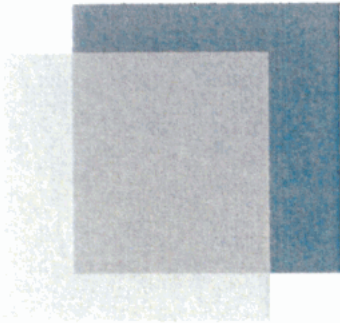
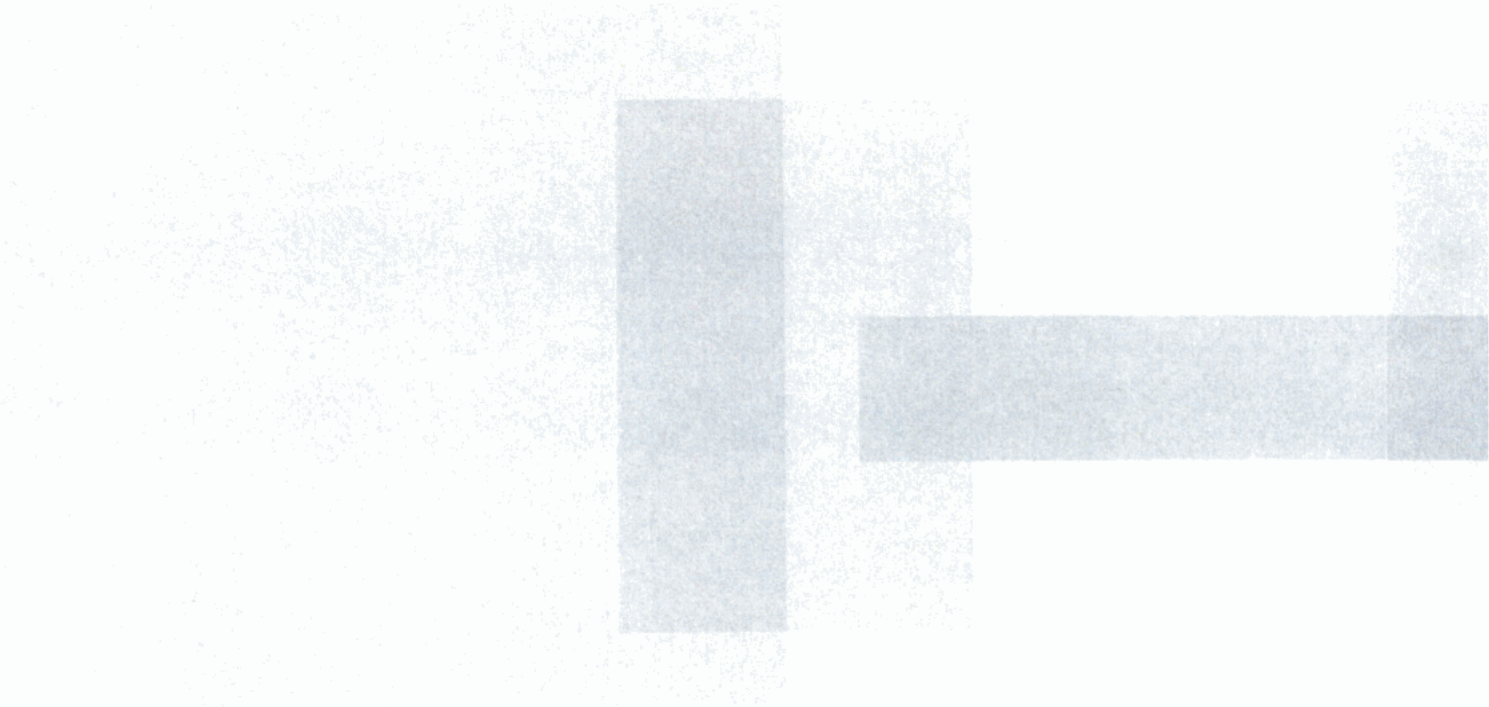


1862-2



*megabioscoop p2-locatie en ontwikkelingen
NAC-stadion en omgeving*



*startnotitie / concept
milieueffectrapport*

megabioscoop p2-locatie en ontwikkelingen NAC-stadion en omgeving

startnotitie / concept milieueffectrapport

opdrachtgever : HEJA Projectontwikkeling BV
nummer : 011813.00741700
datum : 13 september 2006

opdrachtleider : ir C.A. Louws
auteur(s) : dipl.ing. C.M. Brunner
drs P.G. Eversdijk
ir C.A. Louws
drs E.A. de Meij-van de Vooren

Inhoud

1

1. Inleiding	blz. 3
1.1. Achtergrond en doelstelling project	3
1.2. Procedure m.e.r. en leeswijzer	4
1.3. Probleem- en doelstelling	6
1.4. Beleidskader	6
1.5. Plangebied en studiegebied	10
1.6. Nog te nemen besluiten	11
2. Voorgenomen activiteit en alternatieven	13
2.1. Inleiding: overzicht alternatieven en leeswijzer	13
2.2. Het nulalternatief: referentiekader voor de beschrijving van effecten	13
2.2.1. Huidige situatie in het plan- en studiegebied	13
2.2.2. Verwachte autonome ontwikkelingen	14
2.3. Voorgenomen ontwikkeling	14
2.3.1. De P2-locatie met bioscoop: waarom op deze plek?	15
2.3.2. Ontwikkelingen rondom het NAC-stadion	15
2.3.3. Beoogde ruimtelijke inrichting	16
2.3.4. Mogelijke fasering	18
2.3.5. Vaststaande en variabele elementen in gebruik en inrichting	18
2.4. Meest milieuvriendelijk alternatief	19
3. Bestaande situatie en autonome ontwikkeling	21
3.1. Inleiding	21
3.2. Bodem, water, ecologie en cultuurhistorie	21
3.2.1. Bodem en grondwater	22
3.2.2. Water	23
3.2.3. Ecologie	23
3.2.4. Archeologie en cultuurhistorie	25
3.3. Verkeer en vervoer	25
3.3.1. Bereikbaarheid autoverkeer	26
3.3.2. Fietsverkeer en bereikbaarheid voor voetgangers	28
3.3.3. Openbaar Vervoer	28
3.3.4. Parkeren	29
3.3.5. Verkeersveiligheid	29
3.4. Woon- en leefmilieu	30
3.4.1. Verkeerslawaaï	32
3.4.2. Luchtkwaliteit	32
3.4.3. Externe veiligheid	33
4. Effecten van de voorgenomen ontwikkelingen en alternatieven	39
4.1. Inleiding	39
4.2. Bodem, water, ecologie en cultuurhistorie	39
4.2.1. Bodem	39
4.2.2. Water	39
4.2.3. Ecologie	40
4.2.4. Archeologie en cultuurhistorie	41
4.2.5. Samenvatting en waardering effecten	41
4.3. Verkeer en vervoer	42
4.3.1. Verkeersintensiteiten en bereikbaarheid gemiddelde situatie en gedurende piekmomenten	42
4.3.2. Parkeren	45
4.3.3. Langzaam verkeer	47
4.3.4. Openbaar vervoer	47
4.3.5. Verkeersveiligheid	47

4.3.6.	Samenvatting en waardering effecten	48
4.4.	Woon- en Leefmilieu	48
4.4.1.	Verkeerslawaaï	48
4.4.2.	Luchtkwaliteit	48
4.4.3.	Externe veiligheid	50
4.4.4.	Sociale veiligheid	52
4.4.5.	Samenvatting en waardering effecten	52
4.5.	Meest milieuvriendelijk alternatief, voorkeursalternatief en vergelijking van effecten	53
4.5.1.	Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)	53
4.5.2.	Voorkeursalternatief (VKA)	53
4.5.3.	Vergelijking van de milieueffecten van de alternatieven	53
5.	Leemten in kennis en evaluatie van het MER	55

Bijlage:

1. Overzicht beleidskader

1. Inleiding

3

1.1. Achtergrond en doelstelling project

Ontwikkeling bioscoop en topsporthal

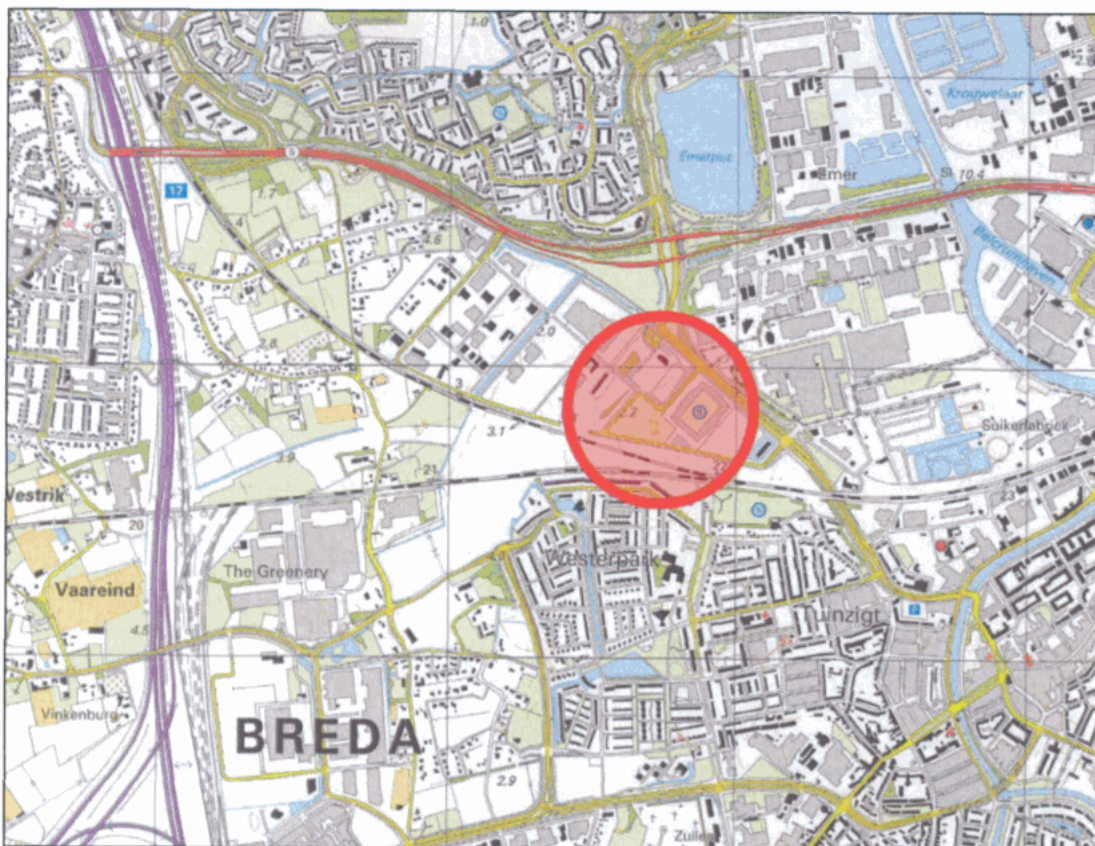
HEJA Projectontwikkeling BV is voornemens een leisurecomplex te realiseren op de zogenoemde P2-locatie in Breda, tussen de Stadionstraat en de nieuwe westtangent (Westerparklaan). Dit leisurecomplex omvat een gebouw waarin een megabioscoop en een topsporthal worden ondergebracht. Op 18 januari 2005 heeft het College van B&W kennis genomen van het initiatief van HeJa Projectontwikkeling B.V., Hocla projectontwikkeling B.V. en NAC B.V. inzake de ontwikkeling van een multifunctioneel complex (megabioscoop en topsporthal) op de locatie P2 nabij het NAC-stadion. Het plan/initiatief is vervolgens in de raadscommissie VSM van 11 mei 2005 besproken.

Het beoogde bouwperceel op de P2-locatie is juridisch-planologisch geregeld in het bestemmingsplan Steenakker. De bouw van het leisurecomplex past niet in dit bestemmingsplan. Op basis van de genoemde quick-scan en het oordeel van de raadscommissie VSM is het gemeentebestuur in beginsel bereid medewerking verlenen aan de beoogde ontwikkeling door middel van een vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 1 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO).

Ontwikkelingen rondom NAC-stadion

Rondom het NAC-stadion, in de directe omgeving van de megabioscoop met topsporthal, wordt door HEJA, in samenwerking met Hocla en NAC, eveneens een aantal ontwikkelingen voorbereid. Het gaat daarbij om uitbreiding van de bestaande accommodatie met ruim 35.000 m² grootschalige detailhandel (onder andere een grootschalige supermarkt: XL), conferentie- en businessruimten (inclusief banquet hall), sportmedische centra en kantoren en een hotel in combinatie met de daarvoor benodigde parkeercapaciteit.

Op 29 juni 2006 zijn deze plannen voor het NAC-terrein door NAC aan het college van burgemeester en wethouders gepresenteerd.



Figuur 1 Ligging plangebied

Verzoek vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 1 WRO

Door HEJA Projectontwikkeling is op 14 augustus 2006 een verzoek ingediend om voor de ontwikkeling van de megabioscoop met topsporthal een vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 1 WRO te voeren. Dit verzoek is in behandeling bij de gemeente. Ten behoeve van de ontwikkelingen rondom het NAC-stadion zal waarschijnlijk in het najaar van 2006 een verzoek worden ingediend om een vrijstellingsprocedure te voeren.

Overigens wordt opgemerkt dat de beide ontwikkelingen (megabioscoop met topsporthal en ontwikkelingen NAC-stadion) zelfstandige ontwikkelingen zijn. Doordat beide projecten echter parallel worden uitgewerkt en de ruimtelijke en milieueffecten elkaar kunnen beïnvloeden en versterken is het noodzakelijk de effecten in onderlinge samenhang te toetsen.

1.2. Procedure m.e.r. en leeswijzer

Noodzaak m.e.r.-procedure

In onderdeel C van het Besluit m.e.r.¹⁾ staat dat voor de aanleg van één of meer recreatieve of toeristische ontwikkelingen (activiteit 10.1) een m.e.r.-plicht geldt indien er sprake is van een voorziening of combinatie van voorzieningen die 500.000 bezoekers of meer per jaar aantrekt. De megabioscoop en topsporthal zullen op termijn deze drempel voor de m.e.r.-plicht mogelijk overschrijden. Bovendien zullen de ontwikkelingen bij het NAC-stadion, hoewel zelf niet m.e.r.-plichtig²⁾, bij realisering van het maximale programma naar verwachting meer bezoekers trekken dan de megabioscoop met topsporthal. De ontwikkeling van de megabioscoop met topsporthal en de ontwikkelingen bij het NAC-stadion worden derhalve, mede vanwege de onderlinge samenhang, als m.e.r.-plichtig beschouwd.

Doel m.e.r.-procedure

Doel van een m.e.r.³⁾ is dat milieubelangen volwaardig worden meegenomen in de besluitvorming. Ten behoeve daarvan worden in het milieueffectrapport (MER) de milieueffecten van de reële alternatieven in beeld gebracht. Het besluit ten behoeve waarvan het MER in dit geval wordt opgesteld, is de eerste projectprocedure op basis van artikel 19 WRO (Wet op de Ruimtelijke Ordening). Het MER vormt een onderlegger/onderbouwing voor het project waarin wordt aangetoond dat de beoogde ontwikkeling op een verantwoorde wijze rekening houdt met het milieu. Als initiatiefnemer treedt HEJA Projectontwikkeling BV op. De gemeenteraad van Breda is het bevoegd gezag.

Een startnotitie op MER-niveau

Een m.e.r.-procedure start altijd met het opstellen van een zogenaamde startnotitie waarin het voornemen bekend wordt gemaakt en informatie wordt verstrekt over te onderzoeken alternatieven en milieueffecten. De voorgenomen ontwikkelingen op de P2-locatie en nabij het NAC-stadion hebben in vergelijking met andere m.e.r.-plichtige projecten betrekking op een relatief klein gebied met een geringe gevoeligheid vanwege de al aanwezige (bedrijfsmatige) functies in het gebied. De ontwikkelingen zijn bovendien al zodanig concreet, dat het aantal potentiële knelpunten en aandachtspunten al dusdanig beperkt is, dat al in de startnotitiefase een uitgebreide uiteenzetting kan worden gegeven van de mogelijke alternatieven en varianten. Bovendien kunnen de bijbehorende milieueffecten al vergaand in beeld worden gebracht.

HEJA Projectontwikkeling BV heeft daarom, in overleg met de gemeente, gekozen voor een aanpak waarbij de wettelijk vereiste startnotitie al wordt ingevuld als conceptmilieueffectrapport (conceptMER). Waar nodig zal daarbij worden aangegeven op welke punten in het definitieve MER nog aanvullend onderzoek zal worden uitgevoerd. Een dergelijke aanpak is ook al vaker bij vergelijkbare projecten gevolgd en wordt ook door de Commissie voor de m.e.r. in dergelijke situaties ondersteund.

Overzicht procedurestappen

De m.e.r.-procedure wordt gestart met de terinzagelegging van de voorliggende startnotitie/conceptMER. De inspraak en de advisering door de wettelijke adviseurs, waaronder de Com-

¹⁾ Besluit m.e.r. 1994, zoals gewijzigd bij Besluit van 7 mei 1999 en zoals gewijzigd bij Besluit 23 december 2004.

²⁾ Beschrijven waarom ontwikkelingen rondom NAC-stadion niet m.e.r.-plichtig zijn

³⁾ De afkorting m.e.r. wordt hier gebruikt om de m.e.r.-procedure aan te duiden. Het resultaat van de procedure, het milieueffectrapport wordt afgekort met MER.

missie voor de m.e.r.) richt zich bij deze aanpak op de vraag: is al voldoende informatie beschikbaar voor de besluitvorming of is op onderdelen aanvullend onderzoek nodig? Op basis van het advies van de onafhankelijke Commissie m.e.r., zal de gemeenteraad richtlijnen voor het aanvullen van dit MER vaststellen.

Op basis hiervan wordt het definitieve MER opgesteld. Het bevoegd gezag beoordeelt of het MER voldoet aan de gestelde richtlijnen. Na aanvaarding van het MER kan de inspraak en advisering hierover plaatsvinden, tegelijkertijd met de inspraak over de projectprocedure.. Met de daarna volgende toetsing van het MER door de Commissie m.e.r., is de m.e.r.-procedure afgerond. In de onderstaande tabel 1 zijn de procedurestappen van MER en projectprocedure in onderlinge samenhang weergegeven.

Tabel 1 Overzicht procedures in onderlinge samenhang

m.e.r.-procedure	projectprocedure obv artikel 19 WRO
	Indienen aanvraag om vrijstelling ex artikel 19 lid 1 WRO
Opstellen Startnotitie/MER	Principeverklaring toepassing artikel 19 WRO en bekendmaking
- Startnotitie/ MER gedurende 6 weken ter inzage voor inspraak - Startnotitie/MER voorleggen aan wettelijke adviseurs - Binnen 13 weken na start inzage termijn geeft Commissie m.e.r. richtlijnenadvies	
Bevoegd gezag stelt binnen 4 weken na ontvangst richtlijnenadvies de richtlijnen vast.	Opstellen ruimtelijke onderbouwing ex artikel 19 WRO (afstemmen op richtlijnen)
Aanpassing en aanvulling startnotitie/ MER tot MER en indienen MER	Afronden ruimtelijke onderbouwing
Beoordelen aanvaardbaarheid MER door bevoegd gezag (gemeenteraad)	
MER gedurende 6 weken ter inzage	Ruimtelijke onderbouwing en ontwerp-besluit gedurende 6 weken ter inzage ¹⁾
	Besluit omtrent aanvraag verklaring van geen bezwaar (binnen 8 weken na terinzagelegging)
	Toezening aanvraag verklaring van geen bezwaar, ruimtelijke onderbouwing en ingediende zienswijzen aan Gedeputeerde Staten
Adviezen wettelijke adviseurs en toetsingsadvies Commissie m.e.r.	
	Gedeputeerde Staten beslissen en maken besluit bekend binnen 8 weken na ontvangst aanvraag verklaring van geen bezwaar

¹⁾ In deze stappen vormt het MER een bijlage bij het bestemmingsplan

Samenhang tussen MER en ruimtelijke onderbouwing

Uit het bovenstaande blijkt al duidelijk dat er een nauwe relatie bestaat tussen het MER en de ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van de vrijstellingsprocedure op basis van artikel 19 WRO. In het MER wordt ten behoeve van de besluitvorming over de inrichting ingegaan op de mogelijke alternatieven voor de inrichting en op de milieueffecten.

De ruimtelijke onderbouwing richt zich op de planologische onderbouwing van de mede op basis van het MER gekozen inrichting (voorkeursalternatief). In het MER wordt de gewenste inrichting (het basisalternatief BA) als uitgangspunt voor de toetsing gehanteerd. Om onnodige doublures tussen de beide documenten te voorkomen, wordt op hoofdlijnen de volgende onderlinge afstemming gehanteerd:

- het MER bevat alle benodigde onderzoeksinformatie aangaande milieuaspecten die voor een onderbouwing van een "goede ruimtelijke ordening" in het planologisch spoor nodig is;

deze komt in de ruimtelijke onderbouwing alleen zeer summier aan bod, waarbij verwezen wordt naar het MER;

- de ruimtelijke onderbouwing levert de onderbouwing van het programma en de beschrijving van en toetsing aan het ruimtelijk beleidskader; daarnaast komt in de ruimtelijke onderbouwing de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid aan de orde.

1.3. Probleem- en doelstelling

Probleemstelling

In Breda is behoefte aan een megabioscoop en een topsporthal. Combinatie en integratie van deze voorzieningen in één gebouw met een aantal op leisure afgestemde voorzieningen (horeca) biedt daarbij onmiskenbaar voordelen. Beide voorzieningen kunnen profiteren van een aantal ondersteunende centrale voorzieningen, zoals horeca, parkeervoorzieningen, management van het complex en dergelijke.

Door de realisering van de bioscoop op de P2-locatie kan een maximale groei en optimale verdeling en differentiatie naar locaties en type formules ontstaan wanneer tevens een kwalitatief hoogwaardige bioscoop op de Turfschiplocatie wordt gerealiseerd alsmede een hoogwaardige Arthousebioscoop in het Chassétheater. Hierdoor krijgt de lokale en regionale bevolking een zodanig gevarieerd aanbod voorgeschoteld dat afvloeiing naar de regio uiterst beperkt kan en zal blijven en de regiofunctie maximaal wordt versterkt.

Daarnaast is het noodzakelijk de exploitatie van NAC structureel te verbeteren om de bedrijfsvoering van de club voor een langdurige periode te garanderen. Om de vermogenspositie van NAC op orde te brengen is een herontwikkeling van het NAC-stadion en omgeving wenselijk, waarbij de veiligheidssituatie in het stadion structureel wordt verbeterd en waarbij een aantal noodzakelijke verbeteringen aan het stadion worden gerealiseerd. Zoals hiervoor aangegeven gaat het daarbij om grootschalige detailhandel, conferentie en businessruimten, sportmedische centra, kantoren en een hotel. De intensiteit van het gebruik van het terrein neemt daardoor sterk toe.

Doelstelling project

Op grond van het bovenstaande kan de probleem- en doelstelling voor het project op de P2-locatie en rondom het NAC-stadion als volgt worden samengevat.

- Om invulling te geven aan de behoefte aan een zogenoemd leisurecomplex, zal de gemeente, samen met HEJA Projectontwikkeling BV, streven naar de realisering van de megabioscoop met topsporthal.
- Door de ontwikkelingen rondom het NAC-stadion in onderlinge samenhang te initiëren, zal het plangebied een nieuwe impuls krijgen en kan een duurzame exploitatie van het NAC-stadion worden veiliggesteld.

Gericht op de versterking van de recreatieve voorzieningen gelden de volgende concrete doelstellingen en programmapunten:

- de realisering van een megabioscoop (2000 zitplaatsen) en een topsporthal (2000 zitplaatsen);
- de intensivering van het gebruik van het NAC-stadion met de bijbehorende terreinen met een totale oppervlakte van 35.000 m².

1.4. Beleidskader

In deze paragraaf wordt ingegaan op de besluiten en beleidsvoornemens die van invloed kunnen zijn op de ontwikkelingen op de P2-locatie. In dit MER worden alleen de belangrijkste besluiten en beleidsvoornemens genoemd, die specifiek betrekking hebben op de locatie zelf of op een andere wijze van belang zijn voor het plangebied en omgeving. In bijlage 1 van dit MER wordt het beleidskader, ten aanzien van de milieuaspecten die hier een rol spelen, beschreven.

Rijksbeleid

Op 24 april 2004 heeft het kabinet de Nota Ruimte vastgesteld. De Nota Ruimte bevat de visie voor het nationaal ruimtelijk beleid in Nederland. In de nota Ruimte is het ruimtelijk beleid tot

2010 vastgelegd, met daarbij een doorkijk naar 2030. De ondertitel van de nota luidt: "Ruimte voor ontwikkeling" en het voorgestelde ruimtelijke beleid is vooral gericht op het stimuleren van (economische) ontwikkelingen. Ontwikkelingsplanologie en ontwikkelkracht vormen centrale kernbegrippen in de nota. Een ander belangrijk motto is "decentraal wat kan, centraal wat moet"; de nota geeft aan wat de rijksoverheid aanpakt en voor welke onderdelen van het beleid de verantwoordelijkheid ligt bij provincie, gemeente en waterschappen.

Van belang voor het project is de benoeming van het stationsgebied van Breda als sleutelproject. Door bij centrumvorming invulling te geven aan bereikbaarheid, toegankelijkheid en aantrekkelijkheid kan een bijdrage worden geleverd aan de kracht van de stad. Naast de versterking van de bestaande binnensteden en stadscentra, kan het ook gaan om de ontwikkeling van andere centra, zoals bijvoorbeeld die voor kennis en innovatie ("kennisclusters"), voor logistiek en industrie of voor toerisme, recreatie en "leisure".

Provinciaal en regionaal beleid

Het provinciale beleid is vastgelegd in het streekplan "Brabant in balans" (2002, gedeeltelijk herzien 2004). Het provinciale beleid is gericht op het concentreren van de verstedelijking. Enerzijds om de steden voldoende draagvlak te geven voor hun functie als economische en culturele motor, anderzijds om het dichtslibben van het landelijk gebied tegen te gaan. Op provinciale schaal betekent dit dat het leeuwendeel van de woningbouw en de aanleg van bedrijventerreinen en infrastructuur moet plaatsvinden in vijf stedelijke regio's. De stedelijke regio's zijn zodanig ruim aangeduid, dat zij – met het perspectief van 20 à 25 jaar – kunnen voorzien in de ruimtebehoefte voor wonen en werken.

Kenmerkend voor de netwerksamenleving en de netwerkeconomie is dat activiteitenpatronen van mensen steeds diverser worden en zich afspelen op steeds meer locaties en op een steeds grotere ruimtelijke schaal. Sociale, functionele en ruimtelijke relaties strekken zich uit over een steeds groter gebied. Ze beperken zich niet langer alleen maar tot het niveau van een stad of een stadsgewest, maar organiseren zich meer en meer in stedelijke netwerken. Brabantstad zien wij als zo'n stedelijk netwerk. De stedelijke regio's zijn de (sterk) verstedelijkte zones hierbinnen en zij vormen in ruimtelijke zin de basis van het stedelijk netwerk Brabantstad.

Binnen Brabantstad zijn Breda, Eindhoven, Helmond, 's-Hertogenbosch en Tilburg – elk vanuit hun eigen oriëntatie, profiel en specialiteit – de brandpunten. Het zijn, gelet op de ligging van Noord-Brabant tussen de grote stedelijke agglomeraties Randstad, Ruhrgebied en Vlaamse Ruit, de centrale "knopen" in het internationale en nationale stedelijke netwerk. Brabantstad is een onlosmakelijk onderdeel van dit (inter)nationale netwerk. Om als "schakels" tussen de netwerken op de verschillende schaalniveaus te kunnen functioneren hebben de grote steden optimale verbindingen nodig: met andere netwerken, binnen Brabantstad en binnen de stedelijke regio's. Het functioneren van een stedelijk netwerk als zodanig hangt immers nauw samen met de kwaliteit van de verbindingen binnen het netwerk en met de externe bereikbaarheid. Naast het wegnemen van een aantal knelpunten in de weg-, water- en spoorweginfrastructuur gaat het hierbij vooral ook om innovatieve oplossingen die gericht zijn op het intensiveren van het gebruik van de infrastructuur. Optimale verbindingen zijn bovendien voorwaarde om een goede afstemming tussen de steden mogelijk te maken over hoogstedelijke functies en voorzieningen. Denk daarbij aan bijvoorbeeld een megabioscoop of aan gespecialiseerde activiteiten op het vlak van onderwijs, cultuur en gezondheidszorg die een groot draagvlak nodig hebben. De betreffende activiteiten moeten immers goed bereikbaar zijn.

Geconcludeerd kan worden dat de ontwikkeling van een megabioscoop met topsporthal zeer goed past binnen het provinciale beleid. De locatie heeft een zeer gunstig bereikbaarheidsprofiel.

Gemeentelijk beleid

Een belangrijk onderdeel van het gemeentelijke beleidskader vormt de Ontwikkelingsvisie Breda 2020. In deze visie wordt een integrale richting aan de verdere ontwikkeling van de stad gegeven. Breda verwacht in 2020 te zijn uitgeroeid tot een stad van circa 185.000 inwoners. Het einddoel van de visie is een duurzame, complete stad met een sterke economie. Bovendien dient de stad goed bereikbaar te zijn en dient het een zuidelijk vervoersknooppunt voor weg en spoor te zijn. Ook dient de groene traditie van landschap en economische waarde van het bui-

tengebied te worden gekoesterd en dien evenwicht te worden gevonden tussen de rijke historie en nieuwe ontwikkelingen.

De bij de visie behorende realisatiestrategie richt zich met name op:

1. het garanderen van de realisatie van het stedelijk raamwerk:
 - de ruit van Breda (verkeersstructuur);
 - het stadslandschap;
 - de stedelijke assen.
2. het creëren van randvoorwaarden voor de drie ruimtelijke beleidskoersen voor:
 - transformatie;
 - herstructurering;
 - consolidatie.
3. het ontwikkelen van nieuw beleid voor de ruimtelijke stedelijke thema's:
 - intensief ruimtegebruik;
 - historische structuur;
 - vrije tijdscentra.

Daarnaast spelen nog enkele specifieke beleidsnota's een rol. Zo wordt in de Nota Parkeer- en stallingsbeleid Breda aangegeven, dat het parkeer- en stallingsbeleid in Breda een bijdrage moet leveren aan het leefbaar en toegankelijk houden van woongebieden, werkgebieden en voorzieningen nu en in de toekomst door het oplossen van huidige knelpunten en door in te spelen op toekomstige ontwikkelingen. Aan de hand van de nota zijn de vraagstukken met betrekking tot de benodigde aantallen parkeerplaatsen en de verkeersintensiteiten van en naar de toekomstige ontwikkelingen bij het NAC-stadion opgelost.

Ook het Verkeersplan Breda heeft een rol gespeeld bij de totstandkoming van het MER. In dit plan zijn de netwerken voor het autoverkeer, het openbaar vervoer en het langzaam verkeer geschetst voor het jaar 2010. Aan de hand van deze netwerken worden in het MER uitspraken gedaan over de bereikbaarheid van de locatie voor de verschillende vervoersmodaliteiten en worden indien aanwezig de knelpunten daarin benoemd.

Het Accommodatiebeleid, het evenementenbeleid en het beleid t.a.v gemeentelijke detailhandel wordt bij de MER-procedure aangevuld.

Het gemeentelijk waterbeleid, zoals beschreven in het Waterplan Breda (2001), geeft invulling aan het nationale, provinciale en regionale waterbeleid zoals verwoord in respectievelijk de Vierde Nota Waterhuishouding (Ministerie van V&W, 1998), het tweede provinciale Waterhuishoudingsplan Noord-Brabant (provincie Noord-Brabant, 1998), de waterbeheersplannen van Waterschap Brabantse Delta. Het waterplan is opgesteld om op lokaal niveau de verschillende beleidslijnen te integreren tot een samenhangend geheel. Op deze wijze wordt gestreefd naar het bereiken en handhaven van een duurzaam, gezond en veerkrachtig watersysteem en een daarop afgestemd water- en landgebruik binnen de waterketen en het watersysteem.

Om dit te bereiken zijn via vier integrale thema's streefbeelden en doelstellingen afgeleid. Het thema "landgoederen langs beken en rivieren" richt zich op:

- Schoon oppervlaktewater en een schone bodem door bronmaatregelen en scheiden van waterstromen;
- Een veilig en natuurlijk functionerend oppervlaktewatersysteem;
- Het herstellen van verdroogde natuurgebieden;
- Het versterken van de ecologische infrastructuur;
- Het versmelten van water en cultuurhistorie in het centrum van Breda en daarbuiten (oude waterlinies en dergelijke);
- Natuurontwikkeling combineren met extensieve recreatie.

Het thema "water in de wijk" focust vooral op een goede kwaliteit van het water in de directe leefomgeving.

Het beleid ten aanzien van diverse milieuthema's is in het onderstaande puntsgewijs opgesomd.

Geluid

In de nota "Zicht op Bredaas geluid" (Breda 2003) wordt kort ingegaan op de huidige toestand van de woon- en leefomgeving in Breda, het bestaand wettelijk kader, en de nieuwe ontwikkelingen in het beleid. Daarna worden de afzonderlijke geluidsbronnen beschreven.

Luchtkwaliteit

In het Luchtkwaliteitsplan Breda 2006-2009 wordt onder andere aangegeven wat de gemeente wil en kan gaan doen om een bijdrage te leveren aan een betere luchtkwaliteit. Na overleg met een groot aantal partijen is besloten het volgende pakket van maatregelen tot uitvoering te gaan brengen:

- schoon gemeentelijk wagenpark;
- schoon openbaar vervoer;
- milieuzones [gebieden waar alleen schoner (vracht)verkeer is toegestaan];
- verkeersdoorstroming;
- communicatie en gezondheid;
- fietsmaatregelen en vervoersmanagement;
- overige maatregelen zoals het meten en/of monitoren bij specifieke knelpunten en overleggen met het Rijk.

Externe veiligheid

De gemeente beoogt in haar beleid een veilige woon- en leefomgeving in de meest brede zin, op integrale wijze tot stand gekomen. Het doel is om het aantal vernielingen, geweldsdelicten, diefstallen, woninginbraken en verkeersslachtoffers sterk terug te brengen. Daarnaast zal ook het gevoel van veiligheid groter moeten worden. Bij de ontwikkeling van nieuwbouwwijken vormen de veiligheidsaspecten een belangwekkend uitgangspunt dat bij voorkeur al in een vroeg stadium van het planproces worden meegenomen.

Bodem

De doelstelling ten aanzien van bodem in de milieuvisie is:

In 2015 is Breda een eind op weg richting de landelijke doelstelling: een stad op een stevige, leefbare en duurzame bodem, die geschikt is voor een breed gebruik. Alle historische bodemverontreinigingen zijn gesaneerd of beheersbaar geworden.

Bij nieuwe ontwikkelingen dient bekeken te worden of de bodem een belemmering op kan leveren voor het tot stand komen hiervan. In alle gevallen is het mogelijk om de bodem geschikt te maken voor het gewenste gebruik van een locatie. Het is echter mogelijk dat een plan financieel onuitvoerbaar wordt omdat de kosten van de sanering te hoog zijn. Om een beeld te krijgen van de bodemkwaliteit dient een bodemonderzoek uitgevoerd te worden. Indien dit niet mogelijk is kan op basis van een historisch onderzoek een verwachting worden uitgesproken over de te verwachten bodemkwaliteit.

Gemeentelijk Rioleringsplan (2004)

De wijze waarop de gemeente Breda het beheer wil voeren over het gemeentelijk rioolstelsel staat verwoord in het Gemeentelijk Rioleringsplan Breda. De hieraan gekoppelde doelen zijn:

- het beperken van wateroverlast door hevige regenval
- duurzaam omgaan met hemelwater
- doelmatig beheer
- bewustwording gebruikers riolering
- kostendekkend rioolrecht

1.5. Plangebied en studiegebied

Omgeving plangebied

De beoogde locatie van de megabioscoop met topsporthal en het NAC-stadion zijn gesitueerd ten westen van het centrum van Breda in het gebied Steenakker. Dit gebied wordt aan de zuidkant begrensd door de spoorlijn Breda – Rotterdam en aan de noordkant door de Lunetstraat en de Backer en Ruebweg (zie figuur 2, later toe te voegen). Een deel van het gebied is momenteel volop in ontwikkeling. Door de directe verbinding met de A16 is Steenakker een aantrekkelijke vestigingsplaats voor zowel bedrijven en kantoren als voor leisure-activiteiten. Het gebied Steenakker bestaat uit vier delen.

Figuur 2 Ligging plangebied in Steenakker

1. Kop van Steenakker

De Kop van Steenakker vormt de entree vanaf de A16 tot Breda. Het gebied wordt momenteel ingericht tot een hoogwaardig kantorengedrag en andere stedelijke functies.

2. Woongebied Gageldonkseweg

In het midden van het gebied Steenakker staan een aantal vrijstaande woningen langs de Gageldonkseweg en de Steenakkerstraat. De woningen worden van de Kop van Steenakker gescheiden door een groenstrook. Ook tussen de woningen en het bedrijventerrein Steenakker is voorzien in een groenstrook.

3. Bedrijventerrein Steenakker (Steenakker midden)

Op het bedrijventerrein is een groot aantal kantoren en bedrijven aanwezig. Aan de noordoostkant is ruimte voor grootschalige detailhandelsvestigingen.

4. Gebied rond het NAC-stadion

Het bedrijventerrein en het gebied rond het NAC-stadion worden van elkaar gescheiden door de Westerparklaan, een belangrijke nieuwe ontsluitingsroute voor Breda. Deze verbinding tussen Breda-Noord en Breda-Zuid kruist de spoorlijn door middel van een tunnel. Het gebied rond het NAC-stadion wordt gekenmerkt door het stadion zelf, trainingsvelden enkele kantorencomplexen en een groot parkeerterrein.

De locatie voor de megabioscoop met topsporthal is gelegen tussen de Westerparklaan, de spoorlijn Breda – Rotterdam, de Stadionstraat en het kantorencomplex Tetrade.

Het plangebied is het gebied waarbinnen de voorgenomen ontwikkelingen worden voorzien.

Studiegebied

Het studiegebied is het gebied waar effecten, als gevolg van de voorgenomen activiteit, (kunnen) optreden. Het betreft het plangebied en de omgeving ervan. De omvang van het milieueffectgebied kan echter bij voorbaat niet exact worden aangegeven. Uit de effectbeschrijving in deze startnotitie/conceptMER zal blijken hoever de milieugevolgen zich uitstrekken; dit kan per milieuaspect aanzienlijk verschillen en zal per aspect worden aangegeven in de effectbeschrijving (hoofdstuk 4). Naar verwachting zal het studiegebied vooral worden bepaald door de verkeersaspecten. De meeste andere milieuaspecten zullen zich niet ver buiten het plangebied uitstrekken.

1.6. Nog te nemen besluiten

M.e.r. en ruimtelijke onderbouwing

Deze startnotitie/conceptMER is opgesteld ten behoeve van de besluitvorming over de te voeren vrijstellingsprocedures ex artikel 19 lid 1 WRO voor de realisering van de megabioscoop met topsporthal en de ontwikkelingen rondom het NAC-stadion. Inmiddels is zoals aangegeven het verzoek om vrijstelling voor de megabioscoop en topsporthal ingediend, de gemeente heeft op 25 april 2005, onder de voorwaarde van positieve uitkomsten van uit te voeren onderzoeken op het gebied van (sociale) veiligheid, milieu, water, verkeer en parkeren en definitief programma, besloten artikel 19 WRO toe te passen. Deze startnotitie/conceptMER, die dient als onderbouwing voor het vrijstellingsverzoek voor de megabioscoop en topsporthal wordt eveneens ter inzage gelegd. Besluitvorming over de ontwikkelingen rond het NAC-stadion vindt waarschijnlijk in een later stadium plaats.

Na de inspraak en het ontvangen van de adviezen van de wettelijke adviseurs, geeft de Commissie voor de milieueffectrapportage haar advies voor de richtlijnen. Daarna, zal de gemeenteraad, op basis van dat richtlijnenadvies, de richtlijnen vaststellen. Vervolgens kunnen een op deze richtlijnen afgestemd MER en ruimtelijke onderbouwing ter inzage worden gelegd.

Na aanvaarding van het MER door de gemeenteraad, worden MER en ruimtelijke onderbouwing ter inzage gelegd. De commissie m.e.r. neemt de adviezen van de wettelijke adviseurs en de inspraakreacties mee in het toetsingsadvies. Het toetsingsadvies wordt verwerkt in de ruimtelijke onderbouwing. Vervolgens vraagt de gemeenteraad een verklaring van geen bezwaar aan bij Gedeputeerde Staten.

In de ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van de vrijstellingsprocedure legt het college van Burgemeester en wethouders het voorkeursalternatief vast. Via de verklaring van geen bezwaar neemt Gedeputeerde Staten in eerste instantie hierover een besluit.

Besluiten samenhangend met ruimtelijke onderbouwing

Hieronder wordt aangegeven welke besluiten in samenhang met de vrijstellingsprocedure ex artikel 19 WRO voor de verschillende projecten van belang kunnen zijn:

- bouw- en aanlegvergunningen: voor het oprichten van (bedrijfs)bebouwing dient op grond van de Woningwet een bouwvergunning te worden aangevraagd.
- milieuvergunningen op grond van de Wet milieubeheer, te verlenen door de gemeente.
- ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet, wanneer er sprake is van aantasting en/of versterking van beschermde dier- of plantensoorten.
- bodemsaneringsbeschikking in het kader van de Wet bodembescherming (wanneer er sprake is van verontreiniging).
- ontgrondingsvergunningen op grond van de Ontgrondingenwet voor het maken van de bouwput, te verlenen door de provincie.

Daarnaast kunnen voor de exploitatie van de voorzieningen nog diverse vergunningen nodig zijn, zoals een gebruiksvergunning en kunnen ook meldingen in het kader van AMvB's op grond van de Wet milieubeheer nodig zijn.

Overige besluiten

Voor de ontwikkeling van de megabioscoop met topsporthal en de ontwikkelingen rondom het NAC-Stadion zullen daarnaast diverse besluiten moeten worden genomen over niet-ruimtelijke inrichtingsaspecten en uitvoeringsaspecten. Het gaat hierbij om:

- besluiten betreffende ontwikkelingen en beheer (relatie met veiligheidstoets (zie tekstkader);
- besluiten betreffende de waterhuishouding, zoals peilbesluiten en lozingsbesluiten door de waterbeheerder.

Veiligheidstoets

Kort gezegd is het doel van de veiligheidstoets om via een gestructureerd en transparant proces samen met de betrokkenen:

- zicht te krijgen op mogelijke veiligheidsrisico's;
- alternatieven te ontwikkelen waarmee aan deze risico's tegemoet wordt gekomen;
- afspraken te maken over de maatregelen en activiteiten die nodig zijn om het gekozen alternatief uit te voeren;
- de uitvoering van deze afspraken te bewaken.

2. Voorgenomen activiteit en alternatieven

13

2.1. Inleiding: overzicht alternatieven en leeswijzer

In een MER dienen minimaal de volgende alternatieven te worden beschreven:

- het nulalternatief (huidige situatie en de autonome ontwikkelingen);
- de voorgenomen ontwikkeling, hier: ontwikkeling volgens het ontwerp van de architect (het basialternatief genoemd) en eventueel mogelijke variabelen voor de inrichting van het gebied;
- het meest milieuvriendelijke alternatief (realistisch alternatief met de best bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu).

Er hoeven geen alternatieven in beschouwing te worden genomen die niet aan de doelstelling van de initiatiefnemer kunnen voldoen.

Hierna worden deze alternatieven beschreven en wordt ingegaan op de mogelijke varianten. In dit geval zijn er geen afzonderlijke alternatieven voor de inrichting van het plangebied op te stellen, omdat de speelruimte voor een andere inrichting te gering is (zie hiervoor ook paragraaf 2.3.5).

Variabelen zijn denkbaar ten aanzien van het gebruik van de inrichting (mede in samenhang met de ontwikkelingen rondom het NAC-stadion), het treffen van verkeersmaatregelen en maatregelen in de sfeer van duurzaam bouwen.

In het definitieve MER zal aan het einde van dit hoofdstuk tevens een beschrijving worden opgenomen van het voorkeursalternatief. Dit is het alternatief dat opgenomen wordt in de ruimtelijke onderbouwing.

Tabel 2 Overzicht alternatieven

alternatief	omschrijving	fasering
Nulalternatief	Huidige situatie en autonome ontwikkeling	--
Basialternatief	Voorgenomen ontwikkeling	Megabioscoop met topsporthal zonder ontwikkelingen rondom het NAC-stadion
		Megabioscoop met topsporthal en 50% van de ontwikkelingen rondom het NAC-stadion
		Megabioscoop met topsporthal en 100% van de ontwikkelingen rondom het NAC-stadion
Meest milieuvriendelijk alternatief	Voorgenomen ontwikkeling met aanvullende maatregelen	--

2.2. Het nulalternatief: referentiekader voor de beschrijving van effecten

Het nulalternatief is in dit geval geen middel om het gestelde doel te bereiken. Het vormt daarom alleen het referentiekader voor de effectbeschrijving van de overige alternatieven. In het nulalternatief wordt de huidige milieusituatie beschreven en wordt aangegeven wat er in het studiegebied zal gebeuren als de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd: de autonome ontwikkelingen. Waar relevant zullen in dit geval twee situaties/scenario's in beeld worden gebracht: de situatie exclusief en inclusief de onzekere autonome ontwikkelingen.

2.2.1. Huidige situatie in het plan- en studiegebied

Plangebied

Het plangebied ligt ten westen van het centrum van Breda in het gebied Steenakker, in het deelgebied Kop van Steenakker (zie paragraaf 1.5). In dit gebied is recent een hoogwaardig kantorencomplex ontwikkeld: Tetrade.

Direct ten westen van het plangebied ligt het bedrijventerrein Steenakker, de nieuwe Westerparklaan vormt een duidelijke grens tussen het plangebied en dit bedrijventerrein.

Het perceel waarop de megabioscoop met topsporthal wordt beoogd (bijna 104.000 m²) ligt momenteel braak (zie figuur 2). Direct ten noorden van het perceel is het Tetradecomplex gerealiseerd, in combinatie met een grote waterpartij. Langs het perceel liggen gastransportleidingen, waarmee bij de ontwikkeling rekening dient te worden gehouden.

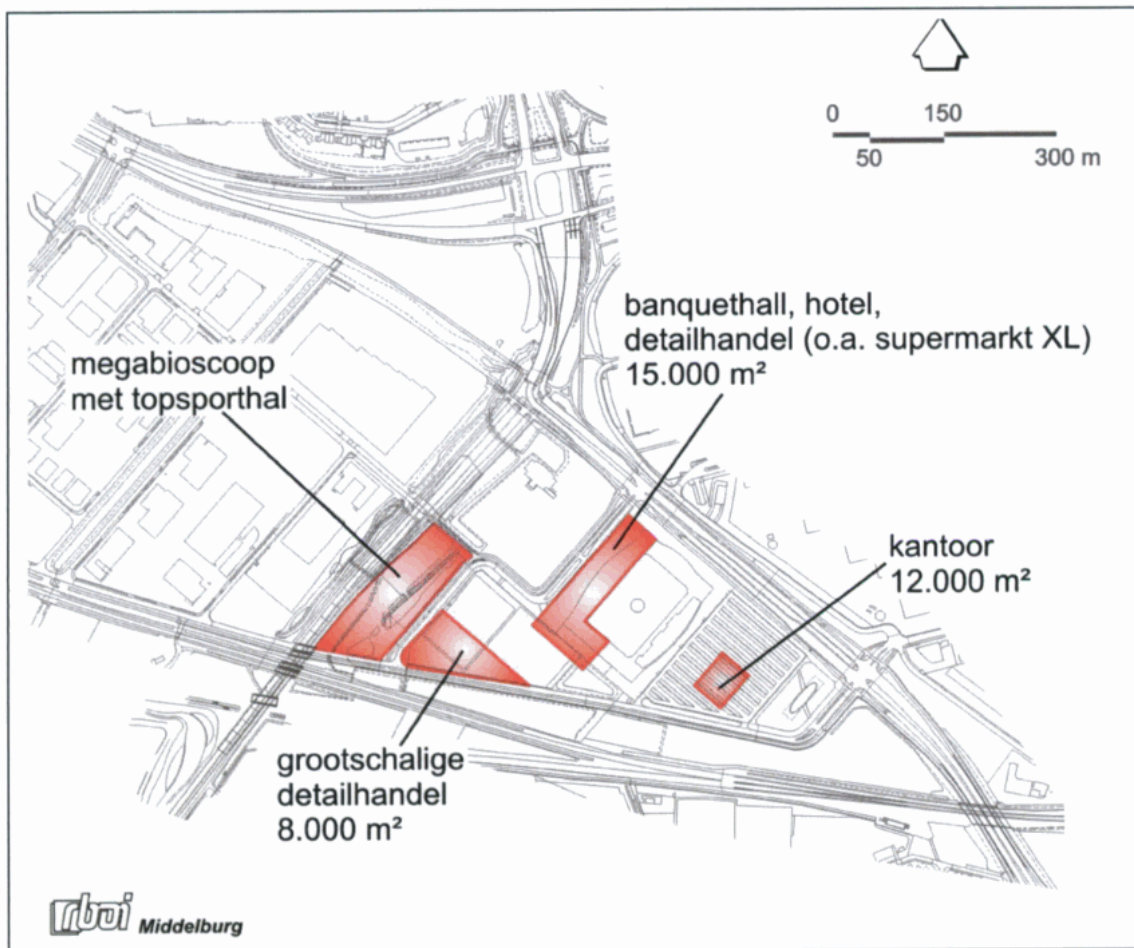
Het terrein van het NAC-stadion bestaat naast het stadion momenteel uit een aantal trainingsvelden, een kantorencomplex en een groot parkeerterrein.

2.2.2. Verwachte autonome ontwikkelingen

Wat betreft de samenhang van de ontwikkeling van de megabioscoop met topsporthal op de P2-locatie met diverse andere ontwikkelingen in de wijk Steenakker en in de ruime omgeving is met name de ontwikkeling van de braakliggende gronden op het bedrijventerrein Steenakker van belang; daar is ruimte voor de vestiging van grootschalige detailhandelsvestigingen, kantoren en bedrijvigheid. Omdat deze ontwikkelingen (de invulling van de braakliggende gronden buiten het plangebied plaatsvinden worden deze hier als "autonome ontwikkelingen" aangeduid (ontwikkelingen die ook plaatsvinden als de megabioscoop met topsporthal niet wordt gerealiseerd).

Bij de beschrijving van milieueffecten van de ontwikkelingen binnen het plangebied behoeft geen rekening worden gehouden met deze ontwikkelingen buiten het plangebied. Het betreft ontwikkelingen die zijn opgenomen in een vastgesteld bestemmingsplan, de mogelijke verkeersgevolgen van de ontwikkeling zijn reeds in de gemeentelijke verkeerscijfers voor de autonome groei opgenomen.

2.3. Voorgenomen ontwikkeling



Figuur 3 Situering beoogde ontwikkelingen

2.3.1. De P2-locatie met bioscoop: waarom op deze plek?

Bij de ontwikkeling van het plan voor de megabioscoop met topsporthal op de P2-locatie is intensief nagedacht over zowel het "wat?" als over het "waar?". De marktsituatie voor vestiging van een leisurecomplex in Breda wordt gunstig en perspectiefrijk ingeschat⁴. De realisering van de bioscoop zal leiden tot een versterking van de regionale positie van Breda op het gebied van bioscoopbezoek en een kwaliteitsimpuls van en een aanvulling op het bioscoopaanbod in het centrum. Verwacht wordt dat het afgeleide uitgaansbezoek aan de binnenstad aanzienlijk zal stijgen ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee samenhangend is een belangrijke impuls te verwachten in de vorm van extra bestedingen en werkgelegenheid als gevolg van het bioscoopbezoek.

Voor de vestiging van het leisurecomplex is gekozen voor de P2-locatie in het gebied Steenakker, direct grenzend aan de A16. De volgende overwegingen hebben tot deze locatiekeuze geleid.

- Economisch. Breda heeft een bovenregionaal economisch potentieel dat zich naar verwachting in de nabije toekomst verder zal ontplooiën.
- Verzorgingsgebied. Breda is centraal gelegen in een omvangrijk verzorgingsgebied met een hoge bevolkingsdichtheid. De doelgroepen bioscoopbezoekers en sporters zijn ruim vertegenwoordigd in het verzorgingsgebied.
- Infrastructureel. Een dergelijk grootschalig project met hoge bezoekersaantallen, dient goed bereikbaar te zijn. Dit vereist ten eerste een goede ontsluiting via de hoofdwegeninfrastructuur en ten tweede voldoende ruimte voor parkeeraccommodatie (op eigen terrein). De beoogde locatie in Steenakker voldoet aan deze infrastructurele randvoorwaarden, door de directe aansluiting op de A16 en de mogelijkheid om ter plaatse te voorzien in de benodigde parkeercapaciteit. Daarnaast zijn de verbindingen met de locatie binnen Breda ook uitstekend. De realisering van de Westerparklaan (Westerparklaan) heeft daar in belangrijke mate aan bijgedragen.
- Zichtbaarheid/bereikbaarheid. Een zichtbare ligging draagt – in combinatie met de goede ontsluiting – bij tot de bekendheid van de plek en zodoende tot een vlotte bereikbaarheid. De beoogde locatie is goed zichtbaar vanaf de Westerparklaan en de Lunetstraat. Bebording zal moeten leiden tot een goede bereikbaarheid vanaf de belangrijkste toegangsweg.
- Ontbreken van belemmeringen. De locatie is "belemmeringsvrij" in de zin dat nadelige effecten verbonden aan een dergelijke grootschalige attractie naar verwachting goed op de locatie kunnen worden opgevangen (verkeer, parkeren, geluidshinder, massale uitstraling).

Op ruimer schaalniveau bezien, kan de ontwikkeling van het leisurecomplex bijdragen aan het binden van uitgaand publiek uit Breda aan de eigen woonplaats, en de gerichtheid op bijvoorbeeld Rotterdam en Antwerpen beperken. Dit draagt niet alleen bij aan de levendigheid van het centrum, maar ook aan de beperking van het vrijetijdsverkeer.

2.3.2. Ontwikkelingen rondom het NAC-stadion

Om de vermogenspositie van NAC op orde te brengen is een herontwikkeling van het NAC-stadion en omgeving wenselijk, waarbij de veiligheidssituatie in het stadion structureel wordt verbeterd en waarbij een aantal noodzakelijke verbeteringen aan het stadion worden gerealiseerd. De mogelijkheden tot herontwikkeling van het stadion zijn gunstig. Het stadiongebied valt in de planzone Spoorstrip-Steenakker (bron: Ontwikkelingsvisie Breda 2020). De ligging van het stadion in de stad leent zich voor verdere ontwikkeling, met name door de nabijheid van ontsluitingswegen. De locatie is prima geschikt voor leisure en grootschalige detailhandel, als stedelijk vrijetijdscuster, passend in de Ontwikkelingsvisie Breda 2020, aangevuld met kleinschalige / middelgrote kantoorruimte. Grootschalige detailhandel zal hier nauwelijks botsen met kleinschalige detailhandel elders, vanwege de relatief grote afstand tot andere winkelcentra, en vanwege de ligging aan grote ontsluitingswegen, waardoor de detailhandel hier eerder een regionale functie zal vervullen. De aanwezigheid / nabijheid van het stadion zelf, en de koppeling aan de naam NAC, verschaft extra potentie aan de ontwikkelingen, waardoor het mogelijk wordt aan het geheel een allure te verschaffen die past bij de locatie aan een belangrijke invalsweg nabij het centrum van een zich sterk ontwikkelende stad.

⁴) Bioscoop Steenakker, marktruimte en bezoekersprognose, projectnummer L01.4.053, ZKA Consultants & Planners, juli 2005

2.3.3. Beoogde ruimtelijke inrichting

Formule en programma Megabioscoop en Topsportthal

Voor de P2-locatie heeft HEJA Projectontwikkeling BV de ambitie om een megabioscoop en een topsportthal geïntegreerd in een zogenoemd leisurecomplex te realiseren. Het gaat hierbij nadrukkelijk om de combinatie en integratie in één gebouw met een aantal op leisure afgestemde voorzieningen (horeca en detailhandel).

Ontwerp

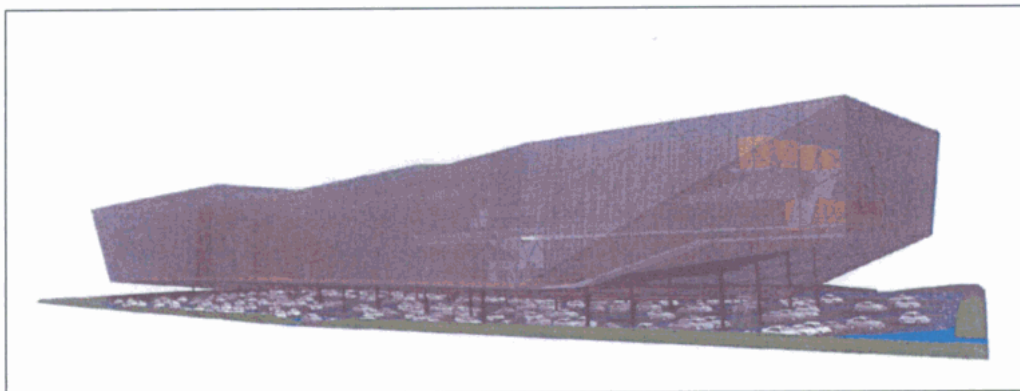
Door architect Marius van den Wildenberg is een concept ontwikkeld (14 april 2006) waarop een voorlopig ontwerp is gebaseerd. De idee achter de vormgeving van het complex komt voort uit het beeld van vlijmscherpe diamanten waarbij de "kop" en de "staart" van het gebouw worden benadrukt. De bedoeling van de architect is het gebouw te zien als een zwevend "niet-aards" object.

Het complex bestaat uit drie verdiepingen en zal op palen worden gebouwd. De bezoekers betreden en verlaten het complex via een tweetal stijglijnen ((rol)trappen). Toegankelijkheid voor bezoekers met een lichamelijke zal worden verzekerd.

De totale hoogte van het complex bedraagt ongeveer 25 meter. Onder het complex zal worden voorzien in parkeergelegenheid voor circa 950 auto's. Het parkeerterrein zal deels verdiept worden aangelegd en worden omsloten door een lage aarden wal. Door de verdiepte ligging en de wal wordt het zicht op de parkeerplaats vanuit de omgeving grotendeels ontnomen.

Naast de parkeergelegenheid voor de auto's wordt tevens voorzien in circa 750 fietsparkeerplaatsen voor de bioscoop en circa 200 voor de (top)sportthal. Dit aantal is conform de normen uit de Fietsparkeerwijzer van het CROW.

De bioscoop betreft een kwalitatief hoogwaardige perifere bioscoop met een breed programma-aanbod. De megabioscoop zal elf bioscoopzalen bevatten, met in totaal circa 2.000 stoelen. Op basis van demografische gegevens van het verzorgingsgebied, extrapolatie van bestaande oppervlakten van gelijksoortige onderdelen/activiteiten en de ervaring en marktkennis van de exploitanten (ZKA Consultants & Planners, juli 2005) wordt uitgegaan van bezoekersaantallen van circa 410.000 bezoekers per jaar.



Figuur 4 Zijaanzicht megabioscoop en topsportthal

De sportthal betreft een breedtesportthal die door de afmetingen ook geschikt is voor topsport-evenementen. Daartoe zal een grote tribuneomvang worden gerealiseerd (2.000 zitplaatsen). Voor het grootste deel zal de sportthal echter worden gebruikt door scholen, studenten (overdag) en verenigingen (in de avond). In de weekends zal de sportthal worden gebruikt voor competities en toernooien. Op basis van algemene ontwikkeling in de (indoor-)sport, inventarisatie en analyse over bezettingsschema's en ontwikkelingen van gebruikersgroepen van gemeentelijke sporthallen en het uitgangspunt dat de sportthal twee keer per jaar voor een topsportevenement kan worden gebruikt (ZKA Consultants & Planners, september 2005). De bezetting per jaar wordt geschat tussen de 1.900 en 2.350 uur. Eén en ander komt neer op circa 80.000 gebruikers/bezoekers per jaar.

In de buitenruimte worden de volgende voorzieningen aangelegd:

- een externe en interne ontsluitingsstructuur;
- een parkeeraccommodatie voor 950 voertuigen.

Bezettingsgraad

In onderstaande schema (bron: MER bioscoop Roosendaal voor bezettingsgraad bioscoop en ervaringscijfers voor bezettingsgraad sporthal) is de gemiddelde bezetting gedurende de week weergegeven. Uit het schema blijkt, dat er in de megabioscoop in de periode 20.00 uur – 24.00 uur sprake kan zijn van een 100% bezetting. Daarvoor en daarna is sprake van een duidelijk lagere bezettingsgraad. Voor de topsporthal is sprake van een 100% bezetting bij evenementen op zaterdag en zondag en dan in de periode 11.00 – 24.00 uur (twee maal per jaar).

Tabel 3 Overzicht bezettingsgraad bioscoop en topsporthal

tijd	8-8.30	8.30-9	9-10	10-11	11-18	18-19	19-20	20-22	22-23	23-24	24-1	1-8
Bioscoop vr-za-zo	5%	5%	10%	10%	10%	20%	50%	100%	100%	100%	50%	0%
Bioscoop ma-di-wo-do	5%	5%	10%	10%	10%	10%	40%	80%	40%	0%	0%	0%
Sporthal ma-di-wo-do	0%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	0%	0%	0%
Sporthal Vr	0%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	0%	0%
Sporthal za-zo	0%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	0%	0%
Sporthal evenement za-zo	25%	25%	50%	75%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	0%	0%

Formule en programma ontwikkelingen NAC-stadion

NAC is voornemens het gebruik van het stadion met de bijbehorende terreinen te intensiveren. Daartoe zullen de gebruiksmogelijkheden van de bestaande gebouwen rond het stadion worden uitgebreid en nieuwe gebouwen worden gerealiseerd. Door architectenbureau Eijkingdelouwere is een globale visie opgesteld op basis van een voorlopig programma voor de stadionontwikkeling.

Concreet gaat het daarbij om de volgende ontwikkelingen aan of nabij het NAC-stadion:

- uitbreiding bebouwing stadion (westzijde):
 - circa 6.100 m² conferentie- en businessruimte (inclusief "banquet hall");
 - circa 900 m² gezondheidsboulevard (medische dienstverlening met revalidatiefitness);
 - circa 1.800 m² kantoorhotel;
 - circa 4.500 m² supermarkt (XL);
 - circa 1.000 m² overige detailhandel;
- ter plaatse van de huidige trainingsvelden:
 - circa 8.000 m² grootschalige detailhandel;
- ter plaatse van het parkeerterrein P5 (ten oosten van het stadion):
 - circa 12.000 m² kantoorontwikkeling.

De conferentie- en businessruimte zal tevens worden gebruikt voor kleinschalige evenementen (tot maximaal 1.500 à 2.000 bezoekers).

Totaal heeft de stadionontwikkeling derhalve betrekking op ruim 35.000 m².

Bezettingsgraad

In onderstaande schema is de gemiddelde bezetting gedurende de week weergegeven (bron: Nota Parkeer- en stallingsbeleid Breda).

Tabel 4 Verwachte bezettingsgraad ontwikkelingen NAC-stadion

	Aantal bezoekers	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Za ochtend	Za middag	Za avond	Zo ochtend	Zo middag
Circa 12.000 m ² kantoorontwikkeling	400	100%	100%	5%	10%	5%	5%	0%	0%	0%
Circa 4.500 m ² supermarkt (XL)	4.000	30%	75%	5%	100%	100%	100%	100%	0%	0%
Circa 1.800 m ² hotel	55	40%	40%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Circa 900 m ² gezondheidsboulevard	200	100%	100%	10%	30%	10%	10%	10%	0%	0%
Circa 6.100 m ² conferentie en business (inclusief banquet hall)	1300	100%	100%	5%	5%	25%	25%	0%	25%	25%
Circa 8.000 m ² grootschalige detailhandel	3000	30%	75%	5%	100%	100%	100%	100%	0%	0%
Resterend: circa 1.000 m ² detailhandel	265	30%	75%	5%	100%	100%	100%	100%	0%	0%
Gebruik NAC-stadion voor voetbalwedstrijden	17.000	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	0%	100%

2.3.4. Mogelijke fasering

De hiervoor beschreven ontwikkeling zal naar verwachting gefaseerd worden uitgevoerd:

- Allereerst wordt de bioscoop met topsporthal gerealiseerd. Dit project is al het meest vergaand uitgewerkt en kan in beginsel op korte termijn worden gerealiseerd.
- De planvorming voor de ontwikkelingen bij het NAC-stadion is nog minder ver gevorderd. Op dit moment wordt verwacht dat deze ontwikkelingen daarom iets later worden gerealiseerd, waarbij de realisering mogelijk nog in delen plaatsvindt.

Verwacht wordt echter dat alle hier beschreven ontwikkelingen vrij kort achter kunnen worden gerealiseerd; in totaal wordt op dit moment uitgegaan van een realiseringstermijn van in totaal maximaal 10 jaar.

Omdat het bij de bioscoop/topsporthal en de ontwikkelingen bij het NAC-stadion om ontwikkelingen van nogal verschillende aard gaat, worden de milieueffecten, voor zover relevant, afzonderlijk in beeld gebracht. Daarmee ontstaat tevens inzicht in de optredende effecten van de afzonderlijke realiseringfasen. Omdat de ontwikkelingen bij het NAC-stadion veel meer bezoekers trekken dan de bioscoop en topsporthal is voor deze ontwikkelingen waar zinvol ook nog een tussenfase in beeld gebracht (circa 50% van de ontwikkelingen bij het NAC-stadion).

Samenvattend worden dus de effecten van de ontwikkelingen als volgt beschreven:

- bioscoop en topsporthal (zonder enige ontwikkeling bij het NAC-stadion)
- bioscoop en topsporthal + 50% van de ontwikkelingen bij het NAC-stadion (alleen voor milieueffecten waar dat zinvol blijkt te zijn);
- totale ontwikkeling: bioscoop, topsporthal en 100% van de ontwikkelingen bij het NAC-stadion.

2.3.5. Vaststaande en variabele elementen in gebruik en inrichting

Het hiervoor beschreven basisalternatief ligt voor een groot deel vast. Hieronder wordt beschreven welke onderdelen hiervan vaststaan (en waarvoor dus geen alternatieven of varianten aan de orde kunnen komen) en welke onderdelen nog wel (enigszins) variabel zijn, waarbij dus kan worden gezocht naar mogelijke varianten in inrichting en ontsluiting..

Vaststaande elementen voor de planvorming

In de eerste plaats staat de locatie van de verschillende onderdelen in vergaande mate vast. In paragraaf 2.3.1 is reeds ingegaan op de overwegingen die bij de locatiekeuze voor de bioscoop en topsporthal een rol hebben gespeeld. De ontwikkelingen rond het NAC-stadion zijn op deze plaats ingegeven door de functionele samenhang met het stadion zelf dan wel door de doelstelling om de economische draagkracht van het stadion te versterken.

De inrichting op hoofdlijnen is in sterke mate bepaald door de aanwezige infrastructuur. Er is op dit moment geen aanleiding om de infrastructuur en ontsluiting in relevante mate te wijzigen. Binnen deze kaders is gezocht naar een optimale inrichting van het plangebied.

Variabele elementen als bouwstenen voor alternatieven of varianten

In het kader van een MER is onderzoek naar variabelen en mogelijke maatregelen alleen nodig en zinvol voor zover daarmee relevante milieueffecten kunnen worden verminderd dan wel voorkomen. Bij leisure-projecten en daarmee vergelijkbare activiteiten binnen het stedelijke gebied ligt het accenten bij het te verrichten onderzoek het zo veel mogelijk voorkomen van verkeers- en parkeeroverlast en van hinder voor de omgeving en in relatie daarmee onderzoek naar de effecten op de luchtkwaliteit, geluid en (externe) veiligheid. Voor zover in het gebied daartoe aanleiding bestaat moet daarnaast ernaar worden gestreefd om negatieve effecten op het gebied van onder meer de bodem- en waterhuishouding, ecologie en archeologie te voorkomen. Ten slotte is aandacht nodig voor de eventuele mogelijkheden van duurzaam bouwen (inclusief energie), op basis van de gemeentelijke Nota kwaliteit wonen.

In dit kader kunnen de volgende mogelijke maatregelen en variabelen worden genoemd.

Gebruik en beheer van de voorzieningen

- onderlinge afstemming in het gebruik van voorzieningen waaronder het eventueel niet gelijktijdig benutten van accommodaties (NAC-stadion en topsporthal) voor topsportevenementen;
- afspraken over het beheer van de voorzieningen en het toezicht op bezoekers.

Verkeersmaatregelen

- gerichte maatregelen in de verkeersontsluiting om grote verkeersstromen optimaal te geleiden;
- optimaal parkeerbeheer waarbij verschillende parkeervoorzieningen optimaal voor alle functies worden ingezet;
- benutting mogelijkheden voor openbaar vervoer en fiets.

Overige inrichtingsmaatregelen

- verbetering van de waterhuishouding door het realiseren van extra waterberging;

Duurzaam bouwen

- gebruik van duurzame materialen;
- maatregelen gericht op vermindering/minimalisering van het energieverbruik.

2.4. Meest milieuvriendelijk alternatief

In ieder MER moet op grond van het Besluit m.e.r. een realistisch alternatief worden beschreven "waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voorzover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, worden beperkt" ("meest milieuvriendelijk alternatief", kortweg MMA genoemd). Het MMA moet wel realistisch zijn, dat wil zeggen het moet voldoen aan de doelstellingen; daarin opgenomen maatregelen moeten tevens binnen de competentie van de initiatiefnemer liggen.

Gelet op de hiervoor benoemde vaststaande uitgangspunten voor de inrichting vormt het basisalternatief in dit geval ook het vertrekpunt voor het MMA. Het uitgewerkte MMA richt zich op een zodanige optimalisering van het basisalternatief met behulp van aanvullende maatregelen en (beperkte) aanpassingen in het project dat aan de wettelijke doelstelling wordt voldaan. Het MMA zal pas concreet worden uitgewerkt in het definitieve MER. Daarbij zal worden nagegaan welke van de hiervoor genoemde variabele elementen uitvoerbaar zijn en een relevante bijdrage kunnen ter verbetering van milieueffecten.

3. Bestaande situatie en autonome ontwikkeling

21

3.1. Inleiding

In dit hoofdstuk wordt voor de verschillende milieuaspecten inzicht gegeven in de huidige milieusituatie inclusief de te verwachten autonome ontwikkelingen (= de situatie zonder dat de in hoofdstuk 2 beschreven voorgenomen activiteit wordt uitgevoerd). Dit dient als referentie voor de in het volgende hoofdstuk te beschrijven milieueffecten van het voornemen.

Elke paragraaf begint met een kort overzicht van de voor de beschrijving en toetsing van milieueffecten relevante aspecten en criteria en van de daarbij te hanteren onderzoeksmethodiek. Deze aspecten en onderzoeksmethodiek zijn uiteraard ook sturend voor de beschrijving van de huidige situatie en autonome ontwikkelingen.

3.2. Bodem, water, ecologie en cultuurhistorie

Relevante aspecten en aanpak beschrijving

Onder deze groep van milieuthema's wordt ingegaan op:

- de huidige bodemopbouw en bodemkwaliteit;
- de huidige waterhuishouding (kwantitatief en kwalitatief) en eventuele aanwezige knelpunten daarin;
- de huidige ecologische waarden;
- de aanwezige archeologische en cultuurhistorische waarden.

De onderstaande tabel werkt dit per onderdeel uit. Daaraan aansluitend volgt per aspect een nadere toelichting op de toetsingscriteria en de gehanteerde aanpak.

Tabel 5 Toetsingscriteria aspecten bodem, water, ecologie en cultuurhistorie

thema	aspect	te beschrijven effecten/ criteria	onderzoeksmethodiek
Bodem	Bodem	- bodemopbouw - bodemkwaliteit	- beschrijving op hoofdlijnen - beschrijving op basis beschikbaar bodemonderzoek
Water	Oppervlaktewater	- waterhuishouding (kwantiteit) - waterkwaliteit	- kwalitatieve/zo mogelijk kwantitatieve beoordeling op basis van bestaande informatie/eventuele aanvullende informatie Waterschap - kwalitatieve beoordeling mede op basis van informatie van het Waterschap
Ecologie	Flora en fauna (soortenbescherming)	- areaalverlies en verstoring leefgebied van: - o beschermde soorten - o extra beschermde soorten/Rode Lijst-soorten - benutting kansen voor ontwikkeling nieuwe leefgebieden	- beschrijving gevolgen areaalverlies en verstoring per soort(groep) - kwalitatieve beschrijving gevolgen per soortgroep
Archeologie en cultuurhistorie	Archeologie en cultuurhistorie en	- aantasting van waardevolle objecten	- kwantitatief (aantal) en kwalitatief (waarde) zonodig op basis van archeologisch onderzoek

Bodem

Voor de beschrijving van de bodemkwaliteit zal gebruik worden gemaakt van de nog uit te voeren (verkennde) bodemonderzoeken. Tevens zal literatuur worden geraadpleegd.

Water

Het watersysteem en de waterhuishouding zijn beschreven op basis van beschikbare informatie. Deze (nog niet volledige) informatie is in belangrijke mate afkomstig van de waterbeheerder, het Waterschap Brabantse Delta.

Ecologie

Het plangebied en de directe omgeving vormen geen onderdeel van een Natura-2000 gebied of een element van de Ecologische Hoofdstructuur. Ook de wegen waarover de bezoekers naar het studiegebied komen zijn niet gelegen in of gebieden met een beschermde status. Onderzoek naar mogelijke effecten is wat dat betreft niet noodzakelijk.

Het onderzoek richt zich daarom primair op de soortenbescherming. Binnen het plangebied dient het effect onderzocht te worden op de aanwezige soorten die worden beschermd op grond van de Flora- en faunawet. Het betreft hier alle soorten vogels en amfibieën, de meeste zoogdieren en enkele soorten planten, vissen en insecten.

Om in beeld te brengen welke speciaal beschermde soorten aanwezig zijn, zijn de gegevens geraadpleegd van het Natuurloket, diverse atlanten met verspreidingsgegevens en heeft een veldbezoek plaatsgevonden. Tijdens het locatiebezoek op 10 augustus 2006 is nader beoordeeld in hoeverre het leefgebied van soorten, die op basis van het literatuuronderzoek en algemene kennis in het plangebied mogen worden verwacht, ook daadwerkelijk in het plangebied aanwezig kan zijn.

In de effectbeschrijving (paragraaf 4.2) wordt op basis hiervan nagegaan of door de boogde ontwikkeling vernietiging, verstoring en versnippering optreedt. Daarnaast wordt nagegaan welke kansen de beoogde ontwikkeling biedt om nieuwe leefgebieden voor bijzondere flora en fauna te laten ontstaan en in hoeverre deze mogelijkheden in de planvorming reeds zijn meegenomen.

Archeologie en cultuurhistorie

Dit aspect wordt bij de MER-procedure nader ingevuld.

3.2.1. Bodem en grondwater

Bodemopbouw en grondwater

Het plangebied ligt in het (verstedelijkte) Brabantse dekzandgebied. In het gebied Steenakker liggen langgestrekte, zuidwest-noordoost georiënteerde parallelle ruggen, bestaand uit dekzand. Hiertussen bevinden zich dalvormige laagten. De maaiveldhoogte in het plangebied ligt op 2 tot 2,5 m + NAP. De gemiddeld hoogste grondwaterstand ligt meer dan 0,8 m beneden het maaiveld, terwijl de gemiddeld laagste grondwaterstand meer dan 1,2 m beneden het maaiveld ligt. Het gebied is een inrijingsgebied.

Bodemkwaliteit

Het gebied is vanaf de middeleeuwen in gebruik geweest als landbouwgebied. Vanaf 1800 is de tuinbouw in opkomst gekomen. Na 1960 ging men over op glastuinbouw.

Uit een in 1992 door Iwaco verricht historisch bodemonderzoek blijkt dat de bodem van oude tuinbouwbedrijven (van voor 1970) als verdacht wordt beschouwd vanwege mogelijk gebruik van bestrijdingsmiddelen, die tegenwoordig verboden zijn (bijvoorbeeld DDT).

In en rond het plangebied zijn in de afgelopen jaren een aantal bodemonderzoeken uitgevoerd om een beeld te krijgen van de (mogelijke) vervuilingsgraad van de bodem. Uit de resultaten van deze onderzoeken blijkt dat zowel de grond als het grondwater maximaal licht verontreinigd zijn met zware metalen, PAK en minerale olie. Deze lichte overschrijdingen van de streefwaarde geven geen aanleiding voor nader bodemonderzoek en al helemaal niet voor een uit te voeren bodemsanering. Hergebruik van vrijkomende grond mag zondermeer binnen het plangebied. Alleen als er geen sprake is van werken met een zogenoemde "gesloten grondbalans" moet bij het afvoeren van de overtollige grond rekening met het Besluit bodemkwaliteit worden gehouden.

Autonome ontwikkelingen

In paragraaf 2.2 is een kwalitatieve beschrijving gegeven van de in en om het plangebied voorziene autonome ontwikkelingen. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om invulling van braakliggende terreinen op het bedrijventerrein Steenakker. De autonome ontwikkeling wijkt dus nauwelijks af van de beoogde ontwikkeling: bebouwen en verharden van het plangebied.

Ook wat betreft de bodemkwaliteit zijn naar verwachting geen aanpassingen gepland.

3.2.2. Water

Huidige situatie

Het plangebied maakt deel uit van het watersysteem Westerpark en bestaat uit vier locaties, gelegen tussen de Westerparklaan, Lunetstraat en de Rat Verlegghstraat. Deze zijn nu deels verhard (ontwikkelingen direct rond NAC-stadion) en deels onverhard (braakliggend terrein en sportvelden).

Vanaf de oostkant loopt langs de zuidzijde van het plangebied een tertiaire watergang, Steenakker Zuid genaamd. Ter hoogte van het stadion gaat de watergang in noordwestelijke richting lopen, waarna de watergang het plangebied aan de noordwestkant verlaat ter hoogte van de Westerparklaan. Langs de Westerparklaan is bovendien een retentievijver gesitueerd.

In de watergang die door het plangebied loopt heeft in het verleden wateroverlast plaatsgevonden ter hoogte van het kantoorgebouw ten oosten van het stadion. Deze wateroverlast was het gevolg van lange betonnen duikers in de waterloop die te klein gedimensioneerd zijn waardoor ze snel verstopt kunnen raken. Buiten het plangebied mondt de Steenakker Zuid uit in de Bethlehemloop (secundaire watergang), deze watergang is momenteel reeds zwaar belast.

De kwaliteit van het oppervlaktewater in het plangebied is onbekend. Deze paragraaf zal worden aangevuld in het kader van de mer-procedure.

Autonome ontwikkelingen

In paragraaf 2.2 is een kwalitatieve beschrijving gegeven van de in en om het plangebied voorziene autonome ontwikkelingen. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om invulling van braakliggende terreinen op het bedrijventerrein Steenakker. De autonome ontwikkeling wijkt dus nauwelijks af van de beoogde ontwikkeling: bebouwen en verharden van het plangebied.

Ook in het watersysteem zijn volgens informatie van het Waterschap in en rond het plangebied geen aanpassingen gepland.

3.2.3. Ecologie

In deze paragraaf wordt, vooruitlopend op de beschrijving van de huidige situatie en de toekomstige autonome ontwikkelingen, ingegaan op de relevante aspecten die beschreven en getoetst zullen worden.

Beschikbare inventarisatie gegevens Natuurloket

In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van de beschikbare gegevens over het voorkomen van de diverse soortgroepen in het plangebied. Een eerste indruk van de betekenis van het plangebied voor beschermde natuurwaarden kan worden verkregen door het raadplegen van het Natuurloket⁵⁾.

Het plangebied is gesitueerd in de kilometerhokken 110-400 en 110-401. Deze kilometerhokken bestaan uit het stedelijke gebied van Breda met spoorlijn, weginfrastructuur en het grootschalige bedrijventerrein.

Het Natuurloket geeft aan dat de meeste soortgroepen niet of matig zijn onderzocht. De vaatplanten, broedvogels en watervogels zijn goed onderzocht.

Er zijn twee vaatplantsoorten die beschermd worden ingevolge de Flora- en faunawet, respectievelijk tabel 1 en tabel 2/3. Twee soorten vaatplanten staan vermeld op de Rode Lijst.

Het noordelijke kilometerhok is onderzocht op broedvogels en watervogels. Er zijn in totaal 40 verschillende soorten waargenomen (waarvan drie soorten van de Rode Lijst), hetgeen niet

⁵⁾ Het Natuurloket is een gezamenlijk initiatief van het Ministerie van LNV en de Vereniging Onderzoek Flora en Fauna (VOFF). In de VOFF zijn Particuliere Gegevensbeherende Organisaties (PGO's) verenigd. Het Natuurloket heeft als doel de toegankelijkheid van gegevens over de aanwezigheid van beschermde en bedreigde soorten in Nederland te vergroten (www.natuurloket.nl). De gebiedsinformatie is gebaseerd op waarnemingen die verzameld zijn door de PGO's.

veel is voor een gevarieerd stedelijk gebied. De watervogels zijn waargenomen in een grote vijver. Deze ligt op afstand van het plangebied.

Locatiebezoek

Flora

Het plangebied heeft nauwelijks betekenis voor wilde inheemse planten. Grotendeels is het verhard of bebouwd. Op de braakliggende percelen is een pioniers-/storingsvegetatie aanwezig en tevens enige jonge bomen/struiken. Er zijn geen beschermde soorten waargenomen.

Het Natuurloket vermeldt dat er twee soorten vaatplanten in het kilometerhok 110-401 worden beschermd door de Flora- en faunawet. Naar verwachting zijn dit brede wespenorchis of kaardenbol (tabel 1), die veel voorkomen in de bewoonde omgeving. De soort die staat vermeld op tabel 2 is een van de algemene soorten orchideeën, naar verwachting gevlekte orchis, die geregeld in vochtige parkgebied voorkomt.

Vogels

Het braakliggende terrein is geschikt als leefgebied voor vogels van ruigte, zoals bosrietzanger, kneu, spotvogel en tuinfluiter. Het terrein lijkt ook geschikt als leefgebied van de kuifleeuwerik. Deze soort is in Breda ook vastgesteld, echter de laatste jaren gaat de kuifleeuwerik zeer sterk achteruit. De status op de Rode Lijst is "ernstig bedreigd".

Het bestaande bedrijventerrein biedt ruimte aan soorten van de bewoonde omgeving (merel, witte kwikstaart).

Alle vogelsoorten worden beschouwd als extra te beschermen soorten in de Flora- en faunawet.

Zoogdieren

Tijdens het veldbezoek zijn in het plangebied sporen van mollen en muizen waargenomen. In de regio zijn de volgende soorten zijn, die mogelijk een verblijfplaats hebben in het plangebied waargenomen: weekleurige bosspitsmuis, dwergspitsmuis, rosse woelmuis, ondergrondse woelmuis, veldmuisbosmuis. Tevens zou in beplantingselementen een egel en konijn kunnen huizen.

In het Natuurloket zijn geen gegevens aanwezig over vleermuizen. Het plangebied vervult echter vrijwel zeker een functie als foerageergebied voor vleermuizen, met name voor de dwergvleermuis. Door het ontbreken van geschikte bebouwing en oude bomen binnen het plangebied, zijn er geen rust- of verblijfplaatsen voor vleermuizen.

Alle te verwachten zoogdiersoorten staan vermeld op tabel 1 (Algemene soorten) van de Flora- en faunawet.

Amfibieën en reptielen

De beplantingen in het kilometerhok zijn geschikt als landbiotoop voor kleine watersalamander, gewone pad en bruine kikker (de algemene soorten).

De rugstreeppad komt niet in de regio voor.

Insecten

In het plangebied komen geen biotopen voor die geschikt zijn voor (extra) te beschermen soorten vlinders en libellen ingevolge de Flora- en faunawet.

Autonome ontwikkelingen

In paragraaf 2.2 is een kwalitatieve beschrijving gegeven van de in en om het plangebied voorziene autonome ontwikkelingen. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om invulling van braakliggende terreinen op het bedrijventerrein Steenakker. De autonome ontwikkeling wijkt dus ook voor dit thema nauwelijks af van de beoogde ontwikkeling: bebouwen en verharderen van het plangebied.

3.2.4. Archeologie en cultuurhistorie

Huidige situatie

Uit de publicatie Bredase akkers eeuwenoud (4000 jaar bewoningsgeschiedenis op de rand van zand en klei; erfgoedstudies Breda 1, rapportage archeologische monumentenzorg 102, onder redactie van C.W. Koot en R. Berkvens) blijkt dat in het gebied Steenakker relatief veel archeologische vondstplaatsen bekend zijn. Om te kunnen nagaan of als gevolg van de beoogde ontwikkelingen archeologische waarden zullen worden aangetast is het uitvoeren van archeologisch onderzoek noodzakelijk.

Deze paragraaf wordt aangevuld in het kader van de mer-procedure.

3.3. Verkeer en vervoer

Relevante aspecten en toetsingscriteria

Onder het thema verkeer en vervoer wordt ingegaan op:

- de bereikbaarheid van het plangebied en de omgeving voor het autoverkeer;
- de bereikbaarheid voor langzaam verkeer en openbaar vervoer;
- de verkeersveiligheid.

De onderstaande tabel werkt dit per onderdeel uit. Daaraan aansluitend volgt per aspect een nadere toelichting op de toetsingscriteria en de gehanteerde aanpak.

Tabel 6 Toetsingscriteria aspecten verkeer en vervoer

thema	aspect	te beschrijven effecten/criteria	onderzoeksmethodiek
Verkeer en vervoer	Bereikbaarheid	- bereikbaarheid autoverkeer	- prognose belasting omliggende wegennet op basis van verkeersmodel
		- bereikbaarheid langzaam verkeer	- kwalitatieve beschrijving bereikbaarheid megabioscoop met topsport-hal voor langzaam verkeer
		- bereikbaarheid openbaar vervoer	- kwalitatieve beschrijving van loopafstanden tot haltes
	Parkeren	- parkeerbalans	- prognose benodigd aantal parkeerplaatsen versus aanwezige parkeerplaatsen
	Verkeersveiligheid	- verkeersveilige vormgeving verkeerstructuur	- kwalitatieve beoordeling

Bereikbaarheid autoverkeer

Naast de beschrijving van de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen spitst het onderzoek zich toe op de bereikbaarheid van het plangebied en het effect van de ontwikkelingen op het functioneren van de hoofdverkeersstructuur (op hoofdlijnen). Goed functioneren van de hoofdverkeersaders in het plangebied is van belang voor de verkeersafwikkeling op stedelijk niveau. De beoordeling van de bereikbaarheid en het functioneren van het plangebied vindt plaats door de congestiekans te bepalen op basis van de verhouding tussen de capaciteit en intensiteit van de hoofdverkeerswegen die het plangebied ontsluiten en op een aantal andere maatgevende wegvakken van het hoofdwegennet. De gegevens hiervoor zijn aangeleverd vanuit het gemeentelijk verkeersmodel. Het verkeersmodel geldt voor 2020 en houdt rekening met een autonome verkeersgroei.

Bereikbaarheid langzaam verkeer

Bij de beoordeling van de bereikbaarheid voor langzaam verkeer zal onder meer de barrièrewerking en oversteekbaarheid worden gezien. De barrièrewerking wordt beoordeeld op basis van de maaswijdte van met name de verkeersstructuur voor langzaam verkeer.

Parkeren

Belangrijk is een sluitende parkeerbalans te hebben. Aan de hand van een op te stellen parkeerbalans zal dit worden bepaald. Daarbij wordt in eerste instantie de parkeerbehoefte van de nieuwe functies bepaald. Uitgangspunt is dat de bioscoop met (top)sporthal eigen parkeervoorzieningen hebben, los van de stadionomgeving. Tevens wordt rekening gehouden met mogelijk dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Vervolgens wordt aan de hand van de beschikbare parkeerplaatsen en parkeerbalans opgesteld.

Verkeersveiligheid

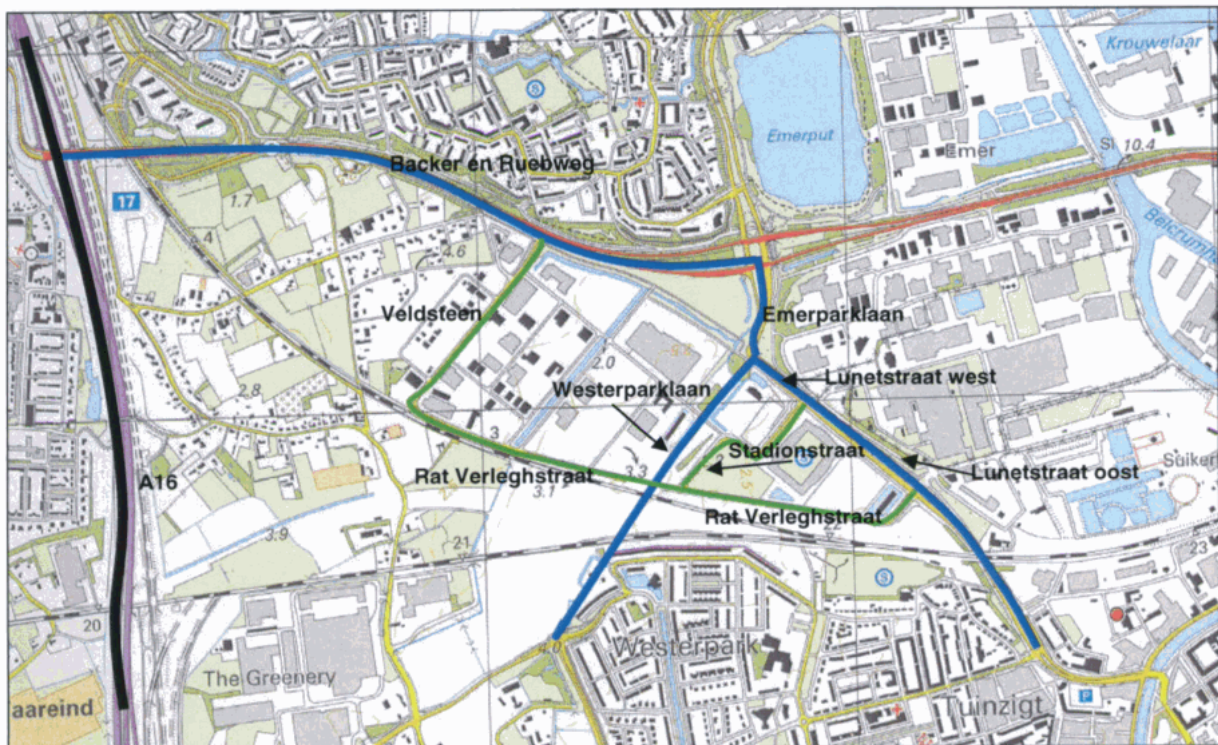
De verkeersveiligheid wordt – aan de hand van verkeersveiligheidsgegevens over de huidige situatie – bij gebrek aan een kwantitatieve methodiek kwalitatief beoordeeld. Daarbij wordt uitgegaan van normen, verkeerskundig inzicht en/of vergelijking van de toekomstige situatie met de huidige situatie.

3.3.1. Bereikbaarheid autoverkeer

Huidige situatie

De ontsluiting van het plangebied vindt plaats via een aantal verkeerswegen. Via de Stadionstraat en de Rat Verlegghstraat (oost) wordt het plangebied direct ontsloten op de Lunetstraat. Via deze straat wordt het verkeer vervolgens geleid richting het centrum in oostelijke richting en via de Emerparklaan en de Backer en Ruebweg (richting de rijksweg A16) in westelijke richting. Eind 2005 is het laatste deel van de Westerparklaan geopend. Dit deel van de Westerparklaan ligt aan de westzijde van het plangebied en heeft als doel een betere ontsluiting van het westelijk deel van Breda. Door het openstellen van de Westerparklaan zijn andere verkeersstromen ontstaan.

Naast genoemde directe ontsluitingen van het plangebied, is het tevens mogelijk om het gebied via het bedrijventerrein Steenakker te bereiken/verlaten. Ontsluiting gebeurt dan via het westelijk deel van de Rat Verlegghstraat richting het bedrijventerrein, waarbij uiteindelijk via de Veldsteen de Backer en Ruebweg wordt bereikt. In figuur 5 zijn de belangrijkste ontsluitingsroutes (met straatnamen weergegeven).



Figuur 5 Ontsluitingsroutes plangebied

Autonome ontwikkelingen

In paragraaf 2.2 is een kwalitatieve beschrijving gegeven van de in en om het plangebied voorziene autonome ontwikkelingen. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om invulling van braakliggende terreinen op het bedrijventerrein Steenakker.

Op het gebied van verkeer en vervoer doen zich in en om het plangebied in de toekomst geen autonome ontwikkelingen meer voor. Wel is het gehele verkeerssysteem in Breda aan een constante (autonome) ontwikkeling onderhevig door diverse oorzaken en omstandigheden. Het voert echter te ver om deze ontwikkelingen in deze paragraaf op te sommen.

Verkeersintensiteiten

De gemeente Breda beschikt over een verkeersmodel. Aan de hand van dit model zijn intensiteitscijfers voor het ontsluitende wegennet bepaald voor de weekdag in het prognosejaar 2020. In deze cijfers zijn alle bekende (en min of meer vaststaande) autonome ontwikkelingen in Breda (en omstreken) meegenomen. In tabel 7. zijn de verkeersintensiteiten weergegeven. Tevens zijn daarin de huidige intensiteiten op de diverse wegen opgenomen (2006). Ten aanzien van de intensiteiten in 2006 kan nog worden opgemerkt dat er voor dat jaar nog geen intensiteiten voor de Westerparklaan bekend zijn. Deze Westerparklaan zorgt in de nabije omgeving voor een andere verkeersstroom, waardoor ook de intensiteiten anders worden. Voor het jaar 2006 kan dit echter nog niet in beeld gebracht worden.

Tabel 7 Verkeersintensiteiten huidig (2006) en bij autonome ontwikkelingen (2020) (in mvt/etmaal)

weg	intensiteiten 2006	intensiteiten 2020
Stadionstraat	425	525
Rat Verlegstraat	900	1.100
Lunetstraat oost	17.400	14.475
Lunetstraat west	17.400	15.925
Emerparklaan (zuid)	17.400	37.000
Westerparklaan	8.450	26.750

Naast de weekdaggemiddelden zijn ook de avondspitsuren relevant voor een adequaat beeld van de wegenstructuur om het plangebied. Tijdens de avondspitsuren zijn de hoogste verkeersintensiteiten aanwezig, die vervolgens weer bepalen of de capaciteit van de wegen voldoende is en er daardoor geen knelpunten optreden.

In tabel 8 zijn de avondspitsuren in 2020 weergegeven voor de ontsluitingswegen om het plangebied. Tevens zijn weergegeven de capaciteiten van betreffende wegen en de Intensiteit/Capaciteit-verhouding (I/C). Is deze I/C-verhouding < 0,8 dan zijn er geen knelpunten in de verkeersafwikkeling te verwachten. Is deze I/C-verhouding > 0,8 dan zijn doorstromingsknelpunten te verwachten.

Tabel 8 Verkeersintensiteiten avondspitsuren 2020 (in mvt/uur)

weg	intensiteiten 2020	Capaciteiten 2020	I/C-verhouding
Lunetstraat oost	1.275	4.000-4.800	< 0,8
Lunetstraat west	1.375	4.000-4.800	< 0,8
Emerparklaan (zuid)	3.500	4.000-4.800	tussen 0,9 en 0,7
Westerparklaan	2.525	1.800 – 3.600	tussen 1,4 en 0,7

Uit de analyse blijkt, dat de capaciteit van de wegen in het algemeen voldoende is om het verkeer gedurende de avondspitsuren zonder knelpunten af te wikkelen. Op de Emerparklaan en

de Westerparklaan kunnen knelpunten in de doorstroming ontstaan. Ook gedurende de overige tijden van de week zullen zich derhalve geen knelpunten voordoen.

Kruispunten bepalen in de meeste situaties de daadwerkelijke capaciteit van een weg. Uit een nadere kruispuntanalyse van de gemeente Breda blijkt, dat de kruispunten in en om het plangebied de situatie in 2020 gedurende het avondspitsuur goed kunnen afwikkelen. Op dit punt zijn er geen doorstromingsknelpunten te verwachten.

Speciale situatie is bij voetbalwedstrijden van NAC. Gedurende twee zeer korte perioden (circa één uur voor de wedstrijd en circa één uur na de wedstrijd) zullen zich onevenredig hoge verkeersintensiteiten op de omliggende wegen voordoen (met name de Lunetstraat). Gedurende deze perioden is er sprake van congestie op de Lunetstraat (en in een aantal situaties op de Emerparklaan en de Backer en Ruebweg). Omdat het hier echter gaat om een situatie die zich slechts een beperkt aantal malen per jaar zal voordoen (maximaal 25x) en omdat dit een situatie is die specifiek geregeld wordt (politie, signaleurs) is dit voor onderhavig onderzoek geen relevante situatie en wordt dit niet als knelpunt gezien.

Conclusie huidige situatie en autonome ontwikkeling

De bereikbaarheid voor het autoverkeer is in de huidige situatie goed. Het verkeer van en naar de locatie ondervindt geen congestie. In de toekomstige situatie zal met uitzondering van de Westerparklaan geen sprake zijn van congestie. Bij voetbalwedstrijden van NAC treedt ook congestie op, met name op de Lunetstraat. Gelet op het speciale karakter van deze gebeurtenissen en gelet op het feit dat deze situatie zich slechts een beperkt aantal malen per jaar voordoet, wordt dit niet als knelpunt gezien.

3.3.2. Fietsverkeer en bereikbaarheid voor voetgangers

Huidige situatie

In de huidige situatie is rond het plangebied een netwerk van vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig. Deze fietsvoorzieningen zijn met name aanwezig langs de stadsontsluitingswegen. Zo is er langs beide zijden van de Lunetstraat een vrijliggend fietspad aanwezig. Ook langs de oostzijde van de Emerparklaan en de recent aangelegde Westerparklaan zijn vrijliggende fietspaden aanwezig. In westelijke richting is eveneens een vrijliggende fietspad aanwezig, dat ter hoogte van het bedrijventerrein Steenakker parallel aan de Backer en Ruebweg ligt.

Bij de diverse kruisingen zijn specifieke fietsoversteken aanwezig, al dan niet in combinatie met de verkeerslichten op het betreffende kruispunt. Zo kan de Lunetstraat worden overgestoken bij de kruising met de Rat Verleghstraat-Valveken en bij de kruising met de Stadionstraat (beiden zonder VRI). Ook bij het kruispunt Lunetstraat-Emerparklaan-Westerparklaan (met VRI) zijn in alle richtingen vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig. De Westerparklaan kan bovendien nog worden overgestoken via de Rat Verleghstraat en de fietstunnel ter hoogte van de Huifakkerstraat (van en naar Steenakker).

Ook langs de Rat Verleghstraat en de Stadionstraat zijn fietsvoorzieningen aanwezig. Gelet op de beperkte intensiteiten is dit in principe niet noodzakelijk. Bij voetbalwedstrijden en andere evenementen in het NAC-stadion is dit echter wel een extra waarborging van de verkeersveiligheid van de fietser.

Voor voetgangers zijn geen specifieke voorzieningen aanwezig. Wel is de stadionomgeving geschikt voor voetgangers. Voor het overige kunnen de voetgangers bij het oversteken gebruik te maken van eigen oversteekmogelijkheden.

Autonome ontwikkelingen

Ten aanzien van de autonome ontwikkelingen zijn voornamelijk geen specifieke wijzigingen in de voorzieningen voor het fietsverkeer en de voetgangers voorzien.

3.3.3. Openbaar Vervoer

Huidige situatie

Het plangebied wordt door het openbaar vervoer ontsloten door middel van buslijn 2 (Centraal Station-Haagse Beemden) van de stadsdienst Breda van de BBA. Deze buslijn halteert voor het NAC-stadion op de Lunetstraat en heeft een frequentie van maximaal 4 maal per uur richting de Haagse Beemden en richting Centraal Station gedurende de dagperiode. In de avondperiode daalt deze frequentie tot minimaal 1 maal per uur per richting. Ook op zaterdagen en zondagen is sprake van een lagere frequentie, waarbij het minimum van 1 maal per uur in de avondperi-

ode gehandhaafd blijft. De ontsluiting van het gebied door middel van het openbaar vervoer is dan ook als goed te kenmerken.

Autonome ontwikkelingen

In de autonome ontwikkelingen zijn geen wijzigingen in de haltering en rijtijden van het openbaar (bus)vervoer voorzien.

3.3.4. Parkeren

Huidige situatie

Parkeren is in het plangebied in de huidige situatie met name noodzakelijk bij voetbalwedstrijden en bij de bestaande kantoorgebouwen. Ten behoeve van voetbalpubliek zijn circa 950 parkeerplaatsen aan de oostzijde van het stadion aanwezig en nog een circa 70 aan de westzijde van het stadion. Ten behoeve van de kantoren aan de westzijde van het stadion zijn circa 400 parkeerplaatsen aanwezig. Omdat de parkeerplaatsen van de kantoren gedurende weekdays worden gebruikt en de parkeerplaatsen voor voetbalwedstrijden in het weekend, is zo goed als 100% dubbelgebruik van de parkeerplaatsen mogelijk. Uit de praktijk blijkt dat er als gevolg hiervan voldoende parkeergelegenheid aanwezig is.

Autonome ontwikkelingen

In de autonome ontwikkelingen zijn geen wijzigingen in het aantal parkeerplaatsen in het plangebied voorzien.

3.3.5. Verkeersveiligheid

Huidige situatie

De beschikbare gegevens over verkeersongevallen in de afgelopen 3 jaren (2003-2005) laten zien dat op de relevante (hoofd)wegen in en om het plangebied voornamelijk ongevallen met uitsluitend materiële schade voorkomen. In tabel 9 zijn deze verkeersongevallen per straat benoemd naar aard van het ongeval. In bijlage y (*later toe te voegen*) is tevens een visuele weergave van de locaties van de ongevallen weergegeven.

Tabel 9 Verkeersongevallen omliggende (hoofd)wegennet periode 2003-2005

weg	jaar	totaal	dodelijk	letsel	UMS*
Stadionstraat	2003	2			2
	2004	2			2
	2005	2			2
	totaal	6			6
Lunetstraat**	2003	5		2	3
	2004	18		4	14
	2005	20		2	18
	totaal	43		8	35
Emerparklaan	2003	2			2
	2004				
	2005				
	totaal	2			2
Backer en Ruebweg***	2003	22		2	20
	2004	32		8	24
	2005	28		2	26
	totaal	82		12	70

* UMS = Uitsluitend Materiële schade

** Lunetstraat = inclusief kruispunten met Rat Verleghstraat, Stadionstraat en Emerparklaan

*** Backer en Ruebweg = inclusief oostelijk deel weg en inclusief kruispunten met Emerparklaan en Veldsteen

Uit bovenstaande tabel blijkt dat zich op de belangrijkste wegen in en om het plangebied een relatief hoog aantal verkeersongevallen hebben voorgedaan (133). Verreweg het grootste aantal van deze ongevallen (113) had UMS als gevolg. Uit bijlage x blijkt tevens dat de meeste ongevallen plaatsvinden op de kruispunten. Met name op de kruispunten Lunetstraat-Emerparklaan en Emerparklaan-Backer en Ruebweg gebeuren relatief veel ongevallen. Een belangrijke oorzaak van deze ongevallen is het onvoldoende afstand houden tot de voorligger (bij rood licht). In hoeverre de hoeveelheid en de aard van de verkeersongevallen door de realisatie van het ontbrekende deel van de Westerparklaan is gewijzigd, is onbekend.

Tot slot kan nog worden opgemerkt, dat een aanzienlijk deel van de ongevallen (circa 25-30) is gebeurd op het oostelijk deel van de Backer en Ruebweg. Dit wegdeel zal zeer waarschijnlijk slechts een beperkte invloed ondervinden van de ontwikkelingen uit onderhavige MER.

Autonome ontwikkelingen

Het is onduidelijk welke gevolgen de autonome ontwikkelingen zullen hebben op het aantal verkeersongevallen. Gelet op de beperkte hoeveelheid autonome ontwikkelingen lijken de gevolgen minimaal te zijn.

3.4. Woon- en leefmilieu

Onder de noemer woon- en leefmilieu worden diverse milieuaspecten beschreven die te maken hebben met hinder en de gezondheid van mensen. De toetsingskaders voor deze aspecten (wetgeving en beleid) verschillen sterk van elkaar. Aangezien het voor een goed begrip van het toetsingskader en voor de leesbaarheid van deze paragraaf noodzakelijk is om nader uitleg te geven hierover, is ervoor gekozen om dit toetsingskader en de wijze van onderzoek nader uiteen te zetten in de paragraaf die het betreffende aspect behandelen. Hieronder volgt een samenvattende tabel van de te onderzoeken aspecten.

Tabel 10 Toetsingscriteria aspecten woon- en leefmilieu

aspect	te beschrijven effecten/criteria	onderzoeksmethodiek
Verkeerslawaaai	- geluidsbelasting bij woningen, benodigde bron- en overdrachtsmaatregelen - toename wegverkeerslawaaai langs wegen buiten het plangebied	- Weergave resultaten akoestisch onderzoek: - toetsing aan grenswaarden en criteria Wet geluidhinder - aantal woningen waarvoor VHW moet worden aangevraagd
Luchtkwaliteit	- concentraties verontreinigende stoffen in plangebied	- beschrijving aan de hand van berekeningen: toetsing aan grenswaarden Besluit luchtkwaliteit
Externe veiligheid	- risico's routes gevaarlijke stoffen - risico's leidingen	- beschrijving op basis van beschikbare informatie en resultaten onderzoek
Sociale veiligheid	- ingevuld bij mer-procedure	- resultaten VER ingevuld bij mer-procedure

Verkeerslawaaai

Het vigerende beleid met betrekking tot geluidshinder is vastgelegd in de Wet geluidhinder, ministeriële besluiten en jurisprudentie en in artikel 15 van het Besluit op de ruimtelijke ordening. Een toelichting hierop is opgenomen in bijlage x (*later toe te voegen*) en de rapportage over het akoestisch onderzoek (bijlagenrapport X).

Luchtkwaliteit

Nieuwe ontwikkelingen die kunnen leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit moeten worden getoetst aan de in het Besluit luchtkwaliteit 2005 (hierna: Blk) opgenomen grenswaarden. In deze paragraaf vindt de betreffende toetsing plaats.

Naast de wettelijk verplichte toetsing aan het Blk is het gewenst in het kader van een goede ruimtelijke ordening voorts aandacht te besteden aan de luchtkwaliteit ter plaatse van de nieuwe woningen in het plangebied. Ook op dit aspect wordt in deze paragraaf ingegaan.

Beleid en normstelling

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk). Het Blk bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen met name de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang (zie *bijlage x, later toe te voegen*). De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in tabel 1 weergegeven. De grenswaarden gelden voor de buitenlucht, met uitzondering van een werkplek in de zin van de Arbeidsomstandighedenwet.

Tabel 1 Grenswaarden maatgevende stoffen Blk

stof	toetsing van	grenswaarde	geldig vanaf
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	2010
fijn stof (PM ₁₀) ¹⁾	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	2005
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m ³	2005

1) Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (artikel 5 Blk en bijbehorende Meetregeling).

Op grond van artikel 7 lid 1 van het Blk moeten bestuursorganen bij de uitoefening van bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit (zoals de vaststelling van een bestemmingsplan) deze grenswaarden in acht nemen. Volgens artikel 7 lid 3 mogen bestuursorganen deze bevoegdheden tevens uitoefenen, indien:

- de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van de uitoefening van die bevoegdheden per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft (lid 3a);
- bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met de uitoefening van de betreffende bevoegdheid samenhangende maatregel of een door die uitoefening optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert (lid 3b).

Meetregeling luchtkwaliteit 2005

Op grond van het Blk is bepaald dat concentraties van stoffen die zich van nature in de buitenlucht bevinden en die niet schadelijk zijn voor de volksgezondheid, bij de beoordeling van de grenswaarden voor fijn stof buiten beschouwing worden gelaten. In de Meetregeling is bepaald dat alleen de bijdrage van zeezout kan worden afgetrokken van de concentratie fijn stof. Aangegeven is hoe groot de aftrek van het jaargemiddelde en 24-uurgemiddelde per gemeente bedraagt. Voor de gemeente Breda bedraagt de aftrek voor het jaargemiddelde fijn stof 3 µg/m³ en voor het 24-uurgemiddelde 6 overschrijdingen per jaar.

Externe veiligheid

Mogelijke risico's in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen en aanwezige leidingen zijn beschreven op basis van beschikbare informatie en bepaald aan de hand van uitgevoerd onderzoek.

Normen voor externe veiligheid

In de normgeving ten aanzien van externe veiligheid worden twee begrippen onderscheiden:

- het plaatsgebonden risico (PR);
- het groepsrisico (GR).

Deze begrippen zijn ook opgenomen in het Besluit externe Veiligheid inrichtingen. Voor het plaatsgebonden risico geldt dat binnen de 10^{-6} -contour geen nieuwe kwetsbare objecten zoals woningen zijn toegestaan. Voor het groepsrisico geldt dat wanneer het groepsrisico groter wordt door een bepaalde ontwikkeling er een zware verantwoordingsplicht geldt voor deze verhoging.

Op basis van de nota "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, 1996" en de "Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, 2004" dienen nieuwe ontwikkelingen binnen een zone van 200 m, die van invloed zijn op de bevolkingsdichtheden, te worden getoetst aan de oriënterende waarde voor het groepsrisico en mag er binnen de plaatsgebonden risicocontour (10^{-6}) geen woonbebouwing gerealiseerd worden. Voor aardgas wordt hierin verwezen naar de VROM-circulaire "Regels inzake de zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen" (26 november 1984). Bij hogedruk aardgasleidingen dient rekening gehouden te worden met een bebouwings- en een toetsingsafstand. De bebouwingsafstand is globaal te vergelijken met de plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} per jaar. Het gebied binnen de toetsingsafstand is relevant voor de berekening van het groepsrisico.

Sociale veiligheid

Dit aspect zal pas in het definitieve MER worden beschreven op basis van een zogenaamde veiligheidstoets.

3.4.1. Verkeerslawaaï**Huidige situatie**

Het gemeentelijk verkeersmodel wordt thans geactualiseerd. De resultaten van deze actualisatie worden in het vierde kwartaal van 2006 verwacht. Het is doelmatig het akoestisch onderzoek uit te voeren met de meest recente verkeersgegevens.

In het kader van het definitieve MER zal daarom nader onderzoek worden gedaan met Standaard Rekenmethode I (SRM I).

3.4.2. Luchtkwaliteit**Huidige situatie**

De luchtkwaliteit in het plangebied wordt bepaald door drie bronnen:

1. achtergrondconcentratie;
2. verkeer;
3. industrie.

In het kader van het Besluit luchtkwaliteit heeft de gemeente Breda een inventarisatie uitgevoerd over de luchtkwaliteit binnen de gemeente voor het jaar 2003⁶⁾ en 2004⁷⁾. Uit de rapportages blijkt dat zowel voor fijn stof als voor NO₂ de jaargemiddelde normen plaatselijk worden overschreden. De belangrijkste knelpunten liggen bij de autosnelwegen, delen van de Noordelijke en Zuidelijke rondweg, de toegangswegen naar de Singelroute (onder andere Ettensebaan, Graaf Hendrik III laan, Tilburgseweg) en de Singelroute zelf. De hoge achtergrondconcentratie is grotendeels de oorzaak voor het overschrijden van de normen voor fijn stof en NO₂. Volgens de rapportage wordt de 24-uursnorm van fijn stof in 2004 overal nog overschreden. Uit de rapportage blijkt dat het verkeer de belangrijkste lokale bron van luchtverontreiniging is in Breda.⁸⁾

De maximale jaargemiddelde achtergrondconcentratie NO₂ in 2004 bedraagt 29,9 µm³ (33,0 µm³ in 2003). Langs de verkeerswegen waar sprake is van een overschrijding van de jaargemiddelde concentratie varieert de jaargemiddelde waarde tussen 41 en 81 µm³. De jaargemiddelde achtergrondconcentratie fijn stof bedraagt 26,4 µm³ (35,9 µm³ in 2003). Langs de verkeerswegen waar sprake is van een overschrijding van de jaargemiddelde concentratie varieert deze concentratie fijn stof tussen 41 en 47 µm³. Ook de 24-uursgemiddeldewaarden

6) Gemeente Breda, Urbis Breda weg, rail- en vliegverkeer en industrie in 2003 en 2015, augustus 2004

7) Gemeente Breda, Rapport luchtkwaliteit 2004 conform het Besluit luchtkwaliteit, 2005

8) Hierbij moet worden opgemerkt dat de betreffende informatie intussen verouderd is. De betreffende berekeningen zijn uitgevoerd op basis van oudere informatie over de aanwezige achtergrondconcentraties. Nieuwe informatie wijst uit dat de achtergrondconcentratie van met name fijn stof in grote delen van het land substantieel lager zijn. In het uitgevoerde nadere onderzoek voor dit project is uitgegaan van de actuele informatie over de achtergrondconcentraties.

(grenswaarde en plandrempe) voor fijn stof (PM_{10}) worden langs drukke wegen in Breda overschreden (tussen de 36 tot 119 maal per jaar in 2004).

Volgens de inventarisaties leveren de in of nabij de gemeente gelegen inrichtingen waarvoor de provincie bevoegd gezag is ingevolge de Wet milieubeheer, geen substantiële bijdrage aan de luchtverontreiniging (bron: provincie Noord-Brabant).

Het terugdringen van de hoge achtergrondconcentraties is primair een taak van het Rijk. Volgens recente jurisprudentie moet de lokale overheid wel die maatregelen treffen die binnen haar bevoegdheden passen. Van belang is daarbij dat een planologische ontwikkeling, gezien in een groter verband, de verdergaande reductie van luchtverontreinigende stoffen door het rijk niet in gevaar brengt⁹⁾. De gemeente Breda heeft in het luchtkwaliteitsplan¹⁰⁾ de volgende pakketten van maatregelen opgenomen:

- schoon gemeentelijk wagenpark;
- schoon openbaar vervoer;
- milieuzones (gebieden waar alleen schoner (vracht)verkeer is toegestaan);
- verkeersdoorstroming;
- communicatie en gezondheid;
- fietsmaatregelen en vervoersmanagement;
- overige maatregelen zoals het meten en/of monitoren bij specifieke knelpunten en overleggen met het Rijk.

Ten behoeve van de ontwikkeling van de megabioscoop met topsporthal en de ontwikkelingen rondom het NAC-stadion zijn in aanvulling daarop voor het plangebied en omgeving nadere berekeningen uitgevoerd voor de huidige en te verwachten luchtkwaliteit als de ontwikkeling geen doorgang vindt (zie *bijlage x, later toe te voegen*). Daarbij is uitgegaan van de verkeersprognose zoals beschreven in paragraaf 4.3. Hieruit blijkt het volgende. De jaargemiddelde concentratie voor stikstofdioxide in de huidige situatie ligt tussen de 28,61 en de 33,70 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en voor fijn stof tussen de 24,92 en de 26,56 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Deze waarden blijven daarmee beneden de betreffende grenswaarde van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor beide stoffen.

Deze bevindingen zullen in het MER worden vergeleken met de thans in voorbereiding zijnde rapportage luchtkwaliteit (gemeente Breda, 2005). Naar verwachting zullen de uitkomsten overeenstemming met het door KEMA uitgevoerde onderzoek.

3.4.3. Externe veiligheid

Huidige situatie

Routes gevaarlijke stoffen

In de vijfjaarlijkse inventarisatie door de provincie Noord-Brabant van de door het verkeer veroorzaakte risico's op doorgaande wegen, uitgevoerd in 2002, komen geen wegen voor die in of in de nabijheid van het plangebied zijn gelegen. Deze risico-inventarisatie betreft ook de risico's ten gevolge van doorgaand weg- en railverkeer.

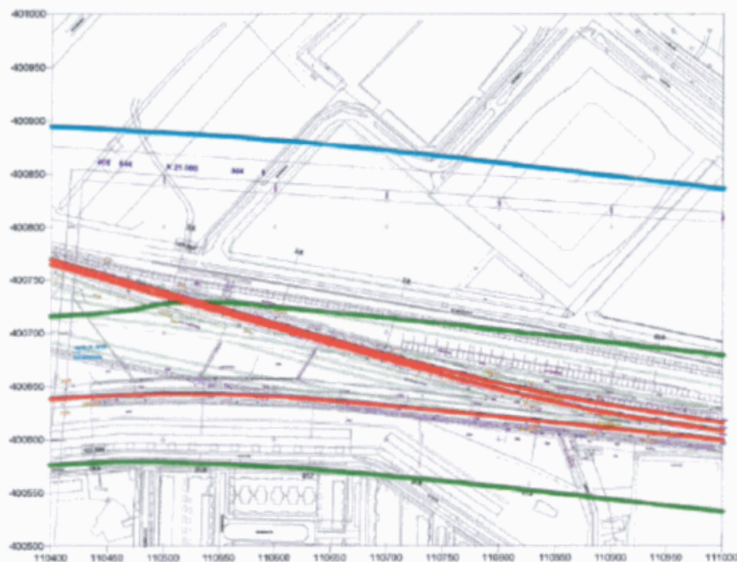
Door de gemeente Breda worden routes gevaarlijke stoffen aangewezen op grond van de locaties van depots en installaties. De route loopt niet in de omgeving van het plangebied.

De doorgaande spoorlijn Roosendaal-Zwolle loopt direct langs het plangebied. Over dit spoor vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Door TNO Bouw en Ondergrond is onderzoek verricht naar de externe veiligheidsrisico's als gevolg van dit vervoer van gevaarlijke stoffen¹¹⁾. Aan de hand van transportprognoses, aanwezigheidsgegevens van personen, weerscondities en ongevalsscenario's – frequenties is het risico berekend.

⁹⁾ Zie onder andere de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State inzake Rijksweg 35/36 bij Almelo (ABRvS 200305714/1, 21 juli 2004).

¹⁰⁾ (Fijn) stof tot nadenken, luchtkwaliteitsplan Breda 2006-2009, OntwikkelingsDienst Breda, januari 2006.

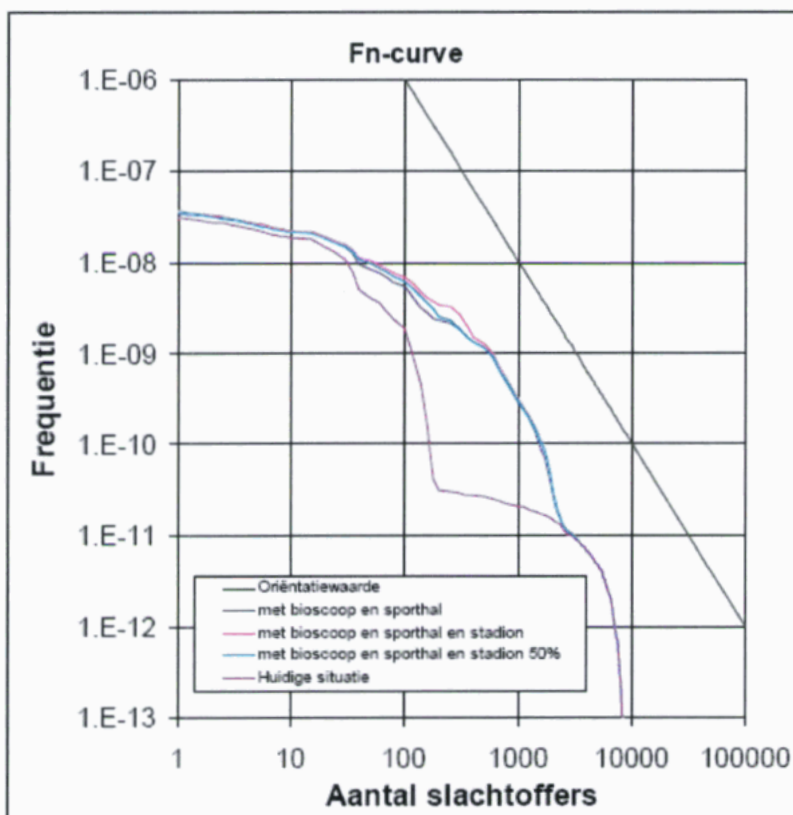
¹¹⁾ Externe veiligheid Megabioscoop en Topsportthal Breda, projectnummer 64286 (concept), TNO Bouw en Ondergrond, augustus 2006.



Figuur 6 Plaatsgebonden risico voor het railtransport van gevaarlijke stoffen

Bron: Externe veiligheid Megabioscoop en Topsportthol Breda, TNO

Uit figuur 6 blijkt dat er bij het railtransport geen sprake is van een 10^{-6} contour. De rode lijnen stellen namelijk de sporen voor. De groene lijn geeft de 10^{-7} contour weer, de blauwe lijn de 10^{-8} contour. Wat het plaatsgebonden risico betreft zijn er derhalve geen beperkingen.



Figuur 7 Groepsrisico voor het railtransport van gevaarlijke stoffen

Bron: Externe veiligheid Megabioscoop en Topsportthol Breda, TNO

Uit figuur 7 blijkt dat er in de huidige situatie geen sprake is van een overschrijding van de oriënterende waarde.

Buisleidingen

Door het plangebied lopen drie hogedruk aardgasleidingen die in beheer zijn bij Gasunie (16", 40 bar, 8", 40 bar en 12", 25 bar; zie figuur 8). De leidingen lopen voorlangs het perceel voor de beoogde megabioscoop en topsporthal.

Vanuit de Gasunie is mondeling aangegeven dat zij aan het onderzoeken zijn of de 12"-leiding buiten werking kan worden gesteld, waarbij de verwachting is dat dit onderzoek voor januari 2007 is afgerond en dat in de loop van 2007 de 12"-leiding daadwerkelijk buiten gebruik wordt gesteld. Om deze reden is door TNO in het bepalen van de Externe veiligheidsrisico's geen rekening gehouden met de aanwezigheid van de 12"-leiding. Mocht dit veranderen, wordt hier in het MER op teruggekomen.

In het plangebied liggen verder ook diverse kabels en leidingen. Deze vormen echter geen risico in het kader van externe veiligheid.

Voor de betreffende leidingen gelden op grond van de circulaire Zonering langs hogedruk aardgasleidingen (1984) beschermings- en veiligheidsafstanden waar bij de ontwikkeling van de nieuwe functies rekening mee moet worden gehouden.

De afstand die, in verband met de bescherming en het beheer van de leiding, minstens moet worden aangehouden ten opzichte van andere functies, wordt bepaald door de zakelijk rechtstrook. Binnen deze afstand is geen enkele vorm van bebouwing toegestaan. De minimale bebouwingsafstand is de afstand die tussen de leidingen en andere functies als onder andere woningbouw, recreatie en bedrijven moet worden gehanteerd in verband met de veiligheid. De toetsingsafstand is de afstand die bij voorkeur moet worden aangehouden ten opzichte van de leiding. De minimale bebouwingsafstand is alleen van toepassing als er zwaarwegende argumenten zijn om van de toetsingsafstand af te wijken.

In onderstaande tabel zijn voor de betreffende aardgasleidingen de afstanden die gelden op grond van genoemde circulaire opgenomen. Deze afstanden zijn algemeen, ze zijn niet afgestemd op technische gegevens van aardgasleidingen.

Tabel 12 Afstanden uit circulaire Zonering langs hogedruk aardgasleidingen

	zakelijk rechtstrook	minimale bebouwingsafstand	toetsingsafstand
8" en 40 bar	4 meter	8 meter	30 meter
12" en 25 bar	4 meter	14 meter	30 meter
16" en 40 bar	4 meter	20 meter	55 meter

Op kaart x zijn deze afstanden opgenomen.

Het ministerie van VROM is bezig met vernieuwing van het externe veiligheidsbeleid rondom aardgasleidingen. Hier kunnen veiligheidsafstanden uit voortkomen die afwijken van de afstanden zoals in bovenstaande tabel zijn opgenomen. Om te kunnen anticiperen op dit nieuwe externe veiligheidsbeleid is, ten behoeve van de beoogde ontwikkeling, het RIVM geraadpleegd over de aan te houden veiligheidsafstanden. Uit de informatie van het RIVM¹²⁾ blijkt dat de vaststelling van de nieuwe afstanden nog niet volledig is afgerond. Wel is er meer duidelijkheid over de maximale aan te houden afstanden. Momenteel vindt bestuurlijk overleg plaats over de definitieve afstanden.

In onderstaande tabel zijn de door het RIVM gegeven maximale veiligheidsafstanden opgenomen voor de specifieke leidingen in de omgeving van de beoogde ontwikkeling. Bij deze afstanden heeft het RIVM rekening gehouden met de wanddikte van de leiding en de diepteligging.

¹²⁾ E-mail van dhr G. Laheij, Centrum voor Externe Veiligheid (CEV), 22 november 2005.

Tabel 13 Maximale veiligheidsafstanden RIVM

	maximale afstand voor gebouwen tot 10 meter hoogte	maximale afstand voor gebouwen tot 15 meter hoogte	maximale afstand voor gebouwen boven 15 meter
8" en 40 bar	50 meter	60 meter	60 meter
12" en 25 bar	40 meter	40 meter	40 meter
16" en 40 bar	20 meter	25 meter	60 meter

Ook deze afstanden zijn op kaart x opgenomen.

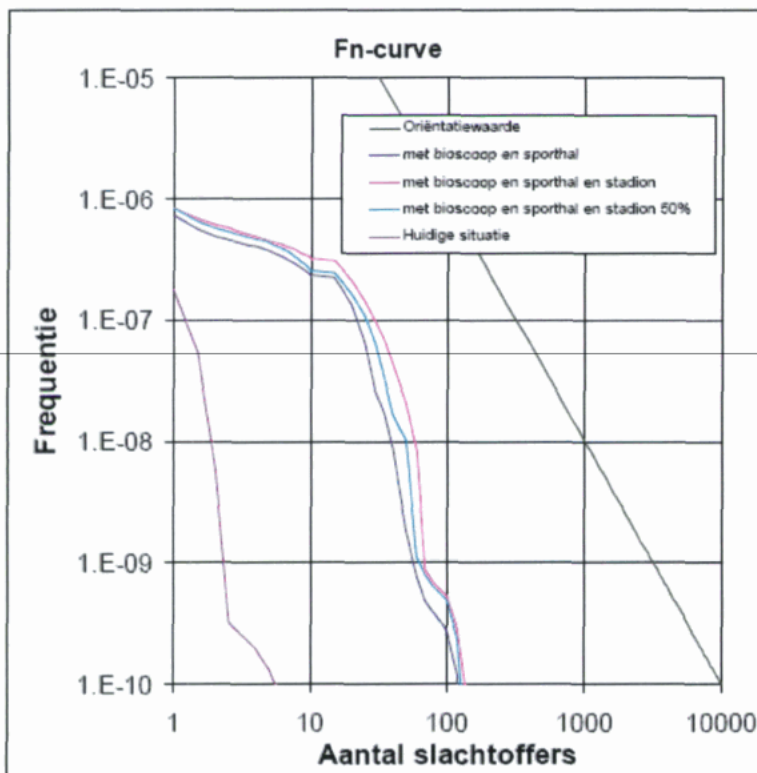
Formeel gezien gelden op dit moment de afstanden uit de Circulaire. Het bevoegd gezag (de gemeente Breda) dient in het kader van de beoogde ontwikkelingen een afweging te maken of zij het al dan niet acceptabel vindt dat binnen de nieuwe maximale afstanden een functie wordt mogelijk gemaakt. Daarbij dient zij rekening te houden met het feit dat, wanneer deze afstanden definitief worden, de beoogde ontwikkeling consequenties heeft voor de aardgasleidingen. Het bevoegd gezag is dan (financieel) verantwoordelijk voor de treffen maatregelen.

Ten behoeve van de te maken afweging is door de Gasunie een risicoberekening uitgevoerd naar het plaatsgebonden risico voor de Gasunie leiding Z-527-01-KR-021 (de 16" leiding)¹³⁾. De risicoberekening is uitgevoerd met PIPESAFE, een door de overheid goedgekeurd softwarepakket voor het uitvoeren van risicoberekeningen aan aardgastransport.

Op grond van de risicoberekening kan worden geconcludeerd dat de betreffende leiding geen plaatsgebonden risicoafstand heeft. De 10^{-5} contour en 10^{-6} contour liggen allebei op 0 meter vanuit de leiding.

De 8" leiding is zodanig gesitueerd dat bij toekomstige ontwikkelingen voldaan kan worden aan de genoemde veiligheidsafstanden.

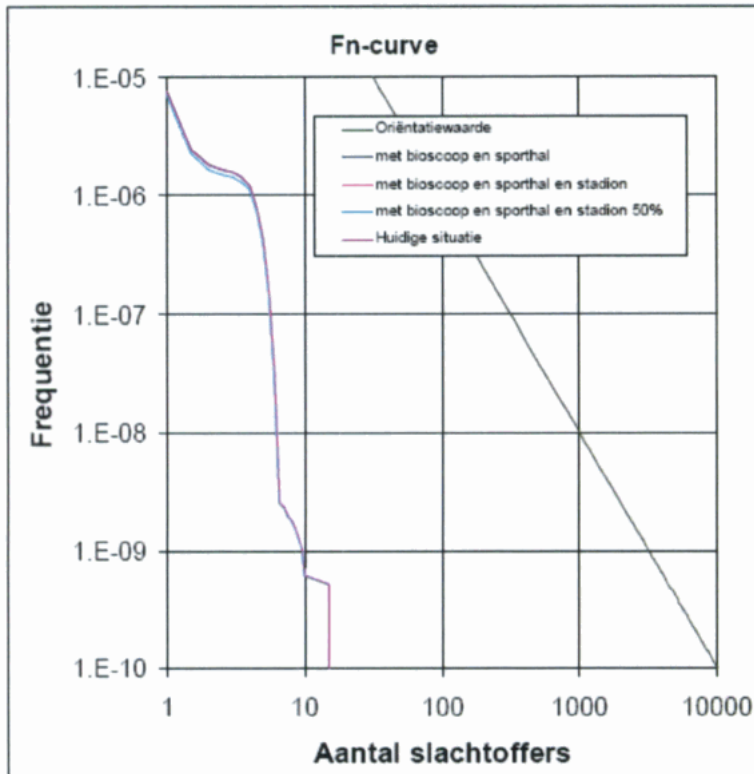
Wat betreft het plaatsgebonden risico van de gasleidingen zijn er derhalve geen beperkingen.

**Figuur 9 Groepsrisico voor de 16" aardgasleiding**

Bron: Externe veiligheid Megabioscoop en Topsportthal Breda, TNO

¹³⁾ Plaatsgebonden risicoberekening Z-527-01-KR-021, Gasunie Engineering en Technology, 11 januari 2006

Uit figuur 9 blijkt dat er in de huidige situatie geen sprake is van een overschrijding van de oriënterende waarde voor de 16" aardgasleiding.



Figuur 10 Groepsrisico voor de 8" aardgasleiding

Bron: Externe veiligheid Megabioscoop en Topsportthal Breda, TNO)

Uit figuur 10 blijkt dat er in de huidige situatie geen sprake is van een overschrijding van de oriënterende waarde voor de 8" aardgasleiding.

