Notitie ontsluiting Rustenburgstraat

Puttershoek

datum	11 mei 2026
kenmerk	29910
opstellers	[redacted]

SOAB WURX B.V.
[redacted], [redacted], [redacted]
KvK Breda 70594090

Aanleiding

Ten noorden van de nieuwbouwwijk Rustenburg fase I worden twee nieuwe bouwplannen ontwikkeld: Heeren van Rustenburg fase II en Rustenburgstraat 8. De ontsluiting van deze woningen is voor motorvoertuigen voorzien via de wijk Rustenburg fase I. Deze notitie beschrijft de verkeerskundige gevolgen van de twee nieuwe bouwplannen voor de bestaande wijk en de mogelijkheden voor een alternatieve ontsluiting. Deze notitie gaat niet in op de eventuele mogelijkheid tot ontsluiting via de Biezengors, of via de Singel/Nassaulaan.

Uitgangspunten

Het programma van de twee plannen bestaat uit de volgende aantallen en typen woningen:

- 36 huurappartementen < 75 m^2 bvo
- 30 rijwoningen
- 1 vrijstaande woning
- 12 twee-onder-een-kapwoningen
- 40 koopappartementen

Beleid en richtlijnen

Het CROW heeft kencijfers ontwikkeld voor het maken van een inschatting van de hoeveelheid autoverkeer die wordt gegenereerd bij nieuwe ontwikkelingen. De meest recente richtlijnen liggen vast in publicatie 744, 'Parkeerkencijfers 2024; Basis voor parkeernormering'. De richtlijnen van het CROW gaan uit van een bandbreedte van minimale en maximale kencijfers. De te hanteren kencijfers zijn afhankelijk van de kenmerken van de locatie. Hiervoor gelden dezelfde uitgangspunten als gehanteerd bij het vaststellen van de parkeernormen (weinig stedelijk, rest bebouwde kom). In tabel 1 zijn de kencijfers voor de verkeersgeneratie van de ontwikkeling aan Rustenburg weergegeven.

Type woning	Minimum	Maximum
Huurappartement < 75 m^2 bvo	2,9	3,7
Koopappartement 75-100 m^2 bvo	3,4	4,2
Vrijstaande woning	7,8	8,6
Twee-onder-een-kapwoning	7,4	8,2
Tussen-/hoekwoning	7,0	7,8

Tabel 1 Kencijfers verkeersgeneratie

Verkeersgeneratie

De plannen Heeren van Rustenburg fase II en Rustenburgstraat 8 zorgen samen in de toekomst volgens de kencijfers van het CROW voor een verkeersgeneratie van minimaal 561,8 en maximaal 658,6 verplaatsingen per etmaal. Het gemiddeld bedraagt 610,2 verplaatsingen per etmaal (zie tabel 2).

Type woning	Aantal	Minimum	Maximum	Gemiddeld
Huurappartement < 75 m^2 bvo	36	104,4	133,2	118,8
Koopappartement 75-100 m^2 bvo	40	136,0	168,0	152,0
Vrijstaande woning	2	15,6	17,2	16,4
Twee-onder-een-kapwoning	12	88,8	98,4	93,6
Tussen-/hoekwoning	31	217,0	241,8	229,4
Totaal	**121**	**561,8**	**658,6**	**610,2**

Tabel 2 Verkeersgeneratie bouwplannen

Gevolgen voor Rustenburg fase I

De nieuwe woningen zorgen in totaal voor gemiddeld 610,2 verplaatsingen met de auto per etmaal. Deze auto's rijden via de Hofstede naar de Groenweg en vice versa. Het drukste uur bestaat uit ongeveer 10% van de etmaalintensiteit. Dit betekent dat in het drukste uur circa 61 auto's extra via de Hofstede gaan rijden. Bij het maximum zouden dit 66 auto's zijn.

<u>Inrichting Rustenburg fase I</u>

Fase I bestaat uit één straat, de Hofstede. Opvallend aan deze straat is dat er op een aantal plaatsen trottoirs ontbreken. Dit is in het bijzonder het geval nabij de speeltuin en bij het deel van de Hofstede dat aansluit op de Groeneweg. Er lijkt deels gekozen te zijn voor de inrichting van een woonerf en deels niet. De speeltuin kan alleen bereikt worden door over de weg te lopen, waarbij de kortste route uitlokt dat kinderen tussen geparkeerde auto's vandaan oversteken. Ook kent de Hofstede meerdere uitwegen/uitritten op T-splitsingen en in een bocht. Dit is nadelig voor de verkeersveiligheid.



De oversteek voor kinderen tussen de auto’s door. In deze haag zitten doorsteken vanaf het trottoir naar de parkeervakken, waar ook de kinderen tussendoor lopen.



De andere optie waarbij kinderen niet tussen auto’s vandaan oversteken maar een stuk op de rijbaan moeten lopen.



De aansluiting van de Hofstede op de Groeneweg waar voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer één rijbaan delen. Deze weg maakt deel uit van een fietsnetwerk en is tevens de looproute naar de bushalte.

Voor Rustenburg fase I geldt dat een toename in het aantal verkeersbewegingen het risico op verkeersconflicten en ongevallen laat toenemen. Zeker gezien het grote aantal gezinnen met jonge kinderen in deze buurt.

Verder kan geconstateerd worden dat in het Mobiliteitsplan Hoeksche Waard, dat is vastgesteld op 18 februari 2025 door de gemeenteraad, de Hofstede onderdeel is van het verbindend fietsnetwerk, richting de Groeneweg en daarna de dijk. Volgens dit plan is het onderdeel van een verbindend netwerk: "*Het verbindend netwerk koppelt dorpen die maximaal 7,5 kilometer van elkaar liggen en vormt een aanvulling op het utilitaire netwerk. Door het lagere gebruik gelden er minder strenge eisen voor de inrichting. Deze routes lopen vaak over wegen met gemengd verkeer.*" Voor de veiligheid en het comfort is het van belang dat deze routes zo autoluw mogelijk zijn en blijven.

Alternatieve ontsluiting, natuurlijk gedrag sturen

Een alternatieve ontsluiting is een ontsluiting via de Rustenburgstraat.

Bij het mobiliteitsplan is als bijlage een achtergrond rapport vastgesteld. Hierin wordt in paragraaf 5.2.2. gemotiveerd hoe veilig gedrag op dijken gestimuleerd kan worden. Hierbij wordt een keuze gemaakt voor natuurlijke sturing. Wij verwijzen naar deze paragraaf. Ook constateren wij dat voor de Rustenburgstraat geldt dat de raad eerder heeft vastgelegd dat deze vrachtwagenverkeer vrij zal worden. *"Bij het planvoornemen wordt een nieuwe ontsluitingsweg aangelegd. Deze nieuwe ontsluiting moet ervoor zorgen dat het (vracht)verkeer van en naar het bedrijventerrein niet (meer) over de Rustenburgstraat rijdt. Op de Rustenburgerstraat worden maatregelen getroffen om het vrachtverkeer te weren, bijvoorbeeld door het instellen van een vrachtwagenverbod met uitzondering voor bestemmingsverkeer. De nieuwe ontsluitingsweg wordt aangesloten op het Weverseinde en loopt via het nieuwe bedrijventerrein parallel aan de Reeweg en krijgt een directe aansluiting op de kruising Blaaksedijk/Polderweg. De Postweg wordt gelijkvloers gekruist, maar hier steken in principe alleen fietsers en landbouwverkeer over. Tevens is er een nieuwe interne ontsluiting gepland in het buitendijks gebied. Deze wegen moeten op termijn ervoor zorgen dat de bestaande infrastructuur wordt ontlast van het (vracht)verkeer van en naar het plangebied."* Voor de Rustenburgstraat kan dus worden uitgegaan van een afname in het (vracht)verkeer ten opzichte van de huidige feitelijke situatie.

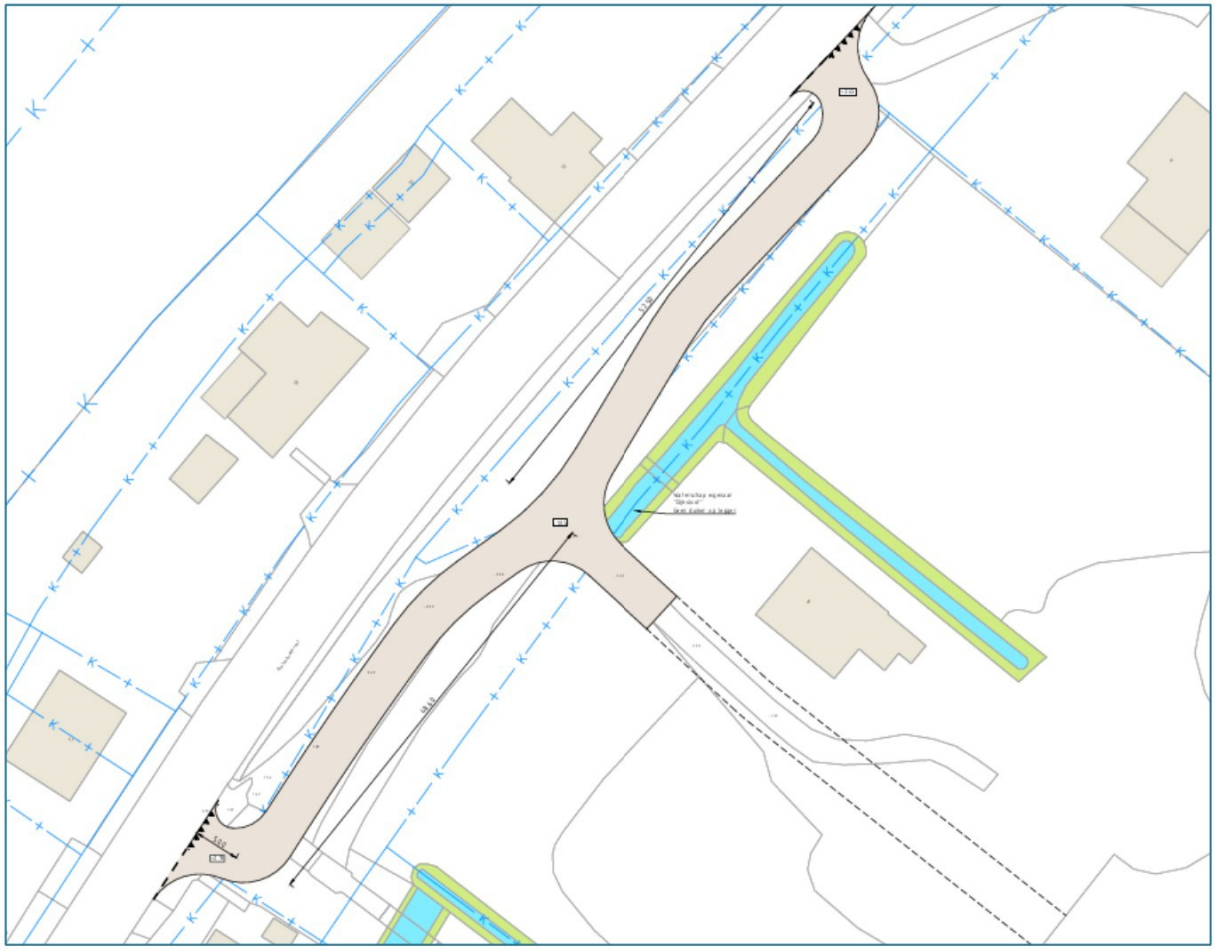
Ook van invloed op de verkeersveiligheid is dat in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsplan Hoeksche Waard opgenomen is dat op de Rustenburgstraat afgewaardeerd zal worden van 50 km/h naar 30 km.

In relatie tot het bovenstaande merken wij op dat één of zelfs twee extra uitwegen/uitritten aan de verder nagenoeg niet onderbroken zijde van de Rustenburgstraat in lijn zijn met het principe natuurlijke sturen van het CROW. Door de aanwezigheid van uitwegen/uitritconstructies worden bestuurders aangezet om alerter te zijn op verkeer dat uit die uitritten komt of juist afslaat naar die inritten en om daarom hun snelheid te verminderen. Met oog op de gewenste snelheidsvermindering op de Rustenburgstraat is deze gedragsbeïnvloeding wenselijk. Als er geen uitweg wordt aangebracht bij Rustenburgstraat 8a en/of Rustenburgstraat 10, maar deze juist verwijderd worden, ontstaat er een stuk van 600 meter zonder uitweg aan één zijde. Dat past niet bij de intentie om verkeer op een natuurlijke wijze af te remmen. Door de uitwegen wel aan te brengen wordt deze afstand bij een dubbele uitweg 100 meter korter. De uitwegen dragen daarnaast bij aan een sterker gevoel dat men binnen de bebouwde kom rijdt. Daarmee komen één tot twee extra uitwegen/uitritten de situatie op de Rustenburgstraat juist ten goede omdat deze nu nauwelijks het gevoel geeft dat

men in de bebouwde kom rijdt. Dit zal een positief effect op de alertheid en snelheid in deze straat hebben.

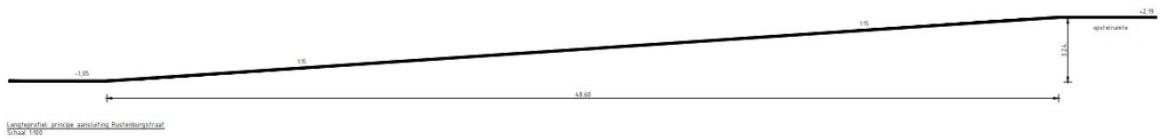


Het is mogelijk om de bouwplannen Heeren van Rustenburg fase II en Rustenburgstraat 8 te ontsluiten via de Rustenburgstraat (zie figuur 1). Het is daarbij mogelijk om zowel in noordelijke als in zuidelijke richting te ontsluiten. Alleen een ontsluiting in zuidelijke richting is ook denkbaar. Gezien de oriëntatie van het grootste deel van het



Figuur 1 Ruimtelijke inpassing

verkeer heeft een ontsluitingsweg in zuidelijke richting (beneden zijde op afbeelding) de voorkeur. In het ontwerp heeft de weg een breedte van 4,80 meter. Deze breedte voldoet aan het minimaal profiel voor tweerichtingsverkeer auto, gebaseerd op ontwerpvoertuig personenauto en tweerichtingsverkeer fiets. Dit betekent dat de weg geschikt gaat zijn voor het afwikkelen van autoverkeer in twee richtingen. Het hellingspercentage bedraagt circa 3,8%. Deze helling is passend binnen streefwaarde voor “een gemiddelde fietser van middelbare leeftijd bij normale omstandigheden”.



De ontsluitingsweg takt via een voorrangskruispunt aan op de Rustenburgstraat. Het kruispunt is zodanig vorm te geven dat er voldoende oprijzicht is voor het verkeer vanuit de wijk. Ter hoogte van de Rustenburgstraat kan een horizontaal vlak van 5,00 meter gecreëerd worden, zodat een auto volledig horizontaal kan staan voor het oprijden van de Rustenburgstraat. De intensiteiten en snelheden op de Rustenburgstraat maken een verkeersveilige verkeersafwikkeling mogelijk op deze locatie. De nieuwe ontsluitingsweg kruist een watergang van het waterschap, waardoor voor het aanbrengen van een duiker een vergunning nodig is. Het is waarschijnlijk dat deze vergunning verleend zal worden. Eerder is door Van Wijnen namelijk toegezegd dat ze deze ontsluiting als bouwweg mogen gebruiken voor het project.



De beoogde zuidelijke ontsluiting, met daar achter de noordelijke. De struiken bij de noordelijke ontsluiting maken deel uit van het projectgebied en kunnen dus worden verwijderd voor een beter zicht. Een horizontaal opstelvlak kan worden aangebracht.



Het werken met horizontale opstelvlakken biedt voldoende zicht op dijk naar beide richtingen.

Routekeuze

Van Wijnen beschrijft in de brochure van november 2025 dat 70% van het verkeer richting de N217 gaat via de Rustenburgstraat en 15% van het verkeer naar de N217 gaat via de Groeneweg. Het verschil in reistijd via de Groeneweg of de Rustenburgstraat is evenwel afhankelijk van het moment van de dag en bedraagt op een rustig moment slechts één minuut, bij de omgekeerde route is de reistijd zelfs gelijk, waarbij de automobilist bij de keuze via de Rustenburgstraat minder drempels en uitwegen tegenkomt. Gezien de aanpassingen aan de Groeneweg (zoals opgenomen in het uitvoeringsprogramma mobiliteit) is het denkbaar dat dus tot 85% van het verkeer afgewikkeld zal worden zal worden via het kruispunt Groenedijk, Postweg, Blaaksedijk, Rustenburgstraat. Dit verkeer zoekt zo de snelste route naar de A29 en de N217. Ons is bekend dat er in het afgelopen jaar op deze kruising een ongeval met zwaar letsel heeft voorgedaan. Ongeacht of er een ontsluiting via de Hofstede of via de Rustenburgstraat wordt gekozen zal dus het grootste deel van het verkeer op dit kruispunt terechtkomen. Daarbij is het zicht vanaf en naar de Groeneweg beperkt(er) dan het alternatief dat wij in

deze notitie beschrijven. Ook in het achtergrondrapport bij het mobiliteitsplan staat aangegeven dat dit kruispunt als onoverzichtelijk wordt ervaren.



De Groeneweg richting het kruispunt met de Rustenburgstraat, Postweg en Blaaksedijk.



Er wordt gewerkt met een stopbord vanaf de Groeneweg en een voorrangsconstructie (haaientand), vanaf de Postweg. De bushalte is links verder de Blaaksedijk op.



Ter hoogte van het stopbord is er nog geen zicht op het verkeer naar rechts.



Verkeer dat bij de Rustenburgstraat de dijk op is geleid heeft een beter zicht op de kruising.

Uitgaande van een gemiddelde verkeersgeneratie van circa 610,2 verplaatsingen per etmaal, zouden circa 530 verplaatsingen via de Rustenburgstraat van en naar het plan rijden, 82 verkeersbewegingen van de 10 twee-onder-een-kapwoningen gaan via de Hofstede. De Rustenburgstraat is in staat dit te verwerken. Ook zonder de te verwachten afname in (vracht)verkeer.

Samenvattend + conclusie

Op basis van de eind 2025 gepresenteerde cijfers van Van Wijnen en onze aanvullende redenatie zal circa 85% van het verkeer afgewikkeld worden via het kruispunt van de Groeneweg en Rustenburgstraat.

In het 'Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsplan Hoeksche Waard' is opgenomen dat de gemeente het voornemen heeft om de maximumsnelheid op de Rustenburgstraat te verlagen van 50 km/h naar 30 km/h. Deze maximumsnelheid past bij de functie als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom.

Bij het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/h is het mogelijk om de aansluiting op de Rustenburgstraat als een gelijkwaardige kruising vorm te geven, bij voorkeur in de vorm van een kruispuntplateau. Hierdoor ontstaat een natuurlijke onderbreking van de rechtstand op de Rustenburgstraat. Een dergelijke snelheidsremmende maatregel wordt door weggebruikers meer als geloofwaardig gezien dan bijvoorbeeld een drempel halverwege een rechtstand.

Het door ons voorgestelde alternatief draagt dus bij aan de veiligheid op de Rustenburgstraat. Tegelijkertijd betekent de keuze voor dit alternatief dat het verkeer in de Hofstede niet met 610,2 verplaatsingen per etmaal toe zal nemen. Slechts het deel van de verkeersbewegingen dat toegerekend dient te worden aan de twee-onder-één kapwoningen, die tegenover de Biezengors zijn gepositioneerd, zal dan afgewikkeld moeten worden via de Hofstede. Dat zijn circa 82 bewegingen. Dit betekent dat de kans op conflicten tussen auto's en langzaam verkeer, waaronder kinderen, in de Hofstede aanzienlijk lager zal zijn dan in de situatie zonder ontsluiting via de Rustenburgstraat voor de rest van Fase 2.

Het alternatief sorteert zo positieve effecten voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid van de Hofstede en de Rustenburgstraat.

Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen