

ZIENSWIJZENNOTA

Bestemmingsplan 'Teteringen, Woonakker'

5 augustus 2024

Inleiding

Het bestemmingsplan 'Teteringen, Woonakker' voorziet in een juridisch-planologische regeling voor de bouw van maximaal 580 woningen aan de noordkant van Teteringen. Voorliggende zienswijzennota hoort bij het bestemmingsplan 'Teteringen, Woonakker' en bestaat uit de volgende twee onderdelen:

A. Zienswijzennota

Deel A betreft de samenvatting en beantwoording van de ontvangen zienswijzen.

B. Staat van wijzigingen

Deel B bevat het overzicht met de wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

A. Zienswijzennota bestemmingsplan 'Teteringen, Woonakker'

Procedure

Burgemeester en wethouders van Breda hebben op 23 juni 2022 het ontwerpbestemmingsplan 'Teteringen, Woonakker' (NL.IMRO.0758.BP2022220011-ON01) ter inzage gelegd. Gedurende zes weken bestond de mogelijkheid voor het indienen van zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan.

De terinzagelegging liep van 23 juni 2023 tot en met 3 augustus 2023. Er zijn in totaal 42 zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan naar voren gebracht.

De gemeenteraad is het bevoegd gezag om een besluit te nemen op de zienswijzen die zijn ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijzen zijn in deze zienswijzennota samengevat beschreven. Bij iedere beschrijving is de reactie van de gemeente opgenomen. Indien niet alle afzonderlijke onderdelen van de zienswijzen in de samenvatting zijn opgenomen, zijn deze wel in de totale beoordeling meegenomen.

In het kader van de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) zijn de zienswijzen geanonimiseerd en worden de persoonsgegevens van de indieners van de zienswijzen niet openbaar gemaakt.

Beantwoording zienswijzen

Zienswijze indiener 1 Actiegroep Oosterhoutseweg

Zienswijze	Beantwoording
a. De verkeersinfrastructuur in Teteringen moet volgens het bestuursakkoord op orde worden gebracht om grote aantallen nieuwe woningen mogelijk te maken. Randvoorwaardelijk is gesteld dat eerst de bestaande mobiliteitsproblemen opgelost worden, voordat huizen worden gerealiseerd. Al op 23 mei 1999 heeft het college aan de Teteringenaren beloofd dat er pas huizen gebouwd zouden worden als de verkeersproblemen (die toen al bestonden en gevreesd werden voor de toekomst) opgelost zouden zijn. In 2002 heeft toenmalig wethouder Niederer vergelijkbare beloften gedaan over vermindering van het doorgaande verkeer in Teteringen met 80%. De Oosterhoutseweg is destijds aangepast, maar de verkeersafname is niet gelukt. Verkeersopstoppingen zijn er elke dag. Gewezen wordt op de bouwplannen van Meulenspie en Woonakker, Scheperij en flexwoningen. Hiervoor zal de problematiek verergeren. Ook door de geplande busremise, het logistieke centrum Digit Parc / Posthoorn en het kantoor van New Cold op de hoek van de Kadijk zal de situatie aan het zuidelijke deel van de Oosterhoutseweg verergeren. Verder wordt gewezen op de geplande Oosterhoutse nieuwbouwplannen Wilhelminahaven, TriCorp, Lievenshove en projecten aan het Wilhelminakanaal. Op bepaalde tijden zoals tijdens de ochtend-, middag en avondspits staan er nu al lange files bij de kruispunten en bij de stoplichten. Er ontstaat sluipverkeer waarop de smalle wegen in de wijken niet zijn ingericht. Dit heeft negatieve gevolgen voor de leefbaarheid in de kern van Teteringen. Het is nodig om een groot deel van het doorgaande verkeer om te leiden via de A27 om ruimte te	Het klopt dat in het bestuursakkoord 2022-2026 'Dichtbij doen, samen sterk vooruit' is vermeld dat het noodzakelijk is om de infrastructuur op orde te brengen en de bestaande mobiliteitsproblemen in onder andere Teteringen op te lossen. In de toelichting van het bestemmingsplan is onderkend dat de geplande nieuwbouwprojecten in Teteringen de verkeersdoorstroming op de Oosterhoutseweg verder onder druk zetten. Daarom worden op basis van verkeersonderzoeken van Sweco (zie bijlage 3 bij de plantoelichting) een aantal verkeersmaatregelen uitgevoerd die de komende jaren moeten zorgen dat er weer ruimte komt voor de wijkontsluiting van bestaande wijken in Teteringen en nieuwe ontwikkelingen zoals Woonakker. Maatregelen aan kruispunten en een doseersysteem moeten ervoor zorgen dat het doorgaand verkeer vermindert zodat er ruimte ontstaat voor het bestaande en nieuwe lokale verkeer. In het rapport van Sweco is inzichtelijk gemaakt dat de afwikkeling van het verkeer (wachttijden bij de verkeerslichten) bij de diverse kruispunten in het dorp na het treffen van de maatregelen binnen aanvaardbare grenzen blijft. Wanneer het doseersysteem geactiveerd wordt als gevolg van drukte in het dorp, zijn er langere wachttijden aan de noord- en zuidkant van Teteringen met als doel doorgaand verkeer te ontmoedigen. Na verloop van tijd ontstaat er een evenwicht als meer doorgaand verkeer gebruik maakt van de route over de A27. Uiteraard zal de gemeente de effecten monitoren en ingrijpen/bijstellen indien nodig. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor het risico op sluipverkeer via Moleneind en/of Vraggelse Baan/Hoeveneind. Het monitoren van de effectiviteit van de maatregelen is een constant proces waarbij de gemeente door bijsturen en nemen van maatregelen steeds inspeelt op de situatie. Het is dus onmogelijk om op een vooraf bepaald moment te zeggen of de maatregelen effectief zijn en daarop te wachten met woningbouw. Uit het model en onderzoeken blijkt echter dat er voldoende reden is om aan te nemen dat de maatregelen effectief zijn. Daarmee voldoet het plan aan de bestuurlijke voorwaarden en is er geen reden om nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, zoals woningbouw op Woonakker, op te schorten.

	scheppen voor het extra verkeer dat het gevolg is van de woningbouw. Tot op heden zijn er geen afdoende maatregelen die geruststellen. De toelichting van het bestemmingsplan beantwoordt niet aan de randvoorwaarden die door het college en de gemeenteraad zijn vastgesteld. Het is slechts een opsomming van de geplande maatregelen tot 2025. Deze reiken niet verder dan plaatsing van matrixborden en aanpassing van de software voor het bestaande doseersysteem van de stoplichten. Daarnaast worden er in Teteringen aanpassingen van kruisingen voorgesteld die de doorstroming moeten bevorderen. Aangezien het effect van deze maatregelen nog niet beoordeeld kan worden, is een conclusie voorbarig. Dat is juist wat de gemeenteraad als voorwaarde stelde. Dat is de reden waarom de gemeenteraad de wethouders Quaars en Bakker terugfloot bij het als afgehandeld beschouwen van de motie.	
b.	Vaste ijkpunten om de toekomstige verkeerstromen te kunnen beoordelen ontbreken. Niet inzichtelijk is gemaakt wat een acceptabele verkeersbelasting van de Oosterhoutseweg als wijkontsluitingsweg is. Gevraagd wordt welke maatregelen de gemeente gaat nemen om sluipverkeer te voorkomen en hoe de kruising van de enige geplande ontsluitingsweg van Woonakker en de Heistraat (een veel gebruikte wandel- en fietsweg) wordt ingeregeld.	Er wordt met de verkeersmaatregelen op de Oosterhoutseweg met name gestuurd op een goede afwikkeling van het bestaande en toekomstige extra verkeer vanuit de ontwikkellocaties, zodanig dat de Oosterhoutseweg ook in de spijstijden goed functioneert als wijkontsluitingsweg. Dat wordt bereikt door de route minder aantrekkelijk te maken voor doorgaand verkeer, door middel van het doseersysteem. Er wordt niet gestuurd op de afname van het totaal aantal auto's. In het Sweco-rapport (blz. 89) is specifiek onderzocht wat het effect is op de verkeersgroei als gevolg van de bouwprojecten in Teteringen (Meulenspie, Woonakker, Bouverijen, Scheperij en diverse kleine projecten). Harde woningbouwplannen in Oosterhout en andere omliggende kernen zijn meegenomen in het regionale verkeersmodel dat input was in het onderzoek. Daarnaast wordt rekening gehouden met een autonome ontwikkeling (groei) van het verkeer. De gemeente zal de situatie na oplevering van Woonakker monitoren en op basis daarvan eventueel maatregelen nemen om dit sluipverkeer te voorkomen.

c.	Ondanks dat de geplande verbreding van de A27 zal leiden tot een nieuwe flessenhals op de A27-Zuid tussen knooppunt Hooipolder en knooppunt St. Annabosch (reactie college op raadspraak 14 januari 2022), wordt er toch van uitgegaan dat de A27 route tussen Oosterhout en Breda de problemen in Teteringen gaat oplossen. Niet duidelijk is hoeveel verkeer door de voorgestelde maatregelen daadwerkelijk via de A27 haar weg zal vinden.	Uit het Sweco-rapport blijkt dat voor veel verkeer uit Oosterhout naar Breda de route via de A27 de snelste route is. De route via de A27 heeft meestal geen langere reistijd. Door de maatregelen aan de Oosterhoutseweg zal de reistijd vanuit Oosterhout via Oosterhoutseweg naar Breda in de spits verder toenemen. Dit leidt ertoe dat vanuit Oosterhout meer mensen de keuze zullen gaan maken om via de A27 te rijden. Een afname van verkeer op de Oosterhoutseweg is geen doel op zich. Belangrijker is dat er ruimte komt voor (extra) lokaal verkeer in Teteringen. Dat is volgens de onderzoeken het geval na het treffen van de verkeersmaatregelen en ook na realisatie van Woonakker. Er wordt naar gestreefd om tot 20% van het doorgaande verkeer van de Oosterhoutseweg af te halen.
d.	Het advies van APPM over de regionale bereikbaarheidsopgave Oosterhout-Breda heeft geen concrete projecten opgeleverd die een bijdrage leveren aan een oplossing van de verkeersproblemen op de Oosterhoutseweg. De door de gemeente Oosterhout beoogde aansluiting van de Lage Molenpolderweg op de Bredaseweg via Lievenshove zal alleen maar leiden tot meer doorgaand verkeer op de Oosterhoutseweg.	De aansluiting Lage Molenpolderweg op de Bredaseweg zal slechts marginaal voor meer (doorgaand) verkeer door Teteringen zorgen. De verandering in routing, herkomst/bestemming en ook de autonome groei zorgt er niet voor dat de conclusies uit het Sweco rapport en de gemeentelijke doelstellingen daarmee wijzigen. Vooropgesteld wordt dat de Oosterhoutseweg geen rustige weg zal worden door de verkeersmaatregelen; het doel is om doorgaand verkeer te verminderen en daarmee ruimte te creëren voor (extra) lokaal verkeer. De verkeersdoorstroming en de wachttijd bij kruispunten in het dorp voor inwoners uit Teteringen komen daarmee op een acceptabel niveau. Zoals in de Bredase Mobiliteitsvisie (blz. 28) is vermeld moeten routes zoals de Oosterhoutseweg onaantrekkelijker worden gemaakt voor doorgaand verkeer, maar het is zoeken naar een balans om nieuwe sluiproutes te voorkomen. Ook is in de Mobiliteitsvisie vermeld (blz. 19) dat bij herinrichtingen het verkeerssysteem dimensioneren op de hyperspits niet meer het uitgangspunt is. Zeker niet op plekken waar de beschikbare ruimte beperkt is. Als mensen per se op het drukste moment willen reizen, dan kan het gevolg zijn dat de reistijden op sommige routes iets langer zijn als gevolg van vertraging. Door minder op de absolute spits te dimensioneren is het beslag van infrastructuur op de openbare ruimte kleiner en worden gewenste routes aantrekkelijker. Tot op zekere hoogte zijn wachttijden in de spits onvermijdelijk en is het in meerdere opzichten niet reëel of wenselijk om voor de Oosterhoutseweg verkeersmaatregelen te treffen die het spitsprobleem te allen tijden volledig oplossen. Zoals hiervoor onder punt a. is opgemerkt, wordt in het Sweco-rapport geconcludeerd dat in de toekomstige situatie de wachttijden binnen aanvaardbare grenzen blijven. De verkeersafwikkeling zal na uitvoering de maatregelen gemonitord worden.

e.	Het is nog steeds niet duidelijk wat de impact is van de maatregelen en de voorwaarden die het college en de gemeenteraad hebben gesteld aan de woningbouw in Teteringen. Gelet op voorgaande punten is er geen plan B met extra maatregelen.	Er is geen reden om op voorhand om aan te nemen dat de voorgestelde maatregelen niet zullen werken. Daarmee is er ook geen noodzaak om in dit stadium al aanvullende verkeersmaatregelen in kaart te brengen.
----	---	---

Conclusie

De zienswijze is ongegrond.

Zienswijze indiener 2 Vereniging Belangenbehartiging Oosterhoutseweg e.o.

Zienswijze		Beantwoording
a.	De voorgestelde maatregelen hebben tot doel het doorgaande verkeer in Teteringen dusdanig te temperen dat er ruimte komt voor het verkeer dat gegenereerd wordt door de nieuwe woonwijk. Het gaat in alle gevallen om maatregelen waarbij afgewacht moet worden of het leidt tot het gewenste resultaat. Als op enig moment blijkt dat de voorgestelde maatregelen niet of onvoldoende werken is het feit dat de huizen er al staan. Verwezen wordt naar de toezegging van wethouder Quaars waarin hij aangeeft dat er niet gebouwd wordt voordat er een afdoende oplossing is voor de verkeersproblematiek op de Oosterhoutseweg.	Ook de Actiegroep Oosterhoutseweg is hierop ingegaan. Verwezen wordt naar de beantwoording van de zienswijze van indiener 1 onder a.
b.	Bewoners van de Oosterhoutseweg Zuid / Parallelweg en Lage weg komen in de rij verkeer die naar Teteringen wil, terwijl zij niet linksaf naar Teteringen maar rechtsaf de Oosterhoutseweg Zuid op willen. Deze bewoners zijn ook bang voor het sluipverkeer dat door zal rijden naar de afslag bij de Posthoren en het Moleneind, maar ook voor een deel via de Lage weg / Parallelweg en vervolgens via de Oosterhoutseweg Zuid zal rijden. Het is niet gewenst om niet in de eigen straat te kunnen komen, dan wel om moeten rijden via de Posthoren, Lage weg en Parallelweg, wegen die daar niet geschikt voor zijn. Laat staan geconfronteerd te worden met sluipverkeer wat gebruik gaat maken van deze wegen.	De wachtrij zal op deze locatie vanwege mogelijke terugslag op de Noordelijke Rondweg nooit heel groot worden. Het is niet voorstelbaar dat het om wachttijden gaat die nopen tot omrijden door bewoners van de Oosterhoutseweg Zuid. De vrees voor sluipverkeer over de Lageweg / parallelweg is ongegrond.

c.	Met de komst van de nieuwe busremise zal het aantal bussen op de Oosterhoutseweg Zuid toenemen. Deze bussen hebben bij de stoplichten bovenop de tunnel op Nieuwe Kadijk voorrang en zo kunt je daar meeliften met het groen wat door de bus wordt gegenereerd.	Uitgangspunt bij de afwikkeling van het verkeer voor bussen is dat dit zoveel mogelijk via de busbaan zelf plaatsvindt tussen het station en de busremise en dus niet via de Oosterhoutseweg Zuid. Op bepaalde delen en vanuit bepaalde delen van de stad kan ook de Druivenstraat worden gebruikt, maar dat zal beperkt zijn.
d.	In hoeverre is deze verstoring, bussen hebben altijd groen, in de berekeningen meegenomen? Bijvoorbeeld komend vanuit Teteringen gaat de bus eerst halteren en rijdt deze vervolgens door groen. Dan begint de lus van verkeerslichten helemaal opnieuw. Wij zien niet terug hoe deze verstoringen in de berekeningen is meegenomen.	In de kruispuntberekeningen in het rapport van Sweco is er rekening mee gehouden dat de richtingen van de bus vaker groen kunnen worden. Daarnaast is inmiddels ten behoeve van de programmering van de software voor de verkeerslichten een simulatie gemaakt waaruit blijkt dat al het verkeer inclusief de busgrepen goed afgewikkeld kan worden.

Conclusie

De zienswijze is ongegrond.

Zienswijze indiener 3 Verkeersgroep Teteringen

Zienswijze		Beantwoording
a.	In het bestuursakkoord en in een motie van de raad is bevestigd dat het oplossen van de verkeersproblemen een randvoorwaarde voor woningbouw is. Op dit moment is nog niet voldaan aan deze voorwaarde. De toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan bevat in paragraaf 5.3 een maatregelenpakket dat grotendeels nog in uitvoering is. Of hiermee de problemen worden opgelost, blijkt pas op termijn uit het monitoren van de verkeersstromen, dat vanaf het najaar 2023 zal plaatsvinden. Er is daarom op dit moment nog geen afdoende onderbouwing voor de conclusie dat er geen aanleiding is de planologische besluitvorming uit te stellen tot de maatregelen zijn uitgevoerd.	Ook de Actiegroep Oosterhoutseweg is hierop ingegaan. Verwezen wordt naar de beantwoording van de zienswijze van indiener 1 onder a.
b.	Doel van het maatregelenpakket is een zodanige reductie van het doorgaande verkeer dat er ruimte vrijkomt voor het extra verkeer als gevolg van de woningbouw. Dit moet worden bereikt door een aantal civieltechnische maatregelen op de kruispunten in Teteringen en door het vervangen van stoplichten en het doseersysteem. De verwachting is dat hierdoor in de spits lange wachtrijen zullen ontstaan aan de noord- en zuidzijde van het dorp. Aangenomen wordt dat het	1. De doelstelling is doorgaand verkeer te verminderen. Daarvoor hoeft niet iedereen via de A27 te reizen. Er is een deel in Oosterhout en Breda dat op dit moment, en naar verwachting ook in de toekomst, via de Oosterhoutseweg door Teteringen zal rijden. Er zijn bovendien qua alternatieve reisroutes niet heel veel opties en de A27 is eigenlijk de enige logische optie die ook qua reistijd juist sneller is, ondanks dat dit beeld soms anders is. Andere routes die echt door het buitengebied zouden gaan of andere secundaire routes zijn juist veel

doorgaande verkeer als gevolg hiervan zal kiezen voor de A27. Of dit daadwerkelijk zal gebeuren, is niet vast te stellen op basis van het verkeersonderzoek van Sweco. Doordat in het verkeersonderzoek van Sweco het accent ligt op uitwerken van het in het bestemmingsplan opgenomen maatregelenpakket, blijft een aantal zaken die cruciaal zijn voor een zorgvuldige besluitvorming onderbelicht. 1. De conclusie in paragraaf 5.3 van de toelichting dat de A27 voor het grootste deel van het doorgaand verkeer de snelste route is, is niet afdoende onderbouwd in het verkeersonderzoek. Uit het in dit kader uitgevoerde kentekenonderzoek blijkt dat de herkomst- en bestemmingsrelaties van het doorgaande verkeer een zeer sterke spreiding laten zien met een accent op Breda en Oosterhout. De reistijdenanalyse is daarentegen gebaseerd op een niet representatieve vergelijking van een beperkt aantal herkomst- en bestemmingsrelaties tussen dicht bij de A27 gelegen locaties. Op basis hiervan mogen geen conclusies worden getrokken voor het doorgaand verkeer als geheel. Een diepgaander reistijdenvergelijking is daarom dringend gewenst. 2. Er is geen inzicht in de motieven die ten grondslag liggen aan de keuze voor de Oosterhoutseweg voor het doorgaande verkeer. Dit is van belang omdat de beoogde gedragsbeïnvloeding geen eenvoudige zaak is. Een succesvolle veranderstrategie moet rekening houden met die motieven. Zonder inzicht in de motieven kan niet met zekerheid worden gesteld dat het doorgaande verkeer als gevolg van de langere wachtrijen gebruik zal maken van de A27. Nader onderzoek naar de motieven van verkeersgebruikers geeft een stevigere basis aan de te nemen verkeersmaatregelen. 3. Het risico op het optreden van sluipverkeer is niet meegenomen in het onderzoek. Verondersteld wordt dat verkeersgebruikers door de wachtrijen zullen kiezen voor de A27. Dat er alternatieven zijn via Posthoorn/Moleneind aan de zuidzijde van het dorp en via Vraggelse Baan/Hoeveneind/Heistraat aan de noordzijde van het	onaantrekkelijker en in de beleving van automobilisten niet eens echt een alternatief. Uit monitoring moet straks blijken hoe de daling van het doorgaand verkeer zich gaat ontwikkelen en of we daarmee de doelstellingen kunnen halen. 2. Het klopt dat vooraf niet in beeld is gebracht wat nu exact de beweegredenen zijn voor de automobilist om juist (een deel van) de Oosterhoutseweg te gebruiken. Echter, naast de A27 zijn er maar heel weinig verbindingen tussen Breda en Oosterhout die überhaupt mogelijk zijn of waar automobilisten gebruik van zouden willen maken. 3. Het is correct dat de gevolgen voor allerlei andere theoretische routes niet is meegenomen. Wel zijn er telcijfers van bepaalde routes en punten en op basis van monitoring kan de gemeente ook nagaan of die routes buitenproportioneel groeien. Echter mag aangenomen worden dat allerlei lange routes door buitengebieden en andere secundaire routes zeker niet aantrekkelijker zijn dan de A27 of de Oosterhoutseweg zelf. We kunnen ook maar een deel (tot 20%) vermoedelijk verleiden. 4. Er wordt naast de woningbouw in Teteringen ook rekening gehouden met de toekomstige ontwikkeling van de verkeersintensiteiten door alle ontwikkelingen in Teteringen en ver daarbuiten. Dit regionale verkeersmodel prognosticeert de cijfers door autonome groei en ontwikkelingen en op basis daarvan zijn we ook verdergegaan met de maatregelen die nu worden uitgevoerd. Het is dus niet zo dat alleen met Woonakker rekening wordt gehouden. 5. Zoals onder 4 gesteld zijn de bekende ontwikkelingen ten tijde van het verkeeronderzoek van Sweco zeker meegenomen. De in de zienswijze genoemde ontwikkelingen hebben met name effect op de Noordelijke Rondweg maar nauwelijks effect op de Oosterhoutseweg. Omdat er tijd overheen is gegaan en nieuwe ontwikkelingen ontstaan en/of zeker worden (vastgestelde bestemmingsplannen, formele besluiten) is het inderdaad zo dat er soms hernieuwde inzichten kunnen ontstaan in de cijfers en prognoses. Maar dat doet niets af aan de conclusies en maatregelen uit het rapport en hoe deze effectief kunnen zijn om tot 20% doorgaand verkeer eraf te halen. Benadrukt wordt dat met name de kruisingen het probleem zijn en in mindere mate de verkeersintensiteiten op de wegvakken.
---	--

dorp, blijft buiten de beschouwing. Evenmin is duidelijk welke maatregelen de gemeente gaat nemen om sluipverkeer te voorkomen. Dit zou integraal onderdeel moeten zijn van de te nemen verkeersmaatregelen. 4. Een prognose over de toekomstige verkeersontwikkeling ontbreekt. In het Sweco-rapport (pag. 90) wordt slechts de verkeersgeneratie als gevolg van de in Teteringen geplande woningbouw in beeld gebracht. Er is geen inzicht gegeven in de ontwikkeling van de autonome groei van het verkeer en in de verkeersgeneratie van de geplande woningbouw in Oosterhout. Het is niet voldoende om hiervoor te verwijzen naar een verkeersmodel als de uitkomsten niet in beeld worden gebracht (zienswijzennota bestemmingsplan Meulenspie pag. 4). Het inzichtelijk maken van het in de toekomst te verwachten verkeersaanbod is nodig om te kunnen beoordelen welke verkeersmaatregelen nodig zijn. 5. Nog niet in de beschouwing is betrokken een aantal verkeersaantrekkende ontwikkelingen in de nabijheid van de aansluiting van de Oosterhoutseweg op de Noordelijke Rondweg. Het gaat hierbij om de geplande ontwikkeling van grootschalige logistiek op het bedrijvenpark De Posthoren, de komst van het hoofdkantoor van New Cold naar de Oosterhoutseweg, de vestiging van de busremise aan de Frankenthalerstraat, de verplaatsing van de Uitvoeringsorganisatie Afvalservice van de gemeente naar de Frankenthalerstraat en de mogelijk nieuwe Milieustraat aan de Charles Petitiweg. Deze ontwikkelingen zullen niet alleen tot extra verkeer leiden op de Oosterhoutseweg en de Noordelijke Rondweg, maar ook de afwikkeling van verkeer van en naar de Oosterhoutseweg negatief beïnvloeden. De effecten van deze nieuwe ontwikkelingen moeten alsnog in beeld worden gebracht. 6. Meetbare indicatoren om de toekomstige verkeerssituatie te kunnen beoordelen, zijn niet geformuleerd. Het blijft bij vage formuleringen als <i>“toetsbare maatstaf daarvoor is een goede verkeersafwikkeling voor het lokale verkeer, de Oosterhoutseweg moet functioneren als wijkontsluitingsweg”</i>; <i>“een afname van verkeer op de</i>	6. Eén van de hoofddoelen van de maatregelen die nu dit jaar worden uitgevoerd is om te kijken of we tot 20% reductie van doorgaand verkeer kunnen bewerkstelligen. Vooraf hebben we op duidelijke routes dit aandeel doorgaand verkeer in beeld gebracht en we kunnen dus ook op diezelfde routes deze doelstellingen toetsen door te kijken hoe het verkeer zich hier ontwikkelt. 7. Er zijn inderdaad op bepaalde tijden en kruispunten in de spits drukke situaties van/naar de A27, maar over het algemeen is die situatie veel stabiel en rustiger dan op de Oosterhoutseweg zelf en met name bepaalde kruispunten op de route tussen Breda en Oosterhout via die route. Het is daarmee ook het meest logische en vrijwel enige alternatief. Dat het op hoofdroutes altijd druk is in de spits, staat buiten kijf. Uit het onderzoek blijkt dat het op dit moment een prima alternatief is dat in veel gevallen ook sneller is. Als dat in de toekomst verandert zal dat mogelijk aanleiding zijn om ook daar verbeteringen door te voeren. 8. Er is goed onderzocht of het verkeer van en naar Woonakker kan worden ontsloten op de Oosterhoutseweg. Los van het feit dat 1 hoofdontsluiting voldoende is, is wel degelijk rekening gehouden met de interne ontsluiting, opstelvakken en afwikkelcapaciteit van het kruispunt. Niet alleen wordt daarbij naar de verkeersafwikkeling van het autoverkeer gekeken, maar ook naar een comfortabele en veilige situatie voor alle weggebruikers, inclusief fietsers op zowel Oosterhoutseweg en Heistraat. Daar wordt ook op ontworpen. Voor de Heistraat wordt er daarom onder andere voor gekozen om de fietsers aldaar geen voorrang te geven. Dit aspect heeft dus volledige aandacht. 9. De discussie over een eventuele (gedeeltelijke) afsluiting van de Aanstede speelt nu in dit kader niet. Op basis van de ervaringen en evaluatie van de maatregelen die dit jaar worden uitgevoerd, wordt gekeken of dit onderwerp een eventuele vervolgstap zou kunnen zijn. We realiseren ons dat dit voor een deel van de bewoners niet wenselijk is. Op dit moment worden hier geen beslissingen over genomen. 10. De gemeente Breda blijft in gesprek met de gemeente Oosterhout en heeft nauw contact over maatregelen. Het is deels wel zo dat maatregelen in de ene gemeente inderdaad invloed kunnen hebben op de situatie in een andere gemeente en dat elke gemeente ook gaat over maatregelen op het eigen grondgebied. We werken echter zoveel
--	---

<i>Oosterhoutseweg is echter geen doel op zich”; “er wordt niet gestuurd op de afname van het totaal aantal auto’s”. (Zienswijzennota bestemmingsplan Meulenspie pag. 4). Vaststellen of wordt voldaan aan de door het college en de gemeenteraad gestelde voorwaarde voor woningbouw, blijft hierdoor een discutabele subjectieve aangelegenheid. Wij achten het daarom noodzakelijk deze meetbare factoren alsnog vast te leggen.</i> 7. Niet inzichtelijk is of zich binnen Oosterhout en Breda knelpunten voordoen in de verkeersafwikkeling naar de A27, die de keuze voor de A27 nadelig kunnen beïnvloeden. In Breda is in ieder geval met enige regelmaat sprake van filevorming op de Noordelijke rondweg voor de kruising met de Tilburgseweg. Dit probleem zal groter worden door de komst van een aantal functies met een sterke verkeersaantrekkende werking, zoals de distributiecentra op bedrijventerrein De Posthoren. Maatregelen om de verkeersafwikkeling richting A27 te bevorderen, worden in beide gemeenten vooralsnog niet genomen. Om een vlotte doorstroming van het verkeer richting A27 te kunnen garanderen, is dit wel nodig. 8. Voor het autoverkeer van en naar de Woonakker is slechts één ontsluiting gepland. Deze sluit aan bij het kruispunt Heiackerdreef op de Oosterhoutseweg. In de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan is op basis van het Sweco-rapport uitsluitend beoordeeld of deze kruising voldoende capaciteit heeft om het verkeer als gevolg van de nieuwe woonwijk af te wikkelen. De capaciteit van de interne ontsluiting blijft buiten beschouwing. De hoofdontsluiting is relatief kort en splitst zich op korte afstand van de Oosterhoutseweg in een buurtontsluitingsweg. Bovendien kruist de hoofdontsluiting de fietsroute over de Heistraat. Ook dient rekening te worden gehouden met verkeer van en naar de rond de hoofdontsluiting gelegen winkels (bezoekers, bevoorrading). Tijdens de ochtend- en avondspits moet rekening worden gehouden met forse verkeerstromen van en naar de woonwijk. Dit zal niet alleen woon-werkverkeer zijn, maar ook verkeer van en naar voorzieningen elders in het dorp, zoals winkels,	mogelijk samen om doorgaand verkeer door beide gemeenten te minimaliseren. Ook de gemeente Oosterhout is niet gebaat bij veel doorgaand verkeer via Teteringen als dat betekent dat het ook in Oosterhout lange routes aflegt. Een route zo snel mogelijk via de A27 is voor beide gemeenten wenselijk. 11. In het Sweco onderzoek is onderzoek gedaan naar de reistijden tussen Breda en Oosterhout via de A27 en via de Oosterhoutseweg. Uit het onderzoek is gebleken dat de reistijden via de A27 vaak sneller zijn dan via de Oosterhoutseweg. Daarentegen liggen ook op het zuidelijke deel van de A27 gezamenlijke uitdagingen om het verkeer goed te kunnen blijven afwikkelen. 12. Soms kun je niet alles van tevoren plannen en alle maatregelen al uitwerken op voorhand. Als voorbeeld wordt afsluiting Aanstede (gedeeltelijk) al genoemd, maar ook daar zijn er tegenargumenten bij bewoners in Teteringen. Eventuele aanvullende maatregelen en wat mogelijk en wenselijk is (samen met bewoners) kunnen pas overwogen worden als bekend is in hoeverre de maatregelen die nu worden uitgevoerd gaan werken. 13. Dit maakt geen onderdeel uit van het verkeersonderzoek of bestemmingsplan, maar in de uitvoerende fases komt dit aspect aan bod. Vooralsnog is er geen reden om aan te nemen dat het bouwverkeer niet via de Oosterhoutseweg zou kunnen rijden (noord en zuid).
---	---

	scholen en sportvoorzieningen. Hierdoor ontstaan lange wachtrijen, treedt ongewenste terugslag op de buurtontsluitingsweg op en zijn genoemde winkels slecht bereikbaar. Het fietsverkeer op de Heistraat zal ernstige hinder ondervinden van de wachtrijen, waarbij verkeersonveilige situaties kunnen ontstaan. Wij achten dit ongewenst en vragen om een ontsluiting die past bij de omvang van de woonwijk en de op grond daarvan te verwachten verkeersgeneratie. In dit kader vragen wij ook aandacht voor de bereikbaarheid voor hulpdiensten in noodsituaties en de mogelijkheden om de wijk snel te ontruimen, als de situatie daarom vraagt. 9. De Oosterhoutseweg vervult primair de functie van wijkontsluitingsweg. Wijkontsluitingswegen functioneren als schakel tussen woonstraten en stedelijke hoofdwegen. Ze zijn niet bestemd voor het doorgaande verkeer tussen twee steden. De in de toelichting genoemde mogelijkheid om de Aanstede af te sluiten, als de doorstroming van het (doorgaande) verkeer hierom vraagt, staat op gespannen voet met deze functie. De Aanstede vervult een belangrijke functie voor het verkeer van en naar de woonwijk Kerkeind. Afsluiten betekent dat het verkeer van en naar de wijk gebruik moet gaan maken van de ontsluiting via de toch al drukke Burgemeester Verdaasdonkstraat. Dit is een aanzienlijke verslechtering en betekent bovendien extra druk op de verkeersafwikkeling bij het kruispunt Meulenspie. Naar onze mening is randvoorwaarde voor de verkeersmaatregelen: openblijven van de Aanstede! 10. Hoewel het doorgaande verkeer zowel in Teteringen als in Oosterhout problemen veroorzaakt, is van een gezamenlijke aanpak geen sprake. De gemeente Oosterhout heeft uitsluitend toegezegd informatiepanelen te plaatsen om het verkeer naar de A27 te leiden. Om de problemen in Oosterhout op te lossen (kruispunt Trommelen) geeft de gemeente prioriteit aan de aansluiting van de Lage Molenpolderweg op de Bredaseweg via Lievenshove. Dit zal leiden tot meer doorgaand verkeer op de Oosterhoutseweg. Dit extra verkeer is niet meegenomen in het verkeersonderzoek van	
--	--	--

	Sweco. Overleg met de gemeente Oosterhout over gezamenlijk te nemen verkeersmaatregelen is daarom dringend gewenst. 11. De toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan geeft geen informatie over de verkeerssituatie op de A27. Zonder verdere onderbouwing wordt aangenomen dat het doorgaande verkeer zonder problemen gebruik kan maken van de A27. De gemeente Oosterhout erkent dat de doorstroming op de A27-Zuid (het traject ten zuiden van Hooipolder tot St. Annabosch) te wensen overlaat. In haar uitvoeringsagenda mobiliteitsbeleid wil de gemeente daarom onderzoek laten uitvoeren naar de mogelijkheden om de A27 te verbreden. Uit de Zienswijzennota bestemmingsplan Meulenspie (pag. 5) blijkt echter dat de noodzaak van verbreding van de A27 los zou staan van het omleiden van het doorgaande verkeer door Teteringen. De visie van het Rijk over de opvang van extra regionaal verkeer is niet in beeld gebracht. Zonder inzicht in de mogelijkheden voor een vlotte afwikkeling van het doorgaande verkeer over de A27 achten wij een besluit van woningbouw op de Woonakker voorbarig. 12. Het college zet wel in op monitoren, maar geeft geen inzicht in aanvullende maatregelen voor het geval de maatregelen niet de beoogde effecten hebben. Het college acht dit blijkbaar niet nodig. In de Zienswijzennota bestemmingsplan Meulenspie (pag.5) stelt het college zonder dat hiervoor onderbouwing is: <i>“Er is geen reden om op voorhand om aan te nemen dat de voorgestelde maatregelen niet zullen werken. Daarmee is er ook geen noodzaak om in dit stadium al aanvullende verkeersmaatregelen in kaart te brengen”</i>. Dit is een zeer risicovolle strategie omdat de maatregelen ook negatieve effecten kunnen hebben. Wij pleiten er daarom voor voldoende aanvullende maatregelen in beeld te brengen. 13. Er is geen inzicht in de verkeersgeneratie tijdens de bouwfase. Er zal sprake zijn van zwaar vrachtverkeer dat de toch al drukke Oosterhoutseweg extra zal belasten. Een gedegen plan van aanpak om het bouwverkeer in goede banen te geleiden, is dringend gewenst.	
--	--	--

c.	Gezien het voorafgaande kan niet worden gesteld dat het in het bestemmingsplan opgenomen maatregelenpakket de beoogde effecten zal hebben. Dat het doorgaande verkeer als gevolg van langere wachtrijen aan de noord- en zuidzijde van Teteringen zal kiezen voor de A27 is gebaseerd op niet onderbouwde veronderstellingen. Achteraf monitoren, zonder aanvullende maatregelen is een risicovolle strategie. Als het doorgaande verkeer, anders dan nu wordt verondersteld, niet kiest voor de A27 worden de problemen niet opgelost, maar alleen maar verplaatst. Aan de noord- en zuidzijde van het dorp zullen lange wachtrijen ontstaan. In hoeverre hierdoor terugslag zal optreden op de Noordelijke Rondweg dan wel op het Oosterhouts wegennet is evenmin duidelijk. Dat lange wachtrijen tot ongewenst sluipverkeer zullen leiden, is niet meegenomen. Hoewel wij geen tegenstander zijn van woningbouw Woonakker is het vaststellen van het bestemmingsplan voorbarig, gezien de in het voorafgaande genoemde onzekerheden die nadere uitwerking op een groot aantal punten noodzakelijk maken. Zonder deze uitwerking is het risico groot dat Teteringen geconfronteerd wordt met een steeds drukker Oosterhoutseweg die de leefbaarheid in het dorp negatief beïnvloedt en tot milieuoverlast aan de randen van het dorp leidt als gevolg van de lange wachtrijen, als het doorgaande verkeer toch niet voor de A27 kiest.	In het rapport van Sweco is inzichtelijk gemaakt dat de afwikkeling van het verkeer (wachttijden bij de verkeerslichten) bij de diverse kruispunten in het dorp na het treffen van de maatregelen binnen aanvaardbare grenzen blijft. Wanneer het doseersysteem geactiveerd wordt als gevolg van drukte in het dorp, zijn er langere wachttijden aan de Noord- en Zuidkant van Teteringen met als doel doorgaand verkeer te ontmoedigen. Na verloop van tijd ontstaat er een evenwicht als meer doorgaand verkeer gebruik maakt van de route over de A27. Uiteraard zal de gemeente de effecten monitoren en ingrijpen/bijstellen als nodig. Dat geldt bijvoorbeeld ook aangaande het risico op sluipverkeer via bijvoorbeeld Moleneind en/of Vraggelse Baan/Hoeveneind. Het monitoren van de effectiviteit van de maatregelen is een constant proces waarbij de gemeente door bijsturen en nemen van maatregelen steeds inspeelt op de situatie. Het is dus onmogelijk om op een vooraf bepaald moment te zeggen of de maatregelen effectief zijn en daarop te wachten met woningbouw. Uit het model en onderzoeken blijkt echter dat er voldoende reden is om aan te nemen dat de maatregelen effectief zijn.
----	---	--

Conclusie

De zienswijze is ongegrond.

Zienswijze indiener 4 Dorpsraad Teteringen

Zienswijze		Beantwoording
a.	De Dorpsraad Teteringen heeft geprobeerd de veelheid meningen binnen Teteringen met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan te verzamelen en op basis hiervan een zienswijze op te stellen die brede afspiegeling is van haar bewoners. Allereerst constateert de Dorpsraad dat er in de basis draagvlak is voor de ontwikkeling van Woonakker en dat veel	Deze positieve zienswijze wordt gewaardeerd.

	inwoners positief zijn over het hier aan ten grondslag liggende stedenbouwkundig ontwerp. Het bestemmingsplan geeft invulling aan de maatschappelijke behoefte voor de ontwikkeling van meer woonruimte en verdient een compliment voor de wijze waarop aansluiting is gezocht op het historische structuur van het landschap en ruimte voor de natuur daarin. Ook wordt deels invulling gegeven aan de noodzaak om te kunnen anticiperen op klimaatverandering en de daarbij behorende weerextremen. Dit neemt niet weg dat de Dorpsraad een zienswijze in wil brengen op een viertal aspecten van het bestemmingsplan die verbetering behoeven alvorens het bestemmingsplan vastgesteld kan worden.	
b.	De doorstroming van de Oosterhoutseweg is al jarenlang een zorgpunt als het gaat om de leefbaarheid van Teteringen. In het voorbereidingstraject van het ontwerpbestemmingsplan is door Sweco verkeersonderzoek uitgevoerd dat laat zien dat met name in de spits het merendeel van het verkeer (85%) op de Oosterhoutseweg doorgaand verkeer is. Voor de inwoners van Teteringen levert filevorming in Teteringen tijdens de ochtend- en avondspits allerlei problemen op in de vorm van een verminderde bereikbaarheid (voor inwoners en hulpdiensten), verminderde verkeersveiligheid en een slechte luchtkwaliteit. Vanuit de gemeente worden thans maatregelen doorgevoerd aan de verkeersregeling die de huidige congestie zouden moeten verminderen. Mocht dat niet voldoende zijn, dan is er nog een maatregel achter de hand (het afsluiten van enkele straten vanuit Teteringen die de Oosterhoutseweg kruisen). De gemeente gaat er in het ontwerpbestemmingsplan op voorhand van uit dat de problematiek zoals die bestaat en in komende jaren opnieuw kan ontstaan naar het realiseren van Woonakker hiermee afdoende is opgelost. De wijzigingen die op dit moment worden aangebracht moeten nog uitsluitel brengen. Vanuit de verkeersgroep is op dat punt een aparte zienswijze ingediend. De Dorpsraad verwacht daarom van de gemeente Breda een passende oplossing om de verkeersdruk op de Oosterhoutseweg en sluipverkeer via parallelstraten te verminderen zonder dat daarbij Teteringen zelf onbereikbaar wordt. Als eerste stap hier naartoe is een verbeteringslag nodig in	Ook de Actiegroep Oosterhoutseweg is hierop ingegaan. Verwezen wordt naar de beantwoording van de zienswijze van indiener 1 onder a.

	de uitgevoerde verkeersstudie die integraal rekening houdt met alle relevante bekende en te verwachten ontwikkelingen in Breda, Oosterhout en de verkeersstromen over de A27 tot en met 2030. Ook is het belangrijk dat in de studie niet wordt uitgegaan van gesuggereerde vanzelfsprekendheden over het al dan niet kiezen van een alternatieve route via de A27 maar van feitelijk / onderzocht gedrag van bijvoorbeeld inwoners die aan de zuidkant van Oosterhout wonen. Pas als er een goed beeld is van de toekomstige verkeerssituatie en het effect van de voorgestelde maatregelen kan een goed onderbouwd besluit genomen worden over het ontwerpbestemmingsplan van Woonakker en/of de daarin voorgestelde verkeersafwikkeling van en naar Woonakker.	
c.	Aan de Blauwhoefsedreef in Teteringen is al vele jaren een geitenhouderij gevestigd. In de afgelopen jaren is gebleken dat bedrijven waar grootschalig geiten worden gehouden een gevaar kunnen opleveren voor de volksgezondheid van omwonenden binnen een straal van 2 kilometer. Een groot deel van Teteringen (de bestaande situatie) ligt binnen deze 2 kilometer zone. Woonakker is voorzien veel dichterbij deze geitenhouderij. Op dit moment wordt er door de GGD een onderzoek uitgevoerd naar de gezondheidseffecten van geitenhouderijen in het algemeen. De uitslag van dat onderzoek wordt verwacht medio 2024. Tijdens de informatieavond van 26 juni 2023 is door de gemeente aangegeven dat de gemeente zich bewust is van het verhoogde gezondheidsrisico van de geitenhouderij voor de bewoners van Woonakker, echter dat dit gecompenseerd wordt door het overwegend groene en daarmee gezonde woonomgeving in het plan voor Woonakker. De Dorpsraad vindt deze conclusie niet passend, gegeven het lopende GGD onderzoek dat spreekt over een zorgelijke situatie. De dorpsraad zegt hiermee niet dat het ontwerpbestemmingsplan niet kan worden vastgesteld, maar acht het wel noodzakelijk dat er tegelijkertijd bindende (en juridisch haalbare) afspraken worden gemaakt over bronmaatregelen en/of het kunnen handhaven van deze geitenhouderij op de huidige locatie aan de Blauwhoefsedreef in het geval het GGD onderzoek oplevert dat er onacceptabele gezondheidsrisico's voor de toekomstige bewoners van Woonakker ontstaan.	Op 4 juni 2024 heeft het college tijdelijk geitenbeleid vastgesteld. Dit beleid bepaalt onder meer dat woningbouwontwikkelingen alleen worden toegestaan na een zorgvuldige belangenafweging tussen de 500 meter en 1,5 kilometer contour met opvolging van de adviezen van de GGD. Daarbij hoort ook een actieve informatievoorziening aan toekomstige bewoners voorafgaand aan de koop of huur. De realisatie van Woonakker is beoordeeld op basis van het afwegingskader uit het tijdelijk geitenbeleid. Geconcludeerd is dat de woningbouw binnen de contour van 1,5 kilometer aanvaardbaar is. Daarbij spelen onder meer de volgende aspecten een rol: ○ Aan de noord- en westzijde van het plangebied, daar waar de afstand tot de geitenhouderij het kortst is, wordt voorzien in een robuuste landschappelijke inpassing. De woningdichtheid is binnen het meest noordelijke deel van het beoogde woongebied lager dan in de meer zuidelijk gelegen delen. Het grootste deel van de woningen binnen het plangebied wordt op een afstand van meer dan 1.000 meter gesitueerd. ○ Het wonen in landelijk gebied of een dorpse omgeving kan ook een gunstig effect hebben op de gezondheid van toekomstige bewoners. Drukke snelwegen en industrieterrainen liggen op ruime afstand. Binnen en rondom het plangebied is daarnaast veel ruimte voor groen dat in combinatie met recreatiemogelijkheden in de omgeving bijdragen in positieve zin aan de gezondheid van de toekomstige bewoners. ○ In lijn met het tijdelijk beleid zal de geitenhouderij een plek krijgen in informatievoorziening (door gemeente, ontwikkelaars en makelaars) richting potentiële nieuwe bewoners zodat zij goed geïnformeerd een

		keuze kunnen maken voor het wonen in de nabijheid van een geitenhouderij. In paragraaf 5.17 van de toelichting van het bestemmingsplan is de volledige toetsing aan het tijdelijk geitenbeleid opgenomen. De geitenhouderij aan de Blauwhoefsedreef dient zich te houden aan de geldende wet- en regelgeving. Wanneer het onderzoek van de GGD beschikbaar is, zal dit worden bestudeerd. Eventuele stappen of maatregelen als gevolg van het onderzoek kunnen op dat moment overwogen worden.
d.	De dorpsraad vindt het passend als er planologisch beter rekening wordt gehouden met het kunnen anticiperen op de situatie waarbij inwoners van Woonakker hun eigen auto kunnen gebruiken als energiebuffer voor hun energie opwekking en verbruik in hun woning.	De energietransitie vraagt om na te denken over de inrichting van nieuwe wijken. Auto's als de batterij van woningen of opslag van elektriciteit bij parkeerplaatsen zijn daarbij een mogelijkheid. Hoe of in hoeverre dergelijke mogelijkheden bij Woonakker een optie zijn wordt nog onderzocht. Het bestemmingsplan is flexibel genoeg ten aanzien van het onderwerp parkeren.
e.	Het dorp Teteringen, als onderdeel van de gemeente Breda, is nog steeds een eigen kern met een eigen dorps karakter en bijbehorende centrale functie. In de afgelopen jaren heeft de gemeente Breda stevig ingezet op de groei van Teteringen en Woonakker voert met zijn 580 extra woningen de druk op de noodzakelijke voorzieningen verder op. In de planvorming van Woonakker wordt naar mening van de Dorpsraad niet afdoende rekening gehouden met de reeds bestaande druk op deze voorzieningen als gevolg van de recente al lopende uitbreidingen zoals de Waterdonken, Bouverijen, Meulenspie en de tijdelijke woningen aan de Donkerstraat. In het ontwerpbestemmingsplan zijn geen reserveringen opgenomen voor noodzakelijke voorzieningen. Niet dat dat persé moet binnen Woonakker maar dat zou tenminste wel moeten binnen Teteringen gegeven het geheel aan lopende woningbouwontwikkelingen in Teteringen. Daarom pleit de Dorpsraad voor het uitwerken van een duidelijk plan voor het zekerstellen van de noodzakelijke voorzieningen binnen Teteringen (gebaseerd op het aantal inwoners na realisatie van alle lopende woningbouwontwikkelingen) en het beschikbaar stellen van de nodige middelen voor de uitvoering daarvan.	De gemeente Breda kent op dit moment geen preferentiebeleid voor de aankoop of huur van een woning. Voorzieningen is een breed begrip. Teteringen heeft flinke stappen gezet met De Scheperij. Ook op het Willem Alexanderplein heeft de gemeente bewust de detailhandelsfunctie (strip) behouden. Als het gaat om huisartsenzorg heeft Teteringen recent ook met medewerking van de gemeente een flinke stap gezet met een nieuw gezondheidscentrum. Dit centrum biedt ruimte voor een extra arts die nodig is als Woonakker is ontwikkeld. Wanneer het gaat om het primair onderwijs dan ligt dat bij BreedSaam. Zij hebben een onderzoek gedaan naar de toekomstige ontwikkeling. In dat onderzoek is rekening gehouden met de komst van Woonakker. Uit het onderzoek blijkt dat er ruimte is op de bestaande locaties om de groei van het aantal leerlingen op te vangen. Op het gebied van sport zijn er een aantal verenigingen met een grote druk, deels komt dit door druk van buiten Teteringen. De vraag is in hoeverre daar in de toekomst op gestuurd kan en moet worden.

	Ook wil de Dorpsraad pleiten voor het ontwikkelen van een preferentiebeleid voor de toewijzing van woningen zodat bestaande inwoners van Teteringen, en specifiek starters en senioren, de kans wordt geboden om in Teteringen te blijven wonen of daar na hun studie te kunnen terugkeren.	
--	---	--

Conclusie

De zienswijze is ongegrond.

Zienswijze indiener 5 Gemeente Oosterhout

Zienswijze		Beantwoording
a.	Met veel belangstelling hebben wij kennisgenomen van het ontwerpbestemmingsplan voor Woonakker. Dit plan maakt planologisch de weg vrij voor de bouw van 580 woningen aan de noordkant van Teteringen. Een mooi plan, dat een goede bijdrage levert aan de regionale woningbouwopgave en dat ook een positief effect kan hebben op de lokale economie van de gemeente Oosterhout.	Dank wordt uitgesproken voor de waardering van het plan.
b.	De gemeente Oosterhout is niet betrokken bij het wettelijk vooroverleg op grond van artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening. Ook is de gemeente niet anderszins betrokken geweest bij de voorbereidingen van het plan.	De gemeente Breda is bij de planvorming van Woonakker uitvoerig met de gemeente Oosterhout opgetrokken voorafgaand aan de formele bestemmingsplanprocedure. Dit sluit goed aan op het participatiebeleid van de gemeente Breda. Het aspect verkeer is hierbij het belangrijkste thema. Gewezen wordt op bijvoorbeeld onderstaande onderlinge afstemming: 1. Er is in 2005 een MER uitgevoerd waarin de verkeerseffecten van alle woningbouwontwikkelingen(waaronder Woonakker) in Teteringen inzichtelijk zijn gemaakt. Hierbij zijn ook de effecten op het Oosterhouts wegnnet inzichtelijk gemaakt. De gemeente Oosterhout is nauw betrokken geweest bij de procedure. 2. Op verzoek van het college (gebaseerd op het bestuursakkoord Lef en Liefde) is in 2021/2022 een verkeersonderzoek uitgevoerd om na te gaan wat er nodig is om de verkeersafwikkeling op de Oosterhoutseweg in Teteringen te verbeteren. 3. In januari 2022 is er contact geweest met de verkeerskundigen van de gemeente Oosterhout over het verkeersonderzoek. 4. In februari 2022 hebben wethouder Piena van de gemeente Oosterhout en wethouder Quaars van de gemeente Breda een fietstocht gemaakt over de Oosterhoutseweg om de situatie te

		bespreken. Het beleid van de gemeente Breda en de gemeente Oosterhout over de Oosterhoutseweg is gelijk aan elkaar, namelijk het terugbrengen van doorgaand verkeer. 5. In mei 2022 is er een gezamenlijke presentatie geweest in Teteringen door de gemeente Breda en de gemeente Oosterhout over de verkeersmaatregelen op de Oosterhoutseweg en (verkeers)ontwikkelingen in Oosterhout. 6. Vanaf het voorjaar 2023 zijn we de verkeersmaatregelen uit het afgestemde onderzoek aan het uitvoeren. Daarover wordt gemeente Oosterhout op de hoogte gehouden.
c.	Van de 3.600 verkeersbewegingen die de wijk Woonakker per dag genereert ontsluit 25% naar het noorden, via het grondgebied van de gemeente Oosterhout. Uit de toelichting van het bestemmingsplan blijkt niet waar die 25% op is gebaseerd. Overigens is in het verkeersonderzoek voor de Bouverijen dezelfde verdeling van het verkeer gehanteerd (25%-75%), terwijl deze wijk veel zuidelijker ligt, tegen Breda aan.	Aangezien de wijk Woonakker nu nog niet bewoond wordt, zijn aannames nodig over waar mensen straks het meest naartoe rijden. Uit eerder onderzoek (vandaar ook de vergelijking met Bouverijen) is gebleken dat de relatie van het dorp Teteringen voor 75% met/richting Breda is en 25% richting noord/Oosterhout. Mede ook gezien bestemmingen verder weg waarbij men bepaalde routes kiest via de noordelijke rondweg van Breda. Denk aan Tilburg of Rotterdam of Utrecht.
d.	Het verkeersonderzoek beperkt zich sec tot het grondgebied van de gemeente Breda. Niet inzichtelijk is gemaakt wat de effecten zijn van de veronderstelde 25% verkeersafwikkeling richting Oosterhout. Denk aan mogelijke effecten rondom de aansluiting Oosterhout Zuid op de A27, de kruising Bredaseweg-Materlaan en de kruising Bredaseweg-Wilhelminalaan-Van Liedekerkestraat.	Zoals bekend wordt gewerkt met verkeersmodellen. Er is niet in detail op alle genoemde punten onderzocht hoe het verkeer zich daar straks ontwikkelt. Andersom geldt dat ontwikkelingen in Oosterhout die verkeer genereren in onder andere Teteringen niet in detail door de gemeente Oosterhout worden onderzocht. Daarom is er een regionaal verkeersmodel gehanteerd met daarin alle bekende ontwikkelingen die invloed hebben op het wegennet in de regio. Overigens is er veel contact tussen beide gemeenten geweest over het verkeersonderzoek en de maatregelen, inclusief kleine maatregelen (borden) in de gemeente Oosterhout. Ook in de toekomst wensen wij graag constructief overleg met u te voeren over ontwikkelingen die van invloed zijn op beide gemeentes. Hieronder vallen ook de aansluitingen van de A27 met de gemeente Oosterhout. Het gezamenlijke belang van het goed functioneren van de ontsluitingen met de A27 wordt onderkend, mede ook in relatie tot minder (doorgaand) verkeer op de Oosterhoutseweg. Wij hebben het volste vertrouwen dat we elkaar weten te vinden op deze vlakken en gezamenlijk de verkeersafwikkeling en -veiligheid blijven monitoren en waarborgen.

Conclusie

De zienswijze is ongegrond.

Zienswijze indiener 6 Provincie Noord-Brabant

Zienswijze		Beantwoording
a.	Wij willen graag onze waardering uitspreken voor het bestemmingsplan vanwege de goede onderbouwing en de invulling van de kwaliteitsverbetering voor het landschap. Het plan, met name het stedenbouwkundig plan, maakt goed inzichtelijk hoe vanuit het principe van diep en rond kijken tot de invulling gekomen is. De lagenbenadering is hier echt goed toegepast en ook bij het 'rond kijken' is veel betrokken: er is ruim aandacht voor landschap, de leefbaarheid van de bestaande kern, water, natuurinclusief bouwen en ecologie. Bovendien is het plan opgenomen in de Woondeal SRBT en de provinciale matrix. Het is regionaal afgestemd en een levert een belangrijke bijdrage aan de volkshuisvestelijke opgave van sociale huur (30%) en betaalbare huur en/of koop (30%). Daarnaast wordt er bijgedragen aan CPO (innovatieve woonvormen).	Deze positieve zienswijze wordt gewaardeerd.
b.	Het plan voorziet in het wijzigen van de provinciale aanduiding 'groenblauwe mantel' in 'verstedelijking afweegbaar'. Omdat dit deel van het plan een duidelijk onderdeel zal worden van het stedelijk gebied, verzoeken wij u de aanvraag aan te passen in die zin dat de groenblauwe mantel wordt herbegrensd naar bestaand stedelijk gebied.	In het verzoek om herbegrenzing is uitgegaan van 'Stedelijk gebied'. Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant heeft op 28 november 2023 positief over het verzoek besloten.

Conclusie

De zienswijze is gegrond. In het verzoek om herbegrenzing is rekening gehouden met de zienswijze van de provincie Noord-Brabant.

Zienswijze indiener 7 De Groene Koepel

Zienswijze		Beantwoording
a.	Het beleid van de gemeente is om 90% van de woningbouw te realiseren binnen het stedelijk gebied door middel van inbreiding, herstructurering en intensief, meervoudig ruimtegebruik en zorgvuldig ruimtegebruik door de transformatie van verouderd stedelijk gebied. Wij zijn van mening dat deze 90% nog bij lange niet gehaald zijn en dat op basis daarvan pas naar uitbreidingslocaties gekeken kan worden als inbreiding niet meer mogelijk is. Dit beleid is reeds	In de Omgevingsvisie Breda 2040 is aangegeven dat door 90% van de woningbouwopgave binnenstedelijk te realiseren in stedelijke en hoogstedelijke dichtheid, efficiënter gebruik wordt gemaakt van voorzieningen en een bijdrage geleverd wordt aan de toekomstwaarde van aanwezige voorzieningen. Niet is bepaald dat deze 90% eerst behaald moet worden, voordat de overige 10% van de woningbouwopgave gerealiseerd kan worden.

	lang door de gemeenteraad vastgelegd. Door nu al Woonakker te gaan ontwikkelen is duidelijk gebruik maken van laaghangend fruit, waardoor het ontwikkelen van binnenstedelijke locaties alleen maar moeilijker wordt. Wij vinden het onaanvaardbaar dat er ook nog uitgebreid gaat worden door middel van herbegrenzing in groenblauwe mantel. Dit gaat niet uit van de lagenbenadering en dat mede om die reden wij van mening zijn dat er onvoldoende onderbouwd is dat er voldaan wordt aan de ladder voor duurzame verstedelijking.	In de Omgevingsvisie Breda 2040 wordt aangegeven dat ruim 25.000 woningen worden gebouwd, waarvan circa 15.000 in de periode tot en met 2030. Gelet op deze woningbouwopgave is het noodzakelijk om zowel Woonakker te ontwikkelen als de reeds lopende binnenstedelijke projecten te realiseren. Gedeputeerde Staten heeft op 28 november 2023 besloten om op verzoek van de gemeente Breda het werkingsgebied aan de noordzijde van het plangebied te wijzigen in 'Stedelijk gebied'. Daarbij is de onderbouwing gehanteerd zoals die als bijlage bij de toelichting van het vast te stellen bestemmingsplan is opgenomen. De lagenbenadering staat in deze onderbouwing centraal. Voor de motivering waarom voldaan wordt aan de ladder voor duurzame verstedelijking wordt verwezen naar paragraaf 3.2.4 van de toelichting van het bestemmingsplan. Daarbij wordt erop gewezen dat de herbegrenzing een beperkt deel van het plan betreft (1,1 ha van een plangebied van 22,7 ha). Het overgrote deel van het plangebied ligt binnen bestaand stedelijk gebied. Het overgrote deel ligt dus niet in het buitengebied zoals aangegeven in de Interim omgevingsverordening. Het huidige feitelijke gebruik van het te herbegrenzen plandeel is intensief agrarisch en van natuur- of landschappelijke waarden is niet of nauwelijks sprake. Daar staat tegenover dat in de toekomstige situatie ruimhartig zal worden voorzien in natuurontwikkeling en het aanbrengen en versterken van landschappelijke elementen. Het plan dient niet alleen belangen op het gebied van woningbouw, maar ook voor natuur- en landschapsontwikkeling. Het gaat dan onder meer om een natuurzone van 6 hectare en enkele groenzones die naast een ecologische functie ook een functie voor waterberging en een recreatieve functie hebben voor de wijk. De groenzones en landschapselementen worden ecologisch beheerd. In de woonvelden wordt natuurinclusief gebouwd en de openbare ruimte natuurinclusief ingericht.
b.	De Natuurtoets laat zien dat er veel natuurwaarden in het gebied aanwezig zijn. Daarom is het van belang dat er voor de vaststelling van het bestemmingsplan een recent natuuronderzoek onderdeel uitmaakt van de besluitvorming. Het onderzoek is meer dan 2 jaar geleden uitgevoerd en kan niet meer als basis dienen voor dit bestemmingsplan. Ook is het wenselijk om nu al een ontheffing natuurbescherming aan te vragen. Dit kan naar onze mening niet verschoven naar	Volgens artikel 3.1.1a van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) kan bij de vaststelling van een bestemmingsplan <u>in ieder geval</u> gebruik worden gemaakt van gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar. De wetgever heeft niet willen uitsluiten dat gebruik wordt gemaakt van gegevens en onderzoeken die wél ouder zijn dan twee jaar. In dit geval is het uitgevoerde onderzoek voldoende actueel. Het onderzoek is aanleiding geweest voor het uitvoeren van diverse nadere onderzoeken en het aanvragen van een ontheffing voor de steenuil.

	later omdat daarin ook de noodzaak van de aantasting van de leefgebied onderbouwd zal moeten worden.	Bij het bestemmingsplan dient te worden aangetoond dat het plan uitvoerbaar is. Aanvullend wordt, op basis van de zorgplicht, voor aanvang van de werkzaamheden binnen het plangebied een nadere quickscan uitgevoerd en een ecologisch werkprotocol opgesteld.
c.	Wij constateren dat de realisatie van de ruimtelijke (ecologische) verbindingzones in oost-west richting, waarvan sprake was in het bestemmingsplan 'Bouwerijen - Woonakker' zijn verdwenen. Deze hadden moeten aansluiten bij bestaande landschappelijke structuren ten oosten en westen van Woonakker en zijn van wezenlijk belang voor de mitigatie van de beschermde soorten. In het huidige plan hebben de oost-west verbindingen de status gekregen van buitenruimte van de woonomgeving. Wij verzoeken u deze weer de ecologische status te geven en te voorzien van een natuurbestemming.	Aan het bestemmingsplan 'Bouwerijen - Woonakker' is destijds goedkeuring onthouden. Het bestemmingsplan 'Teteringen, Woonakker' is een nieuw bestemmingsplan. In het plan is een natuurzone voorzien van 6 hectare. Deze loopt noord-zuid, maar aan de noordzijde ook oost-west. De natuurbestemming is niet toegankelijk voor bewoners. Daarnaast is een aantal brede oost-west groenzones opgenomen in het plan. Deze groenzones hebben naast een ecologische functie ook een functie voor waterberging en een recreatieve functie voor de wijk. Deze zones zijn wel toegankelijk en hebben daarom de bestemming 'Groen'. In de groenzones, maar ook in de woonstraten binnen de bestemming 'Woongebied', zorgen lange oost-west landschapselementen (houtwallen en knip- en scheerheggen) voor de (ecologische) verbinding tussen Hoeveneind en Heistraat. De groenzones en landschapselementen worden ecologisch beheerd. In de woonvelden wordt natuurinclusief gebouwd en de openbare ruimte natuurinclusief ingericht. Doelsoorten voor het woongebied zijn onder andere de huiszwaluw, huismus en vleermuis. De lange structuren van de houtwallen vormen een belangrijk oriëntatiepunt voor vleermuizen die 's nachts jagen. Voor de huismus vormen zowel de houtwallen als de landschappelijke hagen in de woonstraten een belangrijke leefomgeving. Ook de eekhoorn kan gebruik maken van de lange houtwallen.
d.	In de raadsbrief van 12 juli 2023 over Woonakker geeft het college het volgende aan: "Door grasteelt is het mogelijk om door middel van intern salderen voor de ontwikkeling van Woonakker tot een sluitende stikstofberekening te komen. Hierdoor is er per hectare grasteelt sprake van meer stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden dan bij maisteelt en komt er dus meer stikstofruimte beschikbaar ten behoeve van het intern salderen." Ook blijkt uit berichtgeving in BN DeStem van 3 maart 2023 dat de provincie heeft besloten de ontheffingsaanvraag voor stikstofproductie, die de gemeente Breda had aangevraagd voor de nieuwbouwwijk in Teteringen, niet te verlenen. Hieruit blijkt dat het plan passend beoordeeld had moeten worden.	Er zijn twee bestaande emissiebronnen die (potentieel) kunnen worden ingezet als salderingsbron. Het betreft: • de emissies die samenhangen met aanwezige stallen op het perceel Hoeveneind 62; • de emissies die samenhangen met de bemesting van de agrarische gronden binnen het gebied (tot voor kort voornamelijk mais, inmiddels omgezet naar grasland). Het houden van dieren op het perceel Hoeveneind 62 wordt in directe samenhang met de gebiedsontwikkeling Woonakker beëindigd. Bij de start van het bestemmingsplanproces is ervoor gekozen om de emissies vanuit de aanwezige stallen in te zetten als salderingsbron. Deze stallen zijn buiten het bestemmingsplangebied gesitueerd. Omdat sprake is van externe saldering is een Wnb-vergunning aangevraagd. In dat kader is ook een passende beoordeling uitgevoerd. De provincie heeft echter besloten

	Daarmee is duidelijk dat het plan een toename van stikstof veroorzaakt op de Natura 2000 gebieden en daarmee op alle natuurgebieden die op korte afstand van de Woonakker zijn gelegen. Anders had de truc niet toegepast hoeven te worden.	om vooralsnog geen ruimte meer te bieden voor externe saldering. Om die reden is er vervolgens voor gekozen om de veehouderij Hoeveneind 62 buiten beschouwing te laten als salderingsbron en de bemesting van de agrarische gronden in te zetten als salderingsbron. Voor deze binnen het plangebied gelegen gronden is sprake van interne saldering. Dat betekent dat geen Wnb-vergunning is vereist. Omdat uit de stikstofdepositieberekeningen blijkt dat per saldo geen sprake is van een depositietoename is ook geen passende beoordeling noodzakelijk. Wanneer de gevolgen van het beëindigen van de veehouderij op het perceel Hoeveneind 62, het beëindigen van de bemesting van de agrarische gronden binnen het plangebied en de effecten die samenhangen met de ontwikkeling van de gebiedsontwikkeling Woonakker in samenhang worden bekeken is in alle prognosejaren zelfs sprake van een beperkt (positief) effect op de stikstofdepositie binnen de Natura 2000-gebieden. Op 5 oktober 2023 is een nieuwe versie van Aerius beschikbaar gekomen. Op basis van deze versie zijn de berekeningen geactualiseerd. De conclusie dat geen sprake is van een depositietoename is met het nieuwe onderzoek in stand gebleven.
e.	Naast de rekentruc zijn wij ook van mening dat het aantal verkeersbewegingen in de gebruiksfase te laag is ingeschat en dat de verwachte toename van wacht- en aanrijtijden ook meegenomen had moeten worden in de berekening.	De verkeersgeneratie die in het onderzoek als uitgangspunt is gehanteerd voor de gebruiksfase is gebaseerd op CROW-kentallen. Wij zien geen aanleiding om te veronderstellen dat een gemiddelde verkeersgeneratie van 6,3 mvt/etmaal per woning (in totaal 3.654 mvt/etmaal) op een gemiddelde weekdag leidt tot een onderschatting van de verkeerstoenames op de ontsluitende wegen. Wat betreft de wacht- en aanrijtijden merken we op dat het onderzoek stikstofdepositie de gevolgen per kalenderjaar toetst (in mol/ha/jaar). Bij eventuele stagnatie van verkeer ter hoogte van kruispunten/aansluitingen gaat het zowel in tijd (ten opzichte van het totale jaar) als in lengte (ten opzichte van de totale rijlijnen zoals die zijn gemodelleerd in het onderzoek) om dermate beperkte effecten dat deze niet van invloed zijn op de berekeningsresultaten. Op 5 oktober 2023 is een nieuwe versie van Aerius beschikbaar gekomen. Op basis van deze versie zijn de berekeningen geactualiseerd. Hierbij is een stagnatiefactor ingevoerd ten aanzien van de beschreven filevorming. De conclusie dat geen sprake is van een depositietoename is met het nieuwe onderzoek in stand gebleven.

f.	Op bladzijde 18 van de Voortoets Wet natuurbescherming (bijlage 7 bij de toelichting van het bestemmingsplan) is het volgende aangegeven: “Gezien het stadium van de planvorming (voorbereiding bestemmingsplan) is er op dit moment nog geen gedetailleerde informatie beschikbaar over het in te zetten materieel en de specifieke kenmerken daarvan. Om deze reden is in het onderzoek uitgegaan van globale aannames en ervaringscijfers vanuit andere projecten”. De fasering van de realisatiefase wordt opgerekt tot 7 jaar en daarmee het aantal verkeersbewegingen uitgesmeerd over meer jaren, terwijl anderzijds aangegeven wordt dat het hele project al in 2028 afgerond zal zijn.	De voortoets en de stikstofdepositieberekeningen zijn afgestemd op de meest recente inzichten voor de planning en fasering van de werkzaamheden. Gezien de huidige stand van zaken en de benodigde vervolgpcedures is het uitgesloten dat het gehele project in 2028 afgerond zal zijn.
g.	Er wordt in de berekening geen relatie gelegd met een mestgever. Er dient een mestboekhouding overgelegd te worden, waaruit blijkt dat er bemesting heeft plaatsgevonden, door welke mestgever en waar de mest nu uitgereden wordt. Door op deze manier met de stikstofproblematiek om te gaan wordt gestimuleerd om in plaats van in binnenstedelijk gebied, op onbebouwd terrein te gaan bouwen, omdat dan gebruik gemaakt kan worden van de zogenaamde papieren stikstofruimte. Ook al zou vanwege een lacune in de wetgeving de truc mogelijk zijn, dan nog ligt er een andere belangrijke maatschappelijke verplichting om de natuur te herstellen. De belangenafweging van natuurherstel door stikstofbelasting versus de woningbouwopgave is naar onze mening niet of onvoldoende gemaakt. Daarom zou u de mogelijkheid moeten overwegen, om in het kader van dit plan zelf een agrarisch bedrijf uit te kopen of minstens de latente ruimte die in de meeste vergunningen aanwezig is op te kopen en uit de vergunningen te halen. Dit is niet het enige plan waar deze truc toegepast wordt. Op deze manier blijft u dweilen met de kraan open en zal er geen herstel van de natuur plaatsvinden.	De gemeente en de andere ontwikkelende partijen verpachten de agrarische gronden binnen het plangebied. Met de agrariërs zijn concrete afspraken gemaakt over het gebruik van de gronden en de toediening van mest. De omschakeling van mais naar grasland is niet in strijd met het vigerende planologische regime. Ook is voor deze omschakeling geen Wnb-vergunning nodig. Inhoudelijk is deze omschakeling verantwoord omdat: • Deze van tijdelijk aard is (met de start van de realisatiewerkzaamheden worden de agrarische activiteiten en daarmee ook de bemesting van de gronden beëindigd). • Uit de resultaten blijkt dat per saldo geen sprake is van een toename van stikstofdepositie en binnen grote delen van de omliggende Natura 2000-gebieden zelfs sprake is van een beperkte afname van de stikstofdepositie. • In samenhang met de ontwikkeling van Woonakker worden de veehouderij activiteiten op het perceel Hoeveneind 62 beëindigd. Wanneer ook de sloop van de op dat perceel aanwezige stallen zou worden meegenomen in de saldering (in de onderbouwing bij het ontwerpbestemmingsplan is deze salderingsbron buiten beschouwing gelaten) dan is dat positieve effect op de stikstofdepositie binnen de omliggende Natura 2000-gebieden nog iets groter. Het bestemmingsplan voldoet aan de eisen uit de Wet natuurbescherming en heeft geen nadelige gevolgen voor de omliggende Natura 2000-gebieden.

h.	Er wordt uitgegaan van de verplichte Landschapsinvesteringsregeling op basis van 1% van de waardevermeerdering zoals voorgeschreven Interim omgevingsverordening Noord-Brabant (lov). Wij missen in het ontwerpbestemmingsplan een uitwerking hiervan. Er dient weergegeven te worden voor welk bedrag er geïnvesteerd gaat worden en hoe dat bedrag besteed gaat worden. Vroeger ging daarvoor een bedrag in het Groenfonds maar het is niet duidelijk wat er nu mee gebeurt. Dit bedrag dient ook niet aangewend te worden voor de mitigerende maatregelen voortkomend uit de ontheffing van de Wnb. Ook als er geen leefgebied van beschermde soorten aangetast zou worden zou de 1% van de waardevermeerdering besteed moeten worden. Daarnaast hebben wij geen bindende contracten hierover en een planologische zekerstelling kunnen vinden in het dossier.	Bij planmatige ontwikkelingen in het landelijk gebied dient invulling te worden gegeven aan de regeling kwaliteitsverbetering landschap. De ontwikkeling van Woonakker valt in de categorie 'Stedelijke ontwikkeling'. Bij stedelijke ontwikkelingen is de basisinspanning voor de landschappelijke tegenprestatie bepaald per m² op 1% van de uitgifteprijs van de gronden. Dit kan worden gestort in een landschapsfonds of worden geïnvesteerd in een landschapsplan. De investering moet buiten het (toekomstig) stedelijk gebied landen. De totale uitgifteprijs van de gronden voor Woonakker wordt geraamd op € 35.500.000,- (prijsspeil 2023). Op basis hiervan geldt een minimale basisinspanning van € 355.000,-. Bij de ontwikkeling van Woonakker wordt ingezet op de ontwikkeling van circa 6 hectare natuur. De investering hiervoor wordt geraamd op € 3.400.000,-. Dit gaat om de ontwikkeling van natuur zowel binnen als buiten de stedelijke contour. De kosten voor natuurontwikkeling buiten de stedelijke contour (aan de noordzijde van het plangebied) worden geraamd op € 1.300.000,-. Hiermee wordt buiten het (toekomstig) stedelijk gebied een tegenprestatie van ruim 3% geleverd en wordt aan de regeling kwaliteitsverbetering landschap voldaan. Voorgaande is opgenomen in de motivering voor de herbegrenzing. Deze motivering is de basis voor het verzoek en is in het vast te stellen bestemmingsplan ook als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd. In paragraaf 3.3.2.6 over de kwaliteitsverbetering van het landschap is deze onderbouwing uit het herbegrenzingsverzoek ook toegevoegd. De gronden die als natuur zullen worden ingericht, worden als 'Natuur' bestemd. De gronden met deze bestemming zijn bedoeld voor het behoud, het herstel en de ontwikkeling van ecologische en landschappelijke waarden en worden bij de realisatie van de nieuwe woonwijk ook zodanig ingericht.
i.	Woonakker ligt op 750 meter van een geitenhouderij aan de Blauwhoefsedreef. De GGD adviseert het voorzorgprincipe toe te passen als het gaat om fijnstof, geur, endotoxines en zoönosen en daarom geen nieuwe gevoelige bestemmingen binnen 2 kilometer van een geitenhouderij te realiseren. In het ontwerpbestemmingsplan wordt dat afgedaan om alleen goede informatie te geven over de gezondheidsrisico's. De gemeente heeft recent een nieuwe vergunning aan het bedrijf verleend, waartegen De Groene Koepel bezwaar heeft	Op 4 juni 2024 heeft het college tijdelijk geitenbeleid vastgesteld. Dit beleid bepaalt onder meer dat woningbouwontwikkelingen alleen worden toegestaan na een zorgvuldige belangenafweging tussen de 500 meter en 1,5 kilometer contour met opvolging van de adviezen van de GGD. Daarbij hoort ook een actieve informatievoorziening aan toekomstige bewoners voorafgaand aan de koop of huur. De realisatie van Woonakker is beoordeeld op basis van het afwegingskader uit het tijdelijk geitenbeleid. Geconcludeerd is dat de woningbouw binnen de

	aangetekend. In het kader van de vergunning heeft de gemeente geen onderzoek gedaan naar de gevolgen voor de gezondheid van de bewoners van Teteringen en is er ook geen MER uitgevoerd voor dit bedrijf. Inmiddels heeft ook het RIVM een rapportage gepubliceerd "Longontsteking in de nabijheid van geitenhouderijen in Noord-Brabant en Limburg" van september 2021, waarin geconcludeerd wordt dat longontsteking op jaarbasis 26-60% vaker voorkomt in de nabijheid van geitenhouderijen. Wij vinden dat de gemeente in het kader van het bestemmingsplan Woonakker andere keuzes had moeten maken.	contour van 1,5 kilometer aanvaardbaar is. Daarbij spelen onder meer de volgende aspecten een rol: ○ Aan de noord- en westzijde van het plangebied, daar waar de afstand tot de geitenhouderij het kortst is, wordt voorzien in een robuuste landschappelijke inpassing. De woningdichtheid is binnen het meest noordelijke deel van het beoogde woongebied lager dan in de meer zuidelijk gelegen delen. Het grootste deel van de woningen binnen het plangebied wordt op een afstand van meer dan 1.000 meter gesitueerd. ○ Het wonen in landelijk gebied of een dorpse omgeving kan ook een gunstig effect hebben op de gezondheid van toekomstige bewoners. Drukke snelwegen en industrieterreinen liggen op ruime afstand. Binnen en rondom het plangebied is daarnaast veel ruimte voor groen dat in combinatie met recreatiemogelijkheden in de omgeving bijdragen in positieve zin aan de gezondheid van de toekomstige bewoners. ○ In lijn met het tijdelijk beleid zal de geitenhouderij een plek krijgen in informatievoorziening (door gemeente, ontwikkelaars en makelaars) richting potentiële nieuwe bewoners zodat zij goed geïnformeerd een keuze kunnen maken voor het wonen in de nabijheid van een geitenhouderij. In paragraaf 5.17 van de toelichting van het bestemmingsplan is de volledige toetsing aan het tijdelijk geitenbeleid opgenomen.
j.	Er bestaat al een zeer ernstig overbelaste situatie van de geurhinder in het gebied ten westen van Teteringen. Er zijn naast de geitenhouderij aan de Blauwhoefsedreef verschillende veehouderijen actief in het gebied. Met name Hoeveneind 33 op 100 meter en Meerberg 31 op 1.000 meter afstand veroorzaken een hoge achtergrondhoeveelheid geur. Er wordt ook toegegeven dat enige mate van geurhinder niet uitgesloten is. Deze conclusie gecombineerd met het feit dat de achtergrondconcentratie voor fijn stof (PM10 en PM2.5) al hoger is dan de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie zou de aanleiding dienen te zijn maatregelen te nemen om de situatie voor de bewoners te verbeteren. Deze ontbreken in het ontwerpbestemmingsplan. Dit is ook niet in lijn met uw voornemen in de Omgevingsvisie Breda 2040 : <i>"We zorgen voor een gezonde en veilige omgeving. Daarom letten we goed op de kwaliteit van de</i>	In het meest westelijke deel van het plangebied is enige mate van geurhinder niet uitgesloten, maar er is hierbij nog wel sprake van aanvaardbare geurhinder. Dit is ook binnen de norm conform de vastgestelde geurhinder en veehouderij verordening van de gemeente Breda uit 2008. Hierin is de norm van 8 ouE/M³ opgenomen (cumulatief) voor nieuwe woon- en werklocaties die niet wordt overschreden. De gemeente Breda heeft het schone lucht akkoord ondertekend. Hierin staat de advieswaarde van de Wereldgezondheidsorganisatie. Het bestemmingsplan wordt getoetst aan de huidige wettelijke regelgeving in Nederland (zie Wet milieubeheer titel 5.2). Binnen de gemeente zijn momenteel geen overschrijdingen bekend.

	<i>bodem, het water en de lucht. Op overlast door geluid, licht en geur. En op risico's voor onze veiligheid".</i> De luchtkwaliteit van Brabant is sterk vervuild en geldt als een van de slechtste in de EU: 'Bredanaars leven een jaar korter'.	
k.	Er zijn al heel wat plannen voor Teteringen gesneuveld op de verkeersafwikkeling. Wij vrezen dat er ook in dit plan weer veel te gemakkelijk mee omgegaan wordt. Volgens het verkeersonderzoek van Sweco is er 10% tot 20% verkeersreductie nodig en wordt een toename van wacht- en aanrijtijden voorspeld. Dan kan er toch niet van uitgegaan worden dat met het verleiden van het verkeer met bestemming Oosterhout om een andere route te nemen en het doseersysteem dat nooit goed gewerkt heeft de verkeersproblematiek opgelost kan worden. Het is ook niet waar dat in de ontwerpbestemmingsplan minder woningen gepland zijn want in het bestemmingsplan Bouverijen-Woonakker 2010 werd uitgegaan van 510 woningen en nu is er sprake van 580 woningen. Ook de recent afgegeven vergunning voor het realiseren van het XL distributiecentrum aan de Oosterhoutseweg maakt de verkeersproblematiek alleen nog maar groter.	Elke ontwikkeling brengt meer verkeer met zich mee, maar dat betekent niet (ook niet in het verleden) dat plannen sneuvelen op het aspect verkeer. Met de voorgestelde maatregelen kan tot 20% van het doorgaand verkeer gereduceerd worden. Daarmee is nooit gesteld dat alle (ervaren) problemen tot het verleden behoren, maar dat daarmee de situatie beheersbaar wordt gehouden en het verkeer van en naar Teteringen zelf goed afgewikkeld kan worden. Daarbij wordt benadrukt dat die pieken in de spits niet tot het verleden behoren. Er zullen altijd wachttijden blijven bij verkeerslichten als iedereen besluit op hetzelfde moment weg te rijden. In de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven dat het Sweco onderzoek uitgaat van een planontwikkeling van 600 woningen en dat de beoogde ontwikkeling voorziet in minder woningen (maximaal 580).

Conclusie

De zienswijze is deels gegrond. De motivering voor de herbegrenzing is als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan toegevoegd. In paragraaf 3.3.2.6 over de kwaliteitsverbetering van het landschap is de financiële onderbouwing uit het herbegrenzingsverzoek opgenomen.

Zienswijze indiener 8 t/m 15 Omwonenden

Zienswijze		Beantwoording
a.	De verkeerssituatie van de Vraggelse Baan wordt in de zienswijze beschreven en de totstandkoming van de fietsstraat wordt toegelicht. Door de realisatie van de fietsstraat is de verkeerssituatie op de Vraggelse Baan ten opzichte van de oude toestand verbeterd. Toch blijft het druk in de straat door illegaal doorgaand sluipverkeer. Het inrijverbod en de maximum snelheid worden over het algemeen slecht gerespecteerd.	De wijk Woonakker kan afgewikkeld worden via het kruispunt met de Oosterhoutseweg. Daartoe zullen diverse verkeersregeltechnische en civieltechnische aanpassingen gedaan moeten worden (deels nu, deels bij realisatie van het plan) om het verkeer goed en veilig afgewikkeld te krijgen, ook om te voorkomen dat er veel sluipverkeer door bijvoorbeeld de Heistraat gaat rijden. Dit wordt gemonitord. Wanneer sluipverkeer ontstaat kan overwogen worden de Heistraat te knippen ter hoogte van de Bolderstraat. De gemeente wil dit pas doen als het nodig blijkt. Voor de

	Uit de toelichting van het bestemmingsplan blijkt dat de verkeersafwikkeling van en naar de Woonakker uitsluitend via de Oosterhoutseweg moet plaatsvinden. Zonder maatregelen zal echter ook de Heistraat te maken krijgen met een grotere verkeersdruk van bewoners en bezoekers van en naar de nieuwe woonwijk. In de huidige situatie is de Heistraat een erftoegangsweg met een maximum snelheid van 60 km/u en waar zeer veel fietsers gebruik van maken. Deze huidige zeer smalle straat is beslist niet geschikt voor de verwerking van meer autoverkeer op een dergelijk hoge maximum snelheid.	robuustheid van het netwerk is het prettig als verkeer bij noodsituaties meerdere opties heeft. Een deel van de geschetste situatie heeft helaas te maken met gedrag en eventuele handhaving. Daar kan in het kader van het bestemmingsplan voor de ontwikkeling van Woonakker niet direct een oplossing voor worden gevonden.
b.	In dat geval krijgt de zeer gevaarlijke en onoverzichtelijke kruising Heistraat / Vraggelse Baan ook te maken krijgen met veel meer verkeersbewegingen. Dit is de plek waar in het verleden de meeste en ernstigste verkeersongelukken hebben plaatsgevonden. Te voorzien valt dat door het Woonakker ook meer illegaal doorgaand verkeer tussen Hoeveneind en Oosterhoutseweg gebruik gaat maken van de Vraggelse Baan.	Een toename van (sluip)verkeer zal tot een minimum moeten worden beperkt teneinde de overlast daar ook te beperken. Het merendeel van het verkeer zal niet via die routes gaan rijden. Er is echter niet gezegd dat er geen enkele auto gebruik van gaat maken. Wanneer significante toename van sluipverkeer wordt gezien zijn maatregelen denkbaar zoals het knippen van de Heistraat ter hoogte van de Bolderstraat. Voor de robuustheid van het netwerk is het niet wenselijk dit bij voorbaat te doen.
c.	Doorgaand verkeer op de Oosterhoutseweg zal als gevolg van de ontwikkeling drukker worden en verder worden ontmoedigd (zie onder meer aanbeveling tot “harder doseren” uit het verkeersrapport). De bewoners vrezen dat hierdoor meer auto's zullen zoeken naar een alternatieve route en meer doorgaand verkeer illegaal gebruik zal gaan maken van de Vraggelse Baan.	Hoewel het niet de bedoeling is, kan door de ontwikkeling van Woonakker extra verkeer over de Vraggelse Baan ontstaan. Dat is vooral verkeer van en naar Woonakker. Meer doorgaand verkeer genereert deze ontwikkeling niet. Alternatieven die men gaat zoeken zijn overigens voornamelijk de route via de A27. Andere alternatieven zullen zeer beperkt worden genomen, omdat deze niet aantrekkelijk zijn voor autoverkeer. De omleiding die men dan moet nemen om van herkomst naar bestemming te rijden is voor veel mensen geen aantrekkelijk alternatief. Wat in die gevallen plaats gaat vinden, is dat men de snelste route pakt en niet de (theoretisch) kortste. Het doel van het doseersysteem is juist om het alternatief te gebruiken dat wel aantrekkelijk is en duidelijk sneller. Routes of wegen van een lagere categorie worden op grotere afstanden niet graag gebruikt door automobilisten.
d.	De verkeerskundige onderbouwing van het plan vloeit voort uit het Sweco onderzoek “Beoordeling Verkeersafwikkeling Oosterhoutseweg in Teteringen” d.d. 12 januari 2022. Uit de titel en vraagstelling van het rapport blijkt al dat er vrijwel uitsluitend naar de gevolgen voor de verkeerssituatie op de Oosterhoutseweg is gekeken, waarbij een aantal specifieke kruispunten in Teteringen nader worden belicht.	Er is uitgegaan van een verdeling van het verkeer van en naar Woonakker en deze verdeling is bepaald op de keuzes die men maakt ter hoogte van het kruispunt met de Oosterhoutseweg. Zowel de 75% van/naar zuidelijke richting als de 25% van/naar noord (richting Oosterhout) zijn hierin meegenomen en op basis daarvan worden ook de maatregelen voorgesteld op het kruispunt zelf maar ook op de gehele route Oosterhout-Breda. Het aandeel wat routes neemt anders dan de Oosterhoutseweg is zeer beperkt. Het is niet te voorkomen dat er af en toe een auto een andere route pakt

	Uit paragraaf 5.3 blijkt dat men verwacht dat 75% van het verkeer van en naar de nieuwe woonwijk via het zuiden van de Oosterhoutseweg richting Teteringen/Breda zal worden afgewikkeld en 25% via het noorden richting Oosterhoutseweg. Het onderzoeksrapport gaat uitsluitend in op de 75% van de verkeersstroom richting het zuiden naar Breda. De afwikkeling van de 25% richting Oosterhout – waar de Vraggelse Baan onderdeel van uitmaakt – wordt in het kader van het voorgenomen plan geheel niet onderzocht. De delen uit het rapport die betrekking hebben op het Oosterhouts deel zien op het “gebiedsgericht verleiden en omleiden” van doorgaand verkeer tussen Oosterhout en Breda. Dit onderzoek is niet relevant in het kader van de voorgenomen nieuwe ontwikkeling. Hierbij betreft het immers verkeer van en naar de nieuwe woonwijk en dus juist niet doorgaand verkeer tussen Oosterhout en Breda. De nieuwe verkeersstromen als gevolg van de nieuwe woonwijk richting Oosterhout is in het verkeersonderzoek niet nader onderzocht. De Vraggelse Baan is dus niet betrokken in het verkeersonderzoek. Wij zien het als belangrijk hiaat dat onduidelijk is welk deel van deze beoogde 25% naar verwachting als illegaal doorgaand verkeer gebruik zal gaan maken van de Vraggelse Baan. Een dergelijk te verwachten effect beschouwen wij als zeer ongewenst voor de verkeersveiligheid in het algemeen en hun eigen woongenot in het bijzonder.	dan de Oosterhoutseweg, maar uitgangspunt is dat vrijwel al het verkeer via die weg wordt afgewikkeld. Mocht er meer sluipverkeer ontstaan dan zijn er maatregelen denkbaar zoals een knip in de Heistraat ter hoogte van de Bolderstraat.
e.	Op zijn minst dient inzichtelijk te worden gemaakt wat de gevolgen van de ontwikkeling zullen zijn met betrekking tot de volgende aspecten: - Doorgaand verkeer begeeft zich illegaal op de Vraggelse Baan. Het kan niet zo zijn dat de voorgenomen ontwikkeling tot een verslechtering van deze illegale situaties gaat leiden. Dit dient dus onderzocht te worden. - Verslechtering van illegaal verkeer dient te worden tegengegaan. Door middel van welke maatregelen gaat de gemeente dit als onderdeel van het plan tegen? - Hoe voorkomt de gemeente Breda een verslechtering van de verkeersveiligheid op de Vraggelse Baan en op de genoemde gevaarlijke kruisingen als gevolg van de ontwikkeling?	De wijk Woonakker zorgt niet voor meer doorgaand verkeer, maar het is niet te voorkomen dat er ook op secundaire wegen een marginaal aantal extra auto's meer gaan rijden. De intensiteiten zullen daarbij echter klein zijn en er zal zoals eerder gezegd ook op worden gemonitord en waar nodig worden bijgestuurd op het gebied van verkeersmaatregelen (zowel afwikkeling als veiligheid). Illegaal verkeer is verkeer wat de wet overtreedt omdat men er niet mag rijden; daar zal handhaving ook een belangrijke rol vormen. Groei op bepaalde wegen (zie boven) kan nooit 100% worden uitgesloten, maar monitoren we en waar nodig sturen we bij. Ook qua inrichting is het mogelijk (en dat is in het verleden al gedaan) om de verkeersveiligheid te verbeteren. De inrichting is nu zodanig dat dit past

	- Mocht de verkeersdruk onverhoopt toch toenemen, wordt dan voldoende budget vrijgemaakt voor extra onderhoud en herstel van de straat in de toekomst? Hoe is dit met de gemeente Oosterhout afgestemd? In het verleden was er namelijk niet voldoende budget beschikbaar voor normaal onderhoud van de straat en bermen.	bij het karakter van deze weg, maar ook dan is het onmogelijk dat iedereen zich keurig aan regels en snelheden houdt. Er wordt niet een dusdanig groei verwacht dat er sprake is van problemen in het kader van onderhoud. Wel zijn aanvullende maatregelen mogelijk op het gebied van verkeersveiligheid of indien nodig verkeerscirculatie. Dit naar aanleiding van monitoring van de cijfers.
f.	Voor wat betreft het onderzoek naar de milieu effecten van de voorgenomen ontwikkeling valt het ontwerpbestemmingsplan terug op een MER rapport uit 2005. In dit rapport zijn de te verwachten milieu effecten voor de bewoners van de Vraggelse Baan niet in kaart gebracht.	In 2005 is er voor een groter gebied, waar het huidige plangebied ook onder viel, een MER opgesteld. Het voornemen was om 3.000 woningen te realiseren in het gebied. Omdat het MER inmiddels gedateerd is en niet aansluit bij de huidige inzichten kan het document niet dienen ter onderbouwing van het bestemmingsplan voor Woonakker. Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan is bekeken of er opnieuw een MER noodzakelijk is. Omdat geen sprake is van een overschrijding van de drempelwaarden wordt een vormvrije m.e.r.-beoordelingsnotitie opgesteld. Uit de resultaten en conclusies van de reeds uitgevoerde onderzoeken blijkt dat geen sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen die aanleiding geven voor het doorlopen van een m.e.r.-procedure. De m.e.r.-beoordelingsnotitie is als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen. Op basis van deze m.e.r.-beoordelingsnotitie heeft het bevoegd gezag besloten dat geen milieueffectrapportage voor de planontwikkeling noodzakelijk is.
g.	Enkel indiener 15: - Uit het bestemmingsplan blijkt dat er slechts één uitgang is vanuit Woonakker. Dat betekent dat al het verkeer richting Breda en Oosterhout over de Oosterhoutseweg geleid gaat worden. - Als verkeer richting Terheijden (lees Rotterdam) wil, dan is de meest logische weg voor dit verkeer om via het Hoeveneind te reizen. Er is echter geen ontsluiting gepland voor Woonakker richting Hoeveneind. - De eerste (snelle) mogelijkheid om naar Terheijden te reizen is dan via de "illegale" route, de Vraggelse Baan. Dit zal dan als volgt in zijn werk gaan, ook al heeft de straat een inrijverbod voor niet bestemmingsverkeer: Reiziger neemt uitgang Woonakker en slaat linksaf op de Oosterhoutseweg en daarna linksaf de Vraggelse Baan. Dit is verboden, maar (ook huidig) verkeer negeert het	Zoals ook onder e. is aangegeven zorgt de wijk Woonakker niet voor meer doorgaand verkeer, maar het is niet te voorkomen dat er ook op secundaire wegen een marginaal aantal extra auto's meer gaan rijden. De intensiteiten zullen daarbij klein zijn en er zal op worden gemonitord. Waar nodig wordt bijgestuurd op het gebied van verkeersmaatregelen.

	inrijverbod en het verbod om linksaf te slaan. De Vraggelse Baan is dan de dupe en verwerkt al het verkeer dat (snel) naar Terheijden/aansluiting snelweg naar Rotterdam wil. Als de Heistraat niet afgesloten wordt ter hoogte van Snoeren Schoenen, dan zal de reiziger nog sneller kunnen reizen via de Heistraat en dan linksaf de Vraggelse baan opgaan.	
--	---	--

Conclusie

De zienswijzen zijn ongegrond.

Zienswijze indiener 16 Omwonende

Zienswijze		Beantwoording
a.	De verkeerssituatie van de Bolderstraat wordt in de zienswijze beschreven. Inhoudelijk komt de zienswijze overeen met zienswijzen 8 t/m 15, waarbij deze zienswijze gebaseerd is op de verkeerssituatie van de Bolderstraat in plaats van de Vraggelse Baan.	Indieners 8 t/m 15 zijn op een vergelijkbare manier ingegaan op de verkeerssituatie van de Vraggelse Baan. Verwezen wordt naar de beantwoording hierboven. Aanvullend wordt opgemerkt dat extra druk op secundaire wegen als de Bolderstraat weliswaar niet te voorkomen valt, maar deze zal als gevolg van Woonakker tot een minimum beperkt zal blijven. Daar waar nodig zal naar aanleiding van monitoring gekeken worden of er in de toekomst maatregelen nodig zijn om verkeer te weren of af te remmen.

Conclusie

De zienswijze is ongegrond.

Zienswijze indiener 17 en 18 Omwonenden

Zienswijze		Beantwoording
a.	De bouw van honderden woningen in het gebied kan slechts doorgang vinden als het verkeer op de Oosterhoutseweg op een zodanige wijze wordt opgelost, dat er een drastische vermindering van het doorgaande verkeer wordt bereikt. Dit is ook uitgangspunt in het bestuursakkoord en de in 2022 unaniem aangenomen motie van de gemeenteraad.	Ook de Actiegroep Oosterhoutseweg is hierop ingegaan. Verwezen wordt naar de beantwoording van de zienswijze van indiener 1 onder a.

	Uit het verkeersonderzoek bij het bestemmingsplan is gebleken dat vooral in de spitsen het aandeel doorgaand verkeer zodanig groot is dat het bouwen van 550 tot 580 woningen in dat gebied niet mogelijk is. Dit nog los van de plannen voor de bouw van 72 woningen in de Meulenspie, de honderd “tijdelijke” woningen in de Donkerstraat en het nieuwe winkelcentrum. Ook de bouw van een groot distributiecentrum in het “Digitpark”, de komst van het hoofdkantoor van New Cold, de vestiging van de busremise en de verplaatsing van de totale dienst Afvalservice naar de Frankenthalerstraat zullen een duidelijk effect hebben op de doorstroming van de Oosterhoutseweg.	
b.	Vastgesteld is dat de oude verkeersregelininstallatie niet adequaat functioneerde. Om die reden wordt er gewerkt aan de vervanging daarvan. Pas in de loop van 2024 zal blijken of deze installatie het gewenste effect oplevert. Het zal daarom duidelijk zijn dat, gezien het bestuursakkoord en de raadsnotie, het bestemmingsplan pas kan worden vastgesteld als de gewenste vermindering van het doorgaande verkeer is gerealiseerd en een flink deel van het doorgaande verkeer gebruik gaat maken van de A27.	Op de gehele route worden verkeersregelininstallaties en doseersysteem vernieuwd en monitoring zal vlak daarna plaatsvinden zodat we in 2024 een eerste beeld hebben hoeveel doorgaand verkeer we hebben kunnen reduceren. Het vaststellen van het bestemmingsplan hoeft daar echter niet op te wachten en kan eerder. Wanneer in 2024 in beeld is in hoeverre de doelstellingen zijn gehaald, kan besproken worden wat de eventuele vervolgstappen zouden moeten zijn.
c.	Daarnaast is de gemeente voornemens om in 2024 de kruising van de Oosterhoutseweg met de Aanstede/Langelaar aan te passen. Indien deze aanpassing betekent dat de bereikbaarheid van de Aanstede vanaf en vanuit de Aanstede wordt beperkt dan heeft dat grote negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid van het achterliggende gebied en is dus ongewenst.	De gemeente is nog niet voornemens dit kruispunt aan te passen, maar pas op basis van de monitoring van de maatregelen te kijken op welke manier hier eventueel aanpassingen nodig kunnen zijn. Ook het genoemde aspect voor de achterliggende buurt wordt dan meegenomen in de eventuele overwegingen.
d.	Doordat de gemeente zich bij het opstellen van het bestemmingplan beperkt tot het plangebied, blijven de benodigde maatregelen in de directe omgeving die het gevolg zijn van de woningbouw buiten beschouwing. 1. Er is geen plan voor de inrichting van de toegangsweg naar Woonakker (Uilendreef) vanaf de Oosterhoutseweg met direct voor en na het kruisingsvlak de in- en uitgang van twee bedrijven.	1. Er is een ontwerp voor de inrichting van het kruispunt met de Oosterhoutseweg teneinde het verkeer van en naar Woonakker goed en veilig af te wikkelen, ook rekening houdend met de huidige bedrijven en andere panden. 2. Niet alle fietspaden of kruisingen dienen te worden voorzien van verkeerslichten, zeker niet in het te ontwikkelen gebied zelf. Verkeerslichten zijn pas nodig als er sprake is van hoge verkeersintensiteiten (met name auto's) en dat derhalve voor een goede en veilige afwikkeling noodzakelijk is, ook rekening houdend met langzaam verkeer. Op het genoemde punt is dat niet nodig.

2. Het tweezijdige fietspad van de Adriaan Oomenstraat gaat globaal vanaf de Mortelweg over in een eenzijdig fietspad, zodat het fietsverkeer naar de nieuw te bouwen wijk gaat lopen over de Heistraat. Deze recreatieve weg kruist volgens de plannen zonder stoplichten de Uilendreef. Dit is uit het oogpunt van veiligheid onacceptabel. 3. De gemeente is voornemens de smalle Heistraat ook via de Vraggelse Baan toegankelijk te houden voor auto- en fietsverkeer. Dit zal een gevaarlijke situatie opleveren als er een door de gemeente verwachte "wachtrij" gaat ontstaan op de Oosterhoutseweg. Om deze reden moet de weg slechts bereikbaar zijn voor fietsverkeer door het plaatsen van paaltjes (te verwijderen bij calamiteiten). Het voornemen tot monitoren geeft geen enkele garantie op het gebied van de veiligheid. 4. Door het ontstaan van wachtrijen om het doorgaande verkeer te remmen, wordt de toegankelijkheid van de aanwonenden van de Arnold Janssenlaan beperkt en zeer onveilig gemaakt. Er is geen duidelijkheid over een aanpassing. Ook de toegankelijkheid van de bedrijven aan de westzijde van de weg is niet gegarandeerd. Weliswaar heeft de gemeente beloofd aandacht te besteden aan het geheel tweezijdig maken van de oostelijke fietsverbinding tussen de Arnold Janssenlaan en de kom van Teteringen, maar besluiten daarover zijn niet genomen. 5. Ter hoogte van de in- en uitgang van Breda Bouw/ Bandenhandel Verschuren is de versmalling in het fietspad langs de Oosterhoutseweg voorzien van paaltjes. Dit is in het kader van veiligheid rondom een nieuwe grote woonwijk onwenselijk. 6. De naar verwachting ruim 1.000 nieuwe bewoners van Woonakker zullen ook gebruik maken van de voorzieningen in Oosterhout en de bosrijke omgeving tussen Teteringen en Oosterhout. Om deze reden dient de Heistraat te worden ingericht als fietsstraat. Het kronkelige en smalle fietspad ten noorden van de Vraggelse Baan (Oude Bredase Baan) moet in overleg met de gemeente Oosterhout vervangen worden door een goede	3. De verwachting is niet dat dit problemen oplevert voor de verkeersafwikkeling of -veiligheid, ook niet in relatie tot het kruispunt met de Oosterhoutseweg. Wel is inderdaad toegezegd om de verkeerssituatie te monitoren. Zowel cijfermatig als op basis van klachten en meldingen over verkeersoverlast. Op basis daarvan kunnen eventueel aanvullende maatregelen worden genomen. 4. De verwachting is niet dat de afwikkeling van het verkeer van en naar de Arnold Janssenlaan verslechtert door de ontwikkeling van Woonakker en ook niet door een verbetering van de verkeerslichten en doseersysteem. Er is duidelijk toegezegd dat er bovendien wel degelijk een tweerichtingsfietspad komt tussen de Arnold Janssenlaan en de Heiackerdreef en dat ook een kruis kan worden geplaatst zodat het verkeer goed de Oosterhoutseweg op kan rijden vanaf de Arnold Janssenlaan. 5. Op dit moment is dit de hoogst haalbare oplossing en zijn recent hierin ook verbeteringen aangebracht zodat het juist veiliger is voor fietsers. Idealiter zouden we een bredere fietsstrook of fietspad aanleggen, maar onder meer door panden zeer dicht bij de weg is dit ruimtelijk niet haalbaar. Indien die optie zich in de toekomst voordoet, gaat de gemeente hier qua optimalisering verder mee aan de slag. 6. Om fietsverkeer veilig af te wikkelen zijn niet per definitie meer fietsstraten nodig, ook hier niet. Een fietsstraat wordt toegepast als er weliswaar grote hoeveelheden fietsers op zitten, maar ook als het autoverkeer behoorlijke intensiteiten aanneemt. Op basis daarvan en de verhouding tussen hoeveelheid fietsers en auto's worden keuzes gemaakt om een fietsstraat aan te leggen, maar hier is dat niet het geval. 7. Het woongebied is globaal bestemd in verband met flexibiliteit bij de definitieve invulling, vraaggericht kunnen bouwen en kunnen inspelen op actuele woonbehoeften. De woonvlekken en goot- en bouwhoogtes liggen vast. Daarbinnen kunnen verschillende woningtypen worden gebouwd. De proefverkaveling laat een mogelijke invulling zien en in het stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitsplan zijn een aantal principes voor de definitieve uitwerking vastgelegd. Tegenover de Mortelweg wordt er hierbij uitgegaan van grondgebonden woningen van twee bouwlagen met een kap.
---	--

fietsverbinding die aansluit op de rotonde bij de ingang van Katjeskelder. Alleen hier is een veilige oversteek in de richting van Oosterhout mogelijk. Enkel indiener 18: 7. In het bestemmingsplan is de specifieke beschrijving met regels van de bestemming (nog) niet geregeld. Dit geeft onduidelijkheid/onzekerheid over de verschijningsvorm en bouwhoogte van geplande bebouwing aan met name de Mortelweg. Bij de presentatie van de plannen en informatieavonden is duidelijk toegezegd dat niet hoger dan 2 bouwlagen met kap. Dit zal specifiek geregeld moeten worden. In het ontwerpbestemmingsplan bestaat de mogelijkheid om tot 11 meter te gaan, zijnde drie bouwlagen. 8. Het plan maakt mogelijk dat er 'sluip' parkeerverkeer gaat plaatsvinden aan de Mortelweg door bewoners van de nieuwe wijk. Bij het vastlopen/filevorming van het verkeer bij de enige toegangsweg naar de wijk bestaat de mogelijkheid om via o.a. Steenbergen en Vossenbergh naar De Mortelweg te rijden en daar te parkeren en via de voet-/fietsverbinding van het verlengde van de Vossenbergh naar de wijk te lopen. Dit geeft extra verkeer en parkeerdruk in de bestaande wijk. Er zal gewaarborgd moeten worden dat dit niet mogelijk is.	8. Deze verwachting heeft de gemeente niet. Er worden voldoende parkeerplaatsen in Woonakker gerealiseerd en ook ten aanzien van de verkeersafwikkeling is het niet de verwachting dat bewoners van Woonakker buiten de wijk gaan parkeren. Vrijwel niemand wil dit als bewoner ook, men parkeert het liefst bij of in de buurt van zijn of haar eigen woning. Dit fenomeen bestaat ook niet aan de westzijde van Teteringen, waar de nieuwbouwwijk Bouverijen tegen een bestaande wijk aan is gebouwd. Uiteraard zal de gemeente dit aspect monitoren.
---	--

Conclusie

De zienswijzen zijn ongegrond.

Zienswijze indiener 19 Omwonende

Zienswijze	Beantwoording
a. In de huidige situatie worden de akoestische normen rond het gebied ter hoogte van de Oosterhoutseweg al overschreden. Ik woon dicht bij de Oosterhoutseweg en heb last van het huidige lawaai, de huidige verkeersdruk en wachttijden en de Oosterhoutseweg is gevaarlijk voor het leven van mijn hond.	Het bestemmingsplan gaat over de planontwikkeling Woonakker. De toename van de geluidbelasting door de planontwikkeling is voor de Oosterhoutseweg zeer beperkt (minder dan 2 dB) waardoor er juridisch geen beoordelingsgrond is om de geluidbelasting afkomstig van de Oosterhoutseweg te beschouwen.

		Vanuit mobiliteit is er aandacht voor de doorstroming en de veiligheid op de Oosterhoutseweg, zowel voor mens als dier.
b.	De geluidssituatie van de Oosterhoutseweg is door de gemeente Breda in kaart gebracht. Verwezen wordt naar de kaart Lden met het geluidsniveau Teteringen de Haenen wegverkeer en met de Lnight wegverkeer. Nu al, zonder de bouw van Woonakker, wordt op beide kaarten rood aangegeven: 70-75 dB, dus dat betekent 'niet uitbreiden'. Op basis van informatie via Bing geldt voor nieuwe woningen binnen de bebouwde kom een voorkeurswaarde van 50 dB voor wegverkeer. Als dat niet mogelijk is, kunnen er hogere waarden worden toegestaan, tot een maximale waarde van 63 dB. Voor de geluidsisolatie van de woningen zelf geldt het Bouwbesluit, dat eisen stelt aan de geluidswering van de gehele constructie. Dit is het verschil tussen het geluidsniveau buiten en binnen de woning. Het Bouwbesluit eist een geluidswering van minimaal 20 dB voor wegverkeer en industrie. Dit betekent dat als het geluidsniveau buiten 65 dB is, het geluidsniveau binnen niet hoger mag zijn dan 45 dB. Daarnaast zijn er per 1 april 2021 nieuwe geluidseisen gesteld aan buiten opgestelde installaties voor warmte- of koude opwekking, zoals warmtepompen en airco's. Deze installaties mogen niet meer dan 40 dB geluid veroorzaken bij de burens.	Het bestemmingsplan gaat over de planontwikkeling Woonakker. De gevolgen voor de omgeving zijn qua geluid zeer beperkt. Dit komt omdat er al een hoog geluidsniveau heerst in de omgeving. De geluidkaart van de gemeente Breda is vastgesteld conform de Europese richtlijn. Op de geluidkaart informatie te vinden over het geluidsniveau in de stad. Het geeft een indruk van de gemiddelde geluidsbelasting per dag op een hoogte van 4 meter boven het maaiveld. Ook is de geluidsbelasting in de nachtperiode (van 23.00 tot 7.00 uur) te vinden op de geluidkaart. Elke 5 jaar brengt de gemeente het geluidsniveau in kaart en stelt de gemeente een actieplan op. De bedoeling is om de balans te bewaken tussen rust en drukte uitgedrukt in geluid. De gegevens via Bing zijn niet juist. Bij een bestaande woning gaat men veelal uit van een geluidsisolatie van 20 dB. Wanneer de gemeente een nieuw woning toestaat waar een ontheffing voor is verleend wordt de gevel met een "betere" geluidsisolatie gerealiseerd zodat men voldoet aan de regelgeving in het Bouwbesluit. Tijdens de bouw aanvraag wordt getoetst aan het Bouwbesluit. Op dat moment worden ook de installaties en de geluidsuitstraling beoordeeld.
c.	De Raad van State zegt in 2008, ECLI:NL:RVS:2008:BG4085, dat achteraf in het bestemmingsplan van de gemeente Breda in 2006 gebied De Haenen niet op de Oosterhoutseweg had moeten worden ontsloten. Ik stond laatst met pech langs de A27 op een zondagmiddag, in de tijd dat de wegenwacht kwam nam ik het geluidsniveau op (ik had een decibelmeter bij me): 75 dB midden op de vluchtstrook. Dat is evenveel lawaai (direct aan de snelweg) als op de overheidsgeluidskaart voor Teteringen wordt aangegeven: 70-75 dB	Dit bestemmingsplan gaat over Woonakker. De ontsluiting van De Haenen is goed geregeld en er zijn wat dan betreft, ook toen, niet heel veel alternatieven. Die alternatieven zorgen juist voor meer verkeer in kleine woonstraatjes waar dat minder wenselijk is dan op de Oosterhoutseweg. De geluidbelasting vanaf rijksweg A27 is niet 1 op 1 vergelijkbaar met de Oosterhoutseweg. De ontwikkeling van Woonakker voldoet aan de geldende wet- en regelgeving ten aanzien van geluid.

	In heel Teteringen is overigens al zoveel achtergrondgeluid dat je de dB meter al moeilijk onder de 40 dB krijgt, ook rond middernacht in lege straten.	
d.	Uit een eerder 'verkeersrapport' blijkt dat de 'doorrijtijd' bij aansluiting van Woonakker te hoog zou worden, per stoplicht, en in totaal (in totaal dacht ik: 15 minuten) nog meer dan de 13 minuten die het nu al in de spits kost om van Teteringen Noord naar Teteringen Zuid te komen of vice versa.	Verkeer vanuit de wijken moet afgewikkeld kunnen worden. De Oosterhoutseweg is immers primair een wijkontsluitingsweg. Meer extra lokaal verkeer (bijvoorbeeld door Woonakker) zorgt voor minder goede afwikkeling. Dit is de reden dat het verkeer gedoseerd wordt, met als doel het doorgaand verkeer te verminderen zodat er weer ruimte ontstaat voor (extra) lokaal verkeer. Bij de aansluiting Woonakker is de bedoeling om bij grote verkeersdrukke op de Oosterhoutseweg in Teteringen het doorgaand verkeer hier langer te laten wachten. Door deze lange wachttijd zal een deel van het doorgaand verkeer de gewenste route via de A27 nemen.
e.	Het aantal dode dieren naast de Oosterhoutseweg is groot. Met name poezen moeten het ontgelden, maar ook egels, vogels en zelfs honden. De verkeerintensiteit is groter dan op menig provinciale weg en het aantal auto's per minuut is typisch een drukte die dieren niet kunnen uitrekenen. De Oosterhoutseweg is een grote 'dierenmoordenaar' zonder dat er voorzieningen zijn die dieren weerhouden de weg over te steken.	Het blijft vervelend als er dieren worden doodgereden, zeker als dit een geliefd huisdier is. Qua verkeersintensiteiten is het niet zo dat de weg drukker is dan de meeste provinciale wegen (die zijn vaak nog drukker en er wordt harder gereden), maar desondanks is het lastig dit aspect als gemeente te verbeteren.

Conclusie

De zienswijze is ongegrond.

Zienswijze indiener 20 Breda Bouw

Zienswijze		Beantwoording
a.	De uitgangspunten van het onderzoek naar bedrijven en milieuzonering zijn onjuist. Het bedrijf Breda Bouw is een categorie 3.2 bedrijf, dat als "bestaand bedrijf" is toegestaan op basis van het bestemmingsplan 'Teteringen'. Voor een categorie 3.2 bedrijf geldt een richtafstand van 100 meter. Het onderzoek gaat uit van een richtafstand van 50 meter.	Breda Bouw is op basis van het bestemmingsplan 'Teteringen' een "bestaand bedrijf". Bestaand gebruik houdt het legale gebruik van grond en opstallen in, zoals dat (feitelijk) aanwezig was op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan 'Teteringen'. Een bouwbedrijf met dit bedrijfsoppervlak betreft een categorie 3.2 bedrijf. Het nieuwe woongebied nabij de Heistraat wordt aangemerkt als een gemengd gebied. Dit betekent dat de milieucategorie als één categorie lager aangemerkt mag worden, in dit geval milieucategorie 3.1.

		Het uitgevoerde akoestisch onderzoek is een kentalbenadering voor het gehele bedrijventerrein en daarmee niet toegespitst op de planologisch feitelijke situatie. Het oppervlak van de totale kavelbron voor categorie 3.1 bedrijven bedraagt circa 39.660 m². Als er een correctie wordt doorgevoerd voor de circa 6.500 m² voor Breda Bouw naar categorie 3.2, neemt de geluidemissie van de totale kavelbron met 0,8 dB toe. Gezien de berekeningsresultaten, die niet hoger worden dan 55 dB(A) ter hoogte van Breda Bouw, verandert dit de conclusies van het onderzoek op dit punt niet.
b.	De kentalbenadering in het onderzoek naar bedrijven en milieuzonering is onjuist, omdat deze uitgaat van een geluidemissie per vierkante meter, gebaseerd op de toegestane milieucategorieën 3.1 en (deels) 2.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder a. Aanvullend heeft naar aanleiding van de zienswijze een gesprek plaatsgevonden tussen Breda Bouw en de gemeente. Dit gesprek heeft geleid tot een aanvullend onderzoek naar het geluid door het bedrijf ten opzichte van de nieuwe woningen binnen Woonakker. Dit onderzoek is als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen. De akoestisch relevante bedrijfsactiviteiten zijn meer gedetailleerd in beeld gebracht. Daarvoor zijn door Breda Bouw gegevens aangeleverd voor de representatieve bedrijfssituatie. Ook is rekening gehouden met een aan Breda Bouw verleende omgevingsvergunning voor een nieuw kantoor. In het aanvullende onderzoek wordt geconcludeerd dat het niet aannemelijk is dat de bedrijfsvoering of uitbreidingsmogelijkheden van Breda Bouw door de ontwikkeling van Woonakker zullen worden belemmerd. Daarbij vindt een deel van de hoogst berekende geluidniveaus plaats bij de reeds bestaande woningen (woonwagenlocatie) ten zuiden van Breda Bouw en is daarmee al sprake van enige mate van (akoestische) begrenzing door de geldende geluidregels.
c.	Hoe de mogelijke geluidbelasting van Breda Bouw in beeld is gebracht op basis van specifieke bronnen, wordt niet onderbouwd. Wat zijn de gebruikte bronnen? Vrachtwagens, personenauto's en heftrucks zijn niet de enige bronnen van geluid. Blijkbaar zijn de gehanteerde geluidbronnen gebaseerd op een inschatting. Waar is deze inschatting op gebaseerd? Is gekeken naar de vergunde rechten? Hoe zijn de uitbreidingsmogelijkheden in beeld gebracht?	Zoals aangegeven in het akoestisch onderzoek is gekeken naar de beschikbare informatie in het milieudossier, wat weinig tot geen aanknopingspunten geeft voor een gedetailleerd onderzoek. Daarom is in eerste instantie uitgegaan van een inschatting. Voor wat betreft vergunde rechten gelden op basis van het Activiteitenbesluit en vanaf 1 januari 2024 aan de Bruidsschat grenswaarden van 50/45/40 dB(A) in de dag- en avondperiode. Zoals ook aangegeven in de conclusies van het akoestisch onderzoek zijn momenteel de voormalige woonwagenlocaties maatgevend voor de geluidruimte van Breda Bouw. Deze moeten worden gezien als bestaande woningen en getoetst worden aan het Activiteitenbesluit en vanaf 1 januari 2024 aan de Bruidsschat. Bedrijfstechnische belemmeringen zullen dan meer voortkomen uit het feit dat de voormalige woonwagenlocaties woonbestemmingen hebben gekregen.

		Vervolgens is aanvullend onderzoek uitgevoerd, wat onder b. omschreven is. Als bronnen voor het onderzoek zijn de door Breda Bouw aangeleverde gegevens gebruikt en is gerekend op basis van een worst case benadering. Zoals hierboven is aangegeven, wordt Breda Bouw niet belemmerd door de beoogde woningbouw.
d.	Verwezen wordt naar de uitspraak ABRvS van 25 november 2009, ECLI:NL:RVS:2009:BK4298 over het bij besluit van 18 oktober 2007 vastgestelde bestemmingsplan "Bouwerijen-Woonakker". Een richtafstand van 100 meter staat niet ter discussie.	Gewezen wordt op r.o. 2.19.4 van de aangehaalde uitspraak. De Afdeling achtte het van belang dat de gemeente niet nauwkeurig wist waar de hindercirkels lagen en dat volgens de voorschriften van het bestemmingsplan slechts rekening hoefde te worden gehouden met de bestaande hindercirkels. Met het geluidsonderzoek bij het bestemmingsplan is dit onderzocht. In het aanvullende onderzoek voor Breda Bouw wordt geconcludeerd dat het niet aannemelijk is dat de bedrijfsvoering of uitbreidingsmogelijkheden van Breda Bouw door de ontwikkeling van Woonakker zullen worden belemmerd.
e.	Uit het onderzoek en de toelichting blijkt niet dat rekening is gehouden met de ontsluiting van Breda Bouw via de Heistraat. De aanwezige toegangspoort wordt dagelijks gebruikt. De (geluid)effecten van het verkeer van en naar Breda Bouw via de Heistraat zijn niet in beeld gebracht.	De Heistraat is opgenomen in het onderzoek naar wegverkeerslawaaï. Dit aspect is daarmee voldoende onderzocht. Het verkeer van en naar alleen Breda Bouw kan worden gezien als indirecte hinder/verkeersaantrekkende werking. De beoordeling hiervan valt in het kader van het milieuspoor onder de "Schrikkelcirculaire" met een beoordelingsbandbreedte van 50-65 dB(A). Hieraan kan zonder meer worden voldaan en dit leidt niet tot belemmeringen. In het aanvullende onderzoek is de verkeersproductie vanuit de Heistraat eveneens meegenomen. Tijdens de informatieavonden zijn door bewoners van de Heistraat en omgeving zorgen uitgesproken over toenemend sluipverkeer over deze weg. Nu is de weg alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer, maar niet iedereen houdt zich daar aan. In principe is het de bedoeling om de bestaande situatie zo te laten. Mocht in de toekomst blijken dat er toch te veel (illegaal) sluipverkeer door de Heistraat gaat, dan kan dan besloten worden om ergens een paaltje te plaatsen om het doorgaande verkeer te weren. Dit gaat altijd in overleg met de bewoners en bedrijven die dit treft. Bovendien is hiervoor een verkeersbesluit nodig, dat open staat voor bezwaar en beroep. Een dergelijke verkeerskundige ingreep staat los van de bestemmingsplanprocedure.
f.	De woonbestemming wordt te dicht op de bedrijfslocatie gelegd. Een afstand van minder dan 100 meter tot de grens	Omdat er al bestaande woonbestemmingen binnen deze afstand aanwezig zijn, verandert er op dit punt niets aan de feitelijke situatie. Uitgegaan wordt

	van het perceel moet uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening onaanvaardbaar worden geacht.	van een gemengd gebied. Daarbij gelden de VNG-afstanden nadrukkelijk als richtafstanden waarvan op grond van een bestuurlijke afweging en op basis van onderzoek van af kan worden geweken. Vervolgens is nog aanvullend onderzoek uitgevoerd. Dit geluidsonderzoek is mede op basis van door Breda Bouw aangeleverde data uitgevoerd. Het is niet aannemelijk dat de bedrijfsvoering of uitbreidingsmogelijkheden van Breda Bouw door de ontwikkeling van Woonakker zullen worden belemmerd.
g.	Breda Bouw is voornemens om op korte termijn een omgevingsvergunning aan te vragen voor een nieuw kantoor. In het onderzoek naar bedrijven en milieuzonering wordt gesteld dat Woonakker zich feitelijk in de geluidschaduw van de bedrijfsbebouwing bevindt en dat ter plaatse van het plangebied kan worden voldaan aan 50 dB(A) als etmaalwaarde. Met sloop en nieuwbouw van het kantoor is geen rekening gehouden.	In de basis kan bij een bestemmingsplan niet met iedere potentiële toekomstige situatie rekening worden gehouden. In de kavelberekening is geen rekening gehouden met afscherming van bestaande gebouwen op het gehele bedrijventerrein. Desalniettemin is naar aanleiding van deze zienswijze een aanvullend geluidsonderzoek uitgevoerd, waarin het (inmiddels vergunde) nieuwe kantoorgebouw is meegenomen. Conclusie is dat het niet aannemelijk is dat de bedrijfsvoering of uitbreidingsmogelijkheden van Breda Bouw door de ontwikkeling van Woonakker zullen worden belemmerd.
h.	Onduidelijk is hoe de referentiesituatie van bemesten is vastgesteld. Is hierbij het stappenplan gevolgd uit r.o. 23 van de uitspraak ABRvS 12 oktober 2022, ECLI:NL:RVS:2022:2874?	Bij de toetsing van bestemmingsplannen (planspoor) vormt de feitelijke, planologische legale situatie ten tijde van vaststelling de referentiesituatie. Het geldende bestemmingsplan staat de omschakeling naar andere teelten en daarmee samenhangende bemesting niet in de weg. De referentiedatum in het projectspoor verschilt per Natura 2000-gebied (veelal 7 december 2004, 24 maart 2000 of 10 juni 1994). Uit jurisprudentie volgt dat de gewaswissel van mais naar grasland in het projectspoor mogelijk is omdat de gronden binnen het plangebied al sinds de referentiedatum onafgebroken een agrarisch gebruik kennen en worden bemest. De omvang van de referentiesituatie wordt in dat geval begrensd door de hoogste stikstofgebruiksvorm voor enig gewas dat op de gronden planologische is toegestaan.
i.	De referentiedatum is in beginsel 10 juni 1994. De vraag is of de gronden ook feitelijk werden bemest. Hoe verhoudt dit zich tot de mededeling dat dit jaar een gewaswissel heeft plaatsgevonden van mais naar gras?	Verwezen wordt naar de beantwoording onder h.
j.	Breda Bouw heeft niks van participatie gemerkt. Als directe buur is nooit contact opgenomen. Enige vorm van participatie met Breda Bouw is ver te zoeken.	Breda Bouw heeft net als andere omwonenden Breda Berichten ontvangen met informatie over het project en de bijeenkomsten die georganiseerd zijn. Een uitnodiging voor deelname aan de klankbordgroep heeft hier onderdeel van uitgemaakt. Eén van de bedrijven van het bedrijventerrein waar Breda Bouw onderdeel van is, was vertegenwoordigd in de klankbordgroep. Getracht is om dit bedrijf contactpersoon te laten zijn namens het gehele

		bedrijventerrein. Alle agenda's en verslagen van de klankbordgroep zijn op de website van het project te raadplegen. Een vertegenwoordiger van Breda Bouw was ook aanwezig bij de inloopavond op 26 juni 2023.
--	--	--

Conclusie

De zienswijze is deels gegrond. Voor Breda Bouw is aanvullend onderzoek uitgevoerd. De conclusie daarvan is in lijn het algemene akoestisch onderzoek.

Zienswijze indiener 21 en 22 Inwoners Teteringen

Zienswijze	Beantwoording
a. Besloten is dat er geen milieueffectrapport hoeft te worden opgesteld voor het bestemmingsplan en er wordt gesteld dat er geen impact zal zijn op de natuur en het milieu in en om de omgeving van de buitengebieden. Het is echter niet afdoende aangetoond dat de cumulatieve impact van bouwactiviteiten niet aanwezig zal zijn. Er zijn reeds ook andere activiteiten gaande in Teteringen, dat wil zeggen de bouwplannen voor de Waterdonken, Bouverijen en er komen ook tijdelijke woningen aan de Donkerstraat. Door het opknippen van de plannen in delen en ieder deel gemakshalve afzonderlijk te beschouwen lijkt u de mazen van de wet op te zoeken, wat uw betrouwbaarheid niet ten goede komt. De optelsom van alle activiteiten tezamen zal naar mijn inzicht wel degelijk impact hebben op de lokale natuur en milieu inclusief de waterkwaliteit. Het is dan ook noodzakelijk om een integraal milieueffectenrapport te maken waarin alle bouwactiviteiten in Teteringen worden meegenomen. De gemeente zal naar mijn inzicht zijn activiteiten in andere delen moeten compenseren met lokale natuurontwikkelingsprojecten die een gebalanceerd effect brengen in heel Teteringen, om derhalve het groene karakter van het dorp te behouden zo dicht op cultuurhistorisch waardevol gebied en staat dus los van Natura 2000. Aanvullend maak ik mij zorgen over de waterkwaliteit in en rondom de te ontwikkelen gebieden. Het risico op brand neemt toe door intensieve bebouwing, waarbij bluswater voor	In het Besluit milieueffectrapportage is in onderdeel D 11.2 van de bijlage opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject m.e.r.-beoordelingsplichtig is bij vaststelling van een bestemmingsplan in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer. De beoogde ontwikkeling omvat maximaal uit 580 woningen. Hiermee blijft de ontwikkeling ruim onder de drempelwaarde. Dit betekent dat een zogenaamde 'vormvrije' m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is. De vormvrije m.e.r.-beoordeling is een bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan Woonakker. Het plan omvat onder meer een natuurontwikkelingsproject van 6 ha. Voor de natuur wordt het plangebied waardevoller dan het huidige intensieve agrarisch gebruik. Doorgaans worden maatregelen genomen om bluswater dat bij brand vrijkomt op de betreffende plaats te houden. Het risico op vervuiling wordt daardoor beperkt.

	vervuiling kan zorgen in dit gevoelige gebied.	
b.	In de plannen wordt niet afdoende rekening gehouden met de leefbaarheid in Teteringen (de focus ligt wederom alleen op de nieuwe wijk). Op dit moment staan lokale faciliteiten zoals scholen, artsen en het verkeer al onder druk. De komst van 580 additionele woningen met de daarbij behorende inwoners zal deze druk alleen maar doen toenemen. In de planvorming wordt niet afdoende rekening gehouden met de reeds bestaande druk door de al lopende uitbreiding van Teteringen. Met drie bewoners per woning komen er minimaal 1740 nieuwe bewoners bij, bovenop de huidige 8500 inwoners van Teteringen. Dit is nog exclusief de beoogde tijdelijke bewoning aan de Donkerstraat. Dit is circa 20% meer dan reeds aanwezig. Deze additionele bewoning vereist minimaal een helder en afgewogen plan dat rekening houdt met 20% extra capaciteit aan noodzakelijke voorzieningen voor de huidige en toekomstige bewoners: - Scholen (basisonderwijs) circa 20% meer (voorrang voor leraren in de nieuwe wijk); - Verenigingen (waaronder sportfaciliteiten), met extra subsidie en ruimte voor ontwikkeling (op dit moment heeft u echter in de plannen voor de komende 15 jaar alleen maar beperkingen door de geplande tijdelijke woningen aan de Donkerstraat); - Artsen/zorginstellingen en verzorgenden voor ouderen (ook hier zal 20% meer personeel bij moeten komen die voorrang moeten krijgen in de toewijzing van woningen); - Verkeersontsluiting en doorstroming (inclusief OV). Op de huidige Oosterhoutseweg is al veel verkeer naar Oosterhout en Breda, dit zal zeker toenemen (onderkend in het Sweco onderzoek).	Het effect van de toename van het aantal bewoners op de voorzieningen is onderzocht. Er zijn voldoende voorzieningen, zoals zorg, onderwijs, sport en winkels, in de nabijheid van Woonakker. Op de huidige schoollocaties zijn voldoende uitbreidingsmogelijkheden. De afstand en verbinding naar gezondheidsvoorzieningen is goed. In het nieuwe gezondheidscentrum van Teteringen is nog ruimte voor een extra huisarts. In de wijk zelf wordt rekening gehouden met de realisatie van een buurthuiskamer en/of zorgpunt. Het nieuwe winkelcentrum De Scheperij biedt goed bereikbare winkelveorzieningen. Bij de sportverenigingen is ruimte voor uitbreiding van het aantal leden.
c.	De huidige metingen in het planonderzoek zijn midden in de covid-19 periode gedaan, waardoor ze zowel in de IST, maar zeker ook in de SOLL situatie hoger uit zullen vallen. Het lijkt meer dan redelijk om de verkeerssituatie in de huidige setting (met meerdere nieuwe wijken naast Woonakker, zowel in Breda alsook in Oosterhout) nogmaals te beschouwen aangezien die nu niet representatief zijn. Door de lange	Voor het verkeersonderzoek zijn representatieve metingen gedaan en is een kentekenonderzoek uitgevoerd op een moment dat er geen COVID-maatregelen waren. De verkeersintensiteiten waren op dat moment normaal. Dat is bekend, omdat bij elk verkeerslicht non-stop de aantallen worden geteld. Vervolgens zijn in het onderzoek ook autonome groei en alle zekere toekomstige ontwikkelingen gebruikt om te bepalen hoe de groei van het verkeer zich de komende jaren gaat ontwikkelen. Dit is een continu proces en op basis van de maatregelen die dit jaar worden genomen blijft

	afstand naar een bushalte (circa 500 meter) lijkt OV ook geen redelijk alternatief voor de auto voor de toekomstige bewoners. Sweco erkent zelf dat er geen uitspraak gedaan kan worden over de totale impact op de verkeerssituatie. Sweco kan geen volledig advies geven over de toekomstige verkeerssituatie, maar het haalt wel aan dat de straten Langelaar, Meulenspie en Donkerstraat daadwerkelijk een buiten de acceptabele norm verkeersbelasting krijgen door de ontwikkelplannen (pagina 77 van het onderzoek). En deze straten krijgen al een grote verkeersbelasting door de komst van twee supermarkten (Scheperij). Nieuw onderzoek zal eerst aanvullend inzicht moeten geven in de toekomstige belasting alvorens er met de bouw van een nieuwe wijk aangevangen kan worden (zeker met het oog op aanvullende bouwplannen in Breda en Oosterhout).	het mogelijk om ook in de toekomst tijdig bij te sturen waar nodig of wenselijk. Dit kan zijn door verbeteringen op het gebied van verkeersafwikkeling, maar ook verkeersveiligheid, het voorkomen van doorgaand/sluipverkeer op wegen waar dit absoluut onwenselijk is en verbetering van de situatie voor langzaam verkeer zoals fietsers. Deze methode wordt al jaren toegepast voor alle wegen in Breda. Er ligt een HOV-halte op de kruising Oosterhoutseweg - Heiackerdreef. Dat is aan de ontsluitingsweg van de wijk Woonakker. Afstanden liggen tussen de 100 en 500 meter (afhankelijk waar men in Woonakker woont).
d.	Geadviseerd wordt kritisch te kijken naar de plannen voor de pakketdienst in de wijk, omdat deze al aan de Voorste Brand in Teteringen voor grote verkeersproblemen en onveilige situaties heeft gezorgd.	Een pakketdienst aan huis is in veel bestemmingsplannen toegestaan bij woningen. In Woonakker wordt de komst van een buurtpakket-service juist gefaciliteerd in combinatie met de overige buurtfuncties, zoals een huiskamer voor de buurt en een zorgpunt. Deze liggen centraal in de wijk, nabij de entree en een parkeerhof. Pakketdiensten hoeven dan juist niet helemaal de wijk in en door de woonstraten te rijden.
e.	Een alternatief voor 20% groei zou zijn een kleiner aantal woningen bouwen en daarbij actief rekening houden met de demografische kenmerken van de huidige bevolking qua leeftijd en gezinsopbouw om de spanning op de huidige gemeenschap te minimaliseren. In het plan zijn geen alternatieven opgenomen qua aantallen woningen. Dit is een belangrijk aspect is om de leefbaarheid van Teteringen op de lange termijn te garanderen.	Het bestemmingsplan voor Woonakker is flexibel. In de proefverkaveling is geconstateerd dat er 550 woningen in het plan passen. In het bestemmingsplan is een maximum van 580 woningen opgenomen, zodat bij de uitwerking ook ruimte is om eventueel kleinere wooneenheden voor bijzondere doelgroepen te realiseren. Op het moment is er een grote behoefte aan woningen, met name aan kleinere en betaalbare woningen. Dit is vastgelegd in het huidige bestuursakkoord. Specifiek voor Teteringen is een gebiedsprofiel opgesteld en een woningmarktonderzoek gedaan. Woonakker wordt een dorpslandelijke woonwijk bestaande uit een mix van betaalbare rijwoningen voor starters, levensloopbestendige woningen voor senioren en woningen in de vrije sector voor doorstromers vanuit Teteringen en omgeving. Naast sociale huur is er ook aandacht voor middenhuur en wordt ruimte gereserveerd voor wooninitiatieven zoals CPO en ouderinitiatieven. Als tijdens de realisatieperiode de woonvraag verandert, dan kan het programma hier op worden aangepast. Er kunnen bijvoorbeeld andere woningtypen worden gebouwd, waardoor ook de aantallen kunnen wijzigen, waarbij het maximum aantal wel vast ligt.

f.	De rekenmethode voor stikstofuitstoot uit de voortoets Natura 2000 (AERIUS) kan niet kan kloppen. U moet in uw berekening uitgaan van de te bebouwen oppervlakte: in de huidige berekening graslandbouw met bemesting (19 ha pagina 13 van het onderzoek en de plattegrond op pagina 14). Ik wil u uitnodigen dezelfde rekensom te maken over de te bebouwen oppervlakte exclusief de boomkwekerij, natuurzones en de tuinpercelen van de boeren (die wel zijn meegenomen in de berekening). U hoeft slechts Google Maps te gebruiken en u kunt zien dat niet de hele te ontwikkelen oppervlakte in de rekensom qua saldering kan worden meegenomen. Mag ik u eraan herinneren dat het juist de overheid moet zijn die zich inspent om naar de wet te leven, en in de geest van die wet te handelen. In dit geval lijkt het of er vooral gezocht is naar getallen totdat een positief effect gevonden kan worden middels interne saldering. U rekent echter met saldering die u niet heeft omdat u nauwkeurig moet bepalen welk deel wordt bebouwd, en welk deel niet, om te beoordelen wat de lange termijn stikstofdepositie gaat zijn. Deze berekening stikstofuitstoot uit de voortoets Natura 2000 zal opnieuw door een ander bureau uitgevoerd moeten worden.	Niet wordt ingezien waarom in de berekening dient te worden uitgegaan van de te bebouwen oppervlakte. In de verschilberekening gaat het enerzijds om de totale oppervlakte van de gronden waarop het agrarisch grondgebruik wordt beëindigd (het betreft ook gronden die niet bebouwd worden, maar die een andere functie krijgen zoals groen, verkeer of openbaar gebied) en anderzijds om alle emissiebronnen die samenhangen met de realisatie van Woonakker en het gebruik van de toekomstige woningen. De boomkwekerij is in de salderingsberekening buiten beschouwing gelaten (dit uitgangspunt is worstcase, want in de praktijk is hier ook sprake van bestaande emissies die in principe kunnen worden ingezet als salderingsbron). Op 5 oktober 2023 is een nieuwe versie van Aerius beschikbaar gekomen. Op basis van deze versie zijn de berekeningen geactualiseerd. Hierbij is de oppervlakte aan agrarische gronden die wordt ingezet voor saldering verkleind naar 18 hectare. De conclusie dat geen sprake is van een depositietoename is met het nieuwe onderzoek in stand gebleven.
----	---	---

Conclusie

De zienswijze is ongegrond.

Zienswijze indiener 23 en 24 Omwonenden

Zienswijze	Beantwoording
a. De verkeerssituatie Oosterhoutseweg moet eerst worden opgelost voor er gestart kan worden met de inrichting van de wijk Woonakker en de daaropvolgende woningbouw. Conform de afspraken met burgemeester en wethouders. 1. Sluipverkeer en gevaarlijke oversteek Heistraat: richting Bolderstraat en Vraggelse Baan voor fiets-, voetgangers- en motorrijtuigen op 'doorlopende' Heistraat en toekomstige ontsluiting Woonakker gevaarlijk door zeer intensief wegverkeer. Eén en ander daarnaast nog	Ook de Actiegroep Oosterhoutseweg is hierop ingegaan. Verwezen wordt naar de beantwoording van de zienswijze van indiener 1 onder a. 1. Op dit moment wordt niet voorzien in een aanpassing van de verkeerssituatie op de wegen in het buitengebied als gevolg van de ontwikkeling Woonakker. De gemeente monitort de verkeerssituatie en waar nodig wordt gestuurd ten aanzien van inrichting en veiligheid.

toegevoegd de drukke toegang “Jumbo (golf-hockey winkel), v. Oosterhout (Fietsenwinkel), Snoeren (schoenenwinkel), het woonwagenkamp en mogelijke toekomstige sportveldgelegenheden. Snelheid hier reduceren van huidige 60 naar 30 km/h als onderdeel van een woonwijk. Aantal gemiddelde voertuigbewegingen nieuwe bewoners mogelijk circa 5.000 stuks per dag. Dit geldt zowel voor deze kruising als voor de kruising met de Oosterhoutseweg. De Oosterhoutseweg is een drukke verbindingsweg waarbij ook nog zeer frequent er 3 buslijnen gebruik van maken 2. Voetpaden: aan de Oosterhoutseweg (westzijde) en Heistraat zijn geen voetpaden voorzien. Voetgangers en bewoners moeten gedwongen gebruik maken van fiets-/ 25 km/u brommerpaden, doorkruist met bromscooters met geel kenteken. 3. Parkeeroverlast rond Woonakker: o.a. de Mortelweg/ Heistraat en Adriaan Oomenstraat gaan hier veel hinder van ondervinden, door onvoldoende parkeergelegenheid in de wijk Woonakker zelf. Hierdoor gaan bewoners, bezoekers en toeleveranciers elders in de huidige wijk parkeren. 4. Verkeersmeting: Laatste meting Oosterhoutseweg dateert van 2021 (coronatijd) en is achterhaald in 2023. Ter info: huidige overlast door verkeersintensiteit is ten opzichte van vóór de coronaperiode aanzienlijk toegenomen. 5. Zebra's: huidige oversteektijd voetgangers Oosterhoutseweg te krap bemeten, met name bij de bushaltes voor oudere overstekende voetgangers. Eveneens is de signalering voor blinden verdwenen. 6. Fietsoversteekplaatsen: meerdere oversteekplaatsen voor fietsers op de Oosterhoutseweg zijn ontoereikend beveiligd. 7. Het doseersysteem: moet doorgang verkeer Oosterhoutseweg ontmoedigen. Echter ondervinden de bewoners van Teteringen hiervan de meeste hinder.	2. Voetgangers maken op sommige plaatsen inderdaad gebruik van fietspaden. Dat is niet anders dan op veel plaatsen elders in de gemeente en zorgt niet voor een verkeersonveilige situatie. 3. Het plan voldoet aan de Nota Parkeernormen Breda 2021. Er is voldoende ruimte op basis van de parkeernormen voor bewoners en bezoekers binnen het plangebied. Het is niet de verwachting dat mensen hun auto buiten de wijk parkeren. Mensen willen juist graag vlak bij hun woning parkeren. 4. Niet alleen verkeersmetingen (bij verkeerslichten zijn er overigens altijd recente metingen beschikbaar), maar ook autonome groei en ontwikkelingen zijn meegenomen in het verkeersonderzoek en de maatregelen die hieruit voortvloeien. De gemeente monitort de verkeerssituatie en waar nodig wordt gestuurd ten aanzien van inrichting en veiligheid. 5. Voor de oversteektijd voor voetgangers bij de verkeerslichten worden extra sensoren opgehangen zodat het licht langer groen blijft. De signalering (rateltikker) bij de verkeerslichten is inmiddels aangebracht. 6. Op enkele plekken op de Oosterhoutseweg heeft of gaat de gemeente de oversteken verbeteren, met name meer in het centrum van Teteringen. Oversteken buiten de geregelde kruispunten worden, op 1 na, niet weggehaald, omdat daarmee grote omrijdbewegingen voor fietsers gemaakt zouden worden. Dit is niet gewenst. 7. Dit is niet het geval. Door tot 20% van het doorgaand verkeer van de Oosterhoutseweg te halen (zie het Sweco onderzoek), wordt de verkeerssituatie van en naar Teteringen verbeterd. Het is mogelijk dat er bij de inwerkingtreding van het doseersysteem door de gewenningsfase langere wachtrijen ontstaan ten noorden en zuiden van het dorp, De verwachting is dat dit weer afneemt als doorgaand verkeer andere routes neemt. 8. Uit onderzoek is gebleken dat het verkeer via 1 centrale ontsluiting goed en veilig kan worden afgewikkeld. Tevens willen de gemeente en veel bewoners geen directe verbinding met de westkant of zuidelijke woonclusters realiseren. Dat zou tot onnodige groei op die wegen leiden.
--	---

	8. Meerdere ontsluitingen: voor motorvoertuigen met betrekking tot optimale verkeersverdeling. Waarom slechts één ontsluiting voor motorvoertuigen. Eén ontsluiting via de Oosterhoutseweg is van toepassing. Het is zeer wenselijk ook een ontsluiting voor het autoverkeer te realiseren in westelijke richting. Mogelijk is ook een ontsluiting mogelijk via de Mortelweg/Vossenbergh. Mortelweg/Bollaard. Tevens ook mogelijk een ontsluiting via het Hoeveneind. Enkel indiener 24: 9. Door het toenemende verkeer op de Oosterhoutseweg neemt het percentage fijnstof en stinkende uitlaatgassen aanzienlijk toe. Een toenemend gezondheidsrisico voor de bewoners aan de Oosterhoutseweg.	9. Op de Oosterhoutseweg zal een beperkte toename zijn van verkeer vanwege de afname van doorgaand verkeer. Voldaan wordt aan de huidige landelijke normeringen die gelden voor luchtkwaliteit.
b.	In de Heistraat is een broedterritorium voor uilen en dient in overeenstemming met de uilenstrook van het Hoeveneind te worden ingepland. Daarbij dient de nog aan te leggen weg (evenwijdig Heistraat) te worden verschoven naar het midden. Een doorlopende weg naast een uilenterritorium is niet bevorderlijk voor de uilenpopulatie.	Bij de aanleg van de nieuwbouwwijk gaat een deel van het leefgebied van één broedpaar steenuilen verloren. Dit is essentieel foerageergebied voor het functioneren van de voortplanting van het betreffende broedpaar. Aantasting van essentieel foerageergebied van beschermde soorten is op grond van de Omgevingswet verboden, maar er kan een vergunning voor een flora- en fauna-activiteit worden aangevraagd. Voor de vergunningsaanvraag is een activiteitenplan opgesteld. In dit activiteitenplan staan de aanpak en maatregelen beschreven om invulling te geven aan de zorgplicht en te waarborgen dat de voorgenomen ingreep wordt uitgevoerd met het minste risico op negatieve effecten op (beschermde) soorten. Hierin wordt onder meer ingegaan op het extra leefgebied voor steenuilen dat gerealiseerd wordt met de ontwikkeling van Woonakker. Het activiteitenplan is als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen. De vergunning is medio 2024 aangevraagd. Het broedpaar steenuilen staat de uitvoering van het plan niet in de weg.
c.	Het uitgangspunt van Woonakker is het behouden van een “dorps karakter”, echter met de geplande hoogbouw is dit uitgangspunt niet haalbaar.	In het bestemmingsplan wordt op vier locaties gestapelde bouw toegestaan tot vier bouwlagen met een maximale nokhoogte van 15 meter. De woongebouwen liggen verspreid, centraal in de wijk. Op meerdere plekken in de dorpen en ook in Teteringen komt gestapelde bebouwing voor in drie tot vijf bouwlagen. Dit wordt als passend gezien in een dorps woonmilieu. Ook in een dorp is behoefte aan appartementen, met name onder ouderen. Het dorps karakter wordt niet alleen bepaald door de hoogte van de

		bebouwing, maar ook door de maatvoering, het materiaalgebruik en de uitstraling, de groene inrichting en de sociale samenhang. In Woonakker worden de woongebouwen vormgegeven als een grote boerenschuur met kap gelegen op een openbaar groen erf. Ontmoeten wordt gestimuleerd door de inrichting van de openbare ruimte en huiskamers in de woongebouwen.
d.	In de hoek Heistraat-Mortelweg was uitsluitend CPO gepland. In het bestemmingsplan staan nu ook geschakelde woningen ingepland. Wanneer weten de omwonenden waar welke woningen komen?	Er is nog niet bepaald welke locaties in het plan voor CPO worden uitgegeven. Het woongebied is globaal bestemd in verband met flexibiliteit bij de definitieve invulling, vraaggericht kunnen bouwen en kunnen inspelen op actuele woonbehoeften. De woonvlekken en goot- en bouwhoogtes liggen vast. Daarbinnen kunnen verschillende woningtypen worden gebouwd. De proefverkaveling laat een mogelijke invulling zien en in het stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitsplan zijn een aantal principes voor de definitieve uitwerking vastgelegd. CPO zegt alleen iets over de wijze van ontwikkelen. CPO kan in vele vormen worden gebouwd: variërend van rijwoningen voor starters, zorgconcepten door ouders, seniorenhoven of erven voor gezinnen. De planning van de bouwplannen hangt onder andere af van de tijd die nodig is om tot een vastgesteld bestemmingsplan te komen. Vervolgens zal de wijk bouwrijp worden gemaakt en zal gefaseerd worden gebouwd. De verwachting is dat vanaf 2024 de eerste bouwplannen ontwikkeld worden. In 2025 volgt eventuele verkoop en de bouwvergunningen, dan wordt duidelijk welke woningen waar gebouwd gaan worden. In 2026 zou gestart kunnen worden met de bouw.
e.	Voor de toekomstige bewoners in de zeer nabije omgeving van het geitenbedrijf bestaat een gezondheidsrisico (zie de diverse rapportages van RIVM en GGD). Deze gezondheidsrisico's worden nu onterecht afgewimpeld naar de toekomstige bewoners van de Woonakker. Dit is een onacceptabel en onwenselijk risico voor hen.	Op 4 juni 2024 heeft het college tijdelijk geitenbeleid vastgesteld. Dit beleid bepaalt onder meer dat woningbouwontwikkelingen alleen worden toegestaan na een zorgvuldige belangenafweging tussen de 500 meter en 1,5 kilometer contour met opvolging van de adviezen van de GGD. Daarbij hoort ook een actieve informatievoorziening aan toekomstige bewoners voorafgaand aan de koop of huur. De realisatie van Woonakker is beoordeeld op basis van het afwegingskader uit het tijdelijk geitenbeleid. Geconcludeerd is dat de woningbouw binnen de contour van 1,5 kilometer aanvaardbaar is. Daarbij spelen onder meer de volgende aspecten een rol: ○ Aan de noord- en westzijde van het plangebied, daar waar de afstand tot de geitenhouderij het kortst is, wordt voorzien in een robuuste landschappelijke inpassing. De woningdichtheid is binnen het meest noordelijke deel van het beoogde woongebied lager dan in de meer

		zuidelijk gelegen delen. Het grootste deel van de woningen binnen het plangebied wordt op een afstand van meer dan 1.000 meter gesitueerd. ○ Het wonen in landelijk gebied of een dorpse omgeving kan ook een gunstig effect hebben op de gezondheid van toekomstige bewoners. Drukke snelwegen en industrieterreinen liggen op ruime afstand. Binnen en rondom het plangebied is daarnaast veel ruimte voor groen dat in combinatie met recreatiemogelijkheden in de omgeving bijdragen in positieve zin aan de gezondheid van de toekomstige bewoners. ○ In lijn met het tijdelijk beleid zal de geitenhouderij een plek krijgen in informatievoorziening (door gemeente, ontwikkelaars en makelaars) richting potentiële nieuwe bewoners zodat zij goed geïnformeerd een keuze kunnen maken voor het wonen in de nabijheid van een geitenhouderij. In paragraaf 5.17 van de toelichting van het bestemmingsplan is de volledige toetsing aan het tijdelijk geitenbeleid opgenomen.
--	--	--

Conclusie

De zienswijzen zijn ongegrond.

Zienswijze indiener 25 Omwonende

Zienswijze		Beantwoording
a.	Momenteel is er een nieuw verkeersregelingssysteem geïnstalleerd in Teteringen. Het college heeft destijds afgesproken pas te starten met de bouw van Woonakker als vastgesteld is dat de huidige en toekomstige verkeersdrukke aanvaardbaar zal zijn. Graag uw uitleg hierover waaruit bovenstaande blijkt.	Ook de Actiegroep Oosterhoutseweg is hierop ingegaan. Verwezen wordt naar de beantwoording van de zienswijze van indiener 1 onder a.
b.	Gaat de locatie waar de enige ontsluiting met de wijk komt t.z.t. geen problemen opleveren i.c.m. de bedrijven die daar gevestigd zijn? Momenteel komen daar regelmatig vrachtwagens goederen afgeven waarbij o.a. op de weg gestopt wordt en/of gedraaid en/of gestoken wordt op het (tegenoverliggend) terrein. Gaat dit vrachtverkeer geen problemen opleveren bij deze ontsluiting?	De aantallen vrachtwagens van en naar de bedrijven zijn beperkt en zullen naar verwachting geen problemen opleveren qua afwikkeling en veiligheid voor het verkeer van en naar Woonakker. Mocht de verkeerssituatie er, bijvoorbeeld in de spits, toch aanleiding voor geven, kunnen maatregelen met betrekking laden en lossen worden overwogen. Daarvoor zal de gemeente in dat geval in gesprek gaan met de omliggende bedrijven.

c.	Er is aangegeven dat de fiets-/wandeldoorgangen (o.a. in de Mortelweg) alleen voor hulpverlenende instanties gebruikt zullen worden. Indien de enige ontsluiting en de drukte op de Oosterhoutseweg t.z.t. tegenvallen, worden dan deze doorgangen niet alsnog opengesteld voor ontsluiting van de woonwijk?	Op basis van het woonprogramma is een inschatting gemaakt van de groei van het verkeer als gevolg van deze ontwikkeling. Op basis hiervan is de conclusie getrokken dat het verkeer van/naar Woonakker op één centrale kruising met de Oosterhoutseweg goed en veilig kan worden afgewikkeld, rekening houdend met de (autonome) groei van het verkeer en de verbetering van de situatie door maatregelen die in 2023 worden uitgevoerd, zoals vernieuwing van de verkeersregelinstallaties en doseersysteem. Ook wordt het kruispunt bij oplevering civieltechnisch aangepast met een gewijzigde vorm van opstelvakken. Dit moet voldoende zijn voor de wijk Woonakker zelf. Voor de gronden van het plangebied met de bestemming 'Groen' en de aanduiding 'specifieke vorm van groen - calamiteitenontsluiting' is naast fiets- en voetpaden tevens een calamiteitenontsluiting gecombineerd met een langzaamverkeersverbinding toegestaan. Het bestemmingsplan voorziet hier niet in een weg voor auto's. Het plan gaat dan ook niet uit van een ontsluiting aan de zuidkant wanneer de beoogde ontsluiting tegen zou vallen.
d.	Er is aangegeven dat in het project alleen geparkeerd kan worden in de zogenaamde parkeerkoffers. Betekent dit dat het overschot van de auto's van bewoners van dit project alsmede bezoekers hun auto's gaan parkeren in de omliggende wijk, met name de Mortelweg en Heistraat?	Het plan voldoet aan de Nota Parkeernormen Breda 2021. Er is voldoende ruimte op basis van de parkeernormen voor bewoners en bezoekers binnen het plangebied. Het is niet de verwachting dat mensen hun auto buiten de wijk parkeren. Mensen willen juist graag vlak bij hun woning parkeren.
e.	In het laatste krantenartikel over het nieuwe uilennest aan de Heistraat is door de coördinator uilenbescherming uitgelegd dat uilen in een straal van 500 meter rond hun nest leven. Hier zullen zij dus ook foerageren. Kunt u uitleggen waarom de op dit moment geplande uilenzone van 200 meter voldoende is om deze uilen te beschermen? Hoe ziet u dit voor het nieuwe nest? Kunt u garanderen dat bij de aanvang van de bouw dit leefgebied niet verstoord gaat worden?	In diverse bronnen worden minimaal benodigde oppervlakten foerageergebied genoemd die steenuilen nodig hebben om de jongen groot te brengen. Hoe geschikter een terrein is, hoe minder oppervlakte hiervan nodig is. De eisen aan het territorium zijn in het broedseizoen strikter dan daarbuiten, omdat in het broedseizoen voor de jongen veel voedsel moet worden bemachtigd op korte afstand van het nest. De minimaal benodigde oppervlakte foerageergebied dient dan binnen een afstand van maximaal 200 meter te liggen. Buiten het broedseizoen is een steenuil minder gebonden aan de nestplaats en kan hij op grotere afstand van het nest foerageren. Buiten het broedseizoen jagen steenuilen over het algemeen tot op een afstand van circa 300 meter van de nestplaats. Bij de aanleg van Woonakker gaat een deel van het leefgebied van één broedpaar steenuilen verloren. Dit is essentieel foerageergebied voor het functioneren van de voortplanting van het betreffende broedpaar. Aantasting van essentieel foerageergebied van beschermde soorten is op

		grond van de Omgevingswet verboden, maar er kan een vergunning voor een flora- en fauna-activiteit worden aangevraagd. Voor de vergunningsaanvraag is een activiteitenplan opgesteld. In dit activiteitenplan staan de aanpak en maatregelen beschreven om invulling te geven aan de zorgplicht en te waarborgen dat de voorgenomen ingreep wordt uitgevoerd met het minste risico op negatieve effecten op (beschermde) soorten. Hierin wordt onder meer ingegaan op het extra leefgebied voor steenuilen dat gerealiseerd wordt met de ontwikkeling van Woonakker. Het activiteitenplan is als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen. De vergunning is medio 2024 aangevraagd. Het broedpaar steenuilen staat de uitvoering van het plan niet in de weg.
f.	Tijdens de presentatie bij de inloopavond werd de opmerking gemaakt dat er een boer is uitgekocht met 75 koeien waardoor er geen problemen zijn ten aanzien van de stikstofnormering. Daarnaast is door middel van interne saldering (1x gras zaaien) de algemene bouwstop vanuit de provincie doorbroken. Graag van u een uitleg of het doorgaan van dit plan nu is op basis van externe saldering of interne saldering of een combinatie. Daarbij graag de uitleg of er binnen de huidige regelgeving gebleven is. Bij externe saldering bijvoorbeeld dient niet alleen gekeken te worden naar de stikstofuitstoot van het bouwproces maar ook naar de uitstoot van de toekomstige bewoners. Is hierbij tevens rekening gehouden met de extra uitstoot van stilstaand verkeer bij filevorming bij de ontsluiting van de wijk en op de Oosterhoutseweg?	Er zijn twee bestaande emissiebronnen die (potentieel) kunnen worden ingezet als salderingsbron. Het betreft: • de emissies die samenhangen met aanwezige stallen op het perceel Hoeveneind 62; • de emissies die samenhangen met de bemesting van de agrarische gronden binnen het gebied (tot voor kort voornamelijk mais, inmiddels omgezet naar grasland). Het houden van dieren op het perceel Hoeveneind 62 wordt in directe samenhang met de gebiedsontwikkeling Woonakker beëindigd. Bij de start van het bestemmingsplanproces is er voor gekozen om de emissies vanuit de aanwezige stallen in te zetten als salderingsbron. Deze stallen zijn buiten het bestemmingsplangebied gesitueerd. Omdat sprake is van externe saldering is een Wnb-vergunning aangevraagd. In dat kader is ook een passende beoordeling uitgevoerd. De provincie heeft besloten om vooralsnog geen ruimte te bieden voor externe saldering. Om die reden is er vervolgens voor gekozen om de veehouderij Hoeveneind 62 buiten beschouwing te laten als salderingsbron en de bemesting van de agrarische gronden in te zetten als salderingsbron. Voor deze binnen het plangebied gelegen gronden is sprake van interne saldering. Dat betekent dat geen Wnb-vergunning is vereist. In het onderzoek stikstofdepositie is voor alle relevante prognosejaren gekeken naar de effecten die samenhangen met de realisatie van de gebiedsontwikkeling (bouwrijp maken, bouwen, woonrijp maken) en de effecten die samenhangen met het gebruik van de woningen (de verkeersgeneratie). Wat betreft de filevorming merken we op dat het onderzoek stikstofdepositie de gevolgen per kalenderjaar toetst (in mol/ha/jaar). Bij eventuele stagnatie van verkeer ter hoogte van

		kruispunten/aansluitingen gaat het zowel in tijd (ten opzichte van het totale jaar) als in lengte (ten opzichte van de totale rijlijnen zoals die zijn gemodelleerd in het onderzoek) om dermate beperkte effecten dat deze niet van invloed zijn op de berekeningsresultaten. Op 5 oktober 2023 is een nieuwe versie van Aeries beschikbaar gekomen. Op basis van deze versie zijn de berekeningen geactualiseerd. Hierbij is een stagnatiefactor ingevoerd ten aanzien van de beschreven filevorming. De conclusie dat geen sprake is van een depositietoename is met het nieuwe onderzoek in stand gebleven.
g.	Op dit moment is er nog geen duidelijkheid over de gezondheidsrisico's voor omwonenden in de buurt van een geitenhouderij. Het landelijk onderzoek hiernaar heeft vertraging opgelopen. Kunt u aantonen dat er geen gezondheidsrisico's zijn met betrekking tot de bestaande geitenhouderij voor de toekomstige bewoners? Kunt u motiveren waarom u de bouw van dit project kunt door laten gaan zonder dat er duidelijkheid is over de gezondheidsrisico's voor de toekomstige bewoners?	Op 4 juni 2024 heeft het college tijdelijk geitenbeleid vastgesteld. Dit beleid bepaalt onder meer dat woningbouwontwikkelingen alleen worden toegestaan na een zorgvuldige belangenafweging tussen de 500 meter en 1,5 kilometer contour met opvolging van de adviezen van de GGD. Daarbij hoort ook een actieve informatievoorziening aan toekomstige bewoners voorafgaand aan de koop of huur. De realisatie van Woonakker is beoordeeld op basis van het afwegingskader uit het tijdelijk geitenbeleid. Geconcludeerd is dat de woningbouw binnen de contour van 1,5 kilometer aanvaardbaar is. Daarbij spelen onder meer de volgende aspecten een rol: - o Aan de noord- en westzijde van het plangebied, daar waar de afstand tot de geitenhouderij het kortst is, wordt voorzien in een robuuste landschappelijke inpassing. De woningdichtheid is binnen het meest noordelijke deel van het beoogde woongebied lager dan in de meer zuidelijk gelegen delen. Het grootste deel van de woningen binnen het plangebied wordt op een afstand van meer dan 1.000 meter gesitueerd. - o Het wonen in landelijk gebied of een dorpse omgeving kan ook een gunstig effect hebben op de gezondheid van toekomstige bewoners. Drukke snelwegen en industrieterreinen liggen op ruime afstand. Binnen en rondom het plangebied is daarnaast veel ruimte voor groen dat in combinatie met recreatiemogelijkheden in de omgeving bijdragen in positieve zin aan de gezondheid van de toekomstige bewoners. - o In lijn met het tijdelijk beleid zal de geitenhouderij een plek krijgen in informatievoorziening (door gemeente, ontwikkelaars en makelaars) richting potentiële nieuwe bewoners zodat zij goed geïnformeerd een keuze kunnen maken voor het wonen in de nabijheid van een geitenhouderij.

		In paragraaf 5.17 van de toelichting van het bestemmingsplan is de volledige toetsing aan het tijdelijk geitenbeleid opgenomen.
--	--	---

Conclusie

De zienswijze is ongegrond.

Zienswijze indiener 26 Grondeigenaren en omwonende

Zienswijze		Beantwoording
a.	Indieners zijn eigenaar van het perceel met nummer 2468, grenzend aan de westzijde van het plangebied van het bestemmingsplan. Een deel van het plangebied heeft de gemeente eerder van de ouders van indieners aangekocht. In de koopovereenkomst van destijds is het volgende opgenomen: "Voor het aan verkoper verblijvende huisperceel aan het Hoeveneind is nog geen bestemmingsplan vastgesteld. De gemeente verplicht zich bij de verdere planuitwerking de mogelijkheid op te nemen voor de bouw van twee vrijstaande woningen met garage op het aan verkoper verblijvende woonhuis dient de bestemming van burgerwoning te krijgen. Dit alles met inachtneming van de regels behorende bij het Ruimtelijk Ordeningsrecht en onder voorbehoud van goedkeuring van het bevoegde gezag. Partijen hebben afgesproken dat wederpartij voor beide bovenvermelde activiteiten geen bijdrage verschuldigd is aan de gemeente Breda." Het ontwerpbestemmingsplan maakt de bouw van de voorgenomen twee woningen niet mogelijk en het perceel van indieners valt net buiten het plangebied van het bestemmingsplan. Onvoldoende gemotiveerd is waarom het perceel van indieners niet is meegenomen in het ontwerpbestemmingsplan.	De gemeente Breda heeft in 2021 in meerdere overleggen uitgebreid contact gehad met de eigenaren van het perceel over de in de zienswijze benoemde verplichting uit de koopovereenkomst. De conclusie van deze overleggen was dat de geldende wet- en regelgeving op het gebied van de ruimtelijke ordening een woningbouwontwikkeling op het perceel vooralsnog niet toelaten. Wel kan in de toekomst op verzoek van de eigenaren – als de eigenaar op dat moment met deskundigenonderzoeken kan aantonen dat de betreffende beperkingen er niet meer zijn – de situatie opnieuw worden beoordeeld door de gemeente en kan alsdan wederom worden gezien of het alsnog mogelijk is om invulling te geven aan overeengekomen verplichting. Bovenstaande gezamenlijke conclusies zijn in oktober 2021 per brief bevestigd aan de indieners van de zienswijze. Indieners hebben geen deskundigenonderzoek overgelegd waaruit blijkt dat er geen beperkingen meer zijn. De gemeente ziet vanwege de huidige beperkingen aangaande wet- en regelgeving op het gebied van ruimtelijke ordening geen mogelijkheid om deze woningen mee te nemen in het bestemmingsplan voor Woonakker.
b.	In een brief van 7 oktober 2021 van de gemeente is aangegeven dat voorgaande te maken heeft met de ter	Zoals onder a. is aangegeven, hebben in 2021 meerdere overleggen plaatsgevonden met de eigenaren van het perceel. Door de aangetroffen

	plaatsse geldende milieukundige beperkingen. Om welke milieukundige beperkingen het precies gaat, is niet onderbouwd.	beschermde diersoorten (steenuilen), die beschermd worden op basis van de Wet natuurbescherming, kunnen op deze locatie geen woningen worden ontwikkeld. Het perceel ligt in het kernfoerageergebied.
c.	In de brief wordt gesteld dat het in het bijzonder om ecologische beperkingen gaat, omdat het perceel van indieners zich in het leefgebied van de steenuil zou bevinden. Een deugdelijke motivering waarom de steenuil aan de opname van de woningen in het bestemmingsplan in de weg zou staan ontbreekt.	Het perceel van indieners bevindt zich binnen essentieel foerageergebied, zoals dat in het verkennend steenuilenonderzoek (bijlage 14 bij de toelichting van het vast te stellen bestemmingsplan) in beeld is gebracht. Aantasting van essentieel foerageergebied van beschermde soorten is wettelijk verboden, maar er kan een vergunning voor een flora- en fauna-activiteit worden aangevraagd. Voor de locatie van indieners is geen onderbouwing beschikbaar waaruit blijkt dat voldoende leefgebied resteert voor alle steenuilen in het gebied. Daarom kan niet worden vastgesteld dat de twee beoogde woningen ruimtelijk aanvaardbaar zijn.
d.	In het nader onderzoek naar de aanwezigheid van de steenuil en kerkuil van Antea Group, als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen, staat dat het plangebied niet betreden is. Het onderzoek is enkel uitgevoerd vanaf de openbare wegen, die de buitengrenzen van het plangebied vormen. Of het perceel van indieners daadwerkelijk tot het essentiële leefgebied van de steenuil behoort is maar de vraag. Ook is het de vraag of de bouw van de twee woningen wel tot negatieve gevolgen voor de steenuil leiden en welke gevolgen dat precies zouden zijn.	In aanvulling op het onderzoek van Antea Group heeft Waardenburg een verkennend steenuilenonderzoek uitgevoerd. Daarin is bepaald welke gronden tot het essentieel foerageergebied van de steenuilen behoren. Het onderzoek is opgenomen als bijlage 14 bij de toelichting van het vast te stellen bestemmingsplan. Uit het onderzoek blijkt dat binnen de locatie van indieners essentieel leefgebied voor de steenuilen aanwezig is. Dit maakt het niet mogelijk om de twee beoogde woningen in het bestemmingsplan voor Woonakker mee te nemen.
e.	Uit paragraaf 3.1 van het nader onderzoek van Antea Group blijkt dat op het perceel geen nestlocatie van de steenuil of kerkuil aanwezig is. In paragraaf 4 van dit onderzoek wordt geconcludeerd dat het plangebied maar een klein onderdeel vormt van het leefgebied van de steenuil. De verblijfsplaatsen worden niet aangetast door het bestemmingsplan. Ook op het perceel van indieners is geen verblijfplaats aanwezig. In het onderzoek wordt daarom geconcludeerd dat uitgesloten is dat door het plan de steenuil een significante hoeveelheid leefgebied verliest. Niet vaststaat dat de Wnb aan positieve bestemming van het perceel voor woningbouw in de weg staat. Er bevinden zich geen nesten of nestkasten op het perceel van indieners. Ook is het perceel niet nodig voor de compenserende groenstrook.	In aanvulling op het onderzoek van Antea Group heeft Waardenburg verkennend steenuilenonderzoek uitgevoerd. Uit het onderzoek blijkt dat binnen de locatie van indieners essentieel leefgebied voor de steenuilen aanwezig is. Dit maakt het niet mogelijk om de twee beoogde woningen in het bestemmingsplan voor Woonakker mee te nemen. Wel kan in de toekomst op verzoek van indieners – als indieners op dat moment met deskundigenonderzoeken kunnen aantonen dat de beperkingen er niet meer zijn – de situatie opnieuw worden beoordeeld door de gemeente en kan alsdan wederom worden gezien of het alsnog mogelijk is om invulling te geven aan de historische verplichting voor het toestaan van twee woningen. Bovenstaande gezamenlijke conclusies zijn in oktober 2021 per brief bevestigd aan indieners.

	Het perceel grenst aan deze groenstrook, zodat juist geprofiteerd kan worden van de compensatie die deze groenstrook biedt. In de plantoelichting en in de ecologische onderzoeken is niet aangegeven dat en waarom het compenserend biotoop of een andere soort specifieke maatregel voor de woningen op het perceel van indieners geen soelaas zou kunnen bieden. Dit is ook niet aannemelijk nu dit voor de 580 woningen die in hetzelfde leefgebied van de steenuil liggen wel mogelijk worden geacht. Bij het nader ecologisch onderzoek dat nog zal worden verricht, dient het perceel van indieners meegenomen te worden.	
f.	Eén van de indieners is tevens omwonende van het plangebied en heeft volgende punten naar voren gebracht: 1. Ons huis wordt minder waard door het verlies van uitzicht. 2. Dichtbebouwing voor ons huis 3. Beschadiging huizen door het heien voor de nieuwe woningen. 4. Werkverkeer door de Mortelweg? Onveilige situaties? 5. De zandwal voor onze deur is gevoelig voor ongedierte en wie gaat dit onderhouden. Wordt dit niet een onkruid zone of waar mensen hun hond uitlaten. 6. Door weinig parkeergelegenheid in Woonakker veel parkerende auto's in onze straat. 7. Verkeersbeleid rondom de aanvoer en afvoerend verkeer van Woonakker.	1. De financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is onderzocht. Eventuele planschade voor omwonenden is hierbij betrokken. 2. Het stedenbouwkundig plan is zorgvuldig tot stand gekomen. Hierbij zijn de belangen van omwonenden en de situering van omliggende woningen betrokken. Aan de zijde van het Hoeveneind/ Bolderstraat is voorzien in een brede natuurstrook. Dit geeft ruim voldoende ruimte tot de bestaande erven aan het Hoeveneind en de Bolderstraat. Tevens is bij het ontwerp van Woonakker gekozen om een brede groenzone aan te leggen tussen de Mortelweg en de nieuwe woningen en de nieuwe woningen niet rechtstreeks te ontsluiten op de Mortelweg. 3. De fundering van de bouwwerken is momenteel niet bekend. Over het bouwproces worden omwonenden te zijner tijd geïnformeerd. Belangen van omwonenden worden bij het bouwproces betrokken. 4. Het werkverkeer zal niet via de Mortelweg of Hoeveneind gaan. Het werkverkeer zal via de ontsluiting aan de Oosterhoutseweg het plangebied binnengaan. Over het bouwproces worden omwonenden te zijner tijd geïnformeerd. Belangen van omwonenden worden bij het bouwproces betrokken. 5. De groenzone wordt ingericht met een houtwal en wadi. De houtwal bestaat uit een variëteit aan grotere bomen met onderbegroeiing, bestaande uit verschillende soorten heesters. De houtwal wordt ecologisch beheerd. Door de dichte begroeiing zal onkruid uiteindelijk

		weinig ruimte hebben om te groeien. Ongedierte komt meestal af op afval, niet op natuur. Er komt geen wandelpad in de houtwal. Het uitlaten van honden is in Breda bijna overal (niet bij speelplekken) toegestaan, mits aangeliind en afval wordt opgeruimd. In de wijk wordt ook een hondenloslooplek aangelegd. 6. Het plan voldoet aan de Nota Parkeernormen Breda 2021. Het is niet de verwachting dat mensen hun auto buiten de wijk parkeren als gevolg van verkeersafwikkeling op de Oosterhoutseweg. Dat is ook elders in het dorp Teteringen niet ontstaan. Mensen willen juist graag vlak bij hun woning parkeren. 7. Op basis van het woonprogramma is een inschatting gemaakt van de groei van het verkeer als gevolg van deze ontwikkeling. Op basis hiervan is de conclusie getrokken dat het verkeer van/naar Woonakker op één centrale kruising met de Oosterhoutseweg goed en veilig kan worden afgewikkeld, rekening houdend met de (autonome) groei van het verkeer en de verbetering van de situatie door maatregelen die in 2023 worden uitgevoerd, zoals vernieuwing van de verkeersregelininstallaties en doseersysteem dat doorgaand verkeer door Teteringen moet verminderen.
--	--	--

Conclusie

De zienswijze is ongegrond.

Zienswijze indiener 27 Omwonende

Zienswijze		Beantwoording
	Steenuil	
a.	Recent ecologisch onderzoek, uitgevoerd door Antea Group, stelt formeel de aanwezigheid vast van een steenuilenterritorium aan de oostzijde van het plangebied. Dit steenuilenterritorium, waarvan de nestkast zich bevindt op het perceel van Heistraat 1, herbergt momenteel een populatie van 5 steenuilen waaronder 2 volwassenen en 3 jongen. De steenuil heeft een beperkt territorium. Door dat relatief kleine leefgebied, een straal van ongeveer 500 meter rond de nestkast, is deze uil extra kwetsbaar.	Bij de aanleg van Woonakker gaat een deel van het leefgebied van één broedpaar steenuilen verloren. Dit is essentieel foerageergebied voor het functioneren van de voortplanting van het betreffende broedpaar. Aantasting van essentieel foerageergebied van beschermde soorten is wettelijk verboden, maar er kan een vergunning voor een flora- en fauna-activiteit worden aangevraagd. Voor de vergunningsaanvraag is een activiteitenplan opgesteld. In dit activiteitenplan staan de aanpak en maatregelen beschreven om invulling te geven aan de zorgplicht en te waarborgen dat de voorgenomen ingreep wordt uitgevoerd met het minste risico op negatieve effecten op

In het ontwerpbestemmingsplan wordt geen rekening gehouden met dit steenuilenterritorium zoals gekenmerkt door de ingetekende enkelbestemmingen 'Woongebied' en 'Verkeer' in het leefgebied van deze populatie. Zoals onderschreven door de afdeling uilenbescherming van de Vogelwerkgroep West-Brabant zal het bouwplan aangepast moeten worden om deze uilen te beschermen indien in het huidige plan woningen staan ingetekend binnen een straal van 400 meter rond de nestkast aan de Heistraat. Het gebied is een belangrijk broed- en foerageergebied voor de steenuilen. De voorgestelde bouw van een woonwijk zal leiden tot een onherstelbaar verlies van hun leefomgeving, wat onvermijdelijk zal leiden tot verstoring van hun broed- en foerageergedrag. Bovendien kan dit project de reproductie en overleving van de steenuilen in gevaar brengen, wat de lokale populatie ernstig kan schaden. De belangrijkste bezwaren tegen het bestemmingsplan zijn als volgt: 1. Vernietiging van leefgebied: Het bouwen van een woonwijk op de betreffende locatie zal leiden tot de vernietiging van het natuurlijke leefgebied van de steenuilen. De aanwezige vegetatie, die van cruciaal belang is voor hun voedselvoorziening en bescherming tegen predatoren, zullen worden verwijderd. Hierdoor zullen de steenuilen gedwongen worden hun broed- en foerageergebied te verlaten, met mogelijk dramatische gevolgen voor hun voortbestaan. 2. Verstoring van voortplanting en broedgelegenheid: De bouwactiviteiten, het verkeer en de aanwezigheid van mensen in het gebied zullen een aanzienlijke verstoring veroorzaken tijdens het broedseizoen van de steenuilen. Dit kan leiden tot vermindering van de broedsuccessen en verstoring van het natuurlijke gedrag van de vogels, waardoor de populatie verder wordt bedreigd. 3. Ecologisch evenwicht: Steenuilen vervullen een belangrijke rol in het handhaven van het ecologische evenwicht in onze omgeving door het beheersen van schadelijke knaagdieren-, reptielen-, amfibieën-, en insectenpopulaties. Het wegvallen van deze natuurlijke predatoren kan resulteren in een ongewenste toename	(beschermde) soorten. Hierin wordt onder meer ingegaan op het extra leefgebied voor steenuilen dat gerealiseerd wordt met de ontwikkeling van Woonakker. Het activiteitenplan is als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen. De vergunning is medio 2024 aangevraagd. Het broedpaar steenuilen staat de uitvoering van het plan niet in de weg.
--	--

	van plaagdieren, wat op zijn beurt nadelige gevolgen kan hebben voor de landbouw en de biodiversiteit. In het licht van deze argumenten dringen wij er bij de gemeente op aan om af te zien van het voorgenomen bouwproject op deze locatie. Wij pleiten voor een duurzaam alternatief waarbij rekening wordt gehouden met de bescherming en het behoud van de steenuilenpopulatie en haar leefomgeving. Dit kan bijvoorbeeld worden bereikt door de ontwikkeling van een nieuwe woonwijk op een minder gevoelige locatie en/of door het creëren van speciale natuurzones waar steenuilen ongestoord kunnen blijven voortbestaan. Hierbij kan worden gedacht aan een aparte uilenzone rond de nestkast aan de oostzijde van het plangebied, ter hoogte van Heistraat 1, waar de steenuilen ongestoord kunnen nestelen en broeden. Deze zone moet worden beschermd tegen verstoring en geschikt zijn voor het bieden van een veilige omgeving. Daarnaast moet er ook aandacht worden besteed aan het creëren van een foerageergebied in de directe omgeving, waar de steenuilen voldoende voedsel kunnen vinden om in hun levensonderhoud te voorzien. Dit vraagt om nauwkeurige planning en landschapsarchitectuur om een harmonieuze co- existentie tussen het bouwproject en de aanwezige steenuilen mogelijk te maken. Tevens willen wij vragen om een grondig ecologisch onderzoek uit te voeren naar de aanwezigheid van steenuilen en andere beschermde diersoorten op de betreffende locatie, voordat verdere beslissingen worden genomen met betrekking tot dit bouwproject.	
	Appartementencomplex	
b.	Het is ons bekend dat de gemeente de verantwoordelijkheid heeft om de behoeften van haar inwoners en de ontwikkeling van de gemeente in balans te brengen. Wij waarderen de inspanningen om nieuwe huisvesting te realiseren om aan de groeiende vraag naar woningen te voldoen. Echter, we maken ons ernstige zorgen over het voorgestelde plan van een	<u>Appartementen</u> In het bestemmingsplan is een woongebied met bouwvlak aangegeven waarbinnen de woongebouwen mogen worden gebouwd. Het is een globaal bestemmingsplan. De exacte contouren van de bebouwing en daarmee ook het woongebouw staan nog niet vast, maar het bouwvlak zal niet helemaal bebouwd worden. Binnen de bestemming 'Woongebied' komen behalve bebouwing ook woonstraten, tuinen, groen en parkeren. In

	appartementencomplex dat pal naast de bestaande woningen van omwonenden zal worden gebouwd. Het bouwvlak voor de geplande gestapelde bouw ten westen van onze woning heeft een bouwhoogte van 15 meter, goothoogte van 9 meter, breedte van 40 meter en lengte van 60 meter. Dit complex zal onvermijdelijk een aanzienlijke impact hebben op de leefbaarheid, privacy en welzijn van de huidige bewoners. Door de hogere ligging van de appartementen zal onze woning blootgesteld worden aan inkijk en verlies van privacy in onze tuin en leefruimtes. Bovendien vrezen wij voor mogelijke geluids- en verkeersoverlast als gevolg van de nieuwbouw, wat het woongenot ernstig zal aantasten. Daarnaast zijn we bezorgd over de mogelijke aantasting van het karakter van onze buurt. Het geplande appartementencomplex verschilt sterk van de bestaande bebouwing in onze buurt, waardoor er een ongewenste discontinuïteit kan ontstaan. Dit kan het unieke karakter van onze wijk aantasten en de sociale cohesie verminderen.	het stedenbouwkundig plan en het beeldkwaliteitsplan, wat ook wordt vastgesteld, zijn een aantal uitgangspunten opgenomen voor de ontwikkeling. Deze uitgangspunten worden gehanteerd bij de uitwerking van de bouwplannen. Bij deze uitwerking zal ook rekening gehouden worden met de omliggende woningen. Met de uitgangspunten uit het beeldkwaliteitsplan is een proefverkaveling gemaakt. Het gebouw op de proefverkaveling bestaat uit vier bouwlagen, waarvan de bovenste (twee) lagen in de kap. Het woongebouw heeft een afmeting van circa 20 bij 40 meter en omvat circa 26 wooneenheden. Aan de zuidzijde van het gebouw komt openbaar groen / een groen erf. De nokrichting van het gebouw is oost-west, waardoor de oriëntatie van de woningen naar het noorden en zuiden is gericht. Het perceel van indiener ligt ten zuidoosten van het woongebouw. De afstand van het beoogde woongebouw tot de achter perceelgrens is circa 34 meter en tot de bestaande bebouwing van indiener is dat circa 57 meter. Ertussen staat een bomenrij en worden nog bomen toegevoegd. De afstand van het woongebouw tot de bebouwing van Heistraat 3 is circa 94 meter. Door de afstand en oriëntatie van de nieuwe bebouwing zal de inkijk beperkt zijn, zowel in planologische zin als in de beoogde feitelijke situatie. Recht achter de woning van indiener wordt op een afstand van 42 meter een eengezinswoning beoogd van twee lagen met kap. Rondom het perceel van indiener ligt een groenbestemming van minimaal 7,5 meter breed. Hier wordt een groene landschappelijke inpassing beoogd. De inrichting van de groenzone zal worden afgestemd met indiener, zodat de bestaande erfbeplanting niet wordt belemmerd in de groei. <u>Geluids- en verkeersoverlast</u> Meer mensen geeft meer geluid. Of er sprake is van overlast is een beleving die per persoon verschilt. In het akoestisch onderzoek is een berekening gemaakt met betrekking tot de toename van geluid ten gevolge van wegverkeer op de nabijgelegen woningen. De berekende geluidstoename is aanvaardbaar. <u>Karakter</u> Er wordt een nieuwe woonwijk gebouwd, met nieuwe woningen, nieuwe woningtypes en nieuwe bewoners. De wijk zal bestaan uit woningen waaraan nu behoefte is. Dat is volgens het bestuursakkoord een groter aandeel goedkopere woningen dan nu in de omgeving te vinden is. Om de uitstraling van de wijk aan te laten sluiten bij het bestaande dorp en de huidige dorpsrand wordt een dorpslandelijk karakter nagestreefd met een mix van woningen. Ongeveer 75% van de woningen zal grondgebonden
--	--	---

		zijn, de rest gestapeld. Het dorpse karakter wordt niet alleen bepaald door de hoogte van de bebouwing, maar ook door de maatvoering, het materiaalgebruik en de uitstraling, de groene inrichting van de openbare ruimte en de sociale samenhang. Om Woonakker een dorpslandelijke uitstraling te geven, worden de gestapelde woongebouwen vormgegeven als een boerenschuur met grote kap, gelegen op een openbaar groen erf. Ontmoeten wordt gestimuleerd door de inrichting van de openbare ruimte en huiskamers in de woongebouwen. De inrichting van de wijk, met veel groen en ruimte voor ontmoeting zal ook binnen de nieuwe wijk moeten zorgen voor sociale cohesie, maar biedt ook ruimte en mogelijkheden voor omwonenden voor ommetjes, spelen en nieuwe contacten.
c.	De bouw van een groot appartementencomplex met aanzienlijke hoogte (15 meter) op slechts 20 meter afstand van het perceel van de bestaande omwonenden zal onvermijdelijk leiden tot aanzienlijke verstoringen van het leefklimaat van de omwonenden. De omvang van het complex zal de leefbaarheid van de buurt negatief beïnvloeden door de schaal van de bebouwing in verhouding tot de omliggende woningen. Deze verstoringen omvatten geluids- en visuele overlast, verlies van privacy en uitzicht en vermindering van daglicht in de bestaande woningen. De toegenomen bebouwing zal leiden tot een verlies aan open ruimte, groen en rust, waardoor de levenskwaliteit van de huidige bewoners wordt aangetast. Het toenemende aantal bewoners en de druk op verkeer, infrastructuur en voorzieningen kunnen de algehele kwaliteit van leven in de omgeving negatief beïnvloeden.	<u>Hoogte en schaal</u> Door de afstand van de nieuwe woningen en woongebouwen tot de bestaande woningen wordt geen vermindering van daglicht in de woningen verwacht. Een afstand van circa 20 meter tussen een bestaand woonperceel en een nieuw woongebouw is niet ongebruikelijk. Dit wordt ruimtelijk aanvaardbaar geacht. <u>Overlast en privacy</u> Door de afstand en oriëntatie van de nieuwe woningen en woongebouwen ten opzichte van de bestaande woningen wordt het verlies aan privacy zo veel mogelijk beperkt. Een afstand van circa 20 meter tussen een bestaand woonperceel en een nieuw woongebouw en circa 38 meter tussen een bestaande woning en een nieuw woongebouw is niet ongebruikelijk. Dit wordt ruimtelijk aanvaardbaar geacht. <u>Verlies aan open ruimte en uitzicht</u> De huidige open ruimte heeft een agrarische functie. Deze ruimte zal worden omgezet naar een woongebied. Het bouwen van woningen dient een algemeen maatschappelijk belang. Al vanaf 1999, toen het structuurplan Breda Noord-oost-Teteringen werd vastgesteld, is bekend dat het gebied Woonakker is aangemerkt als te realiseren woongebied. Woonakker wordt een groene woonwijk met een dorpslandelijk karakter en veel landschappelijk en ecologisch groen. <u>Verkeer en infra</u> Zie over dit aspect de beantwoording onder b. onder het kopje Geluids- en verkeersoverlast.

		<u>Voorzieningen</u> Het effect van de toename van het aantal bewoners op de voorzieningen is onderzocht. Er zijn voldoende voorzieningen, zoals zorg, onderwijs, sport en winkels, in de nabijheid van Woonakker. Op de huidige schoollocaties zijn voldoende uitbreidingsmogelijkheden. De afstand en verbinding naar gezondheidsvoorzieningen is goed. In het nieuwe gezondheidscentrum van Teteringen is nog ruimte voor een extra huisarts. In de wijk zelf wordt rekening gehouden met de realisatie van een buurthuiskamer en/of zorgpunt. Het nieuwe winkelcentrum De Scheperij biedt goed bereikbare winkelvoorzieningen. Bij de sportverenigingen is ruimte voor uitbreiding van het aantal leden. <u>Kwaliteit van leven</u> Een gezonde leefomgeving is ook bij de ontwikkeling van de nieuwe wijk een belangrijk uitgangspunt. Woonakker wordt een groene wijk met een goede milieukwaliteit, klimaatbestendig, met ruimte voor bewegen, ontmoeten en ontspannen en in nabijheid van voorzieningen.
d.	Het voorgestelde appartementencomplex, dat op korte afstand van de huidige woningen zal worden gebouwd, zal de privacy van de omwonenden aanzienlijk aantasten. De bewoners van het appartementencomplex zullen direct zicht hebben op de tuin, terras en leefruimtes van de bestaande omwonenden, wat een gevoel van ongemak en ongewenste inkijk met zich meebrengt. Dit zal een negatieve invloed hebben op het welzijn en het woongenot van de huidige bewoners, waardoor er een ongewenste inbreuk ontstaat op hun persoonlijke levenssfeer.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder c. onder het kopje Overlast en privacy. Aanvullend wordt opgemerkt dat tegelijk met het bestemmingsplan een beeldkwaliteitsplan wordt vastgesteld. Hierin zijn, boven op de planregels van het bestemmingsplan, een aantal uitgangspunten opgenomen ten aanzien van de bebouwing. Hierin staat dat het woongebouw (parallel) aan de centrale groenzone ligt en dat de nokrichting van het gebouw oost-west is. Hierdoor is de oriëntatie van de woningen naar het noorden, op de centrale groenzone, en naar het zuiden, op het nieuwe groene erf en de woonstraat, gericht. Buitenruimtes vallen binnen de hoofdvorm. Er is geen sprake van uitkragende balkons. Door de oriëntatie, vormgeving en door de afstand en tussenliggende beplanting, zal de inkijk vanuit de appartementen op de bestaande woning beperkt zijn.
e.	De bouw van een groot complex zal leiden tot ongewenste lichtvervuiling voor de huidige omwonenden. De verhoogde activiteit tijdens de bouwwerkzaamheden kan een verstoring van hun dagelijkse routines en rust veroorzaken. Overmatige en ongecontroleerde verlichting zal niet alleen het nachtelijke landschap verstoren, maar ook het welzijn van de omwonenden, zowel mens als dier, nadelig beïnvloeden.	Overlast door bouwverkeer heeft geen betrekking op het plan zelf, maar op de uitvoering van het plan. Uitgangspunt is dat overlast tijdens de bouw voor omwonenden zoveel als mogelijk wordt beperkt.
f.	De toegenomen bebouwing alsmede de toename van het aantal voertuigen als gevolg van de nieuwe woonwijk en het appartementencomplex zal bijdragen aan luchtvervuiling door	Het plan voldoet aan de geldende landelijke normering uit de Wet milieubeheer titel 5.2. Hier wordt op ingegaan in paragraaf 5.12 van de toelichting van het bestemmingsplan.

	een verhoogd verkeersvolume en menselijke activiteit. Dit kan leiden tot negatieve gezondheidseffecten voor de omwonenden, zowel mens als dier, en het milieu.	
g.	Tijdens de bouwwerkzaamheden zal er aanzienlijke geluidsoverlast ontstaan voor de huidige bewoners. De aanhoudende geluiden van bouwmachines en constructieactiviteiten zullen het welzijn en de gemoedsrust van de omwonenden, zowel mens als dier, ernstig aantasten.	Er zal gewerkt worden met de best beschikbare stille technieken. Overlast tijdens de bouwwerkzaamheden is niet te voorkomen. Uitgangspunt is dat overlast tijdens de bouw voor omwonenden zoveel als mogelijk wordt beperkt.
h.	De bouw van een groot appartementencomplex op korte afstand zal leiden tot een aanzienlijk verlies van uitzicht voor de huidige omwonenden. Het karakteristieke en vertrouwde uitzicht dat zij lange tijd hebben gehad, zal drastisch worden aangetast, wat een negatieve invloed zal hebben op hun woongenot.	Bij de totstandkoming van het stedenbouwkundig plan zijn omliggende woningen zorgvuldig betrokken, zodat sprake is van een goede inpassing. Het bouwen van woningen dient een algemeen maatschappelijk belang. Al vanaf 1999, toen het structuurplan Breda Noordoost-Teteringen werd vastgesteld, is bekend dat het gebied Woonakker is aangemerkt als toekomstig woongebied.
i.	Verzocht wordt de volgende stappen te overwegen: 1. Heroverweeg de locatie, omvang en hoogte van de geplande gestapelde bebouwing en onderzoek alternatieve locaties centraler in het plangebied/verder weg van de bestaande woningen aan de rand van het plangebied om de impact op de leefbaarheid, privacy en het uitzicht van de huidige omwonenden te minimaliseren. 2. Onderzoek en implementeer passende maatregelen om de overlast en inbreuk op privacy zoveel mogelijk te beperken. 3. Voer een grondig onderzoek uit naar mogelijke maatregelen om lichtvervuiling en geluidsoverlast tijdens de bouwwerkzaamheden te verminderen. Bijvoorbeeld het boren of schroeven van heipalen in plaats van heipalen slaan bij de funderingswerkzaamheden. 4. Zorg voor effectieve geluidsisolatie en -beheersing tijdens en na de bouwwerkzaamheden om de hinder voor de huidige bewoners te verminderen.	1. Op een aantal plekken in de wijk worden appartementengebouwen gerealiseerd, met een hoogte van maximaal vier bouwlagen. Deze gebouwen vormen oriëntatiepunten in de wijk en zijn steeds gekoppeld aan de brede oost-west groenzones. Ze zorgen voor een verbijzondering aan de groenzones en variatie in de bebouwingswand. Het woongebouw nabij de woning van indiener ligt aan de centrale groenzone en bij de entree van de wijk, op een centrale en beeldbepalende plek in de wijk. Gekoppeld aan dit woongebouw zijn ook voorzieningen voor de wijk zoals een buurthuiskamer en zorgpunt en is ruimte voor eventuele wijkvoorzieningen zoals een pakketpunt. De centrale locatie draagt bij aan de herkenbaarheid en bereikbaarheid. - Tijdens het planvormingsproces is de oriëntatie van het woongebouw gewijzigd, waardoor de afstand tot het perceel van indiener groter werd en de kans op inkijk beperkt. De hoofdvorm van het gebouw is aangepast naar een schuurvolume met grote kap om aan te sluiten bij de landelijke uitstraling van de wijk. 2. Een afstand van circa 20 meter tussen een bestaand woonperceel en een nieuw woongebouw en circa 38 meter tussen een bestaande woning en een nieuw woongebouw is niet ongebruikelijk. Dit wordt ruimtelijk aanvaardbaar geacht.

	5. Implementeer strikte regels met betrekking tot lucht- en lichtvervuiling om de gezondheid en het milieu te beschermen. 6. Houd rekening met de mogelijke waardedaling van de omliggende woningen en neem maatregelen om deze impact te minimaliseren. 7. Streef naar open en transparante communicatie met de betrokken inwoners om hun zorgen serieus te nemen en te betrekken bij het besluitvormingsproces.	In het beeldkwaliteitsplan zijn uitgangspunten opgenomen voor de appartementen. Door de oost-west nokrichting van het woongebouw zijn de woningen naar het noorden, op de centrale groenzone, en naar het zuiden, op het nieuwe groene erf en de woonstraat, gericht. Buitenruimtes vallen binnen de hoofdvorm, in plaats van uitkragende balkons aan de gevel. Bij de inrichting van de openbare ruimte wordt een groen erf rondom het woongebouw en een groenzone aansluitend aan het perceel van indiener ingericht met onder andere verspreid staande bomen. Door de oriëntatie, de vormgeving en door de afstand en tussenliggende beplanting, zal de inijk vanuit de appartementen op de bestaande woning worden beperkt. 3. De fundering van de bouwwerken is momenteel niet bekend. Over het bouwproces worden omwonenden te zijner tijd geïnformeerd. Belangen van omwonenden worden bij het bouwproces betrokken. 4. Er zal gewerkt worden met de best beschikbare stille technieken. Overlast tijdens de bouwwerkzaamheden is niet te voorkomen. Uitgangspunt is dat overlast tijdens de bouw voor omwonenden zoveel als mogelijk wordt beperkt. 5. Zie hiervoor de beantwoording onder 4. 6. De financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is onderzocht. Eventuele planschade voor omwonenden is hierbij betrokken. 7. Omwonenden, belanghebbenden, bewoners van Teteringen en geïnteresseerden zijn uitgebreid betrokken tijdens het planvormingsproces en hebben bij de bestemmingsplanprocedure de mogelijkheid gehad om zienswijzen in te dienen. De besluitvorming over het bestemmingsplan ligt vervolgens bij de raad. Direct omwonenden zullen ook bij de uitwerking van de inrichtingsplannen betrokken worden wanneer dit hun perceel raakt. Daarnaast blijven de website www.woonakker-teteringen.nl en de nieuwsbrief voorlopig bestaan om geïnteresseerden op de hoogte te houden van het vervolg van het project.
	Parkeerterrein	
j.	Het plan omvat de bouw van maar liefst 580 woningen, waarbij een groot parkeerterrein van 120 vierkante meter op slechts 5 meter afstand van het perceel van onze woning	De locatie van de parkeerplaats is op de verbeelding aangegeven met een aanduidingsvlak. Op basis van kengetallen voor geluid, is deze aanduiding in het vast te stellen bestemmingsplan op de verbeelding 3,5 meter

	wordt voorgesteld. Hoewel wij het belang van stedelijke ontwikkeling en het voorzien in nieuwe huisvesting erkennen, willen wij onze zorgen uiten over de potentiële impact van dit parkeerterrein op de leefbaarheid, privacy en het welzijn van de huidige omwonenden. Het voorgestelde parkeerterrein op slechts 5 meter afstand van het perceel van de bestaande omwonenden zal een aanzienlijke impact hebben op de leefomgeving. De toename van verkeer, bezoekers en activiteit, het geluid van auto's, de luchtvervuiling door uitlaatgassen en de visuele hinder van geparkeerde voertuigen zullen de leefbaarheid en het woongenot van de huidige bewoners sterk verminderen.	opgeschoven, zodat de minimale afstand tot het perceel van Heistraat 1 groter wordt. De parkeerplaats wordt landschappelijk ingepast met landschapselementen zoals een landschappelijke knip- en scheerhaag. De definitieve afstand tot de perceelgrens, de inrichting en de landschappelijke inpassing worden verder uitgewerkt in samenhang met de ontsluiting van de wijk. Het bestemmingsplan is getoetst aan de huidige wettelijke regelgeving in Nederland (zie Wet milieubeheer titel 5.2). Binnen de gemeente Breda zijn er momenteel geen overschrijdingen in relatie tot de luchtkwaliteit bekend.
k.	De nabijheid van het voorgestelde parkeerterrein op slechts 5 meter afstand van het perceel van de bestaande omwonenden zal een aanzienlijke inbreuk maken op de privacy. De constante aanwezigheid en het komen en gaan van voertuigen en bezoekers op korte afstand, waarbij passanten direct zicht hebben op de tuin en woning van de huidige bewoners zal de privacy van de binnen- en buitenruimtes ernstig aantasten.	Een parkeerterrein in een (nieuw) woongebied op ruim 8 meter van een bestaand woonperceel is niet ongebruikelijk en ruimtelijk aanvaardbaar. Tussen de parkeerplaats en het perceel van indiener wordt een groenzone ingericht met een landschappelijke knip- en scheerhaag met bomen. Deze zone wordt ecologisch beheerd. Op het perceel van indiener zelf staat als erfafscheiding rondom het perceel ook een hoge haag met bomen. Door de groene inpassing van de parkeerplaats zal het zicht hiervandaan op het perceel worden beperkt.
l.	Het parkeerterrein kan leiden tot geluidhinder, vooral tijdens piekuren en drukke momenten. Het geluid van auto's en mogelijke gesprekken en activiteiten op het terrein kunnen een verstoring vormen voor de omwonenden, zowel mens als dier.	De geluidhinder door dichtslaaende autoportieren is bepaald op basis van kengetallen. Met een bronsterkte van 100 dB(A) voor het sluiten van een autoportier wordt op 22,4 meter voldaan aan een Lmax van 60 dB(A). Dit is de grenswaarde voor de nacht. Om aan deze grenswaarde te voldoen dient de rand van het parkeerterrein op minimaal 20 meter uit het bouwvlak van Heistraat 1 te liggen. De aanduidingsgrens voor de locatie van de parkeerplaats op de verbeelding van het bestemmingsplan wordt daarom aangepast. Deze schuift 3,5 meter op in noordelijke richting.
m.	Het geplande parkeerterrein kan de verkeerssituatie in het gebied aanzienlijk verstoren. De beperkte afstand tussen het parkeerterrein en de Heistraat kan leiden tot verhoogde verkeersonveiligheid. De toegenomen verkeersstroom in de omgeving van het parkeerterrein, verkeersbewegingen van en naar de Heistraat en manoeuvres op het parkeerterrein kunnen leiden tot verkeersopstoppen en gevaarlijke verkeerssituaties voor de omwonenden, zowel mens als dier, passanten/weggebruikers van de Heistraat en de nieuwe bewoners van de woonwijk.	De locatie, vorm en grootte van het parkeerterrein zijn een weloverwogen keuze en leiden niet tot een situatie waarbij verkeersafwikkeling en/of verkeersveiligheid in het geding zijn. Het is een situatie die niet anders is dan wat je op andere terreinen ziet. In de uiteindelijke ontwerp-opgave kunnen bepaalde zorgen door middel van het uitwerken van details worden weggenomen.

n.	Het toenemende autoverkeer als gevolg van het parkeerterrein zal bijdragen aan luchtvervuiling in het gebied. Dit kan nadelige gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit en het milieu en uiteindelijk de gezondheid van de omwonenden, zowel mens als natuur, aantasten.	Het bestemmingsplan is getoetst aan de wettelijke regelgeving in Nederland (zie Wet milieubeheer titel 5.2). Binnen de gemeente Breda zijn er momenteel geen overschrijdingen in relatie tot de luchtkwaliteit bekend.
o.	Het aanleggen van een groot parkeerterrein op deze locatie zal leiden tot het verlies van groen en waardevol landschap in de omgeving. Dit zal het karakter van het gebied drastisch veranderen en een negatieve invloed hebben op de esthetische waarde en natuurwaarde van de omgeving.	Er is in de bestaande situatie geen sprake van waardevol groen. Het plangebied bestaat uit akker/weiland, zonder landschapselementen of bomen. Het toekomstige parkeerterrein wordt groen ingericht en landschappelijk ingepast met landschapselementen zoals een landschappelijke haag met bomen, die ecologisch wordt beheerd.
p.	Verzocht wordt de volgende stappen te overwegen: 1. Heroverweeg de locatie en omvang van het parkeerterrein en zoek naar een alternatieve plek om de impact op de leefbaarheid, privacy, geluidsoverlast, verkeersveiligheid, luchtvervuiling, landschappelijke waarde en groene ruimte te minimaliseren. 2. Onderzoek alternatieve locaties voor het parkeerterrein die minder belastend zijn voor de directe omgeving. 3. Houd rekening met de afstand tussen het parkeerterrein en de bestaande woningen om geluidsoverlast en visuele hinder te verminderen. 4. Implementeer passende groen- en geluidsbuïferzones tussen het parkeerterrein en de bestaande woningen om de visuele en auditieve impact te verminderen. 5. Voer een grondige verkeersanalyse uit om de gevolgen van het parkeerterrein voor de verkeerssituatie in de omgeving te beoordelen en neem maatregelen om de verkeersveiligheid te waarborgen. 6. Voer een uitgebreide impactstudie uit om de gevolgen van het parkeerterrein voor het milieu, de gezondheid en de woonomgeving nauwkeurig te onderzoeken.	1. De parkeerplaatsen zijn nodig om te voldoen aan de Nota Parkeernormen Breda 2021. De locatie van het parkeerterrein ligt naast de entree van de wijk. De parkeerplaatsen zijn onder andere bedoeld voor de appartementen nabij de entree. In dit woongebouw is ook ruimte voor centrale voorzieningen, zoals een buurthuiskamer, een zorgpunt en een pakketpunt. Op de parkeerplaats zelf is ruimte voor elektrische deelauto's voor de wijk. Dit zijn allemaal voorzieningen die bij voorkeur zo centraal en bereikbaar mogelijk in de wijk liggen, zodat verkeer niet onnodig door de woonstraten rijdt. Op basis van kengetallen voor geluid wordt de aanduiding voor de parkeerplaats 3,5 meter opgeschoven. De afstand tussen het bouwvlak van Heistraat 1 en de rand van de parkeerplaats wordt daarmee minimaal 20 meter. Het bestemmingsplan is getoetst aan de huidige wettelijke regelgeving in Nederland (zie Wet milieubeheer titel 5.2). Binnen de gemeente Breda zijn er momenteel geen overschrijdingen in relatie tot de luchtkwaliteit bekend. 2. Tijdens het ontwerpproces en het opstellen van het stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitsplan zijn diverse afwegingen gemaakt en uitgangspunten opgesteld over de ligging van de verschillende parkeerplaatsen in het plan. Vanwege het gewenste groene karakter van de wijk is gekozen om zo min mogelijk verharding aan te leggen. Dit heeft geresulteerd in compacte, lus-vormige woonstraten. Er wordt niet op straat geparkeerd om deze ook nog groen te kunnen inrichten. Een groot deel van de woningen ligt met de voordeur aan een voetpad. Daarnaast moet in de wijk een groot aandeel goedkopere woningen

	7. Houd rekening met de landschappelijke waarde van het gebied en neem maatregelen om de groene omgeving zoveel mogelijk te behouden.	worden gebouwd. Door bovenstaande keuzes is parkeren op eigen terrein meestal niet mogelijk. Er is gekozen het parkeren zoveel mogelijk geclusterd op te lossen. Verspreid door het woongebied liggen parkeerplaatsen tussen de woningen en enkele aan de rand van het plan in de zone langs de Heistraat. Deze worden groen en landschappelijk ingepast. 3. Bij de definitieve inrichting van de openbare ruimte is de groene en landschappelijk inpassing een belangrijk uitgangspunt. Op basis van kengetallen voor geluid wordt de aanduiding voor de parkeerplaats 3,5 meter opgeschoven. De afstand tussen het bouwvlak van Heistraat 1 en de rand van de parkeerplaats wordt daarmee minimaal 20 meter. 4. Zie hiervoor de beantwoording onder 3. 5. De locatie, vorm en grootte van het parkeerterrein zijn een weloverwogen keuze en leiden niet tot een situatie waarbij verkeersafwikkeling en/of verkeersveiligheid in het geding zijn. Het is een situatie die niet anders is dan wat je op andere terreinen ziet. In de uiteindelijke ontwerp-opgave kunnen bepaalde zorgen door middel van het uitwerken van details worden weggenomen. 6. Het bestemmingsplan in het algemeen en de parkeerplaats in het bijzonder zijn getoetst aan de geldende wet- en regelgeving. Zie ook de beantwoording onder de punten hierboven. 7. Het plangebied heeft nu een agrarische functie en er is geen waardevol groen aanwezig. Aan de randen van het plangebied zijn de percelen aan het Hoeveneind en de bomen langs de Heistraat wel waardevol. Deze worden behouden. De bermen van de Heistraat maken deel uit van de hoofdgroenstructuur. Het stuk berm dat verdwijnt door het doortrekken van de ontsluitingsweg wordt ruimschoots gecompenseerd door de nieuwe groeninrichting. In de nieuwe wijk wordt juist veel (landschappelijk en ecologisch) groen toegevoegd en is veel aandacht voor natuurinclusief bouwen en biodiversiteit.
	Wijkontsluiting	
q.	Het plan roept bij ons ernstige zorgen op vanwege het feit dat slechts één enkele wijkontsluitingsweg wordt voorgesteld. Een enkele wijkontsluitingsweg voor een woonwijk met 580 woningen is ontoereikend om het te verwachten verkeersvolume te accommoderen. Dit zal onvermijdelijk	Op basis van het woonprogramma is de groei van het verkeer als gevolg van de ontwikkeling bepaald. Op basis hiervan is de conclusie getrokken dat het verkeer van/naar Woonakker op één centrale kruising met de Oosterhoutseweg goed en veilig kan worden afgewikkeld, rekening houdend met de (autonome) groei van het verkeer en de verbetering van

	leiden tot verkeersopstoppen, vertragingen en verhoogde verkeersonveiligheid op de Heistraat, de Oosterhoutseweg en vervolgens verder in het dorp, met name tijdens spitsuren. De toegang tot en vanuit de wijk zal een uitdaging worden, wat de veiligheid van bewoners en weggebruikers in gevaar kan brengen. Een enkele wijkontsluitingsweg zal een knelpunt vormen voor de bereikbaarheid van de nieuwe woonwijk en de omliggende gebieden. Het gebrek aan efficiënte ontsluitingsmogelijkheden zal de mobiliteit belemmeren en kan ook een negatieve invloed hebben op de doorstroming van het verkeer in de omgeving.	de situatie door maatregelen die in 2023 worden uitgevoerd, zoals vernieuwing van de verkeersregelininstallaties en doseersysteem. Ook wordt het kruispunt bij oplevering civieltechnisch aangepast met een gewijzigde vorm van opstelvakken. Dit zal voldoende zijn voor de wijk Woonakker zelf.
r.	De geplande woonwijk zal naar verwachting veel nieuwe bewoners aantrekken, wat de druk op de infrastructuur en de voorzieningen zal vergroten. Dit kan leiden tot een verslechtering van de leefbaarheid van zowel de nieuwe wijk als de omliggende gemeenschappen, waaronder mogelijke geluidsoverlast en een verminderde luchtkwaliteit.	Het bestemmingsplan is getoetst aan de geldende wet- en regelgeving. Zie ook de beantwoording onder de punten hierboven. Meer mensen geeft meer geluid. Of er sprake is van overlast is een beleving die per persoon verschilt. In het akoestisch onderzoek is een berekening gemaakt met betrekking tot de toename van geluid ten gevolge van wegverkeer op de nabij gelegen woningen. De geluidstoename is volgens de berekeningen acceptabel.
s.	Verzocht wordt de volgende stappen te overwegen: 1. Heroverweeg het plan en onderzoek alternatieve verkeersontsluitingen voor de nieuwe woonwijk om de verkeersstroom beter te spreiden en de verkeersveiligheid te waarborgen. 2. Zorg voor een grondige verkeersanalyse om ervoor te zorgen dat de infrastructuur in staat is om het extra verkeersvolume van de woonwijk te accommoderen. 3. Implementeer passende maatregelen om de verkeersinfrastructuur op orde te brengen voordat er huizen bijgebouwd worden conform de gemaakte afspraken van het college in het Bestuursakkoord 2022-2026. 4. Besteed speciale aandacht aan de behoeften van voetgangers en fietsers in en rondom de nieuwe wijk om	1. Zoals onder q. is aangegeven, wordt gesteld dat het verkeer van/naar Woonakker op één centrale kruising met de Oosterhoutseweg goed en veilig kan worden afgewikkeld. Een alternatieve verkeersontsluiting wordt niet noodzakelijk geacht. 2. Uit het onderzoek van Sweco, als bijlage opgenomen bij de toelichting van het bestemmingsplan, komt naar voren dat er in de huidige situatie op de Oosterhoutseweg over het algemeen sprake van een goede verkeersafwikkeling, maar met name in de spits (tijdens een piekmoment van 30 minuten) kunnen op een aantal kruispunten doorstromingsproblemen ontstaan met langere wachtrijen en wachttijden tot gevolg. Uit het onderzoek blijkt dat de verkeersdoorstroming op de Oosterhoutseweg na de realisatie van alle woningbouwprojecten in en rondom Teteringen verder onder druk komt te staan. Een belangrijke oorzaak hiervan is dat er sprake is van erg veel doorgaand verkeer op de Oosterhoutseweg. Er wordt met verkeersmaatregelen op de Oosterhoutseweg met name gestuurd op een goede afwikkeling van het bestaande en

	de verkeersveiligheid voor deze kwetsbare groepen te waarborgen en duurzame mobiliteit te bevorderen en het gebruik van gemotoriseerd vervoer te verminderen.	toekomstige extra verkeer vanuit de ontwikkellocaties, zodanig dat de Oosterhoutseweg ook in de spitsstijden goed functioneert als wijkontsluitingsweg. Dat wordt bereikt door de route minder aantrekkelijk te maken voor doorgaand verkeer, door middel van het doseersysteem. Er wordt niet gestuurd op de afname van het totaal aantal auto's. 3. In het Sweco-rapport (blz. 89) is specifiek onderzocht wat het effect is op de verkeersgroei als gevolg van de bouwprojecten in Teteringen (Meulenspie, Woonakker, Bouverijen, Scheperij en diverse kleine projecten). Harde woningbouwplannen in Oosterhout en andere omliggende kernen zijn meegenomen in het regionale verkeersmodel dat input was in het onderzoek. Daarnaast wordt rekening gehouden met een autonome ontwikkeling (groei) van het verkeer. 4. Binnen Woonakker wordt fietsen en lopen gestimuleerd, de auto is te gast. Een goede verkeersveiligheid is bij de uitwerking van het plan het uitgangspunt. Langs de Oosterhoutseweg zijn reeds voetgangers en fietspaden aanwezig. In het omliggende landschap liggen verschillende bestaande wandel- en fietsroutes.
--	--	---

Conclusie

De zienswijze is deels gegrond. Het aanduidingsvlak voor de parkeerplaats op de verbeelding wordt 3,5 meter opgeschoven, zodat de minimale afstand tot het perceel van indiener groter wordt.

Zienswijze indiener 28 Omwonende

Zienswijze		Beantwoording
a.	Het vaststellen van het bestemmingsplan is niet mogelijk voordat is aangetoond dat de gewenste vermindering van het doorgaande verkeer is gerealiseerd.	Ook de Actiegroep Oosterhoutseweg is hierop ingegaan. Verwezen wordt naar de beantwoording van de zienswijze van indiener 1 onder a.
b.	Vanwege de situatie rondom de Oosterhoutseweg zullen auto's geparkeerd worden aan de Mortelweg om zo op alternatieve wijze in Breda of Oosterhout/Terheijden te komen. Dit parkeren gebeurt op dit moment al door personeel van Snoeren en in de toekomst zal dit ook door bewoners van	Het is niet de verwachting dat mensen hun auto buiten de wijk parkeren als gevolg van verkeersafwikkeling op de Oosterhoutseweg. Dat is ook elders in het dorp Teteringen niet ontstaan. Mensen willen juist graag vlak bij hun woning parkeren. De bestaande en de verwachte nieuwe verkeerssituatie geven geen aanleiding om dergelijke maatregelen te nemen.

	Woonakker gebeuren. Daarom de vraag om aan de Mortelweg en wellicht de zijstraten daarvan ten minste aan een kant van de weg een parkeerverbod in te stellen.	
c.	Aan de Mortelweg is een bescheiden kolonie huiszwaluwen aanwezig. De huiszwaluw staat op de Rode Lijst van Nederlandse broedvogels. Rode Lijsten hebben dan wel geen officiële status, maar voor deze soorten geldt een hogere prioriteit bij het nemen van actieve beschermingsmaatregelen. Gevraagd wordt om hier rekening mee te houden bij het bouwen van de huizen zodat de huiszwaluw zich vestigen in de wijk Woonakker.	In het Groenkompas is het beleid opgenomen om te voorzien in natuurinclusieve maatregelen. In de woonvelden wordt natuurinclusief gebouwd en de openbare ruimte natuurinclusief ingericht. Doelsoorten voor het woongebied zijn onder andere huiszwaluw, huismus en vleermuis. Voor de huiszwaluw worden er aan de westzijde van de wijk, nestkasten geïntegreerd in de woningen. Aangezien de nesten van de huiszwaluw worden gebouwd met leem uit de poelen uit de natuurzone, worden deze vooral in de bebouwing nabij de natuurzone geïntegreerd.
d.	Is het binnen de huidige wetgeving geoorloofd om de nul-situatie (de situatie vóór de gewaswissel) in eerste instantie te verslechteren (door de gewaswissel) zodat er in de toekomst ook meer uitgestoten mag worden dan in de nul-situatie het geval was?	De Wet natuurbescherming maakt onderscheid tussen plannen en projecten. Bij de toetsing van bestemmingsplannen (planspoor) vormt de feitelijke, planologische legale situatie ten tijde van vaststelling de referentiesituatie. Het geldende bestemmingsplan staat de omschakeling naar andere teelten en daarmee samenhangende bemesting niet in de weg. De referentiedatum in het projectspoor verschilt per Natura 2000-gebied (veelal 7 december 2004, 24 maart 2000 of 10 juni 1994). Uit jurisprudentie volgt dat de gewaswissel van mais naar grasland in het projectspoor mogelijk is omdat de gronden binnen het plangebied al sinds de referentiedatum onafgebroken een agrarisch gebruik kennen en worden bemest. De omvang van de referentiesituatie wordt in dat geval begrensd door de hoogste stikstofgebruiksvorm voor enig gewas dat op de gronden planologisch is toegestaan. Een (in dit geval tijdelijke) toename van emissies vanaf de agrarische gronden is daarom mogelijk binnen de kaders van de Wet natuurbescherming.
e.	De gewaswissel heeft tijdens het jaar plaatsgevonden en is anders dan wat in de berekening is opgenomen. Er kan maximaal sprake zijn van tijdelijk grasland (van 15 mei tot minimaal 15 oktober). Er is tot vandaag de dag (7 juli 2023) geen sprake van "grasland met volledig maaien" maar sprake van "grasland voor de winning van zaad".	Peilmoment voor de toetsing van een bestemmingsplan aan de eisen uit de Wet natuurbescherming (planspoor) is het moment van vaststelling van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan wordt vastgesteld in de tweede helft van 2024. De gewaswissel van mais naar gras heeft plaatsgevonden in het voorjaar van 2023. Ten tijde van vaststelling van het bestemmingsplan is sprake van grasland met volledig maaien en de daarmee samenhangende bemesting.

Conclusie

De zienswijze is ongegrond.

Zienswijze indiener 29 GWI-overleg Teteringen

Zienswijze	Beantwoording
a. Namens het GWI-overleg hebben stakeholders uit de VVT (verpleging, verzorging en thuiszorg) op 29 november 2021 een reactie gegeven op de planvorming. Verwezen wordt naar het Pact wonen & zorg dat de gemeente Breda in oktober 2020 heeft gesloten met aanbieders van wonen, zorg en welzijn. In de reactie van 2021 vragen de stakeholders onder andere aandacht voor: - Huisvesting met name geschikt voor senioren en (toekomstige) zorgvragers (het realiseren van verpleegzorgplekken), zodat de gewenste zorg zoveel mogelijk geclusterd geleverd kan worden. - Levensloopgeschikt bouwen, met zo mogelijk een Woonkeurcertificaat. - Het realiseren van een ontmoetingsplek, gekoppeld aan zorgwoningen zodat invulling wordt gegeven aan de maatschappelijke wens dat er alternatieven gerealiseerd worden voor het verdwenen verzorgingshuis. - Gespikkeld wonen van burgers door de gehele wijk, c.q. het dorp Teteringen, daarmee doelend op het feit dat verpleegzorg op elke, door de individuele burger gewenste, plek kan worden geboden. Daartoe dienen de woningen geschikt te zijn om bewoond te worden door mensen met een lichamelijke beperking en/of met geheugenproblemen. Zij kunnen dan gebruik maken van de centrale voorziening in de wijk / Woonakker. - Bij de inrichting van de openbare ruimte rekening houden met de verminderde mobiliteit en/of psychische gezondheid van bewoners. Het creëren van loopcirkels, rustpunten, groen, technische infrastructuur, herkenbaarheid, oriëntatiepunten en een dementievriendelijk inrichting zijn daarbij van belang. In het ontwerpbestemmingsplan zien wij delen van deze reactie terug. Daar zijn wij de opstellers erkentelijk voor.	Deze positieve zienswijze wordt gewaardeerd.

b.	Voor vier zaken wordt extra aandacht gevraagd. 1. Verpleegzorgplekken/-voorziening tussen thuis en tehuis Verzocht wordt om in het bestemmingsplan een verwijzing op te nemen naar de opdracht die gemeentes hebben om het realiseren van verpleegzorgplekken mogelijk te maken, als onderdeel van de landelijke opgave. 2. Inrichting van het openbaar gebied Kijkend naar de bevolkingsontwikkeling van de gemeente Breda en het dorp Teteringen in het bijzonder, is het noodzakelijk dat hiermee bij de inrichting van wijken en dorpen rekening wordt gehouden. 3. Voorrang aan inwoners van Teteringen Het dorp Teteringen is sterk aan het vergrijzen. Bij senioren groeit de wens om door te stromen naar een woning en woonomgeving die past bij de volgende leeftijdsfase. Hierdoor komen woningen vrij die voor jongere doelgroepen bewoond kunnen gaan worden. Wettelijk bestaat er de mogelijkheid om eigen inwoners voorrang te verlenen. Gemeentes in de regio maken gebruik van deze mogelijkheid. 4. Betrek het dorp en belanghebbenden bij programmering en inrichting van de verschillende fases Het moge duidelijk zijn dat velen belang hebben bij een passende programmering en inrichting van deze nieuwe wijk. De gemeente Breda en betrokken ontwikkelaars worden opgeroepen om bij de invulling van de verschillende fases het dorp en de daarin actief zijnde organisaties actief te betrekken.	1. De gemeente is al sinds de haalbaarheidsfase in overleg met het GWI en zorginstanties als Thebe, Surplus en Park Zuiderhout. Dit gesprek willen we voortzetten na vaststelling van het bestemmingsplan. Er zijn vele vormen van tussen thuis en tehuis denkbaar in Woonakker. Dat hoeft niet letterlijk bestemd te worden in het bestemmingsplan. Denk hierbij aan seniorenhoven (CPO), levensloopbestendige woningen, kangoeroe- of mantelzorgwoningen, gemeenschappelijk wonen etc. Graag onderzoekt de gemeente met het GWI en de zorgpartijen en corporatie Alwel wat hier passend is, Er komt in de week geen regulier verpleeghuis. Dat is met Park Zuiderhout vlakbij aanwezig. 2. Het concept van Woonakker is een robuust landschappelijk raamwerk, waarbinnen woonvelden ontwikkeld worden, zodat iedereen aan het landschap woont. Uitgangspunt voor de inrichting van de openbare ruimte is om zo min mogelijk verharding toe te passen en de wijk een zo groen mogelijke uitstraling te geven. Fietsen en lopen wordt gestimuleerd en de auto is te gast in de woonstraten. De openbare ruimte is er in de eerste plaats voor ontmoeten, spelen, wandelen en recreëren. Binnen de woonvelden wordt geparkeerd in parkeerhoven die tussen de bebouwing liggen, waardoor een autovrij straatbeeld ontstaat. Daarmee biedt Woonakker een gezonde groene leefomgeving met ruimte voor ontmoeten, ommetjes, herkenbaarheid, oriëntatiepunten en rustplekken voor senioren en spelen en spelaanleidingen voor kinderen. 3. De gemeente onderzoekt de mogelijkheden. De wetgeving is tevens nog in ontwikkeling. Voorlopig gebruikt Breda deze wetgeving niet. Volgens huidige wetgeving kan het ook enkel op gemeenteniveau en niet op wijk/dorpsniveau. 4. Op basis van de Participatieleidraad van de gemeente Breda is begin 2021 een participatieplan opgesteld. Dit plan bevat de uitgangspunten, de context in de omgeving, een analyse en typering van verschillende belanghebbenden. Op basis van deze analyse is een participatieaanpak vastgesteld met diverse activiteiten en middelen. Ook tijdens en na de bestemmingsplanprocedure zullen verschillende belanghebbenden bij de realisatie van de nieuwe woonwijk betrokken blijven.
----	--	--

Conclusie

De zienswijze is ongegrond.

Zienswijze indiener 30 CPO ChargeFreeHome-Breda

Zienswijze	Beantwoording
a. CPO ChargeFreeHome-Breda zou het goed vinden dat het stikstof / CO2 probleem niet wordt omzeild maar wordt aangepakt daar waar het ontstaat. Dit kan door slimmer, beter, duurzamer en vooruitstrevender te bouwen op die locatie. Er worden hier nu door de vergunningverlener geen extra eisen gesteld aan energieverbruik en materiaalgebruik die verder gaan dan de gangbare toetsingskaders. Je mag dus gewoon blijven bouwen op de huidige wijze waarbij stikstofuitstoot / CO2 geen issue is. De huidige wetgeving wordt weliswaar steeds strenger maar blijft nog ver achter bij innovatieve mogelijkheden.	Voor Woonakker gelden er geen andere verplichtingen dan het Bouwbesluit. Woonakker maakt wel onderdeel uit van de City Deal Circulair en Conceptueel bouwen. Doelstelling is in Woonakker minimaal 50 woningen biobased te bouwen. Onder andere met Alwel worden hier afspraken over gemaakt.
b. De ambities van CPO ChargeFreeHome-Breda en die van de gemeente zouden verder moeten gaan! Dit leidt tot woningen die energie produceren in plaats van verbruiken waarmee onder andere (deel)auto's kunnen worden opgeladen en de overige energie geleverd kan worden aan gebruikers rondom of worden opgeslagen of worden omgezet. De woningen zouden biobased en natuurinclusief gebouwd moeten worden, dus woningen die geen CO2 en of stikstof-uitstoot opleveren tijdens de bouw en/of zelfs daarna, dus gedurende de geheel gebruikscyclus.	Zoals onder a. benoemd doet Woonakker mee in de City Deal Circulair en Conceptueel Bouwen. De ambitie is een pilot met minimaal 50 woningen. Met het terugleveren van energie wordt terughoudend omgegaan vanwege het probleem van netcongestie. Het opslaan van energie is uiteraard mogelijk maar wordt niet opgelegd.
c. De gemeente Breda heeft een klimaatbegroting opgesteld www.hetgeldvanbreda.nl zie hoofdstuk 'klimaatbeleid' waarin die van 2022 en 2023 is te lezen is dat er een achterstand is in het behalen van het klimaatbeleid en de CO2 reductie en dat dit proces dient te worden versneld. In een van de diagrammen in deze begroting zien we dat de gebouwde omgeving hierbij de grootste uitstoter is van CO2. Wereldwijd is dit 40%. Als oplossing worden hier genoemd: energiebesparing, opwekken van energie uit duurzame bronnen en CO2 compensatie. Het klimaat warmt op, urgentie is geboden terwijl hier de kans blijft liggen om zorgvuldiger en ambitieuzer te werk te gaan. Terwijl een van de kernopgaven van Breda is om "duurzaam te leven en te wonen".	De opgave van de gemeente Breda ligt voor het overgrote deel in de bestaande bouw. Het beleid is om nieuwbouwwoningen zo te bouwen dat deze bij voorkeur energieneutraal zijn of op zijn minst zijn voorbereid op het bereiken van CO2 neutraliteit. De invloed van nieuwbouw op de doelstelling is zeer beperkt. De veronderstelling dat er beperkt dan wel nauwelijks wordt getoetst op CO2 en stikstofvrij bouwen wordt niet onderschreven. De gemeente heeft van de betrokken ontwikkelaars verlangd dat een energievisie wordt opgesteld waarbij tal van duurzaamheidsaspecten zijn beschouwd en beoordeeld op toepassingsmogelijkheden, passend bij de gemeentelijke doelstellingen.

	Door een nieuwe woonwijk te bouwen en daarbij beperkt c.q. nauwelijks te toetsen op de huidige vooruitstrevende bouw- en installatiemogelijkheden waarmee nagenoeg klimaatneutraal en CO2/stikstof vrij gebouwd kan worden is dit een gemiste kans. Er kan ook een stadswijk met een voorbeeldfunctie gecreëerd worden en dit niet alleen voor de Bredanaars zelf maar ook voor geïnteresseerden ver daarbuiten. Die kennis kan dan weer gedeeld worden en elders tot navolging leiden. CPO ChargeFreeHome-Breda wil u hierbij graag helpen. Dit bestemmingsplan zou het begin kunnen zijn van emissieloos bouwen en wonen.	
d.	Positief is dat het bestemmingsplan de mogelijkheid biedt om vijftig woningen in Woonakker op circulaire, biobased of modulaire wijze te bouwen. Er wordt een voorbeeld gegeven van gestapelde woningbouw in hout. Maar ook “andere initiatieven kunnen volgen”. Het aantal past precies in onze CPO doelstelling maar uiteraard niet het onderdeel “gestapeld bouwen”.	In het bestemmingsplan wordt niet vastgelegd in welk materiaal wordt gebouwd. De gemeente heeft de City Deal Circulair en Conceptueel Bouwen ondertekend, waarin ze aangeeft in Woonakker tenminste 50 woningen biobased te willen realiseren. Woningcorporatie Alwel ziet bijvoorbeeld mogelijkheden voor biobased appartementen, maar ook andere initiatieven zijn welkom. Deze initiatieven kunnen ook uit grondgebonden woningen bestaan en er mogen ook meer dan 50 woningen in houtbouw worden gebouwd.
e.	Parkeeren kan niet op straat maar in parkeerhoven. Dat betekent dat een van deze hoven geschikt zou kunnen zijn voor deelauto's.	De parkeerhoven zijn bedoeld voor bewoners en bezoekers. Deelauto's kunnen het beste centraal in de wijk worden geplaatst. Uiteraard zijn in de toekomst extra deelauto's niet ondenkbaar, maar dat zal moeten blijken uit de eventuele (extra) vraag hiernaar. Op alle parkeerhoven worden laadpalen geplaatst voor het opladen van elektrische auto's.
f.	Er worden meer dan 500 woningen met beton en steen gebouwd volgens de energieslurpende BENG-normen. Waarom niet in circulaire prefab biobased woningen die 100% gebruik maken van hernieuwbare energie? Waarom niet volgens de passieffhuis-normen zoals in Schotland en nu volgens BENG waar de energievraag in december 10X zo hoog is?	Dat woningen die gebouwd zijn volgens BENG normen energieslurpende woningen zijn deelt de gemeente niet. BENG stuurt op energieprestatie tijdens het gebruik en niet op productie van bouwstoffen en tijdens de bouw. Eisen ten aanzien milieuvriendelijk materiaalgebruik staan in het Bouwbesluit. Daarvoor wordt de MPG-methode (milieuprestatiegebouwen) gebruikt. Het staat ontwikkelaars vrij om verder te gaan dan het Bouwbesluitniveau. De gemeente juicht dat toe, maar mag dat niet afdwingen. Wat betreft een passieffhuis, ook hier geldt dat het Bouwbesluit bepaalt wat de minimale energieprestatie van een woning moet zijn. De minimale isolatiewaarden die in het Bouwbesluit worden voorgeschreven zitten bovendien al heel dicht tegen de waarden die bij passieffhuis gebruikelijk

		zijn. Het verschil met passiefhuis zit voornamelijk in het ontwerp op de zon, luchtdicht en koudebrugvrij bouwen en compact bouwen. Het staat de ontwikkelaars vrij om te kiezen voor passiefhuis. Dat een BENG woning in december 10x zoveel energiebehoefte heeft dan een passiefhuis zou in een bepaalde vergelijking best zo kunnen zijn. Dat dit altijd zo is kan de gemeente niet bevestigen noch ontkennen. Het gaat om het jaarlijkse energiegebruik niet om het gebruik in een ongunstige maand. Vanuit de BENG norm, maar ook vanuit de passiefhuis norm wordt geredeneerd in een jaarlijkse nettowarmtebehoefte. Bij passiefhuis bedraagt deze maximaal 15 kWh/m² als norm. Bij BENG woningen is de nettowarmtebehoefte geen norm, maar een resultaat van de BENG berekening die bij rijwoningen en twee-onder-een-kapwoningen uitgaande van de voorgeschreven isolatiewaarden in het bouwbesluit, uitkomt tussen 35 en 50 kWh/m². Omdat in de NTA8800 (rekenmethode BENG) veel grover gerekend wordt dan in de zeer gedetailleerde PHPP methode (rekenmethode passiefhuis), worden appels met peren vergeleken. Daarnaast is energiegebruik voor verwarming maar één van de onderdelen van het energiegebruik. Ook warm tapwater, koeling en hulpenergie zoals ventilatie bepalen het totale jaarlijkse energiegebruik.
g.	Waarom komt er geen watermanagement systeem zodat we niet meer met spa blauw de wc doortrekken maar met regenwater?	Het is technisch mogelijk om nieuwe woningen op een regenwatersysteem aan te sluiten.
h.	Waarom werken met een parkeernorm van 1,8 per woning en niet met 0,5 met daarbij deelmobiliteit die tevens voor 100% gebruik maken van hernieuwbare energie? Waarom geen autoluwe wijk met mobiliteitshubs?	Deze keuze is gemaakt om, gelet op het type woningen en bewoners en gezien de locatie aan de rand van het dorp, aan de geldende parkeernormen te voldoen. Wel worden er aanvullend kleine hubs gerealiseerd met aanbieders van diverse vormen van deelmobiliteit, zodat iedereen een eigen keuze hierin kan maken. Overigens is afwijking van de parkeernorm met een deelconcept mogelijk tot 30% als dit gewenst is. Een parkeernorm van 0,5 parkeerplaats per woning is op basis van de Nota Parkeernormen Breda 2023 niet mogelijk.
i.	Waarom geen gezamenlijke opslag voor elektriciteit om het elektriciteitsnet te ontzien?	Het is niet gezegd dat er nooit een buurtbatterij komt. Dit is op dit moment echter nog niet bekend.
j.	Waarom niet minder parkeerplaatsen en meer klimaatadaptief en natuurinclusief?	De opgave vanuit klimaatadaptatie is om 60 mm hemelwater te bergen binnen het plangebied. Hieraan kan worden voldaan. Op basis van het beeldkwaliteitsplan voor Woonakker dient de buitenruimte van Woonakker zoveel als mogelijk een natuurinclusieve inrichting bevatten. Een inrichting

		die bijdraagt aan het leefgebied van de doelsoorten steenuil, eekhoorn, huiswaluw, huismus en egel. Indirect als voedselbron regenwormen en muizen. Naast door vegetatie gecreëerde biotopen worden ook nestkasten aangebracht, obstakelvorming vermeden en worden groenzones niet onnodig verlicht. Ook de bebouwing wordt natuurinclusief, waarbij de nestkasten voor de verschillende doelsoorten mee worden ontworpen in de architectuur van de woningen en de schuurtjes een groen dak krijgen. Om te voldoen aan de Nota Parkeernormen Breda 2021 worden daarnaast voldoende parkeerplaatsen binnen de woonwijk gerealiseerd.
k.	Wordt op de reguliere manier gebouwd met de bekende materialisering zoals beton, metselwerk, de gebruikelijke uitstoot en energieverbruik in plaats van energieleverend, circulair, ecologisch, en zelfvoorzienend?	De wijze waarop wordt gebouwd is aan de ontwikkelaar/bouwer die aan de geldende normen moet voldoen. De gemeente is voorstander van biobased en circulair bouwen maar kan dit niet afdwingen. In dit project wordt geëxperimenteerd met biobased bouwen in het kader van de City Deal Circulair en Conceptueel bouwen. Minimaal 50 woningen worden biobased gebouwd. Energieleverend is overigens niet per se een doel van de gemeente omdat dit gepaard gaat met netcongestie en bovenmatig gebruik van schaarse metalen en materialen in de vorm van zonnepanelen en batterijen. Juist in het kader van de beperkte voorraden aan hernieuwbare grondstoffen moet verstandig worden omgegaan met de toepassing daarvan. Biobased en circulair bouwen juicht de gemeente toe.
l.	CPO ChargeFreeHome-Breda zou graag in een gesprek met de gemeente willen toelichten hoe nu een woning anno 2023/2024 eruit zou moeten zien en het bestemmingsplan daarvoor een goede aanjager c.q. eerste goede basis voor zou kunnen zijn.	Het ChargeFreeHome concept is de gemeente bekend. Onderdelen daarvan juicht de gemeente toe (passiefhuis, biobased en circulair), maar andere onderdelen daarvan zoals het principe energieleverend niet vanwege netcongestie en de materialenclaim. Het voorkomen en oplossen van netcongestie heeft onze volle aandacht. Een gesprek achten wij niet van toegevoegde waarde.

Conclusie

De zienswijze is ongegrond.

Zienswijze indiener 31 t/m 41 Leden CPO 't Enkveld

Zienswijze	Beantwoording
a. Allereerst zijn we blij met recente ontwikkelingen omtrent de voortgang rondom Woonakker. Breda heeft dringend behoefte aan nieuwe woningen. Het plan ziet er over het algemeen goed uit. Er ligt een goed en mooi groen plan voor een nieuwe woonwijk. Daarnaast complimenten dat het gelukt is, ondanks de reeds vergevordere planvorming, om in het bestemmingsplan de afspraken uit het nieuwe coalitieakkoord van Breda, met de verdeling van 30% sociaal, 30% middelduur en 40% vrije sector, te verwerken en er hierdoor in de vrije sector voldoende ruimte voor 10% tot 15% CPO initiatieven overblijft.	Deze positieve zienswijze wordt gewaardeerd.
b. Over CPO initiatieven staat in het bestuursakkoord: • We gaan actiever werken aan het faciliteren van initiatieven uit de samenleving en geven ruimte aan Collectief Particulier Opdrachtgeverschap, waar mogelijk zonder onnodige tussenkomst van ontwikkelaars. • We gaan senioren die dat willen, helpen om de stap te maken naar een appartement of patiowoning. Daarnaast hebben we extra aandacht voor de behoefte aan levensloopbestendige woningen, zoals Knarrenhofjes. CPO 't Enkveld is een vereniging, thans bestaande uit 19 huishoudens waarvan het overgrote deel in Teteringen woont. Senioren die graag die "laatste stap" willen zetten, zoals ook in het bestuursakkoord omschreven staat. Ook uitgedaagd door de steeds dringender wordende oproepen van de overheid om, mede in verband met het steeds groter wordende zorginfarct, na te denken over hoe ouderen langer thuis kunnen blijven wonen en minder een beroep moeten doen op de zorg, sociale voorzieningen en maatschappij. De leden van CPO 't Enkveld wonen al jaren met veel plezier in Teteringen en willen ook in de laatste fase van hun leven dat blijven doen. In paragraaf 3.2.4 van de toelichting van het bestemmingsplan is het volgende opgenomen: "Voor deze locatie is het uitgangspunt, dat de ontwikkeling vooral moet voorzien in een landelijk/dorps woonmilieu en een aanvulling op het woningaanbod in Teteringen moet zijn."	Wanneer het gaat om een CPO voor senioren dan zijn de kavels aan de oost- en westzijde van het plangebied mogelijk het meest geschikt. Deze zijn om meerdere redenen inderdaad beperkt in grootte. Dat heeft onder andere te maken met het planconcept van Woonakker. De basis van het plan is een robuust groen raamwerk, waarbij alle woningen aan het landschap of een landschappelijke structuur liggen. De continuïteit van de groene oost-westverbindingen met landschapselementen en lange zichtlijnen zijn een belangrijk onderdeel van het plan. Echter wil het niet zeggen dat we niet meerdere erven kunnen aanbieden aan één enkel CPO waardoor we uiteindelijk toch een CPO met meer woningen kunnen faciliteren. De gemeente Breda heeft in 2020 CPO beleid vastgesteld. Er wordt geen kavel aangeboden aan een specifiek CPO. De gemeente stelt een kavel of kavels beschikbaar voor een CPO, waarop ingeschreven kan worden. Bij meerdere inschrijvingen wordt geloot. Ten tijde van de beantwoording van de zienswijzen vindt een evaluatie van het CPO beleid plaats en wordt een nieuwe Woonvisie vastgesteld. Indien het CPO beleid van de gemeente wijzigt, zal gehandeld worden op basis van het vigerend beleid. In het plan Woonakker worden meerdere kavels beschikbaar gesteld voor verschillende CPO doelgroepen. De zones aan de oost- en westzijde van de woonvelden zijn waarschijnlijk het meest geschikt voor de doelgroep senioren. Om een goede ruimtelijke overgang te maken naar de natuurzone aan de westzijde en de historische Heistraat aan de oostzijde geldt hier een hoogtebeperking in het bestemmingsplan. Grondgebonden

	De vraag is hoe je deze doorstroming bereikt. Voor de leden van CPO 't Enkveld is primair van belang dat zij in een collectief, liefst circulair gebouwd woonproject willen wonen. Een woonvorm voor senioren waarin de bewoners naar elkaar omzien met gedeelde faciliteiten en een gedeelde buitenruimte. De wens is om een dergelijke woonvorm te realiseren waarbij CPO een middel is om dat voor elkaar te krijgen. Hiervoor is een bepaalde kavelgrootte noodzakelijk. Er zijn 12 tot maximaal 24 huishoudens binnen het woonproject noodzakelijk. Vanuit de gemeente worden nu vaak kleinere kavels beschikbaar gesteld voor seniorenwoningen, waardoor dit niet mogelijk is.	seniorenwoningen passen prima in de toegestane hoogte van één laag met een kap. Het stedenbouwkundig en landschappelijk ontwerp van de wijk is gebaseerd op het terugbrengen van lange oost-west groenzones en landschapselementen, die een verbinding maken van de Heistraat naar de natuurzone. Uitgangspunt is de continuïteit van deze landschapselementen en de openbare ruimte, waar deze in liggen. De uit te geven gronden liggen ertussen en hebben daardoor een maximale breedte. Dit bepaalt daarmee ook de grootte van de eventueel uit te geven CPO-kavels. In de proefverkaveling zijn er verschillende clusters van 10 tot 12 seniorenwoningen in de vorm van een woon hof of patio's getekend. Het is nu nog niet bekend hoeveel en welke kavels uiteindelijk worden uitgegeven voor CPO. Daarbij is het ook een mogelijkheid dat de gemeente meerdere kavels aanbiedt aan één CPO, waardoor het toch mogelijk zou worden om circa 10 tot 22 woningen te bouwen.
c.	In het ontwerpbestemmingsplan wordt gesproken over 10% tot 15% CPO. In de proefverkaveling uit het stedenbouwkundig plan wordt ruimte gereserveerd voor 20 seniorenwoningen (CPO/Knarrenhof) en 22 seniorenwoningen (patio/CPO). Er zijn geen andere CPO-kavels. Dit is maar 8% van het totaal aantal woningen in de proefverkaveling.	Het bestemmingsplan legt niet vast hoeveel CPO er ontwikkeld wordt. 10 tot 15% van het programma is een indicatie. Het aantal ligt niet vast en willen we flexibel zijn als de markt daarom vraagt. De proefverkaveling is ook niet voor niets een proefverkaveling. Daarnaast zijn niet alle mogelijkheden voor CPO als zodanig benoemd in de proefverkaveling. CPO kan door verschillende doelgroepen worden ontwikkeld. Eén mogelijkheid is een woon hof of patiowoningen voor senioren. Zo is bijvoorbeeld op basis van de vraag van verschillende ouder-initiatieven ook een woonvoorziening met 16 wooneenheden voor jongeren met een beperking ingetekend. Deze kan ook als CPO worden ontwikkeld. Daarnaast is het mogelijk om één of meerdere van de erven in het plan te ontwikkelen middels CPO, met een mix van bewoners. Of reguliere rijwoningen voor een starters-CPO of brede rijwoningen van één laag met kap voor een senioren-CPO. Deze passen allemaal in de proefverkaveling. Er kan nu nog niet worden vastgelegd welke kavels en typologieën straks voor CPO worden uitgegeven.
d.	Verzocht wordt om bij het vast te stellen bestemmingsplan en verkavelingsvoorstel in het stedenbouwkundig plan: - Grotere kavels aan te bieden waardoor CPO projecten zoals 't Enkveld deze voor ogen heeft mogelijk worden. - Het aantal te ontwikkelen woningen via CPO, gezien de ruime belangstelling van verschillende CPO-initiatieven voor Woonakker, richting 15% in te vullen.	- In het bestemmingsplan wordt geen verkaveling vastgesteld. Het is een globaal bestemmingsplan, waardoor op het moment van realisatie kan worden ingespeeld op de actuele woningvraag. CPO is een manier van ontwikkelen. Verschillende doelgroepen kunnen met CPO bouwen. Het stedenbouwkundig plan geeft wel uitgangspunten welke typologie op welke plek past, niet hoe deze ontwikkeld worden. Het is denkbaar dat meerdere 'erven' worden aangeboden als één kavel, waardoor Woonakker ook voor grotere CPO's interessant is.

		- Het bestemmingsplan legt niet vast hoeveel CPO er ontwikkeld wordt. 10 tot 15% van het programma is een indicatie. Bij realisatie wordt uitgegaan van het dan vigerend beleid.
--	--	--

Conclusie

De zienswijze is ongegrond.

Zienswijze indiener 42 Lid CPO 't Enkveld

Zienswijze		Beantwoording
a.	Wat betreft het onderwerp CPO is in de zienswijze aangesloten op de zienswijze van CPO 't Enkveld.	Verwezen wordt naar de beantwoording hierboven over CPO 't Enkveld van indieners 31 t/m 41.
b.	De regels en de verbeelding van het bestemmingsplan bieden onvoldoende basis voor het realiseren van een CPO project dat voldoende woningen (12 tot 24) en een gemeenschappelijke ruimte omvat. De daarbij behorende doelstellingen op maatschappelijk, sociaal en duurzaam vlak zijn binnen het voorgestelde kader moeilijk te realiseren. Zie ook de doelstellingen van het "Actieprogramma nieuwe woonvormen en zelfbouw 2020".	In het bestemmingsplan wordt geen verkaveling vastgesteld. Het is een globaal bestemmingsplan, waardoor op het moment van realisatie kan worden ingespeeld op de actuele woningvraag. CPO is een manier van ontwikkelen. Verschillende doelgroepen kunnen met CPO bouwen, in dit plan kan dat op de erven aan de Oost- en Westzijde van het plan met bijvoorbeeld seniorenwoningen of bijzondere doelgroep maar ook in de reguliere bouwvelden waar het bijvoorbeeld een starters CPO betreft. Het stedenbouwkundig plan geeft wel uitgangspunten welke typologie op welke plek past, niet hoe deze ontwikkeld worden. Als bij voorbaat wordt vastgelegd welke vlekken in CPO moeten worden ontwikkeld is geen flexibiliteit mogelijk. Het is mogelijk dat het stedenbouwkundig plan, en dan met name de bepaling van de bouwvelden en groene Oost-Westverbindingen leidend zijn en dat dit soms botst met andere doelstellingen. Dat is moeilijk te voorkomen. We zijn er van overtuigd dat in op basis van dit bestemmingsplan prima CPO's kunnen worden ontwikkeld. Het "Actieprogramma nieuwe woonvormen en zelfbouw 2020" leidt niet tot andere inzichten.
c.	Het belang van woningbouw moet afgewogen worden tegen een niet altijd optimale afwikkeling van het autoverkeer op de Oosterhoutseweg. Die niet optimale situatie is en blijft beperkt. Gezien de afstand tussen Breda en Oosterhout moet het mogelijk zijn om een groter aandeel fiets te realiseren. De parallelwegen kunnen in fietsstraten gewijzigd worden. Tevens	Zoals uit onder meer deze zienswijzennota blijkt, wordt het belang van woningbouw zwaar gewogen. Daarbij is zorgvuldig gekeken naar de afwikkeling van het verkeer als gevolg van de nieuwe woonwijk. Fietsstraten zelf zijn niet de oplossing altijd. Dit moet zorgvuldig per situatie afgewogen worden. Als de fietser maar een goede, brede en snelle voorziening heeft. Een fietsstraat pas je met name toe als dit ook een

	is er nog steeds sprake van "aanliggend fietspad" ter hoogte van de Hertenoep aan de westzijde. Ook het busverkeer mag geen nadeel ondervinden van maatregelen om de doorstroming te verbeteren. Info over bussen in de toelichting van het bestemmingsplan is niet correct. Buslijn 401 rijdt niet over de Oosterhoutseweg. Ook ligt de Meulenspie niet aan de noordkant van Teteringen.	daadwerkelijke meerwaarde heeft op het gebied van comfort en veiligheid en dat is hier niet nodig. Buslijn rijdt inderdaad niet over de Oosterhoutseweg. Dit is in het vast te stellen bestemmingsplan aangepast. In paragraaf 5.3 is ten onrechte beschreven dat de Meulenspie aan de noordkant van Teteringen ligt. Dit is in het vast te stellen bestemmingsplan aangepast.
d.	De m.e.r. aanmeldnotitie bevat fouten met betrekking tot de relevante Natura 2000 gebieden. Oude Maas is niet relevant en ligt niet op 7,7 km.	Abusievelijk is hier niet Oude Maas genoemd. Dit is in het de aanmeldnotitie bij het vast te stellen bestemmingsplan aangepast.
e.	Voor zon-PV indak systemen niet verplichten. Er lijkt toch sprake van een groter brandrisico. Ook is het eenvoudiger om een mogelijk defect paneel te vervangen. De stedenbouwkundige invalshoek mag hier niet te zwaar wegen.	In het beeldkwaliteitsplan is opgenomen om zonnepanelen zoveel mogelijk in het dakvlak in te passen. Het realiseren van zonnepanelen is een architectonische ontwerpave.
f.	Hoe staat het met het tijdelijk beleid over gezondheid veehouderijen daar er voor vaststelling aan getoetst zal worden?	Op 4 juni 2024 heeft het college tijdelijk geitenbeleid vastgesteld. Dit beleid bepaalt onder meer dat woningbouwontwikkelingen alleen worden toegestaan na een zorgvuldige belangenafweging tussen de 500 meter en 1,5 kilometer contour met opvolging van de adviezen van de GGD. Daarbij hoort ook een actieve informatievoorziening aan toekomstige bewoners voorafgaand aan de koop of huur. De realisatie van Woonakker is beoordeeld op basis van het afwegingskader uit het tijdelijk geitenbeleid. Geconcludeerd is dat de woningbouw binnen de contour van 1,5 kilometer aanvaardbaar is. Daarbij spelen onder meer de volgende aspecten een rol: ○ Aan de noord- en westzijde van het plangebied, daar waar de afstand tot de geitenhouderij het kortst is, wordt voorzien in een robuuste landschappelijke inpassing. De woningdichtheid is binnen het meest noordelijke deel van het beoogde woongebied lager dan in de meer zuidelijk gelegen delen. Het grootste deel van de woningen binnen het plangebied wordt op een afstand van meer dan 1.000 meter gesitueerd. ○ Het wonen in landelijk gebied of een dorpse omgeving kan ook een gunstig effect hebben op de gezondheid van toekomstige bewoners. Drukke snelwegen en industrieterreinen liggen op ruime afstand. Binnen en rondom het plangebied is daarnaast veel ruimte voor groen dat in combinatie met recreatiemogelijkheden in de omgeving

		bijdragen in positieve zin aan de gezondheid van de toekomstige bewoners. ○ In lijn met het tijdelijk beleid zal de geitenhouderij een plek krijgen in informatievoorziening (door gemeente, ontwikkelaars en makelaars) richting potentiële nieuwe bewoners zodat zij goed geïnformeerd een keuze kunnen maken voor het wonen in de nabijheid van een geitenhouderij. In paragraaf 5.17 van de toelichting van het bestemmingsplan is de volledige toetsing aan het tijdelijk geitenbeleid opgenomen.
--	--	--

Conclusie

De zienswijze is deels gegrond. In paragraaf 5.3 is verwijderd dat buslijn 401 over de Oosterhoutseweg zou rijden en is aangepast dat de Meulenspie aan de zuidkant van Teteringen ligt in plaats van aan de noordkant. In de aanmeldnotitie is verwijderd dat het Natura 2000-gebied 'Oude Maas' op 7,7 km afstand van het plangebied van Woonakker ligt.

B. Staat van wijzigingen

Ambtshalve wijzigingen

Verbeelding

Aanduiding 'verstedelijking afweegbaar' verwijderd	Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant hebben op 28 november 2023 positief besloten over het herbegrenzingsverzoek. Daarom is de gebiedsaanduiding 'overige zone - in verordening toe te voegen verstedelijking afweegbaar' van de verbeelding verwijderd.
Wijkontsluiting oostzijde plangebied	Strookjes met bestemmingen 'Groen' en 'Woongebied' toegevoegd in verband met de wijkontsluiting.

Regels

Artikel 11.2	Dit artikel over de aanduiding 'overige zone - in verordening toe te voegen verstedelijking afweegbaar' is als gevolg van de herbegrenzing door de provincie niet meer nodig en daarom komen te vervallen.
--------------	--

Toelichting

Algemeen	Diverse ondergeschikte tekstuele aanpassingen doorgevoerd.
Paragraaf 3.3.3 Brabantse Agenda Wonen	Toegevoegd. Deze ontbrak in het ontwerpbestemmingsplan.
Paragraaf 3.5.7 Woonvisie	De nieuwe Woonvisie is beschreven.
Paragraaf 3.5.11 Groen en Water	De Richtlijn Groen en Water is beschreven.
Hoofdstuk 4 Planbeschrijving	Diverse toevoegingen aan de beschrijving van het plan.

Paragraaf 5.7.2 Ecologie	Onderzoek en activiteitenplan in verband met steenuilen zijn beschreven.
Paragraaf 5.17 Tijdelijk geitenbeleid	De ontwikkeling van Woonakker is getoetst aan het op 4 juni 2024 vastgestelde tijdelijke geitenbeleid.
Bijlage 4 Onderbouwing herbegrenzing	Onderbouwing voor het herbegrenzingsverzoek is toegevoegd.
Bijlage 14 en 15 Onderzoek steenuilen en activiteitenplan	Verkennd onderzoek en activiteitenplan in verband met steenuilen zijn toegevoegd.

Wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen

Verbeelding

Aanduiding 'parkeerterrein'	Aan de westkant van het plangebied is ten zuiden van de wijkontsluiting de aanduiding 'parkeerterrein' verkleind. Het aanduidingsvlak ligt in het vast te stellen bestemmingsplan 3,5 meter verder van het perceel Heistraat 1 (noordelijker) dan in het ontwerpbestemmingsplan.
-----------------------------	--

Toelichting

Paragraaf 3.3.2.6 Kwaliteitsverbetering	In deze subparagraaf over de kwaliteitsverbetering van landschap is een financiële onderbouwing toegevoegd uit het herbegrenzingsverzoek.
Paragraaf 5.10.2 Bedrijven en milieuzonering	Onderzoek naar Breda Bouw en parkeerterrein ten noorden van Heistraat 1 zijn beschreven.
Bijlage 17	Onderzoek naar Breda Bouw is toegevoegd.