Parkeerbeleidsplan Voeren

Ontwerp-plan

14 juli 2022

Inhoud

1. Waarom een parkeerbeleidsplan? 3

2. Wettelijke context 4

3. De opbouw van het plan 6

4. Parkeerbeleid 7
   4.1 Aanleg randparkings 7
   4.2 Bewegwijzering 8
   4.3 Blauwe zones 8
   4.4 Mobiliteitsnormen bij omgevingsvergunningen 9
   4.5 Bewonerskaarten 9
   4.6 Weginrichting 10
   4.7 Fietsenstallingen 10

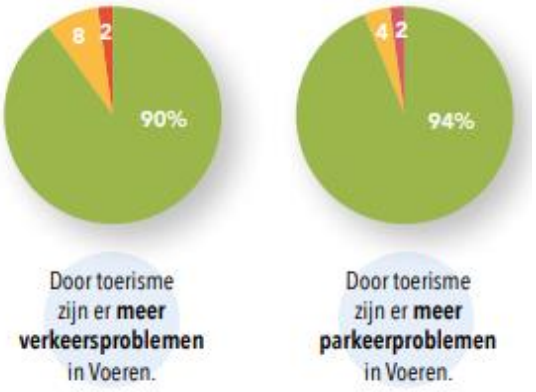
5. Fasering 11

Bijlage 1 Actietabel 12

1. Waarom een parkeerbeleidsplan?

De Voerstreek is een van de populairste toeristische bestemmingen van België. Jaarlijks bezoeken honderdduizenden mensen onze gemeente. Zij worden getrokken door de rust, het authentieke landschap en de mogelijkheden voor mooie wandel- en fietstochten. Een deel van hen blijft overnachten in één van de 2.321 bedden voor toeristen die Voeren rijk is. Maar een groot deel komt ook voor één dag.

Als landelijke gemeente in de periferie van Vlaanderen is Voeren slecht bereikbaar met het openbaar vervoer. Er zijn wel treinstations in Visé en Eijsden (NL) en busverbindingen vanuit Tongeren en Aubel, maar het grootste deel van de bezoekers van Voeren komt met de auto.



In de lente van 2021 voerde de gemeente Voeren, samen met Toerisme Vlaanderen, een bevraging uit bij de inwoners naar hun beleving van het toerisme in de gemeente. Hierin kwam onder andere naar voren dat 94 procent van de inwoners ervaart dat er meer parkeerproblemen zijn in Voeren als gevolg van het toerisme.

Het gemeentebestuur herkent deze uitkomst. Het parkeren door toeristen leidt inderdaad op verschillende plekken in de gemeente tot overlast. De inrichting van het openbaar domein is duidelijk niet mee geëvolueerd met het aantal bezoekers. Zo wordt er regelmatig foutgeparkeerd als men geen parkeerplek kan vinden en is het soms voor bewoners moeilijk om in de buurt van de eigen woning een plek te vinden. Dit probleem doet zich niet overal in gelijke mate voor maar is geconcentreerd in een aantal deelgemeenten.

Maar ook het parkeren door de eigen inwoners levert plaatselijk problemen op. De gemeente merkt dat een deel van de inwoners weliswaar genoeg parkeerruimte op eigen terrein heeft maar hier niet of nauwelijks gebruik van maakt. Men vindt het soms makkelijker om op het openbaar domein, bijvoorbeeld in de berm of op de stoep, te gaan staan dan op de eigen inrit of in de eigen garage. Het gevolg is dat de gemeente een groot aantal parkeerplaatsen moet aanleggen voor inwoners die ook op eigen terrein zouden kunnen parkeren. Dit levert, ook buiten het toeristisch seizoen, in een aantal dorpscentra een grote parkeerdruk op. Bovendien zou de gemeente deze parkeerruimte ook kunnen gebruiken voor een meer kwalitatieve invulling van het openbaar domein.

De gemeente neemt het initiatief tot het opstellen van een parkeerbeleidsplan om het parkeren in Voeren in goede banen te leiden. Het doel is om parkeerhinder te verminderen. Dit moet de leefbaarheid voor de eigen inwoners ten goede komen.

2. Wettelijke context

Het beleid met betrekking tot parkeren is, net als de rest van het lokale mobiliteitsbeleid, een bevoegdheid van de gemeente. Zij moet hierbij natuurlijk rekening houden met de bepalingen in de Wegcode[1] en het Reglement van de Wegbeheerder[2] wat de inrichting en signalisatie van parkeerplaatsen, parkeerverboden en blauwe zones betreft, maar heeft verder de vrije hand.

De Vlaamse Overheid ondersteunt gemeenten bij hun parkeerbeleid. Hiervoor heeft zij in 2007 het Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid opgesteld met adviezen aan gemeenten over hoe ze een toekomstgericht en duurzaam parkeerbeleid voeren dat kadert binnen de doelstellingen voor de modal shift.

De gemeente Voeren heeft in het verleden verschillende beleidsplannen opgesteld waarin parkeren ook aan bod kwam. De belangrijkste hiervan zijn het Mobiliteitsplan Voeren uit 2005, het Ruimtelijk Structuurplan Voeren uit 2008 en het Gemeentelijk Klimaatplan 2030 uit 2021.

In het Ruimtelijk Structuurplan Voeren wordt het probleem van een grote parkeerdruk in verschillende kernen benoemd, voornamelijk in ’s-Gravenvoeren en Sint-Martens-Voeren. Opgemerkt wordt dat de dominantie van parkeren de kwaliteit en aantrekkelijkheid van het openbaar domein hypothekeert. De oorzaak wordt gezocht in gebrekkige bewegwijzering, de concentratie van vertrekpunten van recreatieve fiets- en wandelroutes in de kernen, de concentratie van horeca en het gebrek aan valide alternatieven.

Als oplossing wordt gekeken naar de aanleg van randparkings in een aantal kernen om zo het parkeren in de dorpscentra te kunnen voorbehouden aan inwoners en een herwaardering van het openbaar domein mogelijk te maken. Voor de kern van ’s-Gravenvoeren wordt gekozen voor een systeem van kortparkeren. Met een op te stellen parkeerverordening wordt de aanleg van voldoende parkeerplaatsen verplicht bij de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning om zo het parkeren zo veel mogelijk op privéterrein te laten plaatsvinden. Hiermee wordt voorkomen dat het parkeren op het openbaar domein wordt afgewenteld.

De plannen uit het Ruimtelijk Structuurplan werden nooit volledig uitgewerkt. In Teuven werd een kleinschalige randparking aangelegd langs de straat Teuven-Dorp. Ook in ’s-Gravenvoeren is er een randparking, in de Boomstraat. Deze laatste werd enkel in “ruwbouw” aangelegd. Een gemeentelijke parkeerverordening werd nooit ingevoerd. Bij aanvragen voor omgevingsvergunningen toetst de dienst Ruimtelijke Ordening wel of er voldoende parkeerplaatsen worden voorzien. Hierbij wordt in de regel gevraagd om minimaal twee parkeerplaatsen per woongelegenheid.

In het Mobiliteitsplan is er beperkte aandacht voor parkeren. Er wordt enkel verwezen naar de aanleg van een randparking in ’s-Gravenvoeren en het engagement om het aantal parkeerplaatsen in het centrum van die deelgemeente niet verder te verhogen.

In het Gemeentelijk Klimaatplan 2030 wordt het mobiliteitsbeleid gekaderd in het doel om de CO_2-uitstoot in Voeren met veertig procent te verminderen tussen 2011 en 2030. De uitstoot door particulier en commercieel vervoer was in 2011 goed voor 33 procent van de totale CO_2-uitstoot in Voeren. Zonder een drastische verlaging van de uitstoot door vervoer is het voor de gemeente bijna onmogelijk om de doelstelling van veertig procent reductie in CO_2-uitstoot te bereiken tegen 2030.

[1] Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg

[2] Ministerieel besluit van 11 oktober 1976 houdende de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens

In het klimaatplan engageert de gemeente zich om in te zetten op een modal shift volgens het STOP-principe. Hierbij wordt prioriteit gegeven aan zachte mobiliteit (stappen en trappen) en openbaar vervoer boven privévervoer. In de eerste instantie zet de gemeente hiervoor in op het stimuleren van het gebruik van de fiets voor korte afstanden en de aanleg van veilige stoepen en fietspaden.

Omdat parkeerbeleid een krachtig instrument is om de gewenste modal shift te bereiken wordt er in het klimaatplan aangegeven dat het aantal parkeerplaatsen in de dorpskernen beperkt zal worden, samen met de aanleg van randparkings als alternatief. Deze randparkings worden ook ingericht als mobiliteitsknooppunten om zo het gebruik van bijvoorbeeld het openbaar vervoer te stimuleren. Bovendien worden ze optimaal aangesloten op het netwerk van trage wegen zodat de parkings ook aantrekkelijk zijn voor toeristen.

3. De opbouw van het plan

Voor het opstellen van dit parkeerbeleidsplan werd gekozen voor dezelfde systematiek als de Vlaamse Overheid adviseert voor Mobiliteitsplannen. Dit is een systematiek in drie fasen. Eerst werd er een oriëntatienota opgesteld waarin het huidige parkeerbeleid, de ruimtelijke context en de ervaren problemen werden beschreven. Op basis hiervan werden twee toekomstscenario's uitgewerkt met verschillende mogelijke maatregelen om de knelpunten op te lossen. Deze scenario's werden vervolgens tegen elkaar afgewogen om zo tot een samenhangend pakket aan maatregelen te komen. Dat pakket met maatregelen wordt beschreven in dit parkeerbeleidsplan.

Het eerste scenario was het trendscenario. Dit is een projectie van het huidige parkeerbeleid naar de toekomst. Het is een combinatie van het parkeerbeleid zoals het werd beschreven in het gemeentelijk mobiliteitsplan uit 2005 en het ruimtelijk structuurplan Voeren uit 2008 en van het beleid zoals het de afgelopen jaren werd gevoerd of al in voorbereiding is voor de toekomst. In het trendscenario wordt een voorspelling gedaan van hoe het parkeerbeleid in Voeren eruit zal zien in 2025 als dit niet significant wordt aangepast ten opzichte van het huidige beleid.

Daarnaast werd een scenario ontwikkeld op basis van duurzaam parkeerbeleid. De principes van duurzaam parkeerbeleid zijn beschreven door de Vlaamse Overheid in het Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid.

Het Duurzaam Parkeerbeleid stoelt op een drietal basisprincipes:

- De juiste auto op de juiste plaats: Dit betekent bijvoorbeeld dat de auto's van toeristen in principe niet thuishoren op de plekken die voor bewoners bedoeld zijn. Bewoners zouden in de buurt van hun woning moeten kunnen parkeren als dit op eigen terrein niet mogelijk is. Voor toeristen is de precieze locatie van een parkeerplek van minder groot belang.
- Publieke ruimte is schaars en kostbaar: parkeren concurreert met de ruimte voor actieve weggebruikers, sociale ontmoeting en groen. Een openbaar domein dat voor een groot deel ingeruimd wordt voor de auto heeft negatieve gevolgen voor de kwaliteit van leven in de dorpskernen. Verkeerskundigen hebben berekend dat de prijs van een bovengrondse parkeerplaats voor de gemeente 7.500 euro bedraagt. Een parkeerplaats op het openbaar domein brengt dus een grote publieke kost met zich mee terwijl het gebruik eerder privé is.
- Optimale benutting van parkeerruimte: het is inefficiënt als de aanwezige parkeerplekken slecht benut worden. Door een goede organisatie kan bijvoorbeeld dubbelgebruik van parkeerplekken bereikt worden; doordeweeks voor een school en in het weekend voor toeristen.

De beide scenario's zijn als het ware twee uitersten. Het volledig vasthouden aan het trendscenario is ongewenst omdat daarmee ook de bestaande knelpunten in het gemeentelijk parkeerbeleid in stand worden gehouden. Maar ook een volledige keuze voor het scenario duurzaam parkeerbeleid is onwenselijk omdat dit voor een gemeente op de schaal van Voeren niet goed uitvoerbaar is en vaak ook overdreven ten opzichte van de ernst van de ervaren problemen.

De synthesenota werd besproken met de verkeersdeskundigen van de lokale politie en de verschillende betrokken diensten binnen de gemeente om zo tot een breed gedragen en afgewogen pakket maatregelen te komen. Hiervoor werden de maatregelen in de verschillende scenario's beoordeeld. Het parkeerbeleidsplan dat hieruit volgt is een mix tussen beide scenario's.

4. Parkeerbeleid

In dit hoofdstuk wordt het parkeerbeleid in detail toegelicht aan de hand van verschillende acties. Deze acties worden, samen met een fasering, samengevat in de actietabel in bijlage 1.

De gemeente kiest ervoor om de auto's van bezoekers te concentreren op randparkings buiten de centra van de dorpen die de meeste toeristen ontvangen. Deze parkings worden kwalitatief ingericht met veel groen zodat ze een prettige startplek vormen voor een bezoek aan Voeren.

Tegelijkertijd wordt er in de dorpscentra gekozen voor een restrictief parkeerbeleid. Door het instellen van blauwe zones wordt het parkeren in de dorpscentra voorbehouden aan de eigen inwoners en kortparkeerders die bijvoorbeeld een winkel of kerk bezoeken. Hierdoor worden toeristen gedwongen gebruik te maken van de randparkings. Als parkeren in het centrum onbeperkt mogelijk zou zijn zouden toeristen anders steeds proberen om eerst een plekje bij de kerk te vinden voordat ze elders gaan zoeken. Hierdoor zou de parkeerdruk in de centra onverminderd hoog blijven.

Deze maatregelen worden gekoppeld aan een verbeterde bewegwijzering van de parkings die voor toeristen bedoeld zijn en communicatie hierover via de gemeentelijke kanalen en Toerisme Voerstreek.

4.1 Aanleg randparkings

De grootste parkeerdruk door toeristen is merkbaar in de dorpscentra van 's-Gravenvoeren, Sint-Martens-Voeren, Sint-Pieters-Voeren en Teuven. Om toeristen van een alternatief te voorzien worden er randparkings aangelegd. Voor toeristen is het namelijk van minder belang waar men precies parkeert, dus is het ook geen groot probleem als dat niet direct naast de kerk is.

In 's-Gravenvoeren werd reeds een parking in ruwbouw aangelegd aan de Boomstraat. Deze is echter nog niet aantrekkelijk ingericht en ook niet bij alle bezoekers bekend. Daarom zal deze parking op korte termijn heringericht worden met duidelijke parkeervakken, veel groen, ruimte voor touringcars, een overstappunt voor het openbaar vervoer (Hoppinflexbussen), zitgelegenheid, informatieborden en een fietsreparatiepunt (een zuil of kast met gereedschap voor kleine herstellingen aan fietsen, gecombineerd met een fietspomp). Bovendien wordt er een wandelpad voorzien via het park van het Woonzorgcentrum Ocura naar Tienhof. De parking wordt hierdoor een prettige plek om een bezoek aan Voeren te starten. De aanleg van een hondenlosloopweide en de plaatsing van ondergrondse glascontainers zorgen ervoor dat er op ieder moment van de dag mensen op de parking moeten zijn. Dit komt de sociale veiligheid ten goede.

De parking aan de Boomstraat zal ook gepromoot worden als ideale startlocatie voor fietstochten, als een zogenaamde Park+Bike-locatie. Fietstoeristen hoeven hierdoor niet meer de hele gemeente door te rijden met de auto voordat ze hun fietstocht starten. De gemeente ondersteunt dit door het plaatsen van een fietsreparatiepunt. Maar ook de nabijheid van een fietsverhuurbedrijf maakt deze parking natuurlijk aantrekkelijk als startlocatie voor fietstoeristen.

In Sint-Martens-Voeren wordt een kleinschalige parking aangelegd onder het spoorwegviaduct. Omdat de gemeente in Sint-Pieters-Voeren niet over ruimte beschikt om een randparking aan te leggen is de parking in Sint-Martens-Voeren ook bedoeld voor bezoekers die de omgeving van Sint-Pieters-Voeren willen bezoeken. Hier wordt bij de bewegwijzering extra aandacht aan geschonken.

Er zijn nog geen concrete plannen voor een extra randparking in Teuven. Aan Teuven-Dorp is er momenteel al een randparking aanwezig. Er is echter wel behoefte aan een extra parking omdat de huidige gemeentelijke parking in het toeristisch seizoen soms te klein is. De gemeente heeft dan ook de ambitie om in de toekomst wel een extra terrein aan te leggen en blijft hiervoor zoeken naar een geschikte locatie.

Op de randparkings zal geen plaats ingeruimd worden voor campers. Er is gebleken dat campertoeristen zorgen voor (geluids)overlast voor de omgeving en veel sluikstort. Bovendien stimuleert de gemeente hiermee dat campertoeristen gebruik maken van de daarvoor geschikte locaties zoals campings.

4.2 Bewegwijzering

Toeristen hebben vaak de neiging om gewoon naar de kerktoren te rijden en daar in de buurt op zoek te gaan naar een parkeerplek. In de dorpscentra is de beschikbare ruimte echter beperkt. Bovendien wil de gemeente niet dat de centra helemaal vol staan met geparkeerde auto's, maar moet hier ook ruimte zijn voor groen en voor mensen die te voet gaan. Een openbaar domein met ruimte voor voetgangers zorgt ook voor meer toevallige ontmoetingen wat de levenskwaliteit in onze dorpen ten goede komt.

Om ervoor te zorgen dat de randparkings ook gebruikt worden is het daarom belangrijk dat toeristen deze ook kunnen vinden. De gemeente zal na aanleg van een randparking duidelijke bewegwijzering voorzien om bezoekers naar deze parking te leiden en daarmee uit de buurt van het centrum te houden.

Bovendien zal de gemeente via haar eigen kanalen en in samenwerking met Toerisme Voerstreek bezoekers informeren over de mogelijke parkeeropties in Voeren. Hierbij zal ook aandacht zijn voor de mogelijkheid om Voeren te bezoeken met het openbaar vervoer. Bezoekers die met een Hoppinflexbus komen, of met de fiets vanaf een station, zorgen namelijk sowieso niet voor parkeeroverlast.

4.3 Blauwe zones

Op termijn zal in vier deelgemeenten een blauwe zone ingevoerd worden. Binnen een blauwe zone wordt de parkeertijd beperkt en dient men een blauwe schijf of bewonerskaart (zie paragraaf 4.5) achter de voorruit te leggen. Hierdoor wordt de parkeerruimte in een zone voorbehouden aan de mensen die per se binnen deze zone moeten zijn. Dat zijn bijvoorbeeld mensen die naar een winkel gaan, een familiebezoek afleggen of een korte wandeling maken.

Doordat langparkeerders geweerd worden uit de zone, worden de beschikbare plaatsen optimaal benut. Op één dag kan een plek meerdere keren gebruikt worden, terwijl plekken in de dorpscentra nu regelmatig de hele dag bezet worden.

Het instellen van een blauwe zone wordt gekoppeld aan de aanleg van randparkings. Als er in een regio nog geen randparking is, dan is er ook nog geen alternatief voor langparkeerders. Zodra er een randparking is aangelegd kunnen zij wel ergens anders terecht en kan het dorpscentrum voorbehouden worden voor kort parkeren en bewoners.

De blauwe zones zullen enkel gelden in de weekenden omdat dit ook de momenten zijn dat de parkeeroverlast het grootst is. Standaard is de maximumparkeerduur in een blauwe zone twee uur. In Sint-Pieters-Voeren zal het maximum echter vier uur zijn. Hiermee worden er iets meer mogelijkheden geboden voor bijvoorbeeld horecabezoek en korte wandelingen. Bij de heraanleg van het centrum van Sint-Pieters-Voeren werden hiervoor al voldoende parkeerplaatsen voorzien.

De afbakening van de blauwe zones wordt zo gekozen dat het vanuit het centrum nooit dichterbij is om vlak buiten de zone te gaan staan dan om te kiezen voor de randparking. Zo wordt het gebruik van de randparkings gestimuleerd en blijft de parkeeroverlast net buiten de zones beperkt.

In ’s-Gravenvoeren betekent dat bijvoorbeeld dat een zone van ongeveer vijfhonderd meter rondom Pley afgebakend wordt. Het begin van de blauwe zone valt dan ongeveer samen met de kruisingen Boomstraat-Berneauweg, Kloosterstraat-Jolette en Bovendorp-Vitschen. In de andere deelgemeenten valt de blauwe zone ongeveer samen met het dorpscentrum zelf omdat de randparkings daar meer centraal gelegen zijn.

4.4 Mobiliteitsnormen bij omgevingsvergunningen

In de visie van de gemeente zou parkeren zo veel mogelijk moeten gebeuren op privédomein. De dienst ruimtelijke ordening hanteert momenteel al de richtlijn dat er voor iedere nieuwe of ingrijpend verbouwde woning twee parkeerplaatsen op eigen terrein aangelegd moeten worden.

Om deze richtlijn wettelijk goed te borgen wordt deze opgenomen in een stedenbouwkundige verordening. Hierdoor ontstaat er ook meer duidelijkheid voor architecten en projectontwikkelaars bij de voorbereiding van een bouwproject.

In deze stedenbouwkundige verordening worden aparte, aangepaste normen opgenomen voor vakantieverblijven, horeca, winkels etc. Ook wordt er een norm opgenomen voor het aantal fietsenstallingen bij woningen. Het blijkt namelijk dat mensen sneller kiezen voor de fiets voor korte verplaatsingen als deze makkelijk te pakken is.

4.5 Bewonerskaarten

Het grootste deel van de woningen in Voeren heeft voldoende ruimte om meerdere auto’s op eigen terrein te stallen. Het blijkt echter dat niet iedereen hier steeds gebruik van maakt en in plaats daarvan de auto op het openbaar domein parkeert. Dit leidt tot een hogere parkeerdruk die vooral in de dorpscentra merkbaar is en dwingt de gemeente om extra parkeerplaatsen aan te leggen. Hierdoor blijft er minder ruimte over voor een andere, meer kwalitatieve, invulling van het openbaar domein. Op de plek van een parkeerplaats zou bijvoorbeeld ook een boom kunnen staan.

De bewoners van een blauwe zone moeten beschikken over een bewonerskaart om op straat te parkeren. De gemeente zal deze bewonerskaarten uitreiken. De bewonerskaart wordt gelinkt aan een kenteken, zoals bepaald in het Verkeersreglement.

Ieder huishouden krijgt het recht op één gratis bewonerskaart. Voor de tweede kaart zal de gemeente een kleine bijdrage vragen van 50 euro per jaar. Vanaf de derde auto is het tarief 150 euro per jaar. Door deze tariefstructuur blijft het voor bewoners gratis mogelijk om een auto op straat te parkeren. Maar ook stimuleert de gemeente inwoners om gebruik te maken van parkeermogelijkheden op eigen terrein, zeker indien men meerdere auto’s heeft. Hierdoor zal de parkeerdruk op het openbaar domein afnemen.

Een bewonerskaart garandeert geen parkeerplaats. Het aantal parkeerplaatsen wordt afgestemd op de beschikbare ruimte en afgewogen tegen de andere functies van het openbaar domein. Het is dus mogelijk dat een houder van een bewonerskaart niet altijd een parkeerplek zal vinden op het openbaar domein. Men zal dan alsnog gebruik moeten maken van een plek op privédomein of op iets grotere afstand van de woning moeten parkeren. De kans op een vrije parkeerplek neemt wel toe ten opzichte van de bestaande situatie omdat er minder automobilisten gebruik zullen willen of mogen maken van de aanwezige parkeerplekken.

4.6 Weginrichting

De gemeente investeert de laatste jaren flink in de aanleg van veilige voetpaden. Hiermee houden we onze dorpen toegankelijk voor voetgangers en vooral ook voor mindervaliden. Voetpaden worden echter regelmatig gebruikt als parkeerplaats. Hierdoor moeten voetgangers steeds even de weg op stappen, wat kan leiden tot onveilige situaties. Voor bijvoorbeeld rolstoelgebruikers kan een auto op het voetpad zelfs een onneembare hindernis zijn.

Vaak zal het parkeren op een voetpad voortkomen uit onwetendheid over het Verkeersreglement of twijfel over wat de bedoeling is. Om duidelijk te maken dat het parkeren nooit op de stoepen mag gebeuren zal de gemeente op verschillende plaatsen parkeervakken aanduiden op de rijbaan. De nieuwe weginrichting in ’s-Gravenvoeren laat zien dat deze parkeervakken ervoor zorgen dat er veel minder op stoepen geparkeerd wordt.

Het aanbrengen van parkeervakken wordt in de eerste instantie gedaan in combinatie met andere wegenwerken in een straat. Op bepaalde plekken waar de huidige inrichting tot veel verwarring leidt zal de gemeente eerder overgaan tot het aanbrengen van parkeervakken. Dit zal in ieder geval gebeuren in Moelingen langs de Dorpsstraat en op Driesch.

Bij een aankomende herinrichting van Remersdaal zal er speciale aandacht zijn voor een kwaliteitsvolle en duidelijke regeling van het parkeren met duidelijke parkeervakken.

Op plaatsen waar het parkeren ongewenst is zal de gemeente een parkeerverbod instellen. Hiermee worden mensen gestimuleerd om gebruik te maken van beter gelegen parkeerplekken of de randparkings.

4.7 Fietsenstallingen

De gemeente zet sterk in op het stimuleren van fietsgebruik. Hiervoor worden nieuwe fietspaden aangelegd en bestaande fietspaden verbeterd. Maar voor men met de fiets naar de bakker gaat of naar een verenigingsactiviteit wil men wel zeker weten dat men deze veilig kan stallen. Vooral de opkomst van de elektrische fiets vergroot de vraag naar goede fietsenstallingen.

De gemeente zal daarom in alle deelgemeenten fietsenstallingen voorzien. Daarbij wordt gekozen voor een model waarbij het mogelijk is om fietsen met een ketting vast te maken. De stallingen worden in ieder geval geplaatst bij de belangrijkste bushaltes en in de buurt van horeca, kerken of winkels.

5. Fasering

De aanleg van randparkings is een essentieel onderdeel van dit parkeerbeleidsplan. Zij dienen als belangrijkste bestemming voor toeristen. Zonder randparking zijn toeristen aangewezen op parkeerplaatsen in de straten in en rond de dorpscentra. Zij hebben dan geen alternatief.

Om de zaken in een juiste volgorde aan te pakken zal met een aantal maatregelen gewacht worden totdat er een randparking is aangelegd. Vervolgens wordt eerst een duidelijke bewegwijzering voorzien. Pas daarna zullen de blauwe zones afgebakend worden. Hiermee wordt voorkomen dat de blauwe zones problemen opleveren omdat men nog niet weet waar men dan wel zou moeten parkeren.

Bijlage 1 Actietabel

Actie	2022	2023	2024	2025
Algemeen beleid				
Parkeerinformatie delen via gemeentelijke kanalen	x			
Opnemen mobiliteitsnormen in stedenbouwkundige verordening		x		
Plaatsing fietsenstallingen		x	x	
Moelingen				
Aanduiden parkeervakken op de rijbaan		x		
's-Gravenvoeren				
Aanleg randparking	x	x		
Aanbrengen bewegwijzering		x		
Instellen blauwe zone				x
Sint-Martens-Voeren				
Aanleg randparking			x	
Aanbrengen bewegwijzering			x	
Instellen blauwe zone				x
Sint-Pieters-Voeren				
Aanbrengen bewegwijzering		x		
Instellen blauwe zone				x
Teuven				
Aanbrengen bewegwijzering		x		
Instellen blauwe zone				x
Aanleg extra randparking				?
Remersdaal				
Herinrichting met speciale aandacht voor parkeren				x