

Parkeerbeleidsplan 2025 gemeente Bladel

De raad van de gemeente Bladel;

gelezen het voorstel R25.055 van burgemeester en wethouders van 19 augustus 2025;

gelet op het feit dat de Verkeersvisie 2035 separaat parkeerbeleid wenselijk acht, het college graag ten aanzien van parkeren meer flexibiliteit en maatwerk mogelijkheden wenst;

overwegende dat het nieuwe beleid aansluit bij de maat en schaal van Bladel;

besluit:

1. Vaststellen van het nieuwe parkeerbeleid zoals dat is omschreven in de nota's Parkeerbeleidsplan en Nota parkeernormen, met inbegrip van de volgende wijziging: Paragraaf 5.5 'Artsen/verloskundigen' van het parkeerbeleidsplan (p.26), criteria 5 te vervangen door:
"5. Het college kan besluiten om in voorkomende gevallen een parkeerplaats aan te wijzen voor artsen en/of verloskundigen. Hiervoor is geen aanvullende onderbouwing vereist."
2. Vaststellen van de nota van zienswijzen.

Introductie

Hoe kan gemeente Bladel slim met parkeeroplossingen omgaan?

Gemeente Bladel heeft sterk de behoefte om binnen het parkeerbeleid ruimte te zoeken naar flexibiliteit, maatwerk en slimme innovatieve maatregelen. Het belangrijkste doel is daarbij om de parkeermogelijkheden die reeds bestaan, beter te gaan benutten en slimmer in te zetten. Uitbreiden is geen doel op zich, maar indien noodzakelijk wel mogelijk.

Het is de bedoeling dat gemeente Bladel als wegbeheerder hierin acteert.

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Gemeente Bladel werkt samen met buurgemeenten aan slimme mobiliteitsoplossingen. Dit past binnen de Verkeersvisie 2035 van de gemeente. De inzet is om minder auto-afhankelijk te worden en alternatieve vervoerwijzen te stimuleren. Parkeerbeleid is daarvoor een sturingsinstrument. Door bij ruimtelijke ontwikkelingen maatwerk te leveren, kan gestuurd worden op autogebruik en -bezit.

In de Verkeersvisie 2035 van gemeente Bladel wordt uitgegaan van landelijke kencijfers van het CROW. Dit maakt het bieden van maatwerk lastig en leidt tot discussie met ontwikkelaars die zelf ook, voor hun toekomstige bewoners en gebruikers, alternatieven willen aanbieden. Met voorliggend parkeerbeleidsplan geeft gemeente Bladel haar visie op parkeerbeleid en ruimte aan maatwerk om hier invulling aan te geven. De parkeernormen zijn beschreven in de 'Nota Parkeernormen 2025'.

Het parkeerbeleidsplan moet een toetsingskader vormen voor vraagstukken omtrent parkeren. Het parkeerbeleidsplan dient de volgende aspecten te bevatten:

- parkeernormen voor nieuwe ontwikkelingen;
- instrumenten om specifieke parkeervraagstukken te benaderen.

1.2 Aanpak

Bij het opstellen van het parkeerbeleid zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Er zijn geen aanvullende onderzoeken op straat uitgevoerd.
- Er is uitgegaan van bij gemeente Bladel bekende klachten, meldingen en vragen van belanghebbers en/of bewoners.
- Er wordt aangesloten op de Verkeersvisie 2035 die op 7 juli 2022 is vastgesteld.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk één beschrijft de aanleiding en de aanpak van het parkeerbeleidsplan. Vervolgens beschrijft hoofdstuk twee de huidige parkeersituatie in de gemeente, waarna hoofdstuk drie een toelichting geeft op de parkeernormen voor ruimtelijke ontwikkelingen. Hoofdstuk vier beschrijft de toelichting van de fietsparkeernormen en hoofdstuk vijf het beleid op de relevante doelgroepen. Tot slot beschrijft hoofdstuk 6 het flankerend beleid.

De parkeernormen en maatwerkoplossingen zijn beschreven in de 'Nota parkeernormen 2025' van gemeente Bladel.

2. Huidige situatie

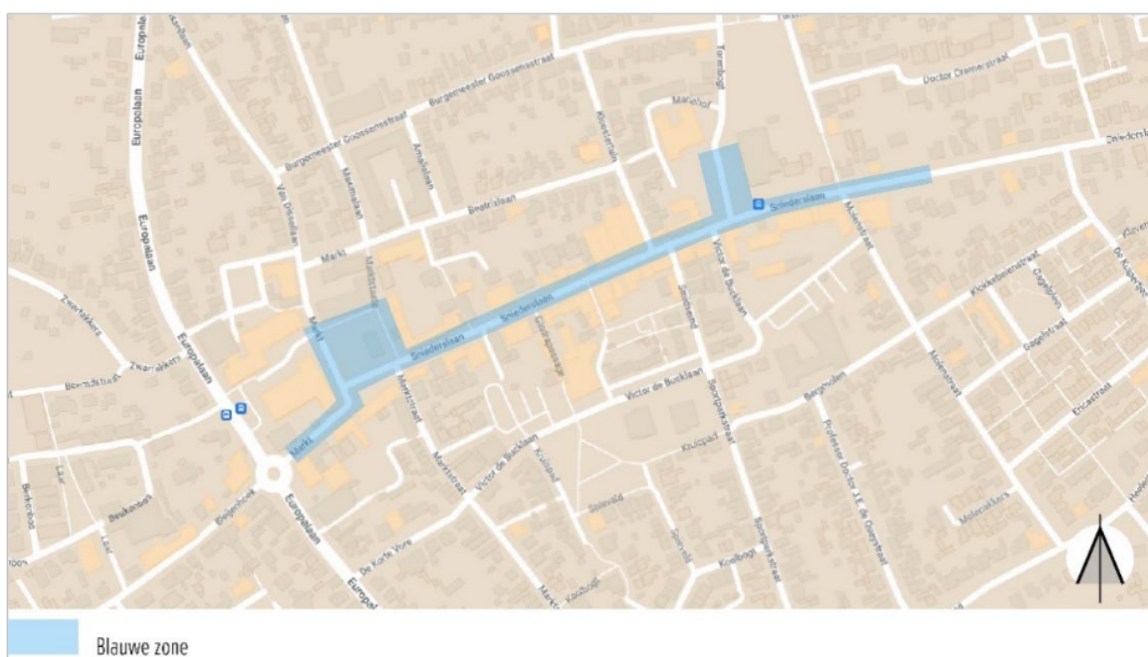
2.1 Parkeersituatie op straat

Regulering

Blauwe zone Bladel

Momenteel is er in Bladel regulering van het parkeren in het centrum van de kern. Hier geldt een parkeerduurbepanking in de vorm van een blauwe zone. Deze is van kracht van maandag t/m donderdag van 09.00 tot 18.00 uur, vrijdag van 09.00 tot 20.00 uur en zaterdag van 09.00 tot 16.00 uur. Daarnaast is het verboden om op de Markt van Bladel te parkeren op woensdag van 08.00 tot 18.00 uur in verband met de weekmarkt.

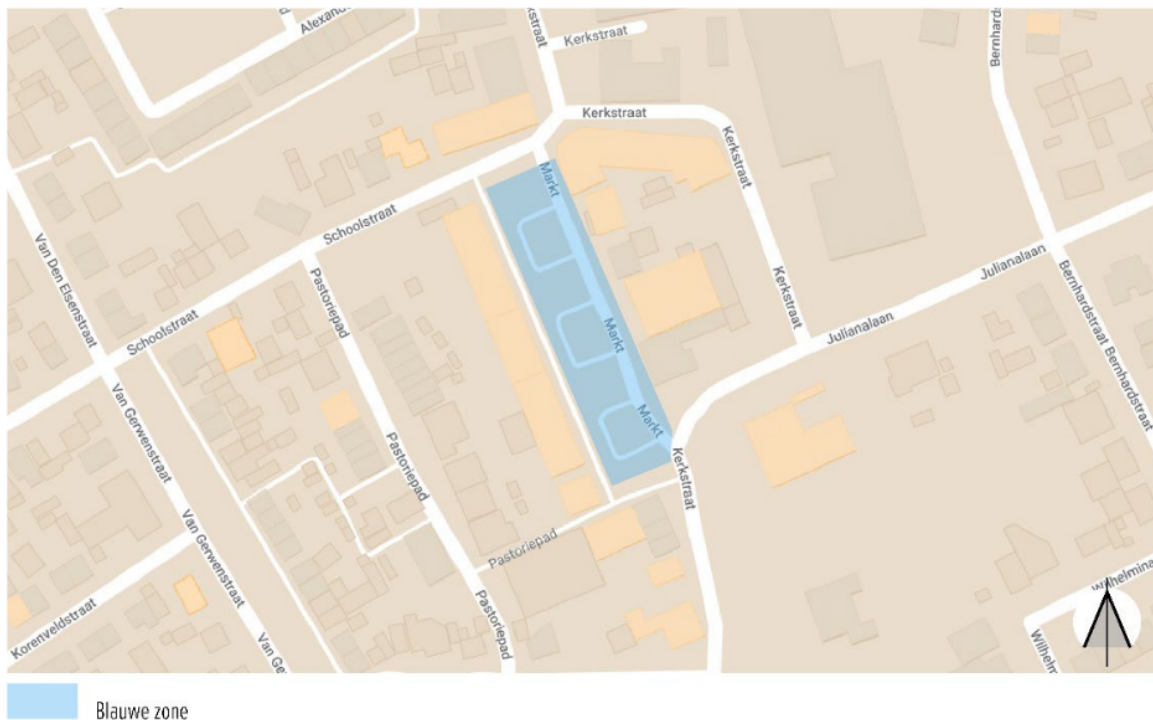
In de omgeving van de blauwe zone, rondom het centrum van Bladel, zijn er parkeerterreinen beschikbaar voor langparkeerders. Er worden geen ontheffingen voor de blauwe zone uitgegeven, uitgezonderd voor evenementen. Het gebied van de blauwe zone is weergegeven in onderstaande figuur.



figuur 1: blauwe zone centrum Bladel

Blauwe zone Hapert

In Hapert geldt op de Markt een blauwe zone. Deze is van kracht tussen 09.00 en 18.00 uur op werkdagen en van 09.00 en 16.00 uur op zaterdagen. De afbeelding in figuur 2 toont de blauwe zone in Hapert.



figuur 2: blauwe zone centrum Hapert

Vrachtwagens en bedrijventerreinen

Vrachtwagens kunnen geparkeerd worden op de bedrijventerreinen, op eigen terrein of langs de weg waar geen parkeerverbod geldt. Het is verboden een vrachtwagen te parkeren binnen de bebouwde kom van de kernen Bladel, Hapert, Casteren, Hoogeloon, Netersel en Dalem. Het parkeerverbod geldt niet van maandag tot en met vrijdag van 08.00 tot 18.00 uur.

Op een aantal bedrijventerreinen in gemeente Bladel wordt overlast ervaren van geparkeerde vrachtwagentrailers die lang op dezelfde plek geparkeerd staan. Vanwege de verkeersveiligheid is het belangrijk dat hier aandacht voor is.

Woonwijken

In de woonwijken staat verblijven centraal. Het verkeer en dus ook het parkeren dient zichzelf hier te regelen. Leefbaarheid en verkeersveiligheid staan hierbij voorop. Er is geen sprake van parkeerregulering in de woonwijken.

2.2 Input beleidsadviseurs en centrummanagement

In de inventarisatiefase zijn er met ambtenaren van verschillende afdelingen binnen gemeente Bladel gesprekken gevoerd:

- Afdeling dienstverlening en bedrijfsvoering
- Verkeerskundig plantoetser
- Afdeling ontwikkeling
- Afdeling facilitair
- Afdeling economie

Daarnaast is er gesproken met het centrummanagement van Hapert en Bladel. Onderstaand zijn de belangrijkste bevindingen van de gesprekken met de beleidsadviseurs en centrummanagement samengevat.

Vergunningverlening

Vanuit vergunningverlening is er vraag naar een duidelijk stappenplan om de parkeerbehoefte te kunnen toetsen. Nu is er regelmatig onduidelijkheid over hoe om te gaan met de parkeercijfers. Er is geen ruimte voor maatwerk. Het definitieve parkeerbeleid moet duidelijk zijn voor de vergunningverleners, zodat zij adviezen duidelijk en eenduidig kunnen terugkoppelen aan de ontwikkelaars.

Huidige parkeerbeleid

In de huidige methode wordt de parkeerbehoefte getoetst aan de CROW normen. Daarbij wordt het gemiddelde van de bandbreedte als uitgangspunt genomen. In de CROW normen staan geen aanwe-

zigheidspercentages of parkeren in de openbare ruimte opgenomen. Formeel gezien moeten aanvragen daarom worden afgewezen als er niet geparkeerd kan worden op eigen terrein.

Nieuw beleid

In het nieuwe beleid moet volgens de afdeling verkeer rekening worden gehouden met het afronden van de parkeernormen. Bij verwijzingen naar een CROW-publicatie moet de publicatie worden genoemd of verwezen worden naar de meest actuele CROW-publicatie. Om de verschillende gebiedstypen te onderscheiden kan de omgevingsvisie van de gemeente als basis gebruikt worden. Vergunningverleners van de gemeente hanteren nog steeds het gemiddelde van de bandbreedte.

Ook is er behoefte aan beleid om de parkeerduur te regelen. Er moeten voorwaarden benoemd worden om dit wel of niet te doen.

Fietsparkeren

Ook voor fietsparkeren moeten normen worden opgenomen in het op te stellen parkeerbeleid. Vanuit ruimtelijke ontwikkeling worden er heel veel eisen gesteld aan initiatieven. Een van de grootste ruimte vragers zijn parkeren en infrastructuur. Vanuit de mobiliteits- en omgevingsvisie is duurzaamheid een belangrijk thema en dient de auto dus minder dominant te zijn. Ten gunste van de fiets. Die bewustwording moet er komen, ook in het parkeerbeleidsplan. Daarom kan fietsparkeren een belangrijk onderdeel zijn binnen het parkeerbeleidsplan. Monitoring van het fietsparkeren is nodig om tijdig bij te kunnen sturen.

Parkeer- of mobiliteitsfonds

Een parkeerfonds is geen oplossing. Dan zijn parkeerplaatsen afgekocht, terwijl de gemeente ook geen ruimte heeft om extra parkeerplaatsen aan te leggen. Een mobiliteitsfonds is voor gemeente Bladel ook geen wenselijke oplossing. De afkoopsom wordt ingezet voor mobiliteitsvoorzieningen op gemeentelijk niveau. Er is hierbij geen causaal verband tussen het initiatief en de oplossing.

Doelgroepenparkeren:

- Vrachtwagenparkeren; in de gesprekken wordt aangegeven dat we als gemeente niet alleen moeten zeggen dat het parkeren van vrachtwagens in de openbare ruimte niet mag, maar dat we moeten kijken of er alternatieven zijn of kunnen aanbieden.
- Gehandicaptenparkeren; bij aanwijzen van gehandicaptenparkeerplaatsen moet rekening worden gehouden met de maatvoering van het parkeervak.
- Laadpalen; alleen faciliteren op openbare parkeerplaatsen en niet voor de deur van woningen waardoor parkeerplaatsen worden gereserveerd. Deze worden geplaatst op strategische locaties.
- Evenementen; opnemen dat er een verkeersplan moet worden overlegd bij aanvraag van een evenementenvergunning.

Handhaving

In de gemeente wordt door boa's gehandhaafd op parkeren. Er wordt door de boa's strenger gecontroleerd op parkeerverboden en de blauwe zone. De inzet van de boa's is bepaald in het 'Uitvoeringsprogramma VTH' van de gemeente.

Voorbeeldfunctie gemeente

Ongeveer 90% van de gebruikers (voornamelijk werknemers van de gemeente) van het gemeentehuis geeft aan dat zij in de meeste gevallen met de auto naar het gemeentehuis rijden. Zij parkeren op verschillende parkeerplaatsen, waarvan een deel in de parkeergarage onder de Marktstaete. De parkeerplekken in de garage kunnen niet flexibel worden ingezet, omdat slecht één gebruiker per parkeerplaats toegang heeft. Dit leidt tot een lage bezettingsgraad van de parkeergarage.

Uit het onderzoek onder de gebruikers van het gemeentehuis blijkt dat er een groot fietspotentieel ligt. Onderzoek naar fietsstimulering is daarom gewenst. Daarnaast zoeken we naar mogelijkheden om het gebruik van deelauto's te optimaliseren.

2.3 Input ondernemersverenigingen en OBGB

Naast de input van de beleidsmedewerkers van gemeente Bladel hebben er gesprekken plaatsgevonden met de ondernemersverenigingen en het OBGB. Ondernemers binnen de gemeente zetten in op een hogere beschikbaarheid van parkeerplaatsen in het centrum, bijvoorbeeld in de vorm van uitbreidingen van de blauwe zones. Daarnaast vinden zij de bewegwijzering richting parkeerplaatsen en de parkeerroute in Bladel onduidelijk.

Op twee bedrijventerreinen zijn er regelmatig klachten in verband met het laden en lossen, parkeren van trailers en het overnachten op de openbare weg, met name op de Sleutel en bedrijventerrein Hapert. Er zijn geen openbare alternatieven voor vrachtwagenchauffeurs om te overnachten, dit moet een ondernemer zelf oplossen. Ook voor vrachtwagenchauffeurs woonachtig in de gemeente is er geen

ruimte om te parkeren. Er kan wel tegen betaling worden geparkeerd op een faciliteit op het KBP en op de Kleine Hoeven in Reusel-De Mierden.

2.4 Parkeerroute Bladel

Door de kern van Bladel loopt een parkeerroute. De parkeerroute verbindt de parkeerterreinen rondom het winkelgebied voor de autogebruiker. De parkeerroute start op het kruispunt van de N284 en de Europalaan, en leidt het verkeer via De Korte Voren en de Victor de Bucklaan naar het winkelgebied op de Sniederslaan. Volgens de ondernemersverenigingen en het OBGB is de parkeerroute niet overal duidelijk bewegwijzerd. Bekeken moet worden of alle borden duidelijk zichtbaar zijn.

3. Maatwerk voor parkeernormen

Om te toetsen of bij nieuwe ontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd, zijn parkeernormen nodig. In de 'Nota Parkeernormen 2025' van gemeente Bladel zijn de parkeernormen voor nieuwe ontwikkelingen opgenomen. De gemeente kiest ervoor om meer maatwerk te bieden. Voor de actualisatie van het parkeerbeleidsplan zijn daarom de hierna beschreven maatwerkoplossingen opgenomen in de 'Nota Parkeernormen 2025'.

3.1 Maatwerkoplossingen

Het belangrijkste uitgangspunt is dat elk initiatief in beginsel kan voldoen aan de parkeeropgave die daarvoor geldt. Alleen in de gevallen waar het realiseren van de parkeerbehoefte (net) niet lukt kan men gebruik maken van de maatwerkoplossingen. Ook alleen maar als de situatie er zich voor leent en er geen parkeeroverlast in de directe omgeving door wordt veroorzaakt.

3.1.1 Inzet deelauto

Een deelauto is een auto die gebruikt wordt door meerdere gebruikers. De deelauto maakt het mogelijk om zonder het bezit van een auto toch de beschikking te hebben over een auto. Het delen van een auto kan op grond van een overeenkomst met een aanbieder of tussen personen uit meerdere huishoudens.

De inzet van deelauto's met een vaste standplaats leidt tot een lagere parkeerbehoefte. Voor sommige huishoudens is een deelauto een alternatief op het bezit van een (tweede) auto, omdat zij deze te weinig gebruiken. De inzet van deelauto's zorgt er daarmee voor dat er minder parkeerplaatsen nodig zijn. Om deelmobiliteit te stimuleren kan de parkeerbehoefte na inzet van een deelauto worden verlaagd. De nota parkeernormen beschrijft de reductiefactor en de borging van deelauto's.

3.1.2 Kleine ontwikkelingen met een geringe toename op de parkeerdruk

Bij kleine ontwikkelingen, zoals het wijzigen van een functie, komt het regelmatig voor dat de parkeereis iets toeneemt en dat deze niet op eigen terrein kan worden gerealiseerd. Om te voorkomen dat een planvoornemen hierdoor niet wordt gerealiseerd is er na beoordeling van de gemeente een vrijstelling mogelijk voor ontwikkelingen met een parkeereis tot maximaal 1,5 parkeerplaats.

3.2 Mobiliteitsfonds

Een mobiliteitsfonds is een instrument dat beschikbaar is voor parkeervraagstukken bij nieuwe ontwikkelingen. Het biedt mogelijkheden, maar kent ook voorwaarden en beperkingen.

Wat houdt een mobiliteitsfonds in?

Wanneer een ruimtelijke ontwikkeling niet kan voorzien in voldoende parkeerplaatsen kan het College van Burgemeester en Wethouders op dit punt ontheffing verlenen. Het heffen van een bijdrage is een juridisch aanvaarde mogelijkheid om die ontheffing te verlenen. Het komt erop neer dat een initiatiefnemer die niet kan voorzien in voldoende parkeerplaatsen de ontheffing afkoopt door een bijdrage per ontbrekende parkeerplaats in een mobiliteitsfonds te storten. Vanuit het mobiliteitsfonds wordt bijgedragen aan de ontwikkeling van duurzame alternatieve mobiliteitsvoorzieningen zoals deelauto's, fietsvoorzieningen en het openbaar vervoer.

De voor- en nadelen van een mobiliteitsfonds in gemeente Bladel zijn in onderstaande tabel opgenomen:

Voordelen	Nadelen
Ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt, ook als niet aan de parkeernorm wordt voldaan.	Een mobiliteitsfonds zorgt er niet voor dat de gemeente de ontbrekende parkeerplaatsen realiseert. Het parkeertekort wordt daarmee niet direct opgelost.
De gemeente krijgt middelen beschikbaar om te investeren in gemeente-brede mobiliteitsvoorzieningen.	Er moet worden aangetoond dat andere mogelijkheden niet toereikend zijn.

Met de inzet van een mobiliteitsfonds wordt de mobiliteitstransitie binnen de gemeente gestimuleerd.	De gemeente is verplicht om de afkoopsom binnen tien jaar te investeren in gemeente-brede mobiliteitsvoorzieningen.
	Een mobiliteitsfonds is een extra last voor een ontwikkelaar én voor de gemeente.

Tabel 1: voor- en nadelen van een mobiliteitsfonds in gemeente Bladel

De nadelen zijn groter dan de voordelen. Conclusie is dat de meerwaarde van een mobiliteitsfonds beperkt is en verplichtingen met zich meebrengt. Er wordt daarom voorgesteld om geen mobiliteitsfonds in te stellen.

3.3 Mobiliteitsmanagement

Op bedrijventerreinen in de gemeente geldt het uitgangspunt dat er op eigen terrein wordt geparkeerd. Indien een ondernemer van mening is dat de parkeereis niet van toepassing is op zijn/haar situatie, dan kan een gemeente een 'escape' bieden in de vorm van een mobiliteitsmanagementplan. In een mobiliteitsmanagement wordt door een onafhankelijke partij aangetoond dat minder parkeerplaatsen voor het planvoornemen voldoen, door in te zetten op alternatieve vervoersmiddelen om het autogebruik terug te dringen. In het plan staat onder andere wat de vervoerswijze van werknemers en bezoekers is, wat de groeiervachtingen zijn en hoe een bedrijf hiermee omgaat. Door bijvoorbeeld het fietsgebruik te stimuleren zijn minder parkeerplaatsen voor de auto nodig.

Om parkeeroverlast op bedrijventerreinen te voorkomen kiest gemeente Bladel ervoor om geen 'escape' aan te bieden in de vorm van een mobiliteitsmanagementplan.

3.4 Beslisapunten parkeernormen ontwikkelingen

Ten aanzien van de parkeernormen voor ontwikkelingen zijn in dit hoofdstuk de volgende beslisapunten geformuleerd:

- De gemeente biedt ruimte voor maatwerkoplossingen om de parkeerbehoefte van een ontwikkeling te beperken. De voorwaarden zijn bepaald in de 'Nota parkeernormen 2025' van de gemeente.
- De gemeente maakt het mogelijk om de parkeereis te verlagen door deelauto's in te laten zetten.
- De gemeente biedt onder voorwaarde de mogelijkheid voor een vrijstelling voor ontwikkelingen met een parkeereis tot 1,5 parkeerplaats.
- De gemeente stelt geen mobiliteitsfonds in.
- De gemeente biedt de mogelijkheid tot afwijken van de parkeereis op bedrijventerreinen, in de vorm van een mobiliteitsmanagementplan, niet aan.

4. Fietsparkeren

Gemeente Bladel wil het fietsgebruik binnen de gemeente stimuleren, zoals opgenomen in de verkeersvisie 2035. De fiets is een gezond en duurzaam alternatief voor de auto en levert een positieve bijdrage aan de leefbaarheid. Om het fietsgebruik te stimuleren wil de gemeente ook inzetten op goede stallingsvoorzieningen.

4.1 Uitgangspunten

Het uitgangspunt voor het fietsparkeerbeleid is dat ook hier voorkomen moet worden dat fietsparkeeroverlast bij ontwikkelingen ontstaat. Fietzers willen vaak netjes parkeren, als er op korte afstand van hun bestemming goede fietsparkeerplaatsen zijn.

Plaatsing fietsparkeerplaatsen

Bij ruimtelijke (her)ontwikkelingen dienen de fietsparkeerplaatsen zoveel mogelijk op eigen terrein te worden gerealiseerd. Om een goede toegankelijkheid te waarborgen streven we ernaar om fietsparkeerplaatsen te realiseren nabij de entree en op de begane grond. Waar mogelijk wordt dit in pandig gerealiseerd. Daarnaast dient rekening te worden gehouden met verschillende fietstypes, zoals bakfietsen en elektrische fietsen. Indien nodig dient voor scootmobielen een aparte ruimte te worden opgenomen.

Om fietsen in en naar het centrum van Bladel en Hapert te stimuleren willen we ruimte bieden en onderzoeken we mogelijkheden voor veilige, openbare en overdekte fietsenstallingen.

4.2 Fietsparkeernormen

Bij het bepalen van de behoefte aan fietsparkeerplaatsen bij nieuwbouw, een verbouwing of functiewijziging wordt uitgegaan van 'fietsparkeernormen'. De fietsparkeernormen zijn opgenomen in de 'Nota parkeernormen 2025' van de gemeente.

4.3 Beslistpunten fietsparkeren

De volgende beslistpunten zijn voor fietsparkeren gedefinieerd:

- De gemeente stelt fietsparkeernormen en kwaliteitseisen in voor ruimtelijke ontwikkelingen om fietsen in de gemeente te stimuleren.
- Fietsparkeerplaatsen zijn makkelijk bruikbaar, zodat kiezen voor de fiets logisch is.
- De gemeente onderzoekt mogelijkheden voor een veilige, openbare en overdekte fietsenstalling in het centrum van Bladel en Hapert.

5. Doelgroepenparkeren

Voor het parkeren worden verschillende doelgroepen onderscheiden. In dit hoofdstuk is het parkeerbeleid per doelgroep beschreven.

5.1 Gehandicaptenparkeren en -parkeerplaatsen

Autogebruikers met een handicap kunnen een gehandicaptenparkeerkaart aanvragen. Hiermee kunnen zij parkeren op parkeerplaatsen die daarvoor speciaal zijn bestemd, vaak in de buurt van de bestemming. We hanteren twee soorten gehandicaptenparkeerplaatsen; een gereserveerde parkeerplaats bij de woning en een gereserveerde parkeerplaats op openbare parkeerterreinen.

Gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats bij woning

Gehandicapten komen alleen voor een aangewezen invalidenparkeerplaats bij de woning in aanmerking als zij beschikken over een Europese Gehandicaptenparkeerkaart en wanneer zij over een auto beschikken (niet noodzakelijk in eigendom). Een Europese Gehandicaptenparkeerkaart wordt toegekend door de gemeente, een medisch advies is hierbij grotendeels bepalend.

Wanneer de aanvrager niet beschikt over parkeergelegenheid op eigen terrein, wordt na toekenning van een gehandicaptenparkeerkaart een parkeerplaats op kenteken gereserveerd. De gemeente verzorgt hiervoor het bord inclusief het onderbord met kenteken. Wijzigt het kenteken dan dient de eigenaar zelf zorg te dragen voor een nieuwe sticker over het onderbord. Wanneer de gehandicaptenparkeerkaart wordt ingenomen, komt het recht op de aangewezen parkeerplaats te vervallen.

Gehandicaptenparkeerplaatsen in de openbare ruimte

Gemeente Bladel zorgt, bij grotere parkeervoorzieningen conform de CROW publicatie 381, voor één gehandicaptenparkeerplaats per 50 parkeerplaatsen. Dit wordt ook toegepast binnen de blauwe zone. De gehandicaptenparkeerplaats heeft geen parkeerduurbeperking. In de buurt van publieke voorzieningen zoals het gemeentehuis, moet een minimum van vijf procent aan algemene gehandicaptenparkeerplaatsen aanwezig zijn. Hiermee kan worden bewerkstelligd dat mindervaliden op logische plaatsen, dicht bij de bestemming, kunnen parkeren.

Op verzoek kunnen aanvullend algemene invalidenparkeerplaatsen worden aangewezen. Hierbij dient dan door aanvrager aangetoond of onderbouwd te worden dat er behoefte is aan extra plaatsen. Plaatsen waar dit kan voorkomen, zijn bijvoorbeeld een maatschappelijke voorziening of huisartsenpost. De gemeente dient hiervoor een verkeersbesluit te nemen. Op dit verkeersbesluit is bezwaar en beroep mogelijk.

Voor de inrichting van een gehandicaptenparkeerplaats moeten de CROW-richtlijnen worden gehanteerd. De afmeting voor een gehandicaptenparkeerplaats moet aan de volgende grootte voldoen:

- haaksparkeren; 3,5 x 5,0 meter
- langsparkeren; 3,5 x 6,0 meter
- schuinparkeren; 3,5 x 4,20 – 5,15 meter tussen de 30° en 60°

In de bestaande situatie is het aanpassen van de maatvoering van een reguliere naar gehandicaptenparkeerplaats vaak niet mogelijk. In deze situatie is overleg met de aanvrager daarom noodzakelijk.

5.2 Vrachtwagens

In het 'aanwijzingsbesluit kampeermiddelen en grote voertuigen 2021' zijn regels opgenomen voor de parkeerverboden van kampeermiddelen en grote voertuigen. Onderstaande tekst ligt deze regelgeving kort toe.

Kampeermiddelen

Het is verboden om een voertuig dat voor recreatie of anderszins voor andere dan verkeersdoeleinden wordt gebruikt, langer dan drie achtereenvolgende dagen te plaatsen binnen de bebouwde kommen van de kernen Bladel, Hapert, Casteren, Hoogeloon, Nettersel en Dalem.

Grote voertuigen

Het is verboden een voertuig dat, met inbegrip van de lading een lengte heeft van meer dan 6 meter of een hoogte van 2,4 meter, te parkeren binnen de bebouwde kom van de kernen Bladel, Hapert, Casteren, Hoogeloon, Netersel en Dalem. Het verbod geldt niet van maandag tot en met vrijdag tussen 8.00 en 18.00 uur.

Bedrijventerreinen

Op bedrijventerreinen wordt parkeeroverlast ervaren van voertuigen die in de openbare ruimte worden geparkeerd. Om overlast te voorkomen stellen we op de bedrijventerreinen een parkeerverbod op, met uitzondering van de bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Alle voertuigen dienen op eigen terrein te worden geparkeerd.

De gemeente biedt geen alternatief

Uitgangspunt voor parkeren, ook voor grote voertuigen, is dat dit op eigen terrein moet plaatsvinden. Ondernemers dienen hier rekening mee te houden. Gemeente Bladel wijst geen (openbare) parkeerplaatsen aan waar grote voertuigen wel mogen parkeren.

5.3 Pakketdiensten

Bezorgers van pakketdiensten staan regelmatig met een bestelbus (midden) op de straat. Het onmiddellijk laden en lossen van goederen kwalificeert als stilstaan en niet als parkeren. Het is in sommige gevallen verboden om met een voertuig stil te staan, zoals op een kruispunt, op of langs een fietsstrook of bij een oversteekplaats. In de meeste gevallen is het wel toegestaan om voor een korte tijd te laden en lossen.

Omdat de bestelbussen van pakketbezorgers maar voor een korte tijd op een plek staan, wordt er geen aanvullend beleid opgesteld. Ook worden er geen parkeerplaatsen gereserveerd op pakketpunten.

5.4 Taxi's, trouw- en rouwauto's

Taxi's

Het gebruik van taxi's is vooral iets dat speelt tijdens de weekendavonden. In de rest van de week komt taxigebruk niet structureel voor. Bij de zorgclusters wordt ook meer gebruik gemaakt van taxi's. Dit is echter gespreid over de dag en week. Er worden daarom geen taxiplaatsen gereserveerd.

Trouw- en rouwauto's

Tijdens bruiloften en uitvaarten is er sprake van een piek in de parkeervraag. Het aantal momenten dat de vraag het aanbod echt overstijgt is beperkt. Dit vraagt niet om aparte regelingen te treffen rondom huwelijken en uitvaarten.

5.5 Artsen/verloskundigen

Bij zorgclusters of voorzieningen kan de parkeerdruk hoog zijn. Artsen en verloskundigen zijn voor het uitoefenen van het beroep aangewezen op de auto (huisbezoek en spoedeisende hulp). Het is daarom belangrijk dat zij snel weg kunnen met de auto en dat deze dus op korte afstand van de praktijk geparkeerd kan worden.

De wegenverkeerswetgeving voorziet in de mogelijkheid een parkeerplaats voor 'arts' aan te wijzen, met RVV bord E08. Gemeente Bladel hanteert hiervoor de volgende criteria:

- 1 Een aanvraag wordt schriftelijk gedaan;
- 2 De arts/verloskundige heeft een praktijk in de gemeente;
- 3 Een gereserveerde plaats is alleen mogelijk bij de praktijk;
- 4 Bij beschikbaarheid van parkeerplaatsen op eigen terrein wordt geen plaats gereserveerd;
- 5 Het college kan besluiten om in voorkomende gevallen een parkeerplaats aan te wijzen voor artsen en/of verloskundigen. Hiervoor is geen aanvullende onderbouwing vereist.

5.6 Elektrische voertuigen (oplaadpalen/-plaatsen)

Gemeente Bladel vindt het gebruik van elektrische voertuigen een goede ontwikkeling en faciliteert daarom laadpunten voor elektrische auto's. Echter, een elektrische auto mag niet betekenen dat iemand een gereserveerde parkeerplaats krijgt in gebieden met een structureel hoge parkeerdruk. Bij laadvoorzieningen in de blauwe zone geldt de parkeerdurbeperking ook voor voertuigen die worden opgeladen. Parkeerders bij een laadplek zijn foutparkeerders als de auto niet wordt opgeladen.

De gemeente is bereid medewerking te verlenen aan de realisatie van laadpalen voor elektrische auto's. Deze plaatsen zijn dan exclusief voor laden van elektrische voertuigen en niet meer bedoeld voor andere voertuigen. Het zijn algemene voorzieningen en niet op kenteken.

Het reserveren van een openbare parkeerplaats voor opladen gebeurt door een verkeersbesluit van de gemeente. De realisatie wordt uitgevoerd door de netbeheerder. Hierover zijn op regionale schaal af-

spraken gemaakt. De exploitant is leidend en aanvragen van derden worden getoetst aan het plaatsingsbeleid van de regionale afspraken.

5.7 Beslispunten doelgroepenparkeren

Doelgroepenparkeren heeft tot de volgende beslispunten geleid:

- Automobilisten met een handicap kunnen een gereserveerde parkeerplaats bij hun woning aanvragen, als zij beschikken over een gehandicaptenparkeerkaart.
- De gemeente handhaaft het parkeerverbod van grote voertuigen en kampeermiddelen binnen de bebouwde kom van haar kernen, binnen de eerder gestelde tijden en termijnen.
- De gemeente stelt op de bedrijventerreinen een parkeerverbod in voor alle voertuigen in de openbare ruimte, met uitzondering van de huidige openbare parkeerplaatsen.
- Er worden geen parkeerplekken gereserveerd voor bezorgbussen, taxi's, trouw- en rouwauto's.
- Binnen een gebied met een aantoonbare hoge parkeerdruk kunnen artsen en verloskundigen een gereserveerde parkeerplaats aanvragen.
- Laadplekken voor een elektrische auto worden gerealiseerd door de netbeheerder. De gemeente neemt daarover een verkeersbesluit. De netbeheerder is leidend. Aanvragen van derden worden getoetst aan het plaatsingsbeleid van de regionale afspraken.

6. Flankerend beleid

Ter ondersteuning van het beleid zijn in dit hoofdstuk een aantal aanvullende thema's en onderwerpen opgenomen.

6.1 Handhaving

Om het gewenste parkeergedrag af te kunnen dwingen, is handhaving noodzakelijk. Een subjectief hoge pakkans zorgt er bijvoorbeeld voor dat binnen de blauwe zone de vereiste parkeerschijf wordt gebruikt en dat er zo min mogelijk sprake is van 'doordraaien' en dus oneigenlijk gebruik.

Blauwe zone

Voor het goed functioneren van de blauwe zone is het noodzakelijk dat hier periodiek op gehandhaafd wordt. Dit doet de buitengewoon opsporingsambtenaar (BOA) van de gemeente. Doel is langparkeerders te weren.

Parkeeroverlast

Handhaven op parkeeroverlast is primair een taak van de politie. De prioriteit is echter laag. Dat betekent dat er door de politie beperkt handhavend wordt opgetreden tegen foutief parkeren, bijvoorbeeld op het trottoir of in een bocht. Daar waar op basis van ervaringen, klachten of constateringen blijkt dat er veelvuldig foutief wordt geparkeerd, kan naast de politie ook de BOA worden ingezet. In het geval van een gevaarlijke situatie treedt de politie wel op.

Wegsleepregeling

De juridische mogelijkheid bestaat om voor parkeeroverlast of -excessen een wegsleepregeling in te stellen. Bijvoorbeeld omdat de weg vrij gemaakt moet worden voor de brandweer of evenementen niet door kunnen gaan, omdat auto's niet tijdig zijn verwijderd. Echter, een wegsleepregeling moet worden op- en vastgesteld. Hierbij moet de politie betrokken worden, voor het feitelijk wegslepen van auto's (mandaatregeling) en is een contract met een sleep- of takelbedrijf noodzakelijk. Daarnaast moet een plaats worden aangewezen waarnaar de weggesleepte auto's verplaatst moeten worden. Dit betekent een aanzienlijke administratieve last, voor een zeer klein aantal incidenten op jaarbasis. In de praktijk kan de politie op basis van het kenteken de eigenaar van een voertuig snel identificeren en contacteren om het voertuig te verplaatsen. Daarom wordt vooralsnog geen wegsleepregeling ingesteld.

6.2 Aanpassing blauwe zone

Recent is de blauwe zone van Bladel uitgebreid en is in Hapert een blauwe zone ingesteld. Voor eventuele toekomstige aanpassingen (opheffen/uitbreiden) worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- parkeerdruk blauwe zone gebied is structureel hoger dan 85%, tijdens maatgevend moment;
- parkeerdruk in de schil is structureel hoger dan 85%;
- in de schil staat minimaal 60% langparkeerders;
- bij een lagere bezettingsgraad dan 60% tijdens het maatgevend moment heeft de blauwe zone geen meerwaarde en kan deze worden opgeheven;
- in gebieden met een hoge parkeerdruk en een gemiddelde parkeerduur van twee uur of minder heeft een blauwe zone geen meerwaarde en wordt deze dus ook niet ingevoerd;
- er dient een causaal verband te zijn tussen winkels en parkeerplaatsen waarvoor de blauwe zone geldt.

6.3 Parkeerroute/parkeerverwijssysteem

In het centrum van de kern Bladel loopt een parkeerroute. De parkeerroute verbindt de diverse parkeerterreinen rondom het centrum. Indien door gebruikers van de parkeerterreinen wordt aangegeven dat de bewegwijzering onjuist is of niet begrepen wordt, zal de gemeente onderzoeken of er verbeteringen mogelijk zijn.

Ondernemers geven aan dat de bewegwijzering niet overal duidelijk is. Bekeken moet worden of alle borden duidelijk zichtbaar zijn. De parkeerroute wordt niet aangepast.

6.4 Evaluatie parkeerbeleid

Het parkeerbeleid is met het vaststellen van dit parkeerbeleidsplan van kracht. Na vijf jaar wordt de werking van het parkeerbeleidsplan geëvalueerd, om te bepalen of zaken bijgesteld, aangevuld of verwijderd moeten worden. Om dit mogelijk te maken wordt hiervoor in de begroting van 2030 budget gereserveerd. Dit wordt besteed aan verkeersonderzoek (druk- en motievenmeting) en eventuele bijstelling van het beleid.

6.5 Beslispunten flankerend beleid

De volgende flankerende beslispunten zijn geformuleerd:

- De gemeente handhaaft met de inzet van de BOA de parkeerverboden.
- De gemeente handhaaft de blauwe zone in Bladel en Hapert.
- De gemeente stelt geen wegsleepregeling in voor foutief geparkeerde auto's.
- Aan de hand van beschreven criteria kan overwogen worden of aanpassingen aan de blauwe zones worden doorgevoerd.
- De parkeerroute blijft conform de huidige situatie behouden.
- Na vijf jaar wordt het parkeerbeleid geëvalueerd, op basis van onderzoek naar het parkeergedrag. Indien nodig wordt het beleid bijgesteld.

Aldus vastgesteld in zijn openbare vergadering van 25 september 2025.

De raad voornoemd,

de griffier,

de voorzitter,