Parkeerbeleid gemeente Nieuwkoop 2015



Gemeente Nieuwkoop
Afd. Beheer openbare ruimte
mei 2015

nieuwkoop

Inhoud

1 INLEIDING 3

1.1 AANLEIDING 3
1.2 INHOUD NOTITIE 3
1.3 DOELSTELLING 3

2 KADERS EN UITGANGSPUNTEN 5

2.1 JURIDISCHE KADERS 5
2.1.1 Bestemmingsplannen 5
2.1.2 Bouwverordening 5
2.1.3 Programma van Eisen voor de Inrichting van de Openbare Ruimte 5
2.1.4 Algemene plaatselijke verordening 5
2.1.5 Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 6
2.2 PARKEERDRUKONDERZOEK 6
2.3 HANDHAVING 6

3 PARKEERBELEID 7

3.1 AFBAKENING 7
3.2 VERANTWOORDING PARKEERNORMEN 7
3.2.1 Stedelijkheid 7
3.2.2 Autobezit 8
3.2.3 Gebiedskenmerken 8
3.2.4 Functionele indeling 8
3.2.4.1 Woningen algemeen 9
3.2.4.2 Zorgwoningen 9
3.3 PARKEERNORMEN GEMEENTE NIEUWKOOP 11
3.4 GEHANDICAPTENPARKEERPLAATSEN 13
3.5 PARKEREN EN NIEUWE ONTWIKKELINGEN 13
3.6 BEROEP EN BEDRIJF AAN HUIS 14
3.7 FIETS- EN SCOOTMOBIEL PARKEREN 14

4 AANPAK BESTAANDE PARKEERPROBLEMATIEK 17

4.1 BELEIDSKEUZE GEMEENTE 17
4.1.1 Minimale parkeervoorziening 17
4.1.2 Evenredig gebruik openbare parkeervoorziening 17
4.1.3 Regulering parkeercapaciteit 17
4.2 AANPASSINGEN BIJ RECONSTRUCTIES 18
4.3 PARKEREN GROTE VOERTUIGEN 18
4.4 PARKEREN OP HET TROTTOIR OF IN DE BERM 18

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het ontbreken van voldoende parkeerplaatsen is voor veel van onze inwoners een belangrijk knelpunt in hun woongenot. Vooral in de oudere woonwijken is het aantal parkeerplaatsen niet meer in overeenstemming met het toegenomen autobezit.
De huidige parkeerbeleidsnotitie van de gemeente Nieuwkoop dateert uit 2008. Deze beleidsnotitie heeft de kaders gesteld voor de berekening van het aantal parkeerplaatsen voor nieuwbouwprojecten bij zowel inbreiding- als uitbreidingslocaties. In de praktijk blijken de normen die gesteld zijn in 2008 niet langer een uitkomst te bieden voor het vaststellen van het vereiste aantal parkeerplaatsen. Een herziening van de parkeernormering is daarom gewenst.

De parkeernormen die wij op grond van het parkeerbeleid van 2008 hanteren, zijn gebaseerd op de CROW kencijfers van 2004. Het CROW heeft deze kencijfers in 2012 geactualiseerd. Veel parkeernormen in onze gemeentelijke parkeernotitie zijn daarmee verouderd. Bovendien zijn in het gemeentelijke parkeerbeleid van 2008 de parkeernormen voor veel functies niet opgenomen. Voor deze functies wordt een parkeernorm gekozen die eigenlijk niet goed past bij de functie. Het gevolg is dat bij veel functies een onnauwkeurig beeld wordt verkregen van de theoretische parkeervraag. Door veranderingen in de zorg, is er sprake van een differentiatie aan woonvormen voor de zorg. Daaruit volgt dat er behoefte is aan op die woonvormen afgestemde parkeernormen.
Het parkeerbeleid van 2008 richt zich volledig op het parkeren van auto's. Het blijkt wenselijk ook richtinggevende normen vast te stellen voor het parkeren van fietsers. Met de beschikbaarheid van voldoende fietsparkeerplaatsen kan het fietsgebruik ook worden gestimuleerd. Een toename van het aantal ouderen maakt het ook noodzakelijk dat bij veel functies rekening wordt gehouden met parkeerruimte voor scootmobielen.

1.2 Inhoud notitie

Deze notitie is een beleidsnotitie over het parkeren in de gemeente. De parkeerproblematiek is een omvangrijk onderwerp. Deze notitie pretendeert dan ook niet een oplossing te bieden voor alle parkeerproblematiek binnen de gehele gemeente. Deze notitie behandelt de beleidsmatige uitgangspunten voor het parkeren in de gemeente Nieuwkoop. Er wordt daarbij ingegaan op de manier waarop wij willen omgaan met de huidige parkeerproblematiek en hoe wij toekomstige problemen willen voorkomen.

1.3 Doelstelling

Het parkeerbeleid van de gemeente Nieuwkoop moet bijdragen aan de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en het voorkomen van parkeeroverlast in de kernen van Nieuwkoop. Wij willen dit onder meer bereiken door de parkeernormen actueel te houden en hanteerbare beleidsuitgangspunten te formuleren voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente en daar waar wij mogelijkheden zien parkeerproblemen in de woonwijken op te lossen. Elke vijf jaar voeren wij een parkeerdrukmeting uit in alle kernen van Nieuwkoop om inzicht te houden in de omvang van de parkeerproblematiek.

2 Kaders en uitgangspunten

2.1 Juridische kaders

Het toepassen van parkeernormen is geen vrijblijvende aangelegenheid. Voor de gemeente zijn drie juridische instrumenten beschikbaar om parkeernormen dwingend te kunnen opleggen:

- Bestemmingsplan;
- Bouwverordening (omgevingsvergunning);
- Programma van Eisen voor de Inrichting van de Openbare Ruimte

Het handhaven op het gebruik van de openbare ruimte voor parkeren is gebaseerd op de Algemene plaatselijke verordening en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens.

2.1.1 Bestemmingsplannen

Indien in het bestemmingsplan parkeernormen zijn opgenomen, gelden de wettelijke parkeernormen uit het bestemmingsplan. Indien in een bestemmingsplan geen parkeernormen zijn opgenomen, is de Bouwverordening van toepassing. In de oudere Nieuwkoopse bestemmingsplannen zijn geen parkeernormen opgenomen en wordt dus teruggevallen op de Bouwverordening. In de recente plannen zijn de parkeernormen opgenomen van het parkeerbeleid 2008. In de toekomst worden in alle bestemmingsplannen parkeernormen opgenomen, aan de hand van het op dat moment vastgestelde parkeerbeleid, omdat de parkeernormen in de Bouwverordening komen te vervallen.
Bij wijziging van het parkeerbeleid zijn de nieuwe parkeernormen niet automatisch van toepassing in de vastgestelde bestemmingsplannen. Het bestemmingsplan moet daarvoor voor dat onderdeel worden gewijzigd.

2.1.2 Bouwverordening

In 2012 heeft de raad een nieuwe Bouwverordening vastgesteld. Het parkeerbeleid is in artikel 2.5.30 van deze verordening geregeld. De afmetingen van parkeerplaatsen zijn geregeld in het artikel zelf. Er wordt voor de parkeernorm expliciet verwezen naar de ‘notitie parkeren 2008’. Na vaststelling van deze parkeernotitie, moet de Bouwverordening worden aangepast, waarbij wordt verwezen naar de parkeernormen die in deze notitie zijn opgenomen.
Het niet voldoen aan de parkeervoorschriften in de Bouwverordening levert een weigeringsgrond op voor de bouwaanvraag. Per 1 juli 2018 vervalt het vereiste van voldoende parkeerruimte in de Bouwverordening (zie 2.1.1). In de Reparatiewet BZK 2014 is bepaald dat de Bouwverordening geen stedenbouwkundige voorschriften, waaronder voorschriften over parkeren, meer mag bevatten.

2.1.3 Programma van Eisen voor de Inrichting van de Openbare Ruimte

In het Programma van Eisen zijn voorwaarden opgenomen over de wijze waarop de openbare ruimte moet worden ingericht, waarmee onder meer een goede bruikbaarheid van de woonomgeving wordt verzekerd. Voor parkeervoorzieningen is het materiaalgebruik beschreven en zijn voor de parkeerplaatsen detailuitwerkingen en maatvoeringen opgenomen. Het programma van Eisen is onderdeel van de overeenkomsten die wordt afgesloten met ontwikkelende partijen. Het programma van Eisen wordt periodiek geactualiseerd.

2.1.4 Algemene plaatselijke verordening

In hoofdstuk 5, afdeling 1 van de Apv zijn regels opgenomen om overlast door parkeren tegen te gaan. Zo is het niet toegestaan kampeermiddelen, defecte voertuigen en autowrakken langer dan een aantal dagen op de openbare weg te parkeren. Op grond van artikel 5.8 is het niet toegestaan grote voertuigen, langer dan 6 meter en/of hoger dan 2,6 m binnen de bebouwde kom te parkeren.

2.1.5 Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990

In dit uitvoeringsbesluit van de Wegenverkeerswet is aangegeven aan welke verkeersregels de verkeersdeelnemers zich moeten houden, en wat de betekenis is van de verschillende soorten verkeerstekens op en langs de weg. Voor het parkeren gaat het dan om het naleven parkeerverboden en –geboden en van aanduidingen in en bij parkeervakken, blauwe zones, etc.

2.2 Parkeerdrukonderzoek

In 2011 hebben wij een parkeerdrukonderzoek uitgevoerd in alle kernen van de gemeente Nieuwkoop. Uit het onderzoek komt naar voren dat de parkeerdruk in een aantal gebieden (vooral in de kern Nieuwkoop) boven de geldende CROW norm ligt. Voor de leefbaarheid en de verkeersveiligheid van de wijk is dat een onwenselijke situatie. Wij voeren periodiek, elke vijf jaar, een onderzoek uit naar de parkeerdruk in woonwijken. Hierdoor houden wij inzicht hoe de parkeerdruk in de verschillende wijken zich ontwikkelt. In probleemwijken kunnen wij op basis van de uitkomsten van het onderzoek overwegen gerichte maatregelen nemen. Het eerstkomende onderzoek wordt uitgevoerd in 2015/2016.

2.3 Handhaving

Handhaving is een wezenlijk onderdeel van het parkeerbeleid. Het gaat daarbij om de handhaving op grond van de Algemene plaatselijke verordening en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens, waaronder het fout parkeren en het misbruik van parkeerplaatsen door grote voertuigen, aanhangers, kampeermiddelen, autowrakken, etc. Het toezicht op en de handhaving van het parkeerbeleid wordt uitgevoerd door het gemeentelijke team Toezicht en Handhaving en de politie, zowel zelfstandig als in samenwerking.

3 Parkeerbeleid

3.1 Afbakening

De begrippen parkeernormen en parkeerkencijfers worden veel door elkaar gebruikt. Parkeerkencijfers zijn door het CROW opgestelde ervaringscijfers als hulpmiddel om gedurende het ontwerpproces rekening te houden met het aantal benodigde parkeerplaatsen binnen het ontwerp. Hierbij is onderscheid gemaakt naar type functies, stedelijkheidsgraad en gebiedskenmerken. Deze cijfers hebben een bandbreedte, zodat binnen een ruimtelijk ontwerp een keuze kan worden gemaakt voor het aantal te realiseren parkeerplaatsen. Bij parkeernormen gaat het om de ontwikkeling van voor het grondgebied van de gemeente specifieke en passende cijfers die beleidsmatig worden vastgesteld.



3.2 Verantwoording parkeernormen

De parkeernormen in deze notitie zijn gebaseerd op parkeerkencijfers, waarbij een correctie voor lokale kenmerken is aangebracht. Daarbij is rekening gehouden met:

- de mate van stedelijkheid van de gemeente
- het autobezit van de inwoners
- de te onderscheiden gebiedstypen binnen de gemeente
- de functies van de bebouwing in de gemeente

Verder wordt aangegeven welke parkeernormen moeten worden gehanteerd bij ouderenhuisvesting.

3.2.1 Stedelijkheid

Parkeernormen kunnen worden vastgesteld aan de hand van de verstedelijking van gebieden. In zeer stedelijke gebieden kunnen de normen over het algemeen lager liggen, omdat daar meer voorzieningen voor alternatieve vervoermiddelen, zoals openbaar vervoer aanwezig zijn. De mate van stedelijkheid wordt bepaald door het aantal adressen per vierkante kilometer. Deze gegevens zijn afkomstig uit de demografische kencijfers per gemeente 2012 (CBS). De gemeente Nieuwkoop kent weinig verscheidenheid in de mate van verstedelijking. Het overgrote deel van de gemeente is aan te merken ‘niet stedelijk gebied’.

	Klasse	Omgevingsadressen Dichtheid/km^2	Nieuwkoop (2012) adressen per klasse
Zeer stedelijk gebied	1	> 2.500	0
Sterk stedelijk gebied	2	1.500 -2.500	0
Matig stedelijk gebied	3	1.000 -1.500	0
Weinig stedelijk gebied	4	500 – 1.000	865
Niet stedelijk gebied	5	< 500	9.935

Tabel 1: Verdeling stedelijkheidsgraad gemeente Nieuwkoop (Statline, 2012)

Op basis van de gegevens van het CBS baseren wij onze parkeernormen op de kencijfers van het CROW voor de categorie 'niet stedelijke gebied'.

3.2.2 Autobezit

Het autobezit in een gemeente is een graadmeter bij de bepaling van de parkeernormen in woongebieden. In gemeenten met een laag autobezit kan een lagere parkeernorm per woning worden gehanteerd dan in gemeenten met een hoog autobezit.

	Gemeente Nieuwkoop	Zuid-Holland	Nederland
Autobezit per 1000 inwoners	502	420	472
Gemiddeld autobezit per huishouden	1,22	0,91	1,04

Tabel 2: Autobezit gemeente Nieuwkoop in vergelijking met Zuid-Holland en Nederland (Statline, 2012)

Het autobezit in de gemeente Nieuwkoop ligt hoger dan het landelijke gemiddelde. Wij kiezen er daarom voor om de parkeernormen te baseren op een bovengemiddeld autobezit.

3.2.3 Gebiedskenmerken

Uit een studie van het CROW blijkt dat het benodigde aantal parkeerplaatsen wordt bepaald door de locatie en het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerwijzen. Functies in centra hebben een lagere parkeervraag dan functies van dezelfde aard elders in de bebouwde kom. Dit komt door het verschil in aanbod en kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen, zoals openbaar vervoer in het centrum. Hierdoor komen niet alle gebruikers van die functie met de auto. Op een locatie buiten het centrum is het aanbod van alternatieve vervoerswijzen veelal lager en de kwaliteit minder. Dit is voor het CROW aanleiding geweest om voor de parkeerkencijfers onderscheid te maken in:

- centrum
- schil overloopgebied
- rest bebouwde kom
- buitengebied

De verschillen in inrichting en bebouwing in de kernen van de gemeente Nieuwkoop zijn te klein om een onderscheid te maken naar gebiedskenmerken. Dit is anders in grotere gemeenten, waar in het centrum vaak geen ruimte is voor parkeren. In de gemeente Nieuwkoop zijn de verschillen tussen de dorpskernen en het overige deel van de bebouwde kom wat betreft autobezit en autobezoek klein en is er weinig verschil in de aanwezigheid van alternatieve vervoerswijzen. Bij het opstellen van de parkeernormen gaan wij uit van de kencijfers 'rest bebouwde kom'.

3.2.4 Functionele indeling

Bouwprojecten kennen verschillende functies. Voor elke functie gelden specifieke parkeernormen. De functies kunnen in vier groepen worden onderverdeeld:

1. Wonen
2. Werken
3. Winkels
4. Overig

Binnen deze functies zijn er verschillende subcategorieën. De uitgebreide tabellen voor de parkeernormen per functie zijn opgenomen in §12.4. Hieronder volgt een toelichting voor enkele specifieke categorieën.

3.2.4.1 Woningen algemeen

De parkeerkencijfers van het CROW zijn gekoppeld aan het type woning in combinatie met het prijssegment. Wij sluiten hierbij grotendeels bij aan, waarbij het onderscheid in prijs wordt losgelaten. Wij kiezen hier voor, omdat de prijzen van een woning van gemeente tot gemeente flink kan verschillen. Een woning van € 300.000 kan bij de ene gemeente als duur worden beschouwd, maar in een andere gemeente als goedkoop. De volgende typen woningen worden in dit parkeerbeleid voor woningen onderscheiden:

- Koop, vrijstaand
- Koop, twee onder een kap
- Koop tussen, hoek
- Koop etage[1]
- Huurhuis vrije sector
- Huurhuis sociale huur
- Kamerverhuur
- Aanleunwoning/serviceflat

Bij het bepalen van het benodigde aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte, worden parkeerplaatsen op eigen terrein betrokken. Het niet meerekenen van deze parkeerplaatsen zou leiden tot een te hoge parkeernorm. In tabel 3 is aangegeven in welke mate het aanbod aan parkeerplaatsen op eigen terrein bij de functie “wonen” wordt meegeteld bij de berekening van het benodigde aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

	Theorie	Berekening
Enkele oprit	1	0,8
Lange oprit zonder garage (minimaal 10 meter)	2	1,0
Dubbele oprit (minimaal 4,5 meter breed) zonder garage	2	1,7
Garage zonder oprit bij woning	1	0,4
Garagebox niet bij woning	1	0,5
Garage met enkele oprit (minimaal 5 meter diep)	2	1,0
Garage met dubbele oprit (minimaal 10 meter)	3	1,3
Garage met dubbele oprit (minimaal 4,5 meter breed)	3	1,8

Tabel 3: berekeningswijze parkeergelegenheden (CROW publicatie 317 blz. 92).

3.2.4.2 Zorgwoningen

Er worden diversen typen zorgwoningen onderscheiden met elk een specifieke parkeernorm. Het type zorgwoning geeft de kenmerken van de bewoner(s) weer, in mate van zelfstandigheid en mate van zorgbehoefte. Op basis van deze twee kenmerken kan gekeken worden naar de parkeerbehoefte voor elke type zorgwoning. De mate van zelfstandigheid bepaalt of een bewoner nog in staat is zelf over een auto te beschikken. De mate van zorgbehoefte bepaalt óf en hoeveel bezoek (in de vorm van verpleging, arts, thuiszorg en dergelijke) er kan worden toegerekend. Daarnaast is er het bezoek van familie, vrienden en kennissen die meetelt in de bepaling van de parkeerbehoefte. Hieronder worden negen categorieën toegelicht, oplopend in zorgbehoefte en zorgafhankelijkheid.

Nultredenwoningen
Deze woningen zijn niet speciaal voor ouderen bestemd en ook niet speciaal aangepast, maar wel zonder trap toegankelijk en bedoeld voor zelfstandig wonen (bijvoorbeeld veel flatgebouwen

[1] Bij Koop etage heeft de gemeente Nieuwkoop de parkeernorm van Koop etage midden gekozen (ASVV blz. 255).

met een toegankelijke lift). De zogenaamde primaire ruimten (keuken, sanitair woonkamer en minimaal een slaapkamer) bevinden zich op dezelfde woonlaag. Drempels in de woning zijn laag of ontbreken.

Ouderenwoningen zonder voorzieningen (ouderenwoning "sec")
Dit type woning is wel speciaal voor ouderen bestemd, maar bewoners kunnen geen gebruik maken van zorg of ondersteunende diensten in de directe omgeving. Bedoeld voor zelfstandig wonen (bijvoorbeeld seniorenflats zonder bijzondere voorzieningen).

Woningen met ingrijpende aanpassingen (aangepaste woning)
Deze woningen zijn niet speciaal voor ouderen bestemd, maar zijn wel uitgerust met speciale voorzieningen voor mensen met beperkingen. Bedoeld voor zelfstandig wonen (bijvoorbeeld Wet Maatschappelijk Ondersteuning (Wmo) aangepaste woningen).

Ouderenwoningen met diensten (woning met diensten)
Woningen met gebruik van ondersteunende diensten van een dienstencentrum of steunpunt in de buurt of in het wooncomplex. Bestemd voor zelfstandig wonen (bijvoorbeeld serviceflats). Serviceflat: een uit zelfstandige woningen bestaand flatgebouw waarin de bewoners naast een veelal aangepaste huisvesting bepaalde diensten worden geboden. Kenmerkend voor een service-flat is het servicepakket (bijv. schoonmaken, maaltijden, alarmering, huismeester, onderhoud). Eventueel is er 24-uurs verpleging aanwezig. Die is dan echter uitsluitend bedoeld voor calamitei-ten. Mensen die zorg nodig hebben, moeten dit zelf regelen door het aanvragen van een indicatie voor zorg.
Het servicepakket verschilt van complex tot complex. In het gebouw zijn tevens gemeenschappelij-ke ruimten opgenomen. De nieuwe complexen kennen vaak driekamerwoningen met een vloerop-pervlak van 100 m² of meer.

Ouderenwoningen met zorg (woning met zorg)
Woning met gebruik van verpleging of verzorging in een bij de woning gelegen instelling, voor zelfstandig wonen (bijvoorbeeld aanleunwoningen). Een aanleuningwoning is een zelfstandige, aangepaste woning in de nabijheid van een dienstverlenend instituut, meestal een verzorgingshuis of zorgcentrum. De bewoner kan op het moment dat er behoefte ontstaat gebruik maken van de hulp en de diensten van het huis of centrum.

Beschermd wonen
Bij beschermd wonen is sprake van een aantal volwaardige een- of tweepersoons wooneenheden voor mensen met psychische of psychosociale problemen in een woongebouw met gemeenschappelijke voorzieningen en zorgruimte. De opzet biedt mogelijkheden voor begeleiding en/of assistentie op afroep, maar niet voor 24-uurszorg of toezicht. Situering bij voorkeur binnen een woonzorgzone op loopafstand van een zorgpost.

Groepswonen
Huisvesting in groepsverband met onzelfstandige woonruimten waarbij woonvoorzieningen (woonkamer, keuken, zorgruimte) worden gedeeld en de woongroep minder dan 12 bewoners telt (bijvoorbeeld groepswoningen gehandicaptenzorg, groepswoningen psychiatrie).

Verzorgingstehuis
Bedoeld voor mensen die niet meer zelfstandig kunnen blijven wonen en een bepaalde mate van hulp of zorg nodig hebben bij het dagelijks functioneren.

Verpleegtehuis
Hier verblijven of wonen mensen die langdurig zware zorg behoeven. De bewoners verblijven op kamers ingericht voor meerdere personen. Overdag verblijft men in huiskamers. Er is 24-uurs zorg of toezicht aanwezig.

Levensloopbestendige woning
Naast de aangegeven typen zorgwoning bestaat er ook nog de levensloopbestendige

woning. Dit is een woning, die vanwege externe en interne toegankelijkheid in principe geschikt is voor bewoning in alle levensfasen, dus ook voor ouderen en mensen met een handicap, maar bovendien voldoet aan een aantal aanvullende eisen. Van een levensloopbestendige woning wordt verwacht dat deze tevens gelegen is op een ouderengeschikte locatie, dat wil zeggen binnen loopafstand van basisvoorzieningen: winkels voor dagelijkse levensbehoefte, halte openbaar vervoer, bankfiliaal etc.
Aangezien de bewoners van deze woningen zich in verschillende levensfasen kunnen bevinden, kan niet met één parkeernorm worden volstaan. Hiervoor wordt een bandbreedte aangegeven (0,8 – 2,2 pp per woning/appartement), zodat bij elke specifieke situatie gekeken kan worden welke parkeernorm hier het beste toegepast kan worden. Hierbij dient er echter rekening mee gehouden te worden, dat de beoogde bewoners in de toekomst kunnen veranderen en mogelijk een andere parkeerbehoefte met zich mee brengen. Om deze reden is gekozen voor een gemiddelde of iets boven gemiddelde parkeernorm (1,7 pp per woning/appartement)

3.3 parkeernormen gemeente Nieuwkoop

Hieronder zijn de belangrijkste parkeernormen voor de gemeente Nieuwkoop weergegeven. De tabel omvat niet alle functies. Voor de overige functies wordt verwezen naar de ASVV 2012 blz. 253-340, waarbij moet worden uitgegaan van het getal dat ligt tussen het gemiddelde en het maximum voor ‘rest bebouwde kom’ van de categorie ‘niet stedelijk’.

Functie	Rest bebouwde kom	Eenheid	Aandeel bezoek	Opmerking
Woning				
Koop vrijstaand	2,5	woning	0,3 pp	Minimaal 0,3 pp openbaar toegankelijk[2]
Koop twee onder een kap	2,4	woning	0,3 pp	
Koop tussen/hoek	2,2	woning	0,3 pp	
Koop etage	2,1	woning	0,3 pp	
Huurhuis vrije sector	2,2	woning	0,3 pp	
Huurhuis sociale huur	1,8	woning	0,3 pp	
Levensloopbestendige woning	1,7	woning	0,3 pp	
Zorgwoningen				
Nultredewoning	2	woning		
Ouderenwoning “sec”	1,9	woning		
Aangepaste woning	1,8	woning		
Woning met diensten	1,5	woning		
Woning met zorg	1,3	woning		
Beschermd wonen	0,8	woning		
Groepswonen	0,8	woning		
Verzorgingstehuis	0,7	bed		
Verpleegtehuis	0,7	bed		
Kantoren				
Kantoren zonder baliefunctie	2,7	100 m^2 bvo	5% bezoekers	
Kantoren met baliefunctie	3,7	100 m^2 bvo	50% bezoekers	
Loods/opslag, transportbedrijf	1,2	100 m^2 bvo	5% bezoekers	
Industrie, laboratorium, werkplaats (arbeidsintensief)	2,5	100 m^2 bvo	5% bezoekers	
Bedrijfsverzamelgebouw	2,1	100 m^2 bvo		

[2] Bij alle woningen moet minimaal 0,3 pp. openbaar toegankelijk zijn.

Functie	Rest be-bouwde kom	Eenheid	Aandeel bezoek	Opmerking
Winkels				
Buurtsupermarkt	4,8	100 m^2 bvo	89%	
Discountsupermarkt	8,3	100 m^2 bvo	96%	
Full service Supermarkt	6,7	100 m^2 bvo	93%	
Buurt en Dorpscentrum	4.6	100 m^2 bvo	72%	
Tuincentrum	2,8	100 m^2 bvo	89%	
Bouwmarkt	2,5	100 m^2 bvo	87%	
Outletcentrum	10,9	100 m^2 bvo	94%	
Voorzieningen				
Bibliotheek	1,3	100 m^2 bvo	97%	
Dansstudio	5,8	100 m^2 bvo	93%	
Museum	1,2	100 m^2 bvo	95%	
Fitnessstudie/sportschool	5,1	100 m^2 bvo	90%	
Sportveld	23,5	ha netto terrein	95%	
Sporthal/sportzaal	3	100 m^2 bvo	96%	
Tennishal	0,6	100 m^2 bvo	87%	
Squashhal	2,8	100 m^2 bvo	84%	
Zwembad openlucht	13,4	100 m2 bassin	99%	
Zwembad overdekt	12	100 m2 bassin	97%	
Café/bar/cafetaria	7,5	100 m^2 bvo	90%	
Restaurant	15,5	100 m^2 bvo	80%	
Huisartsenpraktijk	3,4	behandelkamer		
Apotheek	3,5	vestiging		
Fysiotherapiepraktijk	2,1	behandelkamer		
Consultatiebureau	2,3	behandelkamer		
Tandartsenpraktijk	2,7	behandelkamer	47%	
Gezondheidscentrum	2,6	behandelkamer		
Kinderdagverblijf	1,5	100 m^2 bvo		Excl. kiss & ride
Basisonderwijs	0,9	leslokaal		Excl. kiss & ride
Middelbaar onderwijs	18	100 leerlingen		

Tabel 4: parkeernormen gemeente Nieuwkoop

In de normering voor kinderdagverblijven en basisonderwijs, is geen rekening gehouden met “kiss & ride”-zones en parkeerplaatsen. Bij alle basisscholen moet worden voorzien in “kiss & ride” gelegenheid en/of parkeerplaatsen. Het aantal plaatsen is afhankelijk van de omvang, type en verzorgingsgebied van de school. Bij nieuwbouw moet worden aangegeven op welke wijze een “kiss & ride”-zone en parkeerplaatsen worden gerealiseerd. De aanvrager van de omgevingsvergunning moet hiervoor onderzoek (laten) uitvoeren en een onderbouwing indienen.

Met behulp van de parkeernormen uit tabel 4 en de aanwezigheidspercentages voor gecombineerd gebruik, kan de parkeervraag per periode worden bepaald. De aanwezigheidspercentages voor de verschillende periodes van de dag/week zijn weergegeven in tabel 5. De percentages worden toegepast wanneer minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorziening.

	Werkdagochtend	Werkdagmiddag	Werkdagavond	Koopavond	Werkdagnacht	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	Zondagmiddag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%

	Werkdagochtend	Werkdagmiddag	Werkdagavond	Koopavond	Werkdagnacht	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	Zondagmiddag
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Sociaal medisch	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Verpleeg	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
Ziekenhuis	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
Ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

Tabel 5: Aanwezigheidspercentages

3.4 Gehandicaptenparkeerplaatsen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt voorzien in voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen. Als maatstaf hanteren wij 2% van alle parkeerplaatsen bij een winkelgebied. Ook bij alle solitaire voorzieningen, zoals huisartsenpraktijken, kerken, bibliotheken en verzorgingstehuizen moeten voldoende parkeerplaatsen voor gehandicapten worden gerealiseerd. Deze parkeerplaatsen liggen op strategisch goede locaties, zo dicht mogelijk bij de ingang, bij voorkeur op maximaal 25 meter. De maatvoering en bebording moeten voldoen aan de richtlijnen in het ASVV (Aanbevelingen Stedelijke Verkeersvoorzieningen) en het Handboek voor Toegankelijkheid.

3.5 Parkeren en nieuwe ontwikkelingen

Uitgangspunt voor elke nieuwe ruimtelijke ontwikkeling binnen de gemeente, waarbij functies worden toegevoegd, is dat een project, of dat nu gaan om een in- of uitbreidingslocatie voor meerdere woningen of individuele woning of bedrijf, zelf voorziet in voldoende parkeergelegenheid binnen de grenzen van het project. Voor een woningbouwlocatie betekent dit dat parkeervoorzieningen, binnen de plangrenzen, zowel in de openbare ruimte kunnen worden gerealiseerd als op eigen terrein of in een combinatie daarvan. Voor de woningtypen “vrijstaand” en “twee onder één kap” gaan wij bij woningbouwontwikkelingen uit van parkeren op eigen terrein.
Naarmate meer parkeerplaatsen worden gerealiseerd in de openbare ruimte, betekent dit dus dat in het stedenbouwkundige ontwerp rekening moet worden gehouden met een groter percentage niet uitgeefbare grond.
Bij de ontwikkeling van bedrijven en kantoren of vergelijkbare functies wordt als uitgangspunt gehanteerd dat het parkeren plaats vindt op eigen terrein. Voor de ontwikkeling van bedrijvenlocaties worden eveneens geen parkeervoorzieningen aangelegd in de openbare ruimte en dienen parkeervoorzieningen op eigen terrein te worden aangelegd.

3.6 Beroep en bedrijf aan huis

Het uitvoeren van bedrijfsmatige activiteiten aan huis kan leiden tot een extra parkeerdruk in de woonomgeving. Op basis van vaste jurisprudentie is het uitoefenen van een beroep aan huis binnen bepaalde voorwaarden zonder meer toegestaan. Een beroep wordt omschreven als het verlenen van diensten op administratief, juridisch, medisch, therapeutisch, kunstzinnig, ontwerptechnisch of hiermee gelijk te stellen gebied. De uitoefening van het beroep moet plaatsvinden door de bewoner van de woning en moet ondergeschikt zijn aan de woonfunctie. Het begrip 'ondergeschikt aan de woonfunctie' is in de meeste (recente) bestemmingsplannen gedefinieerd als maximaal 30% van het vloeroppervlak van de woning en bijgebouwen, tot een absoluut maximum van 45 m2 per woning.
Omdat dit gebruik rechtstreeks is toegestaan, kunnen ook geen aanvullende eisen worden gesteld met betrekking tot parkeren.

Alles wat niet valt onder het begrip beroep aan huis, moet worden aangemerkt als een bedrijf aan huis. Hieronder vallen bijvoorbeeld kappers, schoonheidsspecialisten, trimsalons, reparatiebedrijven, klussenbedrijven en schilders. Voor het vestigen van dergelijke bedrijven is op basis van het bestemmingsplan een omgevingsvergunning vereist. Het beschikbaar zijn van voldoende parkeerruimte is één van de aspecten die moet worden meegewogen bij de vraag of een dergelijke vergunning kan worden verleend.

Als 1,0 extra parkeerplaats beschikbaar is, boven de normale parkeerbehoefte bij de woning zelf, per behandelkamer c.q. arbeidsplaats, moet er van worden uitgegaan dat in de aanvullende parkeerbehoefte is voorzien. Het kan echter ook zijn dat door de aanvrager aannemelijk wordt gemaakt dat op een andere wijze in de parkeerbehoefte wordt voorzien of dat met minder parkeerruimte volstaan kan worden. Voor bijvoorbeeld klussenbedrijven ligt het voor de hand om een extra parkeerplaats te verlangen, daar waar het gaat om het parkeren van bedrijfsbussen. Deze worden immers geparkeerd op het moment dat de parkeervraag hoog is (in de avonduren).

Voor bedrijven die alleen geopend zijn in de dagperiode, als in woonwijken de parkeerdruk laag is, kan mogelijk volstaan worden met het gebruik van de bestaande (openbare) parkeerplaatsen. Ook elementen als de vraag hoeveel cliënten gelijktijdig aanwezig zijn en of er wel of niet (uitsluitend) op afspraak gewerkt wordt, kunnen bij de beantwoording van die vraag een rol spelen.

Voor alle beroeps- en bedrijfsmatige activiteiten aan huis geldt dat zelfstandige detailhandel niet is toegestaan. Detailhandel is op beperkte schaal alleen toegestaan in relatie tot de beroeps- of bedrijfsmatige activiteiten.

Een bijzondere categorie bedrijven en beroepen aan huis vormen de internetbedrijven. Voor zover die uitsluitend een kantoorfunctie en het per post verzenden van bestelde goederen betreft, zijn deze gelijk te stellen met een beroep aan huis. Voor de gevallen waarbij er sprake is van opslag, eventueel een showroom en/of een afhaalpunt, moeten dergelijke activiteiten worden gekwalificeerd als een bedrijf aan huis. Met name in relatie tot het hebben van een afhaalpunt kan het noodzakelijk zijn om in (extra) parkeerruimte te voorzien.

3.7 Fiets- en scootmobiel parkeren

De verplichting om in een woning een bepaald percentage bergruimte op te nemen voor (brom)fietsen en scootmobielen, is in 2003 uit het Bouwbesluit geschrapt. Om de mogelijkheid dergelijke vervoersmiddelen bij de woningen te stallen te waarborgen, is de verplichting in het nieuwe Bouwbesluit van 2012 toch weer opgenomen. De verplichting geldt alleen voor de woonfunctie en niet voor utilitaire gebouwen.

Het Bouwbesluit biedt in artikel 4.31 twee mogelijkheden:

1. Een woonfunctie moet als nevenfunctie over een niet-gemeenschappelijke afsluitbare bergruimte beschikken met een vloeroppervlakte van ten minste 5 m² bij een breedte van ten minste 1,8 m en een hoogte daarboven van ten minste 2,3 m.

2. Bij een woonfunctie met een gebruiksoppervlakte van niet meer dan 50 m² mag de bergruimte gemeenschappelijk zijn, indien de vloeroppervlakte van de bergruimte ten minste 1,5 m² per woonfunctie bedraagt.

De ontwikkelaar/bouwer is vrij om te kiezen voor één van deze twee mogelijkheden.
Een bergruimte zoals bedoeld in het Bouwbesluit moet vanaf de openbare weg rechtstreeks bereikbaar via het aansluitende terrein of een gemeenschappelijke verkeersruimte.

Het Bouwbesluit stelt in artikel 4.30 de functionele eis dat alle woonvormen moeten beschikken over een afsluitbare buitenberging buitenberging. Echter de in artikel 4.31 opgenomen specifieke eisen gelden niet voor woonfuncties voor studenten en zorg. De maatvoering voor deze functies is moeilijk in eenduidige normen te vatten en zal per ontwikkeling moeten worden bepaald

Voor een goede ruimtelijke inrichting en om het gebruik van de fiets te stimuleren, is de aanwezigheid van voldoende fietsparkeervoorzieningen bij andere functies dan wonen van groot belang. Als richtlijn worden hiervoor de kencijfers van het CROW gehanteerd (ASVV20012).

De toename van het aantal ouderen maakt het noodzakelijk bij een groot aantal functies rekening te houden met opstelplaatsen voor scootmobielen. Hiervoor zijn geen normen beschikbaar. Het Landelijk Bureau Toegankelijkheid stelt dat het prettig is wanneer er naast de entree van winkels, bibliotheken, musea, en andere maatschappelijke functies voldoende ruimte is om een aantal scootmobielen te parkeren. Dit geldt ook voor verzorgingshuizen, wijk- en buurtcentra, sporthallen, e.d. De benodigde opstelruimte voor een scootmobiel is minimaal 90 x 140. Om te draaien is een cirkel van 200 cm doorsnee nodig.

Functie	Rest bebouwde kom	Eenheid	Opmerking
Kantoren	6,2	100 m^2 bvo	
Detailhandel	2,7	100 m^2 bvo	
Supermarkt	2,9	100 m^2 bvo	
Tuincentrum, bouwmarkt, outletcentrum	0,25	100 m^2 bvo	
Bibliotheek	3	100 m^2 bvo	
Dansstudio		100 m^2 bvo	
Museum	0,9	100 m^2 bvo	
Sporthal	2,5	100 m^2 bvo	
Sportzaal	4	100 m^2 bvo	
Sportveld	61	ha netto terrein	
Fitnessstudie/sportschool	2	100 m^2 bvo	
Zwembad openlucht	28	100 m^2 bassin	
Zwembad overdekt	20	100 m^2 bassin	
Afhaalcentrum//cafetaria	10	100 m^2 bvo	
Restaurant/café	18	100 m^2 bvo	
Apotheek	11	vestiging	
Huisartsen- , tandartsenpraktijk, Fysiotherapie/consultatiebureau	1,5	behandelkamer	
Cultureel centrum/wijkgebouw	0,4	bezoekersaantal	
Gezondheidscentrum	1,7	behandelkamer	
Kinderdagverblijf/crèche/peuterspeelzaal	2	100 m^2 bvo	Minimaal 3 bakfietsplaatsen per locatie
Basisonderwijs	7,1	10 leerlingen	
Middelbaar onderwijs	14,6	100 m^2 bvo	

Tabel 6: normen fietsparkeren gemeente Nieuwkoop

4 Aanpak bestaande parkeerproblematiek

4.1 Beleidskeuze gemeente

Zoals in de inleiding al is aangegeven, ligt de oorzaak van de bestaande parkeerproblematiek voornamelijk bij het toegenomen autobezit, waardoor er steeds meer beslag wordt gelegd op de openbare ruimte voor het parkeren van auto's. De gemeente kan hier op verschillende manieren mee omgaan. Niets doen is voor de langere termijn geen optie. Aan de andere kant is het uitbreiden van het aantal parkeerplaatsen overal waar de beschikbaarheid aan parkeerplaatsen niet voldoet aan de parkeernorm niet haalbaar.

Wij beseffen ons goed dat bepaalde wijken zijn aangelegd in een periode waarin het bezit van een auto nog geen algemeen goed was. In deze wijken willen wij, gezien het belang van een goede bereikbaarheid en voor de leefbaarheid, veiligheid en de economische ontwikkeling van de gemeente een bepaald basisniveau aan parkeergelegenheid faciliteren.
Wij zijn van mening dat onze inwoners er bewust van moeten zijn dat het bezit van een auto gevolgen heeft voor de openbare ruimte. Het eventuele ongemak van een extra loopafstand naar een parkeerplaats is een logisch gevolg van een toenemend autobezit, een ontwikkeling waarvoor de gemeente niet verantwoordelijk is.

4.1.1 Minimale parkeervoorziening

De minimale parkeervoorziening stellen wij vast op 1,0 parkeerplaats per woning binnen een loopafstand van 100 meter. De parkeerplaatsen op eigen terrein worden meegeteld volgens tabel 3 van § 3.2.5. Wij zijn van mening dat elke eerste auto geparkeerd moet kunnen worden binnen een loopafstand van 100 meter. Voor een eventuele tweede auto is een langere loopafstand acceptabel. Door de parkeerplaatsen op eigen terrein ook mee te tellen in de berekening van de parkeergelegenheid voor de straat willen wij het gebruik van de aanwezige parkeerplaatsen op eigen terrein stimuleren.

4.1.2 Evenredig gebruik openbare parkeervoorziening

De "verdeling" van deze parkeerplaatsen wordt in eerste instantie overgelaten aan de inwoners zelf. Wij verwachten dat onze inwoners wanneer nodig met elkaar in overleg gaan over het gebruik van de parkeerplaatsen en dat er sociale controle plaatsvindt op het eventuele onevenredige gebruik van de beschikbare parkeerplaatsen. Van de inwoners wordt verwacht dat zij ook de eigen verantwoordelijkheid nemen door op grotere afstand te parkeren wanneer zij meerdere auto's bezitten. Indien blijkt dat de verdeling van de parkeerplaatsen in de buurt niet in samenspraak met elkaar kan plaats vinden kan de gemeente overwegen in te grijpen om het gebruik te reguleren.

4.1.3 Regulering parkeercapaciteit

Het kan noodzakelijk zijn om in het gebruik van de beschikbare parkeerplaatsen te sturen. Dat kan wanneer er sprake is van een onevenredig gebruik van parkeervoorzieningen (zoals beschreven in § 4.1.2) of wanneer met parkeercapaciteit een bepaald doel wordt beoogt. Vooral in de centrumgebieden, waar sprake is van gemengde functies, is er behoefte om tot regulering over te gaan. Bijvoorbeeld om langdurig parkeren te beperken en doorstroming van bezoekers te bevorderen.
Bij regulering kan gedacht worden aan het inrichting van blauwe zones (parkeerschijfzone), het invoeren van parkeervergunningen of betaald parkeren. Op dit moment zien wij geen aanleiding voor de invoering van betaald parkeren of een parkeervergunningstelsel. Wel passen wij als instrument de blauwe zone toe. Op dit moment zijn blauwe zones ingericht in het centrum van Nieuwkoop, het centrum van Nieuwveen en op de parkeerplaats aan het Tochtpad in Noordeinde.
In gevallen waarbij een inwoner die in het bezit is van een auto kan aantonen dat geen alternatieve parkeermogelijkheden beschikbaar zijn, kan ontheffing worden verleend. Dit houdt in dat de betrokkenen niet de beschikking heeft over parkeergelegenheid op eigen terrein en er geen parkeergelegenheid voor langdurig parkeren beschikbaar is binnen een loopafstand van 100 meter.

4.2 Aanpassingen bij reconstructies

Uit het in 2011 uitgevoerde parkeerdrukonderzoek is gebleken dat vooral in de oudere wijken er een tekort aan parkeerplaatsen bestaat. Het is zowel financieel als fysiek onmogelijk die knelpunten op korte termijn op te lossen. De financiële middelen die nodig zijn om de knelpunten op te lossen zijn omvangrijk en niet beschikbaar. Om die reden is toen besloten de parkeersituatie in woonwijken te verbeteren tegelijkertijd met de uitvoering van groot onderhoud en herinrichting en de financiering van maatregelen te bezien in het kader van de meerjarenbegroting.
Bij de uitvoering van groot onderhoud wordt in samenspraak met de bewoners bekeken of het noodzakelijk is extra parkeergelegenheid aan te leggen en zo ja wat de meest wenselijke manier is. Er wordt daarbij rekening gehouden met de wensen en behoeften van bewoners, het aanwezige groen, de verkeerstechnische en civieltechnische mogelijkheden en uiteraard de financiën.
De redenen om de verbetering van de parkeersituatie te combineren met groot onderhoud zijn:

- de financiële mogelijkheden van de gemeente zijn onvoldoende om alle parkeerproblemen direct aan te pakken.
- bij groot onderhoud worden de diverse aspecten van de openbare ruimte onderzocht, onder andere door inloopbijeenkomsten. Het is dan een goed moment om ook de parkeersituatie te onderzoeken.
- de gelijktijdige uitvoering van onderhoudswerkzaamheden en aanpassingen aan de (parkeer)inrichting brengt lagere kosten met zich mee dan de werkzaamheden los van elkaar uit te voeren.

4.3 Parkeren grote voertuigen

Binnen alle bebouwde kommen in de gemeente Nieuwkoop geldt op grond van de Apv een parkeerverbod voor grote voertuigen met een lengte van meer dan 6 meter en/of een hoogte van meer dan 2,6 meter. Dit heeft tot gevolg dat vrachtauto's zoveel mogelijk op eigen (bedrijven)terreinen moeten parkeren. Omdat die gelegenheid er niet altijd is, komt het voor dat in de kernen toch vrachtwagens worden geparkeerd.
In 2013 hebben wij een inventarisatie gemaakt van knelpunten op het gebied van vrachtwagenparkeren. De omvang van het parkeerprobleem is aan de hand van tellingen in beeld gebracht. Op grond van de inventarisatie is besloten om naast de bestaande vrachtwagenparkeerterreinen in Ter Aar en Nieuwkoop een parkeervoorziening aan te wijzen op bedrijventerrein Schoterhoek in Nieuwveen. In de gemeente Nieuwkoop zijn hiermee drie locaties beschikbaar waar vrachtwagens legaal kunnen parkeren:

- Energieweg/Transportweg (Nieuwkoop) = 38 parkeerplaatsen
- Schoterhoek (Nieuwveen) = 15 parkeerplaatsen
- Oostkanaalweg (Ter Aar) = 18 parkeerplaatsen

In totaal zijn er dus 71 officiële vrachtwagenparkeerplaatsen in de gemeente Nieuwkoop. Hiermee gaan wij er van uit dat binnen de gemeente voldoende alternatieve parkeergelegenheid voor vrachtwagens voorhanden is. Bij overtreding van het parkeerverbod voor grote voertuigen wordt dan ook strikt handhavend optreden.

Een specifiek aandachtspunt in woonwijken is de toename van het parkeren van (bedrijfs)busjes. Vooral in smalle straten met een smal trottoir wordt in het weekend licht en zicht uit de woningen ontnomen. In de aanpak van deze overlast is de Apv leidend. Voertuigen die niet groter zijn dan de omschreven maximale maten mogen in woonwijken worden geparkeerd. Daarbij moet wel in acht worden genomen dat het, zoals in § 3.6 is beschreven, bij het toestaan van bedrijf en beroep aan huis wenselijk kan zijn eisen te stellen aan de beschikbare parkeerruimte.

4.4 Parkeren op het trottoir of in de berm

Het (gedeeltelijk) parkeren van voertuigen op het trottoir of in de berm komt in Nieuwkoop gelukkig niet vaak voor. Daar waar dat wel gebeurt ligt de oorzaak in een verhoogde parkeerdruk in combinatie met een smal wegprofiel, maar ook omdat men graag dicht bij de woning wil parkeren. Om de

auto te kunnen parkeren, en toch enige ruimte te laten voor het passeren van het overige verkeer kiest men ervoor om (gedeeltelijk) op het trottoir of in de berm te parkeren.
Wij zijn van mening dat dit ongewenst is, behoudens op die plaatsen waar dit expliciet is toegestaan, en dat handhaving noodzakelijk is. De prioriteit moet hierbij liggen bij situaties waarbij het geparkeerde voertuig een belemmering oplevert voor de doorgang van het overige verkeer, waaronder hulpdiensten, en/of een verkeersonveilige situatie creëert.