

## Nota van beantwoording zienswijzen en ambtshalve wijzigingen bestemmingsplan 'De Tuinen deel 2'

### 1. Ingekomen zienswijze

#### Duiding

Op 7 maart 2023 hebben wij een zienswijze ontvangen van een inwoner van Rustenburg. Deze zienswijze heeft betrekking op de zorgen over de verkeersdruk en -veiligheid in Rustenburg. Hoewel niet per se gekant tegen de planontwikkeling van De Tuinen, maakt indiener zich zorgen over de bijdrage die deze woningbouwontwikkeling gaat leveren aan een situatie die volgens indiener zonder meer al niet wenselijk is.

#### Ontvankelijkheid

Het ontwerp van het bestemmingsplan heeft vanaf dinsdag 24 januari 2023 zes weken ter inzage gelegen. De zienswijze is ingekomen op 7 maart 2023. De zienswijze is tijdig ontvangen. Ook blijkt uit de zienswijze op welk onderdeel van het plan de zienswijze betrekking heeft (verkeersgeneratie). De zienswijze is daarbij volledig ondertekend.

Wij achten de zienswijze derhalve ontvankelijk en gaan over tot inhoudelijke beoordeling van de zienswijze om te kunnen beoordelen of de zienswijze aanleiding geeft tot het aanpassen van onderhavig bestemmingsplan.

#### Het horen van de indiener

In navolging op de ingekomen zienswijze hebben de portefeuillehouders 'Verkeer' en 'Wonen/RO' met ambtelijke ondersteuning op 23 maart 2023 in Rustenburg overleg gevoerd met de indiener van de zienswijze en een afvaardiging van de mede-ondertekenaars vanuit Rustenburg. Het verslag van deze bijeenkomst is als bijlage bij deze nota gevoegd en de inhoud van dit verslag wordt bij deze beoordeling als bekend en ingelast beschouwd.

De gemeenteraad heeft op 17 april 2023 de indiener gehoord.

#### Beoordeling

De ingekomen zienswijze geeft geen aanleiding om het plan te wijzigen.

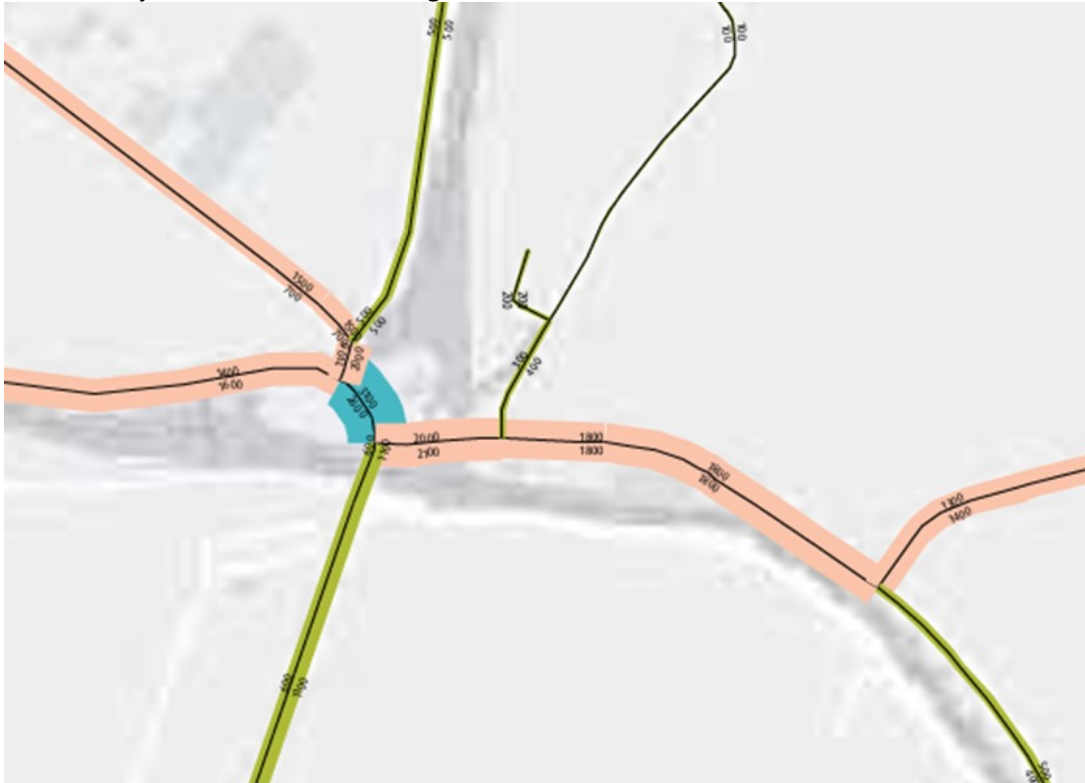
#### Motivering

In 2021 heeft de gemeente een verkeersmodel opgesteld met als basisjaar 2019 (gebaseerd op verkeerstellingen) en als prognosejaar 2030. Voor de berekening naar het prognosejaar 2030 zijn meerdere ontwikkelingen meegenomen, zoals economische groei, toename aantal inwoners, toename autogebruik, nieuwbouwplannen die in 2019 al bekend waren, etc.

In het onderstaande zijn twee afbeeldingen uit ons verkeersmodel bijgevoegd. Afbeelding 1 is van het basisjaar 2019. De gegevens op de afbeeldingen als getoond zijn door bestandconversie niet heel goed leesbaar, maar op de Drechterlandsedijk tussen de Rustenburgerdijk en Het Gors

rijden onder normale omstandigheden (zonder wegafsluitingen in de omgeving) ongeveer 3600 motorvoertuigen per werkdag (ca. 1800 mvt/werkdag per rijrichting).

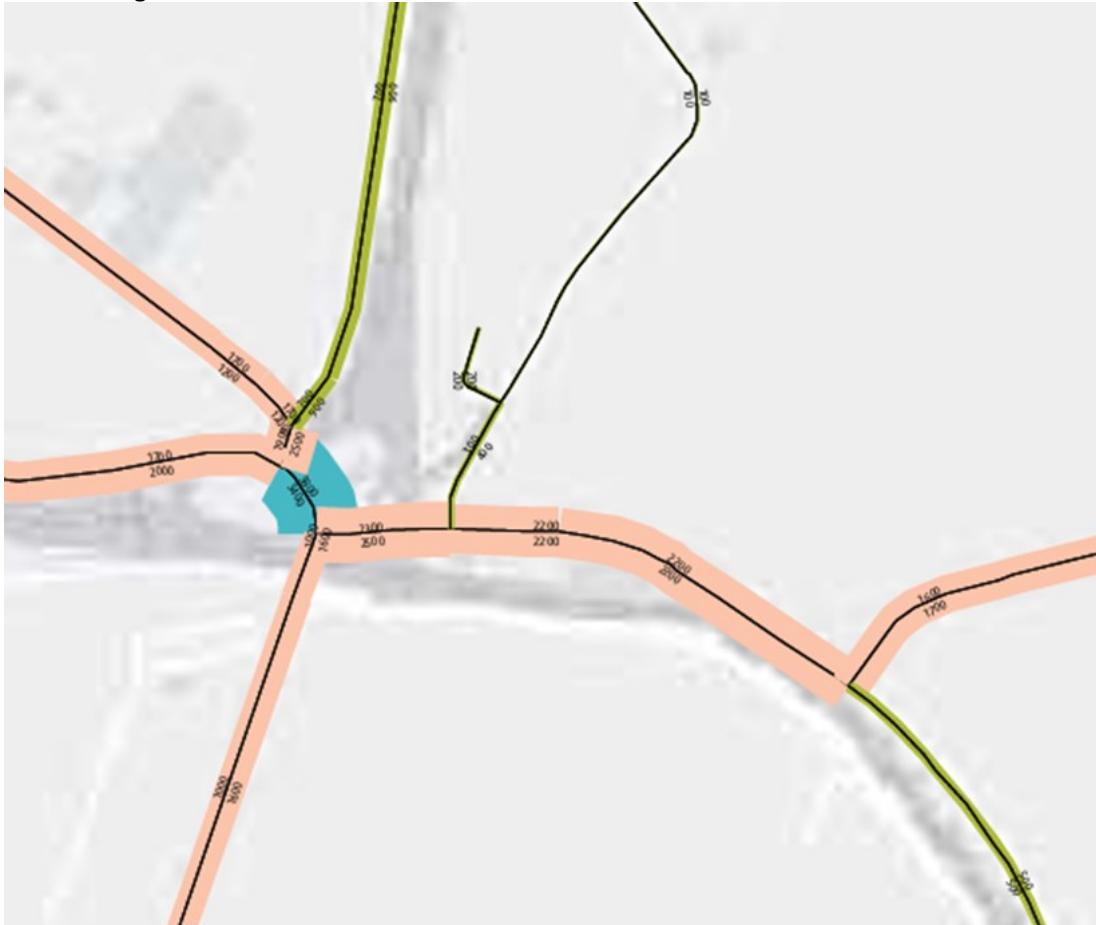
Afb 1: basisjaar 2019 (verkeerstellingen)



Afbeelding 2 is van het prognosejaar 2030 en dan rijden er volgens het verkeersmodel ongeveer 4400 motorvoertuigen per werkdag (ca. 2200 mvt/werkdag per rijrichting) over hetzelfde gedeelte van de Drechterlandsedijk.

(afb. 2 zie volgende pagina)

Afb. 2: prognosejaar 2030  
(berekeningen)



Wettelijk is niet bepaald hoeveel verkeer er in een 30 km/h-zone mag rijden, maar qua capaciteit geven de richtlijnen aan dat 6000 mvt/etmaal maximaal acceptabel is voor een dergelijke dorpsweg/erftoegangsweg.

In de toelichting van het vast te stellen bestemmingsplan is in paragraaf 4.4.1 'Verkeer en verkeersstructuur' gesteld dat, gerekend met ca 112 kavels (woon-zorggebouw bij anders met 11 appartementen is hierin niet meegenomen) en een verkeersgeneratie van 7,8 per kavel sprake is van 874 verkeersbewegingen per etmaal. Hiervan zal een deel ook de route door Rustenburg kiezen.

#### Conclusie

Op basis van het verkeersmodel en de verkeersgeneratie vanuit De Tuinen deel 2 is niet uit te sluiten dat dit plan leidt tot enige verkeerstoename in Rustenburg over de Drechterlandsedijk/kruising Rustenburgerdijk. Wij komen echter niet tot de stelling dat, op basis van het verkeersmodel, sprake is van een onevenredige verkeerstoename in Rustenburg als gevolg van het uitvoeren van het in voorliggend bestemmingsplan beoogde woningbouwplan. Daarom geeft de ingediende zienswijze ook geen aanleiding tot een voorstel om het bestemmingsplan niet vast te stellen, dan wel gewijzigd vast te stellen.

## 2. Ambshalve wijzigingen.

### Bouwhoogte hoofdgebouw bestemming 'Maatschappelijk'

Uit nader overleg met de stichting Bij Anders is gebleken dat zij het woongebouw voor woon-zorgappartementen willen uitvoeren met een goothoogte van 7 meter. In de regels van het ontwerpbestemmingsplan is onder artikel 4.2 onder c (Bouwregels Maatschappelijk) bepaald dat de bouwhoogte minimaal 9 meter moet bedragen. Wij stellen voor om dit artikel als volgt gewijzigd vast te stellen:

*Artikel 4.2.1 sub c:*

*De bouwhoogte bedraagt minimaal 7 meter en maximaal 12 meter*

Er zijn op dit onderdeel geen zienswijzen binnengekomen en de voorgestelde wijziging leidt niet tot een vergroting van de ruimtelijke impact.

### Woningbouwaantallen

In de GREX (2018) wordt een woningbouwaantal van 124 genoemd. Uit de regionale afstemming blijkt een aantal van 122 woningen én 11 woon-zorg appartementen. Bij de verkeersgeneratie is uitgegaan van 112 kavels, maar hierin vormen de 11 zorgappartementen één kavel, aldus 123 woningen. In de planregels is echter onder artikel 6.2.1 sub a een aantal van maximaal 120 woningen opgenomen. Deze, overigens marginale, verschillen verklaren wij vanuit de doorlooptijd van het project in combinatie met actuele inzicht over de woonbehoefte (Bij Anders, CPO). Met het oog op een mogelijke kleine toename van bijvoorbeeld het aantal CPO woningen stellen wij u voor om artikel 6.2.1 sub a van de regels van het bestemmingsplan als volgt te wijzigen ten opzichte van het ontwerp:

*Artikel 6.2.1 sub a:*

*het aantal woningen binnen deze bestemming mag niet meer bedragen dan 128*

Mocht deze vaststelling gevolgen hebben voor de GREX, dan wordt dit in de eerstvolgende actualisatie meegenomen.

-----