

Asten, 22 oktober 2011

AAN:

**Gemeente Asten,
t.a.v. E. Swinkels.**

Geachte mevrouw,

Als eerste willen wij onze waardering uitspreken voor het feit, dat wij voorafgaande aan de behandeling van het stuk in de gelegenheid worden gesteld, om een mening te vormen ten aanzien van de Nota Parkeernormen Gemeente Asten.

De hierna volgende reactie is opgesteld door de Werkgroep Verkeer van het Centrummanagement en geeft de mening van het Centrummanagement weer.

Algemeen.

Graag willen wij benadrukken dat het goed is dat de nota parkeernormen er komt om naar de toekomst duidelijkheid te scheppen. Deze eerste aanzet ziet er zeer hoopvol uit.

Bestemmingsplannen bieden rechtszekerheid. De in de bestemmingsplannen opgenomen parkeernormen zijn dus in hoge mate geborgd. Op het moment dat de parkeernormen uit het bestemmingsplan gaan dan kan dit betekenen dat een toekomstig College en/of raad aan deze normen gaan tornen. Dat zou vervelend kunnen uitpakken voor ondernemers in het centrum die verwachten voldoende parkeergelegenheid te hebben ten behoeve van de winkel.

Anderzijds kan er inderdaad ook snel ingespeeld worden op veranderende omstandigheden. Het heeft dus twee kanten.

Concept Nota Parkeernormen Gemeente Asten 2011.

Relatie bestemmingsplannen.

De doelstelling van de gemeente, om in één nota, de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen te regelen, levert duidelijkheid op. Daarbij behoort wel de aantekening, dat die duidelijkheid op korte termijn er alleen komt, indien de parkeernormen in bestaande bestemmingsplannen er op niet al te lange termijn uit worden verwijderd.

Onderneemt de gemeente actie om in bestaande bestemmingsplannen het onderdeel parkeernormen buiten werking te stellen? Zo nee, dan ontstaat er een schijn duidelijkheid gedurende de tijd dat dit nog niet is gebeurd. Op welke termijn verwacht de gemeente, dat voor heel Asten de Nota Parkeernormen zal gelden?

In dit kader willen wij ook de verkeersproblematiek in de Pr. Bernhardstraat (vanaf de Logtenstraat tot aan Dinertijd) en de Burg. Wijnenstraat (vanaf Slaats tot voorbij Fiore) onder de aandacht brengen. Situaties, die binnen de bestaande bestemmingsplannen konden ontstaan. Wij zijn van mening, dat voor deze knellende situaties op korte termijn een structurele oplossing moet worden gevonden en niet kan worden afgewacht.

Gebiedsindeling.

De gekozen gebiedsindeling parkeernormen is begrijpelijk. De indeling volgt het eerdere vastgestelde bestemmingsplan Woongebieden. Alleen het gebied Centrum valt daar bij op. Wij denken wel, dat er een samenhang is binnen dit gebied op het terrein van parkeren. Als men in het directe centrum alleen kort mag parkeren, dan wijken de lang parkeerders uit naar de omliggende straten.

Voor het Centrumgebied worden speciale parkeernormen voorgesteld in bijlage 2. Met name voor de woningen komen die normen er op neer, dat er per woning in het centrum minder parkeerplaatsen nodig zijn dan in een woonwijk. Naar onze mening werkt dit niet zo voor het **hele** gebied, dat in de nota als centrum wordt aangemerkt.

Buitenste centrumring.

De meeste centrumparkeerplaatsen bevinden zich **binnen of aan de Buitenste centrumring**. Met de redenering, dat er ook veel appartementen zijn waar een ouder publiek woont met minder auto's, kunnen wij ons voorstellen, dat voor die woningen een lagere parkeernorm wordt gebruikt.

Woningen niet binnen of aan de Buitenste centrumring.

Het hanteren van een lagere parkeernorm voor woningen die niet binnen of aan de Buitenste centrumring liggen kan heel vervelende situaties opleveren. In dat gebied staan immers rijen aaneengesloten woningen waarvan de bewoners hun auto direct bij de woning zullen willen parkeren terwijl er overdag ook nog langparkeerders zijn die graag een plekje inpikken. Een situatie, die eigenlijk meer parkeerplaatsen vraagt dan in woongebieden. De praktijk laat zien, dat voor deze woningen het anders werkt, dan voor de woningen in het directe centrum.

Voorbeeld situatie.

Zo is er al een grote parkeerdruk op de Pr. Bernhardstraat in het stuk tussen de Logtenstraat en Dinertijd als gevolg van bewoning. Daarnaast wordt de straat gebruikt door langparkeerders en voor economisch parkeren voor de bedrijven - Friends; Prinz; het Stuupke; Marja; fysiotherapie de Haan; het Spektakel en Dinertijd. Als je binnen dit gebied praat over nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, dat moet je voor de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen voor woningen zeker rekening houden met dezelfde normen, die gelden voor woningen in woonwijken.

Woonstraten.

Eenzelfde verhaal geldt voor andere "woonstraten" binnen het gebied, dat als Centrum van Asten wordt aangemerkt in de nota.

Wij willen voorstellen, om voor "woonstraten" (een straat waar b.v. 10 woningen aaneengesloten of nagenoeg aaneengesloten staan) de parkeernorm voor woningen wordt gebruikt zoals die geldt voor woongebieden. Dat zou kunnen worden bereikt door in de nota dit element als een bijzondere situatie te benoemen

Blauwe zone.

Binnen het centrum van Asten kennen we een z.g. blauwe zone. De aanwezigheid van de vele parkeerplaatsen is van groot belang voor de bereikbaarheid van het centrum. Er moeten voldoende parkeerplaatsen zijn voor potentiële klanten van winkels en voor toeristen. In de nota wordt duidelijk, dat de normen alleen worden toegepast indien er nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zijn. Bij deze bestaande functies horen ook bestaande parkeerplaatsen. Wij nemen aan, dat er binnen het openbare gebied in ieder geval voldoende parkeerplaatsen beschikbaar blijven die voor de al aanwezige functies noodzakelijk zijn. Graag zagen wij een toelichting in de nota hoe er wordt omgegaan met bestaande parkeerplaatsen bij bestaande functies.

Karakter gebied.

In de nota wordt gesteld, dat Asten een matig stedelijk gebied is en dat de parkeerbehoefte voor vele functies afneemt naar mate de stedelijkheidsgraad toeneemt. Voor Asten betekent

dit dus dat er meer parkeerbehoefte is dan in een (meer) stedelijk gebied. Dit gegeven is in de parkeernormen vertaald. Daarmee moet ook bij de herinrichting van het centrum rekening gehouden worden.

We zijn er ons van bewust, dat onze wens om op de Markt een horecaplein te maken en om een deel van de Pr. Bernhardstraat met de doorsteek tussen Midas en Het Kompas te belasten met zo min mogelijk autoverkeer, het vervallen van parkeerplaatsen tot gevolg kan hebben. Het aantal parkeerplaatsen mag volgens ons die ontwikkeling van Markt en Pr. Bernhardstraat (tot aan het Eeuwig Levenplein) niet in de weg staan. Wij vinden wel, dat voor vervallen parkeerplaatsen compensatie moet komen indien dit nodig is om aan de parkeernormen te voldoen. Wij denken hierbij aan het permanente gebruik van de twee delen van het Koningsplein.

Loopafstanden.

Voor wonen geldt een acceptabele loopafstand van 100 meter. Voor winkelen zou deze 200 tot 600 meter zijn. Het komt ons voor, dat dit erg veel is voor de schaal van Asten. Bij onze schaal pas naar onze mening eerder een maximum van 100 meter dan meer dan 200 meter. Wij pleiten er voor, om onze consumenten met dorpsnormen te benaderen.

Parkeeronderzoek.

In het voorjaar 2011 is er een parkeeronderzoek gehouden in het centrum. Graag willen wij nogmaals benadrukken dat dit onderzoek is gehouden op het moment dat de bereikbaarheid erg slecht was door de werkzaamheden aan de Tuinstraat / Burg. Frenkenstraat. Komt hiervoor nog een parkeeronderzoek, dat representatief is voor de normale situatie?

Oude normen.

De oude parkeernormen staan/stonden in de bestemmingsplannen. Deze normen zijn niet als een vergelijking opgenomen in de nota. Daardoor is ook niet duidelijk hoe de oude en nieuwe normen zich tot elkaar verhouden. Voor zolang de oude normen nog in bestemmingsplannen staan wordt er met twee maten gemeten. Kan er inzicht worden gegeven hoe de oude en nieuwe normen zich tot elkaar verhouden c.q. in welke mate ze van elkaar verschillen?

Compensatieregeling.

Wij begrijpen uit de nota, dat voor de eerste maal een Compensatieregeling wordt ingesteld. Dit onderdeel roept vragen op. Komt er een afzonderlijke regeling voor de voeding en het beheer van het Parkeerfonds? Met andere woorden; hoe werkt de Compensatieregeling en het Parkeerfonds?

Wij missen in de randvoorwaarden die gesteld zijn de resultaatverplichting die de gemeente heeft om deze parkeerplaatsen elders te compenseren. Ook is niet duidelijk wie er toezicht houdt, op het realiseren van de compensatie parkeerplaatsen.

Tot slot.

Wij hopen, dat onze opmerking kunnen bijdragen aan het goed functioneren van het instrument Nota Parkeernormen Gemeente Asten. Wij zien de besluitvorming met belangstelling tegemoet.

Hoogachten:

Centrummanagement Asten,

Voor deze

De werkgroep Verkeer.