

# Module Ruimtelijke Ontwikkelingen

## Inleiding

### Modulaire opbouw GVVP

Het Astense GVVP kent een flexibele, modulaire opbouw. Het beleidsplan bestaat uit een kop met de verkeersvisie, een middendeel met uitwerking van de onderdelen van het beleid en een staart met integraal beleid en een maatregelenpakket.

De visie in de kop zet in op duurzame mobiliteit, behoudt van het groene karakter van de gemeente en een duidelijke wegenstructuur. Uitwerking vindt plaats in losse modules, die eenvoudig geactualiseerd kunnen worden. Ook is het op deze manier eenvoudig om modules toe te voegen.

### Ruimtelijke Ontwikkelingen

Het thema Ruimtelijke Ontwikkelingen heeft in de verkeersvisie van het GVVP een gemiddelde prioriteit gekregen. Dit heeft zich in deze module vertaald in een geactualiseerd beleid voor Ruimtelijke Ontwikkelingen. Hierin worden de grote ontwikkelingen benoemd, maar is ook aandacht voor inbreidingslocaties.

## Situatiebeschrijving

Binnen de gemeente vinden er verschillende ruimtelijke ontwikkelingen plaats. Deze zijn veelal relatief kleinschalig van aard en betreffen hoofdzakelijk bouwlocaties in en rond de kernen en bedrijvigheid op de bedrijventerreinen. Dit zijn de zogenaamde inbreidingslocaties. Woningbouwlocaties Loverbosch, Heusden-Oost en bedrijventerrein Florapark zijn drie grotere en actuele ontwikkelingen.

Ruimtelijke ontwikkelingen kunnen normaal gesproken prima worden afgewikkeld via het bestaande wegennet van de gemeente Asten. Wel moet er rekening mee worden gehouden dat ontwikkelingen niet leiden tot overlast in de omgeving, in de vorm van extra verkeershinder door een onevenredige toename van verkeer en verhoging van de parkeerdruk. Hiervoor moet ook aandacht zijn in het buitengebied.

## Beleid

### Verkeer in principe volgend

Ruimtelijke ontwikkelingen zijn voor de gemeente Asten belangrijk. Voor het verkeersbeleid is de invloed vaak beperkt. Beoordeling van verkeerseffecten is bij elke ruimtelijke ontwikkeling relevant en blijft ook nodig. Die beoordeling is ook verplicht vanuit de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Bouwbesluit. Maar verkeer moet in principe volgend zijn aan de ruimtelijke ontwikkeling en bij voorkeur faciliterend daar aan. Dat neemt niet weg dat een ontwikkeling de eigen parkeervraag moet opvangen om te voorkomen dat er parkeeroverlast in de omgeving ontstaat. Dat is in het belang van de ontwikkeling zelf en voor het draagvlak in de omgeving. Wanneer problemen ontstaan wordt, afhankelijk van de impact, verkeer bepalend.

Daarom blijft vertrekpunt dat een ruimtelijke ontwikkeling zelf voorziet in voldoende parkeerruimte en dat de verkeereffecten beoordeeld moeten worden. Dit geldt voor alle vormen van ruimtelijke ontwikkelingen, ook voor die in het buitengebied. Als die toets laat zien dat er wel problemen ontstaan, dan is het aan de initiatiefnemer om maatregelen te nemen om die problemen op te heffen of te compenseren. Dat geldt overigens niet voor reeds bestaande parkeerproblemen. Wanneer een initiatiefnemer er niet in slaagt om geconstateerde problemen in de openbare ruimte op te heffen of te compenseren, heeft dit gevolgen voor de doorgang of samenstelling van de ontwikkeling.

### Afhaalpunten

Een nieuwe trend in ruimtelijke ontwikkelingen is het realiseren van afhaalpunten voor diverse online winkels. De gemeente Asten wil deze ontwikkeling faciliteren, maar alleen in het centrum. Realisatie van afhaalpunten op de bedrijventerreinen betekent immers dat er sprake is van detailhandel, en dat is in strijd met het bestemmingsplan. In woonwijken hebben dergelijke ontwikkelingen gevolgen voor parkeren en verkeersgeneratie.

### Aandacht voor de voetganger

Aandachtspunt voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen de bebouwde kom is de positie van de voetganger. Bij voorkeur worden trottoirs gerealiseerd om de veiligheid van de voetgangers te garanderen.

### Loverbosch, Heusden-Oost en Florapark

De afspraken en maatregelen bij Loverbosch, Heusden-Oost en Florapark laten zien dat de gemeente in de voorbereiding nadrukkelijk rekening houdt met de verkeerseffecten. Zo is de verkeersontsluiting geregeld, wat bij Florapark en op termijn bij Loverbosch tot uiting komt via een nieuwe aansluiting op de Floralaan. De plannen kennen verder afspraken over parkeren en parkeernormen. Er wordt verwezen naar de parkeernormennota, of er is aandacht voor in het stedenbouwkundig plan.

### Parkeernormen en verkeersgeneratie

De landelijk gehanteerde parkeernormen uit de CROW-publicatie 317 zijn in de gemeente Asten uitgewerkt en op maat gemaakt in een eigen nota Parkeernormen. Deze nota is in 2014 geactualiseerd en wordt in het kader van dit GWP vastgesteld in de module Parkeernormen. CROW-publicatie 317 beschrijft ook hoeveel verkeersbewegingen bepaalde ontwikkelingen tot gevolg hebben en is de basis voor het beoordelen van verkeerseffecten van ruimtelijke ontwikkelingen. In de module Nota Parkeernormen staat bovendien beschreven onder welke voorwaarden ontwikkelaars de parkeereis kunnen afkopen door een storting in het parkeerfonds.

### Beleidskeuzes

Voor ruimtelijke ontwikkelingen gelden de volgende beleidskeuzes:

- Verkeer is in principe volgend, maar verkeerseffecten moeten altijd beoordeeld en indien nodig opgelost worden door de initiatiefnemer, behalve reeds bestaande parkeerdrukproblemen
- De gemeente stimuleert de trend voor het realiseren van afhaalpunten in het centrum.
- Bij woningsbouwontwikkelingen is blijvende aandacht voor de voetganger belangrijk, de plek van de voetganger is bij voorkeur op een trottoir.
- De geactualiseerde Nota Parkeernormen en CROW-publicatie 317 geldt als basis voor berekeningen voor verkeerseffecten.