

Stichting Actiegroep Oosterhoutseweg  
T.a.v. de heer A. Pols  
Langelaar 73  
4847 EL TETERINGEN

<b>Uw brief</b>	<b>Datum</b>	<b>Ons kenmerk</b>
24 februari 2023	12 juli 2023	3141227
<b>Onderwerp</b>	<b>Informatie</b>	<b>Bijlagen</b>
Uw zienswijze	14076/V. Vreugdenhil	1

Beste heer Pols,

U heeft een zienswijze ingediend op het ontwerpbestemmingsplan 'Teteringen, Meulenspie'. In deze brief vindt u informatie over de besluitvorming over het bestemmingsplan en de rol van uw zienswijze daarin.

### **Besluitvorming en uw zienswijze**

Het college van burgemeester en wethouders zal de gemeenteraad voorstellen het bestemmingsplan vast te stellen. Bij dit voorstel aan de raad is een zienswijzennota gevoegd waarin uw zienswijze als 'zienswijze 1' is behandeld. In de bijlage vindt u de concept-zienswijzennota. U kunt hierin lezen of uw zienswijze invloed heeft gehad op de plannen. Het raadsvoorstel en de zienswijzennota worden aangeboden aan de gemeenteraad. De gemeenteraad zal in de raadsvergadering besluiten over de vaststelling van het bestemmingsplan.

### **Aanwezig zijn bij de raadsvergadering?**

Elke donderdagavond wordt door de gemeenteraad vergaderd. Op dit moment is nog niet bekend wanneer de raad over het bestemmingsplan gaat besluiten.

Via de agenda op de webpagina <https://breda.notubiz.nl/dashboard> kunt u vinden welke onderwerpen in de vergadering worden behandeld. Hier kunt u ook alle documenten vinden. De raadsvergaderingen zijn openbaar en u kunt daar dus (digitaal) bij aanwezig zijn. Meer informatie hierover vindt u op de webpagina [www.breda.nl/mogelijkheden-om-invloed-uit-te-oefenen](http://www.breda.nl/mogelijkheden-om-invloed-uit-te-oefenen).

### **Informatie**

Heeft u vragen over de vergaderingen of de werkwijze van de gemeenteraad? U kunt contact opnemen met de raadsgriffie per e-mail naar [raadsgriffie@breda.nl](mailto:raadsgriffie@breda.nl) of via telefoon op nummer 076-529 3499.

Heeft u andere vragen? Ga naar [www.breda.nl](http://www.breda.nl) of neem contact op via [www.breda.nl/contact](http://www.breda.nl/contact).

Met vriendelijke groet,

Gemeente Breda

*Deze brief is automatisch gegenereerd en daarom niet ondertekend.*

**ZIENSWIJZENNOTA**

**BESTEMMINGSPLAN**  
**TETERINGEN, MEULENSPIE**

**26 JUNI 2023**

## **Zienswijzennota ontwerpbestemmingsplan en beeldkwaliteitsplan 'Teteringen, Meulenspie'**

Het bestemmingsplan 'Teteringen, Meulenspie' voorziet in een juridisch-planologische regeling voor de ontwikkeling van een onbebouwd perceel aan de Meulenspie tot maximaal 72 middeldure huurappartementen. Voorliggende zienswijzennota hoort bij het bestemmingsplan 'Teteringen, Meulenspie' en bestaat uit de volgende twee onderdelen:

### A. Zienswijzennota

Deel A bestaat uit de samenvatting en beantwoording van de binnengekomen zienswijzen.

### B. Staat van wijzigingen

In deel B is het overzicht met wijzigingen opgenomen.

## **A. Zienswijzennota bestemmingsplan 'Teteringen, Meulenspie'**

### **Procedure**

Burgemeester en wethouders van Breda hebben op 2 februari 2023 het ontwerpbestemmingsplan ten behoeve van de ontwikkeling met het bijbehorend beeldkwaliteitsplan en ontwerpbesluit hogere waarden ter inzage gelegd.

Voor het ontwerpplan liep de inzagetermijn van 3 februari 2023 tot en met 16 maart 2023. Gedurende deze termijn bestond de mogelijkheid voor het indienen van zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan, het beeldkwaliteitsplan en/of het ontwerpbesluit hogere waarden. Er zijn in totaal 19 zienswijzen ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan waarvan 1 zienswijze deels tegen het ontwerpbeeldkwaliteitsplan is gericht.

Voor de zienswijzen ingediend tegen zowel het ontwerpbestemmingsplan als het ontwerpbeeldkwaliteitsplan is de gemeenteraad het bevoegd gezag om hier een besluit op te nemen. De ingediende zienswijzen zijn in deze nota samengevat weergegeven. De zienswijzen tegen beide ontwerpplannen worden in deze zienswijzennota gezamenlijk behandeld. Bij iedere samenvatting 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. Bij sommige gelijklopende zienswijzen is bij het beantwoorden daarvan verwezen naar eerdere zienswijzen. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat na vaststelling tegen het beeldkwaliteitsplan geen beroep kan worden ingesteld.

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.

**Zienswijzen Stichting Actiegroep Oosterhoutseweg (nr. 1) en verkeersgroep Teteringen (nr. 2)**

Zienswijze	Beantwoording
<p>a. Reclamanten wijzen erop dat in het Bestuursakkoord 2022-2026 het college heeft vastgelegd dat de verkeersinfrastructuur in Teteringen op orde moet worden gebracht om grote aantallen nieuwe woningen mogelijk te maken. Hieraan is toegevoegd dat ontwikkelingen zoals Beeks Buiten of Woonakker alleen kunnen worden gerealiseerd als de mobiliteitsproblemen zijn opgelost. Op 27 januari 2022 heeft de gemeenteraad unaniem een motie met vergelijkbare strekking aangenomen. Binnen afzienbare tijd volgen Woonakker en de tijdelijke woningen aan de Donkerstraat. In het totaal komt er hierdoor extra ruimte voor de bouw van nog eens ongeveer 700 woningen in Teteringen in aanvulling op de planologisch al geregelde woningbouw in de Bouverijen en aan de Scheperij.</p> <p>De Actiegroep merkt aanvullend op dat in 2002 door toenmalig wethouder Niederer vergelijkbare beloften zijn gedaan over vermindering van het doorgaande verkeer in Teteringen met 80%. Destijds is de Oosterhoutseweg aangepast, maar die verkeersafname is niet gelukt en de dagelijkse verkeersopstoppingen zijn toegenomen.</p> <p>Het bestemmingsplan geeft onvoldoende uitwerking aan de door het college en de gemeenteraad geformuleerde voorwaarden voor de woningbouw in Teteringen. Aangezien deze maatregelen grotendeels nog moeten worden uitgevoerd, is nog niet vast te stellen of het pakket van maatregelen het gewenste effect zal hebben. De conclusie in paragraaf 5.7.1 van de toelichting dat de Oosterhoutseweg met de uitvoering van de opgenomen maatregelen het extra verkeer goed kan afwikkelen is daarom voorbarig.</p>	<p>Het klopt dat in het huidige bestuursakkoord '<i>Dichtbij doen, samen sterk vooruit</i>' is vermeld dat het noodzakelijk is om de infrastructuur op orde te brengen en de bestaande mobiliteitsproblemen in onder andere Teteringen op te lossen.</p> <p>In de plantoelichting 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 12 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 bijvoorbeeld Woonakker en Meulenspie. 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.</p> <p>In het rapport van Sweco is inzichtelijk gemaakt dat de afwikkeling van het verkeer (wachtijden 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 wachtijden 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 Vrachelsebaan/Hoevensend. 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 aan de Meulenspie, op te schorten.</p>
<p>b. Volgens de verkeersgroep is een ernstige tekortkoming dat normen om de toekomstige verkeerstromen te kunnen beoordelen ontbreken.</p>	<p>Er wordt met de verkeersmaatregelen op de Oosterhoutseweg met name gestuurd op een goede afwikkeling van het bestaande en toekomstige extra</p>

<p>Met name is niet inzichtelijk gemaakt wat een acceptabele verkeersbelasting van de Oosterhoutseweg als wijkontsluitingsweg is. Uit de onderliggende stukken blijkt alleen dat verkeersreductie nodig is om een vlotte doorstroming te garanderen. Op de onderlinge samenhang tussen de kruispunten en het gevaar van het ontstaan van wachtrijen binnen Teteringen is niet nader ingegaan. Ook is de groei van het doorgaande verkeer als gevolg van de woningbouw in Oosterhout niet inzichtelijk gemaakt. We vragen daarom op deze punten gerichte aanvullende analyses uit te voeren en inzichtelijk te maken naar welke maatstaven de gemeente de omvang van het verkeer op de Oosterhoutseweg zal toetsen.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>
<p>c. Wat betreft verkeersreductie staat niet vast in hoeverre de maatregelen het doorgaande verkeer daadwerkelijk zullen omleiden via de A27 en in welke mate dit zal gebeuren. De verkeersgroep wijst erop dat al twintig jaar wordt geprobeerd het doorgaande verkeer om te leiden via de A27. Tot nu heeft dat weinig succes. Blijkbaar is de A27 een minder aantrekkelijk alternatief dan in het bestemmingsplan wordt verondersteld. De langere reistijd voor een deel van het doorgaande verkeer en de kans op filevorming spelen hierbij ongetwijfeld een rol.</p>	<p>Uit het Sweco-rapport blijkt dat voor veel verkeer uit Oosterhout naar Breda de route via de A27 de snelste route is. Anders dan wordt gesteld heeft de route via de A27 meestal geen langere reistijd. Door de nieuwe 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 echter 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 het voorliggende bestemmingsplan met 72 woningen.</p>
<p>d. De door de gemeenteraad gevraagde samenwerking met de gemeente Oosterhout heeft helaas weinig opgeleverd. De gemeente Oosterhout heeft weliswaar toegezegd de gevraagde informatiepanelen te plaatsen, maar aanvullende verkeerstechnische maatregelen om het verkeer naar de A27 te leiden, zijn achterwege gebleven. 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.</p> <p>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</p>	<p>Voorop gesteld wordt dat de Oosterhoutseweg geen rustige weg zal worden door de voorgestelde 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 sé 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.</p>

<p>onderzoek laten uitvoeren naar de mogelijkheden om de A27 te verbreden. Dit moet de regionale bereikbaarheid van Breda en Oosterhout verbeteren. Niet zeker is of deze verbreding zal worden gerealiseerd en of dat ook daadwerkelijk bijdraagt aan de vermindering van het verkeer op de Oosterhoutseweg. In het gunstigste geval zal een eventuele verbreding pas op lange termijn een feit zijn.</p>	<p>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 mogelijke verbreding van de A27 staat los van die conclusie. De verkeersafwikkeling zal na uitvoering de maatregelen gemonitord worden. Het valt nooit uit te sluiten dat in de toekomst aanvullende maatregelen nodig kunnen zijn, bijvoorbeeld door nieuwe verkeersingrepen in Oosterhout of andere ontwikkelingen. Maar op basis van de nu bekende gegevens is er geen aanleiding om daar op vooruit te lopen.</p>
<p>e. De Actiegroep stelt dat er ten onrechte geen 'plan B' is voor het geval dat de verkeersmaatregelen niet voldoende werken.</p>	<p>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.</p>

**Conclusie:**

De zienswijzen zijn ongegrond.

**Zienswijze indiener 3**

Zienswijze	Beantwoording
<p>a. Reclamant wijst erop dat de raad op 27 januari 2022 een motie heeft aangenomen dat de voorgestelde verkeersmaatregelen moeten zijn uitgevoerd, voordat in Teteringen wordt gebouwd. Die verkeersmaatregelen werken wellicht op de korte termijn maar bieden geen perspectief op de lange termijn. Zo zal in Oosterhout na 2024 bouwplannen en ontsluitingsmaatregelen gaan uitvoeren die gevolgen hebben voor de verkeersdruk op de Oosterhoutseweg. Reclamant wenst dat de raad een toetsbare norm vaststelt voor de verkeersdruk op de Oosterhoutseweg, zodat bewoners zelf kunnen vaststellen of de maatregelen effectief zijn en blijven en uitvoering wordt gegeven aan de paragraaf 'mobiliteit' in het bestuursakkoord.</p>	<p>Hiervoor wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzen 1 en 2, waar onder andere is ingegaan op het bestuursakkoord en de voorgestelde verkeersmaatregelen. Een afname van verkeer op de Oosterhoutseweg is geen doel op zich; het doel is om het doorgaand verkeer te verminderen en daarmee ruimte te creëren voor (extra) lokaal verkeer. De toetsbare maatstaf daarvoor is een goede verkeersafwikkeling voor het lokale verkeer, de Oosterhoutseweg moet functioneren als wijkontsluitingsweg. Tevens monitoren we het aandeel doorgaand verkeer en eventueel ongewenste effecten als sluipverkeer. Daar wordt op gestuurd bij de voorgestelde maatregelen en daarmee wordt tegemoet gekomen aan de afspraken in het huidige bestuursakkoord en de aangenomen motie over het aanpakken van de verkeersproblematiek in Teteringen.</p>
<p>b. Volgens reclamant zal een groot deel van de doelgroep van de nieuwe woningen tweeverdiener zijn en dan is het aantal van 72 parkeerplaatsen onvoldoende. Dit parkeertekort zal ertoe leiden dat de toekomstige bewoners langs de Meulenspie gaan parkeren. In dit</p>	<p>De gemeentelijke Nota Parkeernormen 2021 is leidend voor alle ruimtelijke ontwikkelingen. Afwijking van de daarin opgenomen parkeernormen is mogelijk in gevallen waarin de Nota Parkeernormen zelf voorziet, bijvoorbeeld door het inzetten van deelauto's. Daarnaast is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen in het</p>

<p>verband wijst reclamant erop dat plaatsing van noodlokalen op het naburige parkeerterrein van Curio reeds tot een toename van de parkeerdruk op de Meulenspie heeft geleid. Met het voorliggende plan komt de leefbaarheid van de Meulenspie verder onder druk te staan en reclamant stelt dat van de Nota Parkeernormen moet worden afgeweken in dit geval en meer parkeergelegenheid moet worden aangelegd.</p>	<p>“Parapluplan Hospita en Parkeren 2022” voor het college van B&amp;W om bij de verlenen van een omgevingsvergunning af te wijken van de parkeernormen als voldoen aan de parkeernormen wegens bijzondere omstandigheden niet mogelijk is.</p> <p>In beide gevallen betreft dat een afwijking in negatieve zin, dus het aanleggen van minder parkeergelegenheid dan op basis van de parkeernormen nodig zou zijn. De parkeernormen voor de verschillende type woningen zijn mede gebaseerd op de parkeerbehoefte van de beoogde bewoners. Er bestaat dan ook geen reden om meer parkeerplaatsen aan te leggen dan op basis van de Nota Parkeernormen nodig is. Het aanleggen van meer parkeerplaatsen is ook onwenselijk, omdat dit ten koste gaat van de mogelijkheden om de rest van de gronden van plangebied groen in te richten (zie ook hierna onder punt c).</p>
<p>c. Volgens reclamant wordt in het plan – mede door de aanleg van 72 parkeerplaatsen – niet voldaan aan de groen- en parknorm die inhoudt dat 35% van het plangebied groen moet worden ingericht. De oplossing die hiervoor in de toelichting wordt genoemd is vrijblijvend en summier. Om aan de groennorm te voldoen zullen minder woningen en daarmee ook minder parkeerplaatsen moeten worden aangelegd.</p>	<p>In paragraaf 3.3.8 van de plantoelichting wordt ingegaan op het Groenkompas en de daarin opgenomen groen- en parknorm. De bestemming “Groen” beslaat 32% van het plangebied. De resterende 3% die nodig is, kan worden bereikt met een groene invulling van het parkeerterrein en eventueel een groen dak. Volgens bijlage 2 van het Groenkompas mogen groene daken voor maximaal 2% van het plangebied meetellen. In het plangebied (binnen de bestemming “Verkeer”) moeten 76 parkeerplaatsen worden aangelegd. Er is fysieke ruimte voor méér parkeerplaatsen, maar die bestemming biedt dus ruimte om de resterende 1% aan groen binnen de verkeersbestemming te realiseren. De planregels die horen bij de bestemming “Verkeer” staan de aanleg van groen ook toe. De concrete invulling van het parkeerterrein (exacte situering parkeervakken, groen, etc.) is een kwestie van uitvoering en dat wordt niet in een bestemmingsplan vastgelegd. Het plan voldoet daarmee aan het Groenkompas.</p>
<p>d. Nabij het plangebied leeft een steenuilenpaar. Houtwallen hebben een tweeledige functie, namelijk het versterken van de aanwezigheid van prooidieren en het tegengaan van lichthinder. Volgens reclamant wordt ten onrechte voorbij gegaan aan de effecten van het parkeerterrein dat aan de oostkant van het plangebied is voorzien. De reeds aanwezige houtwal houdt geen licht tegen, terwijl steenuilen en hun prooidieren (bosmuizen) gevoelig zijn voor lichtverstoring. Onduidelijk is welke maatregelen worden genomen om:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- om lichthinder op maaiveld van auto's op het oostelijke parkeerterrein te voorkomen;</li> <li>- parkeren en rijden op de middenberm van de Meulenspie te voorkomen, aangezien die onder het sinusbeheer valt;</li> </ul>	<p>De wilgen langs de zuidgrens van het plangebied blijven staan, net als de houtwal ten oosten van het plangebied. Naast het oostelijke parkeerterrein is bestemming “Groen” toegekend. De feitelijke inrichting van deze groenstrook, die aansluit op de bestaande houtwal is nog niet bekend. Dit is een kwestie van uitvoering, wat niet in een bestemmingsplan wordt vastgelegd. Bij de aanleg van de groenstrook zal uiteraard rekening gehouden worden met de afschermende werking die nodig is voor de aangrenzende gronden.</p> <p>De middenberm van de Meulenspie betreft geen foerageergebied van de steenuil en is daarom in dit verband niet relevant.</p> <p>De houtwal van 160 meter lang en 5 meter breed langs de oostelijke rand van de Meulenspie was een voorstel dat is vermeld in het eerste Waardenburg-rapport dat als</p>

<p>- De aanbeveling van Bureau Waardenburg om langs de oostelijke kant van de Meulenspie een houtwal van 160 meter lang aan te leggen is niet overgenomen, want die valt buiten het plangebied. Ook de aanleg van houtwal aan de noordzijde van het plangebied staat niet vast, want als die door de aanwezigheid van kabels en leidingen niet kan worden aangelegd, ligt de alternatieve locatie ten noorden van het Meulenspiepad buiten het plangebied.</p>	<p>bijlage 7 bij de plantoelichting is gevoegd. In de latere memo van Bureau Waardenburg (bijlage 8 bij de plantoelichting), waarin wordt ingegaan op de concrete mitigerende maatregelen voor de steenuil, wordt dit niet als noodzakelijke maatregel aangemerkt voor het kunnen realiseren van woningbouw aan de Meulenspie met het voorliggende bestemmingsplan.</p> <p>De gronden langs de oostzijde van de Meulenspie en ten noorden van het Meulenspiepad zijn gemeentelijk eigendom. Daarom kan tot aanleg van houtwallen op die plaatsen worden overgegaan, aangezien het geldende bestemmingsplan dat ook toestaat. In zoverre kan gevolg worden gegeven aan de noodzakelijke maatregelen die worden genoemd in de memo van Bureau Waardenburg. Overigens wordt het plan uitgewerkt om een houtwal langs de oostelijke zijde van de Meulenspie aan te leggen, hoewel dit strikt genomen niet noodzakelijk is. De intentie van de gemeente is om deze komende winter aan te planten. Of het haalbaar is moet blijken uit de uitwerking.</p>
<p>e. Volgens de plantoelichting leidt het plan tot 432 autobewegingen per dag. Er is geen rekening gehouden met de enorme toename van busjes van vervoersdiensten en andere dienstverleners die ook het Meulenspiepad zullen moeten oversteken. Het Meulenspiepad is een druk bereden fietspad. De veiligheid van fietsers op het Meulenspiepad moet gewaarborgd worden met concrete maatregelen in dit bestemmingsplan om ongelukken te voorkomen.</p>	<p>Mede vanwege de verkeersveiligheid is het oorspronkelijke plan waarbij 2 uitritten waren voorzien aangepast en is er nu nog maar één in/uitrit naar het toekomstige appartementencomplex. De kruising met het Meulenspiepad is overzichtelijk en bestuurders hebben daarbij vrij zicht over het Meulenspiepad. In zoverre is de verkeerssituatie niet anders dan bij de in/uitritten van het naastgelegen terrein van Curio. Er is dan ook geen sprake van een verkeersonveilige situatie, waarvoor op voorhand bijzondere maatregelen moeten worden getroffen. Overigens zijn verkeersmaatregelen een kwestie van uitvoering, die niet in een bestemmingsplan kunnen worden vastgelegd of worden geregeld met een afzonderlijk verkeersbesluit.</p>
<p>f. Er is ontheffing van de voorkeursgrenswaarde gevraagd voor dit plan. Naar verwachting zal de geluidhinder in de toekomst door allerlei ontwikkelingen verder toenemen. Er wordt nu enkel aan de ontvangende kant (de nieuwe woningen) maatregelen getroffen. Het verlengen en ophogen van de bestaande geluidswal (bestaande uit steenkorven) langs de Nieuwe Kadijk zou ook moeten worden overwogen als maatregel.</p>	<p>De bestaande geluidswal langs de Nieuwe Kadijk staat direct naast de rijbaan en heeft een hoogte van 1 meter. In het geluidsrapport is gekeken naar de optie van een geluidscherm langs de Nieuwe Kadijk. Daarover valt te lezen dat daarmee het niet mogelijk is de geluidbelasting terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde. Bij een totale scherm-lengte van circa 520 meter en 10 meter hoog wordt de voorkeursgrenswaarde alsnog met maximaal 6 dB overschreden (zie bijlage 10 bij het geluidsrapport). Anders dan reclamant stelt is deze bronmaatregel wel onderzocht, maar is die niet doeltreffend.</p>
<p>g. Reclamant vraagt naar de status van de reactie van de dorpsraad, die als bijlage 17 bij de toelichting is gevoegd. De Dorpsraad bestaat uit slechts 2 leden en vertegenwoordigd daarmee niet het hele dorp Teteringen. Reclamant</p>	<p>De reactie van de Dorpsraad Teteringen is gevraagd in het kader van het verplichte bestuurlijk vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Bro. Het heeft dezelfde status als de reactie van bijvoorbeeld de provincie of de brandweer, namelijk dat eventuele opmerkingen ter harte worden genomen en zo nodig het plan wordt</p>



verzoekt dan ook om deze reactie te verwijderen uit de bijlagen bij het plan.	aangepast. Het is gebruikelijk dat wijkraden of dorpsraden in het vooroverleg worden gevraagd om een reactie. De reactie van de Dorpsraad wordt dan ook niet verwijderd uit de bijlagen bij de toelichting.
h. Reclamant verzoekt de raad om terug te komen op het voornemen om op deze locatie uitsluitend middeldure huurwoningen te ontwikkelen. Een mix van huur- en koopwoningen levert een hogere bouwkwaliteit op en meer sociale binding met de rest van de wijk.	Deze wens is vanuit omwonenden tijdens het participatieproces reeds naar voren gebracht. Zowel het vorige als het huidige college wil voornamelijk betaalbare woningen bouwen. De opgave voor middeldure huur is enorm en de gemeente wil haar eigen grondposities hiervoor benutten zoals deze locatie aan de Meulenspie, aangezien vanuit de markt dergelijke woningen onvoldoende worden gebouwd. Door woningen als huurwoningen aan te bieden, is de gemeentelijke Doelgroepen Verordening van toepassing en blijven deze woningen langdurig in het middeldure segment beschikbaar en daarmee betaalbaar. Het toevoegen van koopwoningen doet afbreuk aan de opgave voor betaalbare woningen.

**Conclusie:**

De zienswijze is ongegrond.

**Zienswijze indiener 4**

Zienswijze	Beantwoording
<p>a. De parkeerbehoefte is met een parkeernorm van 1,2 parkeerplaats per woning te rooskleurig voorgesteld. De nieuwe woningen zullen worden bewoond door tweeverdieners en die zijn in het bezit van meerdere auto's. Doordat thuiswerken de norm is geworden, staan auto's meer in de wijk, omdat ze minder voor woon-werk verkeer worden gebruikt. Door het plaatsen van noodlokalen op het terrein van Curio parkeren medewerkers en scholieren nu in de wijk. Als op het eigen terrein van het toekomstige appartementencomplex geen plek meer is, zullen de bewoners in de berm van de Meulenspie gaan parkeren, zoals nu ook te zien is tijdens open dagen van het naastgelegen Curio.</p> <p>De parkeernorm is 87 parkeerplaatsen, maar er worden er maar 76 aangelegd. Veel wijken in Breda hebben al problemen met parkeren en die worden door de gemeente niet correct opgelost. Als niet aan de parkeernorm wordt voldaan zoals in dit geval, dan moeten minder huizen worden gebouwd of meer parkeerplaatsen worden aangelegd.</p>	<p>Anders dan reclamant stelt, wordt voldaan aan de gemeentelijk Nota Parkeernormen uit 2021. Er is dan ook geen reden om minder woningen te bouwen of meer parkeerplaatsen aan te leggen. De gestelde parkeerverlast door medewerkers en leerlingen van Curio staat op zichzelf is geen onderdeel van de besluitvorming over het voorliggende plan.</p> <p>In paragraaf 5.7 is uitvoerig toegelicht dat wordt voldaan aan de Nota Parkeernormen. De parkeernorm voor dit type woningen in dit gebied was inderdaad 1,2 parkeerplaats. Maar die norm gaat nog uit van een minimale oppervlakte van 70 m<sup>2</sup> voor middeldure huurwoningen. Volgens de Nota Parkeernormen (zie blz. 17) wordt die norm van 1,2 gecorrigeerd voor dubbelgebruik o.b.v. aanwezigheidspercentages. Daardoor is de parkeerbehoefte geen 87 maar 76 parkeerplaatsen.</p> <p>Verder wordt opgemerkt dat volgens de recent vastgestelde Doelgroepenverordening de minimale oppervlaktemaat voor middeldure huurwoningen is verlaagd naar 63 m<sup>2</sup> en daarvoor geldt een lagere parkeernorm van 1,0. Dus in zoverre is de gebruikte parkeernorm in feite hoger en de parkeerbehoefte dus overschat.</p>

	<p>Zoals hiervoor bij zienswijze 3 punt b. is opgemerkt zijn de parkeernormen voor de verschillende type woningen mede gebaseerd op de parkeerbehoefte van de beoogde bewoners en dus geen reden om meer parkeervakken aan te leggen. Het is bovendien een incorrecte aanname dat tweeverdieners per definitie meerdere auto's bezitten. Het plan voorziet in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein, zodat de toekomstige bewoners niet aan de Meulenspie hoeven te parkeren. Het parkeren van auto's in de berm is een overtreding van verkeersregelgeving en een kwestie van handhaving.</p>
<p>b. De verkeersmaatregelen die in de plantoelichting zijn vermeld gaan geen effect hebben op de verkeersproblemen op de Oosterhoutseweg. Hier en daar een extra rijstrook gaat het probleem van teveel verkeer voor het kruispunt Oosterhoutseweg – Nieuwe Kadijk niet oplossen. Wekelijks halen automobilisten rare capriolen uit zoals over het gras rijden of opzettelijk verkeer voorsorteren om verkeerslichten te ontwijken of het hele kruispunt blokkeren om aan te kunnen sluiten in de rij met wachtende auto's. Door de gemeenteraad is afgesproken dat pas woningen in Teteringen gebouwd worden als de verkeerschaos op de Oosterhoutseweg is aangepakt. Dat is niet gebeurd en daarom kan dit plan nog niet starten.</p>	<p>Wat betreft de verkeersmaatregelen op de Oosterhoutseweg, waar nu al uitvoering aan wordt gegeven, verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 1 en 2. Dit geldt ook voor bestuurlijke afspraken die zijn gemaakt over de verkeersmaatregelen op de Oosterhoutseweg en het bouwen van nieuwe woningen.</p> <p>Het begaan van verkeersovertredingen om (lange) wachttijden bij stoplichten te omzeilen, is een kwestie van handhaving. Omdat de verkeersmaatregelen de doorstroming zullen bevorderen zal dat hopelijk in de toekomst minder gebeuren. Indien gewenst kunnen fysieke maatregelen worden genomen zoals het plaatsen van paaltjes om dit te voorkomen.</p>
<p>c. In de plantoelichting wordt gesproken over een lage verkeersintensiteit. Reclamant twijfelt aan die cijfers, omdat Curio veel verkeersbewegingen genereert met medewerkers en leerlingen die met auto naar school komen of worden gebracht. Het extra autoverkeer van de nieuwe woningen zullen ertoe leiden dat de verkeerslichten dat niet aankunnen tijdens de piekmomenten.</p>	<p>In paragraaf 5.7.1 van de plantoelichting wordt met "lage verkeersintensiteiten" bedoeld op het huidige aantal auto's (circa 1.100 per dag) op de Meulenspie. Die cijfers zijn afkomstig uit verkeersstellingen uit 2022. Dit is dus het aantal auto's dat daadwerkelijk over de Meulenspie rijdt en dat is inclusief verkeer dat bij Curio hoort. De 480 extra verkeersbewegingen per dag door de nieuwe appartementen aan de Meulenspie leiden niet tot problemen bij de aansluiting van de Meulenspie op de Oosterhoutseweg.</p>
<p>d. In het verleden is gesteld dat de luchtkwaliteit op deze plek te slecht was voor woningen en daarom een kantoorbestemming heeft gekregen. Volgens de plantoelichting is sprake van een goed woon- en leefklimaat, maar de norm voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) van het RIVM van 25 wordt maar net gehaald (24,4). Of die norm in 2030 ook wordt gehaald is een voorspelling en geen basis voor een bestemmingsplan.</p>	<p>Wegverkeer is wat betreft de uitstoot van schadelijke gassen de afgelopen jaren veel schoner geworden. Dit verklaart waarom in het verleden deze locatie niet in beeld was als woningbouwlocatie en naar verwachting de lucht de komende jaren nog schoner wordt. In paragraaf 5.8 van de plantoelichting is in tabel 5.3 vermeld dat voor NO<sub>2</sub> inderdaad de waarde 24,4 is in 2020 en 16,8 in 2030. Onduidelijk is waar reclamant op baseert dat de norm daarvoor 25 ug/m<sup>3</sup> zou zijn. De wettelijke norm is 40 ug/m<sup>3</sup> en die is ook vermeld in tabel 5.3. Deze wettelijke norm is te vinden in voorschrift 2.1 van bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Het plangebied voldoet zowel nu als in de toekomst dus ruimschoots aan de wettelijke norm.</p>

**Conclusie:**

De zienswijze is ongegrond.

**Zienswijze indiener 5**

Zienswijze	Beantwoording
<p>a. De verkeersdrukke in de wijk Meulenspie en op de Oosterhoutseweg wordt te hoog. De wijk Meulenspie heeft nog geen 80 woningen en met de bouw van 72 appartementen verdubbelt het aantal woningen bijna. De straten in de wijk zijn niet ingericht op een verdubbeling van het verkeer. Volgens reclamant komen er 1172 extra verkeersbewegingen bij door het plan. Daarnaast heeft de politiek beloofd dat de verkeersproblemen op de Oosterhoutseweg worden opgelost, voordat meer woningen in Teteringen worden gebouwd. Er kan pas een beslissing over de bouw van meer woningen worden genomen als duidelijk is dat de voorgestelde verkeersmaatregelen echt werken.</p>	<p>Het aantal extra verkeersbewegingen als gevolg van dit voorliggende bestemmingsplan is ongeveer 480 per dag en geen 1172 zoals reclamant stelt. Reclamant gaat daarbij (gelet op de parkeernorm) ten onrechte uit van 2 auto's per woning en 8 verkeersbewegingen per dag. Naar de verkeerafwikkeling van het extra verkeer is gekeken en de Meulenspie en de kruising met de Oosterhoutseweg kan dat extra verkeer afwikkelen. De Meulenspie is een veilig ingerichte straat met gescheiden rijbanen voor beide richtingen en een vrijliggend fietspad. Om hardrijden te voorkomen zijn recentelijk snelheidsremmende maatregelen genomen door het aanleggen van enkele drempels.</p> <p>Wat betreft de bestuurlijke toezeggingen over het aanpakken van de verkeersproblemen op de Oosterhoutseweg wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 1 en 2.</p>
<p>b. Volgens reclamant worden in het plan te weinig parkeerplaatsen aangelegd, omdat de geldende parkeernorm (die te laag is) niet wordt toegepast.</p>	<p>Voor deze beantwoording wordt verwezen naar zienswijze 4 onder punt a. Daar is toegelicht dat wordt voldaan aan de gemeentelijke Nota Parkeernormen en dat de gebruikte norm zelfs iets hoger is dan strikt noodzakelijk door een recente wijziging van de doelgroepenverordening.</p>
<p>c. Groen in de wijk zorgt voor leefbaarheid. Het stuk groen waar nu gebouwd zal worden draagt bij aan de leefbaarheid van de wijk, waar honden worden uitgelaten, vliegers worden opgelaten en uilen nestelen. Dit stuk grond zou groen moeten blijven voor de leefbaarheid van de huidige bewoners.</p>	<p>Het plangebied waar de toekomstige appartementen zullen komen heeft geen groenbestemming. Het is feitelijk ingericht als grasveld, maar het is altijd bestemd geweest om te worden bebouwd. Het is onjuist dat er uilen nestelen in het plangebied. Er zit een steenuilenpaar in een schuur op een perceel aan het Moleneind. Langs de westzijde van de wijk Meulenspie is reeds een groenstrook met speelvoorzieningen gerealiseerd. Behoud van het perceel als grasveld is niet nodig voor de leefbaarheid van de wijk. Overigens zal ongeveer 1/3 van het plangebied groen worden ingericht en dat is – anders dan nu – ook verzekerd door het toekennen van een groenbestemming.</p>
<p>d. Er is momenteel een stikstofcrisis in Nederland en de provincie Noord-Brabant is gestopt met het afgeven van Wnb-vergunningen. Deze woningen leiden ook tot meer stikstof en dienen daarom niet te worden gebouwd.</p>	<p>In paragraaf 5.5 van de plantoelichting is vermeld dat de stikstofuitstoot niet hoger is dan 0,00 mol/ha/jaar. Dit betekent dat er geen noemenswaardige stikstof op het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied (het Ulvenhoutse Bos) terecht komt. Dit betekent ook dat voor dit project géén Wnb-vergunning van de provincie benodigd is en heeft de afgekondigde vergunningstop dus geen gevolgen voor dit bestemmingsplan.</p>

**Conclusie:**

De zienswijze is ongegrond.

**Zienswijze indiener 6**

Zienswijze	Beantwoording
<p>a. In het verleden zijn verkeerde keuzes gemaakt zoals de wijziging van de agrarische bestemming naar "Kantoor" 12 jaar geleden. Nu wordt opnieuw de bestemming gewijzigd en is de keuze voor de bouw van 72 huurappartementen onvoldoende doordacht. Daarbij is onvoldoende gehoor gegeven aan de geluiden van buurtbewoners.</p>	<p>De keuze om in het bestemmingsplan 'Meulenspie-Valkenstraat' een kantoorbestemming op te nemen is gebaseerd op de toenmalige verwachte behoefte aan kantoren. Mede door de financiële crisis van 2008 e.v. is hier nooit invulling aan gegeven. De keuze om op deze locatie nu middeldure huurappartementen te bouwen komt voort uit de grote vraag naar betaalbare woningen in de stad als geheel en het dorp Teteringen in het bijzonder. De mogelijkheid is eerst ruimtelijk onderzocht in de verkenning van Space Value en vervolgens met de voorbereiding van dit bestemmingsplan uitvoerig onderzocht en ondebouwd.</p> <p>Verder heeft een participatietraject plaatsgevonden, waarbij de wensen vanuit de buurt zijn geïnventariseerd en aan een aantal van die wensen is ook tegemoet gekomen. Concreet zijn onder andere de volgende aanpassingen aan het plan gedaan en acties uitgevoerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Voorkeur U-vorming gebouw in plaats van Coulissen model;</li> <li>- Uitsluitend parkeren op maaiveld, waardoor de oostzijde van het gebouw anderhalve meter minder hoog is;</li> <li>- Bouwhoogte direct aan de Meulenspie (westzijde) verlaagd van vier naar drie lagen. Later is ook de bouwhoogte aan de oostzijde nog verlaagd naar drie bouwlagen;</li> <li>- De klankbordgroep betrokken bij beeldkwaliteitsparagraaf en de architectuurstijl (jaren '30 of industrieel);</li> <li>- Eén in-/uitrit in plaats van twee in-/uitritten met voldoende opstelruimte voor auto's;</li> <li>- Voorkomen dat koplampen bij de woning aan overzijde naar binnen schijnen;</li> <li>- Onderzoek naar effectiviteit drempels in de Meulenspie. Dit onderzoek is gestart met een snelheidsmeting in de Meulenspie in oktober 2022 en recentelijk zijn enkele drempels in de Meulenspie aangelegd.</li> <li>- Uitvoeren parkeerdrukonderzoek. Dit onderzoek is uitgevoerd in maart 2022 met als uitkomst dat er geen parkeerdruk is in de Meulenspie (zie Bijlage 11);</li> </ul> <p>Dat niet aan alle wensen kon worden voldaan, betekent niet dat daar niet naar geluisterd is. Veel buurtbewoners willen dat andere woningen (koop) of minder woningen op deze locatie worden gebouwd. Er is reeds uitvoerig</p>

	<p>richting de buurt gecommuniceerd dat een wezenlijk ander woningbouwprogramma niet wenselijk is.</p>
<p>b. Het geluidsrapport gaat uit van theoretische waarden die in de praktijk veel hoger zijn en er zijn ten onrechte geen geluidsmetingen in het veld gedaan. Reclamant wijst op een zelf uitgevoerde meting op 13 maart 2023 die een waarde van 76,3 dB(A) laat zien. Die gemeten waarde op de geprojecteerde zuidgevel van het nieuwe gebouw overschrijdt de maximale waarde van de ontheffing ruimschoots.</p> <p>De snelheid van auto's op de Meulenspie overschrijdt in veel gevallen ruimschoots de 30 km per uur en had daarom in het geluidsrapport niet buiten beschouwing mogen worden gelaten.</p> <p>Het gemodelleerde bouwvolume (fig. 4.3) in het geluidsrapport wijkt sterk af van bouwvolume dat het bestemmingsplan mogelijk maakt en is daarom niet representatief. Met name het bouwvolume aan de zwaar geluidsbelaste zuidzijde van het toekomstige gebouw is anders, waardoor de geluidsbelasting op het binnengebied veel hoger is. Ook is het niet mogelijk om voor de woningen in de hoeken van het gebouw een geluidluwe gevel te realiseren (fig. 4.5).</p> <p>In het geluidsrapport is ten onrechte niet ervan uitgegaan van het waarschijnlijke scenario dat de verkeersintensiteiten op de Nieuwe Kadijk de komende jaren zullen toenemen, mede door ontwikkelingen zoals Bouverijen en Woonakkers.</p> <p>Er wordt in het geluidsrapport snel voorbij gegaan aan de mogelijkheid van bronbestrijding, namelijk het verlengen van de reeds bestaande geluidsreducerende steenkorfmuur langs de Nieuwe Kadijk. Die muur houdt nu op ter hoogte van Curio. De kosten daarvan zouden aanzienlijk lager kunnen liggen dan de enorme geluidschermen die voorzien zijn bij het nieuwe gebouw.</p> <p>De voorwaarden zoals omschreven op blz. 20 van het geluidsrapport zijn niet letterlijk overgenomen in het bestemmingsplan en dus onvoldoende geborgd. Ook is deze tekst niet op juiste wijze opgenomen in het besluit hogere waarden.</p>	<p>Allereerst wordt in het kader van het zogenoemde relativiteitsvereiste (zie artikel 8:69a van de Awb) opgemerkt dat de geluidsbelasting van de nieuwe woningen geen belang is van omwonenden.</p> <p>Verkeer- en spoorweggeluid moet volgens de Wet geluidhinder (Wgh) worden gemeten worden bepaald aan de hand van het 'Reken- en meetvoorschrift geluid 2012'. De wettelijke grondslag daarvoor is te vinden in artikel 110d van de Wgh. Voor wegen is daarvoor in bijlage III van het Reken- en meetvoorschrift het Standaardrekenmethode 1 (SRM 1) of Standaardrekenmethode 2 (SRM 2) voorgeschreven. Volgens lid 3 van die bijlage III kan in plaats van SRM 1 of SRM2 ook gekozen worden voor metingen, maar dat is niet verplicht. Het geluidsrapport voldoet aan de eisen die de Wgh daaraan stelt.</p> <p>Voor geluidsmetingen in het kader van de Wgh is het wettelijke snelheidsregime bepalend en niet hoe hard feitelijk wordt gereden op een weg. De weg Meulenspie is een 30 km-weg en daarmee is die terecht buiten beschouwing gelaten in het geluidsrapport van Tritium.</p> <p>Figuur 4.3 in het geluidsrapport is inderdaad gebaseerd op een concept-versie van de verbeelding dat nadien nog is aangepast. Het geluidsrapport is aangepast op de verbeelding c.q. bouwvolume zoals dat in het ontwerpplan is opgenomen. Akoestisch gezien heeft dat echter geen significante gevolgen, omdat op het lagere bouwvolume aan de zuidkant een geluidscherm wordt geplaatst. Dat is ook toegelicht tijdens een informatieavond. De planregels maken een geluidscherm ook mogelijk (zie artikel 5 lid 5.2.3 onder c). Uit het aangepaste akoestisch onderzoek blijkt bovendien dat dat de bovenste hoekappartementen daarmee ook over een geluidluwe gevel beschikken. Wat betreft de hoeken van het gebouw geldt in het algemeen dat er diverse stedenbouwkundige oplossingen mogelijk zijn om daar een zinvolle invulling aan te geven. Er hoeft ook niet noodzakelijkerwijs tot in de hoeken te worden gebouwd. Het bouwvlak geeft slechts die mogelijkheid, maar dat moet niet. Via een voorwaardelijke verplichting is geborgd dat indien er in de hoeken appartementen worden gerealiseerd, deze voorzien dienen te zijn van een geluidsluwe gevel.</p> <p>Anders dan reclamant stelt is wel uitgegaan van een verkeerstoename op de Nieuwe Kadijk. Dit is duidelijk vermeld in tabel 2 in bijlage 2 van het geluidsrapport dat voor 2022 uitgaat van 35.900 mvt/etmaal en voor 2032 van 42.200 mvt/etmaal.</p>

	<p>In paragraaf 4.1.1 van het geluidsrapport is gekeken naar de mogelijkheden tot het treffen van bronmaatregelen zoals het aanleggen van stil asfalt (niet kostenefficiënt) en het plaatsen van een geluidsscherm. Bij een geluidsscherm is gekeken naar de optie van een scherm dichtbij het nieuwe woongebouw als de optie om dat scherm dichtbij de Nieuwe Kadijk te zetten. Over die laatste optie valt in het geluidsrapport te lezen dat daarmee het niet mogelijk is de geluidbelasting terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde. Bij een totale scherm-lengte van circa 520 meter en 10 meter hoog wordt de voorkeursgrenswaarde alsnog met maximaal 6 dB overschreden (zie bijlage 10 bij het geluidsrapport). Anders dan reclamant stelt is deze bronmaatregel wel onderzocht, maar is die niet doeltreffend.</p> <p>De voorwaarden zoals beschreven op blz. 20 van het geluidsrapport hebben geleid tot het opnemen van een voorwaardelijke verplichting in artikel 5 lid 5.2.4. van de planregels. Dit is ook gebruikelijk in gevallen waarin sprake is van een besluit hogere waarden. Anders dan reclamant stelt, hoeft dat niet letterlijk te geschieden. Met deze voorwaardelijk verplichting is voldoende geborgd dat bij de toekomstige woningen een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is geborgd.</p>
<p>c. Er is geen concrete vertaling gemaakt van de duurzaamheids- en ecologische ambities van de gemeente in dit bestemmingsplan. Het later opleggen van regels t.a.v. duurzaamheid en ecologische eisen (anders dan volgens de wet) zal niet mogelijk zijn.</p> <p>Met name het concreter maken van de eisen die gesteld worden aan de beoogde groenvoorziening is van groot belang. Het aantal en omvang van fruitbomen, houtwallen en groenvoorziening is van groot belang voor de foeragerende uilen. Ook de kwalitatieve invulling van het groene middengebied moet concreter worden vastgelegd, omdat de ervaring leert dat op de eisen die later in de omgevingsvergunning staan vervolgens wordt bezuinigd en de gemeente daarop niet handhaaft.</p>	<p>Duurzaamheidseisen laten zich niet regelen in een bestemmingsplan, omdat die ruimtelijk niet relevant zijn. Dergelijke uitvoeringskwesties worden (indien nodig) geregeld in de nog te verlenen omgevingsvergunning voor bouwen. Daarbij wordt opgemerkt dat die omgevingsvergunning sowieso moet voldoen aan het Bouwbesluit, waarin al duurzaamheidseisen zijn opgenomen zoals verplicht gasloos bouwen. Niet valt in te zien waarom dit niet afdoende is.</p> <p>Het systeem van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) gaat uit van 'toelatingsplanologie', wat betekent dat een bestemmingsplan bepaalde ontwikkelingen toelaat of verbiedt. In een bestemmingsplan kan niet worden geregeld hoeveel fruitbomen of struiken er geplant moeten worden of op welke plek. Van belang is dat de toegekende bestemming dergelijke beplanting toelaat. Dat is het geval; nu de groenvoorzieningen – die deels mede zijn bedoeld voor de aanwezige steenuilen – de bestemming "Groen" hebben gekregen. De feitelijke inrichting van de groenvoorziening is een kwestie van uitvoering, dat niet in een bestemmingsplan wordt geregeld.</p>
<p>d. Volgens reclamant ontbreekt een verwijzing naar of aansluiting op het beeldkwaliteitsplan in het bestemmingsplan. De regels uit het beeldkwaliteitsplan over detaillering, kleur en materiaalgebruik kunnen overgenomen worden in het bestemmingsplan.</p>	<p>Anders dan reclamant stelt, bevatten de planregels van het ontwerpbestemmingsplan wel een verwijzing naar het beeldkwaliteitsplan. Zie daarvoor artikel 5 lid 5.2.5 van de planregels. Dat artikel zal overigens worden geschrapt, omdat voor toetsing van de omgevingsvergunning aan het beeldkwaliteitsplan het</p>

<p>Ook ontbreken regels voor het inpandig realiseren van fietsparkeerplaatsen en is autoparkeren aan de oostzijde van het plangebied in een ondergrondse kelder wenselijk, om ecologische verstoring door lichthinder te voorkomen. Ook zijn hagen wenselijk om lichtuitstraling naar omliggende woningen te minimaliseren en dient in het plan te worden vastgelegd dat geen hekwerk als erfafscheiding van het terrein mag worden gebruikt.</p> <p>In het beeldkwaliteitsplan is de tekst over de groenvoorziening te globaal en te weinig specifiek en behoeft daarom aanscherping.</p>	<p>niet nodig is om dit in de planregels op te nemen. Na vaststelling van het beeldkwaliteitsplan maakt dit plan immers onderdeel uit van de welstandsnota en wordt het betrokken bij de toetsing door de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit bij de omgevingsvergunning voor het bouwen van het gebouw.</p> <p>Verder is het onjuist dat regels over materiaalgebruik, kleur en detaillering in planregels zouden kunnen worden opgenomen. Dergelijke regels hebben betrekking op welstand en hebben geen ruimtelijke relevantie. In planregels kunnen alleen onderwerpen worden geregeld die ruimtelijk relevant zijn. Zie ECLI:NL:RVS:2005:AS3154, overweging 2.3.9 waarin de Afdeling overwoog: <i>“In een bestemmingsplan kunnen in beginsel geen welstandsnormen worden opgenomen. Appellanten hebben geen feiten of omstandigheden aangevoerd waarom het opnemen van welstandsnormen uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk zijn.”</i></p> <p>Onduidelijk is wat reclamant geregeld wil zien met betrekking tot fietsparkeren. In artikel 9.1 wordt voor parkeren naar de Nota Parkeernormen verwezen en in de planregels wordt ook expliciet ‘fietsen’ genoemd. Er moet dus voldaan worden aan de geldende normen voor fietsparkeren en dat moet inpandig, aangezien losse bijgebouwen niet zijn toegestaan.</p> <p>Zoals hiervoor bij zienswijze 3 punt d is opgemerkt zal bij de aanleg van de groenstrook naast het oostelijke parkeerterrein uiteraard rekening gehouden worden met de afscherpende werking die nodig is voor de aangrenzende gronden. Een ondergrondse parkeergarage is daarvoor niet noodzakelijk. Overigens was in het concept-plan voorzien in een deels verdiept parkeerterrein aan de oostzijde. Die is echter komen te vervallen waarmee aan de wens van omwonenden om een lagere bouwhoogte tegemoet kon worden gekomen. Gelet op de ligging en afstand van het plangebied ten opzichte van de woningen aan de Meulenspie zijn hagen ter voorkoming van lichtuitstraling niet noodzakelijk. Om het aangrenzende terrein van Curio staan ook hekwerken. Er zijn geen stedenbouwkundige redenen om hekwerken als erfafscheiding niet toe te staan, wat niet betekent dat er een hek zal komen.</p> <p>De teksten van een beeldkwaliteitsplan behoeven niet te worden aangepast. Die zijn voldoende duidelijk over wat de gewenste inrichting is van de groenvoorzieningen en bij de nog te verlenen omgevingsvergunning zal daaraan worden getoetst.</p>
<p>e. De wijk Meulenspie kent slechts één ontsluiting op de Oosterhoutseweg. Zelfs met de voorgestelde maatregelen op de Oosterhoutseweg blijven de wachttijden bij dit</p>	<p>Zowel landelijk als in Breda is het uitgangspunt dat de maximale cyclustijd bij verkeerslichten (tijd die nodig is om alle richtingen te kunnen afwikkelen) niet groter mag worden dan 120 seconden. Bij een hogere cyclustijd is</p>

kruispunt boven de gewenste cyclustijd van 120 seconden. Volgens het verkeersrapport is een verkeersafname van 35% nodig om een normale cyclustijd van 100 seconden te halen.

Volgens reclamant is het juridisch mogelijk om als voorwaarde in de planregels op te nemen dat ruimtelijke ontwikkelingen pas mogelijk zijn als de verkeersproblematiek aantoonbaar is opgelost. Daarbij verwijst reclamant naar de regeling in artikel 7 sub j van het bestemmingsplan "Binckhorst" van de gemeente Den Haag.

het mogelijk dat er te lange wachtrijen en wachttijden gaan ontstaan. Het onderzoek van Sweco laat zien dat op dit moment enkel in de ochtendspits de wachttijden kunnen oplopen tot 120 seconden (kruisingen Meulenspie en Nieuwe Kadijk). Door het koppelen van de verkeerslichten tussen de kruisingen met de Meulenspie en Nieuw Kadijk verbetert de afwikkeling. Uit het onderzoek blijkt verder dat na realisatie van de woningbouwplannen in Teteringen een verkeersreductie van ongeveer 20% moet worden behaald om de cyclustijd van maximaal 120 seconden op de kruising Oosterhoutseweg-Meulenspie te halen. Deze reductie kan worden behaald door het doorgaand verkeer uit het dorp te weren. Het nieuwe doseersysteem zorgt dat de reistijd via Teteringen extra lang gaat duren. Voor een gedeelte van het doorgaand verkeer is de A27 namelijk een beter en sneller alternatief. Geconcludeerd kan worden dat uit het onderzoek van Sweco blijkt dat de maximale cyclustijden bij de verkeerlichten met de voorgestelde aanpassingen van kruispunten en het nieuwe doseersysteem van de verkeerslichten (ook na realiseren van onder andere Woonakker en de bouwlocatie aan de Meulenspie) niet boven de 120 seconden uit komt. In de kern van Teteringen is een cyclustijd van 90 seconden gehanteerd om de wachttijden, met name voor fietser en voetgangers, laag te houden.

Wij constateren dat de bepaling in artikel 7.2.1 onder punt j, van het bestemmingsplan "Binckhorst" over de doorstroming van verkeer op een aantal kruispunten in juridisch opzicht géén voorwaardelijke verplichting bevat. De reden hiervoor is dat deze bepaling – kort gezegd – geen concrete en rechtens afdwingbare verplichting bevat, wat een wezenlijk element is van een voorwaardelijke verplichting in een bestemmingsplan. De regeling in het bestemmingsplan "Binckhorst" biedt daarmee ook onvoldoende rechtszekerheid. De Afdeling heeft in haar uitspraak van 24 november 2021 (ECLI:NL:RVS:2021:2649) over het bestemmingsplan Binckhorst geen oordeel gegeven over de rechtsgeldigheid van een dergelijke verkeersbepaling, omdat artikel 7.2.1 onder punt j van de planregels in die procedure niet is bestreden.

Ook constateren wij dat de kruispunten die in artikel 7.2.1 onder punt j worden genoemd bijna allemaal binnen het plangebied van het bestemmingsplan Binckhorst liggen. Dat zou in het geval van het bestemmingsplan Meulenspie niet het geval zijn met de kruispunten van de Oosterhoutseweg. Die liggen buiten het plangebied. Anders dan reclamant stelt is het juridisch niet mogelijk om planregels betrekking te laten hebben op gronden (in dit geval wegen) die geen onderdeel vormen van het plangebied. Dit zou in strijd



	zijn met artikel 3.1 van de Wro, zie daarvoor o.a. ECLI:NL:RVS:2011:BP2123, overweging 2.12.5.
f. Volgens reclamant is bij de reactie van de provincie een hyperlink opgenomen die niet werkt en daardoor de provinciale reactie niet te raadplegen is.	Anders dan reclamant lijkt te veronderstellen is de korte brief van de provincie Noord-Brabant die is opgenomen als bijlage 15 bij de plantoelichting dé provinciale reactie in het kader van het bestuurlijk vooroverleg en reclamant heeft daarvan dus kennis genomen. De hyperlink in de brief van de provincie betreft slechts een algemene verwijzing naar de provinciale Interim Omgevingsverordening en bevat niet de provinciale reactie.
g. In het onderzoek externe veiligheid ontbreekt een toelichting op de bevoorradingsroute LPG van het tankstation aan de Kapittelweg. Dat tankstation wordt bevoorraad via de Nieuwe Kadijk en dit is van invloed op de veiligheid van de toekomstige bewoners van het appartementencomplex.	Voor dit bestemmingsplan heeft de omgevingsdienst in juni 2021 een advies uitgebracht over het vervoer van gevaarlijke stoffen over de noordelijke rondweg. Dit advies is per abuis niet opgenomen als bijlage bij het plan en ook niet vermeld in de plantoelichting. In zoverre is deze zienswijze gegrond; in de toelichting ontbreekt inderdaad een passage hierover. In het rapport wordt geconcludeerd dat op basis van de vuistregels voor het plaatsgebonden risico is er geen plaatsgebonden risico van $10^{-6}$ /jaar aanwezig is.
h. Er is geen paragraaf opgenomen over fijnstof afkomstig van de Nieuwe Kadijk. Met name fijnstof van autobanden is volgens recent Brits onderzoek 1.000 keer hoger dan van verbrandingsmotoren.  De rapportage over stikstof gaat uit van een rekenmethodiek waar nu onduidelijkheid over is ontstaan. Ook het recente besluit van de provincie Noord-Brabant geeft geen duidelijkheid.	In paragraaf 5.8 van de plantoelichting is ingegaan op het onderzoek naar luchtkwaliteit. Anders dan reclamant stelt is daarbij ook naar fijnstof (PM <sub>10</sub> en PM <sub>2,5</sub> ) gekeken en geconcludeerd dat ruim onder de wettelijke normen wordt gebleven.  Wat betreft stikstof wordt opgemerkt dat er geen onduidelijkheid is over de rekenmethodiek. Stikstofdepositie wordt berekend met AERIUS en de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft recentelijk nog bevestigd dat dit rekenmodel kan worden gebruikt en dat de zogenoemde 'afkapgrens' van 25 km mag worden gebruikt. Zie daarvoor ECLI:NL:RVS:2023:1299.  Zoals hiervoor bij zienswijze 5 punt d is opgemerkt; voor dit project is géén Wnb-vergunning van de provincie benodigd is en is de afgekondigde vergunningenstop dus geen probleem voor de uitvoerbaarheid van het plan.
i. In de regels ontbreekt een paragraaf over hoe wordt omgegaan met planschade.	In de toelichting is ingegaan op de financiële uitvoerbaarheid van het plan en het is niet verplicht om een paragraaf op te nemen over planschade. Als reclamant meent schade te lijden door het voorliggende bestemmingsplan kan een verzoek om tegemoetkoming worden ingediend op grond van artikel 6.1 van de Wro. Dergelijke verzoeken verlopen via een afzonderlijke procedure.

**Conclusie:**

De zienswijze is deels gegrond. Het geluidsrapport is geactualiseerd en het besluit hogere waarden is hierop aangepast. Wat betreft externe veiligheid is het advies van de Omgevingsdienst als bijlage bij het plan gevoegd en een passage hierover in de plantoelichting opgenomen.

**Zienswijze indiener 7**

Zienswijze	Beantwoording
a. Reclamant is tegen de bouw van appartementen aan de Meulenspie. Zo leidt het plan tot aantasting van de privacy en inkijk in de woning en tuin.	De afstand tussen de woning en tuin van reclamant en het toekomstige appartementencomplex bedraagt minstens 60 tot 70 meter. Gezien deze afstanden is sprake van een zeer beperkte aantasting van de privacy en bestaat vanuit de nieuwe appartementen geen noemenswaardig zicht op de achtertuin van reclamant, aangezien zijn eigen woning het zicht daarop ontnemt. Deze zeer beperkte aantasting van de privacy is uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening niet onaanvaardbaar.
b. Door het extra verkeer wordt het te druk in de wijk en de omliggende woningen, terwijl de Oosterhoutseweg door de nieuwe wijk Bouverijen al overbelast is en daar komt een gebrek aan parkeerplaatsen nog bij.	Voor de verkeerstoename in de wijk en op de Oosterhoutseweg wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzen 1 en 2. Wat betreft de benodigde parkeergelegenheid wordt kortheidshalve verwezen naar de beantwoording van zienswijze 4 punt a. Er zullen voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd.
c. De geldende bestemming dat voorziet in een kantoorgebouw was houdbaar geweest.	Van de huidige mogelijkheid om op deze plek een kantoorgebouw van maximaal 21 meter hoog neer te zetten is al meer dan 12 jaar geen gebruik gemaakt. De grond is gemeentelijk eigendom en het is de bestuurlijke wens om gemeentegrond in te zetten voor betaalbare woningen, waar een grote behoefte aan is en onvoldoende door de markt zelf wordt gerealiseerd. Dit gebeurt ook op andere locaties zoals de Calandstraat en de Waregemstraat.
d. Een aantal bewoners van de Meulenspie heeft meegedacht met de gemeente, maar met de input en feedback is niets gedaan en dat is bijzonder teleurstellend.	Voor dit punt wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 6 punt a, waar onder meer is vermeld dat een participatietraject heeft plaatsgevonden, waarbij de wensen vanuit de buurt zijn geïnventariseerd en aan een aantal van die wensen ook tegemoet is gekomen. Dat niet aan alle wensen kon worden voldaan, betekent niet dat daar niet naar geluisterd is.

**Conclusie:**

De zienswijze is ongegrond.

**Zienswijze indiener 8**

Zienswijze	Beantwoording
a. Reclamant maakt zich grote zorgen over de veiligheid en drukte in de wijk door de	Zoals hiervoor bij zienswijze 5 punt a is vermeld is het aantal extra verkeersbewegingen als gevolg van dit

<p>bouwplannen. Mede door de groei van Teteringen is de kruising Meulenspie – Oosterhoutseweg veel te druk. In de ochtend- of avondspits de wijk uitrijden is niet te doen. Voordat er woningen bijgebouwd kunnen worden, moet eerst het kruispunt worden aangepast. Anders gebeuren er ongelukken en het is niet verantwoord om meer dan 70 woningen erbij te bouwen.</p>	<p>voorliggende bestemmingsplan ongeveer 480 per dag. Naar de verkeerafwikkeling van het extra verkeer is gekeken en het kruispunt van de Meulenspie kan dat extra verkeer afwikkelen na het treffen van de voorgestelde verkeersmaatregelen. Die verkeersmaatregelen zullen zijn uitgevoerd voordat de 72 appartementen zijn gebouwd.</p>
<p>b. Reclamant stelt voor om een ontsluitingsweg voor het nieuwe appartementencomplex aan te sluiten op de Noordelijke Rondweg.</p>	<p>Het is om meerdere redenen niet wenselijk om een nieuwe verkeersontsluiting direct op de Nieuwe Kadijk te realiseren. Uit verkeerskundig oogpunt stuit het op bezwaren om een nieuwe aansluiting te creëren vlak naast de bestaande aansluiting de Posthoorn. Daarnaast is dit uit ecologisch oogpunt ongewenst, omdat daarbij bestaande natuurbestemmingen zouden moeten worden aangetast. Ook is het uit financieel oogpunt inefficiënt om een ontsluitingsweg aan te leggen voor maar 72 woningen als reeds een ontsluitingsweg (de Meulenspie) aanwezig is. Een ontsluiting via het bestaande Meulenspiepad, Moleneind en Posthoorn naar de Nieuwe Kadijk is op verzoek van buurtbewoners gezien, maar eveneens om diverse redenen afgefallen. Zo heeft het Moleneind nu al teveel last van sluipverkeer en is verbreding van die weg niet mogelijk.</p>

**Conclusie:**

De zienswijze is ongegrond.

**Zienswijze indiener 9**

Zienswijze	Beantwoording
<p>Deze locatie is niet geschikt om een bouwplan voor 72 woningen uit te voeren, vanwege de verkeersdrukke en -hinder die daardoor veroorzaakt wordt. De reeds bestaande verkeershinder zal verergeren. Tijdens spitsuren is het onmogelijk om op een normale manier de wijk uit te komen. Het toevoegen van extra verkeer door het aantal woningen in de Meulenspie te verdubbelen is onverantwoord en ondoordacht.</p>	<p>Voor de verkeerstoename in de wijk en op de Oosterhoutseweg wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzen 1 en 2.</p> <p>Naar de verkeerafwikkeling van het extra verkeer is gekeken en het kruispunt van de Meulenspie kan dat extra verkeer afwikkelen na het treffen van de voorgestelde verkeersmaatregelen. Die verkeersmaatregelen zullen zijn uitgevoerd voordat de 72 appartementen zijn gebouwd.</p>

**Conclusie:**

De zienswijze is ongegrond.

**Zienswijze indiener 10**

Zienswijze	Beantwoording
------------	---------------

<p>Al 2-3 jaar geven de buurtbewoners aan het niet eens te zijn met deze wijziging van het bestemmingsplan. De redenen hiervoor zijn de verkeersstroom, afname van verkeer en privacy, aantasting van het dorps karakter, de aanleg van te weinig parkeerplaatsen, vermindering van uitzicht en andere zaken die van directe invloed op het woongenot. Er is duidelijk niet naar de buurtbewoners geluisterd.</p>	<p>Korthedshalve verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijzen 1, 2, 6 en 7. Er worden verkeersmaatregelen getroffen, er komen voldoende parkeerplaatsen, gezien de afstanden tot de bestaande woningen is de aantasting van de privacy niet onaanvaardbaar en er zijn door middel van een participatieproces de wensen vanuit de buurt geïnventariseerd. Aan een aantal van die wensen is ook tegemoet gekomen. Dat niet aan alle wensen kon worden voldaan, betekent niet dat daar niet naar geluisterd is.</p>
---	---

**Conclusie:**

De zienswijze is ongegrond.

**Zienswijze indiener 11**

Zienswijze	Beantwoording
<p>a. Het plan leidt tot teveel verkeer en parkeerdruk in de wijk. Het verkeersonderzoek dat door de gemeente is gedaan naar het aantal verkeersbewegingen en parkeren, is gedaan in corona-tijd en daarmee niet representatief.</p>	<p>Hiervoor wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzen 1, 2 en 6. In aanvulling daarop merken wij op dat de verkeersonderzoeken wel een representatief beeld geven. De gemeente telt al sinds 2011 alle auto's bij alle verkeerslichten. Het kentekenonderzoek (onder andere voor het inzichtelijk maken van doorgaand verkeer) is uitgevoerd in een periode dat er geen coronamaatregelen waren en er representatief verkeersbeeld was.</p>
<p>b. De wijk staat vol met auto's van studenten van Curio. Het bestemmingsplan voorziet in 1 parkeerplaats per woning, maar dat is niet realistisch; 2 auto's per huishouden wel. Reclamant wijst erop dat zij maar 1 auto hebben en daarmee een uitzondering zijn in de wijk.</p>	<p>Zoals hiervoor bij zienswijze 4 punt a is opgemerkt staat de gestelde parkeerverlast door leerlingen van Curio op zichzelf is geen onderdeel van de besluitvorming over het voorliggende plan.</p> <p>Zoals hiervoor bij zienswijze 3 punt b is opgemerkt zijn de parkeernormen voor woningen mede gebaseerd op de parkeerbehoefte van de beoogde bewoners en dus geen reden om meer parkeervakken aan te leggen. Het plan voorziet in voldoende parkeergelegenheid. Het is niet correct om de parkeerbehoefte van grote, grondgebonden woningen gelijk te stellen aan die van relatief kleine appartementen zoals reclamant doet. Voor grondgebonden koopwoningen gelden ook andere parkeernormen.</p>

**Conclusie:**

De zienswijze is ongegrond.

**Zienswijze indiener 12**

Zienswijze	Beantwoording
<p>a. Het is jammer dat een perceel waar de gemeente de afgelopen jaren ecologisch beheer heeft</p>	<p>Het plangebied wordt uit kostenoverwegingen nu slechts een beperkt aantal keren per jaar gemaaid, wat in feite</p>

<p>gevoerd nu verloren gaat. Dit leidde tot meer biodiversiteit; de aanwezigheid van insecten trekt zwaluwen aan en er leven konijnen. Ook de steenuilen vinden hier prooidieren.</p>	<p>neerkomt op ecologisch beheer. Maar dat betekent niet dat het perceel als natuur is bedoeld. De ecologische effecten van woningbouw op deze locatie zijn beoordeeld, zie daarvoor paragraaf 5.5 van de plantoelichting. Bureau Waardenburg heeft in het bijzonder naar de mogelijke gevolgen voor de steenuil gekeken, die in de buurt nestelt (zie bijlage 7 en 8 bij de toelichting) en daaruit blijkt dat met enkele maatregelen voldoende leef- en foerageergebied voor de steenuil in tact blijft.</p>
<p>b. Het is kwalijk dat de gemeente een ontheffing aanvraagt voor een hogere geluidsbelasting en daarmee de toekomstige bewoners opzadelt met een probleem zonder dat zij daar bezwaar tegen kunnen maken.</p>	<p>Allereerst wordt in het kader van het zogenoemde relativiteitsvereiste (zie artikel 8:69a van de Awb) opgemerkt dat de geluidsbelasting van de nieuwe woningen geen belang is van omwonenden. De optredende geluidsniveaus blijven binnen de gestelde grenzen is daarmee is een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gewaarborgd.</p>
<p>c. Er is gesproken over een schaduwbeeld en dat de overlast in de winterperiode mee zal vallen, omdat de bomen dan ook schaduw veroorzaken. Maar bomen zijn in de winter niet bladdragend en veroorzaken dan geen schaduw.</p>	<p>Bij de voorbereiding van het plan is gekeken naar eventuele schaduwwerking van het nieuwe appartementencomplex op de woningen aan de Meulenspie. Mede gezien de beperkte bouwhoogte (10 tot 14 meter) en de ruime afstand tot de bestaande woningen is van onaanvaardbare schaduwhinder geen sprake. Bij bezonningsonderzoeken is de winterperiode nooit maatgevend door de lage stand van de zon; het voorjaar en najaar zijn bepalend voor de mate van schaduwwerking.</p>
<p>d. Onduidelijk is de invloed van het bouwplan is op het grondwaterpeil. Reclamant vraagt zich af of de oude eiken langs het Moleneind dat overleven.</p>	<p>In het kader van de verplichte watertoets is onder meer gekeken naar de grondwaterstand en daaruit zijn geen bijzonderheden naar voren gekomen. Zie daarvoor paragraaf 5.1 van de plantoelichting en bijlage 5 bij de plantoelichting. Er is geen enkele reden om aan te nemen dat de aanwezige bomen langs het Moleneind schade van het bouwplan zullen ondervinden.</p>
<p>e. Het plan is niet duidelijk over hoe wordt gezorgd voor een veilige verkeersontsluiting van het appartementencomplex.</p>	<p>Zoals hiervoor bij zienswijze 3 punt e is opgemerkt is mede vanwege de verkeersveiligheid het oorspronkelijke plan waarbij 2 uitritten waren voorzien aangepast en is er nu nog maar één in/uitrit naar het toekomstige appartementencomplex. De kruising met het Meulenspiepad is overzichtelijk en bestuurders hebben daarbij vrij zicht over het Meulenspiepad. In zoverre is de verkeerssituatie niet anders dan bij de in/uitritten van het naastgelegen terrein van Curio. Er is dan ook geen sprake van een verkeersonveilige situatie, waarvoor op voorhand bijzondere maatregelen hoeven te worden getroffen.</p>
<p>f. In het plan is niets vermeld over overlast en planschade.</p>	<p>Bij bouwwerkzaamheden is enige mate van (geluids)overlast en daarmee een tijdelijk aantasting van het woongenot van omwonenden onvermijdelijk, maar dat is geen reden om van vaststelling van het plan af te</p>

	<p>zien. In artikel 8.3 van het Bouwbesluit 2012 zijn grenzen gesteld aan de werktijden op de bouwplaats.</p> <p>In de toelichting is ingegaan op de financiële uitvoerbaarheid van het plan en het is niet verplicht om een paragraaf op te nemen over planschade. Als reclamant meent schade te lijden door het voorliggende bestemmingsplan kan een verzoek om tegemoetkoming worden ingediend op grond van artikel 6.1 van de Wro. Dergelijke verzoeken verlopen via een afzonderlijke procedure.</p>
--	---

**Conclusie:**

De zienswijze is ongegrond.

**Zienswijze indiener 13**

Zienswijze	Beantwoording
<p>a. Reclamant heeft enige tijd geleden bezwaar gemaakt tegen de noodlokalen van Curio. Hoewel Curio aan de parkeernormen voldoet heeft dit geleid tot parkeeroverlast, want 3 dagen van de week staat de wijk vol met auto's van leerlingen en docenten van Curio. Ook de middenberm wordt regelmatig gebruikt voor parkeren. Het plan voor 72 appartementen voldoet aan de norm voor parkeren, maar hoe gaat de gemeente het oplossen als in de praktijk er meer auto's staan? Er zijn binnen de wijk geen uitwijkmogelijkheden om te parkeren. Langs de Oosterhoutseweg, Langelaar en Moleneind kan niet geparkeerd worden.</p> <p>De huurprijs van de nieuwe appartementen is dusdanig hoog dat er waarschijnlijk 2 personen per appartement zullen wonen. De wijk ligt vlakbij de A27, Teteringen heeft nauwelijks winkels en behalve de bus aan de Oosterhoutseweg is er geen enkel alternatief om de wijk uit te komen. Dit leidt ertoe dat in de praktijk elke woning in Meulenspie 2 auto's heeft. Het is de verwachting dat dit ook geldt voor de nieuwe appartementen.</p> <p>Reclamant vraagt zich af waarom onder het appartementencomplex geen parkeergarage kan worden aangelegd. Hierbij wordt verwezen naar het bouwplan aan de Deinzestraat waar dit wel is gedaan. Ook is de opzet van de parkeerplaatsen onlogisch. De toekomstige bewoners kunnen niet rondom het complex rijden. Als aan de ene zijde geen plek meer is zullen bewoners naar de eerste lege plek in de wijk rijden en niet aan de andere zijde van het gebouw zoeken.</p>	<p>Zoals hiervoor bij zienswijze 4 punt a is opgemerkt staat de gestelde parkeeroverlast door leerlingen van Curio op zichzelf is geen onderdeel van de besluitvorming over het voorliggende plan.</p> <p>Zowel het voorliggende bestemmingsplan als bij de nog te verlenen omgevingsvergunning wordt getoetst of aan de gemeentelijke parkeernormen wordt voldaan en dat is het geval. Zoals bij zienswijze 3 punt b is opgemerkt zijn de parkeernormen voor de verschillende type woningen mede gebaseerd op de parkeerbehoefte van de beoogde bewoners. Er bestaat dan ook geen reden om meer parkeerplaatsen aan te leggen dan op basis van de Nota Parkeernormen nodig is. Het aanleggen van meer parkeerplaatsen is ook onwenselijk, omdat dit ten koste gaat van de mogelijkheden om de rest van de gronden van plangebied groen in te richten.</p> <p>Het begaan van verkeersovertredingen zoals parkeren in de berm of (lange) wachttijden bij stoplichten omzeilen, is een kwestie van handhaving. Omdat de verkeersmaatregelen de doorstroming verbeteren zal dat laatste hopelijk in de toekomst minder gebeuren. Indien gewenst kunnen fysieke maatregelen worden genomen zoals het plaatsen van paaltjes om dit te voorkomen.</p> <p>Het is niet correct om de parkeerbehoefte van grote, grondgebonden woningen gelijk te stellen aan die van relatief kleine appartementen zoals reclamant doet. Voor grondgebonden koopwoningen gelden ook andere parkeernormen. De auto en het openbaar vervoer zijn niet de enige manieren van transport vanuit de wijk. Met name jongeren verplaatsen zich ook meer op fietsen en deelscooters. Voorzieningen buiten Teteringen zijn</p>

	<p>daarmee ook bereikbaar, aangezien Breda op fietsafstand ligt.</p> <p>Ondergronds parkeren is een dure oplossing die ook gevolgen heeft voor de financiële haalbaarheid en is vooral niet nodig als – zoals in dit geval – voldoende ruimte is op maaiveld. Er zou ook een inpandige parkeergarage op de begane grond kunnen worden gerealiseerd, maar dan moet de totale bouwhoogte van het complex worden verhoogd. En de bouwhoogte is ten opzichte van het eerdere conceptplan juist verlaagd op verzoek van omwonenden. Omdat de wilgen aan de zuidzijde van het plangebied behouden blijven, ontbreekt de fysieke ruimte om auto's om het gebouw heen te laten rijden. Er is voldoende parkeergelegenheid bij het woongebouw en dat is korter lopen dan elders in de wijk parkeren. Dus de vrees dat de toekomstige bewoners in de wijk gaan parkeren wordt niet gedeeld.</p>
<p>b. Er wordt veelvuldig gesproken over de verkeersproblematiek op de Oosterhoutseweg. Het kost regelmatig meer dan 20 minuten op de wijk uit te komen en er rijden zelfs auto's over het fietspad om een stoplicht te omzeilen. De voorgestelde 'zachte' oplossingen die de gemeente heeft voorgesteld garanderen niet dat het probleem wordt opgelost. Het vermoeden is dat de problemen op de Oosterhoutseweg groter worden met dit bestemmingsplan en Woonakkers. Inwoners van Teteringen willen net als in Prinsenbeek eerst duidelijke, harde oplossingen voordat de woningen worden gebouwd.</p>	<p>Voor dit punt wordt in de eerste plaats verwezen naar de beantwoording van zienswijze 1 en 2. Wij delen de opvatting van reclamant niet dat de voorgestelde verkeersmaatregelen (die al worden uitgevoerd op dit moment) niet zullen werken. Daarmee is geen reden op de bouwplannen op te schorten. Daarbij wordt nog opgemerkt dat de verkeersproblematiek in Prinsenbeek van een wezenlijk andere orde van grootte is en niet vergelijkbaar is met die van de Oosterhoutseweg.</p>
<p>c. De bocht aan het einde van de Meulenspie waar het appartementencomplex zal worden gebouwd, is een gevaarlijk situatie. Auto's moeten daar een U-bocht maken om de wijk weer uit te rijden. Voor fietsers die vanaf de Meulenspie 33-35 richting het Meulenspiepad rijden zorgen deze auto's voor een onvoorspelbare verkeerssituatie. Met de komst van het appartementencomplex zal dit alleen maar erger worden. Buurtbewoners hebben vanaf het begin geroepen om de in/uitrit van het appartementencomplex niet aan de Meulenspie te leggen, maar bijvoorbeeld aan te laten sluiten aan de Nieuwe Kadijk of Posthoorn.</p>	<p>De door reclamant geschetste situatie waarbij auto's een U-bocht moeten maken, geldt slechts voor een beperkt deel van het autoverkeer in de wijk. Dat geldt nog meer voor het zeer beperkte fietsverkeer uit die specifieke richting. Het is bovendien een 30 km-zone. Gelet hierop valt niet in te zien dat het nieuwe appartementencomplex voor een onaanvaardbare situatie uit een oogpunt van verkeersveiligheid zal zorgen. Bovendien kan zo nodig iets aan de weginrichting of voorrangssituatie ter plaatse worden gedaan. Maar daar bestaat op dit moment geen aanleiding voor.</p> <p>Het is bekend dat buurtbewoners graag een andere ontsluitingsroute zouden zien voor het nieuwe appartementencomplex. Zoals hiervoor bij zienswijze 8 punt b is opgemerkt zou een geheel nieuwe ontsluitingsweg uit ecologisch oogpunt ongewenst zijn, omdat daarbij bestaande natuurbestemmingen zouden moeten worden aangetast. Ook is het uit financieel oogpunt inefficiënt om een ontsluitingsweg aan te leggen voor maar 72 woningen als reeds een</p>

	<p>ontsluitingsweg (de Meulenspie) aanwezig is. Een ontsluiting via het bestaande Meulenspiepad, Moleneind en Posthoorn naar de Nieuwe Kadijk is op verzoek van buurtbewoners bezien, maar eveneens om diverse redenen afgefallen. Zo heeft het Moleneind nu al teveel last van sluipverkeer en is verbreding van die weg niet mogelijk.</p>
--	--

**Conclusie:**

De zienswijze is ongegrond.

**Zienswijze indiener 14**

Zienswijze	Beantwoording
<p>a. Het plan zal zorgen voor een flinke verkeerstoename, terwijl het verkeer al slecht doorstroomt bij het kruispunt van de Meulenspie met de Oosterhoutseweg.</p>	<p>Het aantal extra verkeersbewegingen als gevolg van dit voorliggende bestemmingsplan is ongeveer 480 per dag. Naar de verkeerafwikkeling van het extra verkeer is gekeken en het kruispunt van de Meulenspie kan dat extra verkeer afwikkelen. Bij het kruispunt van de Meulenspie en de Oosterhoutseweg is de maximale cyclustijd bij de verkeerslichten (tijd die nodig is om alle richtingen te kunnen afwikkelen) straks 120 seconden. Voor dit kruispunt is dit een acceptabele tijd. Zie ook de beantwoording bij zienswijze 6 punt e.</p>
<p>b. Daarnaast kan reclamant door een tekort aan parkeerplaatsen bij Curio overdag al bijna nooit meer kwijt voor zijn huis. Laat staan als er nog meer auto's bijkomen door het nieuwe appartementencomplex, aangezien volgens reclamant daar onvoldoende parkeerplaatsen zullen worden aangelegd.</p>	<p>Zoals hiervoor bij zienswijze 4 punt a is opgemerkt is de gestelde parkeeroverlast door leerlingen van Curio op zichzelf geen onderdeel van de besluitvorming over het voorliggende plan. Het plan voorziet in voldoende parkeergelegenheid, zie hiervoor ook de beantwoording bij zienswijze 3 punt b en zienswijze 4 punt a.</p>

**Conclusie:**

De zienswijze is ongegrond.

**Zienswijze indiener 15**

Zienswijze	Beantwoording
<p>a. Het is al bewezen druk in de wijk Meulenspie en het plan zal leiden tot een drastische toename van verkeer en parkeerdruk.</p>	<p>Het aantal extra verkeersbewegingen als gevolg van dit voorliggende bestemmingsplan is ongeveer 480 per dag. Naar de verkeerafwikkeling van het extra verkeer is gekeken en het kruispunt van de Meulenspie kan dat extra verkeer afwikkelen. Zoals hiervoor bij zienswijze 4 punt a is vermeld wordt voldaan aan de gemeentelijk Nota Parkeernormen uit 2021 en is zelfs sprake van een overschatting van de parkeerbehoefte. De parkeerdruk in de Meulenspie zal dan ook niet toenemen.</p>



<p>b. Het plan leidt tot aantasting van het woongenot, luchtvervuiling en toename van stikstof en CO2 in plaats van een groen gebied te behouden.</p>	<p>Reclamant woont op meer dan 150 meter van het plangebied en daartussen liggen nog 2 rijen met woningen. Van een noemenswaardige aantasting van het woongenot is in dit geval dan ook geen sprake. Verder voldoet het plan aan de normen voor luchtkwaliteit (zie zienswijze 6 punt h) en stikstof (zie zienswijze 5 punt d). Het laatste punt wordt hierna besproken.</p>
<p>c. Het plan komt niet tegemoet aan de behoeften van de wijk Meulenspie en Teteringen, namelijk meer vrij toegankelijke, groene voorzieningen voor sport en buitenactiviteiten voor jongeren.</p>	<p>Het plangebied waar de toekomstige appartementen zullen komen heeft geen groenbestemming. Het is feitelijk ingericht als grasveld, maar het is altijd bestemd geweest om te worden bebouwd. Er is in zoverre ook geen sprake van verlies van een bestaande locatie voor sportactiviteiten. Daar zijn andere plekken in Teteringen voor beschikbaar. Het is mede gezien het enorme tekort aan betaalbare woningen ook niet reëel om deze bestaande bouwmogelijkheid onbenut te laten.</p>

**Conclusie:**

De zienswijze is ongegrond.

**Zienswijze indiener 16**

Zienswijze	Beantwoording
<p>Reclamant heeft geen bezwaar tegen de komst van een appartementencomplex, maar wel tegen de toename van verkeer in de straat door de 72 extra woningen. Zij maakt zich zorgen over de huidige verkeerssituatie die alleen maar erger zal worden als er geen extra ontsluiting komt voor de wijken Meulenspie en Bouverijen.</p>	<p>Het aantal extra verkeersbewegingen als gevolg van dit voorliggende bestemmingsplan is ongeveer 480 per dag. Naar de verkeerafwikkeling van het extra verkeer is gekeken en het kruispunt van de Meulenspie kan dat extra verkeer afwikkelen. Een extra ontsluiting van de wijk op de Oosterhoutseweg is dan ook niet nodig.</p>

**Conclusie:**

De zienswijze is ongegrond.

**Zienswijze indiener 17**

Zienswijze	Beantwoording
<p>Het plan voor nieuwbouw verhoogt de parkeerdruk in de wijk en leidt tot meer verkeer wat een negatieve invloed heeft op de ontsluiting van de wijk en de doorstroming op de Oosterhoutseweg. Het kruispunt van de Meulenspie met de Oosterhoutseweg kan dat extra verkeer niet aan, wat de verkeersveiligheid zal aantasten.</p>	<p>Zoals hiervoor bij zienswijze 4 punt a is vermeld wordt voldaan aan de gemeentelijk Nota Parkeernormen uit 2021 en is zelfs sprake van een overschatting van de parkeerbehoefte. De parkeerdruk in de Meulenspie zal dan ook niet toenemen. In de plantoelichting 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 12 bij de plantoelichting) een aantal verkeersmaatregelen uitgevoerd die de komende jaren de doorstroming op de Oosterhoutseweg gaan verbeteren. Gelet hierop heeft het voorliggende plan geen negatief effect op de verkeersveiligheid.</p>

**Conclusie:**

De zienswijze is ongegrond.

**Zienswijze Natuurplein (nr. 18)**

Zienswijze	Beantwoording
a. In het plan staan een aantal onvolkomen die, als die niet gecorrigeerd worden, nadelige effecten op de aanwezige steenuilen zal hebben. Zo is in de tussenconclusie in paragraaf 5.5.1 van de plantoelichting ten onrechte vermeld dat negatieve effecten op beschermde soort op voorhand zijn uit te sluiten. Gelet op de bevindingen van Bureau Waardenburg over de steenuil klopt die conclusie niet.	Strikt genomen is dit een terechte constatering van het Natuurplein en had de tekst genuanceerd moeten worden tot beschermde soorten, afgezien van de steenuil. Hierover kan echter geen misverstand bestaan, aangezien in de plantoelichting in dezelfde paragraaf vervolgens direct wordt ingegaan op de aanwezigheid van de steenuil in de omgeving, het gebruik van het plangebied als foerageergebied door deze vogelsoort en de mitigerende maatregelen die nodig zijn. De tussenconclusie in de plantoelichting zal worden aangepast, wat verder geen gevolgen heeft voor het plan.
b. Hetgeen in bijlage 6 van de toelichting (Florauna advies) is volgens het Natuurplein zelfs misleidend, omdat daarin helemaal geen verwijzing is opgenomen naar de mitigerende maatregelen die in acht genomen moeten worden bij realisatie van het bouwplan.	Wij delen de mening niet dat de ecologische rapporten bij het plan misleidend zouden zijn. De 2 onderzoeken van Bureau Waardenburg die als bijlagen 7 en 8 bij de plantoelichting zijn gevoegd dateren van december 2020 en september 2021. Het onderzoeksrapport van Florauna dateert van april 2022. Het onderzoek van Florauna is gericht op alle beschermde planten- en diersoorten behalve de steenuil, omdat daarvoor immers reeds 2 uitvoerige rapporten beschikbaar waren. Op blz. 14 van het Florauna-rapport wordt ook verwezen naar die 2 onderzoeken van Bureau Waardenburg alsook in de conclusie van het rapport. Paragraaf 5.5.1 van de plantoelichting is ook volstrekt helder over het feit dat mitigerende maatregelen nodig zijn voor de steenuil.
c. Natuurplein meent dat paragraaf 5.5.1 van de plantoelichting anders geformuleerd dient te worden en doet daarvoor een concreet voorstel, waarin met name concreet de mitigerende maatregelen voor de steenuil zijn uitgeschreven.	Deze suggestie wordt niet overgenomen. De plantoelichting bij een bestemmingsplan geeft een beknopte samenvatting van de resultaten van de verrichte onderzoeken. Het is niet nodig om de teksten van de onderzoeksrapporten integraal of uitvoerig op te nemen in de toelichting, aangezien die raadpleegbaar zijn als bijlage bij de toelichting. Anders dan het Natuurplein lijkt te veronderstellen, zou dat ook in juridisch opzicht ook geen enkel nut hebben. De plantoelichting is immers geen juridisch bindend onderdeel van een bestemmingsplan. Het is afdoende dat de mitigerende maatregelen zijn beschreven in de rapporten van Bureau Waardenburg.
d. Volgens het Natuurplein moeten de mitigerende maatregelen worden voorgelegd aan het bevoegd gezag voor Wnb-ontheffingen (de provincie) om zeker te zijn dat geen Wnb-ontheffing nodig is. Bureau Waardenburg geeft in haar rapporten immers aan dat men daar zelf ook niet volledig van overtuigd is.	Het is juridisch gezien niet noodzakelijk om bij een bestemmingsplan zekerheid te hebben over de vraag of een ontheffing op grond van de Wnb is vereist. De Wnb kent immers een eigen bestuursrechtelijke procedure en rechtsgang. In het kader van een bestemmingsplan is slechts de vraag of de Wnb het plan onuitvoerbaar zou maken. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad

	<p>van State overweegt in haar uitspraken altijd: <i>“De vragen of voor de uitvoering van het bestemmingsplan een vrijstelling dan wel een ontheffing op grond van het soortenbeschermingsregime in de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) nodig is en zo ja, of deze ontheffing kan worden verleend, komen in beginsel pas aan de orde in een procedure op grond van de Wnb. Dat doet er niet aan af dat de raad het plan niet heeft kunnen vaststellen indien en voor zover hij op voorhand in redelijkheid heeft moeten inzien dat het soortenbeschermingsregime in de Wnb aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat.”</i> Zie bijvoorbeeld ECLI:NL:RVS:2020:317, overweging 12.3.</p> <p>Op basis van de rapporten van Bureau Waardenburg concluderen wij dat geen Wnb-ontheffing nodig is of dat eventueel een ontheffing (met mitigerende maatregelen) kan worden verkregen. Daarmee staat de Wnb niet aan de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan in de weg en dat is voldoende. Wij zien dan ook geen reden om aan de provincie een bestuurlijk rechtsoordeel te vragen over deze kwestie.</p>
<p>e. Er wordt op gewezen dat opgenomen moet worden dat de mitigerende maatregelen aanwezig en effectief moeten zijn, voordat met de bouw kan worden begonnen en dat de bouwwerkzaamheden – door de verlichting – geen verstoring mogen opleveren voor de steenuilen.</p>	<p>Onduidelijk is waar het Natuurplein meent dat deze voorwaarden moeten worden opgenomen. Zoals hiervoor bij punt c is opgemerkt, zou dit opnemen in de plantoelichting geen juridische meerwaarde hebben. De gronden waarop de mitigerende maatregelen moeten worden uitgevoerd zijn allemaal gemeentelijk eigendom. Daarmee ligt de verantwoordelijkheid voor het tijdig realiseren van de mitigerende maatregelen ook bij de gemeente en is geen noodzaak om dit dwingend vast te leggen. Uiteraard betrekken wij desgewenst graag het Natuurplein bij de wijze waarop en wanneer de mitigerende maatregelen voor de steenuil het beste kunnen worden uitgevoerd.</p>
<p>f. Het Natuurplein zou graag een aantal aanbevelingen verwerkt zien in de plantoelichting, te weten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Geen of zo weinig mogelijk verlichting aan of bij de gebouwen;</li> <li>- Alleen een omgevingsvergunning verlenen voor een natuurinclusief gebouw zoals gedefinieerd in het Groenkompas;</li> <li>- Zorg dragen voor bekendheid bij de behandelaars van de omgevingsvergunning over de aanwezigheid van de steenuil en dat binnen de kaders van de Wnb moet worden gehandeld.</li> </ul>	<p>De verlichting aan en rondom de gebouwen zal bij de omgevingsvergunning ter sprake komen. Dergelijke details worden in een bestemmingsplan niet vastgelegd. Daarbij wordt uiteraard rekening gehouden met de lichtuitstraling naar de omgeving.</p> <p>Een omgevingsvergunning kent een zogenaamd ‘limitatief-imperatief stelsel’, wat inhoudt dat de vergunning alleen kan worden geweigerd om redenen die worden genoemd in artikel 2.10 van de Wabo en anders moet de vergunning worden verleend. Als niet natuurinclusief wordt gebouwd, is dat geen weigeringsgrond die wordt genoemd in artikel 2.10 Wabo, dus is dat niet mogelijk. Uiteraard zal in overleg met de nu nog onbekende ontwikkelaar wel gesproken worden over natuurinclusief bouwen en kan dit een onderdeel zijn van de marktvraag die de gemeente nog zal doen.</p>

	<p>Het nestelen van de steenuil aan het Moleneind (en op andere plekken in Teteringen) is de ecologen bij de gemeente genoegzaam bekend. Uiteraard wordt bij de verlening van een omgevingsvergunning de Wnb in acht genomen.</p> <p>De bovenstaande punten hoeven niet in de plantoelichting te worden verwerkt.</p>
--	---

**Conclusie:**

De zienswijze is deels gegrond. De tussenconclusie in paragraaf 5.5.1 van de plantoelichting is aangepast.

**Zienswijze indiener 19**

Zienswijze	Beantwoording
<p>a. Reclamant voelt zich, na het bezoeken van de bijeenkomst in 't Web op 13 februari 2023, niet gehoord. De ingebrachte argumenten tegen dit plan werden allemaal van tafel geveegd.</p> <p>Reclamant verwijst naar het raadsbesluit dat stelt dat er gebouwd mag worden als de verkeerssituatie is opgelost.</p>	<p>Voor dit punt wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 6 punt a, waar onder meer is vermeld dat een participatietraject heeft plaatsgevonden, waarbij de wensen vanuit de buurt zijn geïnventariseerd en aan een aantal van die wensen is ook tegemoet gekomen. Dat niet aan alle wensen kon worden voldaan, betekent niet dat daar niet naar geluisterd is.</p> <p>Wat betreft de bestuurlijke toezeggingen over het aanpakken van de verkeersproblemen op de Oosterhoutseweg wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 1 en 2.</p>
<p>b. Reclamant vreest onder meer te veel druk op de wegen in en om de wijk, te veel parkeeroverlast en onveilige situaties voor de kleine kinderen in de wijk. Metingen op de rustigste tijden geven niet de werkelijkheid aan, dorpels en extra banen gaan het aantal verkeersdeelnemers niet verminderen. Met de komst van de nieuwe bewoners wordt dit op het voorgestelde plan alleen maar erger.</p>	<p>Het aantal extra verkeersbewegingen als gevolg van dit voorliggende bestemmingsplan is ongeveer 480 per dag. Naar de verkeerafwikkeling van het extra verkeer is gekeken en de Meulenspie kan dat extra verkeer afwikkelen. De Meulenspie is een veilig ingerichte straat met gescheiden rijbanen voor beide richtingen en een vrijliggend fietspad. Om hardrijden te voorkomen zijn recentelijk snelheidremmende maatregelen genomen door het aanleggen van enkele drempels. Mede vanwege de verkeersveiligheid is het oorspronkelijke plan, waarbij 2 uitritten waren voorzien, aangepast en is er nu nog maar één in/uitrit naar het toekomstige appartementencomplex. De kruising met het Meulenspiepad is overzichtelijk en bestuurders hebben daarbij vrij zicht over het Meulenspiepad. Er is dan ook geen sprake van een verkeersonveilige situatie, waarvoor op voorhand bijzondere maatregelen moeten worden getroffen. Overigens zijn verkeersmaatregelen een kwestie van uitvoering, die niet in een bestemmingsplan kunnen worden vastgelegd of worden geregeld met een afzonderlijk verkeersbesluit.</p> <p>Wat betreft de benodigde parkeergelegenheden wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van zienswijze 4 punt a. Er zullen voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd.</p>

**Conclusie:**

De zienswijze is ongegrond.

**B. Staat van wijzigingen****Zienswijzen**

De volgende onderdelen zijn naar aanleiding van de zienswijzen gewijzigd.

*Wijzigingen in plantoelichting:*

Paragraaf 5.5.1 Flora en fauna	De tussenconclusie in paragraaf 5.5.1 is aangevuld met de opmerking dat de conclusie dat op voorhand negatieve effecten op (beschermd) soorten zijn uit te sluiten niet geldt voor de steenuil (hetgeen in het vervolg van de paragraaf is toegelicht).
Paragraaf 5.9 Externe veiligheid	Een passage toegevoegd over het advies van de omgevingsdienst over het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Noordelijke rondweg.
Bijlage 3 Akoestisch onderzoek wegverkeer- en spoorweglawaaï	Het akoestisch onderzoek is geactualiseerd op de juiste versie van de verbeelding en bouwvolumes.
Bijlage 18 Advies externe veiligheid	Het advies van de Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant van 7 juni 2023 over het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Noordelijke Rondweg is toegevoegd.

*Wijzigingen in planregels:*

Bijlage 1 Besluit hogere waarde	Het besluit hogere waarde is aangepast op het geactualiseerde akoestisch onderzoek.
---------------------------------	---

**Ambtshalve wijzigingen**

De volgende onderdelen zijn ambtshalve gewijzigd.

*Wijzigingen in plantoelichting:*

Bijlage 9 en 10 Stikstof	Bijlage 9 Stikstofdepositieonderzoek aanlegfase en bijlage 10 Stikstofdepositieonderzoek gerbuiksfase zijn geactualiseerd in verband met de update van de AERIUS-calculator en als één bijlage (bijlage 9) toegevoegd. De overige bijlagen zijn daarom henummerd.
Bijlage 17 Beeldkwaliteitsplan	Bijlage 17 Beeldkwaliteitsplan 'Meulenspie' is toegevoegd.

*Wijzigingen in planregels:*

Artikel 1.31 en 1.33 Hospitaregeling en kamerverhuur	Definitie hospitaregeling nieuw toegevoegd (artikel 1.31) en kamerverhuur aangepast (artikel 1.33 (hernummerd)) overeenkomstig bestemmingsplan 'Hospita en parkeren 2022':
--	--

	<p><i>1.31 Hospitaregeling</i>  <i>Het verhuren van kamers zonder eigen voorzieningen, zoals een badkamer en keuken, aan maximaal twee personen, door de volledige eigenaar/eigenaren van de woning of de hoofdhuurder van de woning van een woningcorporatie, die in dezelfde woning woont/wonen.</i></p> <p><i>1.33 Kamerverhuur</i>  <i>Het verschaffen van woonverblijf aan meer dan één huishouden, met dien verstande dat toepassing van de hospitaregeling niet als kamerverhuur wordt aangemerkt.</i></p> <p>De overige artikelen zijn hernummerd.</p>
Artikel 5.1 Bestemmingsomschrijving Wonen	Overeenkomstig bestemmingsplan 'Hospita en parkeren 2022' wordt lid a aangevuld met: (...) <i>waarbij toepassing van de hospitaregeling niet als kamerverhuur wordt aangemerkt;</i>
Artikel 5.2.4 Specifieke bouwregels	Is redactioneel gewijzigd omdat de aanhef abusievelijk ontbrak. De bepalingen over de waterbergingsopgave zijn in een apart, nieuw artikel 5.2.5 gezet.
Artikel 5.2.5 en 7.2 Beeldkwaliteitsplan	Komt te vervallen, omdat voor toetsing van de nog te verlenen omgevingsvergunning voor bouwen het niet nodig is om dit in de planregels op te nemen. Het beeldkwaliteitsplan maakt na vaststelling onderdeel uit van de welstandsnota.
Artikel 5.3 Afwijken van de bouwregels	De verwijzing in dit artikel is aangepast in verband met het maken van een apart, nieuw artikel 5.2.5 ten behoeve van de waterbergingsopgave.
Artikel 7.1 Algemene gebruiksregels	Lid b onder 2 wordt aangevuld met: (...) <i>waarbij toepassing van de hospitaregeling niet als kamerverhuur wordt aangemerkt</i>
Artikel 9.1 Parkeren	Artikel aangepast overeenkomstig bestemmingsplan 'Hospita en parkeren 2022'.
Bijlage 2 Beeldkwaliteitsplan	Bijlage 2 Beeldkwaliteitsplan 'Meulenspie' is verwijderd als bijlage bij de regels. Dit wordt als bijlage bij de plantoelichting gevoegd.