

# Module 8. Ruimtelijke Ontwikkelingen

## Inleiding

### Modulaire opbouw GVVP

Het GVVP van Reusel-De Mierden kent een flexibele, modulaire opbouw. Er is een inventarisatie en evaluatiedocument opgesteld. Vervolgens is een verkeersvisie opgesteld en vastgesteld door de gemeenteraad. De verkeersvisie krijgt een doorvertaling in acht modules, waarin het beleid is uitgewerkt. Er zijn vervolgens maatregelen benoemd, die worden samengevoegd in een integraal maatregelenpakket. Module 9 bevat het integraal beleid en maatregelen uit de acht modules.

### Module Ruimtelijke Ontwikkelingen

Iedere ontwikkeling heeft ook verkeerseffecten. Extra verkeer en een parkeerbehoefte mogen geen onevenredig negatief effect hebben op het openbare gebied. Daarom moet daar aandacht voor zijn bij de planuitwerking en voorbereiding. Het gaat daarbij om de effecten van de betreffende ontwikkeling en niet om de bestaande situatie.

## 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. Het centrumplan Reusel en de ontwikkelingen in Reusel-zuid (High Tech Agro Campus) en de ontwikkeling van De Kleine Hoeven (verwachte vestiging Van Cranenbroek) zijn grootschaliger en hebben daarmee meer verkeerseffecten.

Ruimtelijke ontwikkelingen kunnen normaal gesproken prima worden afgewikkeld via het bestaande wegennet van de gemeente Reusel-De Mierden en de provinciale wegen. 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 Reusel-De Mierden 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 op eigen terrein en dat de verkeereffecten beoordeeld moeten worden. Dit geldt voor alle vormen van ruimtelijke ontwikkelingen, ook in de kleine kernen en met name voor die in het buitengebied in Reusel-zuid. 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. Daarom zien we in Reusel-zuid een groeimodel. Naarmate de ontwikkelingen concreter worden en meer verkeer genereren, moet de infrastructuur hierin meegroeien.

### 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.

### Parkeernormen en verkeersgeneratie

De landelijk gehanteerde parkeernormen uit de CROW-publicatie 317 zijn leidend voor de gemeente Reusel-De Mierden. De gemeente hanteert het gemiddelde van de bandbreedte van de landelijke richtlijnen. Daarmee kan onderbouwd worden aangegeven welke parkeernorm is gebruikt en wat de verwachte parkeervraag is. CROW-publicatie 317 beschrijft ook hoeveel verkeersbewegingen bepaalde ontwikkelingen tot gevolg hebben en is de basis voor het beoordelen van verkeerseffecten van ruimtelijke ontwikkelingen.

### 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.
- Voor ontwikkelingen in Reusel-zuid wordt het in de visie opgenomen groeimodel voor de infrastructuur gehanteerd. Er dient tijdig op de ontwikkelingen geanticipeerd te worden, door wegen aan te passen of nieuwe wegen aan te leggen.
- Bij woningbouwontwikkelingen is blijvende aandacht voor de voetganger belangrijk, de plek van de voetganger is bij voorkeur op een trottoir.

### Acties en maatregelen

In tabel 1 staan de acties en maatregelen vanuit deze module weergegeven.

Nr.	Actie/maatregel	Kosten/tijdsbesteding	
1	Hanteren van de landelijke normen voor parkeren en verkeersgeneratie volgens CROW-publicatie 317	60 uur	Jaarlijks
2	Aandacht voor en werken met het groeimodel voor de wegen in Reusel-zuid	40 uur	Jaarlijks
3	Aandacht voor realisatie van voorzieningen voor de voetganger, bij woningbouw	20 uur	Jaarlijks
<b>Totaal</b>		<b>120 uur</b>	<b>Jaarlijks</b>

tabel 1: acties en maatregelen module Ruimtelijke Ontwikkelingen