

Driesprong, Breda

Informele m.e.r.-beoordeling

identificatie

projectnummer:

400916.20190924

projectleider:

auteur(s):

planstatus

datum:

16-07-2019

opdrachtgever:

Van Wanrooij projectontwikkeling BV

Inhoud

1. Inleiding	3
1.1. Aanleiding	3
1.2. Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?	3
1.3. Leeswijzer	4
2. Plaats en kenmerken van het project	5
2.1. Plaats van het project	5
2.2. Kenmerken van het project	8
3. Kenmerken van de milieueffecten	11
4. Conclusie	15

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Ten noorden van de Tilburgseweg, in de wijk Brabantpark (Moleneind-West) wordt woonwijk De Driesprong ontwikkeld en deels al gerealiseerd. Voor plandeel E is inmiddels een omgevingsvergunning verleend voor de bouw van 22 rijwoningen. Onderdeel van dit plandeel is om ook zes tweekappers te realiseren aan de zuidkant van het projectgebied. In het geldende bestemmingsplan is op de voorgenomen locatie echter geen woonbestemming gelegd, maar een verkeersbestemming en het deel waar de weg nu dient te komen is bestemd als 'wonen'. Hierdoor is de realisatie van de zes tweekappers juridisch-planologisch niet toegestaan.

Om de ontwikkeling juridisch-planologisch toch te kunnen regelen, is het opstellen van een ruimtelijke onderbouwing bij een omgevingsvergunning noodzakelijk. Hierbij moet onderbouwd worden dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening bij realisering van het project.

In het Besluit milieueffectrapportage is opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op 2000 of meer woningen of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer. De beoogde ontwikkeling betreft zes tweekappers en blijft daarmee ruim onder deze drempelwaarden. Dit betekent dat kan worden volstaan met een zogenaamde 'informele m.e.r.-beoordeling'. Dit document bevat deze beoordeling.

1.2. Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?

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

Voor de ruimtelijke onderbouwing moet door het bevoegd gezag (de gemeente Breda) een m.e.r.-beoordelingsbeslissing worden genomen, waarin wordt aangegeven of wel of geen MER nodig is, gelet op de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen. Deze beslissing wordt als bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing opgenomen.

1.3. Leeswijzer

Deze m.e.r.-beoordelingsnotitie:

- beschrijft in hoofdstuk 2 de plaats en kenmerken van het project;
- licht in hoofdstuk 3 de verwachte effecten voor de verschillende milieueffecten toe;
- geeft ten slotte in hoofdstuk 4 de conclusie weer voor de m.e.r.-beoordeling.

Bij de analyse in hoofdstuk 2 en 3 is gebruik gemaakt van de informatie uit de ruimtelijke onderbouwing die is opgesteld om de beoogde woningbouw mogelijk te maken.

2. Plaats en kenmerken van het project

2.1. Plaats van het project

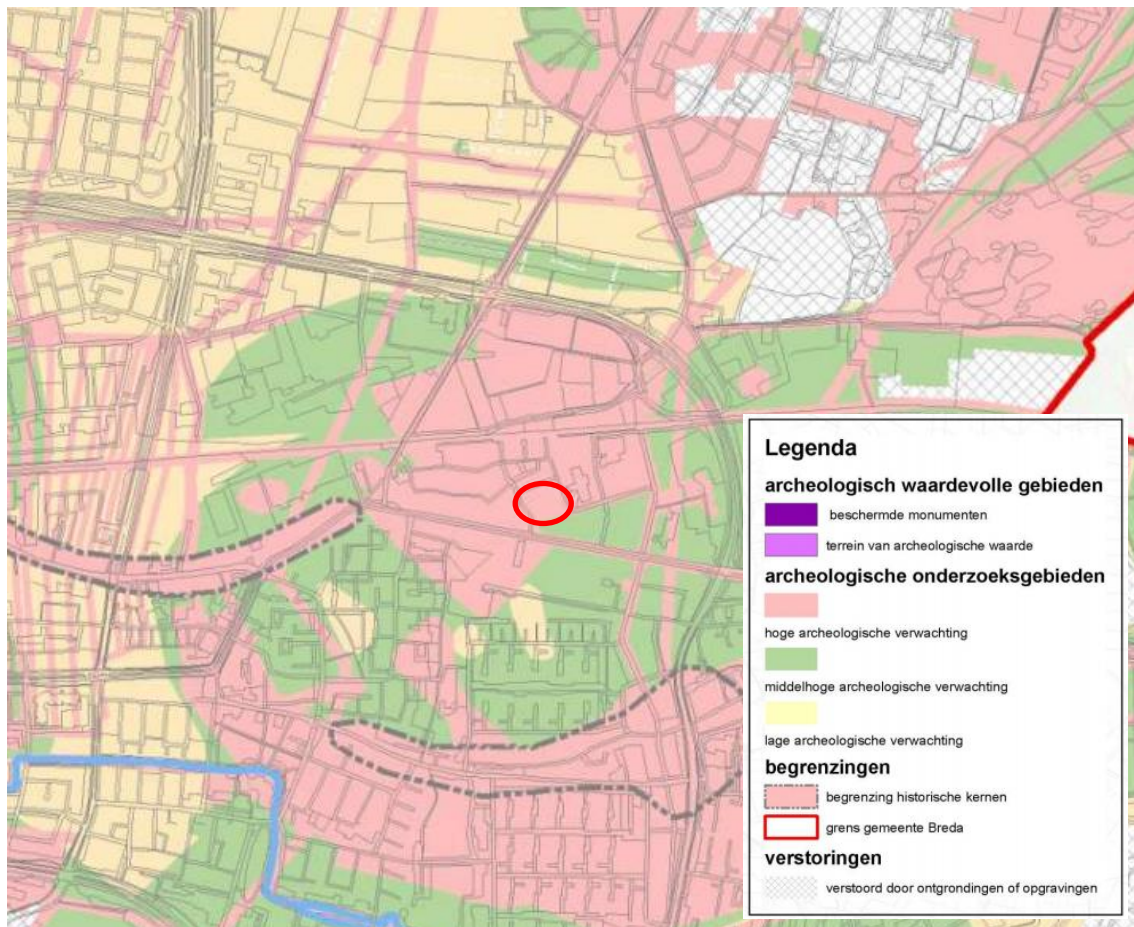
Het projectgebied betreft de gronden ten noorden van de Tilburgesweg, tussen de Schoklandstraat en de Wieringenstraat. Het zuidelijke deel van het braakliggend terrein is waar de beoogde zes tweekappers worden gerealiseerd. In de huidige situatie is het projectgebied bouwrijp gemaakt en liggen de gronden braak. De gronden zijn met gras begroeid. Ten zuiden van het projectgebied staan woningen die met de achtertuinen aan het projectgebied grenzen. Hier staan ook enkele bomen. Ten zuidwesten van het projectgebied is autocentrum Ras gevestigd. Ten noordoosten van het projectgebied is Rüttchen Bedrijfswagens Breda gevestigd. Ten noorden van het projectgebied is sprake van braakliggend grond en, daarachter, woningen aan de Amelandstraat. De globale ligging van het projectgebied is weergegeven in figuur 1.



Figuur 1. Luchtfoto projectgebied (rode marker) en omgeving

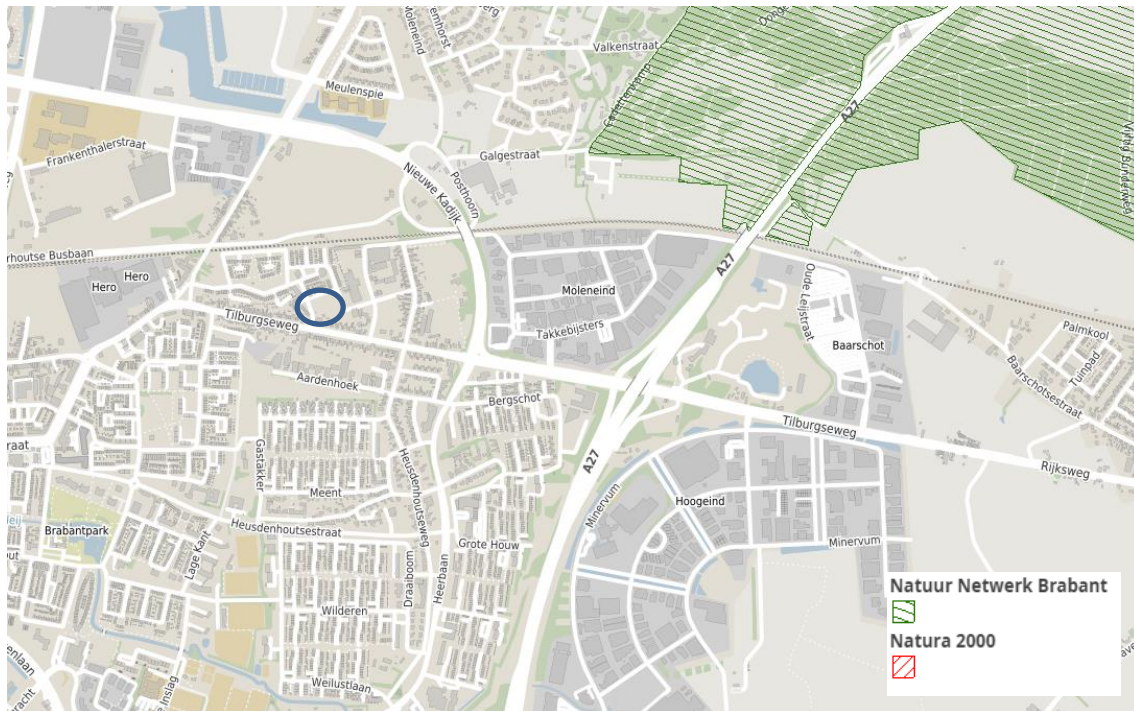
Bijzondere gebieden en het opnamevermogen van het natuurlijk milieu

Het projectgebied heeft volgens de archeologische beleidsadvieskaart van de gemeente Breda grotendeels een hoge en middelhoge verwachting. Dit houdt in dat archeologisch onderzoek verplicht is indien de ontwikkeling groter is dan 100 m² en dieper gaat dan 0,3 meter onder maaiveld. Een uitsnede van de archeologische beleidsadvies kaart is te zien in figuur 2.



Figuur 2. Fragment archeologische beleidsadvieskaart met projectgebied in rood (bron: gemeente Breda)

Overeenkomstig de Provinciale milieuverordening Noord-Brabant (2010) ligt het projectgebied niet in een gebied met een beschermde status (figuur 3).



Figuur 3. Ligging projectgebied (blauwe cirkel) t.o.v. Natura 2000-gebied Ulvenhoutse Bos en NNB gebieden met het projectgebied blauw omcirkeld (bron: Provincie Noord-Brabant)

Het projectgebied en omgeving liggen niet in een gebied waar de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen (EU-normen, bijvoorbeeld met betrekking tot luchtkwaliteit) inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden.

Relatieve rijkdom aan/kwaliteit en re-generatievermogen van natuurlijke hulpbronnen in het gebied

Het projectgebied ligt in stedelijk gebied. Vanuit het oogpunt van ecosysteemdiensten wordt het gebied als volgt gekarakteriseerd:

- Het projectgebied is geen verstrekker van een product door ecosystemen: het projectgebied is geen producent van vernieuwbare hulpbronnen zoals biomassa (hout) of van milieuvorraden (zoals drinkwater);
- Het projectgebied heeft in het huidige gebruik geen lokale functie voor regulerende diensten (zoals bestuiving van gewassen);
- Het projectgebied heeft geen lokale functie voor diensten die de voorgaande diensten ondersteunen (zoals biodiversiteit).

Gelet op de beperkte omvang van de beoogde ontwikkeling (zie 2.2) blijft deze lokale functie grotendeels behouden.

2.2. Kenmerken van het project

Het voornemen is om in het projectgebied zes tweekappers te realiseren, als onderdeel van de herontwikkeling van de woonwijk De Driesprong. De zes woningen worden in het verlengde van de Wieringenstraat gerealiseerd, met de voorzijde richting het noorden. De woningen krijgen ieder een eigen oprit met ruimte voor een parkeerplaats. Tevens worden er aan de oostzijde van het projectgebied vier parkeerplaatsen gerealiseerd. De weg wordt vervolgens ten noorden van de woningen gelegd. De woningen bestaan uit twee lagen met een kap. Alle woningen worden voorzien van een eigen garage/berging. De ontwikkeling is te zien in figuur 4.



Figuur 4. Situatietekening beoogde ontwikkeling (bron: DAT)

Verkeer en parkeren

Aan de voorzijde van de woningen die in het projectgebied worden gerealiseerd wordt een weg aangelegd ter ontsluiting van de woningen. Deze straat wordt aangelegd in oost-west richting tussen de Wieringenstraat en de Schoklandstraat. Via de Schoklandstraat kan de Tilburgseweg worden bereikt, die vervolgens aansluit op de A27. De wegen nabij het projectgebied zijn ingericht als erftoegangswegen en hebben een maximum toegestane snelheid van 30 km/uur. De Tilburgseweg, ten zuiden van het projectgebied, kent een maximum snelheid van 50 km/uur. Op de omliggende erftoegangswegen rond het projectgebied deelt het fietsverkeer de rijbaan met het gemotoriseerd verkeer. De omliggende wegen van het projectgebied zijn daarnaast voorzien van trottoirs voor voetgangers. Aan de Tilburgseweg is een aparte rijbaan voor fietsers aangelegd.

Bij alle nieuwe ontwikkelingen dient te worden voldaan aan het gemeentelijk parkeerbeleid, zoals vastgelegd in de Nota Parkeer- en Stallingsbeleid Breda (vastgesteld door de gemeenteraad op 20 juni 2013). Hierin zijn voor elke functie parkeernormen opgenomen. De parkeerbehoefte is bepaald aan de hand van het voorgenomen programma en wordt voorzien op eigen terrein bij de woningen en aan de oostzijde van het projectgebied. Voor eengezinswoningen in het 'overig gebied' geldt een parkeernorm van 1.8 parkeerplaatsen per woning. Dit komt neer op 11 parkeerplaatsen. Op eigen terrein is ruimte voor 1 parkeerplaats en er worden vijf parkeerplaatsen aan de oostzijde van het projectgebied gerealiseerd. Daarmee wordt voldaan aan de parkeerbehoefte.

Gebruik natuurlijke hulpbronnen en productie van afvalstoffen

Voor de realisatie van de woningen en herinrichting van het terrein worden de gebruikelijke bouwmaterialen en natuurlijke hulpbronnen benut. Afvalstoffen zullen ontstaan tijdens de sloop-, aanleg- en gebruiksfase. Afvalstromen zullen zoveel mogelijk worden gescheiden ten behoeve van hergebruik.

Verontreiniging, hinder, risico van zware ongevallen en rampen, risico's voor de menselijke gezondheid

Deze thema's komen mede aan bod in het volgende hoofdstuk.

Cumulatie met andere projecten

Naast het projectgebied vindt een ontwikkeling van 22 rijwoningen plaats. Door de kleinschaligheid van de ontwikkelingen wordt verwacht dat er geen cumulatieve effecten kunnen ontstaan.

3. Kenmerken van de milieueffecten

Algemeen

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste milieueffecten van de beoogde ontwikkeling beschreven. De effectbeoordeling in dit hoofdstuk is gebaseerd op de informatie uit het ontwerpbestemmingsplan dat is opgesteld ten behoeve van de beoogde ontwikkeling. Voor een uitgebreidere analyse en onderliggende onderzoeksrapporten wordt verwezen naar de ruimtelijke onderbouwing.

Geluid

Weg- en spoorwegverkeerslawaaï

Het projectgebied valt binnen de geluidzone van de Teteringsedijk/Tilburgseweg en de spoorlijn Breda - Tilburg. Daarom is een akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaaï uitgevoerd (Rho adviseurs, d.d. 1 juli 2019).

Uit het akoestisch onderzoek is naar voren gekomen dat ter plaatse van de voorgenomen woningen de voorkeursgrenswaarde van $L_{den} = 48$ dB wordt overschreden. De maximale grenswaarden van $L_{den} = 63$ dB worden niet overschreden. De hoogst berekende waarde bedraagt $L_{den} = 51$ dB en is daarmee lager dan de eerder vastgestelde hogere waarde van $L_{den} = 52$ dB. Dit wordt naar alle waarschijnlijkheid veroorzaakt door het feit dat de berekeningen voor het vigerend bestemmingsplan zijn uitgevoerd op basis van het "Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006". Per 1 juli 2012 is dit gewijzigd, waarbij onder andere ook de emissiekentallen zijn geactualiseerd en lager zijn.

De realisatie van het plan is mogelijk binnen de randvoorwaarden van de Wet geluidhinder middels een hogere waarde procedure. Omdat het plan slechts van beperkte omvang is, is het treffen van maatregelen financieel niet doelmatig en ligt dit buiten de reikwijdte van het plan. Omdat de nu berekende waarden lager zijn dan de eerder vastgestelde hogere waarden, kan ook worden aangesloten bij de eerder vastgestelde hogere waarden.

Bestaande woningen

Als de bestaande verkeersintensiteiten toenemen kan er sprake zijn van een zogenaamde 'reconstructie' in de zin van de Wet geluidhinder. De geluidsbelasting op bestaande woningen hoeft alleen inzichtelijk gemaakt te worden indien uitstralingseffecten aannemelijk zijn. Een toename van de geluidbelasting, kleiner dan 2 dB, is namelijk niet waarneembaar met het menselijk gehoor en daarmee verwaarloosbaar. Dit betekent dat de verkeersintensiteit kan toenemen met 40% zonder dat dit een waarneembaar effect heeft op de geluidbelasting. Immers, een toename van 40% heeft een toename van de geluidbelasting van 1,46 dB tot gevolg ($10 \cdot \text{LOG}(1,4) = 1,46 \text{ dB} < 1,5 \text{ dB}$).

De zes woningen genereren een verkeerstoename van maximaal 47 mvt/etmaal (CROW, publicatie 381). Dit is dermate gering dat hierdoor geen onevenredige extra geluidbelasting op de gevels van de bestaande woningen aan de omliggende straten optreedt indien al deze verkeersbewegingen zich langs dezelfde straat afwikkelen.

Luchtkwaliteit

De beoogde ontwikkeling betreft de toevoeging van 6 woningen. Een dergelijke ontwikkeling valt onder het Besluit niet in betekenende mate onder de categorie woningbouw tot 1.500 woningen aan één ontsluitingsweg. Dit betekent dat de ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit ter plaatse en dat nader onderzoek niet noodzakelijk wordt geacht. Daarnaast blijkt uit de NSL-monitoringstool dat ter plaatse van het projectgebied ruimschoots aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer wordt voldaan.

Risico's op zware ongevallen of rampen en risico's voor de menselijke gezondheid

Externe veiligheid

De beoogde ontwikkeling betreft geen risicobron en zal dan ook geen negatief effect hebben op omliggende (beperkt) kwetsbare objecten.

Door Kuiper Compagnons is in het kader van het geldende bestemmingsplan al een onderzoek uitgevoerd naar het externe veiligheidsrisico in de Driesprong en is getoetst aan de regelgeving. Uit dit onderzoek blijkt dat het projectgebied van het geldende plan, en daarmee eveneens het projectgebied van dit plan, niet binnen het invloedsgebied ligt van bedrijven waar met gevaarlijke stoffen wordt gewerkt of transportbuisleidingen van gevaarlijke stoffen. Het projectgebied ligt wel binnen het invloedsgebied van de spoorlijn Breda - Tilburg waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

Met betrekking tot de gevolgen van een ongeluk met gevaarlijke stoffen zijn aanvaardbare risico's vastgelegd in diverse besluiten en regelingen. Uit deze berekeningen blijkt dat er geen sprake is van een PR⁻¹⁰-contour van de spoorlijn. Dit betekent dat de ontwikkeling van zes woningen voldoet aan de norm van het plaatsgebonden risico.

De nieuwe plannen leiden ook niet tot een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico. Omdat als gevolg van de ontwikkeling het aantal personen in het projectgebied wel toeneemt, dient het groepsrisico verantwoord te worden. In het geldende plan *Driesprong* is reeds een verantwoording van het groepsrisico opgenomen. De voorgenomen woningen in dit plan zijn in het geldende plan eveneens bestemd, maar komen nu iets zuidelijker te staan. Daarom kan bij de verantwoording van het groepsrisico zoals opgenomen in het geldende bestemmingsplan worden aangesloten. Daarmee is geen nader onderzoek naar externe veiligheid noodzakelijk en vormt dit aspect geen belemmering voor de uitvoering van dit project.

Risico's op rampen door klimaat

De ontwikkeling betreft de realisatie van woningen in stedelijk gebied. Hierdoor nemen de risico's op rampen door klimaatverandering niet toe.

Risico's voor de menselijke gezondheid

Uit toetsing van de verschillende milieuthema's op het gebied van leefomgevingskwaliteit en verkeer blijkt dat de beoogde ontwikkeling niet leidt tot een belangrijke toename van risico's voor de menselijke gezondheid. Er wordt voldaan aan de normen voor geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit.

Bodem en water

Bodem

Uit het bodemonderzoek is naar voren gekomen dat een sanering van de bodem noodzakelijk is. Ten behoeve van de sanering van de verontreiniging met zware metalen, PCB en minerale olie is door SOILution Milieuadvies B.V. een saneringsplan opgesteld waarin de methode gedetailleerd staat beschreven. Hiernaar is vervolgens de sanering uitgevoerd waarmee de bodem nu geschikt is gemaakt voor het voorgenomen gebruik.

Water

Binnen en in de directe omgeving van het projectgebied zijn geen watergangen aanwezig. Ook is het projectgebied niet gelegen binnen de kern- en beschermingszone van een regionale/primaire waterkering.

Watercompensatie is vanuit het waterschap Brabantse Delta verplicht bij een planvoornemen met een toename in verharding van meer dan 2.000 m². Het projectgebied is in de huidige situatie volledig braakliggend en bouwrijp gemaakt. Voorheen was hier echter een bedrijf gevestigd, waarbij vrijwel het gehele projectgebied verhard was. Ten opzichte van deze voorgaande situatie neemt de verhardingsoppervlakte niet toe. Vanuit het beleid van het waterschap zijn daarom geen watercompenserende maatregelen noodzakelijk.

Vanuit gemeentelijk beleid dient echter ook voor bestaand verhard oppervlak gecompenseerd te worden. Op basis van het 'Hemel- en Grondwaterbeleid (januari 2012) van de gemeente Breda wordt gesteld dat bij een ontwikkeling zonder toename van het bestaand verhard oppervlak 7 mm neerslag gecompenseerd dient te worden. Met dit plan worden niet meer woningen mogelijk gemaakt dan in het geldende bestemmingsplan. De woningen worden slechts zuidelijker mogelijk gemaakt. Als gevolg hiervan wordt de ontsluitingsweg daarentegen juist noordelijker gerealiseerd dan is vastgelegd in het huidige plan. Hierdoor ontstaat geen toename aan verharding. Omdat in het geldende plan reeds aan de compensatie-eisen is voldaan, hoeft voor dit project niet nogmaals maatregelen genomen te worden voor watercompensatie.

Ter voorkoming van diffuse verontreinigingen van water worden milieuvriendelijke bouwmaterialen gebruikt, zowel gedurende de bouw- als de gebruiksfase. De woningen worden aangesloten op de riolering waardoor er geen lozing van afvalwater plaatsvindt. De ontwikkeling heeft dan ook geen negatieve gevolgen voor het waterhuishoudkundige systeem ter plaatse.

Natuur

Gebiedsbescherming

Het projectgebied vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura 2000. Het projectgebied maakt ook geen deel uit van het Natuurnetwerk Nederland/Natuurnetwerk Brabant. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Ulvenhoutse Bos ligt op circa 3,9 km afstand tot het projectgebied. Het dichtstbijzijnde onderdeel van het NNN/NNB bevindt zich op circa 930 meter ten noordoosten van het projectgebied.

Het projectgebied ligt niet in beschermde natuurgebieden, van areaalverlies en versnippering is derhalve geen sprake. Gezien de afstand en de stedelijke ligging kunnen ook effecten als verstoring en verandering van de waterhuishouding worden uitgesloten. Significante negatieve effecten op beschermde gebieden kunnen derhalve worden uitgesloten.

Soortenbescherming

Het projectgebied betreft bouwrijp gemaakt terrein, midden in stedelijk gebied, zonder beplanting. De voorgaande bebouwing is volledig uit het projectgebied verwijderd. De kans dat zich hier beschermde soorten ophouden is als nihil in te schatten. Het is daarom niet noodzakelijk een ecologisch onderzoek uit te voeren. Er is geen strijdigheid met de Wet natuurbescherming.

Cultuurhistorie

Archeologie

In hoofdstuk 2 is beschreven dat het projectgebied volgens de archeologische beleidsadvieskaart van de gemeente Breda grotendeels een hoge en middelhoge verwachting heeft. Dit houdt in dat archeologisch onderzoek verplicht is indien de ontwikkeling groter is dan 100 m² en dieper gaat dan 0,3 meter onder maaiveld. Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling is archeologisch onderzoek uitgevoerd in de vorm van een proefsleuvenonderzoek.

Het onderzoek heeft enkele sporen en vondsten daterend uit de nieuwe tijd opgeleverd. Er zijn twee parallel gelegen noord-zuid georiënteerde greppels gedocumenteerd, die het patroon volgen van de verkaveling, zoals deze op de kadastrale minuut van 1824 staat weergegeven. Drie gelijkaardige greppels zijn in het zuiden van het projectgebied tijdens archeologisch onderzoek in 2008 gedocumenteerd. Verder zijn er recente paalkuilen aangetroffen. In het zuidoosten van het projectgebied is een structuur te herleiden, die echter dateert uit de twintigste eeuw.

Ondanks bovenstaande vondsten is beoordeeld dat er geen behoudenswaardige archeologische vindplaats is aangetroffen. Daarom is het niet noodzakelijk nader onderzoek uit te voeren, of andere maatregelen te nemen. Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de uitvoering van het project.

Cultuurhistorie

Ter hoogte van het projectgebied zijn geen cultuurhistorisch waardevolle elementen aanwezig zoals monumenten. Het gebied is in de huidige situatie onbebouwd en maakte voorheen deel uit van een bedrijfslocatie. Cultuurhistorisch gezien zijn daarom een waarden waar rekening mee gehouden dient te worden.

Sloop- en aanlegwerkzaamheden

Mogelijk kan tijdens de sloop- en aanlegfase enige hinder ontstaan voor omwonenden. Dit is inherent aan dit soort werkzaamheden. Door het nemen van relatief simpele maatregelen zoals het plaatsen van tijdelijke (geluids) schermen en/of het verharden van tijdelijke bouwwegen is geluid- en stofhinder te voorkomen. Daarbij zullen de werkzaamheden hoofdzakelijk in de dagperiode plaatsvinden. Gelet op de tijdelijkheid van de sloop- en aanlegwerkzaamheden kunnen blijvende negatieve milieueffecten uitgesloten worden.

Duurzaamheid

Voor woningen geldt een EPC-eis vanuit het Bouwbesluit. Aan deze norm zal bij de beoogde ontwikkeling voldaan worden. Dit geldt ook voor de eis om gasloos te bouwen. In het kader van duurzaamheid worden de zes tweekappers voorzien van een warmtepomp met bodemlus en een ventilatiesysteem. Dit houdt in dat de woningen gasloos worden gebouwd en van duurzame energie worden voorzien. Daarnaast is het optioneel om zonnepanelen te installeren op de daken.

Daarnaast wordt er voldoende groen aangelegd als infiltratiemogelijkheid voor regenwater. Dit groen levert tevens een bijdrage aan het tegengaan van hittestress. Ten aanzien van duurzaamheid wordt een positief effect verwacht.

Mitigerende maatregelen

Negatieve effecten wat betreft beschermde natuurgebieden en/of beschermde plantsoorten kunnen worden uitgesloten.

4. Conclusie

Uit de informatie in deze notitie blijkt dat de aard en beperkte omvang van het project niet leidt tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Het doorlopen van een volledige m.e.r.-procedure is niet noodzakelijk.