

Parkeerbeleids- plan Maaseik

definitief 2021

goedkeuring college van burgemeester en schepenen 14 juni 2021
goedkeuring gemeenteraad 28 juni 2021



Documentbeschrijving

Titel	Parkeerbeleids-plan Maaseik
Ondertitel	definitief
Aantal pagina's	25
Pulicatie nummer	1805
Datum	mei 2021
Auteurs	Stijn Derkinderen - Jessica Janssens
Opdrachtgever	Stad Maaseik
Contactpersoon	Jessica Janssens

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Uitdagingen	1
1.2	Visie	1
2	Synthese van de scenario's en onderzoek.....	3
2.1	Scenario's	3
2.2	Parkeeronderzoek.....	4
2.2.1	Bezettingsgraden	5
2.2.2	Aandeel langparkeerders.....	7
3	Parkeerbeleid.....	11
3.1	Parkeerstructuur	11
3.1.1	Maaseik-centrum	11
3.1.2	Neeroeteren	12
3.1.3	Opoeteren.....	13
3.2	Tarifiering, parkeervergunningen en automaten.....	13
3.2.1	Tariefstructuur.....	13
3.2.2	Parkeervergunningen als uitzondering	13
3.2.3	Moderne parkeerautomaten.....	13
3.3	Bewegwijzering	13
3.4	Fietsparkeren.....	14
3.5	Parkeren buiten de openbare weg.....	15
3.5.1	Stedenbouwkundige verordening	15
3.5.2	Belastingsreglement op het ontbreken van parkeerruimte.....	17
3.6	Handhaving	18
4	Actieprogramma	19
	Bijlagen	20

Overzicht tabellen

Tabel 1: bezettingsgraden dinsdag 15 september 2020	5
Tabel 2: bezettingsgraden zaterdag 12 september 2020.....	6
Tabel 3: aandeel bewonersparkeren tov capaciteit dinsdag 15 september 2020	8
Tabel 4: aandeel langparkeerdere zaterdag 12 september 2020	9

1 Inleiding

1.1 Uitdagingen

Het parkeerbeleidsplan vertrekt niet vanuit een blanco blad. Er is een parkeerbeleid in voege dat vorm wordt gegeven door zones voor schijfparkeren en zones door betalend parkeren. De handhaving op de parkeerregimes is gedepenaliseerd en er worden GAS-boetes uitgereikt bij het niet-naleven.

Het huidig parkeerbeleid kent wel een aantal grote uitdagingen.

Een eerste grote uitdaging voor de stad ligt in het verzoenen van de kwaliteit van het openbaar domein met de behoefte aan parkeren in Maaseik-centrum. Met het Beeldkwaliteitsplan hebben we de bakens uitgezet voor een meer kwalitatieve aanleg. Het parkeeronderzoek dat werd uitgevoerd in het kader van dit parkeerbeleidsplan, geeft duidelijke indicaties dat dit mogelijk is zonder dat de bereikbaarheid met de auto in het gedrang zou komen.

Een tweede grote uitdaging ligt in het laten respecteren van de parkeerregimes en het algemeen verkeersreglement op parkeren. Op het vlak van handhaving moeten we een tandje bijsteken om er voor te zorgen dat het parkeersysteem dat we willen, kan werken.

Een derde grote uitdaging zijn de ondergrondse parkings. Het parkeeronderzoek bevestigde ons vermoeden dat hier nog veel capaciteit vrij is. Dit is enerzijds een zorg maar ook een potentie om die andere uitdagingen op te lossen.

1.2 Visie

De parkeerbehoefte zal **zoveel mogelijk op privaat domein te worden opgevangen**. Hierdoor kan de kostbare ruimte op openbaar domein benut worden om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren. Een doordachte stedenbouwkundige verordening of richtlijnen zal invulling aan geven waarbij normen qua aantal parkeerplaatsen zullen worden gekoppeld aan enerzijds de functie (bv. wonen, kantoren, onderwijs,...) en anderzijds aan gebieden (vb. binnen stedelijk gebied en in buitengebied). Ook zal rekening worden gehouden met bebouwingstype (bv.. gesloten en open bebouwing) en locatie (bv. in de nabijheid van een bestaande, onderbenutte parking) waarbij rekening gehouden zal worden met nieuwe ontwikkelingen (bv. autodelen). Ook het stallen van fietsen krijgt een plaats in de verordening of de richtlijnen.

Het bestaande aanbod aan publiek parkeerplaatsen willen we **beter benutten** door een sturend beleid. We gaan hierbij uit van een doelgroepenbenadering. Op sommige plekken willen we parkeerplaatsen zoveel mogelijk voorbehouden voor bepaalde doelgroepen. In de nabijheid van handelszaken en horecazaken moeten de bezoekers makkelijk een plaats vinden (kortparkeerders). Bewoners en personeel (langparkeerders) mogen gerust iets verder staan. Op andere plaatsen krijgen de bewoners dan weer een bevoorrechte positie. Instrumenten om te sturen zijn prijszetting (of parkeerduurbepanking) en uitzonderingen. Medegebruik door verschillende groepen passen we toe waar mogelijk maar anders moet er een duidelijke keuze komen.

Sturen doen we ook om **ruimtelijke kwaliteit te verbeteren**. In een centrum moet er behalve ruimte voor parkeren, ook ruimte zijn om elkaar te ontmoeten. Groen en

ruimte voor voetgangers en fietsers zullen Maaseik en de kernen nog aantrekkelijker worden voor de bewoners én bezoekers. Het Beeldkwaliteitsplan biedt voor Maaseik-centrum een leidraad om die plekken aan te duiden. .

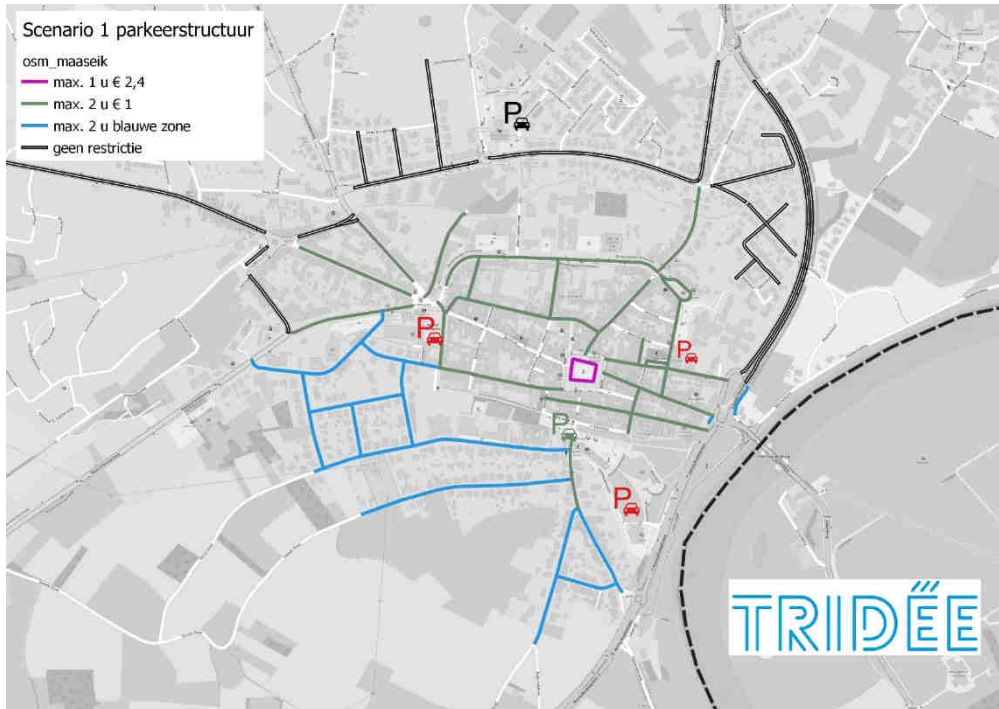
We verbeteren het **comfort** van de gebruikers. Dit begint met een heldere, logische parkeerstructuur dat in één oogopslag leesbaar is. Daarnaast zijn heldere communicatie op voorhand en onderweg (bewegwijzering) als op bestemming wezenlijke onderdelen. We bieden de gebruiker op verschillende manieren betaalmogelijkheden.

Het parkeerbeleid mag geen dode letter blijven met ruime interpretatiemogelijkheden. We willen het **waarmaken**. Een handhavingsbeleid met afspraken tussen alle betrokken diensten is cruciaal. Voor de plekken waar er onduidelijkheid is over het al dan niet parkeren wordt een oplossing gezorgd.

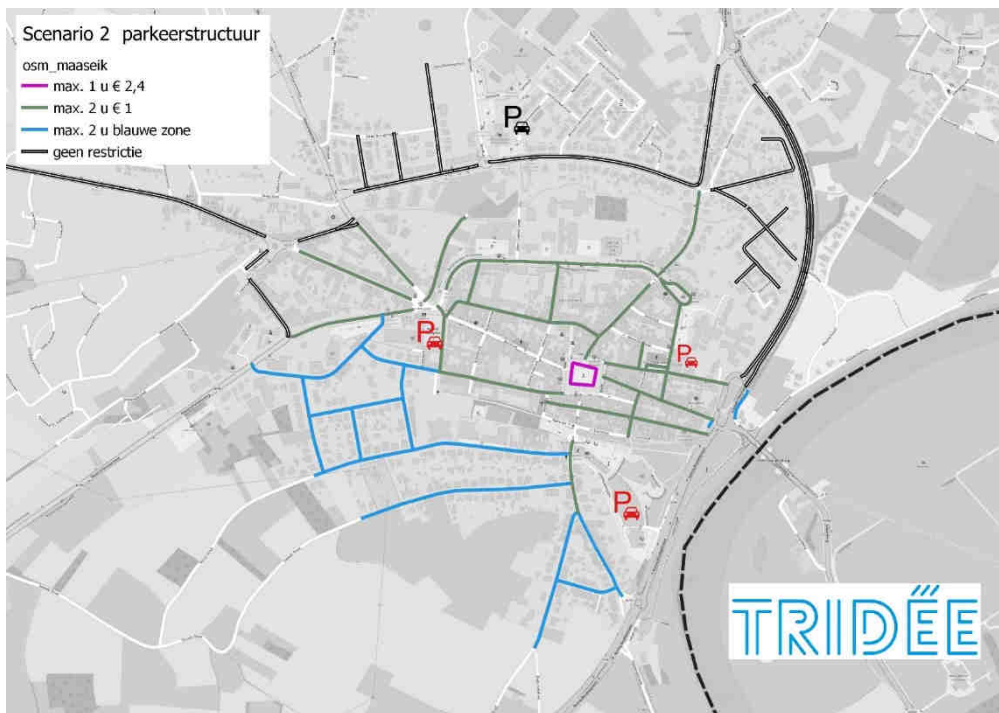
2 Synthese van de scenario's en onderzoek

2.1 Scenario's

Voor het centrum van Maaseik werden 2 scenario's opgesteld.



Het eerste scenario vertrekt vanuit de geest van Beeldkwaliteitsplan. De ambitie die de stad heeft met dit plan is het opwaarderen van de publieke ruimte door onder meer ruimte te geven aan de voetgangers en fietsers. Dit zal tot consequentie hebben dat het parkeeraanbod vermindert door heraanleg van straten en pleinen.



Het tweede scenario bouwt daarop voort door in de nabijheid van de onderbenutte ondergrondse parkings het parkeeraanbod op maaiveld te beperken. Dit scenario heeft dus een meer economische insteek, namelijk het valoriseren van de ondergrondse parkings. Concreet verdwijnt de parking Hepperpoort, in dit scenario ten gunste van de ondergrondse parking Kloosterbempden.

Het uiteindelijk gekozen parkeerstructuur voor het centrum van Maaseik verschilt ten opzichte van de deze scenario's naar aanleiding van de analyse van het parkeeronderzoek.

2.2 Parkeeronderzoek

Het parkeeronderzoek werd uitgevoerd om de gevolgen zijn van de scenario's in te schatten.

Volgende informatie werd verzameld:

- bezettingsgraad op verschillende momenten van de dag
- aantal en aandeel van de langparkeerders overdag (in concreet: bewoners en werknemers).

Hiertoe werd een combinatie van bezettingsgraadmetering en een gericht parkeerduuronderzoek uitgevoerd.

De telling vond plaats op zaterdag 12 september 2020 en op dinsdag 15 september 2020.

2.2.1 Bezettingsgraden

De volgende tabel geeft de bezettingsgraad (= verhouding tussen aantal geparkeerde wagens tov de capaciteit, uitgedrukt in %) weer voor alle wegsegmenten op verschillende uren (5u, 9u, 11u, 13u, 15u, 17u en 20u) alsook het totaal voor het onderzoeksgebied en het totaal indien men de parking aan Sportlaan er uit haalt.

segment naam	bez5u	bez9u	bez11u	bez13u	bez15u	bez17u	bez20u
1 Markt	30	33	42	34	45	41	64
2 Bleumerstraat	77	62	46	46	77	62	62
3 Sionstraat	43	43	36	36	21	29	43
4 Grote Kerkstraat	44	56	88	88	69	100	94
5 Kerkplein	78	75	73	65	68	80	100
6 Waagstraat	50	50	67	83	83	83	100
7 parking Ziekenhuis	18	16	16	21	26	26	30
8 Monseigneur Koningsstraat	66	58	50	40	42	50	58
9 Venlosesteenweg	32	32	32	23	18	18	18
10 Houtstraat	83	83	100	83	67	133	100
11 Schillingsstraat	100	100	100	110	80	80	80
12 Vullerstraat	200	150	125	150	200	200	200
13 Munnikenstraat	133	100	100	100	67	133	133
14 Parking Hepperpoort	71	71	74	61	64	63	57
15 Heppersteenweg	33	28	22	33	39	56	61
16 parking Kloosterbempden	11	12	18	17	18	13	13
17 Boomgaardstraat Prinsenhoflaan	83	78	72	94	106	106	94
18 Kolonel Aertsplein	45	50	85	70	78	48	68
19 Prinsenhoflaan	-	-	-	-	-	-	-
20 parking Bospoort	18	26	30	31	30	22	22
21 Maastrichtersteenweg	20	20	10	20	10	10	40
22 Koning Albertlaan	56	50	43	56	63	41	57
23 Acht Meilaan	62	62	64	55	52	98	57
24 Slachthuisstraat	31	31	31	19	31	31	31
25 Pelserstraat	72	78	83	72	83	94	94
26 Capucienenstraat	58	50	33	50	67	67	83
27 Eikerstraat	59	55	50	61	54	59	59
28 Burgemeester Philipslaan	39	60	63	59	84	50	50
29 Rosmolenstraat	200	180	180	180	180	180	180
30 Loerstraat	67	72	78	56	78	50	72
31 parking Sportlaan	14	39	39	28	30	30	34
totaal	30	37	39	36	40	36	40
totaal - Sportlaan	34	36	40	38	42	37	41

Tabel 1: bezettingsgraden dinsdag 15 september 2020

De volgende tabel geeft de bezettingsgraad (= verhouding tussen aantal geparkeerde wagens tov de capaciteit, uitgedrukt in %) weer voor alle wegsegmenten op verschillende uren (11u, 13u, 17u en 20u) alsook het totaal voor het onderzoeksgebied en het totaal indien men de parking aan Sportlaan er uit haalt.

segment	naam	bez11u	bez13u	bez17u	bez20u
1	Markt	46	49	61	98
2	Bleumerstraat	62	54	69	46
3	Sionstraat	50	43	57	43
4	Grote Kerkstraat	63	69	81	100
5	Kerkplein	73	70	70	83
6	Waagstraat	50	50	33	67
7	parking Ziekenhuis	33	37	28	26
8	Monseigneur Koningsstraat	62	60	56	64
9	Venlosesteenweg	23	23	23	23
10	Houtstraat	67	83	100	100
11	Schillingsstraat	110	70	80	80
12	Vullerstraat	175	100	150	200
13	Munnikenstraat	167	133	100	133
14	Parking Hepperpoort	86	79	73	86
15	Heppersteenweg	50	44	44	17
16	parking Kloosterbenden	26	31	19	9
17	Boomgaardstraat Prinsenhoflaan	67	61	56	61
18	Kolonel Aertsp plein	38	43	48	45
19	Prinsenhoflaan	-	-	-	-
20	parking Bospoort	28	33	23	15
21	Maastrichtersteenweg	40	30	20	20
22	Koning Albertlaan	59	69	73	64
23	Acht Meilaan	52	60	60	52
24	Slachthuisstraat	38	50	25	25
25	Pelserstraat	78	100	106	94
26	Capucienenstraat	50	83	83	42
27	Eikerstraat	68	79	89	80
28	Burgemeester Philipslaan	53	59	43	31
29	Rosmolenstraat	200	220	240	200
30	Loerstraat	67	72	83	83
31	parking Sportlaan	30	25	17	18
totaal		41	43	38	36
totaal - Sportlaan		44	47	43	40

Tabel 2: bezettingsgraden zaterdag 12 september 2020

Dit zijn erg lage bezettingsgraden op zonaal niveau (zelfs indien men parking Sportlaan buiten beschouwing laat). Wellicht is dit deels te wijten aan de maatregelen in functie van COVID-19. Op het moment van de tellingen waren de winkels, scholen en horeca open maar telewerk werd nog sterk aanbevolen. Er was toch wel een daling van het winkelbezoek merkbaar maar vermoedelijk liggen deze lage bezettingsgraden vooral aan het grote parkeeraanbod in Maaseik-centrum. Anders gesteld kan het met minder parkeerplaatsen zonder dat dit noemenswaardige effecten heeft op de bereikbaarheid met de auto. Het scenario 1 Beeldkwaliteit is haalbaar.

De grote onderbenutting van de parkings Kloosterbempden en Bospoort werd door deze tellingen bevestigd. Dit biedt de mogelijkheid om scenario 1 te laten doorgroeien naar scenario 2.

2.2.2 Aandeel langparkeerders

In het onderzoeksgebied werd gekeken naar het aandeel langparkeerders in het onderzoeksgebied. Indien het aandeel te groot zou zijn, zou het parkeren voor bezoekers (kort- en middellangparkeerders) in het gedrang kunnen komen.

Aandeel bewoners op dinsdag

Volgende tabel geeft het aandeel bewoners weer ten opzichte van het totale parkeerplaatsen voor alle wegsegmenten op verschillende uren (in %)

segment	naam	bezbc11u	bezbc17u
1	Markt	4	1
2	Bleumerstraat	38	38
3	Sionstraat	14	7
4	Grote Kerkstraat	38	31
5	Kerkplein	43	38
6	Waagstraat	0	33
7	parking Ziekenhuis	11	12
8	Monseigneur Koningsstraat	24	28
9	Venlosesteenweg	5	9
10	Houtstraat	67	67
11	Schillingsstraat	50	60
12	Vullerstraat	75	125
13	Munnikenstraat	67	33
14	Parking Hepperpoort	36	36
15	Heppersteenweg	17	11
16	parking Kloosterbemden	6	3
17	Boomgaardstraat Prinsenhoflaan	28	39
18	Kolonel Aertsplein	23	10
19	Prinsenhoflaan	0	0
20	parking Bospoort	6	7
21	Maastrichtersteenweg	10	10
22	Koning Albertlaan	16	0
23	Acht Meilaan	17	0
24	Slachthuisstraat	19	19
25	Pelserstraat	33	22
26	Capucienenstraat	17	17
27	Eikerstraat	25	21
28	Burgemeester Philipslaan	19	19
29	Rosmolenstraat	160	60
30	Loerstraat	33	11
31	parking Sportlaan	6	2
	totaal	13	10
	totaal - Sportlaan	14	12

Tabel 3: aandeel bewoners parkeren tov capaciteit dinsdag 15 september 2020

Voor het volledige studiegebied is 14% van het totaal aantal parkeerplaatsen bezet door een bewoner om 11u als men de parking op Sportlaan buiten beschouwing neemt.

Aandeel langparkeerders op zaterdag

Volgende tabel geeft het aandeel langparkeerders (bewoners en niet-bewoners) weer op een dinsdag ten opzichte van het totale parkeerplaatsen weer voor alle wegsegmenten op verschillende uren (in %)

segment	naam	langc11u	langc17u	langc20
1	Markt	1	2	2
2	Bleumerstraat	31	31	31
3	Sionstraat	36	36	36
4	Grote Kerkstraat	50	63	50
5	Kerkplein	33	53	40
6	Waagstraat	17	17	17
7	parking Ziekenhuis	16	21	19
8	Monseigneur Koningsstraat	32	52	48
9	Venlosesteenweg	5	9	9
10	Houtstraat	50	83	83
11	Schillingsstraat	50	80	80
12	Vullerstraat	75	125	125
13	Munnikenstraat	100	100	100
14	Parking Hepperpoort	40	57	46
15	Heppersteenweg	28	33	17
16	parking Kloosterbenden	6	8	6
17	Boomgaardstraat Prinsenhoflaan	33	44	39
18	Kolonel Aertsplein	20	48	45
19	Prinsenhoflaan	0	0	0
20	parking Bospoort	14	16	14
21	Maastrichtersteenweg	20	20	10
22	Koning Albertlaan	33	59	51
23	Acht Meilaan	26	45	38
24	Slachthuisstraat	13	25	25
25	Pelserstraat	33	100	94
26	Capucienenstraat	50	50	42
27	Eikerstraat	39	39	39
28	Burgemeester Philipslaan	21	21	21
29	Rosmolenstraat	120	120	120
30	Loerstraat	44	44	44
31	parking Sportlaan	2	3	3
	totaal	15	21	19
	totaal - Sportlaan	15	21	18

Tabel 4: aandeel langparkeerders zaterdag 12 september 2020

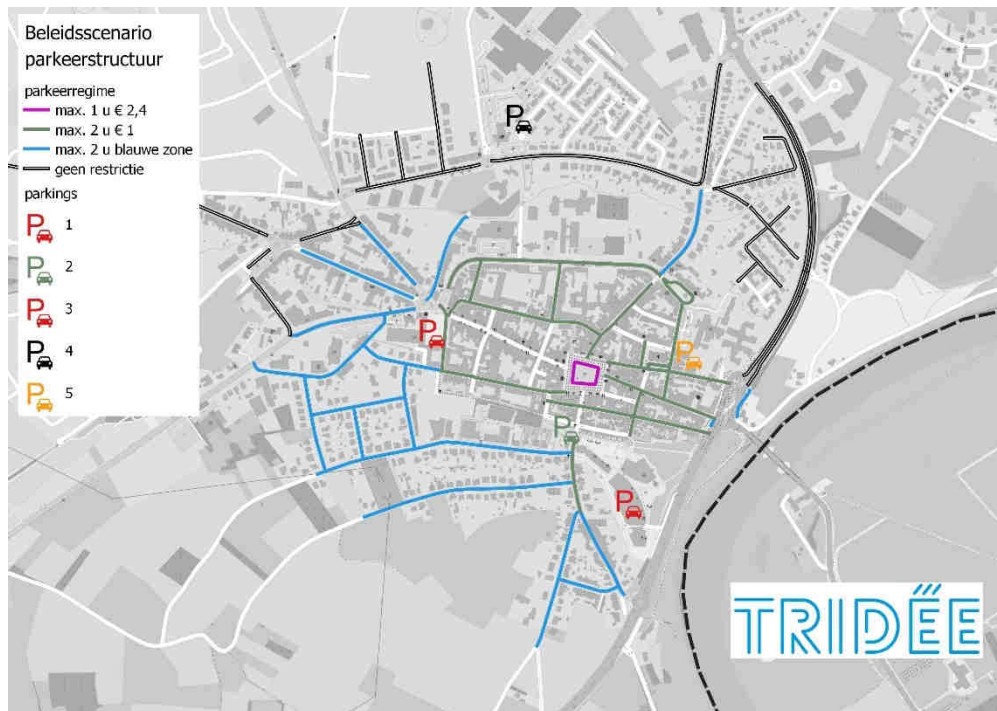
De aandelen van langparkeerders op zaterdag liggen weliswaar hoger dan op een dinsdag maar deze resultaten - gecombineerd met de bezettingsgraden - geven

niet aan dat het langparkeren het kort- en middellangparkeren in het gedrang zou brengen.

3 Parkeerbeleid

3.1 Parkeerstructuur

3.1.1 Maaseik-centrum



Kaart 1: Parkeerstructuur Maaseik-centrum

Voor het centrum van Maaseik stellen we voor om met schillen te werken. Naarmate men verder van de Markt is, daalt het parkeertarief tot uiteindelijk 0 euro. Het doel is om langparkeerders zoveel mogelijk aan de rand te laten parkeren om zo de bezoekers van het centrum en de bewoners ruimte te geven.

Voor het centrum van Maaseik zijn er 3 zones:

- paarse zone: Markt, de duurste zone vooral bestemd voor bezoekers van de horeca, maximum 2 uur (09u00-18u00 uitgezonderd zon- en feestdagen)(zaterdag 09u00-20u00)+ geen bewonersparkeren (2,4 €/uur)
- groene zone: overige betalende zone bestemd voor bezoekers (09u00-18u00 uitgezonderd zon- en feestdagen)(1€/uur)
- blauwe zone: deze heeft vooral tot doel om te voorkomen dat bestuurders in deze straten gaan staan als gevolg van het betalend parkeren en wordt uitgevoerd als een zone voor schijfparkeren. (09u00-18u00 uitgezonderd zon- en feestdagen)

Bij de herontwikkeling van de voormalige ziekenhuissite zal een parking worden aangelegd in functie van deze ontwikkeling. Het is aangewezen om een deel van deze parking ook open te stellen voor bezoekers van het centrum, analoog met Bospoort en Kloosterbempden.

Binnen de zonering kunnen nog plaatsen voorzien worden voor Shop&Go (15-30min.) zoals bijvoorbeeld een deel van Prinsenhoflaan (Kolonel Aertsplein).

Wijzigingen ten opzichte van de huidige situatie zijn:

- omvorming van Maastrichtersteenweg, Koning Albertlaan, Acht Meilaan, Slachthuisstraat en Venlosesteenweg tot blauwe zone: er zijn niet veel andere

functies dan wonen in deze straten en een blauwe zone is afdoende om langparkeerders te weren.

- weglaten van de huidige gele zone (max. 4 u) + omvorming van Burgemeester Philipsstraat tot groene zone.

Parkeeraanbod

De ambitie van het Beeldkwaliteitsplan houdt in om de kwaliteit van het openbaar domein een stevige impuls te geven. Dit houdt in dat -naar aanleiding van herinrichting van straten en pleinen- het parkeeraanbod zal verminderen. Dit zal voornamelijk in de groene zone zijn. Zoals eerder geformuleerd is dit perfect mogelijk zonder de bereikbaarheid voor de auto in het gedrang te brengen. Alleszins zal dit stelsmatig gebeuren. Bij het ontwerpproces voorafgaand aan de heraanleg hoeft men niet 1 op 1 de parkeerplaatsen te behouden. Andere aspecten zoals bijvoorbeeld comfort en kwaliteit voor de voetganger en fietsers zouden dus meer bepalend moeten zijn voor het ontwerp.

In het Beeldkwaliteitsplan staat een voorstel om het parkeeraanbod op Markt te reduceren tot de helft om de beeldkwaliteit van het plein te verbeteren. Gelet op de huidige economische structuur wordt geopteerd om het huidig parkeeraanbod te behouden op de Markt. Op termijn kan wel worden overgegaan tot reductie van het parkeeraanbod.

Wanneer er een opportuniteit komt voor een nieuwe invulling van de parking Hepperpoort kan daar ook het parkeeraanbod gereduceerd worden zonder een impact op de bereikbaarheid. Het parkeeronderzoek gaf duidelijk aan dat de onderbenutte parking Kloosterbempden deze behoefte makkelijk opvangen.

De ruimte van de voormalig stalplaats van De Lijn aan Prinsenhoflaan wordt gebruikt als parking voor vergunninghouders. Op korte termijn hoeven hier geen wijzigingen te gebeuren omdat hierdoor ruimte vrij blijft in de nabijheid voor andere bezoekers. Bij een ontwikkeling op dit gebied kan deze parking best verdwijnen om de onderbenutte parking Bospoort beter te benutten. Wel dient de dading met de school in uitvoering gebracht worden (GR januari 2018). In samenspraak met de scholen dienen ca. 30 parkeerplaatsen alsook een kiss-and-ride voorzien te worden binnen het projectgebied.

3.1.2 Neeroeteren

In het centrum van Neeroeteren geldt een parkeerduurbepanking door middel van een blauwe zone in Sint-Lambertusstraat, Spilstraat en in een klein stukje van de parallelbaan van Rotemerlaan (achter de bushalte). Voor het overige geldt geen parkeerrestrictie.

Achter het cultureel centrum is een grote parking met ongeveer 80 parkeerplaatsen. Op het Scholtisplein stelt zich het probleem van foutparkeren op de rijbaan parallel aan de schuine parkeerplaatsen. Hierdoor is de doorgang voor hulpdiensten niet gewaarborgd en creëert men een onveilige situatie voor de zwakke weggebruiker. Op lange termijn is een grondige heraanleg met een meer uitgesproken pleinkarakter aangewezen. Op korte termijn willen we sensibiliseren om correct te parkeren. Dit doen we door middel van flyers waarin wordt gewezen op de problemen die ze hiermee veroorzaken en wijzen hen er ook op dat er op wandelafstand een grote parking is.

Hoewel er een blauwe zone is in een deel van het centrum, wordt deze niet gerespecteerd noch gehandhaafd. Daarom wordt deze vervangen door op specifieke locaties zogenaamde shop & go parkeerplaatsen te realiseren waar er behoefte is aan kortparkeren. Hiertoe worden een aantal plaatsen voorzien van een

parkeerduurbeperking van 15 minuten (parkeerschijf). Op termijn kan de handhaving ondersteund worden door nieuwe technologische hulpmiddelen (oa. sensoren of camera's).

3.1.3 Opoeteren

In Opoeteren zijn er geen parkeerrestricties. Er zijn een aantal grotere parkings (Bossenpleintje, De Riet en Kerkhof).

Er zijn geen indicaties om hier het parkeerbeleid bij te sturen.

3.2 Tarifiering, parkeervergunningen en automaten

3.2.1 Tariefstructuur

Naar tarieven is het niet zozeer het bedrag per uur sturend maar wel het verschil tussen tarieven van de verschillende zones. Dit verschil moet groot genoeg zijn zodat parkeerders echt bewust voor een zone kiezen.

Vanuit deze argumentatie wordt ook Burgemeester Philipslaan ook toegevoegd aan de groene zone: het prijsverschil was te miniem om sturend te zijn.

De tariefstructuur die we voorstellen wordt dus sterk vereenvoudigd: er komen slechts 2 tariefzones.

Het huidige prijsverschil (2,4 euro versus 1 euro per uur) is voldoende sturend.

3.2.2 Parkeervergunningen als uitzondering

Momenteel kunnen bewoners, handelaars en medische beroepen parkeervergunningen aanvragen. Hiermee zijn ze vrijgesteld van het betalend bovengronds parkeren (uitgezonderd Markt) en blauwe zone. Het parkeeronderzoek gaf geen indicaties om dit beleid te wijzigen: er blijven voldoende parkeerplaatsen over. Het huidige beleid met betrekking tot kaarten als uitzondering wordt verder gezet.

3.2.3 Moderne parkeerautomaten

De stad is een project gestart voor het vervangen van de verouderde parkeerautomaten. Door de opkomst van het betalen via sms en apps hoeven de parkeerautomaten niet allemaal 1 op 1 te worden vervangen. Het kunnen er gerust minder zijn met bijvoorbeeld een informatiebord op die plaatsen waar de automaten niet zijn vervangen.

3.3 Bewegwijzering

Momenteel zijn de parkings in Maaseik-centrum bewegwijzerd aan de hand van nummers. Dit houdt in dat bezoekers die niet bekend zijn met de parkeerorganisatie zich op voorhand moeten informeren via de website. Dit is met andere woorden een drempel en aan een nummer kan men onderweg naar de parking beginnen te twijfelen. Daarom worden bestaande borden vervangen door borden met de benaming van de parkings.

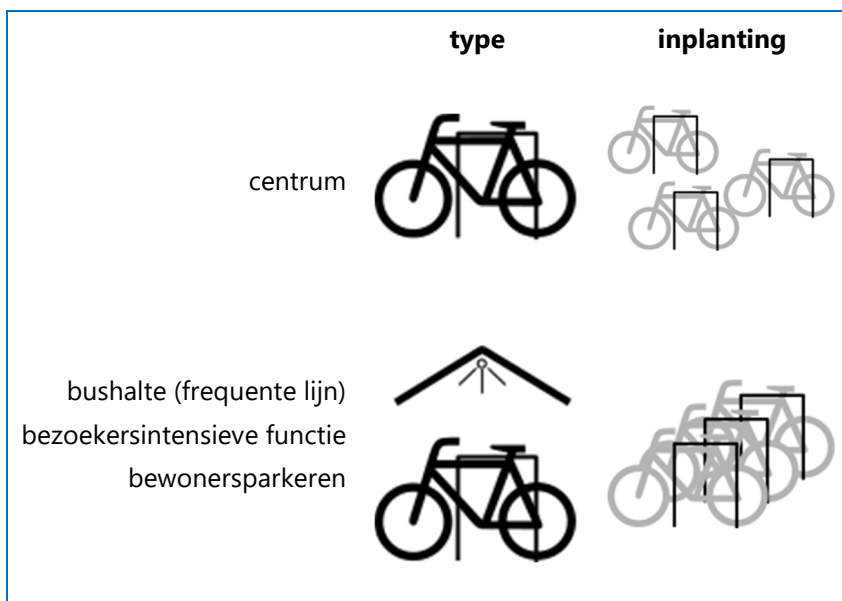
- Bospoort
- Kloosterbempden
- Sportlaan (gratis).

Het is niet aangewezen om parking Hepperpoort te bewegwijzeren. Het is toch de bedoeling om zoveel mogelijk parkeerders naar de onderbenutte parking Kloosterbempden te sturen.

3.4 Fietsparkeren

Voor de stilstaande fiets is het aangewezen om gedifferentieerd fietsparkeerbeleid uit te werken. Een doelgroepgerichte benadering kan hierbij als kapstok dienen:

1. Bewoners zijn langparkeerders. Daarom is het aangewezen om overdekte, verlichte en bij voorkeur afgesloten stallingsplaatsen te voorzien wanneer fietsparkeervoorzieningen op privaat terrein ontbreken en ook niet realiseerbaar zijn gezien de ruimtelijke context. Voorbeelden in Vlaanderen (bijvoorbeeld Mortsel, Antwerpen, Gent) tonen aan dat mensen bereid zijn om hiervoor te betalen. Deze problematiek komt weinig voor in Maaseik.
2. Werknemers zijn eveneens langparkeerders. Overdekte, verlichte en bij voorkeur afgesloten stallingen zijn voor hen het meest aangewezen. Het meest aangewezen is dat de fietsstallingen op het terrein zelf worden voorzien. Dit is letterlijk dicht bij de deur en dus comfortabeler en dus aantrekkelijker om meer personeel op de fiets te zetten.
3. Winkelaars zijn kortparkeerders. Een diefstalbestendige beugel vlakbij de bestemming is de hoofdeis voor hen. Daar hun verblijftijd kort is, accepteren ze geen lange wandelafstanden. Anders stallen ze hun fietsen los op het trottoir. Handelaars moeten zelf zoveel de behoefte op eigen terrein opvangen of participeren in de realisatie op openbaar domein.
4. Ook bezoekers zijn kortparkeerders. Een diefstalbestendige beugel vlakbij de bestemming is tevens de hoofdeis. Diffuus parkeren is hier de norm. Bij bezoekersintensieve functies loont het om stallingsplaatsen te bundelen.
5. Openbaar vervoergebruikers (pendelaars) en zijn langparkeerders. Voor hen zijn overdekte, verlichte stallingen met het juiste type beugel noodzakelijk. Fietsboxen of andere types van afgesloten stallingen bieden een extra bescherming tegen vandalisme en diefstal. Pendelaars kunnen dan met een meer gerust hart hun fiets achterlaten.



Figuur 1: gedifferentieerd fietsparkeerbeleid

Belangrijk voor alle doelgroepen is dat een goed type fietsenstalling wordt gebruikt. Het beste type zijn stallingen met aanbindsysteem: bestaan uit een metalen hek of beugel waaraan twee of soms meer fietsen kunnen worden vastgemaakt. De hele fiets of een deel van de fiets leunt dan tegen de beugel.

Dit betekent dat in Maaseik een deel van de huidige fietsenstallingen eigenlijk moeten worden vervangen.

3.5 Parkeren buiten de openbare weg

In een stedenbouwkundige verordening kan de gemeente normen opleggen voor de aanleg van parkeerplaatsen buiten de openbare weg. Dit is wenselijk om te voorkomen dat bij nieuwbouw, grootschalige verbouwing of functiewijziging de parkeerdruk wordt afgewenteld op het openbaar domein. Een stedenbouwkundige verordening maakt het voor de bouwheren duidelijk welk parkeeraanbod moet worden voorzien. Dit voorkomt ook discussies in besprekingen over de aanvragen van een omgevingsvergunning.

De invoering van een belastingsreglement op het ontbreken van deze parkeren biedt enige flexibiliteit in de normen en stimuleert de zoektocht naar een geschikte oplossing.

3.5.1 Stedenbouwkundige verordening

In een stedenbouwkundige verordening worden normen opgenomen over aantallen parkeerplaatsen, alsook over de locatie van de parkeerplaatsen en de inrichting ervan. De verordening is van kracht op zowel nieuwbouw, uitbreiding en functiewijziging.

Normen qua aantal parkeerplaatsen

De minimumnormen verschillen qua functie (wonen, winkel, handel enz.).

Het gemiddeld personenwagenbezit in Maaseik bedroeg in 2017 1,28 personenwagens per huishouden. Dit ligt iets hoger dan het Vlaams gemiddelde van dat jaar (1,25).

Hieronder volgen voorstellen voor minimale normen voor de woonfunctie. Bij het opstellen van de verordening kan er worden afgeweken van de voorgestelde normen. Deze worden definitief vastgelegd in een stedenbouwkundige verordening, na het volgen van de vastgelegde procedure. Indien er naar de toekomst significante wijzigingen zouden zijn, moeten de normen worden herzien. Het is aangewezen vijfjaarlijks een evaluatie te doen van de normen.

	ééngezinswoningen	meergezinswoningen	sociale woningen/ /aanleunwoningen/assistentiewoningen
nieuwbouw	1,5 per woning, vrijstelling voor rijwoningen met een maximum gevelbreedte $\leq$ 6 meter	1,5 per woongelegenheid	1 per woongelegenheid
uitbreiding	1,5 per bijkomende woongelegenheid		1 per bijkomende woongelegenheid
functiewijziging	normen voor nieuwbouw		

Aaneengesloten ééngezinswoningen die, door de beperkte perceelsbreedte, niet breder kunnen bouwen dan 6m worden vrijgesteld van de verplichting om een parkeerplaats te voorzien.

Groepsprojecten moeten voldoende parkeerplaatsen voorzien, ongeacht de gevelbreedte, en dienen zoveel mogelijk met gemeenschappelijke inritten te werken. In bovenstaande normen wordt het aantal minimaal te realiseren parkeerplaatsen weergegeven. Er wordt naar beneden afgerond naar het vorige geheel getal.

Door deze afronding is het niet nodig om een onderscheid gemaakt tussen Maaseik-centrum en de overige delen van de stad.

De parkeernormen voor woningen en woongelegenheden zijn iets hoger dan het personenwagenbezit om ook ruimte te voorzien voor bezoekers.

Voor de overige functies dan wonen dient in de stedenbouwkundige verordening ook minimumnormen te worden opgelegd. Inspiratie voor deze normen kunnen gevonden worden in het Richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER van de Vlaamse overheid. Voor herbouw of uitbreiding van bestaande functies kan een studie van het wagengebruik en de parkeerbezetting het aantal benodigde parkeerplaatsen bepalen.

Locatie van de parkeerplaatsen

Voor de locatie wordt wel een onderscheid gemaakt tussen Maaseik-centrum en de overige delen van de gemeente:

- Voor Maaseik-centrum: De parkeerplaatsen moeten worden aangelegd op het bouwperceel waarop het betreffende gebouw gelegen is of op een perceel gelegen binnen een omtrek van 250 meter te rekenen van het bouwperceel en dat eigendom is van de aanvrager.
- Voor de overige delen van de gemeente moeten de parkeerplaatsen op het perceel zelf aangelegd worden.

Het toelaten om de parkeerplaatsen niet op het perceel zelf te realiseren mag enkel worden bepaald door de onmogelijkheid om dit te doen in functie van goede ruimtelijke ordening. Dit is denkbaar in het dichtbebouwd Maaseik-centrum maar niet daarbuiten.

Voor het volledig grondgebied kunnen volgende locatievoorwaarden gelden:

- De parkeerplaatsen in functie van supermarkten en warenhuizen, hotels, motels en b&b's, ziekenhuizen en klinieken, rust- en verzorgingstehuizen moeten op het perceel zelf aangelegd worden.

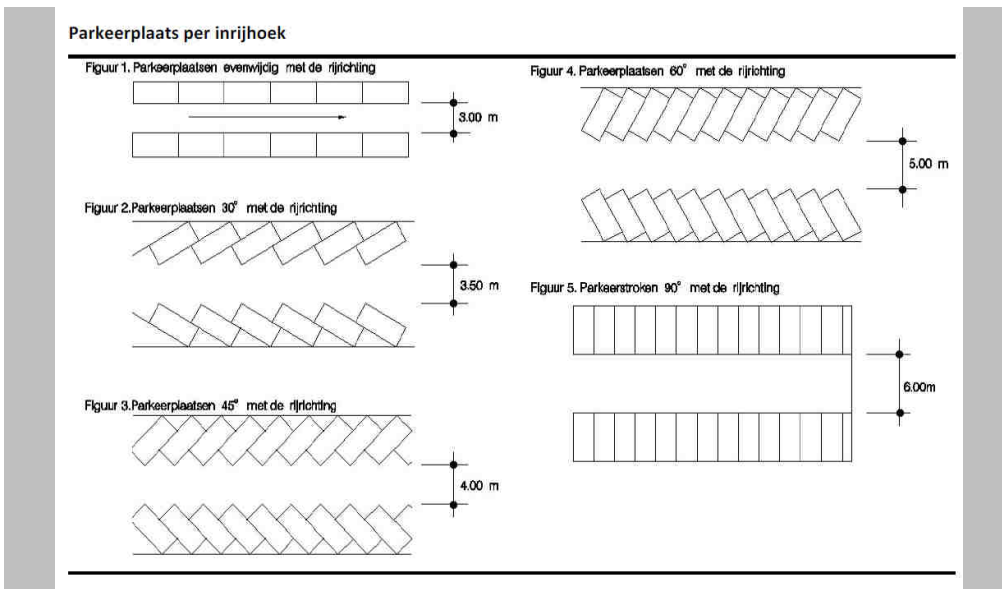
- Een bepaalde parkeerplaats kan slechts éénmaal bestemd worden voor een hoofdgebouw.
- De goede plaatselijke ordening mag geenszins in het gedrang worden gebracht; het project moet aangepast worden met het oog op de vermindering van de parkeerbehoefte wanneer men niet voldoende parkeerplaatsen kan inrichten zonder de goede plaatselijke ordening te schaden:

Inrichting

Normen voor de inrichting zijn nodig om zeker te zijn dat de parkeerplaatsen ook effectief kunnen worden gebruikt.

Deze normen hebben betrekking tot de afmetingen van de parkeerplaatsen, toegangswegen en hellingen.

Inspiratie voor deze normen kunnen gevonden worden in het Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid van de Vlaamse overheid.



Figuur 2: mogelijke normen qua afmetingen

Normen voor fietsenstallingen

Het komt nog te vaak voor dat in ontwerpen onvoldoende rekening wordt gehouden met ruimte voor fietsers. Daarom nemen we in de gemeentelijke parkeerverordening ook normen op voor fietsers en dit zowel qua aantal als inrichting. Als stelregel zou 1 stallingsplaats per hoofdkussen moeten worden genomen.

In de parkeerverordening kan dit vertaald worden door het aantal fietsenstallingen te koppelen aan de gemiddelde gezinsgrootte. Voor de overige functies kan inspiratie worden gezocht bij stedenbouwkundige verordeningen van andere steden en gemeente.

Qua inrichting wordt gekeken naar de recente gangbare normen en richtlijnen (oa. Fietsberaad, Vademecum fietsvoorzieningen ea.).

3.5.2 Belastingsreglement op het ontbreken van parkeerruimte

De invoering van een belastingsreglement laat toe om af te wijken van de parkeernorm uit de stedenbouwkundige verordening door een grondige motivering en een compensatoire vergoeding (belasting) aan de gemeente te betalen.

De stad kiest voor een progressieve belasting waarbij de belasting per ontbrekende parkeerplaats stijgt naargelang het aantal ontbrekende parkeerplaatsen. Ze wil hiermee vooral de projectontwikkelaars motiveren voor het zoeken naar een oplossing op privaat domein. De progressiviteit houdt ook rekening met kleinere afwijkingen ten opzichte van de norm. De vergoeding is verhoudingsgewijs lager naarmate het verschil met de norm kleiner is.

Een voorbeeld van een mogelijke progressieve belasting:

- 2.500,00 euro indien er 1 parkeerplaats ontbreekt of niet behouden blijft
- 3.000,00 euro per ontbrekende parkeerplaats indien er twee parkeerplaatsen ontbreken of niet behouden blijven
- 3.500,00 euro per ontbrekende parkeerplaats indien er drie parkeerplaatsen ontbreken of niet behouden blijven
- 4.000,00 euro per ontbrekende parkeerplaats indien er vier parkeerplaatsen ontbreken of niet behouden blijven
- 5.000,00 euro per ontbrekende parkeerplaats indien er vijf of meer parkeerplaatsen ontbreken of niet behouden blijven.

3.6 Handhaving

Handhaving is een wezenlijk onderdeel van het parkeerbeleid. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen handhaving van het parkeerregime en foutparkeerders.

Handhaving parkeerregime

Het niet naleven van een parkeerregime kan als consequentie hebben dat het parkeersysteem niet functioneert. Langparkeerders nemen onterecht ruimte in van kort- en middellangparkeerders. Daarnaast wordt het niet betalen als niet-billijk ervaren door de mensen die wel netjes betalen. Willen we dit gewenst gedrag blijvend houden, moeten we handhaven.

De handhaving op de blauwe zone en het betalend parkeren is gedepenaliseerd. Dit gebeurt door stad zelf.

Belangrijk is dat de perceptie van de pakkans groot moet zijn. Daarom is het aangewezen om niet telkens dezelfde periodes en dezelfde rondes worden gedaan, zoals nu het geval is.

Handhaving hinderlijk of foutparkeren

Foutparkeren kan verschillende implicaties hebben: verkeersonveiligheid, belemmering doorgang voor hulpdiensten en ergernis bij mensen die correct parkeren.

Het foutparkeren kan door de politie als gemachtigde vaststeller worden gehandhaafd.

De controles kunnen best worden gefocust op de probleemlocaties en naar aanleiding van meldingen. Hiertoe worden de nodige afspraken worden gemaakt met de politie.

4 Actieprogramma

	timing	trekker	partner
opwaarderen publieke ruimte Maaseik-centrum	continue	Dienst Werken	Dienst Omgeving
vervangen parkeerautomaten Maaseik-centrum	2021	Dienst Parkeren	Dienst Werken
omvorming van Maastrichtersteenweg, Koning Albertlaan, Acht Meilaan, Slachthuisstraat tot blauwe zone	2021	Dienst Parkeren	Dienst Werken
omvorming Burgemeester Philipslaan tot groene zone	2021	Dienst Parkeren	Dienst Werken
handhaving blauwe zone	continue	Dienst Parkeren	Politie
handhaving betalend parkeren	continue	Dienst Parkeren	Politie
handhaving foutparkeren	continue	Politie en Dienst Parkeren	
opstellen stedenbouwkundige verordening parkeren + retributiereglement	2021	Dienst Omgeving Dienst Parkeren	
invoering Shop&Go parkeerplaatsen	2021	Dienst Parkeren Dienst Omgeving	
handhavingsstrategie Opoeteren - Scholtisplein	2021	Dienst Parkeren Dienst Omgeving	
heraanleg Scholtisplein	Nader te bepalen	Dienst Omgeving Dienst Werken	
uitrol fietsparkeerplaatsen	continue	Dienst Omgeving Dienst werking	

circulatieplan

2021-2022

Dienst omgeving

Dienst werken

Bijlagen

Visienota

Parkeeronderzoek Maaseik-centrum

verslag advies gecoro maart 2021

beeldkwaliteitsplan

