Aa

Module 10: Ruimtelijke ontwikkeling

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 actieve, leefbare en duurzame mobiliteit en omgeving, waarin iedereen zich veilig kan verplaatsen. De uitwerking van het verkeersbeleid 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 een gemiddelde prioriteit gekregen. Deze module beschrijft de visie en het beleid voor ruimtelijke ontwikkelingen en hoe daarmee wordt omgegaan op het gebied van verkeer en mobiliteit.

Situatiebeschrijving

Binnen de gemeente vinden er verschillende ruimtelijke ontwikkelingen plaats. Deze betreffen hoofdzakelijk bouwlocaties in en rond de kernen en (uitbreiding van) bedrijvigheid op de bedrijventerreinen. De werkzaamheden voor woningbouwlocatie Loverbosch zijn momenteel nog bezig en woningbouwontwikkeling Heusden-Oost bevindt zich in de afrondende fase. Binnen de gemeente zijn er naast Loverbosch inmiddels ook ruimtelijke ontwikkelingen bij Biesvelden en Hogeweg. Daarbij is binnen het deelgebied 'Dynamische Dorpen' nog veel ruimte voor uitbereiding, met name in de kern Asten en aan de noordzijde van Ommel.

De provincie Noord-Brabant heeft afspraken met het Rijk gemaakt om in de periode 2022-2030 in totaal ruim 130.000 woningen te realiseren. Voor de gemeente Asten geldt dat circa 900 woningen worden bijgebouwd tot 2040.

Om ruimtelijke ontwikkelingen aan te laten sluiten op het bestaande wegennet worden nieuwe verbindingen aangelegd, zoals beschreven in het Masterplan Asten Oost. Daarmee wordt rekening 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. Momenteel wordt een probleem voorzien op het knooppunt A67 – N279 en ligt er een opgave aan de rotonde Floralaan met de Nobisweg.

Visie

Ruimtelijke ontwikkelingen spelen een cruciale rol in de groei van Asten. Verkeer is volgend en faciliteert deze ontwikkelingen, maar dit mag niet ten koste gaan van de randvoorwaarden van leefbaarheid, veiligheid en duurzaamheid. Nieuwe ontwikkelingen moeten bijdragen aan een goed ingerichte, verkeersveilige en gezonde leefomgeving. Bij nieuwe ontwikkelingen is STOMP de basis voor de inrichting van de openbare ruimte, maar uiteraard zorgen we er ook voor dat mobiliteit (bereikbaarheid met auto) en parkeren op een goede manier wordt ingepast.

Beleid

Op basis van de visie op het thema ‘ruimtelijke ontwikkelingen’ is het volgende beleid opgesteld:

Mobiliteit als beoordelingscriteria

Een van de beoordelingscriteria bij ruimtelijke ontwikkelingen is het verkeerseffect. Het vertrekpunt blijft dat een planvoornemen moet voorzien in voldoende parkeerruimte en dat de verkeerseffecten voor de omgeving getoetst 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 verwacht kunnen worden, dan is het aan de initiatiefnemer om maatregelen te nemen om die problemen op te heffen of te compenseren. Wanneer een initiatiefnemer er niet in slaagt om geconstateerde problemen bij nieuwe ontwikkelingen in de openbare ruimte op te heffen of te compenseren, heeft dit gevolgen voor het doorgaan of de samenstelling van de ontwikkeling. Dat geldt niet voor reeds bestaande parkeerproblemen in de directe omgeving van de ontwikkeling.

Aandacht voor langzaam verkeer

Aandachtpunt voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen de bebouwde kom is de positie van de voetganger en de fietser. De prioriteit bij de inrichting van de openbare ruimte ligt bij voetgangers en fietsers. Voor voetgangers worden trottoirs gerealiseerd die voldoen aan de juiste afmetingen minimaal 1,80 meter breedte, zie module ‘voetgangers en schoolomgeving’ (module 1)) en fietsers krijgen ruimte om hun fiets te stallen en kunnen gebruik maken van fietspaden, suggestiestroken of delen in woongebieden de rijbaan met gemotoriseerd verkeer. Dit in afstemming met de uitwerking in de module ‘fiets’ (module 2). Daarbij zetten we in op snelle, directe en verkeersveilige routes voor fietsers naar centrum en voorzieningen (bijvoorbeeld school en sport) en voorzien we in de wens om wijken onderling optimaal te ontsluiten voor voetgangers en fietsers.

Aa

Parkeernormen en verkeersgeneratie

De gemeente hanteert de meeste actuele kencijfers voor parkeernormen en verkeersgeneratie van het CROW. De meest actuele parkeernormen zijn beschrijven in de 'Nota Parkeernormen' die als bijlage aan de module 'parkeren' is toegevoegd. De kencijfers van de verkeersgeneratie van het CROW zijn de basis voor het beoordelen van de verkeerseffecten van een ruimtelijke ontwikkeling.

Beleidskeuzes

Voor het thema 'ruimtelijke ontwikkelingen' zetten we in op:

- **Mobiliteit als beoordelingscriterium** van ruimtelijke ontwikkelingen om overlast in de omgeving te voorkomen.
- **Aandacht voor langzaam verkeer** bij de inrichting van de openbare ruimte, niet alleen in het plangebied maar ook ten gunste van een goede ontsluiting naar de omliggende wijken, winkels en andere voorzieningen.
- **Hanteren actuele kencijfers** voor het beoordelen van de parkeerbehoefte (ook voor de fiets) en verkeersgeneratie van een ruimtelijke ontwikkeling.

Maatregelen

p.m.