
DE LUNET BREDA

GEMEENTE BREDA

Mer-beoordeling

11 februari 2025

RHO ADVISEURS



RHO ADVISEURS

DATUM	11 februari 2025
KENMERK	20220733
PROJECTLEIDER	D.J.E.M. Gooijers MSc
OPDRACHTGEVER	DLB Vastgoed B.V.
AUTEUR	S. Lie



INHOUD

1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Wat houdt een m.e.r.-beoordeling in?	4
1.3 Leeswijzer	4
2. Plaats en omvang van het project	5
2.1 Plaats van het project	5
2.2 Kenmerken van het project	8
2.2.1 Huidige situatie	8
2.2.2 Beoogde ontwikkeling	8
3. Kenmerken van de milieueffecten	11
3.1 Verkeer en parkeren	11
3.2 Geluid	15
3.3 Bodem	17
3.4 Water	17
3.5 Natuur	18
3.6 Luchtkwaliteit	21
3.7 Omgevingsveiligheid	22
3.8 Cultuurhistorie en archeologie	23
3.9 Duurzaamheid	26
3.10 Gezondheid	27
3.11 Aanlegwerkzaamheden	28
4. Conclusie	29

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

De initiatiefnemer is voornemens om het voormalige winkelcentrum De Lunet in Breda te slopen en maximaal 216 woningen te realiseren. Het ter plaatse geldende omgevingsplan staat de ontwikkeling niet toe. De beoogde herontwikkeling past niet geheel in het tijdelijk deel van het omgevingsplan; de geldende bestemmingsplannen 'Steenakker, Stadionstraat e.o.' en 'Tuinzigt-Westerpark'. Voor de beoogde ontwikkeling is een TAM-omgevingsplan opgesteld.

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

In Bijlage V van het Omgevingsbesluit (Ob) is aangegeven welke projecten mer-plichtig of mer-beoordelingsplichtig zijn. Projecten die zijn genoemd in kolom 1 van deze bijlage zijn mer-beoordelingsplichtig in gevallen als genoemd in kolom 3 bij besluiten genoemd in kolom 4. Voor deze activiteiten moet worden onderzocht of deze aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben. De criteria om dit vast te stellen zijn genoemd in bijlage III van Richtlijn 2011/92/EU (richtlijn m.e.r.). Samengevat zijn dit de kenmerken van een project, de locatie van een project en soort en kenmerken van de verschillende milieueffecten.

De initiatiefnemer van een in Bijlage V aangewezen project moet daarvan mededeling doen bij het bevoegd gezag, doorgaans het college van B&W. In die mededeling (vormvrij, meestal een aanmeldingsnotitie) is een beschrijving van het project en de locatie en de mogelijke milieueffecten opgenomen. Het bevoegd gezag beslist binnen zes weken of geen sprake is van aanzienlijke milieueffecten en neemt dit besluit op in de motivering van het wijzigingsbesluit/omgevingsplan/de vergunning. Wanneer uit de mer-beoordeling blijkt dat belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden, is een volledige mer-procedure noodzakelijk.

De beoogde ontwikkeling betreft de realisatie van maximaal 216 appartementen. Een dergelijke ontwikkeling valt onder categorie J11 'Stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen'. Hiervoor is een mer-beoordeling noodzakelijk bij de wijziging van het omgevingsplan. Deze aanmeldnotitie bevat deze project mer-beoordeling.

1.3 Leeswijzer

Deze aanmeldingsnotitie:

- beschrijft in hoofdstuk 2 de plaats en omvang van het project;
- licht in hoofdstuk 3 de verwachte effecten voor de verschillende milieueffecten toe;
- geeft in hoofdstuk 4 de voorlopige conclusie weer voor de mer-beoordeling.

2. PLAATS EN OMVANG VAN HET PROJECT

2.1 Plaats van het project

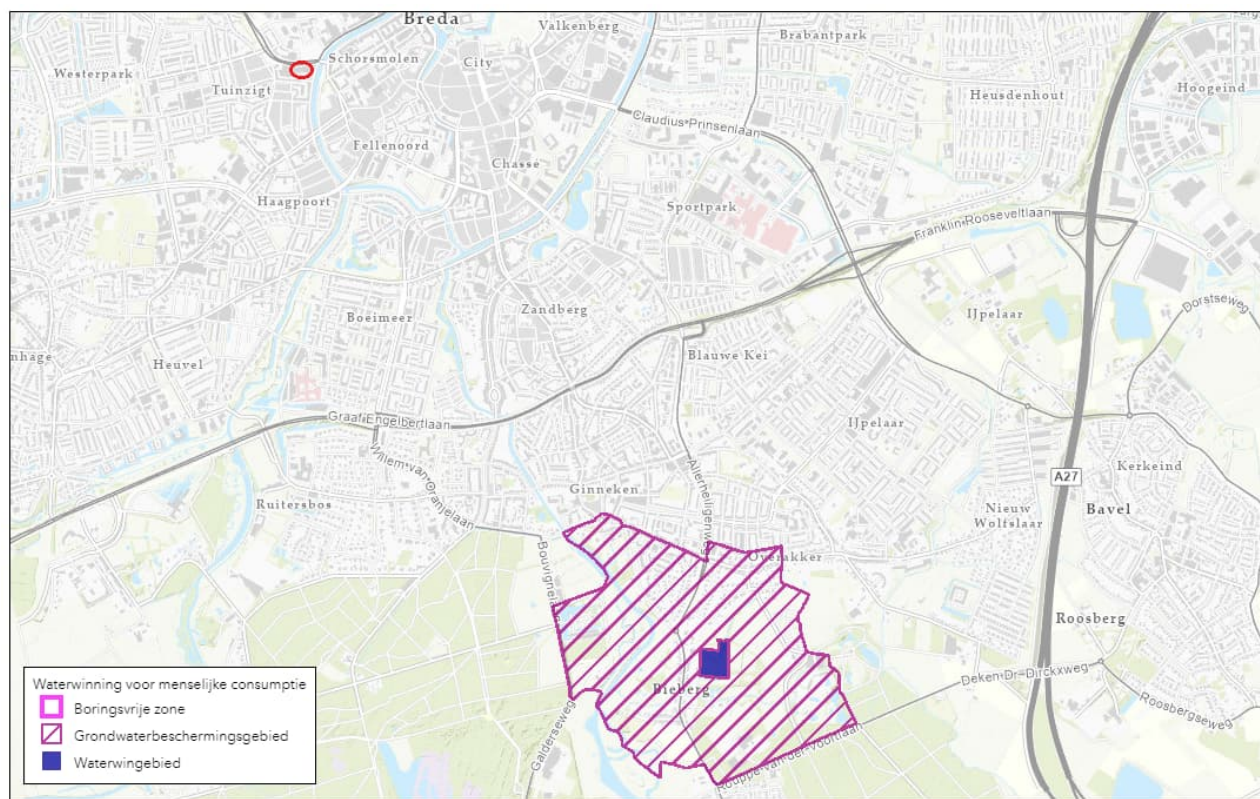
Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door de Lunetstraat. Aan de oostzijde grenst het plangebied aan de Tramsingel met daaraan de singel die rondom de binnenstad van Breda loopt. Aan de west- en zuidzijde grenst het plangebied aan de woonwijk Tuinzigt. Aan de zuidzijde staan grondgebonden woningen aan de Hazelaarstraat. Aan de westzijde loopt de straat Dijkplein. Op de hoek van het Dijkplein staat een woongebouw met voorzieningen in de plint. De ligging van het plangebied is weergegeven in figuur 2.1.



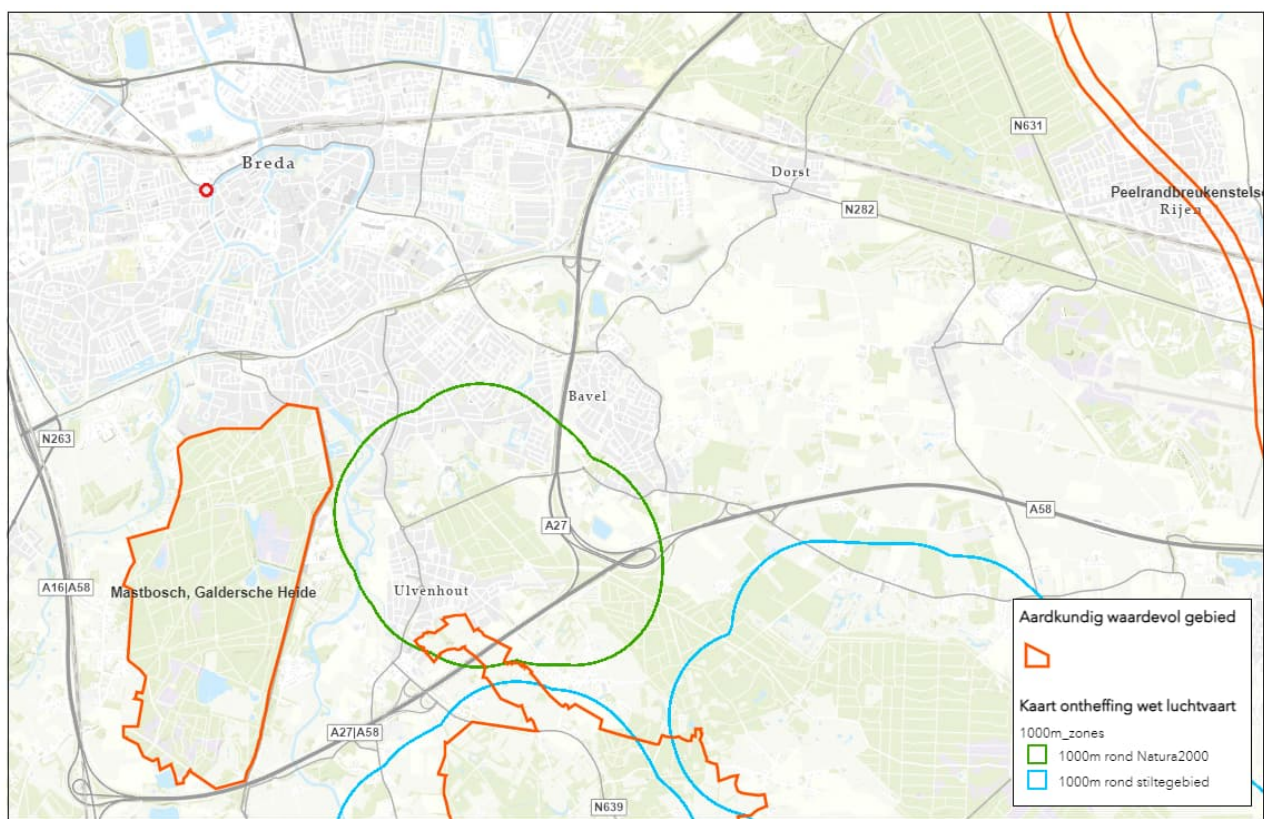
Figuur 2.1 Luchtfoto met het plangebied rood omlijnd (bron: Google Maps, 2022)

Bijzondere gebieden en het opnamevermogen van het natuurlijk milieu

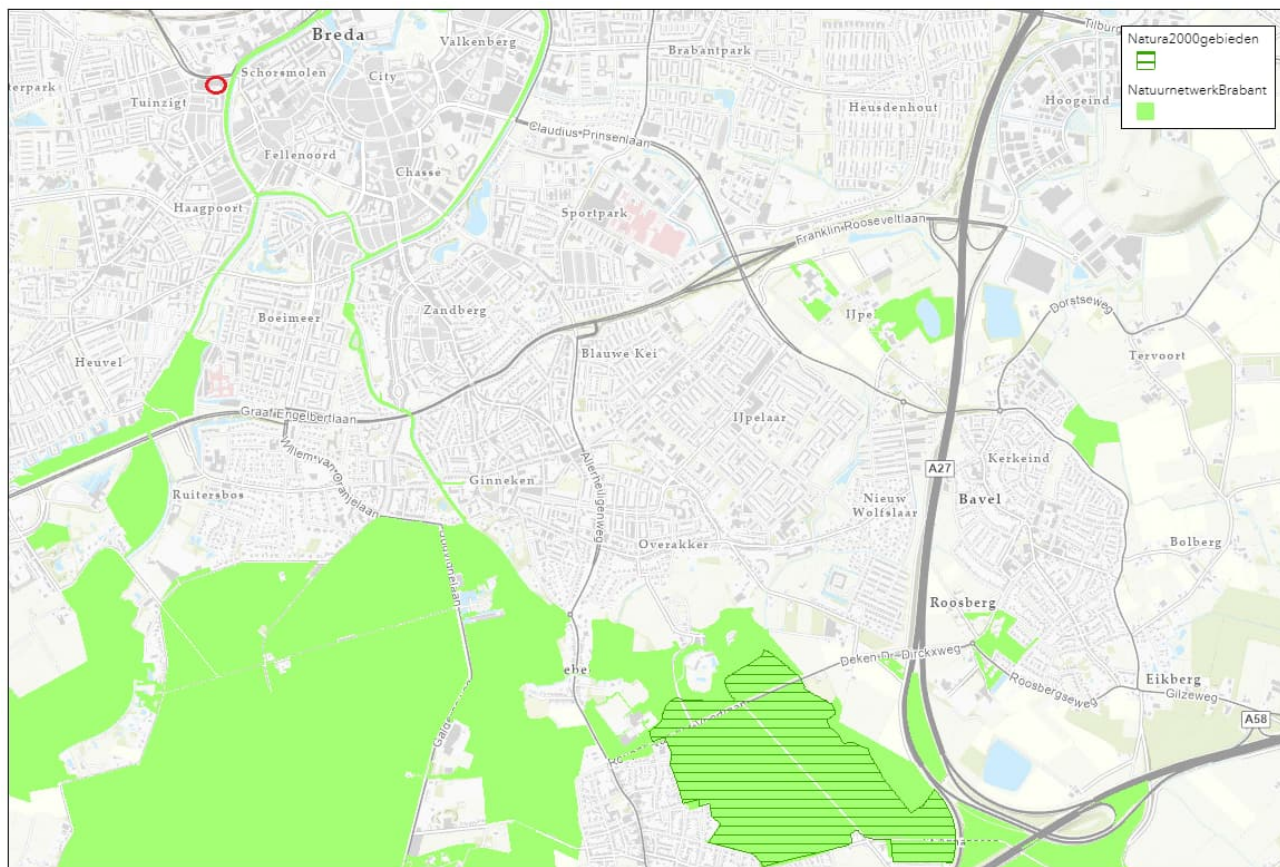
Het plangebied is niet gelegen in een kwetsbaar gebied en/of een gebied met beschermde status zoals waterwingebieden of grondwaterbeschermingsgebieden (zie figuur 2.2). Ook bevindt het plangebied zich niet in een stiltegebied of aardkundig waardevol gebied (zie figuur 2.3). Het plangebied vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura 2000 of Natuurnetwerk Nederland. Het plangebied ligt op circa 4,3 meter van het stikstofgevoelige Natura 2000-gebied 'Ulvenhoutse Bos'. De dichtstbijzijnde delen van het Natuurnetwerk bevinden zich op circa 11 meter ten oosten van het plangebied (zie figuur 2.4).



Figuur 2.2 Grondwaterbeschermings- en waterwingebieden en nabij de planlocatie (rode cirkel) (bron: Provincie Noord-Brabant)



Figuur 2.3 Stiltegebieden en aardkundig waardevolle gebieden ten opzichte van plangebied (rode cirkel) (bron: Provincie Noord-Brabant)



Figuur 2.4 Natura 2000 en NNN nabij de planlocatie (rode cirkel) (bron: Provincie Noord-Brabant)

2.2 Kenmerken van het project

2.2.1 Huidige situatie

Op het perceel staat momenteel een winkelcentrum met ruim 8.500 vierkante meter winkelruimte. Naast het winkelcentrum ligt een ruime parkeerplaats. De hoofdingang van het winkelcentrum ligt aan de westzijde van het gebouw en is toegankelijk via de parkeerplaats. De parkeerplaats heeft één in- en uitrit aan de Lunetstraat. De referentiesituatie bestaat daarom uit een leegstaand winkelcentrum.

2.2.2 Beoogde ontwikkeling

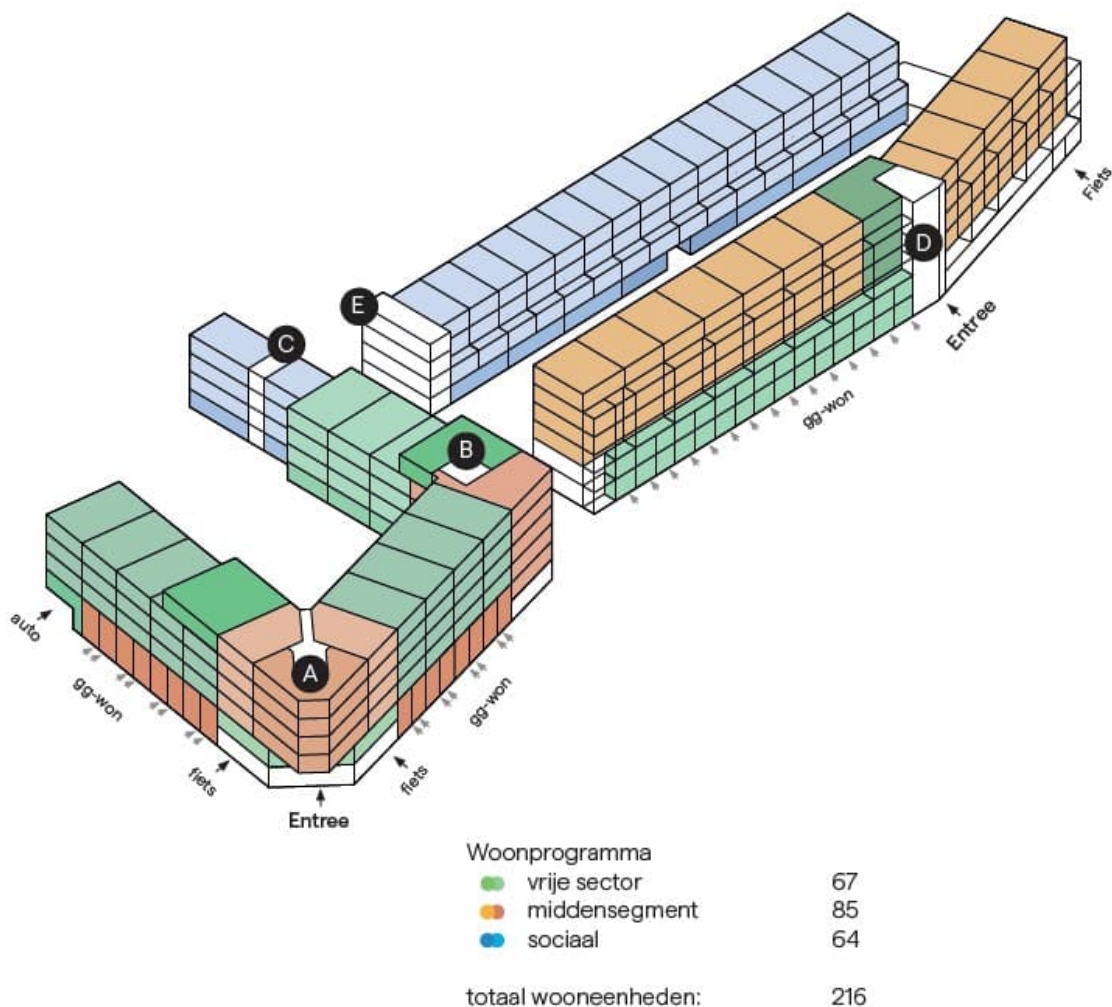
De ontwikkeling bestaat als het ware uit twee verschillende volumes. Het eerste volume ligt op de hoek van de Tramsingel/Lunetstraat. Het tweede volume bestaat uit twee bouwdelen. Eén deel wordt mogelijk gemaakt aan de Lunetstraat en het andere deel ligt parallel het deel aan de Lunetstraat en aan de woningen aan de Hazelaarstraat. In het midden van het volume op de hoek Tramsingel/Lunetstraat komen op maaiveld parkeerplaatsen. Dit binnenterrein vormt een collectieve verkeers- en verblijfsruimte. De binnenruimte van het andere volume blijft vrij van parkeerplaatsen waardoor de twee bouwdelen op maaiveld met elkaar worden verbonden en visueel één blok vormen. Deze binnentuin wordt publiekelijk toegankelijk door middel van brede entrees. Tussen de twee volumes komt een woonstraat met langzaam verkeer verbinding van noord naar zuid. Ten zuiden van het tweede volume liggen parkeerplaatsen. Zie figuur 2.5 voor een impressie.



Figuur 2.5 Impressie van de beoogde ontwikkeling (bron: Ontwikkelvisie De Lunet, mei 2024)

Programma

Het beleid van de gemeente Breda stelt eisen aan de verdeling van het woningsegment. Deze verdeling houdt in 30% sociale huur, 40% middensegment (huur of sociale koop) en 30% vrije sector. In totaal worden er maximaal 216 woningen in de vorm van appartementen mogelijk gemaakt. Hiervan worden 64 woningen gerealiseerd als sociale huurwoningen (29,6%, afgerond 30%), 85 woningen in het middensegment (39,4%, afgerond 39%) en 67 woningen in de vrije sector (31%). In tabel 2.1 is het volledige programma opgenomen in relatie tot de omvang van de appartementen. De verschillende woningtypes, zoals de appartementen voor de sociale verhuur, worden in het plan grotendeels geclusterd, zie figuur 2.6.



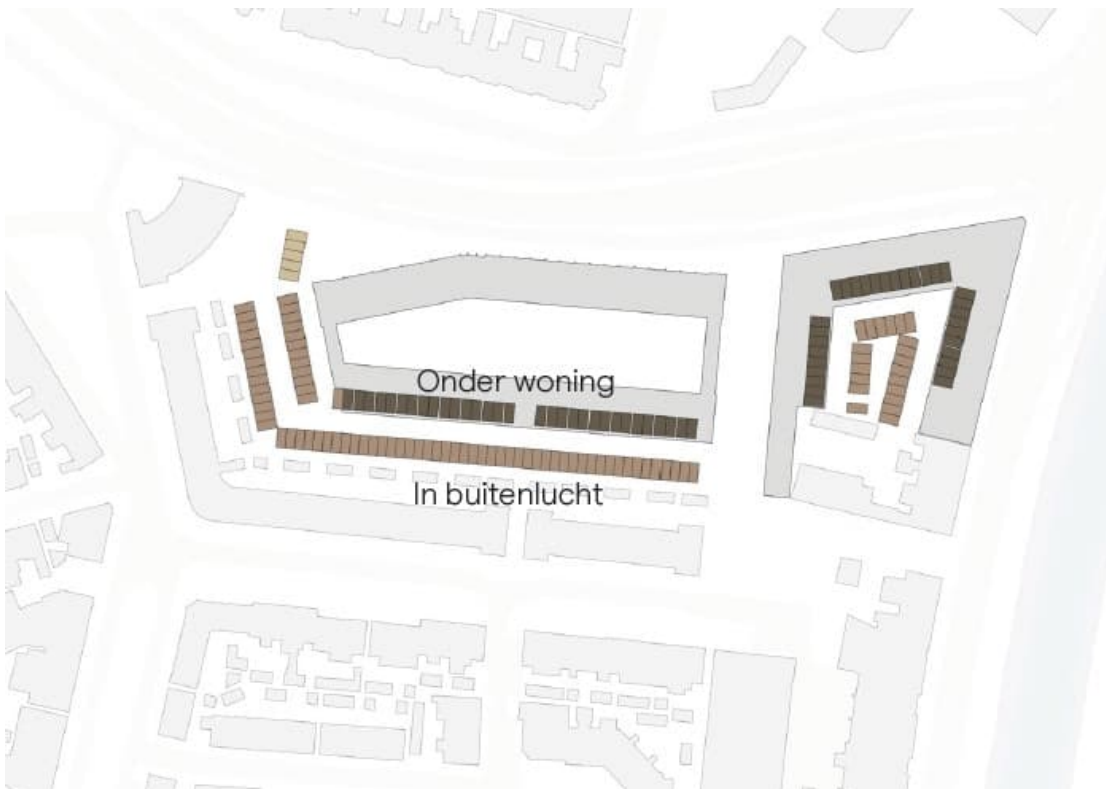
Figuur 2.6 Woonprogramma (bron: Ontwikkelvisie De Lunet, 2024)

Tabel 2.1 Programma

Functie	Oppervlak per unit	Totaal aantal	Sociale huur	Middensegment	Vrije sector (koop)
Appartement	> 90 m ² bvo	8			8
Appartement	70 - 90 m ² bvo	80		21	59
Appartement	< 70 m ² bvo	128	64	64	
Totaal		216	64	85	67

Toegankelijkheid en parkeren

De benodigde parkeerplaatsen voor de woningen liggen grotendeels uit het zicht en bevinden binnen het eerste volume en ten zuiden van het tweede volume. Deels liggen de parkeerplaatsen in de buitenlucht en deels op het maaiveld onder de woningen. De parkeerplaatsen zijn deels toegankelijk via de Lunetstraat, waar nu de huidige in- en uitrit zit. De andere parkeerplaatsen zijn toegankelijk via de Tramsingel. Voor de fietsen behorend bij de appartementen worden er verschillende inpandige fietsenstallingen gerealiseerd. Deze zijn allemaal toegankelijk via de Lunetstraat.



Figuur 27 Parkeren uit zicht en onder en achter woningen (bron: Ontwikkelvisie De Lunet, mei 2024)

Cumulatie met andere projecten

Voor zover bekend zijn er geen toekomstige ontwikkelingen in de buurt waarmee cumulatie verwacht kan worden. De impact van onder andere de toename van verkeer of stikstofemissie als gevolg van andere ontwikkelingen kan derhalve niet getoetst worden. Andere ontwikkelingen liggen te ver weg om invloed te hebben.

3. KENMERKEN VAN DE MILIEUEFFECTEN

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste milieueffecten van de beoogde ontwikkeling beschreven ten opzichte van de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige feitelijke, legale situatie (dus passend binnen het planologisch kader) en autonome ontwikkelingen in en rondom het plangebied. Autonome ontwikkelingen zijn ontwikkelingen die zich ook voordoen als het planvoornemen niet wordt uitgevoerd, bijvoorbeeld gevolgen van vastgesteld beleid, projecten waarover al definitieve besluitvorming heeft plaatsgevonden, andere redelijk zekere ontwikkelingen en bijvoorbeeld de autonome groei van het verkeer. De referentiesituatie is een leegstaand winkelcentrum. De effectbeoordeling in dit hoofdstuk is gebaseerd op expert judgement/diverse onderzoeksrapporten/de informatie uit het TAM-omgevingsplan die voor de beoogde ontwikkeling is opgesteld.

3.1 Verkeer en parkeren

Toetsingskader

Een plan moet vanuit verkeer uitvoerbaar zijn in het kader van de evenwichtige toedeling van functies aan locaties in het omgevingsplan. De aanvaardbaarheid van het effect van nieuwe ontwikkelingen op de verkeersafwikkeling, bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid dient gemotiveerd te worden. De verkeersgeneratie vanwege het plan heeft in ieder geval ook gevolgen voor geluid en luchtkwaliteit.

Voorgenomen plan

Verkeersgeneratie

In de huidige situatie staat het pand leeg. In de toekomstige situatie worden er in totaal 216 woningen in de vorm van appartementen ontwikkeld.

Tabel 3.1 toont de verkeersgeneratie voor de Lunet in de toekomstige situatie op basis van de kencijfers in de CROW-publicatie 381. De stedelijkheidsgraad van Breda is "sterk stedelijk". De Lunet ligt in de schil van de stad. Hierbij wordt uitgegaan van de gemiddelde van de bandbreedte. Het aandeel huur en koop speelt een rol (anders dan bij parkeren) bij het bepalen van de verkeersgeneratie. Om de verkeersgeneratie te bepalen is voor het middensegment en de vrije sector worst-case uitsluitend uitgegaan van koopwoningen (het kencijfer voor koopwoningen is hoger dan voor huurwoningen). Sociale huur appartementen vallen in de categorie 'huur, appartement, midden/goedkoop'. Voor het berekenen van de gemiddelde verkeersgeneratie op werkdagen is gebruik gemaakt van een omrekenfactor van 1,11 (CROW-publicatie 381).

Tabel 3.1 Verkeersgeneratie toekomstige situatie

Functie	Aantal	Kencijfer	Weekdagintensiteit (mvt/etmaal)	Werkdagintensiteit (mvt/etmaal)
<i>Appartement koop - duur</i>	67 woningen	6,8 per woning	448,9	498,3
<i>Appartement koop - midden</i>	85 woning	5,1 per woning	433,5	481,2
<i>Appartement huur midden/ goedkoop</i>	64 woningen	3,2 per woning	204,8	227,3
Totaal			1.087	1.207

Ter beoordeling van de verkeersafwikkeling is het aantal verkeersbewegingen op een gemiddelde werkdag maatgevend. Op een gemiddelde weekdag zorgt de toevoeging van het programma voor een verkeerstoename van 1.087 mvt/etmaal.

Verkeersintensiteiten

De verkeersintensiteiten voor de toekomstige situatie op de Lunetstraat zijn gebaseerd op verkeerstellingen in de periode van 10-06-2022 t/m 27-06-2022 die zijn opgehaald op Basec.nl. Daarbij is gebruik gemaakt van een telling ten noorden van het spoorviaduct.

Bij het beoordelen van de verkeerseffecten dient 10 jaar vooruit gekeken te worden vanaf het moment van oplevering. Uitgaande van een oplevering in 2025 betekent dit dat het jaar 2035 beschouwd moet worden. Om een beeld te krijgen van de dan verwachte verkeersintensiteiten worden de huidige gemeten verkeersintensiteiten (Basec.nl) opgehoogd met 1% per jaar.

Tabel 3.2 Verwachte verkeersintensiteiten 2022, 2025 en 2035

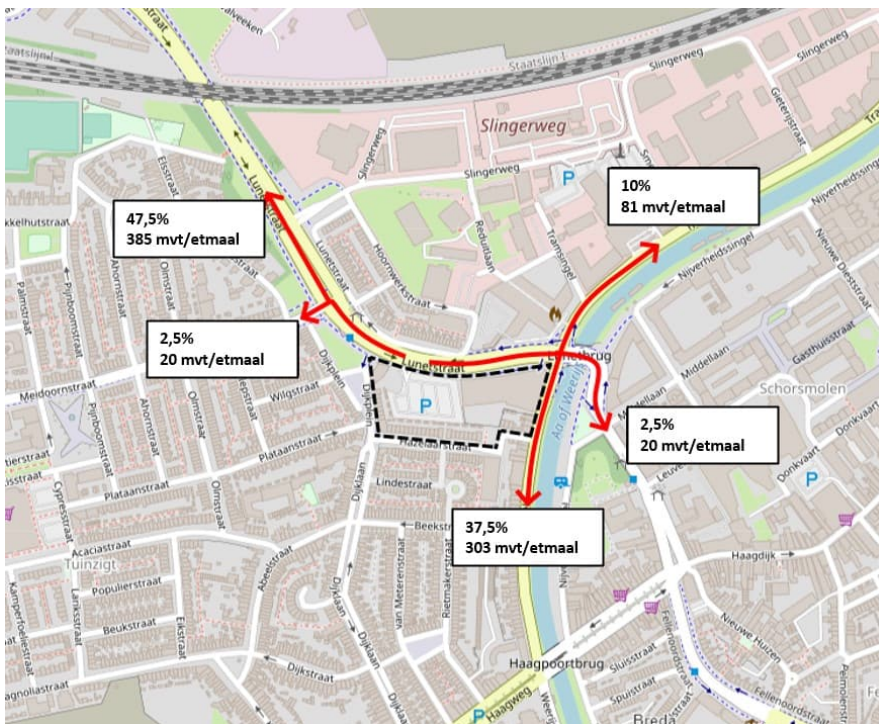
Lunetstraat	2022		2025		2035	
	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag
Zuidoost	6.959	7.351	7.170	7.574	7.920	8.366
Noordwest	6.934	7.253	7.144	7.473	7.892	8.255
Totaal	13.892	14.604	14.314	15.047	15.812	16.621

Verkeerstoedeling

Het plangebied wordt ontsloten via twee aansluitingen op de Lunetstraat en de Tramsingel. Per aansluiting is de verkeers-toedeling apart beoordeeld. Voor het bepalen van de verdeling van het gegenereerde verkeer over de twee aansluitingen wordt uitgegaan van het aantal parkeerplaatsen gelegen aan de beide aansluitingen. Hieruit volgt dat 67% (809 mvt/etmaal) van het gegenereerde verkeer via de Lunetstraat wordt ontsloten en 33% (398 mvt/etmaal) via de Tramsingel.

Lunetstraat

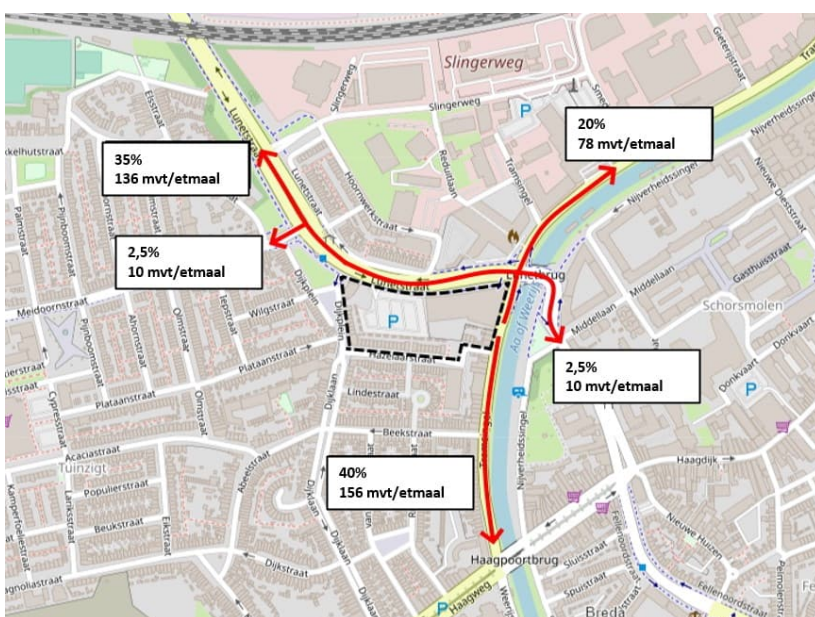
De indeling van de Lunetstraat zorgt ervoor dat 50% (405 mvt/etmaal) van het gegenereerde verkeer (809 mvt/etmaal op de Lunetstraat) aankomt bij de Lunet vanuit het westen en 50% (404 mvt/etmaal) van het gegenereerde verkeer vertrekt vanaf de Lunet richting het oosten. Ten westen van de Lunet zal 47,5% (385 mvt/etmaal) van het gegenereerde verkeer worden afgewikkeld richting de Lunetstraat vanaf de Backer en Ruebweg, terwijl de resterende 2,5% (20 mvt/etmaal) via de Meidoornstraat wordt afgewikkeld richting de Lunetstraat. Het afrijdende verkeer zal over de Lunetstraat worden afgewikkeld in oostelijke richting naar het kruispunt Lunetstraat – Tramsingel – Schorsmolenstraat. Vanaf deze kruising zal 37,5% (303 mvt/etmaal) van het gegenereerde verkeer worden afgewikkeld over de Tramsingel richting het zuiden, 10% (81 mvt/etmaal) over de Tramsingel in noordelijke richting en de resterende 2,5% (20 mvt/etmaal) wordt ontsloten over de Schorsmolenstraat via het centrum in oostelijke richting. In onderstaande afbeelding is de beoogde verkeersafwikkeling weergegeven voor de noordelijke ontsluiting van het plangebied.



Figuur 3.1 De verkeerstoedeling van het gegenereerde verkeer vanuit de aansluiting op de Lunetstraat

Tramsingel

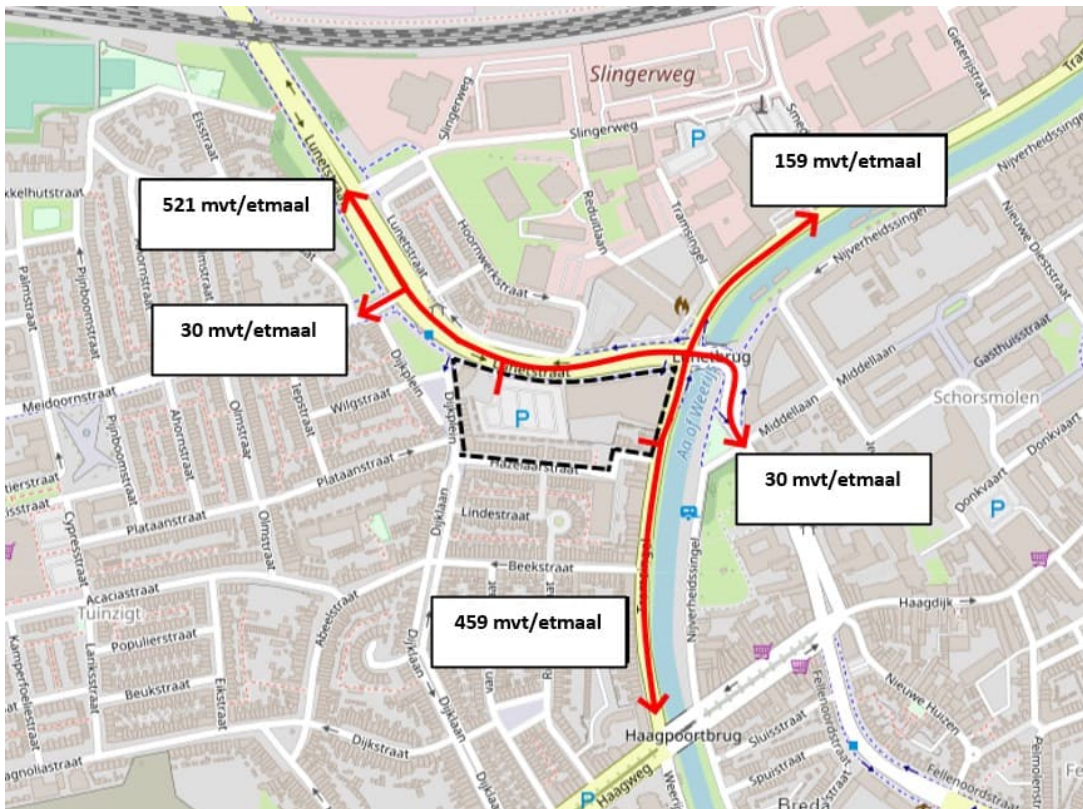
Vanaf de ontsluiting van het plangebied op de Tramsingel zal 40% (156 mvt/etmaal) van het gegenereerde verkeer (389 mvt/etmaal op de Tramsingel) worden afgewikkeld richting het zuiden, terwijl 60% (233 mvt/etmaal) in noordelijke richting wordt afgewikkeld richting het kruispunt Lunetstraat – Tramsingel – Schormolenstraat. Vanaf deze kruising zal 20% (78 mvt/etmaal) worden afgewikkeld over de Tramsingel in noordelijke richting en 2,5% (10 mvt/etmaal) over de Schormolenstraat via het centrum in oostelijke richting. De resterende 37,5% (146 mvt/etmaal) zal worden afgewikkeld over de Lunetstraat, waarbij 2,5% (10 mvt/etmaal) afslaat op de Schormolenstraat in westelijke richting, terwijl de overige 35% (136 mvt/etmaal) doorrijdt via de Lunetstraat naar de Backer en Ruebweg. De beoogde verkeersafwikkeling van de oostelijke ontsluiting van het plangebied is weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur 3.2 De beoogde verkeersafwikkeling van het gegenereerde verkeer vanuit de aansluiting op de Tramsingel

Totaal

Met behulp van de verkeerstoedeling per ontsluiting van het plangebied is de totaal verdeling van het gegenereerde verkeer bepaald over de omliggende wegen. De verkeerstoedeling van het totaal gegenereerde verkeer is weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur 3.3 De totale verkeerstoedeling van het gegenereerde verkeer vanuit het plangebied

Verkeersafwikkeling

Bij het bepalen of de verkeersgeneratie vanwege de ontwikkeling kan worden afgewikkeld op de omliggende wegen, dient gekeken te worden naar de verkeersafwikkeling op maatgevende kruispunten. Daarbij is gekeken naar de verkeersafwikkeling op het kruispunt Lunetstraat – Tramsingel. De grootste verkeerstoename op dit kruispunt zal plaatsvinden op de zuidelijke tak van de kruising (De Tramsingel), waar de beoogde ontwikkeling zorgt voor een verkeerstoename van 459 mvt/etmaal. Naast deze kruising zal een groot gedeelte van het gegenereerde verkeer (521 mvt/etmaal) afgewikkeld worden via de kruispunten Lunetstraat- Westerparklaan / Westerparklaan – Backer Ruebweg. Deze kruispunten zijn dermate robuust dat zij deze toename van verkeer naar verwachting zonder knelpunten zouden moeten kunnen verwerken.

Parkeerbehoefte

De gemeente Breda heeft in de Nota Parkeernormen Breda 2021 de eisen opgenomen die de gemeente Breda stelt aan auto- en fietsparkeren in nieuwbouwwitbreidings- en transformatieontwikkelingen.

Om de parkeerbehoefte voor wat betreft autoparkeren van de voorgenoemde ontwikkeling goed te onderbouwen is een parkeeronderzoek uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn opgenomen in de bijlagen van het TAM-omgevingsplan. Er is sprake van een sluitende parkeerbalans voor de ontwikkeling.

Effectbeoordeling

De ontwikkeling wordt in de toekomst ontsloten via de Lunetstraat en Tramsingel. De nabij gelegen kruispunten zijn voldoende robuust om de toename in verkeersgeneratie te verwerken. Er worden voldoende parkeerplaatsen mogelijk gemaakt in het plangebied voor auto's.

Conclusie

Er is vanuit het aspect verkeer en parkeren geen sprake van negatieve effecten.

3.2 Geluid

Toetsingskader

In het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) zijn instructieregels opgenomen voor de beoordeling van geluid, dit betreft standaardwaarden, grenswaarden op de gevel en grenswaarden voor het binnengeluid. In de bruidsschat zijn regels opgenomen voor milieubelastende activiteiten.

Huidige situatie

In de huidige situatie is er sprake van een leegstaand winkelcentrum. Een winkelcentrum is niet geluidgevoelig, maar zorgt wel voor geluidhinder.

Toekomstige situatie

Met de beoogde ontwikkeling worden nieuwe geluidgevoelige gebouwen gerealiseerd binnen het geluidaandachtsgebied van wegen en de spoorweg Breda – Etten-Leur. Derhalve is een akoestisch onderzoek wegverkeers- en spoorweglawaai uitgevoerd, zie de bijlagen van het TAM-omgevingsplan.

In het onderzoek is de ontwikkeling getoetst aan de instructieregels van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) en is aangegeven wat hiervan de consequenties zijn. Hierbij is rekening gehouden met het geluid door wegen en spoorwegen op de nieuwe geluidgevoelige gebouwen en wordt erin voorzien dat het geluid op de nieuwe geluidgevoelige gebouwen in een geluidaandachtsgebied aanvaardbaar is. Op basis van de resultaten is beoordeeld of er sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties en is vervolgens beoordeeld of voor de ontwikkeling extra geluidwerende maatregelen noodzakelijk zijn.

Voor spoorweglawaai is het plan gelegen binnen de geluidaandachtsgebied van de hoofdspoorweg Breda - Etten-Leur. Voor de hoofdspoorweg Breda - Etten-Leur geldt dat de standaardwaarde voor spoorweglawaai van 55 Lden nergens wordt overschreden.

Voor wegverkeerslawaai is het plan gelegen binnen het geluidaandachtsgebied van de gemeentewegen Lunetstraat, Reduitlaan, Schorsmolenstraat en Tramsingel. Voor de gemeentewegen geldt dat het geluid op de gevels van de nieuwe woningen en appartementen de standaardwaarde van 53 dB met maximaal 14 dB overschrijdt. De grenswaarde van 70 Lden wordt nergens overschreden. Om te voorzien dat het geluid op de nieuwe woningen en appartementen aanvaardbaar is, is onderzoek gedaan naar de toepassing van geluidbeperkende maatregelen, de aanwezigheid van geluidluwe gevels, het gecumuleerde geluid en het gezamenlijk geluid.

Het realiseren van bron- of overdrachtsmaatregelen leidt tot overwegende bezwaren of is niet voldoende doeltreffend. Aangezien voor onderhavige woningen de standaardwaarde wordt overschreden dient het belang van het beschermen van de gezondheid door een geluidluwe gevel te worden betrokken. Bovendien dient te worden voldaan aan de aanvullende voorwaarden uit het ontheffingenbeleid van de gemeente Breda.

Uit de rekenresultaten blijkt dat voor alle bouwblokken geldt dat deze de beschikking hebben over ten minste één gevel waarvoor de geluidbelasting de standaardwaarde niet overschrijdt. Derhalve beschikken alle woningen binnen onderhavig plan over een geluidluwe gevel met uitzondering van de hoekappartementen gelegen in het oostelijk deel van het plan. Om voor de hoekappartementen geluidluwe gevels te realiseren worden conform opgave initiatiefnemer Hafencity-Fensters

toegepast. Deze Hafencity-Fensters dienen, indien toegepast in de noordelijke gevel, over een geluidreductie te beschikken van ten minste 12 dB zodat de geluidgevelbelasting ten gevolge van gemeentewegen wordt gereduceerd tot de standaardwaarde. Bij toepassing van de Hafencity-Fensters in de oostelijke gevel dient de geluidreductie ten minste 14 dB te zijn om te reduceren tot de standaardwaarde. Aan de gevels met de Hafencity-Fensters dient vervolgens een verblijfsruimte te zijn gesitueerd welke is voorzien van een te openen raam. Tevens vervangt onderhavig plan bestaande bebouwing en voldoet daarmee aan een subcriterium uit het Bkl. Derhalve wordt, bij voornoemde waarborging van geluidluwe gevels voor de hoekappartementen, aan de eisen conform het voornoemde geluidbeleid voldaan.

Het gecumuleerd geluid op de gevels van de beoogde nieuwe woningen is opgenomen in bijlage 10 van het akoestisch onderzoek en bedraagt ter plaatse van de voor- en achtergevels respectievelijk maximaal 67 dB en 45 dB. Conform de methode Miedema kan het gecumuleerd geluid worden gekwalificeerd als "slecht" (voorgevel) en "zeer goed" (achtergevel). Het bevoegd gezag dient te beoordelen of het geluid op de nieuwe woningen en appartementen aanvaardbaar is.

Het gezamenlijk geluid op de gevels van de beoogde nieuwe woningen is opgenomen in bijlage 10 van het akoestisch onderzoek en bedraagt maximaal 67 dB. Derhalve dient middels een aanvullend onderzoek ter bepaling van de geluidwering van de gevels te worden aangetoond dat aan de voornoemde nieuwbouweis kan worden voldaan. Bij toepassing van de juiste geluidwerende materialen en maatregelen (conform een nader onderzoek) is vervolgens een aanvaardbaar geluidbinnenniveau gewaarborgd.

Uitstralingseffect

De toename van het verkeer kan effect hebben op bestaande woningen in de omgeving. Als uitgangspunt wordt gehanteerd dat bij een toename van de verkeersomvang met meer dan 40% sprake is van een geluidstoename van meer dan 1,5 dB (wat voor het menselijk oor hoorbaar is). De maatgevende woningen hierin zijn de bestaande woningen aan de Lunetstraat en de Tramsingel. Uit de verkeersgeneratie blijkt dat het verkeer op de Lunetstraat met maximaal 551 mvt/etmaal op een werkdag toeneemt. In de meest nabije situatie (2025) rijden over de Lunetstraat 7.473 mvt/etmaal op een werkdag. Derhalve is sprake van een toename van circa 7%. Uit de verkeersgeneratie blijkt verder dat op de Tramsingel sprake is van een toename van maximaal 459 mvt/etmaal op een werkdag (richting het zuiden). Op de Tramsingel rijden in 2035 10.500 mvt/etmaal. Teruggerekend is in 2025 sprake van circa 9.500 mvt/etmaal. De toename op de Tramsingel als gevolg van deze ontwikkeling bedraagt circa 5%. De extra bijdrage op de maatgevende wegen is met minder dan 10% dermate laag dat relevante negatieve uitstralingseffecten naar de omgeving zijn uitgesloten.

Uit het onderzoek blijkt bovendien dat in vergelijking tussen de twee situaties te zien is dat de maximale toename door het planvoornemen in geluidgevelbelasting 0,5 dB bedraagt ter plaatse van de woningen gelegen aan de Lunetstraat. Hiermee is dus sprake van een aanvaardbaar effect op de omgeving.

De toevoeging van bebouwing kan daarnaast leiden tot reflectie van geluid via deze nieuwe gevels. Of reflectie van geluid waarneembaar is hangt af van de onderlinge afstand van de bron tot bestaande gevels en van de bron tot de bestaande gevels van woningen via de nieuwe gevels. Gezien de ligging van de bestaande woningen direct aan de Lunetstraat is het geluid direct afkomstig vanaf de bron, de Lunetstraat zelf, maatgevend. De mogelijke reflectie via de gevels zal een bijdrage hebben die nauwelijks waarneembaar is. Bovendien is in de huidige situatie reeds sprake van bebouwing in de omgeving (en binnen het plangebied) dat mogelijk geluid reflecteert. Daarnaast staan de huidige regels van het tijdelijk deel van het Omgevingsplan bebouwing toe op de nu onbebouwde delen van het plangebied. De bebouwing die dit plan mogelijk maakt komt echter verder van de Lunetstraat te liggen. Daarmee neemt de onderlinge afstand tussen bron, bestaande en (mogelijke) nieuwe gevels verder af. Van waarneembaar reflectiegeluid als gevolg van de ontwikkeling is dan ook geen sprake.

Conclusie

Het bevoegd gezag dient te beoordelen of het geluid op de nieuwe woningen aanvaardbaar is. Een nader onderzoek is noodzakelijk om de aanvaardbaarheid van het geluidbinnenniveau te bepalen.

3.3 Bodem

Toetsingskader

In het Bkl worden de regels voor bodem onder de Omgevingswet opgenomen. De regels zijn gericht op drie pijlers:

- Voorkomen van nieuwe verontreinigingen (zorgplicht)
- Meewegen van bodemkwaliteit bij toedelen functies (in Omgevingsvisie en Omgevingsplan)
- Beheren van historische verontreinigen

De regels gaan over het toelaten van een bouwactiviteit op een bodemgevoelige locatie en de nazorg na saneren. De milieu-belastende activiteiten zijn opgenomen in het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal). Milieubelastende activiteiten ten aanzien van bodem zijn onder andere het graven in de bodem met een kwaliteit onder, gelijk aan of boven de interventiewaarde, het op of in de bodem brengen van meststoffen, saneren van bodem en het toepassen van bouwstoffen, grond en baggerspecie.

Huidige situatie

Bodemonderzoek

Op 8 juni 2022 is door Tritium een verkennend en nader bodem- en asbestonderzoek en civieltechnisch onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen in de bijlagen van het TAM-omgevingsplan. Op de locatie is bodemverontreiniging aangetoond. Bij nieuwbouw zal de grond gesaneerd worden en voorafgaand een saneringsplan worden opgesteld, waarin de aanpak van de sanering en de randvoorwaarden worden beschreven. Er is geen spoedeisend belang eerder tot sanering over te gaan.

Toekomstige situatie

De beoogde ontwikkeling maakt geen bodemvervuilende functies mogelijk.

Conclusie

Negatieve effecten kunnen vanuit het aspect bodem uitgesloten worden. Met het saneren is er sprake van een positief effect.

3.4 Water

Toetsingskader

De waterschapsverordening bevat algemene regels over het watersysteem (waterkeringen, watergangen en grondwater) binnen het beheergebied van waterschap Brabantse Delta.

Bij de beoordeling van de effecten op het gebied van water zijn de volgende criteria van belang:

- Effecten op de waterhuishouding: waterkwantiteit, waterkwaliteit;
- Effecten op de waterkeringen en waterveiligheid;
- Effecten op waterketen;

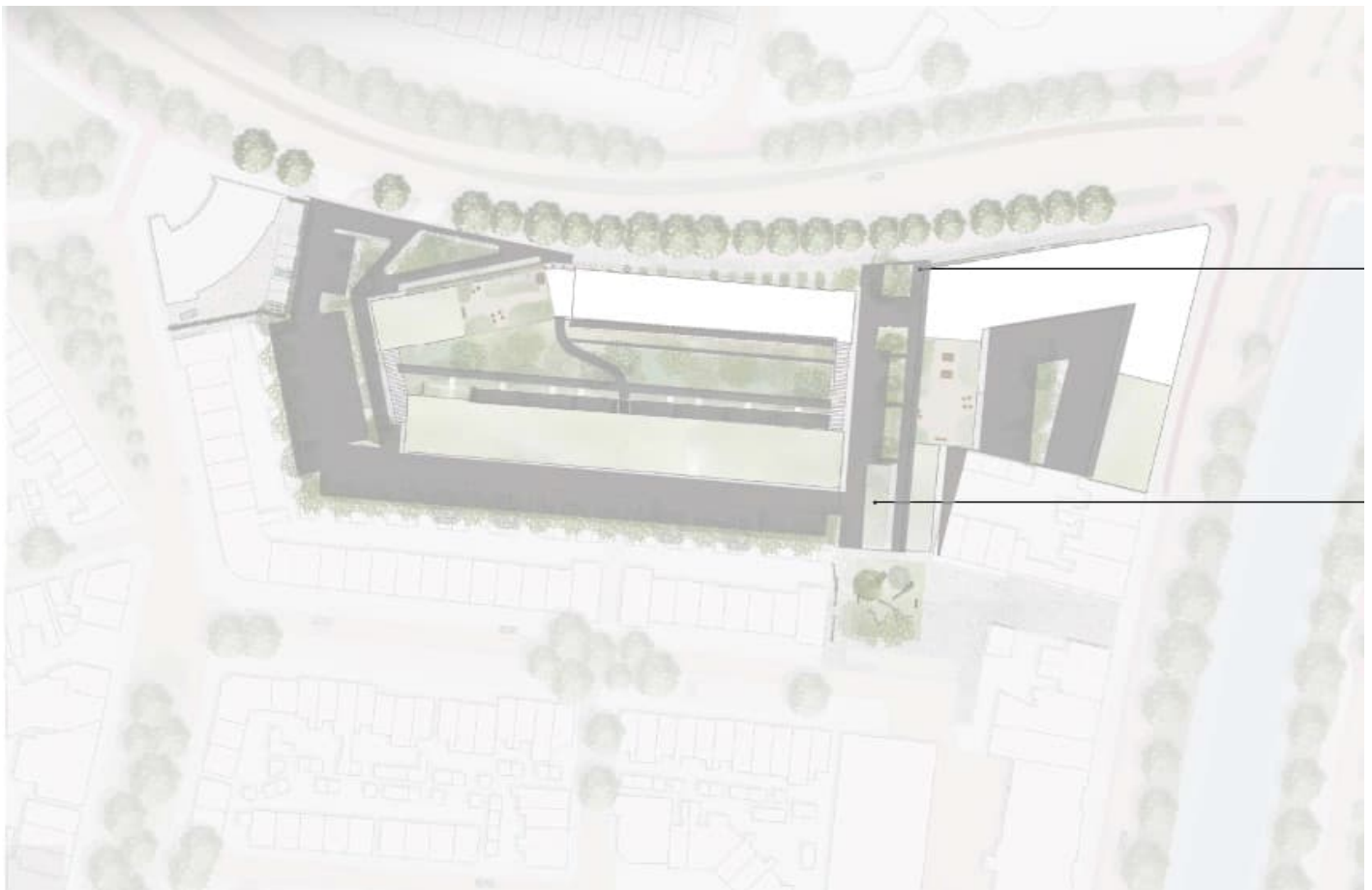
Huidige situatie

Het plangebied bevindt zich niet in een grondwaterbeschermings- of waterwingebied. Ook is het niet in de kern- of beschermingszone van een watergang of waterkering gelegen. De locatie is momenteel grotendeels verhard en bestaat uit parkeerplaatsen en een winkelcentrum. Volgens de waterschapsverordening grenst het plangebied niet aan een waterloop. Ten oosten bevinden zich de singels, getypeerd als een watergang uit categorie A en onderdeel van een ecologische verbindingzone.

Toekomstige situatie

Er is geen sprake van een toename van verharding van meer dan 500 m², waardoor er conform waterschapsbeleid geen compensatie noodzakelijk is. Door de gemeente Breda is aangegeven dat voor de watercompensatie van De Lunet de minimale eis is om voor de vervangende verharding uit te gaan van 20 mm compensatie per m². Zoals aangegeven is het perceel zo goed als geheel verhard. Dit betreft circa 10.700 m² aan verharding. De nieuwe verharding heeft een omvang van 4.376 m². Hiermee is er een bergingsopgave van 87,52 m³ (bij 20 mm per m²). De wateropgave wordt op een duurzame manier in het plan ingepast: water wordt tijdelijk geborgen en vervolgens vertraagd en gescheiden afgevoerd. Waterberging wordt opgelost op plekken waar naast waterberging ook ander gebruik mogelijk is.

Door het plangebied minder verhard te maken (mede door de binnentuin en de groenvakken in het beluik en bij de pleinen) is er een meer natuurlijke wijze van hemelwateropvang en infiltratie mogelijk. Daarnaast komen er groen/sedumdakken waar hemelwater tijdelijk vastgehouden kan worden en wordt er voor gezorgd dat het normale dak ook de 20mm/m² kan bergen. Hierdoor kan ruim voldaan worden aan de gemeentelijke bergingseis.



Figuur 3.4 Oppervlakte verharding (bron: Ontwikkelvisie De Lunet, mei 2024)

Conclusie

De beoogde ontwikkeling heeft geen negatieve gevolgen voor het waterhuishoudkundige systeem ter plaatse.

3.5 Natuur

Toetsingskader

In de omgevingswet zijn alle bepalingen met betrekking tot de bescherming van natuurgebieden en dieren plantensoorten bepaald. Deze zijn geïmplementeerd vanuit diverse Europeesrechtelijke regelgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn in de Nederlandse wetgeving.

Gebiedsbescherming

De Omgevingswet kent diverse soorten natuurgebieden, te weten:

- Natura-2000 gebieden;
- Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Natura-2000 gebieden

Natura 2000 richt zich op het behoud en de ontwikkeling van natuurgebieden in heel Europa. Natura 2000 is de overkoepelende naam voor gebieden die worden beschermd vanuit de Vogel- en Habitatrichtlijn. Volgens deze Europese richtlijnen moeten lidstaten specifieke diersoorten en hun natuurlijke leefomgeving (habitat) beschermen om de biodiversiteit te behouden. Voor Nederland gaat het om ruim 160 gebieden. Alle Natura 2000-gebieden liggen binnen het Nationaal Natuurnetwerk. Een groot deel van de Natura 2000-gebieden is inmiddels definitief aangewezen. Dat gebeurt in de vorm van een aanwijzingsbesluit. In het aanwijzingsbesluit staat welke doelen Nederland nastreeft voor een bepaald gebied, bijvoorbeeld welke planten en dieren bescherming verdienen. Vervolgens komt er in nauw overleg met betrokken partijen een beheerplan, waarin onder andere staat beschreven welke maatregelen nodig zijn om de doelen te behalen.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

In de Wet natuurbescherming is ook geregeld dat de provincies ter bescherming van bijzondere soorten een landelijk samenhangend stelsel van natuurgebieden moet begrenzen én beschermen, het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Verdere uitwerking hiervan is opgenomen onder de provinciale verordening.

Soortenbescherming

In de Omgevingswet wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- soorten die worden beschermd in de Vogelrichtlijn;
- soorten die worden beschermd in de Habitatrichtlijn;
- overige soorten.

Bij de beoordeling van de effecten op het gebied van natuur zijn de volgende criteria van belang:

- gebiedsbescherming: aantasting of verstoring van Natura 2000 of Natuurnetwerk Nederland;
- soortenbescherming: aantasting of verstoring van bestaande natuurwaarden.

Huidige situatie gebiedsbescherming

Het plangebied ligt op circa 4,3 km van Natura-2000 gebied Ulvenhoutse Bos. Beschermde habitattypen die hier aanwezig zijn, zijn beuken-eikenbossen met hult, eiken-haagbeukbossen en vochtige alluviale bossen.

Toekomstige situatie gebiedsbescherming

Uit berekeningen met AERIUS Calculator voor de aanleg- en gebruiksfase blijkt dat er geen toename is van stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol/ha/jr. De memo met berekeningen is te vinden in de bijlagen van het TAM-omgevingsplan. Op basis van de berekening zijn significante negatieve effecten op Natura 2000-gebied in de aanleg- en gebruiksfase uitgesloten.

Het plangebied ligt op circa 11 meter van de Singel. Dit water is onderdeel van het Natuurnetwerk Brabant. In een effectenanalyse is onderzocht of het planvoornemen de wezenlijke kenmerken en waarden van het betreffende deel van het Natuurnetwerk Brabant aantast. Dit onderzoek is ook opgenomen in de bijlagen van het TAM-omgevingsplan.

Door de beoogde ontwikkeling is er geen sprake van netto-oppervlaktevermindering of vermindering van de samenhang van het Natuurnetwerk Brabant. Er is ook geen sprake van aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van het Natuurnetwerk Brabant, mits wordt voldaan aan bepaalde voorwaarden, zoals bepaalde maatregelen tijdens de aanlegfase.

Soortenbescherming



Voor de beoogde ontwikkeling is een quickscan flora en fauna uitgevoerd, zie de bijlagen van het TAM-omgevingsplan. Kort samengevat zijn de resultaten van de quickscan als volgt.

Vogels

Een aantal vogelsoorten gebruikt het plangebied als foerageergebied. Dit vormt geen belemmering voor het planvoornemen, omdat het plangebied niet als essentieel foerageergebied wordt gebruikt. Wel moet er rekening mee worden gehouden dat er geen versturende werkzaamheden, zoals sloop- of bouwwerkzaamheden of verwijdering van beplanting, plaatsvinden wanneer broedende vogels aanwezig zijn in de nabije omgeving. Wanneer de werkzaamheden in het geheel plaatsvinden tussen begin oktober en half februari worden er eveneens geen nadelige effecten verwacht voor vogels.

Grondgebonden zoogdieren

Binnen het plangebied zijn (potentiële) vaste verblijf- of voortplantingsplaatsen vastgesteld van de steenmarter. Gelet hierop heeft nader onderzoek plaatsgevonden.

Vleermuizen

Er zijn binnen het plangebied locaties aangetroffen die mogelijk geschikt zijn als vaste verblijfplaats voor gebouwbewonende vleermuizen. Gelet hierop heeft aanvullend onderzoek plaatsgevonden. Het plangebied wordt mogelijk ook gebruikt als foerageergebied. Een foerageergebied is alleen beschermd wanneer dit gebied noodzakelijk is om de functionaliteit van een vaste verblijfplaats te behouden. Indien de geplande werkzaamheden overdag uitgevoerd worden, is een verstrend effect op foeragerende vleermuizen uit te sluiten. Een negatief effect op vaste vliegroutes is eveneens niet te verwachten.

Natuurinclusief bouwen

Met natuurinclusief bouwen wordt in het gebouw rekening met de lokale biodiversiteit en natuurwaarden. In het toekomstige gebouw worden natuurinclusieve principes toegepast. Zo worden er 30 nestkasten voor gierzwaluwen opgehangen, komen er 50 mussenloften en 5 kasten voor roodstaarten. Voor de gewone dwergvleermuis worden 20 (inbouw) voorzieningen gebouwd en wordt de luchtpouw toegankelijk gemaakt. Daarnaast wordt er rekening gehouden met vleermuisvriendelijke verlichting. De groenvakken kunnen worden ingezaaid met kruidenrijke vegetaties die vlinder en bijen aantrekken. Dat levert een bijdrage aan de biodiversiteit.

Aanvullend onderzoek steenmarter en vleermuizen

Om de aanwezigheid van de steenmarter en vleermuizen te kunnen vaststellen is aanvullend onderzoek uitgevoerd, zie bijlagen van het TAM-omgevingsplan. De steenmarters zijn onderzocht door midden van een sporenonderzoek. Daarnaast is tijdens het vleermuisonderzoek gelet op de aanwezigheid van de steenmarter en is gebruik gemaakt van een wildcamera nabij de geschikte openingen van de bebouwing. Het aanvullend vleermuisonderzoek is uitgevoerd met vijf veldbezoeken, waarvan drie gericht op kraam- en zomerverblijfplaatsen en twee gericht op paarverblijfplaatsen en zwermplaatsen.

Binnen het plangebied zijn geen vaste verblijfplaatsen of essentieel leefgebied van de steenmarter aangetroffen. De voorgenomen plannen zullen daarom geen nadelige effecten hebben op deze soort. Anders dan de algemene zorgplicht bestaan er vanuit de Omgevingswet geen verplichtingen ten aanzien van deze soort.

Er zijn vier zomerverblijfplaatsen en één zomer/paarverblijfplaats van de gewone dwergvleermuis aangetroffen in de bebouwing binnen het plangebied. Daarnaast is er één zomer/paarverblijfplaats op de grens van het plangebied aangetroffen. Deze bebouwing blijft behouden en toegankelijk. Er zijn geen massawinterverblijfplaatsen, essentiële foerageergebieden of vliegroutes binnen of nabij het plangebied aangetroffen.

Ten aanzien van de aangetroffen verblijfplaatsen dient een ontheffing op de aangevraagd te worden. Daarnaast moeten mitigerende maatregelen genomen worden om een negatief effect op deze soort te beperken. Wanneer verstoring op het zomer/paarverblijf op de grens van het plangebied niet voorkomen kan worden, dient deze verblijfplaats ook meegenomen worden in de ontheffing.

Op 3 april 2023 is de ontheffing Wet natuurbescherming aangevraagd. Op 5 december 2023 is deze verkregen, wanneer de bijbehorende voorschriften in acht worden genomen is er geen sprake van een belangrijk milieueffect.

Bomen

Volgens de bomenkaart van de gemeente Breda bevinden zich geen bijzondere bomen in het plangebied. In het kader van de ontwikkelvisie is een inventarisatie gemaakt van de bestaande bomen en is een plan ontwikkeld voor het toevoegen van bomen (zie figuur 3.7). In het plangebied zijn enkele solitaire bomen aanwezig en bevinden zich lage ligusterhagen. In het kader voor de voorgenomen ontwikkeling worden deze grotendeels geroid.

Omdat het aanwezige groen niet aangemerkt is als vergunningplichtige houtopstand op basis van de Bomenkaart van de gemeente Breda, is hiervoor geen vergunning nodig. Omdat er ook geen sprake is van het vellen van meer dan 1.000 m² dan wel meer dan 20 bomen in rijbeplanting is er geen sprake van een vergunningplicht vanuit de Wet natuurbescherming.

De bomenrij aan de Tramsingel zijn wel beschermd en blijven behouden. Ook de bomenrij aan de Lunetstraat wordt behouden en zo veel mogelijk aangevuld op plekken waar deze nu nog onderbroken wordt. Hiermee zijn er vanuit het aspect bomen geen negatieve effecten te verwachten.

3.6 Luchtkwaliteit

Toetsingskader

Onder de omgevingswet zijn er rondom aangewezen agglomeraties aandachtgebieden van toepassing, waarbinnen getoetst moet worden aan de rijksomgevingswaarden. Buiten deze agglomeraties is er alleen een beoordelingsplicht als er een snelweg of tunnel wordt aangelegd. Een gemeente kan in een omgevingsplan een lokale omgevingswaarde opnemen, die ook strenger kan zijn dan de rijksomgevingswaarden. Indien een lokale omgevingswaarde wordt vastgesteld, geldt automatisch ook een monitoringsplicht. Het toepasbaarheidsbeginsel, het blootstellingscriterium en het NIBM-criterium blijven wel gehandhaafd bij de beoordeling van luchtkwaliteit: als hieraan wordt voldaan hoeft geen beoordeling van de luchtkwaliteit plaats te vinden. Bij een mer-beoordeling blijft het in het kader van de gezondheidsbeoordeling belangrijk de effecten op luchtkwaliteit inzichtelijk te maken en te beoordelen.

Huidige situatie

In het kader van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties is een indicatie van de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied gegeven. Dit is gedaan aan de hand van de Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK). De dichtstbijzijnde maatgevende wegen betreffen de Lunetstraat, direct ten noorden van het plangebied, en de Tramstraat, direct ten oosten van het plangebied. Uit CIMLK-tool blijkt dat in 2023 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof langs deze weg ruimschoots onder de grenswaarden lagen. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bedroegen in 2023; 18,9 µg/m³ voor NO₂, 15,9 µg/m³ voor PM₁₀ en 8,6 µg/m³ voor PM_{2,5}. Het aantal overschrijdingsdagen van de 24-uur gemiddelde concentratie PM₁₀ bedroeg 6 dagen. Hierdoor is er ter plaatse van het plangebied sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

De Wereldgezondheidsorganisatie (World Health Organization, WHO) heeft op 22 september 2021 haar advieswaarden sterk naar beneden bijgesteld, de huidige advieswaarden bedragen 10 µg/m³ voor NO₂, 15 µg/m³ voor PM₁₀ en 5 µg/m³ voor PM_{2,5}. Deze advieswaarden zijn geen harde grenzen maar doelen waar op langere termijn naar toegewerkt zou kunnen worden. Om aan de nieuwste advieswaarden te kunnen voldoen zijn maatregelen nodig. De gemeente Breda heeft het Schone Lucht Akkoord (SLA) ondertekend en zal naar verwachting zelf maatregelen gaan treffen om aan de nieuwste advieswaarden van de WHO te voldoen. Ook De Lunet heeft de ambitie voor een bijdrage aan een schonere lucht. Dit betreffen onder andere meer elektrische laadpalen voor auto's en minder autogebruik van bewoners. Dit is mogelijk vanwege de nabijheid van het centrum en de doelgroepen waarvoor wordt gebouwd. Het gebruik van alternatief vervoer, ten opzichte van eigen benzine/diesel aangedreven vervoer, draagt bij aan een lagere verkeersgeneratie en daarmee een lagere bijdrage aan stikstofdioxide en fijn stof.

Toekomstige situatie

Vanaf 2030 gaan strengere Europese luchtkwaliteitseisen gelden, deze gaan niet zo ver als de advieswaarden van de WHO. Uiterlijk in 2030 moeten de jaargemiddelde concentraties $PM_{2,5}$ en PM_{10} zijn gedaald naar respectievelijk 10 en 20 $\mu g/m^3$ (huidige normen zijn 25 en 40 $\mu g/m^3$). Voor NO_2 gaat een nieuwe jaargemiddelde eis gelden van 20 $\mu g/m^3$ (nu nog 40 $\mu g/m^3$).

Aan deze strengere Europese luchtkwaliteitseisen wordt op basis van het CIMLK voor de wegen rond het plangebied in de huidige situatie reeds voldaan. Het TAM-omgevingsplan maakt de realisatie van 216 woningen mogelijk. Dit aantal valt ruim onder de grens van de NIBM. Het plan draagt dan ook niet in betekenende mate bij aan de toename van de hoeveelheid stikstofdioxide en fijn stof in de lucht. Volgens de NIBM-tool heeft het planvoornemen in 2025 (worst-case als jaar van planrealisatie) een maximale bijdrage van 0,51 $\mu g/m^3$ voor NO_2 en van 0,10 $\mu g/m^3$ voor PM_{10} . Met de beperkte invloed van het plan De Lunet voldoet de luchtkwaliteit rond het plangebied nog steeds aan de Europese luchtkwaliteitseisen voor 2030. In en rond het plangebied is dan ook sprake van een aanvaardbare luchtkwaliteit. Het plan is niet in strijd met instructieregels voor luchtkwaliteit en het is niet nodig om voor dit aspect aanvullende regels op te nemen in het Omgevingsplan.

Conclusie

Het plan draagt dan ook niet in betekenende mate bij aan de toename van de hoeveelheid stikstofdioxide en fijn stof en ter plaatse is er sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

3.7 Omgevingsveiligheid

Toetsingskader

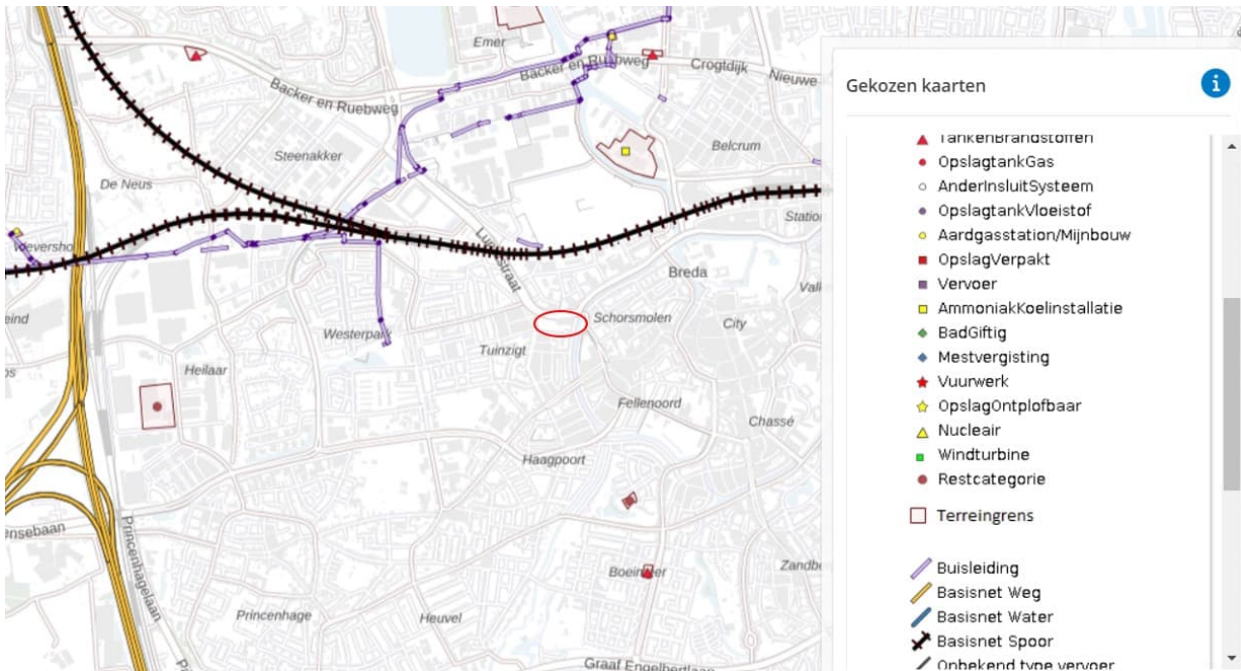
Bij een mer-beoordeling wordt ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende risicobronnen gekeken, namelijk bedrijven waar opslag, gebruik en/of productie van gevaarlijke stoffen plaatsvindt en het vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of door leidingen.

Rondom deze bronnen kan sprake zijn van aandachtsgebieden waar mensen binnenshuis, zonder aanvullende maatregelen, onvoldoende beschermd zijn tegen de gevaren die in de omgeving kunnen optreden. De aandachtsgebieden zijn:

- Het brandaandachtsgebied (BAG)
- Het explosieaandachtsgebied (EAG)
- Het gifwolkaandachtsgebied (GAG)

Onder de Omgevingswet wordt een nieuwe categorie te beschermen gebouwen geïntroduceerd: de zeer kwetsbare objecten, dit zijn gebouwen waarvan de gebruikers niet in staat zijn zichzelf in veiligheid te brengen. Hieronder vallen bijvoorbeeld basisscholen en ziekenhuizen.

Huidige situatie



Figuur 3.5 Uitsnede kaart Veiligheidsinformatie milieubelastende activiteiten van Atlas Leefomgeving (Bron: Ministerie IenW – Register externe veiligheid, 2024, met plangebied rood omcirkeld)

Volgens de risicokaart waarop relevante risicobronnen worden getoond, zijn in de nabije omgeving van het plangebied enkele risicobronnen gelegen met (figuur 3.5). De ontwikkeling bevindt zich niet in een plaatsgebonden risicocontour of aandachtsgebied.

Toekomstige situatie

Met dit project wordt niet voorzien in een nieuwe risicovolle activiteit. Wel worden kwetsbare gebouwen (woonfunctie) mogelijk gemaakt. De ontwikkeling vindt niet plaats binnen een aandachtsgebied.

Bestrijdbaarheid, bereikbaarheid en zelfredzaamheid

Voor de volledigheid wordt kort ingegaan op de bestrijdbaarheid van calamiteiten binnen het projectgebied, de bereikbaarheid van het projectgebied en de zelfredzaamheid van personen binnen het projectgebied. Vanwege de relatief grote afstand tot relevante risicobronnen (ligging buiten brand-, explosie- en gifwolkaandachtsgebied) wordt geen aandacht besteed aan de bestrijdbaarheid aan de risicobron zelf, aangezien de bestrijdbaarheid afhankelijk is van het ongevalsscenario. Het is niet nodig om bouweisen te stellen vanwege een omgevingsveiligheidsrisico.

De bereikbaarheid van het project voor hulpdiensten is goed. De locatie is goed bereikbaar voor de hulpdiensten. De locatie ligt in een bebouwd gebied waar naar verwachting voldoende bluswatervoorzieningen beschikbaar zijn.

Binnen het projectgebied worden geen woningen mogelijk gemaakt voor verminderd zelfredzame personen. De aanwezigen zijn normaal gesproken in staat om zelfstandig conform instructies bijvoorbeeld via NL-Alert of het Waarschuwings- en Alarmeringssysteem (WAS) te handelen.

Conclusie

Gelet op het voorgaande is het vanuit het oogpunt omgevingsveiligheid aanvaardbaar de betreffende functies waaronder wonen aan de projectlocatie toe te delen. Vanuit het aspect externe veiligheid zijn er geen negatieve milieueffecten.

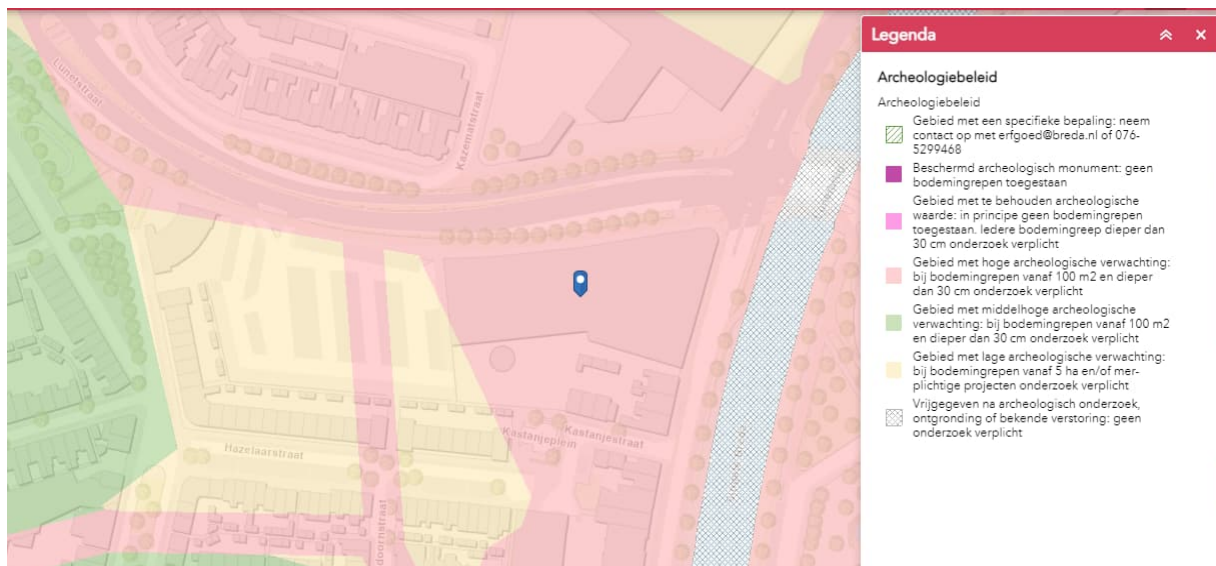
3.8 Cultuurhistorie en archeologie

Toetsingskader

Het gemeentelijk beleid over archeologie en cultuurhistorie is opgenomen op de archeologische beleidskaart en de cultuurhistorische waardenkaart. Deze archeologische waarden en verwachtingen en de cultuurhistorische waarden zijn veelal doorvertaald in respectievelijk archeologische dubbelbestemmingen en cultuurhistorische dubbelbestemmingen, die zijn opgenomen in het (tijdelijk) omgevingsplan of activiteitgericht in het gemeentebrede omgevingsplan. Indien het initiatief in deze (werkings)gebieden is gelegen, wordt hieraan getoetst.

Archeologie

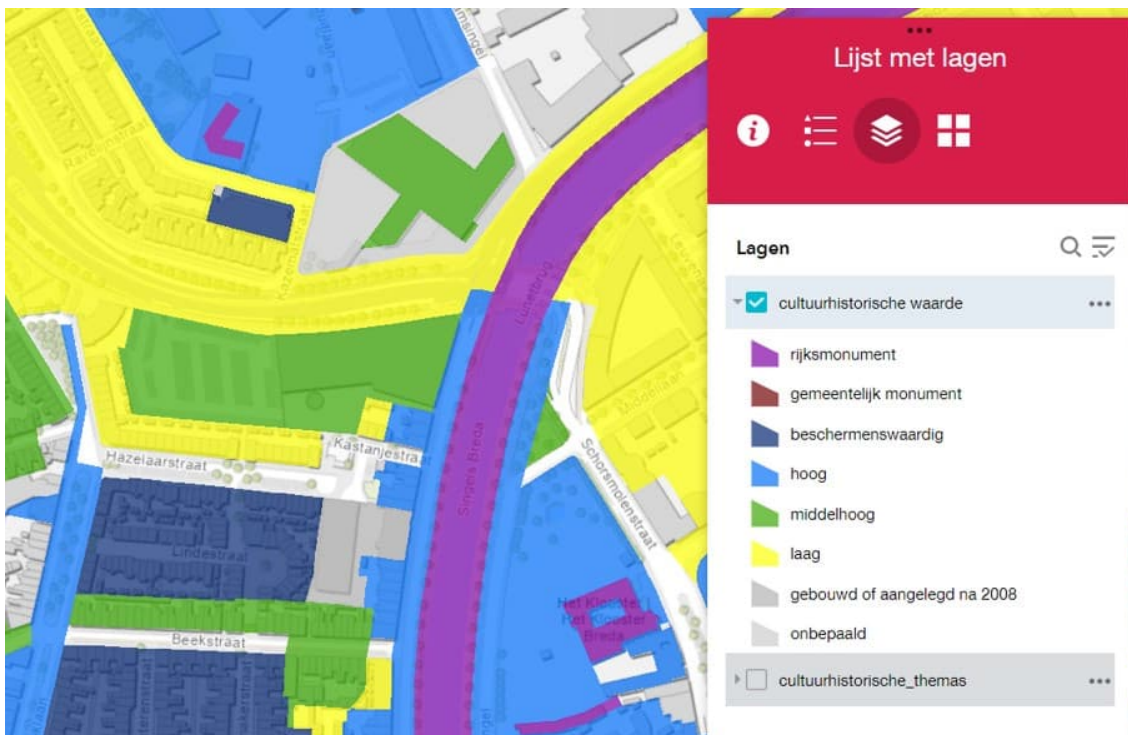
Het plangebied heeft in het tijdelijk deel van het omgevingsplan voor een deel een dubbelbestemming 'Waarde- Archeologie'. De archeologische verwachting is voor een deel van het gebied hoog volgens de archeologische beleidskaart van de gemeente Breda (zie figuur 3.6). De rest van het gebied heeft een lage archeologische verwachting. Voor het deel met de hoge verwachting geldt dat als er grondwerkzaamheden plaatsvinden die groter zijn dan 100 m² en dieper gaan dan 30 cm onder maaiveld, er een archeologisch onderzoek (proefsleuven) moet worden uitgevoerd om uit te sluiten dat archeologische waarden verstoord worden door de herontwikkeling. In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is door de gemeentelijk archeoloog een Programma van Eisen opgesteld voor het benodigde proefsleuvenonderzoek. Dit onderzoek zal in een later stadium van de ontwikkeling plaatsvinden, maar voorafgaand aan de geplande bodemingrepen. Opgravingen of het 'in situ' bewaren van vondsten zijn vaak mogelijk waardoor op voorhand geen belemmeringen worden verwacht voor de voorgenomen herontwikkeling.



Figuur 3.6 Uitsnede archeologische verwachtingskaart (bron: <https://erfgoed.breda.nl/erfgoed/archief/archeologische-beleidskaart>)

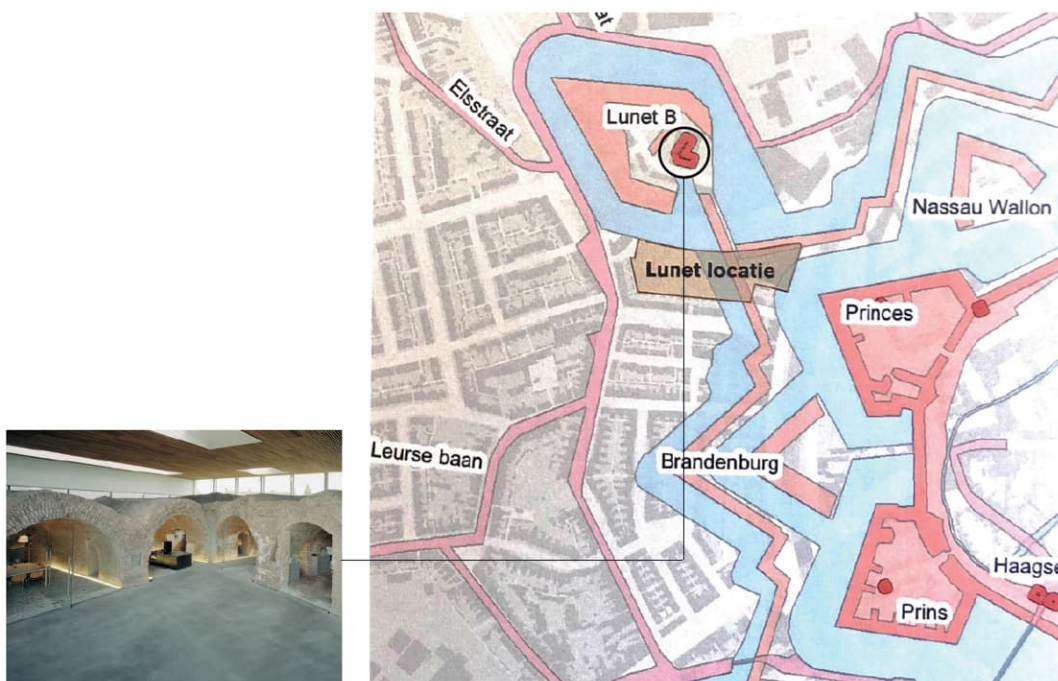
Historische geografie

Op basis van de cultuurhistorische waardenkaart heeft het gebied de waardering 'middelhoog' (zie figuur 3.7). Deze middelhoge waarde is toegekend vanwege het feit dat hier in de 20e eeuw een kenmerkend winkelcentrum is geland.



Figuur 3.7 Uitsnede van de cultuurhistorische waardenkaart (<https://data.breda.nl/datasets/cultuurhistorische-waarden/explore>)

De naam van het winkelcentrum, De Lunet, verwijst daarbij naar een klein vestingwerk wat daar waarschijnlijk lag. Een deel van dit stevige bakstenen verdedigingswerk is nog steeds zichtbaar in een gebouw van de gemeente Breda op de naastgelegen Triple-O campus. Op de locatie zelf zijn geen sporen zichtbaar.



Figuur 3.8 Kaart van historische situatie van de Lunetlocatie (bron: Ontwikkelvisie De Lunet, juni 2022)



Op historisch kaartmateriaal is zichtbaar hoe de wijk Tuinzigt zich in de tijd heeft ontwikkeld. Aanvankelijk is sprake van bebouwing die aan de rand van de stad aan de Singel vormt. De Lunetstraat en Haagweg vormen twee toegangswegen vanuit het landschap naar de stad. De Dijklaan verbindt deze twee wegen, waardoor ook hierlangs steeds meer bebouwing ontstaat. Aan de Dijklaan ontstaat de Beeklaan, een weg tussen de Lunetstraat en Haagdijk richting de singel.

Langs de Dijklaan en Beekstraat ontstaat met name individuele bebouwing, terwijl de rest van Tuinzigt wordt gekenmerkt door vooroorlogse verkaveling van semi-gesloten bouwblokken met hoekaccenten en pleintjes. De bebouwing is veelal seriematig en deels in bezit van woningbouwverenigingen.

Het bestaande gebouw is geen Rijksmonument, gemeentelijk monument of cultuurhistorisch waardevol pand. Een klein deel van het plangebied is onderdeel van het beschermd stadsgezicht. Dit betekent dat de gronden mede bestemd zijn voor het behoud en het herstel van actuele en het benutten van potentiële cultuurhistorische waarden. De functie beschermd stadsgezicht is overgenomen in het TAM-omgevingsplan.

Conclusie

Vanuit het aspect cultuurhistorie en archeologie zijn er geen negatieve effecten.

3.9 Duurzaamheid

De woningen zullen voldoen aan de geldende EPC-eisen en niet voorzien worden van een gasaansluiting. In het stedenbouwkundig plan is daarnaast voldoende ruimte voor groen. Een versterking van groen levert een bijdrage aan het tegen gaan van hittestress. Energie zal (deels) gewonnen worden uit de zon door middel van zonnepanelen op het dak. Verder wordt binnen het plangebied maximaal ingezet op een duurzame, klimaatadaptieve en gezonde woon- en leefomgeving.

Klimaatbestendig

Met de herontwikkeling van De Lunet ontstaat een afname van verhardingen. De openbare ruimte krijgt een impuls en ontstaat er meer ruimte voor vergroening. Aan de Lunetstraat wordt de huidige bomenrij zo veel mogelijk aangevuld op plekken waar deze nu nog onderbroken wordt. In de woonstraat komen boomgroepen, plantvlakken en geveltuinen. Op deze manier ontstaat er meer mogelijkheid in het plan om invulling te geven aan meerdere klimaatvraagstukken zoals het vertragen, bergen en infiltreren van hemelwater, voorkomen van hittestress, maar ook het vasthouden van water in droge periodes.

De wateropgave wordt op een duurzame manier in het plan ingepast: water wordt tijdelijk geborgen en vervolgens vertraagd en gescheiden afgevoerd. Waterberging wordt opgelost op plekken waar naast waterberging ook ander gebruik mogelijk is. Dus waterberging vindt plaats in de plantvakken en groen/sedumdaken. Door vergroening en/of ontharding van het plangebied is er een meer natuurlijke wijze van hemelwaterinfiltratie mogelijk. Bij grote piekbuien wordt het teveel aan water via een overstort afgevoerd richting de Singel ten oosten van het plangebied.

Biodiversiteit

De vergroening van de openbare ruimte en de groen ingerichte collectieve dakterrassen bieden uitstekende mogelijkheden voor het creëren van meer biodiversiteit in de stedelijke omgeving (stadsnatuur). Er wordt daarom ingezet op zoveel mogelijk inheemse en gevarieerde beplantingen, zowel in de toepassing van bomen als ook struiken en vaste planten. Het groen komt ten gunste van het leefcomfort van bewoners en gebruikers. Deze beplantingen bieden schuil-, voeder- en voortplantingsmogelijkheden voor insecten, vogels en andere kleine zoogdieren. Deze gevarieerde beplanting biedt tegelijkertijd een aantrekkelijke woon-, leef- en speelomgeving door alle seizoenen heen, met een hoge gebruiks- en belevingswaarde. Uitgangspunt is het versterken van de lokale biodiversiteit en ecologie.

De vergroening van de openbare ruimte en de dakterrassen dragen bij aan de groene uitstraling van het gebouw. De openbare ruimte worden voor iedereen toegankelijk. Dit draagt bij aan een aantrekkelijke omgeving voor mens en natuur.

Duurzaamheid

Een duurzame openbare ruimte is een openbare ruimte die aansluit bij de behoeften van de bewoners en gebruikers. Voor het plangebied betekent dit dat het ruimtelijke en functionele concept doelgericht en consequent is uitgewerkt binnen een duidelijke visie. Heldere keuzes op het gebied van verkeer, beleving en gebruik van het groen, toegankelijkheid en veiligheid waarborgen een duurzame ruimtelijke kwaliteit en functionaliteit van de openbare ruimte en de leefomgeving. Bij de inrichting van de buitenruimte wordt gebruik gemaakt van duurzame materialen, zoals gebakken klinkers. Die zijn minder gevoelig voor vervuiling en verouderen mooi. Milieubelastende materialen worden zoveel mogelijk voorkomen of beperkt.

Energie

Voor de ontwikkeling van De Lunet worden verschillende energiebehoeftes onderscheiden. Het betreft energie ten behoeve van het verwarmen en koelen van de woningen als ook voor het bereiden van warm tapwater. Verder is er behoefte aan elektriciteit voor huishoudelijk gebruik en in toenemende mate ook voor mobiliteit.

Gezond en prettig leefklimaat

De woonstraat en de binnentuin vergroten de sociale cohesie tussen de bewoners van het plan en in de wijk. Het gebouw is alzijdig en heeft aan alle kanten ogen op de straat waarmee de sociale veiligheid wordt gewaarborgd. De openbare ruimte wordt ingezet op langzaam verkeer (wandelen, fietsen). De verschillende toegangswegen maken het aantrekkelijk om door het gebied heen te lopen en met de woonstraat wordt er een nieuwe route vanuit Tuinzigt naar het centrum gecreëerd.

Toekomstwaarde

Met deze uitgangspunten past de planontwikkeling bij de opgave die in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is geduid, namelijk het waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving. Dit heeft zich ook vertaald in de Omgevingsvisie Breda 2040, waar naast het bouwen van woningen ook het verbeteren van verbindingen tussen wijken, het bevorderen van de gezondheid van de inwoners van Breda en het inrichten van de openbare ruimte voor ontmoeten en bewegen centraal staat. Kortom, een toekomstbestendig Breda. Dit alles komt samen in onderhavig plan. Door het weg nemen van de huidige gasverbruikende functies wordt de CO₂ uitstoot daarnaast in de toekomst verkleind wat past bij de door de gemeente vastgestelde Klimaatnota. Met het realiseren van een groene, natuurinclusieve buitenruimte wordt voldaan aan het Groenkompas en een bijdrage geleverd aan de ambitie 'Breda, stad in een park'.

3.10 Gezondheid

Eén van de doelen van de Omgevingswet is het beschermen van de gezondheid (artikel 2.1, lid 3, onder b). Daarnaast zijn binnen het gemeentelijk beleid van Breda (Omgevingsvisie Breda 2040, Gezondheidsvisie Breda 2024-2040 en Woonvisie 2024-2040) verschillende ambities vastgesteld ten aanzien van gezondheid.

Gezondheidsbescherming

De omgevingsaspecten in relatie tot gezondheidsbescherming zijn in deze mer-beoordeling uitgebreid onderzocht. Voor bijvoorbeeld de omgevingsaspecten bodemkwaliteit, waterkwaliteit, luchtkwaliteit, geluidhinder en omgevingsveiligheid blijkt dat aan de normen wordt voldaan, dan wel dat hiervoor de nodige maatregelen kunnen worden getroffen om aan deze normen te voldoen. Op deze plaats volstaat kort de conclusie dat er gelet op de gestelde normen voor geen enkel omgevingsaspect belemmeringen zijn voor de beoogde ontwikkeling van woningen op de planlocatie. Daarmee wordt zorg gedragen voor een gezond leefmilieu en is geen sprake van verslechtering van de gezonde fysieke leefomgeving. Dit sluit aan bij het gestelde in de omgevingsvisie en aan de minimale gezondheidsambities uit de woonvisie wordt derhalve voldaan.

Met de ontwikkeling worden woningen gerealiseerd voor diverse doelgroepen. Hierbij is geen sprake van extra gevoelige groepen die extra aandacht verdienen in het kader van gezondheidsbescherming.

Van een extra gezamenlijke belasting van meerdere milieurelevante thema's is geen sprake. Hoewel aan de zijde van de Lunetstraat en de Tramsingel de omstandigheden voor geluid en luchtkwaliteit minder zijn, wordt aan de binnenzijde van het plangebied een gebied gerealiseerd dat afgeschermd ligt van deze wegen. Hier is het stiller en de kwaliteit van de lucht beter.

Naast het voldoen aan de minimale en wettelijke eisen voor de verschillende omgevingsaspecten ontstaat met de ontwikkeling een gezondere bodem. Met de ontwikkeling neemt de hoeveelheid verharding af en wordt groen toegevoegd. Door de afname van de hoeveelheid 'grijs' oppervlak worden koelere plekken gecreëerd. Dit heeft een positief effect op de leefbaarheid, biodiversiteit en het voorkomen van onder andere hittestress en het infiltreren en bergen van hemelwater. Het vasthouden van water heeft weer een positief effect op het voorkomen van droogte en het creëren van een waterbuffer bij neerslagtekorten in warme periodes.

Bij het onderhoud van de openbare ruimte en het beoogde groen dient rekening gehouden te worden met het voorkomen van het gebruik van gewasbeschermingsmiddelen met negatieve gezondheidsaspecten.

Gezondheidsbevordering

Het planvoornemen draagt bij aan gezondheidsbevordering voor de toekomstige bewoners, gebruikers en tevens voor omwonenden. De buitenruimte wordt gezondheidsbevorderend ingericht. De bewoners en gebruikers van het plangebied worden gestimuleerd om te verblijven in de buitenruimte door middel van een aantrekkelijke groene plek met diverse mogelijkheden voor ontspannen.

Met het planvoornemen wordt ingezet op gezonde mobiliteit. De locatie leent zich, vanwege zijn ligging, goed om het gebruik van de fiets of te voet naar bijvoorbeeld de binnenstad te stimuleren. De buitenruimte is ingericht op langzaam verkeer (wandelen en fietsen), de auto's zijn 'verbannen' naar de randen. De woonstraat door het plangebied verbindt de Lunetstraat met Tuinzigt. De route legt vanzelfsprekende verbindingen met de omgeving en richting de binnenstad, waardoor het langzaam verkeer wordt gestimuleerd. De wandel- en fietsroute door het gebied sluiten aan op de doorgaande routes. Dat verbetert tevens de mogelijkheden voor gezonde mobiliteit van de bewoners in de omgeving.

Eventueel bezit van een auto in elektrische vorm wordt gestimuleerd door aanvullende laadpalen te faciliteren binnen het plangebied.

Een gezonde leefruimte en gezonde voorzieningen stimuleren de gezondheid van mensen. Naast het directe gebruik van de buitenruimte draagt de groene buitenruimte bij aan het ervaren van gezondheid. Groen komt prominent in het zicht te liggen. Het wordt zichtbaar als bewoners vanuit hun woning naar buiten kijken en als men de locatie passeert.

Met de realisatie van een groene buitenruimte wordt ingezet op rust en ontspanning. Ook zorgt dit voor het vergroten van de kans op ontmoeting. Naast sociaal contact draagt de kans op meer ontspanning bij aan minder stress en een verbetering van de mentale gezondheid. De beoogde inrichting van de buitenruimte past daarmee binnen de beleidsuitgangspunten van de gezondheidsvisie.

Het autoluwe binnengebied zorgt voor meer veiligheid en een behaaglijkere omgeving (meer zicht op groen, minder geluid aan de binnenzijde etc.). Hiermee wordt ook een gezonde levensstijl gestimuleerd. Een groene omgeving om elkaar te ontmoeten, zoals ook bij 'Breda stad in een park', zorgt voor meer mogelijkheden om daadwerkelijk te kunnen ontspannen. In het kader van meer bewegen dragen speeltuinen en/of sporttoestellen in de buitenruimte hier aan bij. Deze worden onder andere gerealiseerd aan de zuidzijde van de woonstraat.

3.11 Aanlegwerkzaamheden

Gelet op de tijdelijkheid van de aanlegwerkzaamheden kunnen blijvende negatieve milieueffecten uitgesloten worden. Tevens zal vanwege de kleinschaligheid ook geen sprake zijn van significante negatieve milieueffecten, zoals geluid- en stofoverlast, ten tijde van de werkzaamheden. In het Bbl zijn er instructieregels opgenomen met betrekking tot het voorkomen van hinder vanwege sloop- en bouwwerkzaamheden.



4. CONCLUSIE

Uit de informatie in deze aanmeldnotitie blijkt dat het plangebied niet is gelegen in kwetsbaar gebied en/of gebied met een beschermde status. Verder leiden de aard en omvang van het project niet tot aanzienlijke milieueffecten. Voor de ontwikkeling zijn geen mitigerende maatregelen bekend. Het doorlopen van een volledige mer-procedure is niet noodzakelijk.