

Mitros
t.a.v. [REDACTED]
Postbus 8217
3503 RE URECHT

Behandeld door [REDACTED]
Doorkiesnummer [REDACTED]
E-mail [REDACTED]@utrecht.nl
Bijlage(n) 2
Uw kenmerk
Uw brief van

Datum 25 november 2019
Ons kenmerk 7022106/191125
Onderwerp m.e.r.-beoordelingsbesluit
Dickensplaats
Verzonden **26 NOV. 2019**
Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden

Geachte [REDACTED]

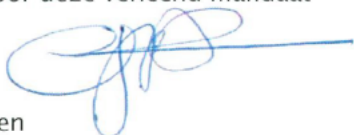
In uw verzoek van 24 oktober 2019 (zaaknummer: 6997311) heeft u ons voor het project 'Dickensplaats' een aanmeldnotitie voor een vormvrije m.e.r.-beoordeling gestuurd. De aanmeldnotitie is conform de criteria zoals bepaald in bijlage III bij de m.e.r.-richtlijn opgesteld.

Het project (bouw van 24 appartementen en 24 eengezinswoningen) is opgenomen in onderdeel D11.2 van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage (de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject). Het project blijft onder de drempelwaarden die bij deze categorie in het Besluit mer is opgenomen.

Op grond van artikel 2 lid 5 sub b van het Besluit mer moet het bevoegd gezag, voordat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage wordt gelegd, nog wel een beslissing nemen over de vraag of er een milieueffectrapport nodig is voor deze ontwikkeling. Daarnaast dient voor het project uitgesloten te worden of sprake is van een passende beoordeling op grond van de Wet natuurbescherming. De onderbouwing hiervoor is opgenomen in de door ons ontvangen aanmeldnotitie en de daarbij behorende stikstofdepositieberekening. De aanmeldnotitie is beoordeeld en hieruit blijkt dat er geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Daarnaast heeft het project geen effect op beschermde natuurgebieden (Natura2000) waardoor er geen passende beoordeling noodzakelijk is vanuit de Wet natuurbescherming.

Het bevoegd gezag heeft, middels dit schrijven, besloten dat er geen m.e.r.-procedure hoeft te worden doorlopen en er geen milieueffectrapport opgesteld hoeft te worden.

Hoogachtend,
het college van burgemeester en wethouders van Utrecht,
krachtens door deze verleend mandaat¹



Cora Kruijssen
Gildemanager Ruimtelijke Kwaliteit en Duurzaamheid (a.i)
Ontwikkelorganisatie Ruimte

Bijlage 1 Aanmeldingsnotitie m.e.r. Dickensplaats, Utrecht, d.d. 11 november 2019
Bijlage 2 Stikstofdepositie-onderzoek woningbouw Dickensplaats Utrecht, d.d. 21 oktober 2019

^[1] Op grond van het besluit van het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Utrecht, d.d. 29 januari 2019, (Vaststelling Mandaatregister Gemeente Utrecht 2019), zoals opgenomen in het Gemeenteblad van Utrecht 2019, nummer 37146 en zoals gepubliceerd op 15 februari 2019.



Tauw

**Stikstofdepositie-onderzoek woningbouw
Dickensplaats Utrecht**

21 oktober 2019



Verantwoording

Titel	Stikstofdepositie-onderzoek woningbouw Dickensplaats Utrecht
Opdrachtgever	Mitros
Projectleider	[REDACTED]
Auteur(s)	[REDACTED]
Tweede lezer	[REDACTED]
Uitvoering meet- en inspectiewerk	
Projectnummer	1264531
Aantal pagina's	12
Datum	21 oktober 2019
Handtekening	Ontbreekt in verband met digitale verwerking. Dit rapport is aantoonbaar vrijgegeven.

Colofon

Tauw bv
Handelskade 37
Postbus 133
7400 AC Deventer
T +31 57 06 99 911
E info.deventer@tauw.com

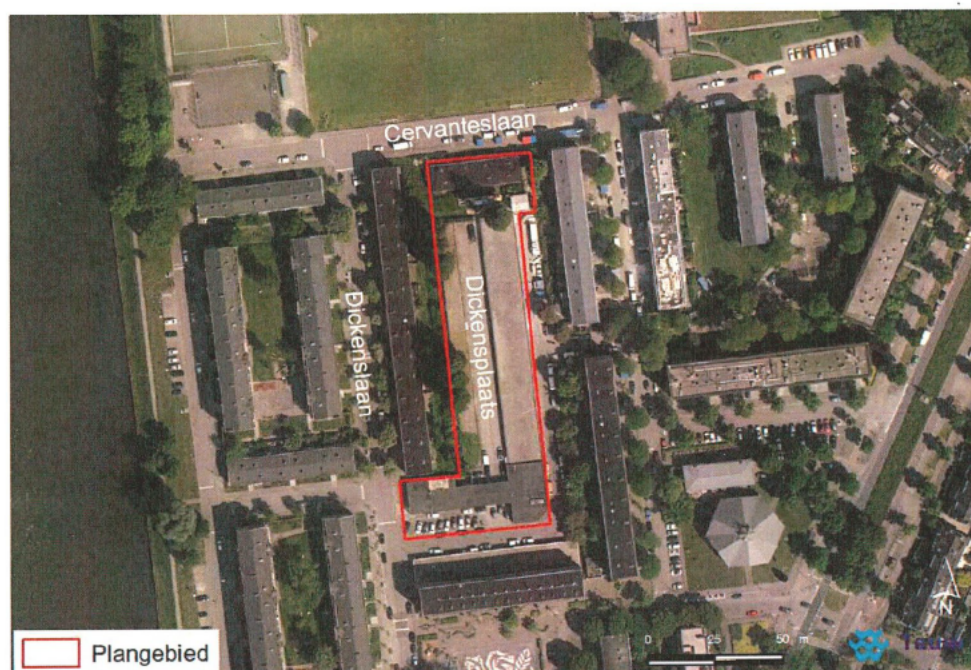


Inhoud

1	Inleiding	4
2	Wettelijke kader	5
3	Opzet onderzoek	6
4	Uitgangspunten aanlegfase	7
4.1	Mobiele werktuigen	7
4.2	Voertuigbewegingen	9
5	Uitgangspunten gebruiksfase	10
5.1	Gasstook	10
5.2	Verkeersgeneratie	10
6	Resultaten en conclusie	12
Bijlage 1	Inzet werktuigen en aantallen transportbewegingen woningen	
Bijlage 2	Inzet werktuigen en aantallen transportbewegingen appartementen	

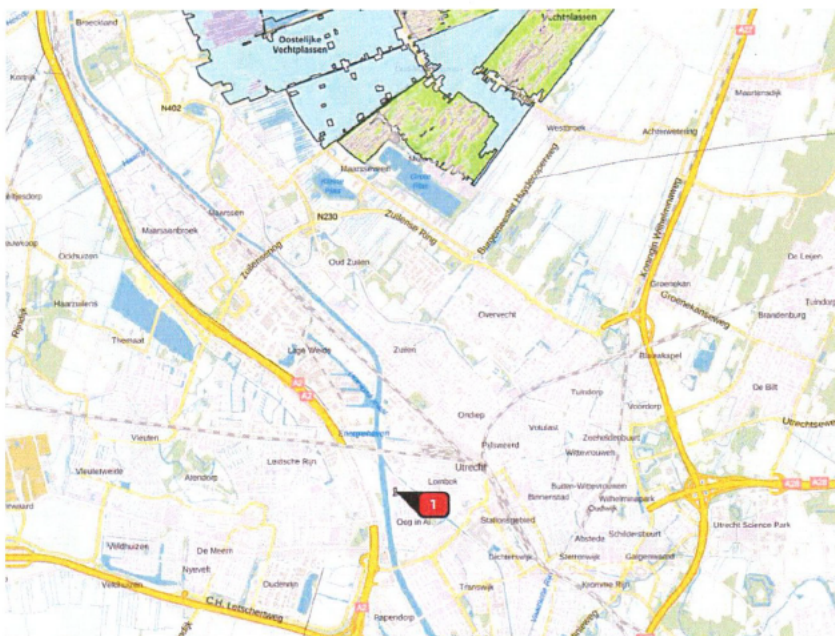
1 Inleiding

De woningcorporatie Mitros is voornemens om een herontwikkeling van de Dickensplaats in Utrecht te realiseren. Voor de herontwikkeling zijn al reeds 96 garageboxen, een onderhoudsgarage inclusief showroom en acht woningen aan de Cervanteslaan gesloopt. Hiervoor komen energiezuinige woningen in de plaats. Het plan is om nieuwbouw te realiseren van 24 eengezinswoningen en 24 appartementen. Overige bouwblokken rondom het plangebied worden ook gerenoveerd door Mitros maar zijn ondergebracht onder een ander project en zullen hier dus verder niet benoemd worden. Het plangebied is weergegeven in figuur 1.1.



Figuur 1-1 plangebied Dickensplaats

Het plangebied ligt op 5,7 km van Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen. Dit is weergegeven in Figuur 1-2.



Figuur 1-2 Ligging van het plangebied (1) en Natura-2000 gebied Oostelijke Vechtplassen (groen en blauw) met daarin de stikstofgevoelige habitats (paars).

2 Wettelijke kader

In Nederland zijn ruim 160 Natura 2000-gebieden aangewezen, dit zijn gebieden met een Europese beschermingsstatus. Veel van die gebieden zijn gevoelig voor stikstofdepositie. Een verdere toename van de stikstofdepositie kan leiden tot 'significante effecten' op de beschermde natuurgebieden, wat alleen is toegestaan met een Wet natuurbescherming vergunning (Wnb-vergunning). Daarom dient voor nieuwe projecten of initiatieven onderzocht te worden of er sprake kan zijn van een significante depositie van stikstof op relevante Natura 2000-gebieden.

Een project of initiatief dat meer dan 0,00 mol/ha/jaar bijdraagt aan de stikstofdepositie op een overbelast stikstofgevoelig instandhoudingsdoel (habitattype of leefgebied) heeft in potentie een significant effect waarvoor een Wnb-vergunning moet worden aangevraagd.

Een Wnb-vergunning mag op basis van intern of extern salderen worden verleend, als de stikstofdepositie op geen enkele relevante hectare¹ toeneemt² ten opzichte van de referentiesituatie. Bij interne saldering worden binnen een bestaande inrichting of binnen het plangebied maatregelen genomen waardoor de depositie op de omgeving afneemt. Bij externe saldering gebeurt dit op een andere locatie en bij een andere inrichting of bron van stikstofbron.

Als referentiesituatie voor dit project geldt de datum 7-12-2004³. Dit is de datum waarop het gebied als habitat- of vogelrichtlijngebied door de Europese Commissie op de lijst van gebieden van communautair belang werd geplaatst.

Wanneer er sprake is van een netto toename in stikstofdepositie kan in een Ecologische voortoets of Passende Beoordeling beschreven worden welke effecten daadwerkelijk op gaan treden als gevolg van het plan of project en of deze de natuurlijke kenmerken van het gebied aantasten.

3 Opzet onderzoek

Voor het berekenen van de stikstofdepositie is gebruik gemaakt van de vigerende versie van het rekenmodel AERIUS Calculator, versie 2019. De berekening is uitgevoerd voor het zichtjaar 2019. In de berekening zijn alle voor stikstofdepositie relevante bronnen meegenomen. Het gaat hierbij om NOx en NH3 emissies ten gevolge de aanlegfase en van de extra verkeersbewegingen die gaan plaatsvinden in de gebruiksfase. Hoofdstuk 4 geeft de uitgangspunten voor de aanlegfase en hoofdstuk 5 voor de gebruiksfase. In hoofdstuk 6 wordt het resultaat en de conclusie gegeven.

¹ Een AERIUS hexgoon in een stikstofgevoelige habitat of leefgebied van soorten

² Toenames < 0,005 mol/ha/jaar worden afgerond naar 0,00 mol/ha/jaar en niet gezien als toenames

³ Zie www.bij12.nl/onderwerpen/programma-aanpak-stikstof/natuur/natura-2000-en-pas-gebieden/#referentiedata



4 Uitgangspunten aanlegfase

4.1 Mobiele werktuigen

De emissies afkomstig van mobiele werktuigen worden berekend met het emissiemodel EMMA⁴. Dit model is ontwikkeld door TNO en is de standaardrekenwijze voor het berekenen van emissies uit mobiele werktuigen. Dit model wordt ook toegepast in AERIUS. De emissies worden als volgt berekend:

$$\text{Emissie} = \text{Aantal machines} \times \text{Uren} \times \text{Belasting} \times \text{Vermogen} \times \text{Emissiefactor} \times \text{TAF-factor}$$

Emissies	= totale emissie
Aantal machines	= het aantal machine van een bepaald type
Uren	= het aantal uren dat men dit machinetype gemiddeld gebruikt
Belasting	= het aandeel van het vermogen dat gemiddeld belast wordt
Vermogen	= het volle vermogen in kW
Emissiefactor	= de emissiefactor behorende bij het bouwjaar en machinetype
TAF-factor	= correctiefactor op de emissiefactor vanwege machinetype

De emissies afkomstig van verkeer worden door AERIUS zelf berekend. Deze emissie is onder andere afhankelijk van het voertuigtype (personenauto's, middelzwaar of zwaar vrachtverkeer), het wegtype, de rijafstand, het aantal bewegingen per etmaal en de mate van stagnatie.

De berekende emissies zijn gebaseerd op kentallen voor gemiddelde werktuigen zoals aangeleverd in bijlage A van het EMMA rapport. De emissiefactor is afhankelijk van het bouwjaar en vermogen van de werktuigen en wordt uitgedrukt in een STAGE klasse. Hoe nieuwer het werktuig, hoe hoger de STAGE klasse en hoe lager de emissie. Voor de emissieberekening is uitgegaan van STAGE IV klasse werktuigen met een bouwjaar van 2014 of later.

De werktuigen die naar schatting gebruikt zullen worden voor de bouw van de woningen en appartementen en de daarbij behorende emissies zijn terug te zien in respectievelijk

⁴ J.H.J. Hulskotte, R.P. Verbeek, Emissiemodel Mobiele Machines gebaseerd op machineverkoop in combinatie met brandstof Afzet, TNO, 2009

Tabel 4-1 en tabel 4-2. Deze gegevens zijn gebaseerd op de verkregen informatie van de aannemer, Koopmans, welke zijn weergegeven in Bijlage 1.



Tabel 4-1 Berekening emissies voor woningen

Werktuig	Bedrijfstijd [uren/jaar]	Vermogen [kW]	Deellast [%]	Emissiefactor STAGE IV [g NO _x /kWh]	Emissie NO _x [kg/jaar]
Kraan	360	240	60	0,4	20,7
Heistelling	66	200	60	0,4	3,2
Diepleper (kraan grondwerk)	72	150	60	0,4	2,6
Totaal					23,8

Tabel 4-2 Berekening emissies voor appartementen

Werktuig	Bedrijfstijd [uren/jaar]	Vermogen [kW]	Deellast [%]	Emissiefactor STAGE IV [g NO _x /kWh]	Emissie NO _x [kg/jaar]
Kraan	377	240	60	0,4	21,7
Heistelling	24	200	60	0,4	1,2
Diepleper (kraan grondwerk)	16	150	60	0,4	0,6
Totaal					21,1

Er is ook een berekening gemaakt met STAGE IIIB zodat de NO_x emissie vergeleken kon worden. Het resultaat hiervan is zichtbaar in Tabel 4-3 voor woningen en in Tabel 4-4 voor appartementen.

Tabel 4-3 Berekening emissies voor woningen met STAGE IIIB

Werktuig	Bedrijfstijd [uren/jaar]	Vermogen [kW]	Deellast [%]	Emissiefactor STAGE IIIB [g NO _x /kWh]	Emissie NO _x [kg/jaar]
Kraan	360	240	60	3,3	171,1
Heistelling	66	200	60	3,3	26,1
Diepleper (kraan grondwerk)	72	150	60	3,3	21,4
Totaal					218,6

Tabel 4-4 Berekening emissies voor appartementen met STAGE IIIB

Werktuig	Bedrijfstijd [uren/jaar]	Vermogen [kW]	Deellast [%]	Emissiefactor STAGE IIIB [g NO _x /kWh]	Emissie NO _x [kg/jaar]
Kraan	377	240	60	3,3	179,2
Heistelling	24	200	60	3,3	9,5
Diepleper (kraan grondwerk)	16	150	60	3,3	4,8
Totaal					193,4



4.2 Voertuigbewegingen

De aantal voertuigen en bewegingen van verkeer, zoals vrachtwagens en personenauto's, zijn weergegeven in Tabel 4-5 voor de woningen en in Tabel 4-6 voor de appartementen. Vrachtwagens zijn nodig voor het aan -en afvoeren van alle benodigde materialen en werktuigen. Personenauto's zijn nodig voor het vervoer van personeel van en naar de projectlocatie.

Tabel 4-5 Berekening verkeer voor AERIUS woningen

Voertuig	Type verkeer	Aantal voertuigen per jaar	Aantal voertuigbewegingen per jaar
Vrachtwagens	Zwaar vrachtverkeer	268	536
Personenauto's	Licht verkeer	1120	2240

Tabel 4-6 Berekening verkeer voor AERIUS appartementen

Voertuig	Type verkeer	Aantal voertuigen per werkdag	Aantal bewegingen per werkdag
Vrachtwagens	Zwaar vrachtverkeer	392	784
Personenauto's	Licht verkeer	840	1680

Het aantal vrachtwagenbewegingen is gebaseerd op de verkregen informatie in Bijlage 1 en Bijlage 2. Het aantal bewegingen van personenauto's is gebaseerd op de schatting dat er vier auto's voor woningen, en drie auto's voor appartementen, per dag gedurende de bouwphase aanwezig zullen zijn. De totale bouwphase bedraagt 280 werkdagen.

De instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator (BIJ12, januari 2018) geeft aan dat verkeer van en naar inrichtingen meegenomen dient te worden totdat het verkeer is opgenomen in het heersend verkeersbeeld. Dit is het geval op het moment dat het aan- en afvoerende verkeer zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag niet meer onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevindt. Hierbij weegt ook mee hoe de verhouding is tussen de hoeveelheid verkeer dat door de voorgenomen ontwikkeling wordt aangetrokken en het reeds op de weg aanwezige verkeer. Hier van uit gaande is het verkeer vanaf de projectlocatie meegenomen tot aan de Lessingslaan. De route gaat via de Calderónlaan en Cervanteslaan richting de projectlocatie.

5 Uitgangspunten gebruiksfase

5.1 Gasstook

De te realiseren nieuwbouw wordt niet op het gasnet aangesloten. Er is daarom geen sprake van NOx emissies door gasstook voor verwarming en warmwater voorziening.

5.2 Verkeersgeneratie

De verkeersgeneratie is tot stand gekomen aan de hand van de gegevens uit het de CROW publicatie 381 (december 2018). Er is gekozen voor zeer sterk stedelijk gebied en schil centrum. Voor de woningen is gekeken naar de categorie 'koop, tussen/hoek'. Dit is te zien in Figuur 5-1

koop, tussen/hoek

Parkeerkencijfers (per woning)									
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		aandeel bezoekers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	1,0	1,8	1,2	2,0	1,4	2,2	1,6	2,4	0,3 pp per woning
sterk stedelijk	1,0	1,8	1,2	2,0	1,4	2,2	1,6	2,4	
matig stedelijk	1,1	1,9	1,3	2,1	1,5	2,3	1,6	2,4	
weinig stedelijk	1,1	1,9	1,4	2,2	1,6	2,4	1,6	2,4	
niet stedelijk	1,1	1,9	1,4	2,2	1,6	2,4	1,6	2,4	
Verkeersgeneratie (per woning)									
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		aandeel bezoekers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	4,5	5,3	5,4	6,2	6,4	7,2	7,0	7,8	
sterk stedelijk	5,4	6,2	6,4	7,2	6,7	7,5	7,0	7,8	
matig stedelijk	6,4	7,2	6,5	7,3	6,7	7,5	7,0	7,8	
weinig stedelijk	6,8	7,6	6,9	7,7	7,0	7,8	7,0	7,8	
niet stedelijk	6,8	7,6	6,9	7,7	7,0	7,8	7,0	7,8	

Figuur 5-1 CROW-publicatie verkeersgeneratie woningen



Voor de appartementen is gekeken naar de categorie 'huur, etage, duur'. Dit is te zien in Figuur 5-2.

huur, etage, duur

Parkeerkcijfers (per woning)

	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		aandeel bezoekers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	0,9	1,7	1,1	1,9	1,3	2,1	1,5	2,3	0,3 pp per woning
sterk stedelijk	0,9	1,7	1,1	1,9	1,3	2,1	1,5	2,3	
matig stedelijk	1,0	1,8	1,2	2,0	1,4	2,2	1,5	2,3	
weinig stedelijk	1,0	1,8	1,3	2,1	1,5	2,3	1,5	2,3	
niet stedelijk	1,0	1,8	1,3	2,1	1,5	2,3	1,5	2,3	

Verkeersgeneratie (per woning)

	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		aandeel bezoekers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	2,9	3,7	3,7	4,5	4,7	5,5	5,6	6,4	
sterk stedelijk	3,7	4,5	4,7	5,5	5,2	6,0	5,6	6,4	
matig stedelijk	4,7	5,5	5,0	5,8	5,2	6,0	5,6	6,4	
weinig stedelijk	5,4	6,2	5,5	6,3	5,6	6,4	5,6	6,4	
niet stedelijk	5,4	6,2	5,5	6,3	5,6	6,4	5,6	6,4	

Figuur 5-2 CROW-publicatie verkeersgeneratie appartementen

In beide situaties is uitgegaan van de 'worst-case scenario' door de categorie te kiezen met de hoogste verkeersgeneratie.

Voor de berekening van het aantal bewegingen per etmaal voor het projectgebied is het aantal bewegingen volgens de CROW-publicatie vermenigvuldigd met het aantal woningen/appartementen. De resultaten hiervan is weergegeven in Tabel 5-1.

Tabel 5-1 verkeersgeneratie voor het projectgebied

Omschrijving	Klasse verkeer	Aantal bewegingen (max) CROW per woning per etmaal	Aantal bewegingen per etmaal (max) voor het projectgebied
Personenauto's woningen	Licht verkeer	6,2	148,8
Personenauto's appartementen	Licht verkeer	4,5	108,0



6 Resultaten en conclusie

De stikstofdepositie ten gevolge van de nieuwbouw aan de Dickensplaats te Utrecht is berekend met het model AERIUS Calculator (versie 2019). Bij deze rapportage worden de AERIUS gml outputfiles met rekenresultaten geleverd.

De AERIUS-berekening geeft het volgende resultaat:

- Voor de aanlegfase zijn er geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/jaar
- Voor de gebruiksfase zijn er geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/jaar

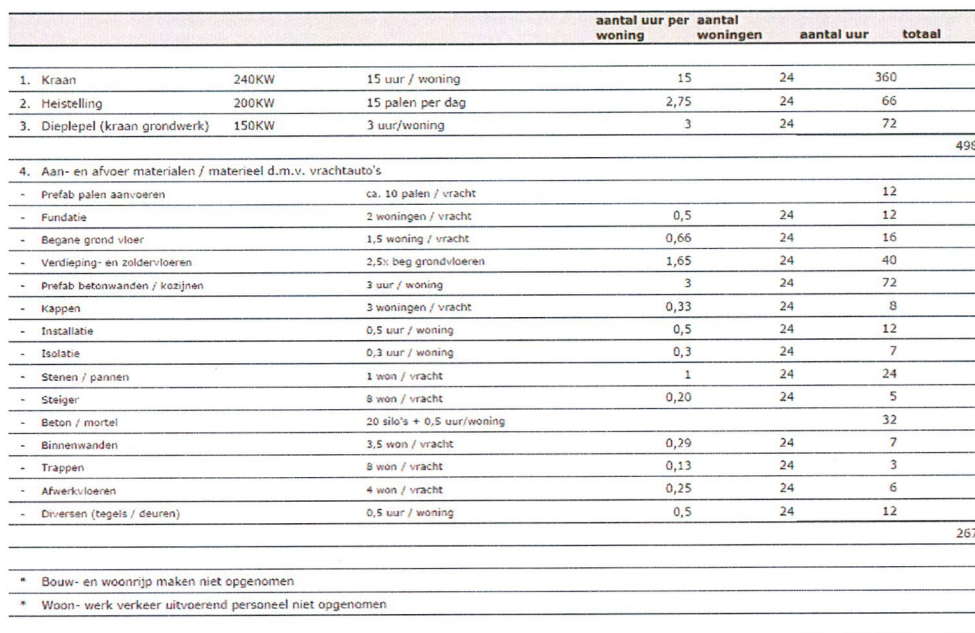
Indien voor het gebruik van mobiele werktuigen in de aanlegfase wordt uitgegaan van STAGE IIIb klasse werktuigen (bouwjaar 2011-2014) in plaats van STAGE IV klasse werktuigen (bouwjaar 2014 of later), dan wordt een bijdrage 0,01 mol/ha/jaar berekend. Het gebruik van moderne STAGE IV klasse werktuigen zal daarmee een eis zijn voor de aannemer die het werk gaat uitvoeren.

Geconcludeerd wordt dat zowel de aanlegfase (bij gebruik STAGE IV klasse werktuigen) als de gebruiksfase niet leidt tot een verslechtering van de natuurlijke habitats en leefgebieden van soorten binnen nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Er is daarom geen Wnb-vergunningsplicht voor het woningbouwproject Dickensplaats Utrecht.



R004-1264531NVG-V1-ihu-NL

Indicatie transportbewegingen bouw Dickens - woningen
5081 - Dickensplaats
d.d. 16-10-2019





Tauw

Kenmerk

R004-1264531NVG-V1-ihu-NL

Bijlage 2

Inzet werktuigen en aantallen transportbewegingen appartementen

Indicatie transportbewegingen bouw Dickens - appartementen
5081 - Dickensplaats
d.d. 16-10-2019



			aantal uur	totaal
1. Kraan		15 uur / woning		377
2. Herstelling	200KW	15 palen per dag		24
3. Dieplepel (kraan grondwerk)	150KW	3 uur/woning		16
				417
4. Aan- en afvoer materialen / materieel d.m.v. vrachtauto's				
- Aanvoer heipalen		ca. 10 palen / vracht		12
- Fundatie				12
- Begane grond vloer		1,5 beuken / vracht		8
- Verdiepingvloeren				48
- Prefab betonwanden / kozijnen				96
- Dak				16
- Installatie	2 uur / app	2	24	48
- Isolatie	0,3 uur / app	0,3	24	7
- Stenen	1 app / vracht	1	24	24
- Steiger	4 app / vracht	0,40	24	10
- Beton / mortel	20 silo's + 0,5 uur/app			68
- Binnenwanden	3,5 app / vracht	0,29	24	7
- Trappen	4 app / vracht	0,25	24	6
- Afwerkvloeren	4 app / vracht	0,25	24	6
- Diversen (tegels / deuren)	1 uur / app	1	24	24
				392
* Bouw- en woonrjp maken niet opgenomen				
* Woon- werk verkeer uitvoerend personeel niet opgenomen				



Contactpersoon [REDACTED]

Datum 11 november 2019

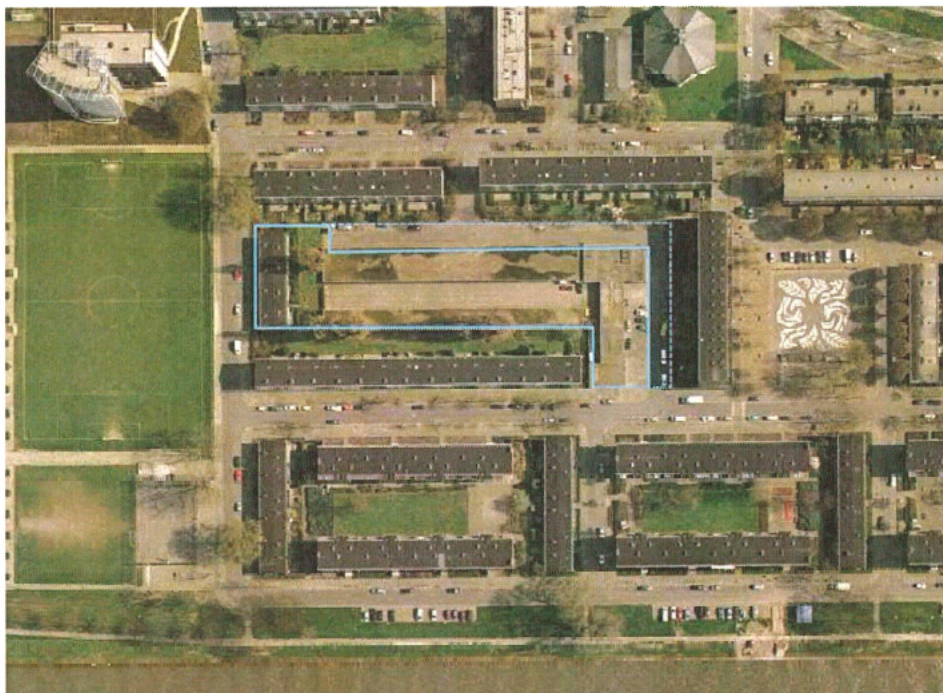
Kenmerk N003-1264531MPL-V04-efm-NL

Status Definitief

Aanmeldingsnotitie m.e.r. Dickensplaats, Utrecht

1 Inleiding

Mitros is voornemens een prettige woonbuurt met nieuwe energiezuinige woningen aan haar portefeuille in de stad Utrecht toe te voegen. Met de beoogde herontwikkeling worden er 48 woningen gerealiseerd. Hiermee wordt een verdichting van 40 woningen gerealiseerd waarbij groen wordt toegevoegd ten opzichte van de huidige situatie met enkel de garageboxen, de garage en verharding. Het nieuwe programma zal bestaan uit appartementen met lift en eengezinswoningen. Beide typen woningen zijn zeer welkom in de wijk en de sociale woningvoorraad.



Figuur 1 Overzicht van het plangebied, Dickensplaats in Utrecht

Het plangebied (zie figuur 1) ligt in Halve Maan Noord in Utrecht. Het plangebied ligt ingesloten tussen sportvelden, sociale woningblokken en het Herderplein. Deze omsluiting creëert een binnenterrein. De benaming Dickensplaats is afgeleid van de weg die over dit terrein loopt. Een onderdoorgang tussen een garage en een showroom geeft toegang tot het binnenterrein waar zich garageboxen bevinden. Rondom het binnenterrein zijn grotere woonblokken gesitueerd.



Eén van deze bouwblokken maakt ook onderdeel uit van het plangebied, namelijk het bouwblok van 2 lagen met 8 woningen langs de Cervanteslaan. Mitros heeft het initiatief genomen om de garageboxen, garage inclusief showroom en het genoemde bouwblok te slopen en daarvoor in de plaats woningen te bouwen. De overige bouwblokken rondom het plangebied worden gerenoveerd. Voor de nieuwbouw van de appartementen en eengezinswoningen moet het bestemmingsplan gewijzigd worden. Ten behoeve hiervan is een aanmeldingsnotitie m.e.r. nodig om te bepalen of er belangrijke nadelige milieugevolgen te verwachten zijn.

2 Waarom een vormvrije m.e.r.-beoordeling?

In de Wet milieubeheer en in het Besluit m.e.r. wordt onderscheid gemaakt tussen activiteiten die m.e.r. plichtig zijn (de zogenaamde bijlage C-activiteiten) en activiteiten, die m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn (de zogenaamde bijlage D-activiteiten). M.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten zijn activiteiten waarvoor de beslissing of de m.e.r.-procedure moet worden doorlopen, niet bij wet vastligt, maar door het bevoegd gezag moet worden genomen. Bevoegd gezag moet bepalen of er sprake is van "belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu", die het doorlopen van de m.e.r. procedure wenselijk/noodzakelijk maken. De voorgenomen activiteit is opgenomen in bijlage D categorie 11.2 van het Besluit m.e.r., maar blijft onder de drempelwaarde. Daarom is het voor de voorgenomen activiteit noodzakelijk een vormvrije m.e.r.-beoordeling uit te voeren. Dit moet op grond van artikel 2 lid 5 sub b van het Besluit mer. Op grond van dat artikel dient ook voor 'overige gevallen' beoordeeld te worden of sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen.

De toetsing is gedaan aan de hand van de selectiecriteria in bijlage III, EU richtlijn 2014/52/EU. Dit betreffen 1) de kenmerken van het project, 2) de plaats van het project en 3) de kenmerken van het potentiële effect.



3 Toetsing

Er is gebruikgemaakt van diverse onderzoeksrapporten. Hiervan zijn literatuurverwijzingen in de voetnoten opgenomen.

Projectnaam	Dickensplaats, Utrecht
1) Kenmerken van het project	
Omvang van het project (relatie met drempel D lijst)	De herontwikkeling 'Dickensplaats' behelst de sloop van 96 garageboxen, een onderhoudsgarage inclusief showroom en een bouwblok van twee lagen met acht woningen aan de Cervanteslaan. Hiervoor komen energiezuinige woningen in de plaats. Dit zijn eengezinswoningen en appartementen. In totaal worden er 48 woningen gerealiseerd. Eengezinswoningen: er worden circa 24 eengezinswoningen gerealiseerd. Deze woningen bestaan uit 2 bouwlagen met plat dak of een flauwe kap en hebben een tuin met een diepte van ongeveer 10 meter. Appartementen: er worden afhankelijk van het gekozen stedenbouwkundig model 24 appartementen gerealiseerd. De appartementen bestaan uit een blok van 5 bouwlagen en worden door middel van een balkon voorzien van een buitenruimte. In alle modellen wordt de openbare ruimte voorzien van nieuwe parkeerplaatsen en bomen. In één van de modellen zit een klein groen pocketpark. In bijlage 1 is één van de stedenbouwkundige modellen opgenomen, waarop de beoogde ontwikkeling wordt gevisualiseerd. Het plangebied is in totaal circa 0,6 hectare. Deze ontwikkeling valt onder de D lijst, artikel 11.2 van het Besluit m.e.r. (De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen). Daarbij geldt een drempelwaarde van 100 hectare of meer en een drempelwaarde van 2000 woningen. De geplande ontwikkeling blijft ver beneden deze drempelwaarden van de m.e.r.-beoordelingsplicht. Voor activiteiten die op de D lijst voorkomen maar onder drempelwaarden liggen, dient wel een aanmeldingsnotitie m.e.r. te worden opgesteld.
Cumulatie met andere projecten	Er is geen sprake van cumulatie met andere projecten, omdat in de directe omgeving geen andere projecten worden uitgevoerd.
Gebruik natuurlijke hulpbronnen	De ontwikkeling van de voorziene activiteiten legt geen bijzonder beslag op natuurlijke hulpbronnen.
Productie afvalstoffen	Tijdens de werkzaamheden en de gebruiksfase vindt er geen productie van stoffen plaats die leidt tot gevaarlijke of milieubelastende afvalstoffen of tot effecten voor de bodem- en waterkwaliteit. Voor de afvoer van huishoudelijk afval worden de reguliere procedures en processen gevolgd, waardoor geen sprake is van belangrijke (rest)effecten in relatie tot een m.e.r.-procedure.

Verontreiniging en hinder	Zowel tijdens de bouw als daarna zijn de aspecten geluid, licht, trillingen, externe veiligheid, milieuhinder en bedrijvigheid, luchtkwaliteit, bodem, water, ecologie, stikstof en verkeer/parkeren van belang. Deze aspecten komen verder aan bod bij de beschrijving van milieueffecten.
Risico voor ongevallen	De beoogde realisatie van 48 nieuwe woningen zorgt niet voor een toename van risico's voor de omgeving. Er worden naar huidig inzicht geen extra gevaarlijke stoffen geproduceerd, opgeslagen of vervoerd.
2) Plaats van het project	
Bestaande grondgebruik	In het plangebied bevinden zich in de huidige situatie 96 garageboxen, een onderhoudsgarage inclusief showroom en een bouwblok van twee lagen met acht woningen aan de Cervanteslaan. De bestaande situatie kenmerkt zich door een groot aantal auto's dat geparkeerd staat rondom de Dickensplaats. Dit heeft voornamelijk met de aanwezigheid van de onderhoudsgarage te maken. Het profiel van de Dickensplaats is smal en kent weinig verblijfskwaliteit. De garageboxen hebben een gesloten karakter en het geheel komt stenig over. Het aanwezige groen is gesitueerd op erven van woningen. Deels betreft het aan individuele woningen toegewezen tuinen, deels collectieve tuinen. Er staat een aantal grote populieren. In bijlage 2 is een luchtfoto van de huidige situatie opgenomen.
Rijkdom aan en kwaliteit en regeneratievermogen natuurlijke hulpbronnen van het gebied	Niet van toepassing.
Opnamevermogen milieu met aandacht voor wetlands, kustgebieden, berg- en bosgebieden, reservaten en natuurparken, HA/richtlijngebieden, gebieden waar milieunormen worden overschreden, gebieden met hoge bevolkingsdichtheid, landschappelijk historisch cultureel	Het betreft een binnenstedelijk gebied. Hieronder wordt per thema ingegaan op mogelijke aanwezige waarden in het plangebied. Licht Om inzage te krijgen in de mogelijkheid van lichthinder afkomstig van het sportcomplex Marco van Basten voor de nieuw te bouwen woningen aan de Cervanteslaan is er een lichthinderonderzoek¹ opgesteld. Uit de lichthinderberekeningen blijkt dat de grenswaarde zoals genoemd in de Richtlijn Lichthinder (uitgave NSVV) niet wordt overschreden. Op basis van de berekende waarden en de uitgangspunten is de conclusie dat er geen lichthinder optreedt.

¹ Tauw, september 2018: Lichthinderonderzoek Dickensplaats. Kenmerk: N001-1264531XSO-V01-sal-NL.

of archeologische gebieden van belang.	Geluid In het kader van de bestemmingswijziging en het mogelijk maken van nieuwe geluidgevoelige objecten (woningen) is een akoestisch onderzoek² verricht naar de optredende geluidniveaus op de geprojecteerde vervangende nieuwbouwwoningen ten gevolge van de volgende nabijgelegen geluidbronnen: <u>Sportpark Marco van Basten</u>: de richtwaarden uit de Nota geluid van de gemeente voor industrielawaai worden op de voorgevel en zijgevels van de geplande wooneenheden langs de Cervanteslaan overschreden. De geluidbelastingen ten gevolge van de sportactiviteiten bedragen hier maximaal 57 dB(A) in de dagperiode en 50 dB(A) in de avondperiode. <u>Wegverkeer</u>: de geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Cervanteslaan is met 51 dB op de voorgevel van de geplande wooneenheden langs de Cervanteslaan hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB(A). De maximaal toelaatbare grenswaarde van 63 dB wordt niet overschreden. De geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Lessinglaan bedraagt maximaal 43 dB in de plansituatie 2028. De berekende geluidbelastingen zijn lager dan de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB. <u>Scheepvaartverkeer</u>: het scheepvaartlawaai voldoet uitsluitend op de bovenste verdieping van de westgevel van het plan niet aan de richtwaarde van 51 dB. Op de overige gevels wordt wel voldaan aan deze richtwaarde en is sprake van een geluidluwe gevel. Om ten gevolge van de gecumuleerde geluidbelasting bij maximale reëel te verwachten planinvulling van het sportpark en een <i>worstcase</i> aanname van de verkeersintensiteiten voor de Cervanteslaan te kunnen voldoen aan een binnenwaarde van 35 dB(A) etmaalwaarde, dienen maatregelen te worden getroffen. De maatregelen die ten aanzien van geluid worden uitgevoerd en waarmee wordt voldaan aan de geluidseisen zijn: het appartementengebouw krijgt een galerij ontsluiting en dus geen portiek. Hierdoor heeft iedere woning een geluidsluwe zijde (binnengebied), wat bij een portiekontsluiting niet mogelijk was geweest. Daarbij wordt er gebruik gemaakt van een balansventilatie (en dus geen ventilatieroosters in de gevel). Tot slot worden de ramen voorzien van triple glas. Het plan heeft dus een gering negatief effect voor het aspect geluid. Met het nemen van maatregelen wordt dit effect echter gemitigeerd waardoor er geen sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen. De beoogde woningen zijn met deze maatregelen uitvoerbaar voor het thema geluid.
---	---

² Tauw, december 2018: Akoestisch onderzoek Dickensplaats te Utrecht. Kenmerk: R003-1264531JEA-V02-sya-NL.

	Trillingen Rond het spoor zijn soms trillingen voelbaar. Van passerende treinen, of van werkzaamheden aan het spoor of station. Voor trillingen door rijdende treinen zijn er nu geen wettelijke normen. Wel dient er vanuit goede ruimtelijke ordening rekening te worden gehouden met de invloed van trillingen. Kenniscentrum InfoMil geeft aan dat het onderzoeksgebied van trillingen bij (spoor)wegen meestal ligt binnen een afstand van ongeveer 100 meter vanaf de bron. Buiten dit gebied treden bijna nooit voelbare trillingen op. Tussen de Dickensplaats en de spoorlijn ligt circa 640 meter. Daarmee is de kans op voelbare trillingen in het plangebied uit te sluiten. De te realiseren woningen hebben dus geen belangrijk nadelige gevolgen wat betreft trillingen afkomstig van spoorwegen. Milieuhinder en bedrijvigheid De VNG publicatie “Bedrijven en milieuzonering” geeft adviesafstanden die gemotiveerd kunnen worden toegepast bij ruimtelijke ordening. De thema’s die bij milieuzonering beschouwd worden zijn geur, geluid, stof en gevaar. De conclusie is dat een goed woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd en omliggende bedrijven niet in de bedrijfsvoering worden belemmerd. De bedrijven en inrichtingen in de omgeving van het plangebied zijn het sportcomplex Marco van Basten, de Douwe Egberts fabriek en de garage in het plangebied zelf. De garage inclusief showroom wordt gesloopt en kan daardoor buiten beschouwing worden gelaten. De geluidszonering van het sportpark komt aan bod bij het onderdeel geluid. Douwe Egberts (DE) is een categorie 3.1 bedrijf en bevindt zich op circa 430 meter van het plangebied. Het plangebied Dickensplaats is te typeren als een gemengd gebied gezien de verschillende functies in de nabijheid van het plangebied (vervoer over weg, water, aanwezigheid sportpark). Vanwege de ligging in gemengd gebied kunnen de met één afstandsstep verkleinde richtafstanden worden gehanteerd. De grootste contour van DE is de geurcontour met een richtafstand van 300 meter. De overige richtafstanden (in meters: stof 30, geluid 200, gevaar 10) blijven daaronder. Deze richtafstanden overlappen dus niet het plangebied. De conclusie is dat een goed woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd. De te realiseren woningen hebben geen belangrijk nadelige gevolgen voor milieuhinder en bedrijvigheid.
--	--

	Externe veiligheid In en direct rond het plangebied is een inventarisatie³ gedaan naar risicoveroorzakende activiteiten. Dit heeft de volgende resultaten opgeleverd: Vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen: in of nabij het plangebied bevinden zich geen buisleidingen voor gevaarlijke stoffen. Bedrijven die vallen onder het Bevi: ten noorden van de planlocatie bevindt zich de dichtstbijzijnde inrichting op een afstand van circa 810 meter, namelijk het BP Tankstation Cartesiusweg. Deze inrichting heeft geen PR 10⁻⁶ contouren die in de buurt komen van het plangebied; de maximale effectafstand overlapt niet met de planlocatie. Het BP Tankstation Cartesiusweg heeft, evenals de overige inrichtingen in de omgeving, geen invloed op de externe veiligheid in het plangebied. Vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen en spoorwegen: gezien de afstand tot de A2 en het feit dat de betreffende spoorlijn bij het plangebied geen deel uitmaakt van het zogenaamde basisnet vormen wegen en spoorwegen geen belemmering voor de ontwikkeling. Tot slot legt het vervoer van gevaarlijke stoffen over het Amsterdamrijnkanaal (ARK) geen beperkingen op aan het plan. Voor het ARK bestaat geen PR 10⁻⁶ contour die op de oever komt. Wel geldt er op basis van het Bevt een vrijwaringszone / plasbrandaandachtsgebied. Aangezien de vrijwaringszone geen overlap heeft met het plangebied is er geen strijdigheid met het Bevt. Na analyse van het groepsrisico is geconstateerd dat zowel in de huidige als de beoogde situatie geen sprake is van een groepsrisico. De effectafstanden van de vaarroute reiken niet ver genoeg dat er risico's zijn voor de omwonenden. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het ARK legt geen beperkingen op aan het plan. Belangrijke nadelige milieugevolgen zijn voor het aspect externe veiligheid dan ook uit te sluiten. Luchtkwaliteit Bij nieuwe woningbouwontwikkelingen moet een toetsing uitgevoerd worden aan de luchtkwaliteitseisen. Deze luchtkwaliteitseisen worden benoemd in artikel 5.16 van de Wet milieubeheer. Het NIBM-criterium is een van deze eisen. Deze regeling is opgenomen in de wet om eenvoudige situaties snel te kunnen beoordelen. Als voldaan wordt aan het NIBM-criterium, dan is de ontwikkeling van een zodanige aard en formaat dat aangenomen wordt dat de bijdrage aan luchtverontreiniging zeer klein is, ofwel Niet In Betekenende Mate. Conform de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen
--	---

³ Tauw, september 2018: Beoordeling Externe Veiligheid Dickensplaats Utrecht. Kenmerk: R002-1264531DPO-V01-sbb-NL.

	(luchtkwaliteitseisen)” voldoet een woningbouwproject aan de eisen voor NIBM als er minder dan 1.500 woningen worden gerealiseerd bij minimaal 1 ontsluitingsweg of maximaal 3.000 woningen bij 2 ontsluitingswegen. Het project Dickensplaats biedt ruimte voor 48 woningen en voldoet daarmee ruimschoots aan het NIBM-criterium. Daarom wordt voldaan aan de eisen die de Wet milieubeheer stelt op het vlak van luchtkwaliteit. De te realiseren woningen hebben dus geen belangrijk nadelige milieugevolgen voor de luchtkwaliteit. Bodem Om de beoogde ontwikkeling uit te kunnen voeren is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd⁴. In het onderzoek wordt aangegeven dat op het noordelijke terreindeel plaatselijk in de ondergrond een matige tot sterke verontreiniging met lood en PAK is gemeten. Daarom zijn er bij herontwikkelingswerkzaamheden in de ondergrond ter plaatse aanvullende sanerende- en veiligheidstechnische maatregelen noodzakelijk. Grondwerkzaamheden in de ondergrond kunnen op basis van een BUS-melding worden uitgevoerd. Op het zuidelijke terreindeel is een bekende restverontreiniging aanwezig. In het onderzoek wordt geconcludeerd dat werkzaamheden in de restverontreiniging met minerale olie en vluchtige aromaten uitsluitend kunnen plaatsvinden op basis van een door het bevoegd gezag (gemeente Utrecht) goedgekeurd (deel)saneringsplan in de zin van de Wet bodembescherming. Vervolgens is er in 2018 een risicobeoordeling restverontreiniging uitgevoerd⁵. Uit de beoordeling blijkt dat in potentie een risico voor de mens aanwezig is. De belangrijkste blootstellingsroute is uitdamping van vluchtige stoffen vanuit de verontreinigde bodem naar de binnenlucht. Aanbevolen wordt om voor de nieuwbouw maatregelen te nemen om uitdamping van vluchtige aromaten in de toekomst te voorkomen. De maatregelen kunnen variëren van het aanbrengen van een dampdicht folie onder de huizen tot het uitvoeren van een bodemsanering. Het realiseren van de woningen veroorzaakt echter geen verslechtering van de bodemkwaliteit. Om op deze locatie te kunnen wonen dient de bodemkwaliteit juist te worden verbeterd. Vanwege de bodemkwaliteit in de huidige situatie is het nemen van maatregelen (saneren vervuiling) noodzakelijk. Deze maatregelen hebben een positief effect op de bodemkwaliteit. Belangrijke nadelige milieugevolgen zijn dan ook uitgesloten voor het aspect bodem.
--	---

⁴ Antea Group, juni 2016: Verkennend bodemonderzoek Dickensplaats te Utrecht. Kenmerk: 410169.

⁵ Antea Group, november 2018: Risicobeoordeling restverontreiniging Dickensplaats te Utrecht. Kenmerk: 435819.

	Ecologie De beoogde ontwikkeling is getoetst aan de Wet natuurbescherming. Hiervoor is een natuurtoets uitgevoerd⁶. Daarnaast zijn er voor Dickensstraat en omgeving in het recente verleden enkele ecologische onderzoeken uitgevoerd^{7, 8}. Naar aanleiding van bovenstaande onderzoeken is besloten een vleermuisonderzoek uit te voeren, dat in 2018 is geüpdatet⁹. Uit de resultaten van het vleermuisonderzoek blijkt dat in de woningen binnen het plangebied acht paarterritoria aanwezig zijn. Om effecten te voorkomen zijn in totaal 32 alternatieve verblijfplaatsen geplaatst. Deze zijn geïntegreerd in de gevels van de verschillende flats. De zorgplicht – met name voor de egel – moet in acht worden genomen. Dat betekent dat er geen materiaal in de tuin of de plantsoenen kan worden geplaatst en dat aangetroffen dieren buiten de invloedssfeer van het project geplaatst moeten worden. In de winterperiode moeten de plekken met struiken worden vermeden. Ook kan het de beoogde ontwikkeling effecten hebben op algemene broedvogels. De kans hierop is het grootst in de periode van maart tot en met juli. Hiermee dient rekening gehouden te worden in de planning of er dient een broedvogelcontrole uit te worden gevoerd. Er hoeft niet getoetst te worden op gebiedsbescherming (Natura 2000 en NNN) en houtopstanden vanwege de aard van het plangebied, het voornemen en de ligging van het plangebied ten opzichte van deze gebieden. Dit met uitzondering van het aspect stikstof in relatie tot Natura 2000-gebieden. Er is sprake van een mogelijk negatief effect op beschermde soorten. Met het nemen van mitigerende maatregelen worden deze effecten echter voorkomen. Daarmee is de beoogde woningbouw realiseerbaar. Stikstof Het stikstofonderzoek¹⁰ maakt onderscheid tussen stikstofdepositie in de gebruiksfase en de aanlegfase. <u>Gebruiksfase:</u> het rekenmodel AERIUS berekent voor de herontwikkeling “Dickensplaats” rekening houdend met de toekomstige verkeersbewegingen van en naar de woningen geen bijdrage aan de stikstofdepositie op Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen en andere (verder weg gelegen) Natura 2000-gebieden voor de gebruiksfase. Aangezien de nieuwbouw in het plangebied niet op het gasnetwerk wordt aangesloten zijn de NO_x emissies te verwaarlozen <u>Aanlegfase:</u> Een berekening met AERIUS wijst uit dat voor de aanlegfase eveneens geen effecten worden berekend op de
--	---

⁶ Tauw, juni 2018: Natuurtoets Dickensplaats, Utrecht. Kenmerk: R001-1264531JJA-V01-mfv.

⁷ Els & Linde B.V., 2015: Afdoend onderzoek Halve Maan II Utrecht.

⁸ Els & Linde B.V., 2016: Dickensstraat – garageboxen.

⁹ Els & Linde B.V., juni 2018: Ecologisch Onderzoek Dickensstraat e.o. te Utrecht. Kenmerk: 18.047.

¹⁰ Tauw, oktober 2019: Stikstofdepositie-onderzoek woningbouw Dickensplaats Utrecht. Kenmerk: R004-1264531NVG-V02-los-NL

	aanwezige Natura2000 gebieden. Hierbij moet wel gebruik worden gemaakt van STAGE IV klasse voertuigen. Deze verplichting wordt opgelegd aan de aannemer. Omdat mogelijke effecten op het Natura2000-gebied door stikstofdepositie op voorhand uit te sluiten is, is het niet noodzakelijk om een passende beoordeling op grond van de Wet natuurbescherming op te stellen. De te realiseren woningen hebben zodoende zowel in de aanleg- als in de realisatiefase geen belangrijk nadelige milieugevolgen voor wat betreft stikstof. Water In het kader van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is voor dit ruimtelijke plan een watertoetsproces doorlopen. Uit de waterparagraaf¹¹ blijkt dat er geen grote waterbelangen zijn. De ruimtelijke ontwikkeling voldoet aan de belangrijkste minimale voorwaarde: "het <i>standstill</i> beginsel". Dit beginsel houdt in dat door het plan geen verslechtering van de waterhuishouding ontstaat. Dit komt mede doordat het nieuw verhard oppervlak in de toekomstige situatie afneemt ten opzichte van de huidige situatie waardoor er geen compensatie versnelde afvoer plaats hoeft te vinden. De te realiseren woningen hebben dus geen belangrijke nadelige milieugevolgen voor water. Archeologie Vanuit het thema archeologie is de beoogde ontwikkeling naar verwachting uitvoerbaar aangezien de Dickensplaats in een lage archeologische verwachtingszone ligt. De kans dat hier archeologische waarden aanwezig zijn, wordt klein geacht. Om dit zeker te stellen is er een archeologisch booronderzoek uitgevoerd. Uit het booronderzoek is gebleken dat een ingreep van 1 m -mv niet in de archeologische laag reikt; wat inhoudt dat de werkzaamheden vrijgegeven kunnen worden. De te realiseren woningen hebben dus geen belangrijke nadelige milieugevolgen voor archeologie. Verkeer en parkeren Voor de appartementen komt er een gezamenlijke fietsenberging in het gebouw en een berging in de woning. De eengezinswoningen krijgen allemaal een berging in de tuin. Parkeren wordt geregeld binnen het plangebied. De garageboxen zijn particulier verhuurd en hebben geen koppeling met omliggende woningen. Parkeren wordt mogelijk gemaakt op maaiveld langs de Cervanteslaan en de Dickensplaats. Op de binnenplaats worden er 23 parkeerplekken toegevoegd en op de Cervanteslaan 7 parkeerplekken.
--	---

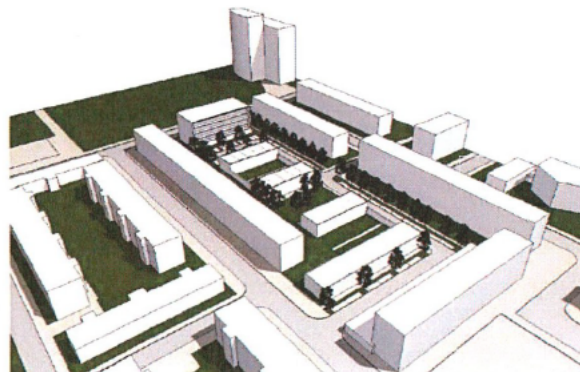
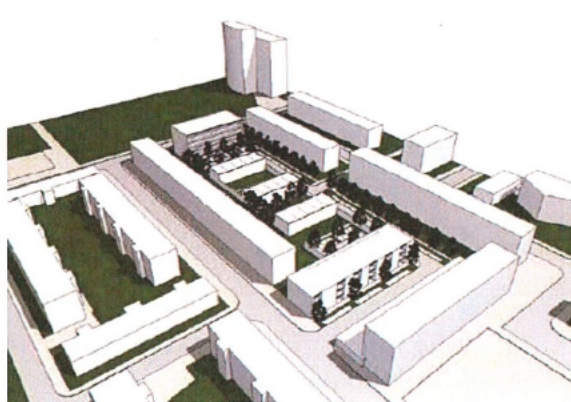
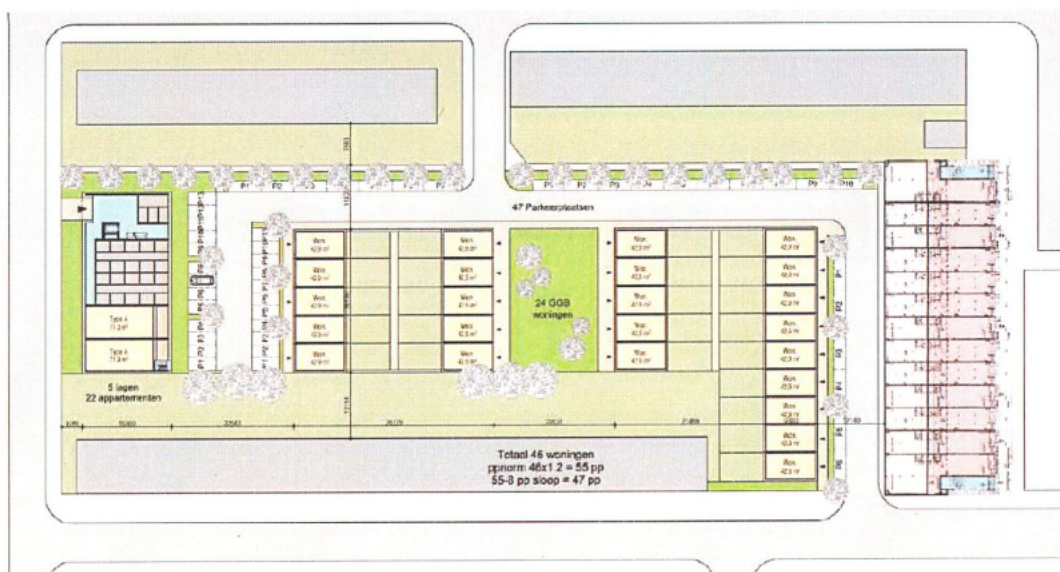
¹¹ Tauw, juli 2018: Watertoets herontwikkeling Dickensplaats, Utrecht. Kenmerk: N001-1264531KVE-V01-ibs-NL.



	Er is in maart 2019 een addendum op het parkeerbeleid vastgesteld in de raad waardoor er voor sociale huurwoningen een reductie op de parkeernorm heeft plaatsgevonden van 25%. De norm voor 48 woningen is na deze reductie gesteld op een toename van 23 parkeerplekken. De 30 parkeerplekken die worden gerealiseerd zijn dus voldoende om in de parkeerbehoefte te voorzien. Wat betreft verkeer en een verkeersaantrekkende werking, heeft er een kwalitatieve beschouwing plaatsgevonden. Hieruit is gebleken dat de verkeersgeneratie per woning minimaal 2,8 is en maximaal 3,6. Dat komt neer op een toename van 112-144 verkeersbewegingen per etmaal, door een verdichting van 40 sociale huurwoningen. Daarnaast verdwijnen er in de toekomstige situatie een showroom, een garagebedrijf en 96 garageboxen. De mogelijke geringe toename voertuigaanvallen is goed af te wikkelen op het omliggende wegennetwerk. De te realiseren woningen hebben dus geen belangrijk nadelige gevolgen voor verkeer en parkeren.
3) Kenmerken van het potentiële effect	
Bereik van het effect (geografisch en grootte getroffen bevolking)	Er zijn geen effecten te verwachten die uit te drukken zijn in geografische zone en/of grootte van de getroffen bevolking.
Grensoverschrijdend karakter	Gezien de ligging van het project niet van toepassing.
Orde van grootte en complexiteit effect	Effecten zijn verwaarloosbaar of middels maatregelen mitigeerbaar en lokaal van aard.
Waarschijnlijkheid effect	Het optreden van een aantal geringe effecten is waarschijnlijk echter door het nemen van maatregelen kunnen deze effecten goed voorkomen en/of teniet worden gedaan.
Duur, frequentie en omkeerbaarheid effect	Omdat uiteindelijk (na mitigatie/compensatie) geen effecten worden verwacht is dit niet van toepassing.
Conclusie	De toetsing aan de selectiecriteria in bijlage III (EU richtlijn 2014/52/EU) maakt duidelijk dat er geen sprake is van belangrijke nadelige effecten op het milieu die het opstellen van een MER noodzakelijk maken. Daarnaast is het opstellen van een passende beoordeling op grond van de Wet natuurbescherming niet noodzakelijk en is het bestemmingsplan derhalve ook niet plan-MER plichtig.

Bijlage 1 Stedenbouwkundige modellen

Er zijn verschillende modellen onderzocht die vooral variëren in oriëntatie van de blokken en ruimtelijke opzet, en in mindere mate in woningtypologie, aantallen woningen en bijbehorende parkeerplaatsen. Steeds is er sprake van een appartementengebouw aan de noordzijde.



Impressie van model 2: 23 appartementen (circa 70 m²) en 24 eengezinswoningen en 47 parkeerplaatsen
(Startdocument Herontwikkeling Dickensplaats)

Bijlage 2 Huidige situatie Dickensplaats



Bestaande situatie (*Startdocument Herontwikkeling Dickensplaats*)