

M.e.r.-beoordeling

Tam Omgevingsplan Wieringen Zuid, Breda

Datum: 13 januari 2026

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3	
1.1	Aanleiding		3
1.2	Projectgebied		3
1.3	Wettelijk kader		5
1.4	Leeswijzer		6
2.	Toetsing criteria m.e.r.-beoordeling	7	
2.1	Kenmerken van het project		7
2.2	Plaats van het project		9
2.3	Kenmerken van het potentiële effect		11
3.	Algehele conclusie en advies	19	

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

De stad Breda staat voor een grote woningbouwopgave. Door de verwachte groei van het inwonertal tot 2040 blijft de vraag naar woningen hoog. Deze nieuwe woningen zullen vooral binnen het bestaande stedelijke gebied moeten worden ingepast.

De ontwikkelcombinatie Van Agtmaal/Maas-Jacobs wil het grotendeels braakliggende terrein tussen de Wieringenstraat, Urkstraat en Tilburgseweg in Breda transformeren tot een groen, hoogwaardig woongebied. In samenwerking met Horsthuis bouwmanagement, de gemeente Breda en Witteveen+Bos is hiervoor een ontwikkelvisie, stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitskader opgesteld.

Het voormalige bedrijfsterrein maakt plaats voor maximaal 55 woningen in een autoluwe, groene opzet. De ontwikkeling moet niet alleen een prettig woonmilieu creëren, maar ook de leefbaarheid en sociale duurzaamheid in de hele buurt verbeteren.

Het plan is bijzonder binnen Breda omdat het volledig bestaat uit grondgebonden woningen, passend bij de laagbouw in de omgeving. Maar liefst 70% van deze woningen valt in het betaalbare segment, waardoor het aantrekkelijk is voor starters en jonge gezinnen die willen doorgroeien van huur naar koop. Dit type aanbod is momenteel schaars in Breda, terwijl het juist belangrijk is om de doorstroming op de woningmarkt te stimuleren.

1.2 Projectgebied

Het projectgebied ligt tussen de Tilburgseweg, Urkstraat en Wieringenstraat, op ongeveer tien minuten fietsen van station Breda. Het maakt deel uit van de wijk Brabantpark en sluit aan op Heusdenhout. De omgeving is de afgelopen jaren sterk in ontwikkeling, zo heeft er sloop en nieuwbouw plaatsgevonden in het gebied rond de Driesprong / Vlielandstraat en binnenkort Moleneind West- Stadstuinen Heiveldhoef. Volgens de Omgevingsvisie Breda 2040 zal het omliggende bedrijventerrein op termijn volledig transformeren tot woongebied.

Het projectgebied staat kadastraal bekend als Ginneken, sectie N met de perceelnummers 4221, 4331, 3000, 3045, 3703 en 3968. De perceelnummers 3045 en 3968 liggen aan de Moleneindstraat. De overige perceelnummers liggen ingeklemd tussen de Tilburgseweg 207-bis (zuidzijde), Urkstraat (westzijde), Wieringenstraat (noordzijde) en de achtererven van de Moleneindstraat (oostzijde). De totale oppervlakte van het projectgebied bedraagt circa 10.197m².



Ligging en begrenzing projectgebied

Bestaande situatie

Het projectgebied bestaat uit het terrein van een voormalige autosloperij en autogarage, dat nu grotendeels braak ligt met restanten van de oude bebouwing. Het gebied is afgesloten met muur en bevat een leegstaand garagepand aan de Tilburgseweg, en enkele opstallen zichtbaar vanaf de Moleneindstraat. De achtertuinen van woningen aan de Moleneindstraat en de oostelijke hoek van de Tilburgseweg grenzen direct aan het terrein. Momenteel heeft het gebied een bedrijfsbestemming voor bedrijven tot milieucategorie 3.2.

Beoogde ontwikkeling

Het projectgebied wordt gewijzigd naar een woonfunctie. De huidige garage en opstallen worden gesloopt en het terrein wordt gesaneerd. Daarna wordt het gebied ontwikkeld tot een groen, hoogwaardig en autoluw woonmilieu met maximaal 55 grondgebonden woningen in diverse typologieën. De verdeling bestaat uit 39 sociale koopwoningen (circa 71%) en 16 koopwoningen in de vrije sector (circa 29%). Auto's worden geconcentreerd in een parkeercoffer die bereikbaar is via een nieuwe insteekstraat vanaf de Urkstraat, waardoor het grootste deel van het gebied autovrij blijft. De noordzijde en de ruimtes tussen de bouwblokken worden ingericht als groene zones met een slingerend groen lint.

Het stedenbouwkundig concept legt een sterke nadruk op een hoogwaardig kwalitatief en groen woonmilieu. Gezien de huidige staat van het aangrenzende bedrijventerrein wordt er met de ontwikkeling nadrukkelijk ingezet op een verbeterde leefbaarheid voor de gehele buurt. De toevoeging van publiek groen fungeert als stapsteen tussen de omliggende straten en buurten. De opzet van het plan met groene autoluwe ruimtes draagt bij aan ontmoeten om een sociale duurzaamheid in de buurt te stimuleren.



Stedenbouwkundig schetsontwerp beoogde ontwikkeling

Omgevingsplan

Op basis van het omgevingsplan van rechtswege geldt voor het projectgebied het bestemmingsplan 'Driesprong', onherroepelijk 16 juli 2014. Voor de kadastrale percelen 3045 en 3968 en 4221 aan de Moleneindstraat geldt tevens het bestemmingsplan Moleneind West- Stadstuinen Heiveldhoef, vastgesteld op 17 december 2024.

Het projectgebied omvat de enkelbestemming 'Bedrijf' met een bouwvlak. Op deze gronden zijn bedrijven in de milieucategorie 1 tot en met 3.2 toegestaan. Bebouwing is toegestaan binnen het bouwvlak met een maximaal bebouwingspercentage van 60 procent en een maximale bouwhoogte van 7 meter. Voor het hele projectgebied geldt de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' waarvoor in principe geldt dat bodemingrepen op deze gronden niet zijn toegestaan. Voor ingrepen dieper dan 0,30 meter onder het maaiveld en een omvang van 100 m² of meer, is een archeologisch onderzoek verplicht.

De ontwikkeling is niet in overeenstemming met de huidige bouw- en gebruiksregels van het (tijdelijke) omgevingsplan. Door een wijziging van het omgevingsplan via het TAM-omgevingsplan kan de ontwikkeling toch worden toegestaan. Hierbij wordt ook beoordeeld of een milieueffectrapportage (m.e.r.) nodig is op basis van de Omgevingswet.

1.3 Wettelijk kader

De wetgeving omtrent de milieueffectrapportage (m.e.r.) is opgenomen in afdeling 16.4 van de Omgevingswet en in hoofdstuk 11 en bijlage V van het Omgevingsbesluit. Of een besluit over een project-m.e.r.-plichtig of m.e.r.-beoordelingsplichtig is, kan worden afgeleid uit bijlage V bij het Omgevingsbesluit, in samenhang met de artikelen 11.6 en 11.8 van het Omgevingsbesluit.

Bijlage V heeft als ingang (eerste kolom) de omschrijving van het project van de initiatiefnemer. In kolom 4 staan de besluiten genoemd waarvoor dan de m.e.r.-verplichtingen gelden. Het gaat dan om besluiten waarmee de toestemming voor het project wordt verleend. In dit geval betreft het een wijziging van het omgevingsplan (TAM-omgevingsplan), zijnde een besluit als bedoeld in kolom 4 van bijlage V bij het Omgevingsbesluit.

Of er voor het besluit een m.e.r.-plicht of een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt, volgt uit de tweede en derde kolom. Als het project voldoet aan de voorwaarden van kolom 2, geldt een m.e.r.-plicht. Anders geldt een m.e.r.-beoordelingsplicht, tenzij ook in kolom 3 nog voorwaarden staan.

	Kolom 1	Kolom 2	Kolom 3	Kolom 4
	Projecten	Gevallen waarin de mer-plicht geldt (artikel 16.43, eerste lid, aanhef en onder a, van de wet)	Gevallen waarin de mer-beoordelingsplicht geldt (artikel 16.43, eerste lid, aanhef en onder b, van de wet)	Besluiten als bedoeld in artikel 11.6, derde lid, onder c, van dit besluit
J11	Stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra en de aanleg van parkeerterreinen	Niet van toepassing	Aanleg, wijziging of uitbreiding	Het omgevingsplan

Het plan maakt de realisatie van 55 woningen mogelijk. Het project is op basis van het Omgevingsbesluit aan te merken als een stedelijk ontwikkelingsproject en moet worden getoetst aan de categorie J11 (de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen). Het project blijft ruimschoots onder de drempelwaarden waarvoor een directe m.e.r.-plicht geldt. Er is sprake van aanleg, wijziging of uitbreiding, waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt (kolom 3).

Hiertoe dient gemotiveerd te worden of sprake is van aanzienlijke milieueffecten. Hierbij moet rekening gehouden worden met de relevante criteria van Bijlage III bij de m.e.r.-richtlijn, te weten:

- De kenmerken van het project;
- De plaats van de voorgenomen activiteiten;
- De kenmerken van de belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

Het bevoegd gezag (gemeente) beoordeelt of een milieueffectrapport moet worden opgesteld. De m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- aanzienlijke milieueffecten zijn uitgesloten: er is geen milieueffectrapportage noodzakelijk;
- aanzienlijke milieueffecten zijn niet uitgesloten: er moet een milieueffectrapportage worden opgesteld.

1.4 Leeswijzer

Deze m.e.r.-beoordelingsnotitie beschrijft in hoofdstuk 2 de toetsing aan de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële effecten. De voorlopige conclusie volgt in hoofdstuk 3.

2. TOETSING CRITERIA M.E.R.-BEOORDELING

In dit hoofdstuk worden de kenmerken van het project getoetst, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële effecten zoals bedoeld in bijlage 3 bij Richtlijn 2011/92/EU van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 2011 over de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten.

Kenmerken van het project
• omvang van het project • verkeersaantrekkende werking • cumulatie met andere projecten • gebruik van natuurlijke grondstoffen • productie van afvalstoffen • verontreiniging en hinder • risico van ongevallen, mede gelet op de gebruikte stoffen en technologieën
Plaats van het project
• bestaand grondgebruik • relatieve rijkdom aan kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied • het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor gevoelige gebieden (wetlands, kustgebieden, berg- en bosgebieden, reservaten en natuurparken, Habitat- en Vogelrichtlijngebied), gebieden waarin bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden, gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid, landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang
Kenmerken van het potentiële effect
• bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking) • grensoverschrijdende karakter van het effect • waarschijnlijkheid van het effect • duur, frequentie en de omkeerbaarheid van het effect

2.1 Kenmerken van het project

Omvang van het project

Het projectgebied heeft een omvang van circa 1 hectare. Het project betreft de transformatie van een voormalig bedrijfsterrein (Tilburgseweg, Urkstraat, Wieringenstraat, Moleneindstraat) naar een kleinschalig woonmilieu met maximaal 55 grondgebonden koopwoningen in verschillende prijsklassen. De beoogde ontwikkeling betreft tevens de sloop van het leegstaande garagepand aan de Tilburgseweg 207-bis en enkele opstallen aan de Moleneindstraat. Daarnaast voorziet de ontwikkeling in parkeerplaatsen, een doodlopend insteekstraatje vanuit de Urkstraat, openbaar groen en een energie- en hemelwatervoorzieningen.

Gebruik van natuurlijke hulpbronnen (land, bodem, water en biodiversiteit)

De ontwikkeling vindt plaats binnen bestaand stedelijk gebied en op een bestaand bouwvlak. Er is geen sprake van gebruik van schaarse natuurlijke hulpbronnen. Doordat er woningbouw mogelijk wordt gemaakt zullen er permanente natuurlijke bronnen worden gebruikt. Er wordt ingezet op duurzame bouwmaterialen en energiezuinige installaties. Voor de energievoorziening wordt een trafo aangelegd binnen de functie verkeer.

Productie van afvalstoffen

Tijdens de bouwfase ontstaat tijdelijk bouw- en sloopafval, dat conform de geldende wet- en regelgeving wordt afgevoerd. In de gebruiksfase is uitsluitend sprake van het regulier huishoudelijk afval van de woningen. Deze afvalstoffen worden conform gemeentelijk beleid gescheiden ingezameld (groen, papier, plastic en grofvuil). Het afval wordt periodiek opgehaald en naar erkende verwerkers afgevoerd en tevens via deze partijen gerecycled c.q. verantwoord verwerkt. Voor afvalinzameling worden voorzieningen getroffen in de openbare ruimte.

Verontreiniging en hinder

De beoogde ontwikkeling leidt tot een toename van verkeer en daarmee tot verkeersgerelateerde milieueffecten, zoals geluid en effecten op de luchtkwaliteit, alsmede tot een toename van de verkeersintensiteiten op het omliggende wegennet. De toename van het verkeer is berekend aan de hand van de kencijfers voor verkeersgeneratie van het CROW (2024) en het woonprogramma van de ontwikkeling. De ontwikkeling genereert naar verwachting minimaal 373 en maximaal 427 motorvoertuigbewegingen per weekdagemaal. Tijdens een representatief druk uur op een gemiddelde werkdag komt dit neer op circa 38 tot 42 motorvoertuigbewegingen per uur. Het gemotoriseerde verkeer van en naar de beoogde ontwikkeling maakt hoofdzakelijk gebruik van de Urkstraat. Ter hoogte van de kruising Urkstraat–Tilburgseweg verspreidt het verkeer zich in westelijke en oostelijke richting, met een verdeling van circa 50% in beide richtingen. De Tilburgseweg beschikt over voldoende capaciteit om deze toename van het verkeer te verwerken, waardoor geen doorstroombproblemen worden verwacht. De beperkte toename van de verkeersintensiteiten leidt niet tot een relevante verslechtering van de luchtkwaliteit. De verkeersafwikkeling is weergegeven in onderstaande figuur.



Verkeersafwikkeling Wieringen Zuid

Risico's voor gezondheid en veiligheid

Met de ontwikkeling worden geen nieuwe risicobronnen mogelijk gemaakt. Het project leidt daarom niet tot onevenredige negatieve effecten op gezondheid of veiligheid. Bij een ruimtelijke ontwikkeling dient rekening te worden gehouden met de plaatsgebonden risico's, het groepsrisico en de aandachtsgebieden van aanwezige risicobronnen. Tevens dienen de gevolgen van een brand, ramp of crisis zoveel mogelijk te worden beperkt. De beoogde ontwikkeling leidt tot een beperkte verhoging van de bevolkingsdichtheid binnen het projectgebied. De locatie is gelegen binnen het explosie- en gifwolkaandachtsgebied van een risicobron. De bescherming van personen tegen de gevolgen van een explosie of gifwolk is echter in voldoende mate gewaarborgd. Het groepsrisico neemt door de ontwikkeling niet onevenredig toe. Daarnaast worden bouwkundige maatregelen getroffen om de veiligheid verder te vergroten. In het kader van de ruimtelijke procedure heeft een verantwoording van het groepsrisico plaatsgevonden. Op het gebied van gezondheid geldt dat het projectgebied niet binnen een luchtaandachtsgebied is gelegen voor NO₂ en PM₁₀. De woningen liggen binnen het geluidaandachtsgebied van de Tilburgseweg, Nieuwe Kadijk en Rijksweg A27. Ook ligt het projectgebied binnen de geluidzone van de spoorweg Breda - Gilze-Rijen.

Cumulatie met andere bestaande en/of goedgekeurde projecten

Bij de beoordeling is gekeken naar mogelijke cumulatieve effecten met andere bestaande en voorgenomen ontwikkelingen in de omgeving. In de directe omgeving is onder meer het woningbouwproject Moleneind West-Stadstuinen Heiveldhoef bekend, waar 173 woningen worden gerealiseerd. Tussen het onderhavige project en dit project is geen sprake van onlosmakelijke samenhang. Desondanks zijn in deze m.e.r.-beoordeling de cumulatieve effecten tussen beide ontwikkelingen, voor zover relevant, in beschouwing genomen. Mogelijke cumulatie kan optreden op het gebied van luchtkwaliteit en stikstofdepositie. Hoewel de verkeersstromen van beide projecten grotendeels gescheiden zijn, kan op gebiedsniveau sprake zijn van beperkte verkeerskundige cumulatie en daarmee samenhangende geluidsbelasting. Deze mogelijke cumulatieve effecten zijn bij de beoordeling van de kenmerken van de potentiële milieueffecten volledigheidshalve betrokken.

2.2 Plaats van het project

Algemeen en bestaand grondgebruik

De ontwikkellocatie Wieringen Zuid ligt in het stedelijk gebied van Breda. Het gebied waar de ontwikkeling plaatsvindt ligt tussen de Tilburgseweg, Urkstraat, Wieringenstraat en Moleneindstraat. De locatie betreft een voormalig bedrijfsperceel waar in het verleden een autosloperij en een autogarage waren gevestigd. Het gebied bestaat uit het leegstaande garagepand aan de Tilburgseweg 207-bis, enkele opstallen aan de Moleneindstraat en een braakliggend terrein van de voormalige autosloperij aan de Urkstraat en Wieringenstraat.



Projectgebied, wit omlijnd

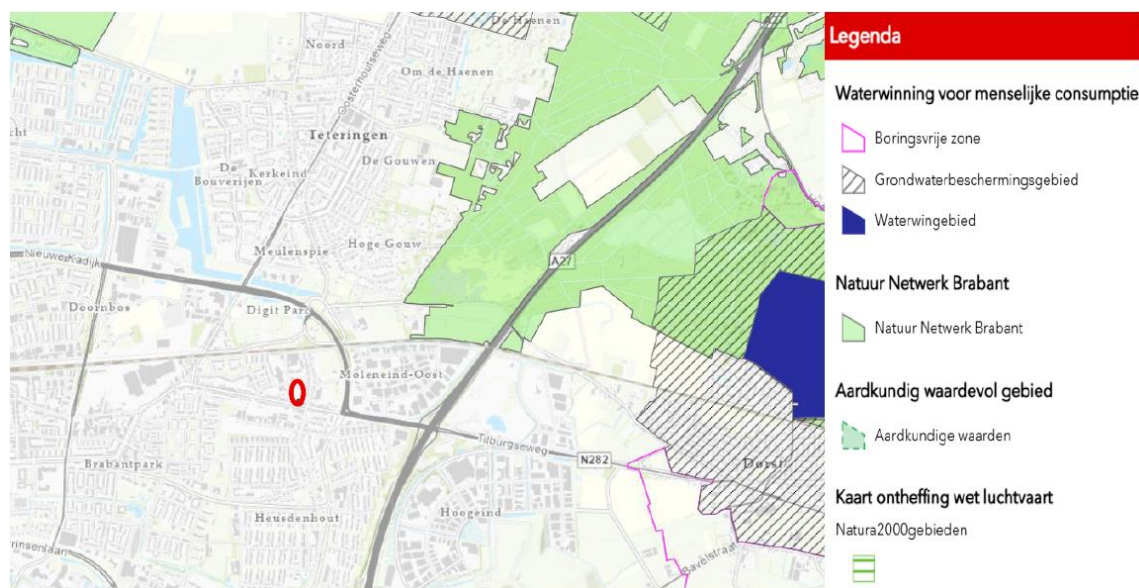
Relatieve rijkdom, beschikbaarheid en regeneratievermogen van natuurlijke hulpbronnen

Het projectgebied heeft een beperkte ecologische waarde. Er zijn geen natuurlijke hulpbronnen aanwezig die van belang zijn voor de regio of het ecosysteem. Het gebied kent geen bijzondere rijkdom aan flora, fauna of bodemkwaliteit. De regeneratiecapaciteit is beperkt vanwege de verharding en het stedelijke karakter van de locatie.

Opnamevermogen van het natuurlijk milieu

Bij de beoordeling van het opnamevermogen van het milieu is gekeken naar de aanwezigheid van kwetsbare gebieden en functies in en rond het projectgebied. Hieronder volgt een toetsing aan de subcategorieën:

- a. Wetlands, oeverformaties en riviermondingen Het projectgebied ligt niet in nabijheid van wetlands, oeverformaties of riviermondingen.
- b. Kustgebieden en het mariene milieu Het projectgebied ligt niet in een kustzone of nabij het mariene milieu.
- c. Berg- en bosgebieden Het projectgebied ligt in een stedelijke omgeving zonder berg- of bosgebieden.
- d. Reservaten en natuurparken Het projectgebied ligt niet binnen of direct grenzend aan een natuurreservaat of natuurpark.
- e. Gebieden die in de Nederlandse wetgeving zijn aangeduid of beschermd. Binnen of in de nabijheid van het projectgebied zelf zijn geen beschermde gebieden aanwezig, zoals weergegeven in onderstaande figuur. De ontwikkeling tast het NNB niet aan.



Uitsnede provinciale kaart, projectgebied rood omcirkeld

- f. Speciale beschermingszones (Natura 2000) Het projectgebied ligt niet binnen of nabij een Natura 2000-gebied. De dichtstbijzijnde natuur die onderdeel uitmaakt van het Natura2000-netwerk is het gebied “Ulvenhoutse Bos” dat op ongeveer 4 km ten zuiden van het projectgebied is gelegen.
- g. Gebieden waar Europese milieukwaliteitsnormen al niet worden gehaald De locatie ligt niet binnen een luchtaandachtsgebied voor stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀). Op basis van de rijksomgevingswaarden en de richtlijnen van het Schone Lucht Akkoord (SLA) wordt ter plaatse van het projectgebied voldaan aan de wettelijke normen.
- h. Gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid. Het projectgebied ligt in een stedelijke omgeving met een relatief hoge bevolkingsdichtheid. Dit vraagt om aandacht voor leefkwaliteit, gezondheid, geluidbelasting en hittestress. In het ontwerp is hiermee rekening gehouden door toepassing van vergroening, geluidsluwe gevels en klimaatadaptieve maatregelen.
- i. Landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang. Binnen het projectgebied zijn geen beschermde stadsgezichten of monumenten aanwezig. Het projectgebied heeft volgens de cultuurhistorische waardenkaart een lage en hoge waarde. De archeologische verwachting is middelhoog volgens de archeologische beleidskaart van de gemeente Breda. Juridisch is vastgelegd dat voorafgaande aan de ontwikkeling een proefsleuvenonderzoek uitgevoerd wordt om eventuele archeologische resten veilig te stellen.

2.3 Kenmerken van het potentiële effect

De kenmerken van de potentiële effecten hebben betrekking op het bereik van het effect (geografische zone en omvang van de getroffen bevolking), het eventuele grensoverschrijdende karakter, de waarschijnlijkheid, de duur en frequentie, en de omkeerbaarheid van het effect. Deze paragraaf beschouwt in hoeverre het project kan leiden tot verontreiniging of hinder voor de omgeving. Daarbij wordt ingegaan op effecten tijdens zowel de bouw- als de gebruiksfase. Het betreft onder meer verkeers-, geluid- en trillinghinder, effecten op de luchtkwaliteit en geur, bodem en water, flora en fauna (inclusief stikstof), risico's van zware ongevallen en/of rampen, archeologie en cultuurhistorie, het waterbelang, risico's voor de menselijke gezondheid en effecten van aanlegwerkzaamheden. In cumulatieve zin is met name gekeken naar de gezamenlijke effecten van verkeer, geluid, luchtkwaliteit, water en omgevingsveiligheid, zowel binnen het projectgebied als in relatie tot andere ontwikkelingen in de omgeving. Hierbij wordt beoordeeld of gezamenlijke effecten kunnen leiden tot een toename van verontreiniging of hinder.

Verkeer

De toename van verkeer gaat niet gepaard met onevenredige geluidhinder op de Urkstraat, Tilburgseweg en Moleneindstraat. Het betreft overwegend langzaam rijdend (30-50 km/uur), licht verkeer. Uit akoestisch onderzoek¹ blijkt dat de geluidsbelasting onder de standaardwaarde van 53 dB blijft.

Binnen het projectgebied worden 68 nieuwe parkeerplaatsen aangelegd. Het maximaal te verwachten geluidniveau ter plaatse van de dichtstbijzijnde woningen als gevolg van het sluiten van portieren bedraagt circa 70 dB(A). Ter beperking van de piekgeluiden kan afscherming worden toegepast. Afscherming heeft met name effect op de parkeervakken die het dichtst bij de woningen liggen. Voor de verder weg gelegen vakken is echter een aanzienlijk hogere schermhoogte nodig (meer dan ca. 3 meter) om nog effect te hebben. Een dergelijke hoogte wordt niet doelmatig geacht en past stedenbouwkundig niet binnen het straatbeeld. Uit luchtfoto's blijkt bovendien dat een deel van de woningen reeds is afgeschermd door eigen bergingen. Hierdoor worden de eerste parkeervakken feitelijk al afgeschermd, waardoor de relevante afstand tot de woningen effectief groter wordt. De daarmee samenhangende piekniveaus worden, mede door deze afscherming, naar verwachting gereduceerd tot circa 65 dB(A). Een dergelijk niveau leidt niet tot ondukbare hinder. Bij 65 dB(A) en een gebruikelijke geluidwering van circa 20 dB wordt immers voldaan aan de maximaal toelaatbare binnenniveaus. Parkeerbewegingen met incidentele piekgeluiden zijn echter inherent verbonden aan een woongebied. Er zal daarmee geen sprake zijn van onaanvaardbare geluidshinder vanuit het parkeren.

Parkeerdruk

Voor parkeren wordt voldaan aan de gemeentelijke parkeernormen. De totale parkeerbehoefte komt neer op 76 parkeerplaatsen. Binnen het projectgebied zijn 68 parkeerplaatsen voorzien. De twee-onder een kap en hoekwoningen aan de Tilburgseweg en Moleneindstraat krijgen een oprit voor de benodigde parkeerruimte op eigen terrein. De resterende 8 parkeerplaatsen worden in de omliggende straten (Urkstraat en Wieringenstraat) opgelost waar reeds openbare parkeerplaatsen aanwezig zijn. Op basis van de te realiseren 55 woningen behelst de gehele fietsparkeernorm voor de ontwikkeling 231 fietsparkeerplaatsen. Dit zijn fietsparkeerplaatsen voor vaste gebruikers. Voor de vaste gebruikers zijn alle woningen voorzien van een achtertuin met berging van ten minste 5 m². Voor bezoekers worden in het inrichtingsplan een klein aandeel fietsparkeren in de openbare ruimte meegenomen.

Geluid

De woningen zelf veroorzaken geen geluidsproductie voor de omliggende functies, afgezien van de hierboven beschreven verkeersgeluiden. Uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek¹ blijkt dat de standaardwaarde voor spoorweglawaai licht wordt overschreden maar de grenswaarde niet. De overschrijding bedraagt 1 dB en doet zich alleen voor op de tweede etage van enkele woningen. Ook voor de Rijksweg A27 en de gemeentelijke wegen geldt dat de standaardwaarde wordt overschreden maar de grenswaarde niet. De maximale gecumuleerde geluidbelasting bedraagt 64 dB, gelijk aan de maximale geluidbelasting van de bronsoort gemeentewegen. Conform het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) gelden in deze situatie eisen aan de minimale gevelgeluidwering. Wanneer de standaardwaarde wordt overschreden, moet worden aangetoond welke maatregelen aan de gevel noodzakelijk zijn om te voldoen aan artikel 4.103 van het Bbl. Indien een geluidbelasting hoger dan de standaardwaarde wordt toegestaan, stelt de gemeente aanvullende voorwaarden. Zo moet per woning tenminste één bouwlaag een geluidsluwe gevel hebben. Dit is juridisch geborgd in de planregels middels de gebiedsaanduiding overige zone 'gezamenlijk geluid – 64

¹K+, rapportnr:RM250069aaA1.jufo_02, d.d. 17 oktober 2025

dB'. Binnen deze zone dient voor ieder geluidsgevoelig gebouw een geluidsluw geveldeel te worden gerealiseerd. Hierdoor ontstaan geen onevenredige risico's die een volledige m.e.r. procedure zouden vereisen.

Vanwege de ligging nabij bedrijven met geluidbelastende activiteiten is aan de hand van de milieucategorie en de afstanden een aanvullend akoestisch onderzoek² uitgevoerd. Het gaat om de bedrijven Aldi, Garage Jansen en Nijkamp. Voor Aldi en Garage Jansen gelden de activiteiten als milieucategorie 2. Na realisatie van de nieuwe woningen blijven deze bedrijven binnen de vergunde geluidswaarden en de normen van het Omgevingsplan gemeente Breda.

Het bedrijf Nijkamp beschikt over een omgevingsvergunning die op 11 februari 1994. De geluidsvoorschriften uit deze vergunning tonen dat, zonder aanvullende maatregelen, de vergunde geluidsniveaus geen goed woon- en leefklimaat opleveren. Uit het akoestisch onderzoek² blijkt echter dat door plaatsing van een geluidwerend scherm van minimaal 2,5 meter hoog in de vergunde situatie wél sprake is van een goed woon- en leefklimaat. De plaatsing van een geluidbeperkend scherm met een minimale hoogte van 2,5 meter en een massa van 10 kg/m² is juridisch geborgd in de planregels. Daarmee is geen sprake van onevenredige risico's die een volledige m.e.r. procedure vereisen.

Ook het cumulatieve geluidsniveau beoordeeld. Omdat de bedrijven in verschillende richtingen ten opzichte van het woningbouwplan liggen, is er nauwelijks sprake van cumulatie. Het geluid van Aldi draagt vanwege de grote afstand niet significant bij. Voor de bedrijven Nijkamp en Jansen geldt dat het cumulatieve geluidsniveau voldoet aan de per bedrijf geldende grenswaarden. Hiermee kan worden geconcludeerd dat sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

Trillingen

De woningen zelf veroorzaken geen onevenredige trillinghinder tijdens het gebruik. Tijdens de bouw kunnen tijdelijk trillingen ontstaan, maar bij de uitvoering wordt bepaald welke bouwsystematiek nodig is om deze effecten te beperken. Omdat woningen trillinggevoelige gebouwen zijn (art.5.80 Bkl) en het project dicht bij het spoortraject Breda-Tilburg ligt, is een onderzoek³ naar spoortrillingen uitgevoerd. Hierbij zijn de streefwaarden uit de SBR-richtlijn B en de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen als uitgangspunt genomen. Uit de quickscan blijkt dat het risico op trillingshinder door treinverkeer binnen het projectgebied laag is, mits een traditioneel ontwerp van de gebouwen met steen en beton wordt toegepast. Deze voorwaarde is juridisch geborgd in planregels middels de gebiedsaanduiding 'overige zone- trillingen'. Daarmee is geen sprake van onevenredige risico's die een volledige m.e.r. procedure vereisen.

Luchtkwaliteit

De locatie ligt niet binnen een luchtaandachtsgebied. Voor de beoogde ontwikkeling is het effect bepaald aan de hand van de NIBM-tool. De NIBM-tool gaat uit van weekdag gemiddelden. De verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling bedraagt maximaal 427 verkeersbewegingen per etmaal. Voor het aandeel vrachtverkeer is uitgegaan van 0,5% van het totale verkeer. Uit de onderstaande NIBM-tool (hieronder weergegeven blijkt dat de ontwikkeling niet in betekende mate bijdraagt aan verslechtering van de luchtkwaliteit.

² Witteveen + Bos, Stedenbouwkundig plan Moleneind 'Akoestisch onderzoek' met kenmerk 142342 d.d. 11 september 2025

K+ Adviesgroep, projectnr: m250069aa d.d.17 oktober 2025

³ Quickscan trillingen; hinder van het spoor, referentie: 12076-61269-02, d.d. 7 juli 2025

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2024

Jaar van planrealisatie	2027
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	427
Aandeel vrachtverkeer	0,5%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,14
PM ₁₀ in µg/m ³	0,04
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig	

NIBM Tool

Ook in cumulatie met het project Moleneind West- Stadstuinen Heiveldhoef leidt het extra verkeer niet tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Een significant negatief effect is derhalve uitgesloten.

In het kader van risico's voor de menselijke gezondheid is de luchtkwaliteit ter plaatse bepaald met behulp van de meest recente gegevens (2023) van Atlas Leefomgeving. De gemeten waarden zijn als volgt:

- stikstofdioxide (NO₂): 10-16 µg/m³
- fijnstof (PM₁₀): 15-16 µg/m³
- fijnstof (PM_{2,5}): 7-8 µg/m³.

Deze waarden liggen onder de rijksomgevingswaarden en de grenswaarden uit het SLA. Hierdoor kan de luchtkwaliteit ter plaatse van het projectgebied als aanvaardbaar beschouwd worden en zijn belangrijke negatieve effecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling uitgesloten. Tijdens de sloop- en bouwphase kunnen tijdelijk verhoogde concentraties fijnstof optreden door sloopstof, bouwverkeer en grondverzet. Deze effecten zijn van korte duur en daarmee beperkt.

Geurhinder

De woningen zelf veroorzaken geen onevenredige geurhinder tijdens het gebruik. Woningen zijn geurgevoelige objecten. Op basis van artikel 22.100 en 22.101 mag de afstand tot een geurgevoelig object gelegen binnen de bebouwde kom, niet kleiner zijn dan 100 meter. Binnen een straal van 100 meter rondom het projectgebied bevinden zich geen veehouderijen. De dichtstbijzijnde veehouderij betreft een intensieve veehouderij aan de Galgestraat 6 op circa 450 meter afstand van het projectgebied. Daarnaast is de kaart "achtergrondbelastingen geur" van ODZOB beoordeeld. Hieruit blijkt dat deze veehouderij geen negatieve invloed heeft op het woon- en leefklimaat van de nieuwe woningen. De leefomgevingskwaliteit in en rond het projectgebied kan dan ook als zeer goed worden beschouwd.

Bodem

De beoogde functies zijn niet milieubelastend. Daarnaast worden geen vervuilende bouwmaterialen toegepast, waardoor geen negatieve effecten op de bodemkwaliteit worden verwacht. In het verleden waren op het projectgebied een autosloop en een autogarage gevestigd. Door deze activiteiten heeft zich over de jaren een aanzienlijke bodemverontreiniging opgebouwd. Om het terrein geschikt te maken voor woningbouw wordt een bodemsanering uitgevoerd. Hiervoor is reeds een beschikking afgegeven. De sanering vindt plaats door ontgraving, waarbij ernstig verontreinigde grond en met asbest verontreinigd puin wordt verwijderd en vervangen door schone grond geschikt voor de functie Wonen. De werkzaamheden worden uitgevoerd conform de SIKB-richtlijnen en onder milieukundige

begeleiding. Om gezondheidsrisico's voor toekomstige bewoners te beperken, worden woningen pas gebouwd wanneer uit nader onderzoek blijkt dat er geen verontreiniging aanwezig is, of wanneer de aanwezige bodemverontreiniging is verwijderd volgens een door het bevoegd gezag goedgekeurd saneringsplan. Deze voorwaarde is juridisch geborgd in de planregels.

Water

Het projectgebied ligt volgens de Waterschapsverordening niet binnen een beschermings- of kernzone van een waterkering of oppervlaktewater. Door de ontwikkeling neemt het verhard oppervlak toe, zowel door nieuwe verharding als door de aanleg van daken en terreinen. Voor deze toename geldt een waterbergingsopgave, waardoor negatieve effecten op de waterhuishouding zijn uitgesloten. In het kader van het waterbelang is een infiltratieonderzoek⁴ uitgevoerd om de omgang met hemelwater, grondwater en afvalwater te beoordelen. Uit het onderzoek blijkt dat de bodem ter plaatse geschikt is voor infiltratie van hemelwater. Het plan voorziet in een volledig gescheiden stelsel, waarbij hemelwater van daken en verhardingen wordt afgekoppeld en geïnfiltreerd. Daarmee blijft de rioolbelasting beperkt en is sprake van een hydrologisch neutrale ontwikkeling.

Voor het totale plan dient circa 5.630 m² aan toegenomen verharding te worden gecompenseerd met een waterberging van circa 338 m³. Voor het deel van de verharding dat wordt teruggebracht geldt een waterbergingsnorm van 20 mm, wat resulteert in een aanvullende waterbergingsopgave van 51 m³. In totaal is daarmee circa 389 m³ waterberging nodig. In het huidige plan vindt waterberging plaats in de ingetekende wadi's in de groene kop (noordzijde), met een mogelijke overloop naar het groene hof. De wadi's zijn globaal ingetekend en dienen in het voorlopig ontwerp nader te worden uitgewerkt wat betreft exacte vorm en diepte. Bij de nadere uitwerking van de wadi's wordt tevens aandacht besteed aan waterkwaliteit en veilig gebruik, mede gelet op het beoogde medegebruik als verblijfs- en speelruimte.

Bij de nieuwbouw wordt een volledig gescheiden stelsel aangelegd. Door de bijkomende woningen neemt de vuilwaterafvoer toe tot circa 1,3–1,9 m³/u. Door de aanleg van het gescheiden stelsel op eigen terrein en het naleven van overige randvoorwaarden blijft de ontwikkeling hydrologisch neutraal, zonder verhoogd risico op wateroverlast.

Het plan voldoet aan de eisen voor waterveiligheid en klimaatadaptatie. Er zijn geen negatieve effecten op de waterhuishouding te verwachten. De aanleg en capaciteit van de benodigde waterberging zijn juridisch geborgd in het omgevingsplan.

Natuur

Directe negatieve effecten van dit project op beschermde natuurgebieden zijn vooral gelet op aard en omvang van het project in combinatie met de afstand van het projectgebied tot aan beschermde natuurgebieden niet te verwachten. Indirecte negatieve effecten zoals stikstofdepositie zijn echter niet op voorhand uit te sluiten, omdat verstoring van natuurgebieden door stikstof nog op een grote afstand van een bepaalde ontwikkeling kan plaatsvinden. Om die reden is voor dit project een stikstofberekening⁵ uitgevoerd. Uit de uitgevoerde stikstofberekening volgt dat de voorgenomen ontwikkeling leidt tot een stikstofemissie in de sloop-, bouw- en gebruiksfase. Deze emissie resulteert echter, gelet op de afstand tot Natura 2000-gebieden, de aard van de bronnen en de beperkte omvang van het project, niet in een meetbare toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen. In de AERIUS-berekening is voor alle relevante Natura 2000-gebieden binnen een straal van 25 km een depositiesaldo van 0,00 mol N/ha/jaar berekend. Dit betekent dat, ondanks een berekende emissie, geen depositietoename optreedt die kan leiden tot significante

⁴ waterbelang en infiltratieonderzoek Aeres Milieu, projectnr: AM25078 d.d. 11 september 2025

⁵ Aeries stikstofberekening Projectnummer: 25028 AERIUS-versie: 2024.2.1, d.d. 12 mei 2025

gevolgen voor Natura 2000-gebieden. Daarmee zijn negatieve effecten op beschermde natuurgebieden op voorhand uitgesloten.

Om vast te stellen of beschermde soorten in het projectgebied voorkomen, is een ecologische quickscan⁶ uitgevoerd. Binnen het projectgebied is geen beschermde flora aangetroffen en de kans op beschermde plantensoorten is klein.

Het gebied biedt geen geschikt leefgebied voor marterachtigen, beschermde amfibieën, vissen, reptielen of zeldzame insecten. Ook zijn er geen geschikte nestplaatsen voor huismussen en gierzwaluwen aangetroffen. Daarnaast is nader onderzoek⁷ uitgevoerd naar vleermuizen (mei-september 2025). Dit onderzoek toont aan dat er in het projectgebied geen verblijfplaatsen, vliegroutes of foerageergebieden van vleermuizen aanwezig zijn. Er zijn geen invliegers, uitvliegers, paarverblijven of andere functies vastgesteld. Daarmee gaan met de voorgenomen sloop- en inrichtingswerkzaamheden geen verblijfplaatsen verloren en worden ook geen vliegroutes of foerageergebieden aangetast.

De in het stedenbouwkundig plan opgenomen groenstructuren, groene erfafscheidingen en ecologische randen maken onderdeel uit van het planologische kader en zijn juridisch geborgd via de planregels. Hiermee wordt geborgd dat deze elementen duurzaam in stand worden gehouden. In het kader van soortenbescherming wordt bij de uitvoering rekening gehouden met het broedseizoen van vogels. Eventuele verwijdering van vegetatie vindt plaats buiten het broedseizoen of onder ecologische begeleiding en er worden maatregelen getroffen om lichthinder in het projectgebied te beperken, in lijn met de aanbevelingen uit de ecologische onderzoeken. Daarnaast wordt de zorgplicht in acht genomen voor foeragerende en passerende individuen in de nabijheid. Op deze manier blijft de gunstige staat van instandhouding van de genoemde soorten gewaarborgd.

Voor flora en fauna zijn op basis van deze bevindingen geen negatieve effecten te verwachten. Er geldt geen vergunningplicht Wet natuurbescherming/Omgevingswet.

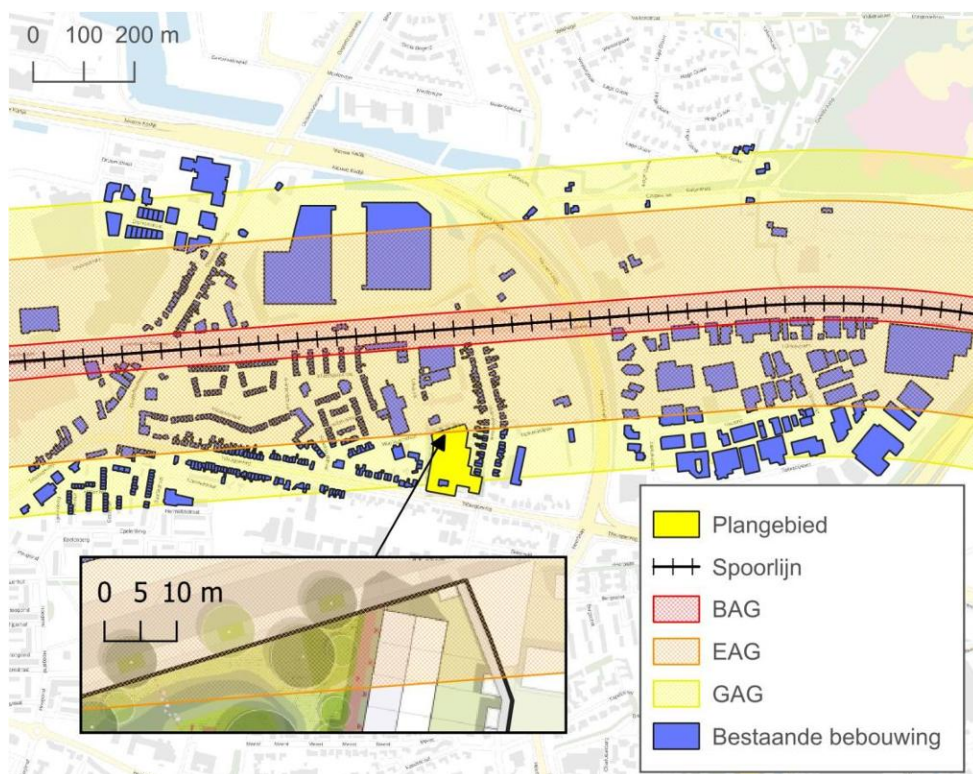
Risico van zware ongevallen en/of rampen

Met dit project wordt niet voorzien in een nieuwe risicovolle activiteit. Wel vindt er een toename plaats van het aantal kwetsbare gebouwen en de bevolkingsdichtheid in het gebied. De locatie is gelegen binnen het explosie- en gifwolkaandachtsgebied van een risicobron, namelijk een Seveso-inrichting ATM in Moerdijk (GAG) en het spoorwegtraject Breda-Tilburg met transport gevaarlijke stoffen (EAG). Voor de ontwikkeling is derhalve een onderzoek⁸ externe veiligheid uitgevoerd. In de figuur hieronder is de bebouwing binnen de aandachtsgebieden weergegeven.

⁶ Brabant Eco, rapportnr: 2025-BE-1237, d.d. 13 februari 2025

⁷ Brabant Eco, rapportnr: 2025-BE-1237, d.d. 25 september 2025

⁸ AVIV, rapport 256110, d.d. 21 maart 2025



Bebouwing binnen aandachtsgebieden

Op basis van de gemeentelijke beoordeling van het onderzoeksrapport dienen voor enkele nieuwbouwwoningen ter plaatse van het explosieaandachtsgebied (EAG) maatregelen te worden getroffen: Panden, welke zijn gelegen in het explosieaandachtsgebied, worden uitgevoerd in solide en onbrandbare materialen, zoals steenachtige materialen in de gevel, en een verkleining (minimalisatie) van het raamoppervlak in de noordelijk gesitueerde zijgevel van de woning aan de Wieringenstraat. De panden, welke gelegen zijn binnen het explosieaandachtsgebied mogen niet uitsluitend bewoond worden door verminderd zelfredzame personen, waardoor sprake is van een zeer kwetsbaar gebouw. Deze maatregelen zijn juridisch geborgd in de planregels. Aan de oostzijde van de Moleneindstraat ligt een tankstation zonder LPG. Dit tankstation wordt in het kader van de ontwikkeling Moleneind West- Stadstuinen Heiveldhoef volledig gesaneerd. Met de getroffen en geborgde maatregelen wordt voldaan aan een aanvaardbaar veiligheidsniveau zoals bedoeld in het Bkl.

Kenmerken van de potentiële effecten zoals bedoeld in bijlage 3 bij Richtlijn 2011/92/EU

Voor de volledigheid wordt hieronder specifiek ingegaan op de kenmerken van de potentiële milieueffecten, overeenkomstig de criteria uit bijlage 3 richtlijn 2011/92/EU.

- *Bereik van het effect*
Er is geen sprake van grensoverschrijdende effecten of effecten die leiden tot een onaanvaardbare aantasting van de leefomgeving. De effecten zijn lokaal van aard en goed beheersbaar. Voor effecten als gevolg van parkeren, geluid, trillingen, water en omgevingsveiligheid zijn maatregelen voor een gezonde leefomgeving juridisch geborgd in het omgevingsplan..
- *Grensoverschrijdende karakter van het effect*
Eveneens is geen sprake van een grensoverschrijdend effect dat leidt tot een onaanvaardbare aantasting van de leefomgeving.

- *Waarschijnlijkheid van het effect*
De kans op aanzienlijke negatieve milieueffecten is zeer gering. De effecten van de verschillende milieuaspecten blijven binnen de geldende wettelijke kaders of worden beperkt door juridisch vastgelegde maatregelen. Daarmee is uitgesloten dat het plan leidt tot significante negatieve gevolgen.
- *Verwachte duur, frequentie en omkeerbaarheid van het effect*
De belangrijkste effecten treden op tijdens de bouwfase. Deze effecten zijn tijdelijk van aard en worden gemitigeerd door maatregelen zoals het toepassen van emissiearm, trillingsarm en geluidsarm materieel. In de gebruiksfase zijn de effecten structureel maar beperkt. De ontwikkeling is omkeerbaar in die zin dat bij beëindiging van de functie de locatie opnieuw kan worden ontwikkeld. Er is geen sprake van onomkeerbare aantasting van bodem, water of natuur.
- *Orde van grootte en de complexiteit van het effect*
De complexiteit van de effecten is laag: er is geen sprake van grensoverschrijdende milieuproblemen, cumulatieve effecten of onomkeerbare aantasting van waarden. De benodigde mitigerende maatregelen zijn bekend en uitvoerbaar binnen de geldende regelgeving. Daarmee is het effect goed beheersbaar en transparant in de besluitvorming.

3. ALGEHELE CONCLUSIE EN ADVIES

Het doel van de m.e.r.-beoordelingsplicht is om het milieubelang in een vroeg stadium volwaardig mee te wegen door te onderzoeken of de voorgenomen activiteiten belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen hebben.

De voorgenomen ontwikkeling zoals in de inleiding van deze notitie is beschreven, kwalificeert zich als een stedelijke ontwikkeling (Kolom 1 van de bijlage V Omgevingsbesluit). Hoewel de omvang onder de drempelwaarden uit Kolom 2 blijft, is op grond van het Besluit m.e.r. toch een m.e.r.-beoordeling vereist.

In het kader van deze m.e.r.-beoordeling zijn de milieueffecten van de voorgenomen ontwikkeling niet alleen per milieuthema afzonderlijk beoordeeld, maar ook in onderlinge samenhang en cumulatie, overeenkomstig bijlage III bij Richtlijn 2011/92/EU. Daarbij is rekening gehouden met de maximale planologische mogelijkheden die het TAM-omgevingsplan biedt. In cumulatieve zin is met name gekeken naar de gezamenlijke effecten van verkeer, geluid, luchtkwaliteit, water en omgevingsveiligheid., zowel binnen het projectgebied als in relatie het project Stadstuinen Heiveldhoef. Hieruit blijkt dat, gezien de aard van het project, de locatie en de mogelijke effecten, geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu of het woon- en leefklimaat te verwachten zijn. Ook ten opzichte van gevoelige gebieden treden geen relevante negatieve effecten op.

Conclusie

Het doorlopen van een uitgebreide m.e.r.-procedure is niet noodzakelijk. Gelet op het voorgaande wordt voorgesteld te besluiten af te zien van het opstellen van een milieueffectrapport voor de voorgenomen ontwikkeling.