

notitie

Parkeerbals

Nieuwbouw Mercurion 34, Zevenaar

Aan : Dhr. R. de Koning (WilKing II CV)
Van : Dhr. J. Cnossen (Bureau de Groot Volker)
Datum : donderdag 23 oktober 2025
Ons kenmerk : P253361-02
Bijlage(n) : B1, tabel parkeerbalsberekening
B2, overzicht restcapaciteit per meetmoment

1 Inleiding

De ontwikkelaar WilKing II CV is voornemens om aan de Mercurion 34 in Zevenaar nieuwbouw te realiseren. Op deze kavel wordt een gebouw ontwikkeld met een mix van woonzorgfuncties en reguliere appartementen voor de verhuur.

Om de situatie, met betrekking tot het parkeren inzichtelijk te maken is een parkeerbalsberekening opgesteld. Voor de berekening van de parkeerbals wordt eerst de parkeervraag per functie bepaald. Met de berekende parkeervraag kan worden bepaald of eventueel dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk is. Een vergelijking tussen parkeervraag en parkeeraanbod biedt inzicht in het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen.

In het jaar 2024 heeft Bureau de Groot Volker in de omgeving van de Mercurion 34 in Zevenaar parkeersonderzoeken uitgevoerd. Op basis van de resultaten van dit onderzoek is de restcapaciteit van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte vastgesteld.

Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van de gemeentelijke parkeernota 'Paraplubestemmingsplan parkeren gemeente Zevenaar'. In de parkeernota zijn voor de verschillende functies kencijfers met de parkeervraag weergegeven.



2 Onderzoekslocatie

In dit hoofdstuk worden de onderzoekslocatie, de huidige invulling van het plangebied en de toekomstige invulling van het plangebied omschreven.

► Huidige invulling plangebied

De omgeving van de Mercurion 34 bestaat uit een mix van verschillende functies. De bouwkvael is gelegen tussen een bedrijvenpark en een woonwijk. Naast bedrijven zijn aan de Mercurion onder andere een basisschool en een aantal sportvoorzieningen aanwezig. Aan de zuidzijde van de ontwikkeling ligt een gedeelte van de woonwijk 'Lentemorgen'. In de huidige situatie bestaat deze bouwkvael uit grasland. In de huidige situatie zijn er geen functies aanwezig die een parkeervraag veroorzaken.



Figuur 2.1: Huidige invulling van het plangebied

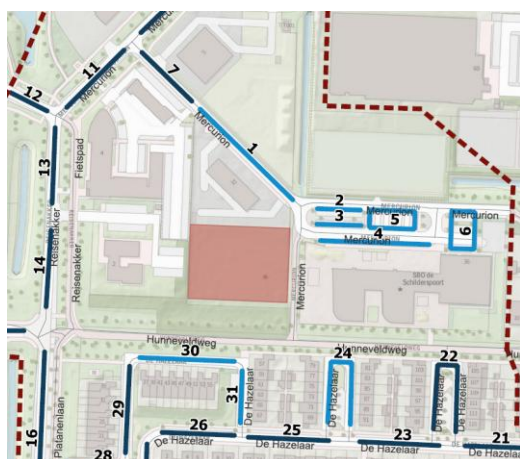
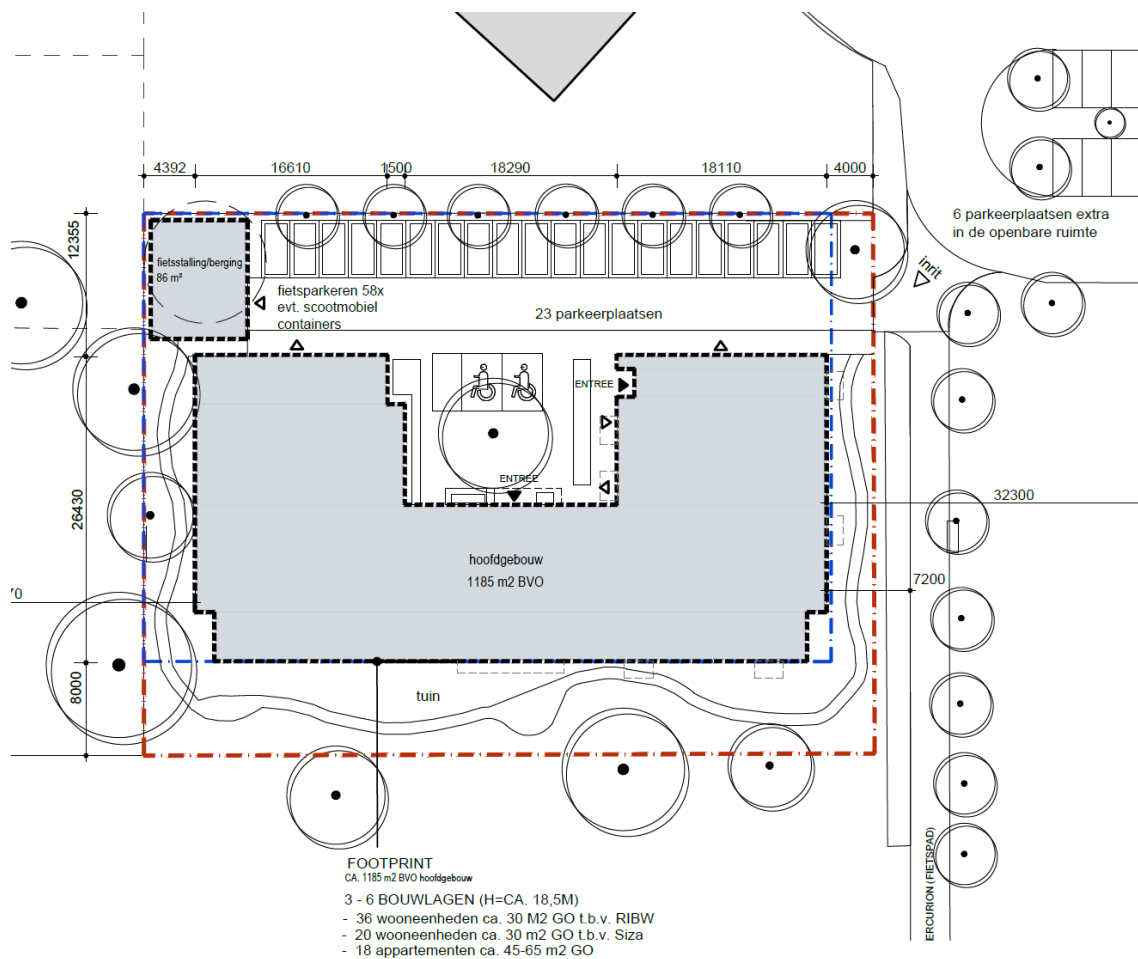
► Toekomstige invulling plangebied

Op de kavel wordt een gebouw ontwikkeld voor de huisvesting van twee verschillende zorginstellingen. Beide instellingen huisvesten cliënten met een licht verstandelijke beperking. Naast de bewoners zijn hierbij ook een aantal personen begeleidend personeel aanwezig. Daarnaast bevat het gebouw 18 reguliere appartementen voor de verhuur. Dit betreft de volgende functies:

- 36 wooneenheden begeleid wonen, circa 30 m² GO, t.b.v. RIBW
- 20 wooneenheden begeleid wonen, circa 30 m² GO, t.b.v. Siza
- 18 appartementen 45 – 65 m² GO, huurwoning vrije sector.

Op het toekomstige terrein is ruimte voor in totaal 23 nieuwe parkeerplaatsen. In figuur 2.2 staat de toekomstige invulling van het plangebied op kaart afgebeeld.

De locatie is voor autoverkeer bereikbaar vanuit het noorden over de Mercurion. Naast met de auto is deze locatie ook goed bereikbaar voor fietsverkeer. De Hunneveldweg aan de zuidzijde van de projectlocatie bestaat uit een vrijliggend twee richtingen fietspad. Daarnaast is op circa 200 meter loopafstand een bushalte aanwezig. De bushalte aan de Hunneveldweg biedt een verbinding met station Zevenaar of in de andere richting naar Arnhem CS.



Figuur 2.2: Impressie toekomstige invulling van het plangebied (Hurenkamp Architecten).



3 Berekening parkeervraag

In dit hoofdstuk wordt de parkeervraag berekend voor de toekomstige in het gebouw aanwezige functies. De parkeervraag is berekend volgens de parkeernormen die in het 'Paraplubestemmingsplan parkeren gemeente Zevenaar' staan omschreven. Deze parkeernormen zijn gebaseerd op de normen uit CROW-publicatie 317; Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie.

In de kencijfers wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende stedelijkheidszones en naar stedelijkheidsgraad. Voor het huidige bouwplan worden hierbij de volgende uitgangspunten toegepast;

- Ligging; rest bebouwde kom
- Stedelijkheidsgraad; matig stedelijk

Bij de berekeningen wordt het gemiddelde van de door het CROW aangegeven bandbreedte gebruikt. Wat inhoudt dat de gemeente Zevenaar uitgaat van een autobezit dat overeenkomt met het landelijk gemiddelde.

CROW

Het CROW is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. In verschillende publicaties heeft het CROW-berekeningsmethoden en kengetallen uitgegeven die de basis vormen van de verkeersgeneratie berekeningen. De kengetallen uit de CROW-publicaties zijn afkomstig uit praktijksituaties, literatuur en uit onderbouwde bewerkingen hiervan. In het algemeen zullen de kengetallen een goede indicatie geven van de werkelijke verkeersgeneratie.

3.1 Parkeervraag toekomstige situatie

De toekomstige situatie betreft het realiseren van 18 huurappartementen en 56 wooneenheden voor begeleid wonen. In de hoofdgroep 'gezondheidszorg en sociale voorzieningen' komen de kencijfers de functie 'verpleeg en verzorgingstehuis' het beste overeen met de doelgroep. Dit betreft woonfuncties met een beperkte zorgvraag. De parkeervraag voor de toekomstige in het gebouw aanwezige functies staat weergegeven in tabel 3.1.

Tabel 3.1: Parkeervraag per functie, toekomstige situatie

functie	aantal	eenheid	norm	parkeervraag
Huur etage, midden/goedkoop (bewoners)	18	woning	1,1	19,8
Huur etage, midden/goedkoop (bezoekers)	18	woning	0,3	5,4
verpleeg- en verzorgingstehuis	56	Wooneenheid	0,6	33,6
totaal (benodigd)				58,8



De totale parkeervraag van de toekomstig in het gebouw aanwezige functies bedraagt maximaal 58,8 parkeerplaatsen. Hierbij is nog geen rekening gehouden met eventueel dubbelgebruik van parkeerplaatsen en de parkeervraag per dagdeel.

3.2 Parkeervraag per dagdeel

Voor de verschillende functies waarvan de parkeervraag is berekend geldt dat de parkeerdruk niet op alle dagdelen even groot is. Voor verschillende typen functies wordt gerekend met aanwezigheidspercentages per dagdeel. Bij verschillende type functies is eventueel dubbelgebruik van parkeervoorzieningen op bepaalde momenten mogelijk. Het aantal benodigde parkeerplaatsen per dagdeel staat weergegeven in tabel 3.2. In bijlage 1 van deze notitie staat de complete tabel met de parkeerbalansberekening inclusief de gebruikte aanwezigheidspercentages opgenomen.

Tabel 3.2: Parkeervraag op basis van gecombineerd gebruik

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag
parkeervraag	27,2	27,8	55,7	28,2	48,7

Het drukste moment, in de berekende parkeervraag per dagdeel is de werkdagavond met een parkeervraag van afgerond 56 parkeerplaatsen.

3.3 Aanbod parkeerplaatsen

Bij dit bouwplan worden in totaal 23 nieuwe parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd. Naast het parkeren op eigen terrein is een parkeeronderzoek uitgevoerd om de restcapaciteit van de openbare parkeerplaatsen in de omgeving vast te stellen.

Tijdens het parkeeronderzoek is op 28 verschillende meetmomenten de parkeerdruk geregistreerd. Bij het bepalen van de restcapaciteit is rekening gehouden met een maximale bezetting van 85%. De overige 15% wordt vrij gehouden voor zoekverkeer of eventuele groei in de toekomst.

Op basis van het (drukste) maatgevende onderzoeksmoment per dagdeel is de restcapaciteit vastgesteld. Bij woonfuncties en zorgfuncties wordt hierbij gerekend met een acceptabel loopafstand van circa 100 meter. De restcapaciteit van de openbare parkeerplaatsen per dagdeel staat afgebeeld in tabel 3.3.

Tabel 3.3: Restcapaciteit openbare parkeerplaatsen, per dagdeel

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag
Rest openbare ruimte	14	5	43	50	50

Op het drukste meetmoment zijn binnen de loopafstand van 100 meter nog ten minste 5 parkeerplaatsen beschikbaar (op een werkdagmiddag). Op de overige meetmomenten varieert de restcapaciteit tussen de 7 en de 51 parkeerplaatsen. Voornamelijk in de avond, de nacht en op de meetmomenten in het weekend is de beschikbare restcapaciteit in deze omgeving erg hoog. In bijlage 2 van deze notitie is een overzicht opgenomen met de aanwezige restcapaciteit per meetmoment.



Parkeren woonwijk

De in het parkeeronderzoek gebruikte secties 24, 30 en 31 (De Hazelaar) liggen formeel ook binnen de loopafstand van 0 tot 100 meter. Deze secties liggen ten zuiden van de ontwikkeling en zijn voor voetgangers bereikbaar door de Hunneveldweg (fietspad) over te steken. Automobilisten kunnen deze parkeerplaatsen niet via de Mercurion bereiken en moeten omrijden via Platanenlaan en de Eikenbaan. Hoewel dit formeel binnen de acceptabele loopafstand ligt is het gebruik in de van deze parkeerplaatsen in de praktijk hierom minder waarschijnlijk. Deze parkeerplaatsen zijn daarom bij de berekening van de restcapaciteit niet meegeteld. Op het drukste meetmoment (week 45, dinsdag 14 uur) is hier nog wel een restcapaciteit van 3 extra parkeerplaatsen beschikbaar.

3.4 Parkeerbilans (vraag – aanbod)

Met de parkeerbilans wordt het verschil tussen het beschikbare aantal parkeerplaatsen en de berekende parkeervraag per dagdeel in beeld gebracht. Het beschikbare aantal parkeerplaatsen betreft 23 parkeerplaatsen op eigen terrein van de ontwikkeling plus de restcapaciteit aan openbare parkeerplaatsen in de directe omgeving hiervan. De parkeervraag per dagdeel is voor de verschillende functies berekend op basis van de kencijfers uit het Paraplubestemmingsplan parkeren van de gemeente Zevenaar. In tabel 3.4 staat de berekende parkeerbilans (vraag min aanbod) per dagdeel afgebeeld. De getallen zijn afgerond op hele parkeerplaatsen. In bijlage 1 van deze notitie staat de complete berekening van de parkeerbilans in tabelvorm weergegeven.

Tabel 3.4: Parkeerbilans per dagdeel (aantal parkeerplaatsen)

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag
parkeerbilans	10	0	10	45	24

Op het drukste dagdeel komt de berekende parkeerbilans uit op 0 parkeerplaatsen. Dit betekent dat op de werkdagmiddag geen overschot en geen tekort aan parkeerplaatsen aanwezig is. Op alle andere dagdelen is een overschot van tussen de 10 en 45 parkeerplaatsen in de omgeving aanwezig.

3.5 Op basis van ervaringscijfers

Voor de zorgfuncties in het toekomstige gebouw is naast de theoretische berekening op basis van kengetallen ook gekeken naar de praktijkervaring. De toekomstige gebruikers van het gebouw hebben met vergelijkbare woonzorglocaties in de omgeving een goed inzicht in het werkelijke gebruik in de praktijk. Bij beide instellingen is geïnventariseerd hoeveel parkeerplaatsen maximaal gewenst zijn voor de toekomstige functies.

De parkeervraag van medewerkers, bewoners, bezoekers van bewoners en kort parkeren door taxi's en leveranciers is hierin meegenomen. De totale parkeerbehoefte voor het RIBW Arnhem en Veluwe Vallei bedraagt maximaal 13 parkeerplaatsen. De parkeervraag van Stichting Siza komt op maximaal 10 parkeerplaatsen. In totaal wordt in de praktijk rekening gehouden met een maximale parkeervraag van 23 parkeerplaatsen voor beide zorgfuncties.



In de parkeerbalansberekening wordt volgens de beschikbare kencijfers op een werkdagmiddag en op een werkdagochtend gerekend met afgerond 17 parkeerplaatsen voor deze functies. Dit betreft op een werkdagoverdag 6 parkeerplaatsen minder dan wat de maximale parkeervraag in de praktijk kan zijn volgens de toekomstige gebruikers.



4 Conclusies en aanbevelingen

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste conclusies uit de parkeerberekeningen voor de ontwikkeling van een gebouw met woningen en zorgfuncties aan de Mercurion 34 in Zevenaar weergegeven. Daarnaast worden een aantal aanbevelingen gedaan over toekomstige parkeeroplossingen.

4.1 Parkeerbalans

Op basis van de parkeervraag ten gevolge van het bouwplan en het beschikbare aanbod aan parkeerplaatsen is de parkeerbilans per dagdeel berekend. Uit de berekening blijkt dat op de meeste dagdelen een overschot aan parkeerplaatsen aanwezig is. Op de werkdagmiddag is de parkeervraag en het parkeeraanbod precies in balans. Op dit moment komt de parkeerbilans uit op **0** parkeerplaatsen.

Naast de theoretische kencijfers is voor de zorgfuncties ook gekeken naar de verwachte parkeervraag in de praktijk. Op een werkdagmiddag kan de parkeervraag in de praktijk met nog maximaal **6** parkeerplaatsen toenemen.

4.2 Oplossingsrichtingen

In theorie komt de toekomstige parkeerbilans uit op 0 parkeerplaatsen. De parkeervraag en het parkeeraanbod is hiermee in balans. In de praktijk kan op sommige momenten nog wel een hogere parkeervraag voorkomen. Op basis van ervaring van de toekomstige gebruikers kan de parkeervraag op een werkdagmiddag nog met maximaal 6 parkeerplaatsen toe nemen. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat de restcapaciteit in de openbare ruimte is berekend op basis van het maatgevende (drukste) meetmoment van in totaal 28 afzonderlijke meetmomenten. Bij het bepalen van deze restcapaciteit is daarnaast ook gerekend met een maximale bezetting van de 85% voor de openbare parkeerplaatsen.

In de omgeving van de ontwikkeling is nog ruimte aanwezig voor de realisatie van extra openbare parkeerplaatsen. Sectie 5 uit het parkeeronderzoek (op de Mercurion) bestaat uit haal en breng stroken voor de nabij gelegen basisschool. Tussen de parkeerplaatsen zijn verhoogde trottoirs aanwezig om passagiers te laten in- en uitstappen. In de praktijk worden deze parkeerplaatsen niet meer voor dit doel gebruikt. Uit de resultaten van het parkeeronderzoek blijkt dat deze parkeerplaatsen op de meetmomenten overdag vrijwel geheel bezet zijn (op werkdagen). Hierdoor zijn ze tijdens het halen en brengen van leerlingen niet voor dit doel beschikbaar.

Door de aanwezige ruimte beter te benutten kunnen op deze locatie meer groen en meer parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Met het opnieuw inrichten van de helft van sectie 5 kunnen 6 extra parkeerplaatsen worden gerealiseerd. In totaal is hier ruimte voor maximaal 12 extra parkeerplaatsen.



In figuur 4.1 staat het huidige gebruik en de mogelijke toekomstige inrichting van de parkeervakken afgebeeld.



Figuur 4.1: Parkeerplaatsen sectie 5, Mercurion (links) en de mogelijke oplossing voor extra parkeerplaatsen en groen (rechts)

B1 parkeerbalansberekening

Parkeeronderzoek Mercurion 34 Zevenaar

zone-indeling: **matig stedelijk**

ligging: **rest bebouwde kom**

kencijfers midden van de bandbreedt (gemiddeld autobezit)

aandeel bezoekers bij woning: 0,3 pp per woning

parkeerkencijfers, paraplubestemmingsplan Zevenaar (CROW publicatie 317)

Toekomstige parkeervraag	aantal	eenheid	kencijfer	parkeervraag (100%)	werkdag								zaterdag	
					ochtend		middag		avond		nacht		middag	
Huur etage, midden/goedkoop (bewoners)	18	woning	1,1	19,8	50%	9,9	50%	9,9	90%	17,8	100%	19,8	60%	12
Huur etage, midden/goedkoop (bezoekers)	18	woning	0,3	5,4	10%	0,5	20%	1,1	80%	4,3	0%	0,0	60%	3
verpleeg- en verzorgingstehuis	56	wooneenheid	0,6	33,6	50%	16,8	50%	16,8	100%	33,6	25%	8,4	100%	34
totaal (benodigd)				58,8		27,2		27,8		55,7		28,2		48,7

toekomstig aanbod					werkdag								zaterdag	
					ochtend		middag		avond		nacht		middag	
parkeervakken eigen terrein						23		23		23		23		23
restcapaciteit openbare ruimte (0-100m.)						14		5		43		50		50
totaal (aanwezig)						37		28		66		73		73

parkeerbalans; vraag - aanbod					werkdag								zaterdag	
					ochtend		middag		avond		nacht		middag	
totaal benodigd						27		28		56		28		49
totaal beschikbaar						37		28		66		73		73
saldo						10		0		10		45		24

afronding van 0,5 naar boven

B2 Overzicht van de parkeerdruk en de aanwezige restcapaciteit in de openbare ruimte

loopafstand: 0 tot 100 meter.

Week 45, dinsdag					
	tijd	capaciteit	projectgebied		
			bezetting (abs.)	bezetting (%)	
ochtend	9 uur	60	28	47%	23
	11 uur	60	30	50%	21
middag	14 uur	60	46	77%	5
avond	19 uur	60	8	13%	43
	21 uur	60	0	0%	51
nacht	23 uur	60	0	0%	51

Week 45, donderdag					
	tijd	capaciteit	projectgebied		
			bezetting (abs.)	bezetting (%)	
	9 uur	60	31	52%	20
	11 uur	60	35	58%	16
	14 uur	60	37	62%	14
	19 uur	60	3	5%	48
	21 uur	60	0	0%	51
	23 uur	60	1	2%	50

Week 48, dinsdag					
	tijd	capaciteit	projectgebied		
			bezetting (abs.)	bezetting (%)	
	9 uur	60	38	63%	13
	11 uur	60	37	62%	14
	14 uur	60	44	73%	7
	19 uur	60	1	2%	50
	21 uur	60	0	0%	51
	23 uur	60	0	0%	51

Week 48, donderdag					
	tijd	capaciteit	projectgebied		
			bezetting (abs.)	bezetting (%)	
	9 uur	60	30	50%	21
	11 uur	60	33	55%	18
	14 uur	60	30	50%	21
	19 uur	60	3	5%	48
	21 uur	60	0	0%	51
	23 uur	60	0	0%	51

Week 45, zaterdag					
	tijd	capaciteit	projectgebied		
			bezetting (abs.)	bezetting (%)	
weekend	9 uur	60	1	2%	50
	14 uur	60	1	2%	50

Week 48, zaterdag					
	tijd	capaciteit	projectgebied		
			bezetting (abs.)	bezetting (%)	
	9 uur	60	0	0%	51
	14 uur	60	1	2%	50

Restcapaciteit op maatgevende (drukste)meetmomenten, per dagdeel;		
restcapaciteit		
werkdagochtend	14	(totaal 8 meetmomenten)
werkdagmiddag	5	(totaal 4 meetmomenten)
werkdagavond	43	(totaal 8 meetmomenten)
werkdagnacht	50	(totaal 4 meetmomenten)
weekenddag	50	(totaal 4 meetmomenten)
totaal 28 meetmomenten		