

MEMO PARKEERBEHOEFTE

Projectnaam : Sellingen, Torenstraat eo
Projectnummer : 010120
Onderwerp : Parkeerbehoefte
Datum : 01-12-2025

1. Locatiegegevens

Adres: Omgeving Torenstraat, Korteweg, Breetuinenweg te Sellingen

2. Inleiding

Voor de aanvraag van een omgevingsvergunning voor een Buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA) ten behoeve van de realisatie van 23 woningen aan de Torenstraat e.o. te Sellingen is een parkeeronderbouwing vereist. Deze memo beschrijft de parkeerbehoefte van het nieuwbouwplan, de bestaande parkeersituatie bij MFA De Zuides en de gezamenlijke parkeerbalans voor het gebied. De beoordeling vindt plaats op basis van de parkeerkencijfers uit CROW 2024, de systematiek voor aanwezigheidspercentages, en de kaders van de Omgevingswet inzake een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (ETFAL).

Conform de door CROW geaccepteerde methodiek wordt gebruikgemaakt van theoretische aanwezigheidspercentages om de maatgevende piekmomenten inzichtelijk te maken.

Voor dit plan wordt uitgegaan van:

- Stedelijkheidsgraad: niet stedelijk (<500 adressen/km²)
- Stedelijke zone: rest bebouwde kom

De parkeerkencijfers per woningtype worden bepaald aan de hand van de door de gemeente verlangde middenwaarden uit de bandbreedte. De parkeerkencijfers voor bezoekers worden toegepast conform tabel 10 CROW 2024.

De 23 woningen bevatten verschillende woningtypologieën. Het gaat om 9 rijtjeswoningen koop, 8 sociale huurwoningen, 4 zorgwoningen (deze worden als sociale huurwoning berekend) en 2 koop 2-onder-1-kapwoningen. Deze 2-onder-1-kapwoningen hebben ruimte om op het eigen erf te parkeren, maar zullen ook meegenomen worden in de berekening.

3. Huidige situatie

Met de term huidige situatie wordt bedoeld: de bestaande parkeervoorzieningen voor MFA De Zuides.
In de huidige situatie zijn de volgende voorzieningen te vinden:

- SSS '70
- S.S.S. Sellingen
- CBS Het Gebint
- OBS Op d'Esch
- Kinderopvang KiWi
- Welzijn Westerwolde – Sellingen

Voor deze voorzieningen is een parkeerterrein aanwezig, bestaande uit: 30 parkeervakken en 2x2 mindervalide parkeervakken. Daarnaast zijn er circa 16 grasbeton parkeerplekken. Samen maakt dit op het huidige parkeerterrein ruimte voor circa 50 voertuigen.

4. Berekening parkeerbehoefte

4.1 Parkeerbehoefte MFA De Zuides

Type voorziening	Aantal m ² of leslokalen	Norm	Behoefte
Sportzaal (SSS'70 en S.S.S. Sellingen)	378 m ²	2,85 per 100 m ²	10,773
Basisonderwijs (CBS Het Gebint en OBS Op D'esch)	9 leslokalen	0,75 per leslokaal	6,75
Kinderdagverblijf (KiWi)	221 m ²	1,4 per 100 m ²	3,09
Welzijn Westerwolde – Sellingen (brondbestand gemeente Bladel)	151 m ²	2,0 per 100 m ²	3,02

Tabel 1: Tabel met parkeerbehoefte MFA

Dit brengt de totale ongewogen MFA-behoefte op 24 parkeerplaatsen.

4.2 Parkeerbehoefte nieuwbouwwoningen

Woningtype	Aantal	Norm	Behoefte
Koop, tussen/hoek	9	1,8	16,2
Sociale huur	8	1,1	8,8
Zorgwoningen (zelfstandig)	4	1,1	4,4
Koop, 2-onder-1-kap	2	1,9	3,8

Tabel 2: Tabel met parkeerbehoefte woningen

De totale bewonersbehoefte is daarmee 33,2 parkeerplaatsen, wat uitkomt op 34 totaal benodigde parkeerplaatsen voor de nieuwbouwwoningen.

N.B. Bijkomend voor de parkeerbehoefte van de nieuwbouw woningen is de parkeerbehoefte voor bezoekers. Hiervoor geldend een aandeel van 0,2 parkeerplaats per woning (op basis van 'Parkeerkencijfers voor bezoekers (per woning), niet stedelijk, rest bebouwde kom'). Hieruit volgt 0,2 x 23 woningen geeft een parkeerbehoefte van 4,6 parkeerplaatsen voor bezoekers.

In totaal brengt dit de ongewogen parkeerbehoefte op 63 parkeerplaatsen. Het CROW geeft echter aan dat bij verschillende functies er ook een mogelijkheid is om een parkeerbalans op te stellen. Hiervoor kunnen aanwezigheidspercentages gebruikt worden.

4.3 Aanwezigheidspercentages parkeerbehoefte

De aanwezigheidspercentages van het CROW uitgave 744 worden gebruikt voor de parkeerbehoeften. Voor de voorzieningen van de MFA gelden de volgende aanwezigheidspercentages:

	Werkdag ochtend	werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Vrijdag middag	Vrijdag avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	40%	100%	100%	100%	75%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	100%	5%	0%	0%	0%
sociaal medisch: arts/therapeut/consult atiebureau	100%	100%	10%	0%	10%	70%	0%	0%	0%	0%

Tabel 3: Tabel met aanwezigheidspercentages MFA

Voor de woningen gelden de volgende aanwezigheidspercentages:

	Werkdag- ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Vrijdag middag	Vrijdag avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
woningen bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
woningen bezoekers	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%

Tabel 4: Tabel met aanwezigheidspercentages woningen

Met deze aanwezigheidspercentages, en de hiervoor benoemde (ongewogen) parkeerbehoefte kan de gewogen parkeerbehoefte worden berekend. De resultaten hiervan staan hieronder vermeld.

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Vrijdag middag	Vrijdag avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
MFA	16,39	16,39	18,13	0,00	20,30	13,27	17,68	17,52	17,52	13,14
Nieuwe woningen	21,76	22,22	33,33	33,20	29,78	26,00	27,84	29,50	31,16	29,04
Totaal	38,15	38,61	51,46	33,20	50,08	39,27	45,52	47,02	48,68	42,18

Tabel 5: Tabel met aanwezigheidspercentages maal de parkeerbehoefte MFA/woningen

Zoals in tabel 5 duidelijk is te zien, is de parkeerbehoefte op een werkdagavond het hoogst, met een gewogen parkeerbehoefte van 51,46. Dan zijn er dus minimaal 52 parkeerplaatsen benodigd.

5. Parkeervoorzieningen

In het bestemmingsplan “Facetbestemmingsplan Parkeren Westerwolde” staat het streven om initiatiefnemers 'voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein' te laten realiseren.

“Pas als dat niet mogelijk is gebleken mag uitgeweken worden naar de openbare ruimte. Dan moet echter wel met een parkeeronderzoek worden aangetoond dat in voldoende parkeergelegenheid kan worden voorzien gezien de huidige parkeerbezetting. Verder moet het ook mogelijk zijn de benodigde hoeveelheid parkeerplaatsen in de openbare ruimte te realiseren. Het toetsingskader dat hierbij wordt gehanteerd zijn de door het kennisplatform CROW vastgestelde richtlijnen (publicatie 381 - december 2018, of de meest actuele uitgave).”

Bij het stedenbouwkundig ontwerp (figuur 1) is rekening gehouden met de parkeerbehoefte van de woningen. Hiervoor zijn parkeerplaatsen ingetekend. Het gaat daarbij om:

- 4 nieuwe parkeervakken bij het parkeerterrein van het MFA;
- 2 nieuwe parkeervakken bij De Sprinkel (met sanering van 6 parkeervakken en 8 nieuwe parkeervakken);

- 17 nieuwe parkeervakken verspreid over de nieuw te realiseren buurt.

Hierbij kom je op een totaal van 23 extra nieuwe parkeervakken in de openbare ruimte. Gecombineerd met de huidige MFA-capaciteit van circa 50 parkeerplaatsen brengt dit de totale capaciteit naar 73 parkeerplaatsen. Zoals in tabel 5 te zien is, ligt de behoefte op een werkdagavond met 52 parkeerplaatsen het hoogst. Dit betekent dat er een overschot van 21 parkeerplaatsen is, op het drukste moment.

Voor de beoordeling van de restcapaciteit wordt een kritische bezettingsgraad van 85% gehanteerd. Dit sluit aan bij de parkeerkundige standaard zoals gebruikt in CROW-onderzoekspraktijk, waarbij boven deze grens de parkeerlocatie niet meer doelmatig en comfortabel functioneert en de parkeerdruk in de praktijk als 'vol' wordt ervaren.

Om de bezettingsgraad te berekenen, wordt de gewogen parkeerbehoefte ten opzichte van het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen berekend. Hieruit volgt de volgende tabel:

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Vrijdag middag	Vrijdag avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Gewogen parkeerbehoefte	39	39	52	34	51	40	46	48	49	43
Totaal aantal parkeerplaatsen	73	73	73	73	73	73	73	73	73	73
Bezettingsgraad	0,53	0,53	0,71	0,47	0,70	0,55	0,63	0,66	0,67	0,59

Tabel 6: Tabel met berekening van de bezettingsgraad

Hieruit is aangetoond dat de bezettingsgraad in de nieuwe situatie op het drukste punt 71% zal zijn. Dit is ruim onder de kritische bezettingsgraad van 85%.



Figuur 1: ontwerp verharding Sellingeren, Torenlaan, e.o. met de nieuwe parkeervakken (2025)

6. Halen en brengen – basisschool en kinderopvang

Tijdens de ochtend- en middagsituatie kent de MFA een kortdurende piekbelasting door het halen en brengen van kinderen bij de basisschool en kinderopvang. Voor deze piek wordt een aparte berekening gemaakt. In de actuele CROW parkeernormen publicatie is de Kiss and Ride berekening niet meer opgenomen. Daarom wordt voor de berekening gebruik gemaakt van de norm uit het CROW 182.

De parkeerbehoefte voor Kiss and Ride wordt als volgt berekend:

- Groep 1-3: Aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,5 x 0,75 +
- Groep 4-8: Aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25 x 0,85 +
- Kinderdagverblijf: Aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25 x 0,75
- = totaal aantal parkeerplaatsen voor halen en brengen

In deze formule is een reductiefactor met betrekking tot de parkeerduur ingebouwd. Groepen 1 t/m 3 parkeren gemiddeld 10 minuten in een periode van 20 minuten = 0,5. Groepen 4 t/m 8 gemiddeld 2,5 minuten in een periode van 10 minuten = 0,25. Kinderdagverblijf gemiddeld 15 minuten in de periode van 60 minuten = 0,25. Daarnaast is een reductiefactor ingebouwd met betrekking tot het aantal kinderen in één auto: groep 1 t/m 3 30-60%, groepen 4 t/m 8 0,85, en kinderdagverblijf 0,75.

Het percentage leerlingen dat met de auto wordt gebracht en gehaald ligt tussen de 1% en 60%, dit is onder meer afhankelijk van de stedelijkheidsgraad, stedelijke zone, (streek)functie van de school en de gemiddelde afstand naar school. Gemiddeld ligt het percentage op:

- Groepen 1-3: 30-60%
- Groepen 4-8: 5-40%
- Kinderdagverblijf: 50-80%

Voor de berekening zal uitgegaan worden van de maximale percentages. Dit betekent voor de groepen 1-3 een percentage leerlingen dat met de auto wordt gebracht op 60%, voor de groepen 4-8 40% en voor het kinderdagverblijf 80%.

De twee basisscholen tellen samen circa 110 leerlingen. Uitgaande van een verdeling van 3/8 in de onderbouw (groep 1 t/m 3) en 5/8 in de bovenbouw (groep 4 t/m 8) komt dit neer op circa 41 leerlingen in groep 1-3 en 69 leerlingen in groep 4-8. De kinderopvang beschikt over 22 plaatsen.

Door deze kind-aantallen in te vullen en het gemiddelde percentage leerlingen met auto per groep of kinderdagverblijf te rekenen komen daar de volgende resultaten uit aan de hand van bovenstaande rekenformule:

- groep 1-3: circa 9 Kiss & Ride-plaatsen;
- groep 4-8: circa 6 Kiss & Ride-plaatsen;
- kinderopvang: circa 3 Kiss & Ride-plaatsen.

De totale Kiss & Ride-behoefte tijdens de ochtendpiek bedraagt daarmee circa 18 parkeerplaatsen.

In de werkdagochtend- en middag bedraagt de volgens CROW 2024 berekende gewogen parkeerbehoefte voor MFA en woningen samen circa 39 parkeerplaatsen. Indien de volledige Kiss & Ride-behoefte bovenop deze ochtend- en middagvraag wordt gelegd, ontstaat een totale vraag van circa 57 parkeerplaatsen. Afgezet tegen de beschikbare gebiedscapaciteit van 73 parkeerplaatsen resulteert dit in een bezettingsgraad van circa 78%. Dit ligt nog steeds onder de kritische bezettingsgraad van 85% die in de parkeerkundige praktijk als bovengrens voor een doelmatig functionerend parkeersysteem wordt gehanteerd.

Hieruit volgt dat ook tijdens het halen- en brengenmoment voldoende parkeercapaciteit beschikbaar blijft en dat de ontwikkeling van de 23 woningen niet leidt tot een onaanvaardbare verslechtering van de parkeersituatie rond de MFA.

7. Conclusie

Op basis van de uitgevoerde parkeerberekeningen, de CROW 2024-parkeerkencijfers en de toegepaste aanwezigheidspercentages kan worden vastgesteld dat de toekomstige parkeerbehoefte van de 23 nieuwbouwwoningen in samenhang met de functies van de MFA De Zuides ruim binnen de beschikbare gebiedscapaciteit kan worden opgevangen.

De totale parkeercapaciteit in het gebied bedraagt 73 parkeerplaatsen. De maatgevende situatie doet zich voor op een werkdagavond, met een gewogen parkeerbehoefte van 52 parkeerplaatsen. Dit resulteert in een bezettingsgraad van circa 71%, wat ruim onder de parkeerkundige kritische grens van 85% ligt. Ook op de overige dagdelen blijft de parkeerdruk ruim binnen de beschikbare capaciteit en blijft voldoende restcapaciteit aanwezig.

Ter aanvulling is een berekening uitgevoerd specifiek voor het halen- en brengenmoment in de ochtend en middag. Hierbij is berekend wat het effect van deze piekmomenten op de parkeerbehoefte is, bovenop de eerder berekende gewogen parkeerbehoefte. Met een totale behoefte van circa 57 parkeerplaatsen komt dit piekmoment uit op een bezettingsgraad van circa 78%, wat nog steeds onder de kritische bezettingsgraad van 85% ligt.

Hieruit volgt dat de parkeerbehoefte van zowel de nieuwe woningen als de MFA-functies doelmatig en zonder onevenredige belasting van de omgeving kan worden gefaciliteerd. De ontwikkeling voldoet hiermee aan de vereisten voor een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (ETFAL) onder de Omgevingswet.