Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

Aan:	Gemeente Medemblik, college van burgemeester en wethouders
Van:	Jon van Dijk
Datum:	25 mei 2022
Kopie:	Jos Hengeveld
Ons kenmerk:	BG5548TPNT2205251026
Classificatie:	Projectgerelateerd

Onderwerp: **Advies parkeersituatie De Kogge 1 na de transformatie**

---

1. Aanleiding

De gemeenteraad van de gemeente Medemblik heeft op 21 januari 2021 het bestemmingsplan "Transformatie recreatieparken De Maar, De Kogge 1 en De Kogge 3" vastgesteld.
Tijdens de tervisielegging van het ontwerp-bestemmingsplan is door een omwonende een zienswijze ingediend, onder meer met betrekking tot de in het plan opgenomen parkeersituatie: volgens appellant is de onderbouwing van de parkeerbehoefte en het huidige aantal parkeerplaatsen onvolledig. De gemeenteraad heeft bij de vaststelling van het bestemmingsplan gesteld dat het plan wel degelijk voldoet aan de te stellen parkeernorm, maar dat de toelichting in het bestemmingsplan ten aanzien van de parkeernormering in die zin dient te worden aangevuld. Immers de gemeenteraad heeft het principe uit haar eigen parkeernota toegepast, te weten de regel “oud voor nieuw”, waarbij voor recreatiewoningen een norm is gehanteerd van 1,7 parkeerplaats per (recreatie)woning inclusief bezoekers en voor de nieuwe situatie een norm van 2,3 parkeerplaats per woning inclusief bezoekers voor vrijstaande woningen. Bij een aantal woningen van 15 betekent dit dat er voor de nieuwe situatie 15 x 0,6, ergo 9 parkeerplaatsen extra beschikbaar moeten zijn, hetgeen volgens de raad het geval is, te weten 8 op het voorterrein, terwijl er nog 3 extra parkeerplaatsen op het terrein zelf worden aangelegd c.q. aanwezig zijn.

Appellant heeft vervolgens bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State beroep aangetekend tegen het besluit van de gemeenteraad, waarbij één van de beroepsgronden het aantal benodigde parkeerplaatsen is.
Inmiddels heeft de Afdeling Bestuursrecht van de Raad van State een tussenuitspraak gedaan, waarin de Afdeling overweegt dat de gemeenteraad bij de vaststelling van een plan rekening moet houden met de totale parkeerbehoefte die het gevolg is van dat plan. Dit betekent dat de raad volgens de Raad van State ten onrechte niet heeft onderzocht wat de totale parkeerbehoefte van de 17 in het plan mogelijk gemaakte woningen is en of overeenkomstig de voorwaarde in de Structuurvisie op het eigen terrein kan worden voorzien in die parkeerbehoefte. Het besluit is op dit punt volgens de Raad van State dan ook niet met de vereiste zorgvuldigheid voorbereid en berust niet op een deugdelijke motivering.
De Raad van State heeft de gemeenteraad opgedragen om binnen 16 weken na verzending van de tussenuitspraak inzichtelijk te maken of op het eigen terrein kan worden voorzien in de parkeerbehoefte van de 17 in het plan mogelijk gemaakte woningen dan wel een nieuw of gewijzigd besluit te nemen.

Deze tussenuitspraak heeft ertoe geleid dat de gemeente HaskoningDHV Nederland BV opdracht heeft verleend om een advies uit te brengen over de parkeersituatie binnen het bestemmingsplan na de transformatie van de recreatiewoningen naar reguliere woningen.

In het volgende gaan wij hierop in.

2. Uitwerking

Bij de beantwoording van de vraag hoeveel parkeerplaatsen in het bestemmingsplan aanwezig moeten zijn, dient in eerste aanleg gekeken te worden naar de nota parkeernormen van de gemeente Medemblik.
In de tijdens de vaststelling van het plan vigerende nota parkeernormen uit maart 2014 is geen woningtype opgenomen dat enigermate overeenkomt met de (recreatie)woningen in het plan De Kogge 1. Dat de gemeenteraad gekozen heeft voor de norm die gold voor een vrijstaande woning/twee-onder-een-kap is te begrijpen vanuit het gegeven dat de recreatiewoningen ook vrijstaand zijn, maar hier houdt de vergelijking direct op. Immers de meeste recreatiewoningen hebben een maximale oppervlakte van 70 à 80 m^2 bvo[1], terwijl 'reguliere' vrijstaande woningen veeleer 120 m^2 bvo en meestal meer omvatten, en die veelal bestemd zijn voor en bewoond worden door meerpersoonshuishoudens.
De gehanteerde parkeernorm is derhalve te ruim voor de onderhavige woningen, die volgens opgave van de Vereniging van Eigenaren van De Kogge 1 door een- en tweepersoonshuishoudens bewoond worden.
Sinds de vaststelling van het bestemmingsplan in januari 2021 heeft de gemeenteraad, in september 2021, een nieuwe nota parkeernormen[2] vastgesteld.
In deze nota is onder het kopje 'Parkeernormen horeca en (verblijfs-)recreatie' een norm opgenomen voor een bungalowpark (huisjescomplex). Deze norm bedraagt 1,7 parkeerplaatsen per bungalow. Waar bij de overige normen voor woningen expliciet wordt genoemd dat 0,3 parkeerplaats per woning voor bezoekers is bestemd en dat deze op openbaar terrein moeten worden gerealiseerd, wordt dat bij de recreatiebungalows niet als zodanig omschreven.
Het ligt voor de hand om voor het bestemmingsplan waar De Kogge 1 deel van uitmaakt, ook voor de toekomstige situatie met de woonbestemming deze norm van 1,7 parkeerplaats per woning te hanteren, gezien het karakter van permanente bewoning door senioren en een- en tweepersoonshuishoudens en met name de beperkte omvang van de woningen.

Ter vergelijking hebben wij naar de parkeernota's van twee omliggende, enigszins vergelijkbare plattelandsgemeenten gekeken, te weten de gemeente Koggenland en de gemeente Opmeer.
Beide gemeenten hanteren parkeernormen, die afgestemd zijn op de grootte van woningen. Zo hanteert de gemeente Opmeer voor een eenpersoonswoning tot 80 m^2 een parkeernorm van 1,3 parkeerplaatsen per woning inclusief 0,3 voor bezoekers, en voor een eengezinswoning in de sociale sector vanaf 80 m^2 een parkeernorm van 1,5 parkeerplaatsen per woning inclusief 0,4 voor bezoekers. De bezoekersplaatsen moeten op openbaar terrein worden gerealiseerd.
De gemeente Koggenland hanteert een norm van 1,5 parkeerplaatsen per woning voor een eenpersoonswoning tot 80 m^2, waarvan 0,3 voor bezoekers. Voor een eengezinswoning vanaf ca. 80 m^2 hanteert men een norm van 1,8 parkeerplaatsen per woning, waarvan eveneens 0,3 voor bezoekers.
Wat dit betreft is het ook interessant te bezien, op welke wijze een stad als Rotterdam omgaat met parkeren met betrekking tot woningen. In haar nota 'Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018' hanteert de gemeente eveneens normen die afhankelijk zijn van de grootte van de woningen: zo hanteert zij een norm van 1,4 parkeerplaatsen voor woningen van 65-85 m² gbo[3], ofwel 55 – 72 m² bvo.

Het mag dus duidelijk zijn dat een parkeernorm van 2,3 per woning in het geval van het bestemmingsplan, waarvan De Kogge 1 deel uitmaakt, aanzienlijk hoog en dus niet erg realistisch is. Het gaat immers om kleine woningen vergelijkbaar met die welke in voormelde parkeernota's worden omschreven.

---

[1] *bruto vloeroppervlak*
[2] *Nota parkeernormen Medemblik 2021, kenmerk Z-21-149392 – DOC-21-431783, d.d. september 2021*
[3] *gebruiksvloeroppervlak*

Gezien het gegeven dat bijna alle recreatiewoningen al jarenlang permanent worden bewoond en dat er ook ter zitting van de Raad van State door beide partijen is erkend en is vastgesteld dat er in de huidige situatie *feitelijk* geen tekort is aan parkeerplaatsen, mag dan ook nog eens worden geconcludeerd dat een parkeernorm van 2,3 parkeerplaatsen per woning in dit geval niet reëel is. Te meer gezien het feit dat het gaat om kleine woningen, waarin vooral senioren en starters wonen.
Er zijn dan ook geen argumenten aan te voeren waarom de feitelijke parkeerbehoefte door de functie-wijziging van de 17 recreatiewoningen naar 'reguliere' woningen zou toenemen ten opzichte van de huidige parkeerbehoefte.
Hoewel de norm van 2,3 op grond van de Parkeernota strikt genomen gehanteerd zou moeten worden, moet de toepassing van een lagere parkeernorm dan ook niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening worden geacht.

Daarbij komt, dat in de meergenoemde gemeentelijke parkeernota de mogelijkheid is opgenomen om binnen de bebouwde kom van de gangbare parkeernormen af te wijken, wanneer sprake is van "de situatie dat de desbetreffende ontwikkeling/functie alleen op een specifieke locatie kan worden gerealiseerd". Waar het in dit geval gaat om een transformatiesituatie, die per definitie alleen op de huidige locatie gerealiseerd kan worden, kan deze mogelijkheid van toepassing worden verklaard op het onderhavige deel van het bestemmingsplan met betrekking tot De Kogge 1. En kan dus, aan de hand van "maatwerk", een specifieke parkeernorm voor deze specifieke situatie worden gehanteerd, die recht doet aan de realiteit van het plan.

3. Vertaling naar de situatie van de Kogge 1

Gelet op bovenstaande overwegingen adviseren wij om voor het plan De Kogge 1 uit te gaan van een parkeernorm van 1,7 parkeerplaatsen per woning, waarvan 0,3 parkeerplaats bestemd is voor bezoekers.
Concreet vertaald betekent dit, dat er bij dit uitgangspunt totaal 17 x 1,7 = 28,9, afgerond 29 parkeerplaatsen benodigd zijn.
Hoewel deze 29 parkeerplaatsen in de huidige situatie *feitelijk* niet benodigd zijn, kan het volgende worden vastgesteld.
Op het park kan bij iedere woning geparkeerd worden, ergo ten minste 17 parkeerplaatsen, de facto zijn er overigens meer parkeerplaatsen bij de woningen aanwezig, ofwel naast elkaar ofwel achter elkaar op de oprit.
Verder zijn er op het voorterrein op dit moment acht parkeerplaatsen beschikbaar, kunnen er op het middenterrein twee parkeerplaatsen worden aangelegd en kunnen er op diverse percelen nog ten minste twee parkeerplaatsen gerealiseerd worden, onder meer bij de nummers 5, 10 en 12. De benodigde 29 parkeerplaatsen zijn aldus (ruimschoots) beschikbaar.
Daarbij zij nog opgemerkt, dat in de praktijk blijkt dat de op het voorterrein aanwezige acht parkeer-plaatsen nauwelijks gebruikt worden.

Het beeld dat, wanneer wordt uitgegaan van 29 parkeerplaatsen, in feite sprake zal zijn van overdimen-sionering, wordt nog eens versterkt door het feit dat standaard in den lande sprake is van verschil in aanwezigheidsgraad van bewoners en bezoekers, afhankelijk van het tijdstip van de dag en de dag van de week. Daardoor kan in een aantal gevallen sprake zijn van dubbelgebruik van parkeerplaatsen; een en ander wordt dan weergegeven in een parkeerbalans.
Zo heeft de gemeente Medemblik ook een tabel opgenomen in haar parkeernota voor het opstellen van een parkeerbalans.
Wij stellen vast dat bij toepassing daarvan in de nota voor de werkdagnachtsituatie sprake is van een aanwezigheidspercentage van 100 voor bewoners en 0 voor bezoekers; en dat de hoogste bezetting

wordt berekend voor de werkdagavond: dan moet worden gerekend met een aanwezigheidspercentage van 90 voor bewoners en 80 voor bezoekers. In het geval van de Kogge 1 moeten wij dus rekenen met 90% van 1,4 x 17, ergo 21,4 parkeerplaatsen voor de bewoners en 80% van 0,3 x 17, ergo 4 parkeerplaatsen voor bezoekers, per saldo 26 parkeerplaatsen (afgerond).
Met de aanwezigheid van 29 parkeerplaatsen, en (in theorie) maximaal 26 plaatsen benodigd, voldoet de toekomstige situatie dus zonder meer aan te stellen eisen en een goede ruimtelijke ordening.

4. Samenvatting en conclusie

De Raad van State heeft een tussenuitspraak gedaan in de beroepszaak die door een bewoner van Medemblik is ingesteld, onder meer betreffende de berekening van het benodigd aantal parkeerplaatsen voor het plan De Kogge 1. Volgens de Raad van State heeft de gemeenteraad ten onrechte niet vastgesteld, wat de totale parkeerbehoefte van de 17 in het plan mogelijk gemaakte woningen is en of overeenkomstig de voorwaarde in de Structuurvisie op het eigen terrein kan worden voorzien in die parkeerbehoefte. Het besluit is op dit punt volgens de Raad van State dan ook niet met de vereiste zorgvuldigheid voorbereid en berust niet op een deugdelijke motivering.

Naar aanleiding hiervan hebben wij de reële parkeerbehoefte binnen het plan onderzocht en vastgesteld dat met een parkeernorm per woning van 1,7 parkeerplaatsen inclusief bezoekers zonder meer kan worden volstaan. Per saldo betekent dat dat 29 parkeerplaatsen vereist zijn: deze kunnen binnen het plan, voor zover nog niet aanwezig, gerealiseerd worden, en daarmee voldoet het plan op dit aspect aan reële te stellen eisen en een goede ruimtelijke ordening.
Wanneer wij de parkeerbalans volgens de gemeentelijke parkeernota toepassen, dan kan zelfs met 26 parkeerplaatsen worden volstaan.