur)**	**Emissie-factor NH_3 (g/uur)**	**NO_x-emissie (kg/jr)**	**NH_3-emissie (kg/jr)**
Stationair draaien vrachtwagens	4	200	1	90,8384	0,9664	18,17	0,19

Figuur 7 Tabel ingevoerd wegverkeer voor de bouwfase

Tijdens de bouwfase rijdt het werkverkeer over de Tielweg, naar de Burgemeester van Renensingel tot de kruising met de Goudse Poort (en de omgedraaide richting). Op de Goudse Poort is het verkeer opgenomen in het heersend verkeersbeeld.

Voor de bouwfase is er sprake van een koude start bij het personeel dat vertrekt op de locatie aan het einde van de werkdag. Als uitgangspunt is dus gehouden dat alle lichte voertuigen te maken hebben met één koude start per werkdag. Voor het (middel)zware vrachtverkeer is er aangehouden dat 20% van de vrachtwagens een koude start heeft. Het overgrote deel van de vrachtwagens zou stationair draaien op de locatie of niet langer stilstaan dan 2 uur, waarbij er geen sprake is van een koude start.

Gebruiksfase

De verwachte afronding van de bouwfase is eind Q2 2025, waardoor voor de gebruiksfase 2025 aangehouden is als rekenjaar in AERIUS. A.d.h.v. verstrekte informatie over de verkeersbewegingen die komen kijken bij het gebruik van de busremise is Tabel 3 (figuur 8) opgesteld waarin de verkeersbewegingen zijn weergegeven. Alle bussen die op- en afrijden zijn elektrisch. Er vinden geen andere activiteiten plaats waar stikstofemissie bij vrij komt.

Tabel 3. Invoergegevens AERIUS wegverkeer gebruiksfase					
Lijnbronnen	**AERIUS ID**	**Aantal motorvoertuigen per dag**	**Aantal bewegingen per dag**	**Aantal motorvoertuigen per jaar**	**Aantal bewegingen per jaar (invoer AERIUS)**
Personenauto's	2 & 3	50	100	18.250	36.500
Bussen	Elektrisch				

Figuur 8 Invoergegevens AERIUS wegverkeer gebruiksfase

Resultaten Stikstofdepositieonderzoek voor de bouw- en gebruiksfase:

De stikstofdepositie in stikstofgevoelige habitatten en leefgebieden binnen Natura 2000-gebieden bedraagt nergens meer dan 0,00 mol N/ha/jr. Hieruit blijkt dat er geen sprake is van een significant storend effect op de omliggende Natura 2000-gebieden ten gevolge van de bouw- en gebruiksfase van de busremise te Gouda. In Figuur 9 zijn de rekenresultaten voor de bouwfase weergegeven. Figuur 10 geeft de rekenresultaten van de gebruiksfase van dit project.



Figuur 9 Rekenresultaten van het project in de bouwfase, Wnb rekenpunten



Figuur 10 Rekenresultaten van het project in de gebruiksfase, Wnb rekenpunten

2.5.7.3 Wettelijke kaders luchtkwaliteitsonderzoek

De eisen waaraan de luchtkwaliteit moet voldoen zijn opgenomen in titel 5.2, artikel 5.16 ("luchtkwaliteitseisen") van de Wet milieubeheer. Hierin is opgenomen dat een project doorgang kan vinden indien aan minimaal één van de volgende eisen wordt voldaan:

- Het project resulteert niet in een overschrijding van de grenswaarden uit de Wet milieubeheer;
- Het project leidt – al dan niet per saldo – niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Daarbij kan saldering plaatsvinden tussen verschillende locaties. Dit is echter wel gebonden aan voorwaarden. Saldering moet plaatsvinden in een gebied dat een functionele of geografische relatie heeft met het plangebied. Het gaat daarbij ook om plannen die de luchtkwaliteit ter plekke iets kunnen verslechteren, maar in een groter gebied per saldo verbeteren. Meer informatie over projectsaldering is te vinden in de Handreiking 'Projectsaldering luchtkwaliteit 2007';
- Het project draagt 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging. Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is sinds 1 augustus 2009 in werking. In het NSL is het begrip NIBM gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO2 en PM10. In het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteit)' en de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteit)' zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM;
- Een project past binnen het NSL of binnen een regionaal programma van maatregelen.

De grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide worden onderstaand weergegeven.
Fijn stof De Wet milieubeheer geeft de volgende grenswaarden voor fijn stof (PM10) per 2011:

- 40 µg/m3 als jaargemiddelde concentratie;
- 50 µg/m3 als 24-uurgemiddelde concentratie, die niet meer dan 35 keer per jaar mag worden overschreden.

De Wet milieubeheer geeft de volgende grenswaarden voor stikstofdioxide (NO2) per 2010:

- 40 µg/m3 als jaargemiddelde concentratie;
- 200 µg/m3 als uurgemiddelde concentratie, die 18 keer per jaar mag worden overschreden.

Zowel PM10 als NO2 kunnen als NIBM worden gezien wanneer de jaargemiddelde concentratie niet groter is dan 1,2 µg/m3.

2.5.7.4 Onderzoek luchtkwaliteit

De busremise zal tussen december 2024 en eind Q2 2025 worden gerealiseerd. Hierdoor wordt de busremise in 2025 in gebruik genomen. Hierdoor is er uitgegaan van 2025 als het jaar van planrealistie. Voor luchtkwaliteit is ter plaatse van de nieuwe busremise alleen het verkeer van belang. De installaties en bebouwing is all-electric gebouwd. Het verkeer zal alleen PM10 en NO2 uitstoten en er zal dan ook alleen voor deze emissies worden getoetst.

Het verkeer zal bestaan uit het personenverkeer van het personeel, elektrische aflosauto's en de elektrische bussen. Alleen de personenauto's van het personeel zijn relevant. Omdat de bussen en afloswagens elektrisch zijn stoten deze geen fijnstof en stikstof uit. Hierdoor hebben deze voertuigen geen impact op de luchtkwaliteit. A.d.h.v. aangeleverde gegevens is de tabel in figuur 11 gemaakt die een overzicht geeft van het verkeer bij de busremise.

Tabel 1. Overzicht verkeer Busremise Tielweg

Omschrijving	Type verkeer	Brandstof	Stuks verkeer	Verkeers-bewegingen
Personenauto's Personeel	Licht	Benzine	50	100
Aflosauto	Licht	Elektrisch	10	20
Openbaar vervoer Bus	Zwaar	Elektrisch	59	118

Figuur 11 Overzicht verkeer Busremise Tielweg

Om te bepalen of er sprake is van bijdrage van NO2 of PM10 die wel of niet hoger is dan 1,2µg ofwel NIBM is er gebruik gemaakt van de NIBM-tool1 (versie 24-04-2024). Onderstaande figuur 12 is een uitsnede van de NIBM-tool met de invoergegevens en resultaten.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2023

	Jaar van planrealisatie	2024
Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	100
	Aandeel vrachtverkeer	0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in µg/m^3	**0,04**
	PM_{10} in µg/m^3	**0,01**
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m^3		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig		

Figuur 12 Uitsnede berekening NIBM-tool (versie 24-04-2024)

Resultaten onderzoek luchtkwaliteit:
Voor het gebruik van de busremise aan de Tielweg te Gouda blijkt uit de NIBM-tool dat de emissie voor het beoogde verkeer "Niet in Betekenende Mate" bijdraagt. Op basis van deze resultaten kan worden geconcludeerd dat er geen significante milieuverontreiniging veroorzaakt. Daarnaast wordt er voldaan aan de overige eisen omdat alle mogelijke maatregelen zijn genomen om de emissie te reduceren doormiddel van het gebruik van elektrisch faciliteiten, bussen en aflosauto's.

Conclusie luchtkwaliteit
Op basis van de AERIUS-berekeningen wordt geconcludeerd dat in de bouwfase en gebruiksfase in geen enkel Natura2000-gebied sprake is van meer dan 0,00 mol N/ha/jr stikstofdepositie als gevolg van beoogde werkzaamheden en gebruiksfase. Zodoende is er geen sprake van significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura2000-gebieden als gevolg van stikstofdepositie in de bouwfase en gebruiksfase.
Op het gebied van luchtkwaliteit vormen de activiteiten op de locatie geen belemmering voor het verlenen van een omgevingsvergunning.

2.5.8 Bodemkwaliteit

Tijdens de bouw van de remise worden zo min mogelijk bodembedreigende materialen gebruikt. Er worden bodembeschermende maatregelen genomen bij gebruik van (eventuele) bodembedreigende stoffen. Denk hierbij aan vloeistofdichte vloer bij de wasinstallatie en eventuele maatregelen om verontreiniging van de bodem door afstromend regenwater te voorkomen. Voor de ontwikkeling is een verkend bodemonderzoek uitgevoerd die is toegevoegd in bijlage 8 van het RO. Hieronder een samenvatting van het onderzoek:

Huidige situatie: onbebouwd terrein met klinker verharding en een puinlaag ter plaatse van de voormalige bebouwing; het aanwezige puin betreft slooppuin van de voormalige bebouwing.

Historische gegevens: van oudsher agrarisch gebied; eind jaren 70 is het gebied opgehoogd met zand en zijn een drietal oude sloten gedempt.

Historische gegevens: van oudsher agrarisch gebied; eind jaren 70 is het gebied opgehoogd met zand en zijn een drietal oude sloten gedempt Uit voorgaand onderzoek op perceel ten zuiden blijkt dat de oorspronkelijke bodem hooguit licht verontreinigd is met PAK en zink en het grondwater licht verontreinigd is met arseen, chroom en vluchtige aromaten; bij voorgaand onderzoek op westelijk aangrenzend perceel zijn hooguit licht verhoogde gehalten aan de standaard paramaters in de bodem gemeten.

Soort onderzoek: vooronderzoek: NEN 5725 bodemonderzoek: NEN 5740 strategie onverdachte niet-lijnvormige locatie (ONV-NL) met extra aandacht voor een drietal slootdempingen asbest in puinonderzoek: NEN 5897 strategie open half verharding

Aantal boringen:
- 13x 0,5 m-mv/m-onderkant puinverharding
- 4x 2,0 m-mv/m-onderkant puinverharding
- 2x peilfilters (NPR) bij 2,0 m-mv boringen
- 3x raai (5 boringen tot 2,0 m-mv)
- 13x inspectiegat (tot onderzijde puinlaag)

Bodemopbouw: tot de geboorde diepte voornamelijk zand.

Zintuiglijke waarnemingen: geen bijzonderheden, uitgezonderd de puinlaag tot 1,0 m-mv ter plaatse van de voormalige bebouwing.

Aantal onderzochte monsters:
- 2x toplaag (NEN-pakket)
- 2x onderlaag (NEN-pakket)
- 2x grondwater (NEN-pakket)
- 3x puinlaag (asbest)

Verontreiniging grond:
- toplaag: licht met PCB*
- onderlaag: licht met PCB*
- puinlaag: zowel visueel als analytisch geen asbest aangetoond.

Verontreiniging grondwater: licht met naftaleen, som xylenen* en som dichlooretheen*.

Oorzaak verontreiniging(en): grondwater: natuurlijke ophoping.

Conclusies en aanbevelingen:
milieuhygiënisch gezien geen bezwaar tegen de aanleg van het parkeerterrein en wasstraat; sloten zijn hoogstwaarschijnlijk gedempt met hetzelfde zand als waarmee het terrein opgehoogd is.

2.5.9 (afval)water

Tijdens de ontwikkeling wordt geen gebruik gemaakt van uitlogende materialen. Als gevolg van het plan ontstaat geen bedrijfsafvalwater, er is alleen sprake van huishoudelijke afvalwater veroorzaakt door de medewerkers.

Voor de nieuw te realiseren busremise wordt er een groter deel van het perceel verhard in vergelijking met de bestaande situatie. Hieruit komen de volgende kengetallen:

- Totaal oppervlak in m² van het plangebied is 7.807m². Dit is 7.600m² binnen de perceelgrenzen en 207m² buiten de perceelgrenzen voor de nieuw te realiseren in-/uitrit.
- Het verhard oppervlak in m² van de bestaande situatie is 6.349 m². Dit was 3.382m² verharding en 2.967m² bebouwing.
- Het verharde oppervlak in m² in de nieuwe situatie is 6.905 m² incl. graskeien, daken en wasplaats.

Dit betekent dus dat er 556m² extra verharding gaat plaatsvinden op het terrein (6.905 – 6.349).
Het te compenseren water is 15% van de gehele verharding wat neerkomt op 83,4 m² water dat bij gegraven gaat worden op eigen perceel.

Water van de wasstraat wordt voor 99% gerecycled en hergebruikt waardoor er zo min mogelijk afvalwater uit de wasstraat komt. Regen wat op de overkapping valt zal worden opgeslagen en gebruikt worden als grijswater voor het toilet en pantry en als irrigatie voor het groendak op de overkapping.

2.5.10 Verkeer en afwikkeling

Qbuzz is voornemens een busremise te realiseren op het bedrijventerrein Goudse Poort met een beoogde ontsluiting op de Goudse Poort. De Goudse Poort is een drukke in- en uitvalsroute van Gouda en de ontsluiting ligt kort op een wegvak tussen twee grote kruispunten met verkeerslichten. Op verzoek van Qbuzz en de gemeente Gouda heeft het verkeerskundig adviesbureau Goudappel een verkeersanalyse uitgewerkt. Hierbij zijn de doorstroming en verkeersveiligheid bekeken van een viertal varianten voor het busverkeer:

1. Ontsluiting van het perceel op de Goudse Poort. De ontsluiting op de Goudse Poort betreft een zogenaamde “rechts in, rechts uit” ontsluiting, er komt dus geen doorsteek door de middenberm van de rijstroken.
2. Ontsluiting waarbij het busverkeer via de Goudse Poort inrijdt en via de Tielweg uitrijdt.
3. Ontsluiting waarbij het busverkeer via de Tielweg inrijdt en via de Goudse Poort uitrijdt.
4. Ontsluiting waarbij het busverkeer via de Tielweg in- en uitrijdt.

In alle ontsluitingsvarianten rijdt het personeel (autoverkeer) wel via de Tielweg.
Voor de ontsluiting van de busremise aan de Goudse Poort is onderzochten Qbuzz en de gemeente Gouda de impact van vier ontsluitingsvarianten en een referentievariant op verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid onderzocht. Dit gebeurde met het dynamische verkeersmodel van Gouda en kruispuntberekeningen. Een schouw op 11 april 2024 ondersteunde de verkeersveiligheidsanalyse, waarvan de resultaten in bijlage 4 van het RO staan beschreven. Als uitgangspunt zijn de zijn kruispuntstromen gehanteerd uit het regionaal verkeersmodel Midden Holland (RVMH 4.1), die voor 2040 twee scenario’s onderscheidt.

Het verkeersmodel van de gemeente Gouda kent twee scenario's met zichtjaar 2040: 2040 Hoog en 2040 Stedelijke Referentie. Het verschil tussen deze scenario's is dat 2040H een beleidsarm scenario is en 2040SR een beleidsrijk scenario.

2040H:
Een hoge verkeersgroei, met name doordat de kosten van autorijden fors lager worden (conform het landelijk beleid) en het model dat er van uit gaat dat dit dan ook tot een meer automobiliteit leidt (lees: hoge verkeersgroei).

Het 2040H-scenario laat lange wachtrijen zien, ook zonder busremise. Toevoeging van een busremise op de Goudse Poort verslechtert de verkeerssituatie aanzienlijk, omdat de verkeerssituatie al kritisch is.

2040SR:
Hierin is de verklaring dat lagere autokosten leiden tot meer automobiliteit losgelaten (de correlatie hiertussen lijkt tegenwoordig immers steeds minder sterk te zijn) én is aangenomen dat er allerlei beleid op rijks- en lokaal niveau wordt genomen om de mobiliteitstransitie aan te jagen. Dit betreft bijvoorbeeld de invoering van betalen naar gebruik, verdere opkomst van elektrische fietsen, en invoering van gereguleerd parkeren in geheel Gouda.

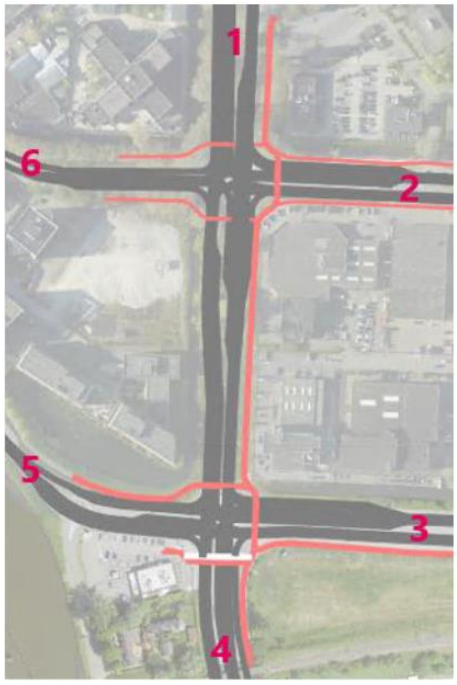
Het 2040SR-scenario toont minder lange wachtrijen, en hierdoor heeft toevoeging van een busremise ook veel minder (negatief) effect op het netwerk.

Tabellen van de auto intensiteiten en vrachtintensiteiten in de ochtend- en avondspits staan in het onderzoek dat is toegevoegd in bijlage 4 van de ruimtelijke onderbouwing (RO).

Het effect van de busremise op de verkeersafwikkeling is geanalyseerd met voertuigverliesuren (VVU's), die de totale verliestijd van voertuigen in het netwerk meten.

2.5.10.1 Verkeersafwikkeling

e verkeersafwikkeling bij de beoogde ingang van de busremise op de Goudse Poort is geanalyseerd met een dynamisch microsimulatiemodel, gebaseerd op het randwegenmodel van Goudappel. Dit model omvat de Goudse Poort en omliggende kruispunten, inclusief geplande infrastructurele wijzigingen door ontwikkelingen in de Spoorzone. In het nieuwste ontwerp van de Spoorzone wat later is vastgesteld (SO+) zijn twee linksafvakken opgenomen. Een afbeelding van het simulatiemodel (in de referentiesituatie) staat in Figuur 13.



Figuur 13 Het simulatiemodel van de Goudse Poort

Het simulatiemodel analyseerde vijf scenario's voor zowel de ochtend- als avondspits:

1. Referentie, dus zonder busremise
2. In- en uitgang busremise op Goudse Poort
3. Ingang busremise op Goudse Poort
4. Uitgang busremise op Goudse Poort
5. In- en uitgang busremise via Tielweg.

Uitgegaan is dat bij de ingang van de busremise er een slagboom is op ongeveer 15 meter van de Goudse Poort, zodat een bus daar kan wachten zonder het doorgaande verkeer te hinderen. Dit betekent ook dat als er twee bussen tegelijkertijd aankomen, de

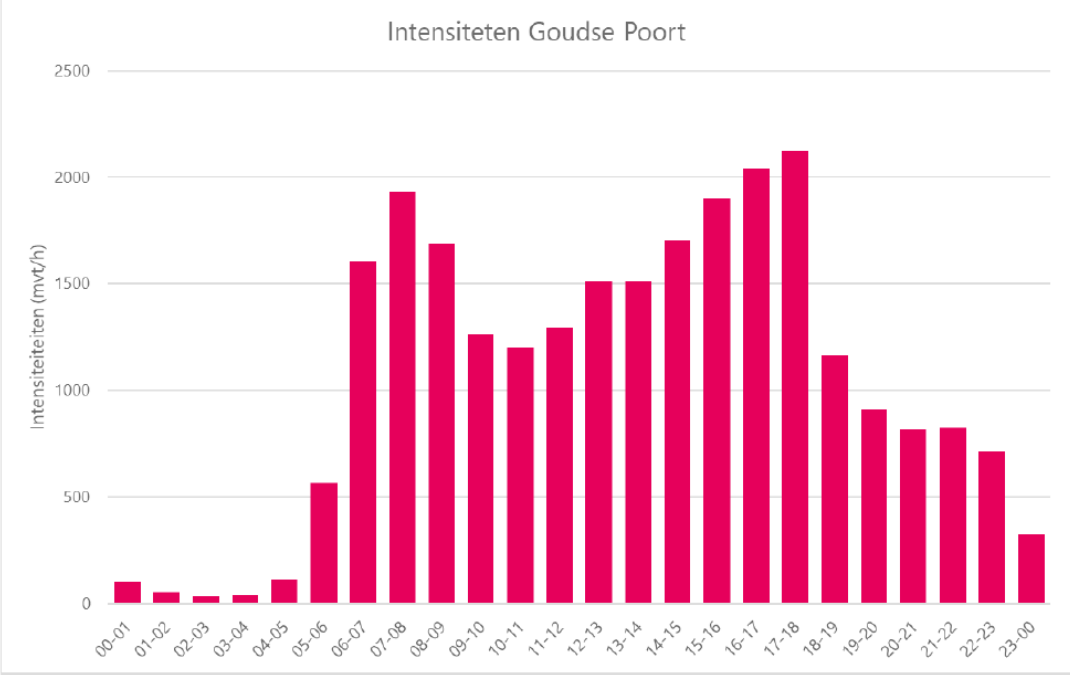
tweede bus tot stilstand komt op de Goudse Poort en daar het doorgaande verkeer hindert.
Technisch gezien kan de toegang naar de remise op afstand worden bediend, zodat een naderende bus de slagboom ruim op tijd kan openen via bijvoorbeeld een KAR-systeem. Bovendien zal de toegang tot de remise gedurende de dag, en zeker tijdens de drukke spitsuren, altijd geopend zijn.
Voor het onderzoek is aangenomen dat alle bussen van en naar de busremise een relatie hebben met het busstation van Gouda. Hierdoor komen alle bussen via de Burgemeester van Reenensingel (oost) aan bij de remise en vertrekken alle bussen via de Burgemeester Jamessingel.

Tijd	Van busremise	Naar busremise
06:00 – 07:00	13	0
07:00 – 08:00	5	0
08:00 – 09:00	1	4
16:00 – 17:00	3	0
17:00 – 18:00	0	4
18:00 – 19:00	0	6
19:00 – 20:00	2	8

Figuur 14 Aantal bussen wat aankomt en vertrekt bij de busremise per uur

Een ‘reguliere’ ochtendspits periode loopt tussen 07:00 en 09:00 uur. Het daadwerkelijk aantal bussen wat aankomt en vertrekt bij de busremise tijdens de spitstijden staat in figuur 24.

Echter, begint op de Goudse Poort de spits al vroeg. Normaal gesproken begint de spits om 07:00, maar uit verkeerstellingen blijkt dat de spits hier al om 06:00 begint. In het model wordt standaard 07:00-09:00 gesimuleerd, maar in deze casus kan dat ook worden gezien als 06:00-08:00.



Figuur 15 Gemiddelde intensiteiten per uur voor een werkdag op de Goudse Poort ten noorden van de Van Reenensingel, tussen juni 2023 en juni 2024.

Op basis van deze bevindingen zijn er twee simulatieperiodes opgesteld voor de varianten waarbij er een busremise is (zie figuur 26):

1. Maatgevende periode. Hierbij worden de spitsintensiteiten vanuit het verkeersmodel ‘verschoven’ naar de periode dat de meeste bussen in- of uitrijden.
2. Daadwerkelijke periode. Dit zijn de daadwerkelijke ‘normale’ spitsperiodes.

Periode	Spits	In- en uitrijtijden	Tijden verkeersmodel	Simulatietijd
Maatgevend	Ochtend	06:00 – 08:00	07:00 – 09:00	06:00 – 08:00
	Avond	18:00 – 20:00	16:00 – 18:00	18:00 – 20:00
Daadwerkelijk	Ochtend	07:00 – 09:00	07:00 – 09:00	07:00 – 09:00
	Avond	16:00 – 18:00	16:00 – 18:00	16:00 – 18:00

Figuur 16 De simulatieperiodes en de corresponderende

Voor de avondspits (16:00-18:00) is een simulatie van de normale verkeersperiode voldoende om de impact van de busremise te beoordelen. Daarnaast is een maatgevende periode met meer bussen gesimuleerd om de impact per bus beter te analyseren, hoewel deze niet representatief is voor de daadwerkelijke verkeerssituatie.

2.5.10.2 Kruispunt berekening

De Goudse Poort is een van de drukste wegen in Gouda, met in 2040 meer dan 11.500 voertuigen in de ochtendspits en 11.700 in de avondspits. Hoewel de kruispunten het verkeer goed kunnen verwerken en wachtrijen meestal kort blijven, is er een knelpunt: in de ochtendspits kan de wachtrij voor linksaf richting de Burgemeester Jamessingel teruglopen tot voorbij de Burgemeester van Reenensingel. Dit is ook het wegvak waar de geplande ontsluiting van de busremise ligt.



Figuur 17 De wachtrijen in scenario 1 in de ochtend- avondspits

Het effect van de busremise op de verkeersafwikkeling is geanalyseerd met voertuigverliesuren (VVU's), die de totale verliestijd van voertuigen in het netwerk meten. Omdat het aantal voertuigen in alle scenario's gelijk blijft, geeft het verschil in VVU's duidelijk het effect van elk scenario weer.
De VVU's voor alle 5 scenario's (ochtend- en avondspits) staan in figuur 18. Tevens is het relatieve verschil ten opzichte van scenario 1 (referentie) en scenario 5 (in- en uitgang busremise via Tielweg) gegeven. Dit eerste verschil geeft de impact van de busremise op de Goudse Poort weer en het tweede verschil geeft de impact van de verschillende in- en uitgangconstructies weer.

Scenario	Voertuigverliesuren		Verschil t.o.v. scenario 1		Verschil t.o.v. scenario 5	
	Ochtend	Avond	Ochtend	Avond	Ochtend	Avond
1 (referentie)	147,1	152,1			-5,4%	-1,5%
2 (in- en uit)	155,0	154,0	5,4%	1,3%	-0,3%	-0,3%
3 (alleen in)	155,4	154,3	5,7%	1,5%	0%	0%
4 (alleen uit)	155,0	154,2	5,4%	1,4%	-0,3%	-0,1%
5 (beide niet)	155,4	154,4	5,7%	1,5%		

Figuur 18 Voertuigverliesuren per scenario

Uit de tabel is op te maken dat het introduceren van een busremise (ongeacht de locatie van de in- en uitgang) voor een relatief grote toename aan voertuigverliesuren zorgt: circa 5,5% in de ochtendspits en circa 1,4% is de avondspits.

Meer dan 60% van de extra voertuigverliesuren in de ochtendspits wordt veroorzaakt door wachtrijen op de linksaf strook naar de Burgemeester Jamessingel. Extra verkeer door de busremise verergert de situatie, waardoor deze strook, die al bijna overbelast was, het doorgaande verkeer op de Goudse Poort belemmert.
de drukke linksaf strook op de Goudse Poort belasten, wat gunstig is voor de verkeersafwikkeling. Bussen die de Goudse Poort oprijden, ervaren echter een vertraging van gemiddeld meer dan 50

Volgens het stedelijk referentie-scenario 2040 wordt het rustiger op de Goudse Poort. Met iets meer dan 10.000 voertuigen in 2 uur in de avondspits (en circa 100 voertuigen minder in ochtendspits) blijven de twee kruispunten op de Goudse Poort nog wel zeer druk.
Als het referentie-scenario 2040 wordt genomen in combinatie met de daadwerkelijke bus intensiteit komt hieruit de onderstaande tabel (figuur 20).

Scenario	Voertuigverliesuren		Verschil t.o.v. scenario 1		Verschil t.o.v. scenario 5	
	Ochtend	Avond	Ochtend	Avond	Ochtend	Avond
1 (referentie)	109,6	125,0			-0,1%	-0,3%
2 (in- en uit)	109,9	124,5	0,3%	-0,4%	0,1%	-0,7%
3 (alleen in)	109,8	125,4	0,2%	0,3%	0,0%	0,0%
4 (alleen uit)	108,9	124,5	-0,6%	-0,4%	-0,7%	-0,7%
5 (beide niet)	109,7	125,4	0,1%	0,3%		

Figuur 19 Voertuigverliesuren per scenario



Figuur 20 De wachtrijen in scenario 2 in de ochtendspits

Tijdens de ochtend- en middagspits (7-9 uur en 16-18 uur) rijden er minder bussen van en naar de remise, waardoor de verschillen tussen scenario's klein en niet consistent zijn. De natuurlijke spreiding in de resultaten is groter dan de effecten van de busremise, waardoor het effect van bussen op ander verkeer tijdens spitsperiodes niet meetbaar is. Dit betekent niet dat er geen effect is, maar dat het te klein is om significant vast te stellen.

2.5.10.3 Verkeersveiligheid

Bij de beoordeling van vier ontsluitingsvarianten is gekeken naar verkeersveiligheid op de Tielweg en Goudse Poort. Een belangrijk aandachtspunt is dat bussen vanuit de remise naar de Burg. Jamessingel twee rijstrookwisselingen op korte afstand moeten maken op de drukke Goudse Poort, waarvan de verkeersdruk in de toekomst zal toenemen. Op 11 april werd een verkeersveiligheidsschouw uitgevoerd onder bewolkte omstandigheden bij 15°C. Hierbij werden risico's op de Tielweg en Goudse Poort geëvalueerd, met focus op de impact van extra busverkeer.

De Tielweg kent al enkele verkeersveiligheidsrisico's, maar door het beperkte huidige gebruik zijn conflicten zeldzaam. Het toevoegen van veel bussen vergroot echter het risico aanzienlijk, vooral door de smalle rijbaan en de haakse bocht nabij het tankstation. Deze inrichting maakt intensief busverkeer in één of twee richtingen lastig en risicovol. In tabel 4.1 van het verkeersonderzoek die is bijgevoegd in bijlage 4 van de ruimtelijke onderbouwing is een overzicht van alle veiligheidsrisico's op de Tielweg.

M.b.t. de veiligheidsrisico's van de Goudse Poort gaat het onder andere om de korte afstand (160m) tussen de kruisingen Burgemeester van Reenensingel en Burgemeester Jamessingel. Dit geeft een beperkte de tijd (5-6 seconden) voor bestuurders om hun positie op de weg te bepalen. Daarnaast zijn directe erfaansluitingen op een GOW50 (zoals de nieuw te plaatsen in- en uitrit voor de bussen) schaars en worden liefst vermeden. De geplande busroute linksaf vanaf de Burgemeester van Reenensingel naar de Goudse Poort betreft een rustige verkeersstroom met lage snelheid. Achterliggende voertuigen kiezen waarschijnlijk de linker rijstrook, wat het risico op kop-staartbotsingen verkleint.

#	Risico huidige situatie	Risico bij toevoegen bus	Afbeelding
1	Wachtrijlengte linksaf van Goudse Poort naar de Burgemeester Jamessingel slaat regelmatig terug tot rechtdoor richting (11.2)	Rechtsaf uitrijdende bus kan niet aansluiten in wachtrij en loopt vertraging op. Bij minder grote terugslag risico op blokkeren van rijbaan door bus die niet volledig op linksafvak kan opstellen.	
2	Voertuigen op de linksaf beweging vanaf de Burgemeester Van Reenensingel de Goudse Poort op eindigen meestal op de rechterrijstrook.	Kop-staart conflicten tussen afslaande bus en achteropkomend verkeer.	
3	Tussen de VRI Burg. van Reenensingel en Burg. Jamessingel zijn veel rijstrook wisselingen waargenomen. Vaak van de rechter- naar de linkerrijstrook. Dit lijkt samen te hangen met de wegwijzers (thv de geplande remise aansluiting)	Wanneer autobestuurders moeite hebben met de way-finding en hierbij op de borden letten is er een verlaagde aandacht voor het overige verkeer. Remmende (en afslaande) voertuigen/bussen zullen hier dan ook niet verwacht worden met kans op kop-staart aanrijdingen	

Figuur 21 Bevindingen veiligheidsrisico's Goudse Poort

2.5.10.4 Maatregelen ontsluiting Goudse Poort a.d.h.v. verkeersanalyse

Het verkeersanalyse-rapport van Goudappel concludeert dat alle ontsluitingsopties voor de nieuwe busremise in Gouda aanzienlijke negatieve effecten hebben op verkeersafwikkeling en veiligheid. De extra busbewegingen leiden in het 2040 Hoog-scenario tot 5,5% meer vertraging in de ochtendspits en 1,4% in de avondspits. In het Stedelijk Referentie-scenario is de vertragingstoename lager, met respectievelijk 1,0% en 0,5%. De belangrijkste knelpunten liggen bij de linksafstrook van de Goudse Poort naar de Burgemeester Jamessingel, waar langere wachttijden en verhoogde kop-staart risico's optreden. De ontsluiting via de Goudse Poort is de beste optie omdat deze de meest geschikte verkeersafwikkeling en veiligheid biedt in vergelijking met andere varianten. Het dynamische verkeersmodel van Goudappel concludeert dat alternatieven, zoals ontsluiting via de Tielweg, significante verkeersrisico's veroorzaken, zoals beperkte rijbaanbreedte en slecht zicht. De ontsluiting via de Goudse Poort biedt een beter gecontroleerde infrastructuur met maatregelen die hieronder behandeld worden.

Maatregelen van Qbuzz om de doorstroming en veiligheid te optimaliseren:

1. CAR-systeem: prioriteit voor bussen bij verkeerslichten om wachttijden te verkorten en de doorstroming te bevorderen.
2. Open slagbomen tijdens spitsuren: permanente opening van slagbomen tijdens spits om filevorming te voorkomen, terwijl deze in daluren bediend worden voor een veilige uitrit. Ervaring in Utrecht laat zien dat dit geen hinder voor ander verkeer veroorzaakt.

Qbuzz stelt verschillende maatregelen voor om verkeersveiligheid en doorstroming bij de nieuwe busremise in Gouda te waarborgen en negatieve effecten te beperken:

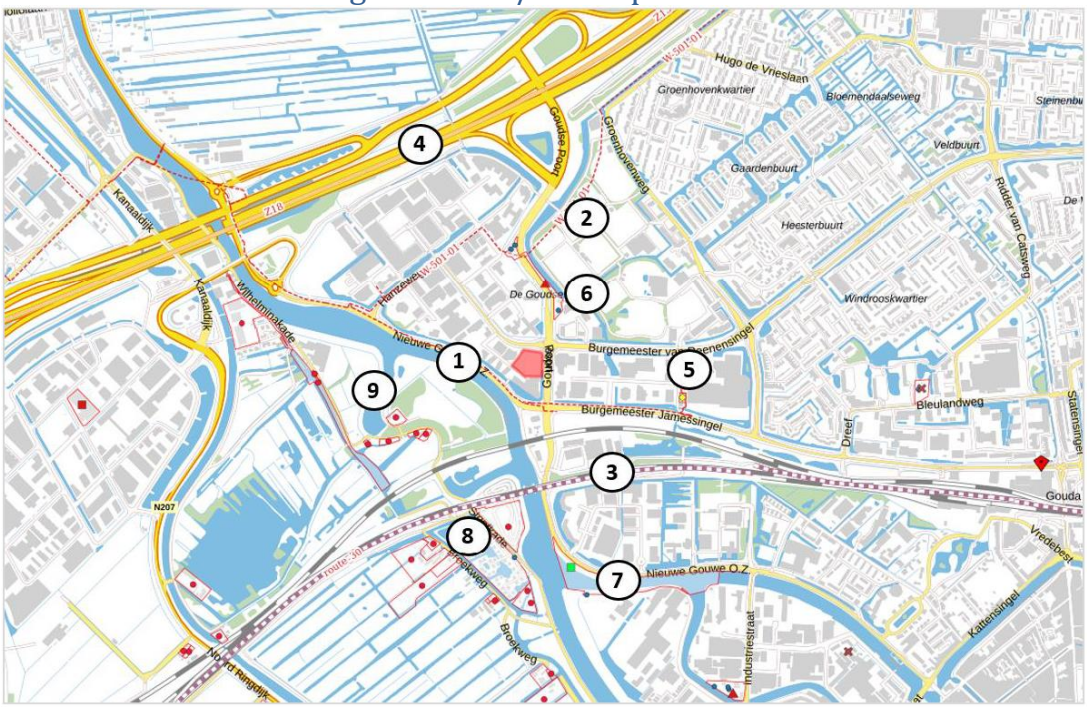
1. Installatie van een negenoog verkeerslicht: Dit speciale verkeerslicht geeft bussen veilig uitrijprioriteit zonder het autoverkeer onnodig te hinderen. Het voorkomt kop-staartbotsingen en verbetert de doorstroming.
2. Spreiding van dienstregeling in spitsuren: door bussen in de spits met een paar minuten te verspreiden, worden hiaten gecreëerd die clustervorming voorkomen. Dit bevordert een efficiëntere verkeersafwikkeling.
3. Hybride route bij vol linksafvak: als het linksafvak naar de Burgemeester Jamessingel vol is, wordt verkeer omgeleid via alternatieve routes (Nieuwe Gouwe O.Z. en Kattensingel). Dit voorkomt extra verkeersdrukte op het knelpunt.
4. Verlenging van het linksafvak: het linksafvak bij de Goudse Poort wordt mogelijk verlengd, zodat meer verkeer efficiënt kan worden afgehandeld. Dit vereist echter nog nader onderzoek naar technische haalbaarheid en impact.
5. Doorlopende monitoring en overleg: Qbuzz en de gemeente evalueren elk kwartaal de verkeerssituatie om bij te sturen waar nodig.

Deze maatregelen richten zich op het minimaliseren van opstoppingen en risico's, terwijl ze de doorstroming en verkeersveiligheid verbeteren. Het totale verkeerplan van Qbuzz is bijgevoegd in bijlage 5 van de ruimtelijke onderbouwing.

Conclusie mobiliteitstoets

- Op basis van de kruispuntberekeningen en de beoordeling op verkeersveiligheid kan gesteld worden dat, ongeacht de ontsluitingsvariant, de busremise zorgt voor een verminderde verkeersafwikkeling en aanzienlijk verhoogde verkeersveiligheidsrisico's.
- De effecten op doorstroming zijn erg afhankelijk van de frequentie (aantal en opvolgtijd) vertrekkende bussen, en het hoeveelheid verkeer op de Goudse Poort. Verkeersmodellen laten een relatief groot nadelig effect zien in een hoog toekomstig scenario (veel verkeer), en een niet-meetbaar (klein) effect in een ander scenario (minder verkeer).
- De effecten op verkeersveiligheid verschillen per ontsluitingsvariant. Echter is samen met de verkeerskundigen van de gemeente besloten om de bussen niet via de Tielweg te ontsluiten. Deze is te smal, heeft gemengd verkeer, heeft haaksparkeren aan beide zijdes, en bevat onoverzichtelijke hoekjes.
- Qbuzz stelt maatregelen voor die zijn behandeld in bijlage 5
- De ontsluiting via de Goudse Poort biedt een gecontroleerde infrastructuur met diverse maatregelen van Qbuzz, zoals prioriteit bij verkeerslichten, open slagbomen in de spits, en doorlopende monitoring, om verkeersveiligheid en doorstroming te optimaliseren.

2.6 Risico van zware ongevallen en/of rampen



Figuur 22 Uitsnede risicokaart. Bron: Signaleringskaart EV.

Hogedruk aardgastransportleidingen
Op circa 70 meter ten zuiden van de grens van het plangebied ligt hogedruk aardgastransportleiding W-501-03 (bronnr. 1) en op circa 320 meter ten noorden van de grens van het plangebied ligt hogedruk aardgastransport-leiding W-501-01 (bronnr. 2). Het plangebied ligt deels binnen het brandaandachtsgebied van leiding W-501-03. Overige leidingen liggen op grote afstanden en zijn niet relevant.

Transport
Op circa 370 meter ten zuiden van de grens van het plangebied ligt spoorlijn Rotterdam Blijdorp – Gouda (bronnr. 3) en op circa 790 meter ten noordwesten van de grens van het plangebied ligt rijksweg A12 (bronnr. 4). Voor spoor- en rijkswegen geldt volgens het Bkl een explosieaandachts-gebied van 200 meter. Het plangebied ligt niet binnen het explosieaandachtsgebied van de genoemde basisnetroutes. Het plangebied ligt binnen het gifwolkaandachtsgebied van beide basisnetroutes.

Inrichting
Op circa 475 meter ten oosten van de grens van het plangebied ligt een gasontvangststation (bronnr. 5). De grens van de veiligheidszone ligt op 25 meter afstand van de bron. Gezien de afstand tot het plangebied gelden er geen belemmeringen.

Op circa 145 meter ten noorden van de grens van het plangebied ligt een LPG-tankstation (bronnr. 6). De grens van het explosieaandachtsgebied ligt op 160 meter vanaf het vulpunt en de bovengrondse opslagtank. Het brandaandachtsgebied ligt op circa 195 meter van de grens van het plangebied en het explosieaandachtsgebied ligt op circa 205 meter van de grens van het plangebied. De inrichting vormt derhalve geen belemmering voor het plangebied.
Op circa 765 meter ten zuiden van de grens van het plangebied ligt een windturbine (bronnr. 7). De plaatsgebonden risicocontour ligt op 117 meter vanaf de bron. Gezien de afstand zijn er naar verwachting geen belemmeringen.

In figuur 21 zijn de explosie- en brandaandachtsgebieden van de risicovolle inrichtingen (bron 8 en 9) weergegeven. De explosie- en brandaandachtsgebieden van de risicovolle inrichtingen reiken niet tot het plangebied waardoor er geen belemmeringen gelden.

In het plangebied worden elektrische bussen gestald en geladen. Hierbij moet worden vermeld dat het niet gaat om een OV-knooppunt, maar om een niet-overdekte buitenruimte waar elektrische bussen gestald worden op momenten dat ze niet nodig zijn voor het vervoer van reizigers. Het maatgevende scenario is een 'thermal runaway'.

Overige risicovolle inrichtingen in de omgeving van het plangebied zijn niet relevant.

2.6.1 Berekening groepsrisico

Het plangebied ligt binnen het gifwolkaandachtsgebied van de spoorlijn Rotterdam Blijdorp – Gouda en rijksweg A12. Een toxisch scenario ontstaat bij het lek raken van een tankwagen of ketelwagen met toxische stoffen. Er komt een wolk met giftige stoffen vrij die zich verspreidt in de omgeving. Aanwezigen in het plangebied die worden blootgesteld aan de toxische wolk kunnen ernstige gezondheidsschade oplopen.

Zelfredzaamheid

Door een ongeval met ketelwagen op het spoor of tankwagen op de rijksweg kunnen giftige gassen vrijkomen. De toxische wolk kan zich snel ontwikkelen en verplaatsen. Afhankelijk van het type stof, windrichting en plaats van de calamiteit kunnen hoge concentraties optreden. Via waarschuwings- en alarmeringssysteem (WAS) en NL-Alert worden personen in de omgeving gewaarschuwd.

Bij een calamiteit met giftige gassen is het handelingsperspectief binnen blijven en schuilen. Ventilatievoorzieningen moeten eenvoudig centraal uitgeschakeld en/of dichtgezet kunnen worden. Ramen en deuren moeten worden gesloten en aanwezigen moeten inpandig schuilen tot het gevaar is geweken. Daarnaast wordt aandacht gevraagd voor de detaillering van gevels, ramen en kozijnen, zodat deze goed luchtdicht zijn uitgevoerd.

Preventie, beheersing en bestrijding

Bij calamiteit zal de brandweer zich inzetten op het beperken of het voorkomen van de effecten. Deze inzet vindt voornamelijk bij de bron. Het bestrijden van eventuele secundaire brandhaarden door de brandweer met behulp van bluswatervoorzieningen. Voor een goede bestrijdbaarheid is het van belang dat het voor de brandweer mogelijk is om:

- op tijd ter plaatse te zijn;
- Voldoende opstelplaatsen te hebben;
- Voldoende blusmiddelen te hebben.

2.7 Risico's voor de menselijke gezondheid

De risico's voor de menselijke gezondheid als gevolg van de voorgenomen activiteit, zijn van beperkte omvang. De ontwikkeling betreft geen risicovolle inrichting. Bij een ongeval als brand ontstaan naast 'reguliere' rookgassen, geen (zeer) gevaarlijke verbrandingsproducten, die de gezondheid van aanwezige personen in gevaar brengt. De normale voorzorgsmaatregelen (schuilen en ramen en deuren dichthouden) zijn voldoende ter bescherming van de gezondheid.

2.8 Conclusie kenmerken van het project

Gelet op alle kenmerken van het project ten opzichte van de huidige situatie en de uitkomsten van de daarbij verrichte onderzoeken, kan worden uitgesloten dat het verschil tussen de milieueffecten van het nieuwe plan en de milieueffecten van de referentiesituatie belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben.

3. Locatie van project

3.1 Bestaand en goedgekeurd landgebruik

Voorwaarde voor de locatiekeuze is dat er voldoende ruimte beschikbaar is voor de bussen. Ook is het van belang dat de lege ritten (zonder passagiers), ook wel materiaal-ritten genoemd, tot een minimum beperkt moeten worden, dit om de efficiëntie van de bussen zo optimaal mogelijk te houden. Qbuzz heeft gezocht naar diversen geschikte locaties in Gouda.

In de zoektocht naar een geschikte locatie voor een busremise had Qbuzz twee mogelijke locatie binnen de gemeente Gouda op het oog. Een van de locaties is de bestaande remise in Gouda aan de Nieuwe Gouwe O.Z 2B. Een belangrijk nadeel van deze locatie is dat er op zondag geen enkele activiteit mag plaatsvinden vanwege de nabijgelegen gereformeerde kerk van de gemeente Gouda, die tevens de verhuurder van het terrein is. Vanwege deze beperking mag er slechts 6 van de 7 dagen exploitatie plaatsvinden, wat voor het openbaar vervoer niet haalbaar is. Als Qbuzz toch van deze locatie gebruik zou maken, zou er voor de zondagsdiensten een extra locatie ingericht moeten worden. Daarnaast is de huidige remise uitsluitend geschikt voor brandstofbussen, en ontbreekt de benodigde laadinfrastructuur voor elektrische bussen.

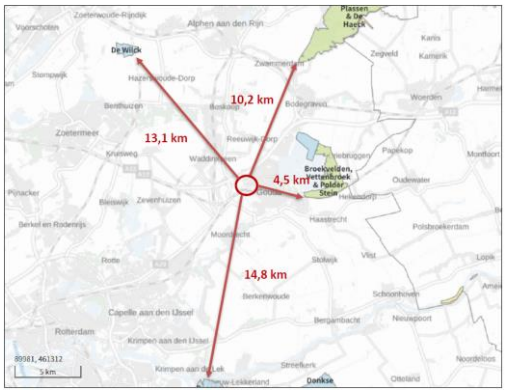
De andere locatie is aan de rand van de Goudse Poort aan de Tielweg 5. Deze locatie is aantrekkelijk, maar uitdagend, en voldoet onder voorwaarden aan de huidige eisen en wensen van het realiseren voor een nieuwe busremise voor elektrische bussen. Het netbeheer heeft akkoord gegeven op het plaatsten van een inkoop station voor voldoende elektriciteit voor het laden van de ZE-bussen. Er zijn naast het perceel op de Tielweg geen geschikte alternatieve locaties beschikbaar of geschikt bevonden binnen Gouda.

Door de realisatie van een busremise met oplaadplaatsen voor elektrische bussen is het mogelijk om het busvervoer in de regio elektrisch uit te voeren. Dit zorgt ervoor dat vervuilende bussen van de weg worden gehaald. Tevens zorgen ZE bussen voor minder geluid- en stankoverlast. Zonder de ontwikkeling van de busremise ter plaatse van de Tielweg 5 kan de kwaliteit en intensiteit van het busvervoer niet gegarandeerd worden. Dit omdat de afstand dan te groot wordt tot het startpunt van het busvervoer, Station Gouda, dan veel verder zou liggen.

De locatie op de Tielweg 5 maakt dit mogelijk door o.a. de stroom aansluiting waar de netbeheerder akkoord op heeft gegeven, de locatie die goed aansluit op de andere bus haltes waardoor de routes efficiënt gereden kunnen worden en voldoende ruimte op het perceel om de bussen te kunnen stallen en laden.

3.2 Relatieve rijkdom aan en beschikbaarheid, kwaliteit en regeneratievermogen van natuurlijke hulpbronnen.

Het plangebied ligt buiten de begrenzing van Natura 2000-gebied. De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden betreffen ‘Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein’, ‘Nieuwkoopse Plassen & De Haeck’, ‘De Wilck’ en ‘Boezems Kinderdijk’, op respectievelijk ruim 4, 10, 13 en 14 kilometer afstand (figuur 22). En het projectgebied ligt buiten het Natuurnetwerk Nederland (en natuur buiten het NNN). (Het voorgenomen plan heeft gezien de afstand tot deze gebieden (>1 kilometer), de tussenliggende bebouwing die een afschermde biedt en de aard en omvang van de plannen geen effect op deze gebieden. Vervolgstappen ten aanzien van het NNN zijn niet aan de orde.



Figuur 23 Globale ligging plangebied (rode cirkel) t.o.v. dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden

3.3 Opnamevermogen van het natuurlijke milieu

Wetland, kustgebieden, berg- en bosgebieden

Doordat in de directe omgeving van het projectgebied geen wetlands, kustgebieden of bergen- en bosgebieden zijn, is geen sprake van invloed op het opnamevermogen.

Natuurreservaten en -parken, vogel- en habitatrichtlijnen

Aangezien het plangebied buiten de begrenzing van Natura 2000-gebied ligt, is er geen sprake van direct negatieve effecten zoals oppervlakteverlies, versnippering en mechanische effecten. De mogelijke effecten beperken zich zodoende tot externe werking. Op basis van bekende verstoringsafstanden tot maximaal 1.500 meter (Vegte et al., 2014; Broekmeyer et al. 2014 en Krijgsveld et al., 2008) en de afstanden tot de meest nabijgelegen Natura 2000-gebieden (circa vier kilometer), is geen sprake van (tijdelijke) verstoring op Natura 2000-gebieden. Eventuele trillingen hebben gezien het geringe trillingseffect van circa 50 meter (Gemeente Utrecht, 2003) geen effect op de verder gelegen Natura 2000-gebieden. De realisatiefase en het toekomstig gebruik kunnen zorgen voor extra stikstofdepositie. De overige effecten verontreiniging en verdroging zijn gezien de uitvoeringswijze niet aan de orde.

De voorgenomen plannen op de projectlocatie veroorzaken geen negatieve effecten op beschermde soorten. De zorgplicht is echter altijd van toepassing. Verder geldt op grond van artikel 3.1, lid 2 Wet natuurbescherming dat het verboden is opzettelijk nesten, rustplaatsen en eieren van in het wild levende vogels te vernielen of te beschadigen, of nesten van vogels weg te nemen. Bij voorkeur vinden de werkzaamheden dus plaats buiten het broedseizoen. Indien de werkzaamheden binnen het broedseizoen plaatsvinden, wordt geadviseerd voorafgaand aan de werkzaamheden een broedvogelcheck uit te laten voeren om vast stellen of binnen de invloedsfeer van de werkzaamheden broedvogels aanwezig zijn.

Gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid

Het gebied ligt in een stedelijk gebied waarbij sprake is van een relatief hoge bevolkingsdichtheid. Er is geen invloed op het opnamevermogen van het gebied.

Landschappen van historische, curtureel of archeologisch belang

Ter plaatse van het projectgebied bevindt zich volgens het vigerende bestemmingsplan geen dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie'. Volgens het beleid geld hiervoor een vrijstelling voor archeologisch onderzoek bij bodemingrepen tot respectievelijk 35 en 40 cm onder het maaiveld en met een oppervlakte van 100 m² en 500 m². Doordat de beoogde ontwikkeling binnen de vrijstellingsmaten valt, is geen archeologisch onderzoek noodzakelijk.

3.4 conclusie

De realisatie van het project heeft geen negatieve effecten op de flora en fauna. Ook ligt het

projectgebied niet in de buurt van een Natura 2000-gebied. Hierdoor is er geen negatief effect voor deze gebieden aanwezig.

4. Soort en kenmerken van het potentiële effect

4.1 De orde van grootte en het ruimtelijk bereik van de effecten

Het bereik van deze milieuaspecten (geografisch en naar grootte van de bevolking gemeten) is lokaal van aard en beperkt. De effecten zijn van een gangbare omvang. Er is geen aanleiding het bereik van het effect in het kader van het opstellen van een milieueffectrapport nader te onderzoeken.

4.2 De aard van het effect

De aard van de effecten zijn in het voorgaande omschreven en zijn zodanig gering dat belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn uit te sluiten. In een nader onderzoek naar de aard van de effecten in het kader van een milieueffectrapport, zien wij geen toegevoegde waarde.

4.3 Grensoverschrijdende karakter van het effect

Gezien de ligging van de inrichting en de effectafstanden is geen sprake van een grensoverschrijdend karakter.

4.4 Intensiteit en complexiteit van het effect

De effecten van de voorgenomen ontwikkeling zijn marginaal en de intensiteit en complexiteit is laag.

4.5 Waarschijnlijkheid van het effect

Het optreden van effecten is zeer waarschijnlijk. De effecten tijdens de realisatiefase zijn tijdelijk van aard. De andere effecten treden op bij het gebruik van de remise en de daarbij gepaard gaande verkeersgeneratie.

4.6 Aanvang, duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect

De initiatiefnemer is voornemens in eind 2024 tot Q2 2025 te starten met het bouwen van de remise. Na oplevering wordt de remise voor bepaalde tijd in gebruik genomen (15 jaar). De effecten zijn niet onomkeerbaar, maar wel marginaal.

4.7 Cumulatie van effecten met de effecten van andere bestaande en/of goedgekeurde projecten

Met de ontwikkeling is geen sprake van cumulatie van belangrijke nadelige effecten met overige in de omgeving milieubelastende activiteiten/projecten.

4.8 Mogelijkheid om de effecten doeltreffend te verminderen

Zoals beschreven zijn de verwachte effecten (verkeer, geluid, luchtkwaliteit) verwaarloosbaar. Er is geen aanleiding mogelijkheden te onderzoeken om effecten doeltreffend te verminderen.

4.9 Conclusie kenmerken van het potentiële effect

Uit de hiervoor genoemde kenmerken en effecten, waaronder de diverse genoemde onderzoeken, in het kader van de ruimtelijke onderbouwing, kan geconcludeerd worden dat er als gevolg van de voorgenomen ontwikkelingen geen effecten zijn, die belangrijke nadelige gevolgen op de omgeving hebben.

5. Conclusie en verzoek

Gelet op alle kenmerken van het project, ten opzichte van de huidige situatie en de uitkomsten van de daarbij verrichte onderzoeken, kan worden gesteld dat het verschil tussen de milieueffecten van de toekomstige situatie en de milieueffecten van de huidige situatie geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu geeft. Er zijn geen essentiële milieueffecten, die door middel van een milieueffectrapport nader onderzocht moeten worden.