INFORMATIENOTA VOOR DE RAAD

Nummer: 26.101

Portefeuillehouder:	P. van Dijk
Portefeuille:	Bereikbaarheid
Programma:	
Taakveld:	2.2 Parkeren

Datum: 28 januari 2026

Onderwerp: Toelichting Parkeernormen in de NvU Stadshart

DE RAAD NEEMT KENNIS VAN:

1. De toelichting op de totstandkoming van de parkeernormen in de Nota van Uitgangspunten Stadshart
2. De onderliggende rapportage betreffende het autobezit en de daaruit afgeleide parkeernormen voor het Stadshart

INLEIDING

Lelystad heeft de ambitie om veel woningen te ontwikkelen, waaronder een flink aantal in het Stadshart. Met de huidige parkeernormen (vastgesteld in 2023) is dat een uitdaging, zowel ruimtelijk als financieel. In 2024 zijn nieuwe parkeerkencijfers uitgebracht door het CROW. Deze liggen lager dan de parkeernormen die nu in Lelystad gelden. In 2025 is door een extern bureau onderzocht hoe het huidige autobezit in het Stadshart zich verhoudt tot de nieuwe parkeerkencijfers. De conclusie van dit onderzoek is dat de parkeernormen in het Stadshart verlaagd kunnen worden. De Nota Parkeernormen dient daarvoor te worden aangepast, maar daarvoor moet ook gekeken worden naar de rest van de gemeente. Gelet op de ambitie om een versnelling aan te brengen in de woningbouwontwikkeling in het Stadshart is besloten om vooruitlopend op de aanpassing van de Nota Parkeernormen voor de hele gemeente, nu voor specifiek het Stadshart nieuwe parkeernormen op te nemen in de Nota van Uitgangspunten Stadshart. Hiermee wordt de haalbaarheid van woningbouwprojecten in het Stadshart positief beïnvloed en daarmee de kans op realisatie vergroot.

KERNBOODSCHAP

1. Het onderzoek van Empaction wijst uit dat het autobezit in het Stadshart behoorlijk lager ligt dan de huidige parkeernormen

De markt heeft aangegeven dat de haalbaarheid van de (woningbouw)ontwikkeling in het Stadshart onder druk staat (financieel en ruimtelijk) door de huidige parkeernormen (Nota Parkeernormen 2023). Het CROW heeft bovendien in 2024 de nieuwste parkeerkencijfers gepubliceerd, waarbij sprake is van een lagere parkeervraag dan bij de oude publicatie in 2018. Daarom is er in 2025 onderzoek gedaan naar het huidige autobezit in het Stadshart en de parkeernormen die zijn vastgesteld (zie bijlage). Er is per woningtype gekeken naar het autobezit voor alle woonadressen in het centrum. In het algemeen geldt dat hoe duurder en/of hoe groter de woning is, hoe hoger het autobezit. Gemiddeld gezien ligt het autobezit inclusief leasevoertuigen op 0,58 auto per huishouden. Met een bezoekersdeel van 0,1

ligt de gemiddelde parkeervraag dus op 0,68 per woning. Bij de huidige Nota Parkeernormen is de gemiddelde parkeervraag 1,24 per woning. Het is, op basis van het onderzoek, gerechtvaardigd om een lagere parkeernorm te gaan hanteren in het Stadshart. De nieuwe parkeernormen, die overeenkomen met de laatste parkeerkencijfers van het CROW, zijn, uitgesplitst naar woningtype, opgenomen in de Nota van Uitgangspunten Stadshart.

2. Status huidige parkeernormen en de mogelijkheid tot afwijken
In 2023 zijn de huidige parkeernormen vastgesteld. Deze zijn een afgeleide van de parkeerkencijfers van het CROW van 2018. Binnen de vastgestelde parkeernormen is het mogelijk om maatwerk te verrichten. In het Stadshart is dit reeds toegepast bij enkele projecten in het Theaterkwartier en in het Hanzepark, waar een parkeernorm van 0,6 voor bewoners is gehanteerd. Om te voorkomen dat parkeeroverlast optreedt in de directe omgeving van de ontwikkelingen zijn er aanvullende maatregelen getroffen, zoals het opnemen van een plafond op af te nemen parkeervergunningen en/of -abonnementen voor bewoners van deze ontwikkelingen.

3. Onderzoek in de rest van de gemeente
Het onderzoek naar het autobezit in het Stadshart heeft uitgewezen dat de huidige parkeernormen hoger liggen dan noodzakelijk is. Momenteel wordt ook gekeken naar het autobezit in de rest van de gemeente. Mogelijk leidt dit tot nieuwe inzichten wat betreft de parkeernormen die in deze wijken zouden moeten gelden. Uiteindelijk zullen de onderzoeken naar het autobezit in het Stadshart (uitgevoerd door Empaction) en in de rest van de gemeente leiden naar nieuw vast te stellen parkeernormen voor de hele stad.

VERVOLG
De Nota van Uitgangspunten Stadshart wordt in februari voorgelegd aan de raad. De nieuwe parkeernormen voor het Stadshart maken onderdeel uit van deze NvU. Formeel blijft de Nota Parkeernormen 2023 van kracht tot deze is vervangen, maar op basis van de afwijkingsmogelijkheden in de Nota Parkeernormen 2023 kan gemotiveerd afgeweken worden van de vastgestelde parkeernormen en kan gebruik gemaakt worden van de in de NvU Stadshart opgenomen parkeernormen. Het rapport van Empaction geeft een goede onderbouwing voor het kunnen afwijken van de vastgestelde normen. Hierdoor wordt het makkelijker om in de komende periode afspraken te maken met ontwikkelaars over het ontwikkelen van hun plannen in het Stadshart en kan de gewenste woningbouw sneller gerealiseerd worden.

Een nieuwe Nota Parkeernormen wordt, samen met enkele andere aanpassingen in het parkeerbeleid, voor de zomer 2026 aangeboden aan de raad.

Bijlagen
1. Parkeernormberekening Stadshart Lelystad (Empaction)

Empaction

PARKEER- EN MOBILITEITSPROFESSIONALS

DE TOEKOMST BEREIKBAAR

Adviesnotitie

Versie 1.2

Parkeernormberekening Stadshart Lelystad

Opdrachtgever: Gemeente Lelystad
Plaats en datum: 10 september 2025
Projectnummer: 2025/1396

Auteurs: Jacco Philippo & Sebastiaan Dommeck

DE
TOEKOMST
BEREIKBAAR

Doel van deze notitie.
Het doel van deze notitie is om een passende en realistische parkeernorm te formuleren én te onderbouwen voor de woon- en centrumfuncties in het centrum van Lelystad. De mogelijkheden voor de inzet van deelmobiliteit , met daarbij randvoorwaarden voor succesvolle toepassing, worden ook in beeld gebracht als onderdeel van de vraagstelling.

Vraagstelling.
Met welke parkeernorm voor wonen én voorzieningen kan Lelystad in het Stadshart gaan ontwikkelen en wat is nodig om deze norm te halen?

Onderzoeksgebied.
Het onderzoek beperkt zich tot het centrum van Lelystad, ook wel het Stadshart genoemd. Dit wordt door de gemeente gedefinieerd als Gebied I van het kaartje op blz. 7 van de Nota Parkeernormen 2023. In deze notie wordt gerefereerd aan 'gebieden'. Dit zijn de onderzoeksgebieden die Bonotraffic heeft benoemd in hun parkeeronderzoek. Gebied 2 tm 4 is het Stadshart.

Werkwijze en opbouw.
Om de hoofdvraag te beantwoorden zijn de volgende stappen doorlopen.

1. Berekenen van het huidige autobezit in het onderzoeksgebied vanuit RDW cijfers;
2. Berekenen van de restcapaciteit in de openbare ruimte in en rondom het onderzoeksgebied ;
3. Vergelijken van de normen in de nota parkeernormen 2023 én de nieuwe kencijfers CROW 2024;
4. Op basis van deze vergelijking is een nieuwe norm voor het gebied onderbouwd.

De stappen worden verder in deze notitie in detail beschreven. Daarbij gaan we eerst in op de normen voor de voorzieningen en vervolgens de normen voor de woningen. In de bijlage wordt toepassing van deelmobiliteit in relatie tot eventuele reductie op de norm onder de aandacht gebracht. Ook zijn in de bijlagen alle onderliggende berekeningen te vinden.

Bronnen.

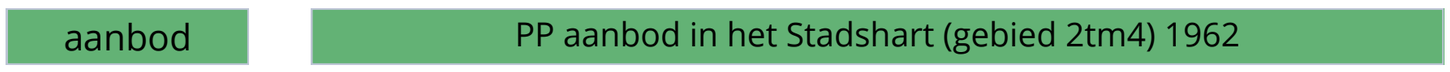
- Er is gebruik gemaakt van de nota parkeernormen 2023 én de kengetallen parkeren van het CROW 2024;
- Voor het berekenen van de parkeervraag voor woningen is bij het RDW een overzicht opgevraagd van het werkelijk autobezit in het Stadshart;
- De data uit het parkeeronderzoek van Bonotraffics is gebruikt voor het berekenen van werkelijke parkeervraag voor de voorzieningen én voor het berekenen van de restcapaciteit;
- De website allecijfers.nl is geraadpleegd om te achterhalen welke + aantallen type woningen in het onderzoeksgebied staan t.b.v. normberekening;
- De afdeling Parkeerservice heeft het aantal uitgegeven bewonersvergunningen in het Stadshart gedeeld;
- Diverse gesprekken met de opdrachtgever hebben geleid tot (cijfermatige) inzichten.

Gebruik van parkeernormen in deze notitie.
Bij het opstellen van parkeernormen hanteert het CROW minimale kencijfers en een maximale kencijfers. De gemeente Lelystad kiest er in de Nota Parkeernormen 2023 voor om te rekenen met de minimale normen. Om hierop aan te sluiten wordt in deze notitie uitsluitend uitgegaan van de minimale parkeerkencijfers.

Voorzieningen

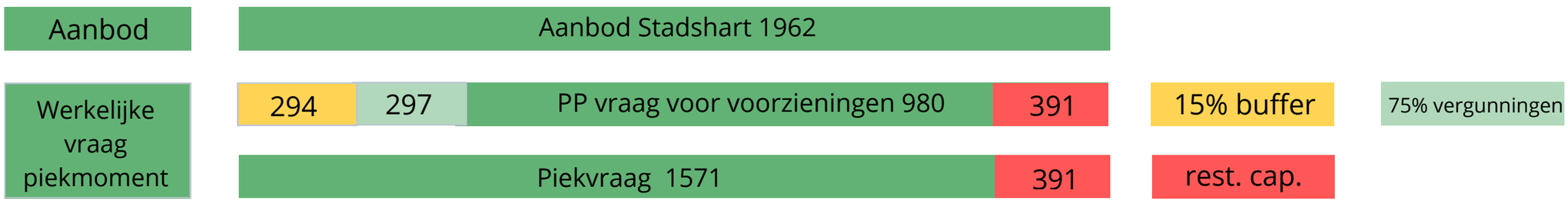
(zoals winkels, horeca, maatschappelijk en kantoren)

Vraag: Wat is het parkeeraanbod in het Stadshart?
Antwoord: Uit het parkeeronderzoek van Bonotraffics (hierna te noemen: Parkeeronderzoek) is te halen dat het parkeeraanbod in het Stadshart 1.962 parkeerplaatsen betreft. Dit is inclusief de stallingsgarage's die zich in dit gebied bevinden. Hier parkeren zowel bewoners met vergunningen als werknemers en bezoekers van het Stadshart



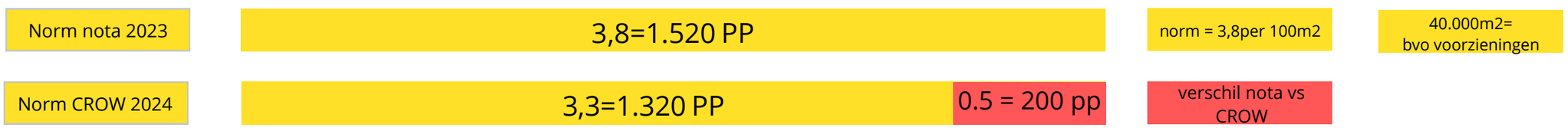
Vraag: Wat is de parkeervraag in het Stadshart?
Om de parkeervraag te bepalen, wordt gekeken naar het moment waarop de parkeerdruk het hoogst is. Op dit piekmoment zijn er **980 parkeerplaatsen bezet** door bezoekers en werknemers van de voorzieningen.
Bij het bepalen van het benodigde parkeeraanbod wordt een **buffer van 15%** meegenomen. Deze buffer is bedoeld om zoekverkeer te beperken en om extra drukte op te vangen, bijvoorbeeld tijdens evenementen of feestdagen. Dit komt neer op **294 extra parkeerplaatsen**.
Daarnaast zijn er in het gebied ook parkeervergunningen aan bewoners uitgegeven. Op het drukste moment wordt aangenomen (CROW) dat **75% van deze vergunningen wordt gebruikt**, wat neerkomt op **297 bezette plaatsen.**

Antwoord: Alles opgeteld komt dit neer op een piekvraag van 1571 van de 1962 parkeerplaatsen in het Stadshart.



Vraag: Wat is het verschil tussen normen van de nota (2023) en de normen van het CROW (2024)?
Om een goed advies te kunnen geven over de te hanteren norm, wordt gekeken naar de huidige, vastgestelde, norm uit de nota parkeernormen én het kencijfer die het CROW op dit moment hanteert.
Er is gesteld dat er 40.000m2 bvo aan voorzieningen in gebruik is. De nota parkeernormen 2023 hanteert een norm van 3,8 per 100m2 bvo voor voorzieningen. Het CROW hanteert een kencijfer van 3,3.

Antwoord: Het verschil is 0,5 ofwel 200 parkeerplaatsen.



Vraag: Welke norm wordt geadviseerd voor voorzieningen?
Eerder is vastgesteld dat de totale parkeervraag in het Stadshart 1.571 parkeerplaatsen bedraagt. Deze vraag is opgebouwd uit:

- 297 vergunningen (voor bewoners)
- Buffer van 15%
- Werkelijke vraag voor voorzieningen

Wanneer de bewonersvergunningen worden afgetrokken, blijft een werkelijke vraag voor voorzieningen over van 1.274 parkeerplaatsen.
Met het CROW kencijfer bedraagt de verwachtte vraag voor voorzieningen 1.320 parkeerplaatsen. We gaan ervan uit dat ook hier al rekening is gehouden met een buffer van 15%. Dit maakt een directe vergelijking mogelijk:

- Verschil tussen de minimale CROW-kencijfer 2024 en de werkelijke vraag is miniem, namelijk 1320−1274=46 parkeerplaatsen.

Antwoord: Het advies luidt om de nieuwe minimale CROW kencijfers uit 2024 voor voorzieningen te gaan gebruiken bij toekomstige toetsingen van ruimtelijke ontwikkelingen.

Restcapaciteitsberekening

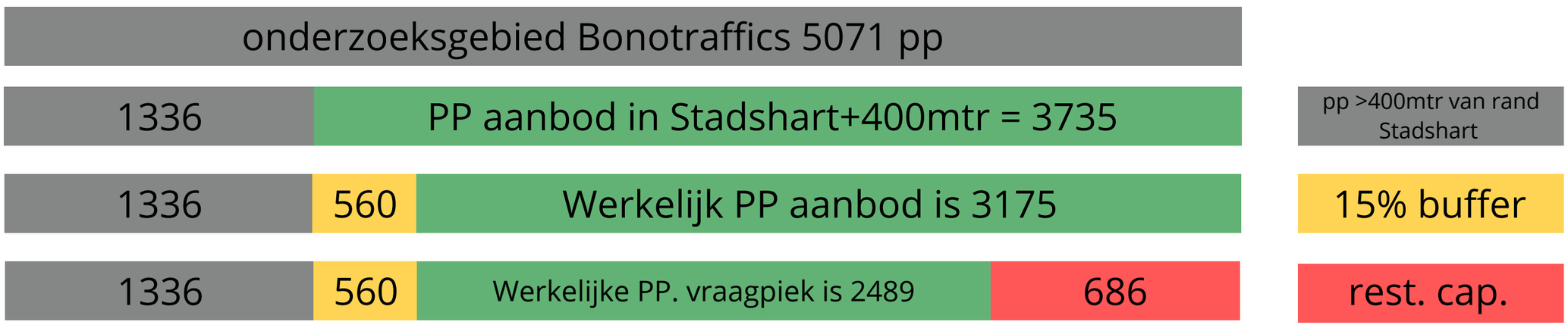
Tbv bezoekersnormreductie voor woningen

In de huidige parkeervoorzieningen kan nog restcapaciteit zitten om in te zetten om toekomstige parkeervraag voor de woningen op te vangen. We denken hierbij aan het opvangen van de bezoekersnorm van de woningen. De vraag is echter, of er wel voldoende restruimte is en tot hoe ver kunnen we gaan met het gebruiken daarvan.

Deze alinea geeft antwoord op de vraag voor hoeveel woningen de bezoekers opgevangen kunnen worden, zonder dat er een groot tekort aan parkeerplaatsen komt voor de overige parkeerders van het Stadshart.

De nota parkeernormen stelt dat de maximale loopafstand van de parkeerplaats naar een bestemming maximaal 400 meter mag bedragen. Voor het berekenen van de restcapaciteit maken we daarom gebruik van een gebied van 400 meter rondom het Stadshart, inclusief het Stadshart. Dit komt neer op een parkeeraanbod van 3.735 parkeerplaatsen. Ook hier hanteren we een buffer van 15% en houden we een werkelijk aanbod over van 3.175. Op het drukst gemeten moment was de vraag 2.489 parkeerplaatsen. Dit geeft een restcapaciteit van 686. Wanneer de 400 metergrens niet wordt meegenomen en alleen het onderzoeksgebied (2tm4) dan is de restcapaciteit 391. Ons advies is om deze niet volledig in te zetten om flexibiliteit voor evenementen en (extreme) piekvragen zoals feestdagen te kunnen blijven opvangen. We stellen voor maximaal 200 plekken beschikbaar te stellen. Hiermee kan met een bezoekersnorm van 0,1 per woning tot 2.000 woningen gebouwd worden zonder de bezoekersnorm te realiseren in de nieuwe ontwikkeling.

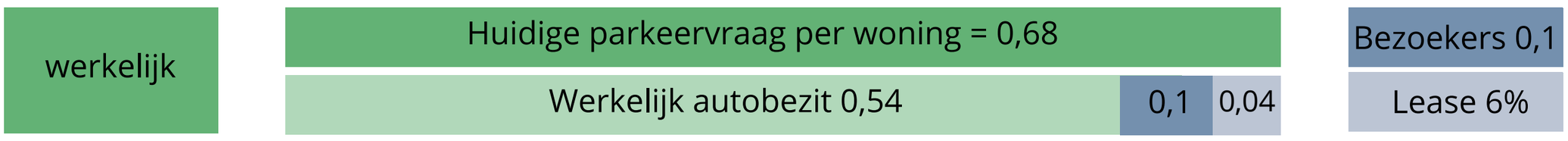
Het CROW hanteert vanaf 2024 een bezoekersnorm van 0,1 voor woningen in het centrum. Met het gebruik van 200 parkeerplaatsen van de restcapaciteit van 686 parkeerplaatsen kan voor maximaal 2.000 woningen het parkeren voor bezoekers opgevangen worden.



Woningen

Vraag: Wat is de parkeervraag voor woningen in het Stadshart?
Om een goed normadvies te kunnen geven, is eerst de werkelijke parkeervraag per woning berekend. Hiervoor is het aantal geregistreerde voertuigen per woning opgevraagd bij het RDW. Door het aantal voertuigen te delen door het aantal woningen in het onderzoeksgebied, ontstaat een gemiddelde van 0,54 voertuigen per woning.
Omdat niet alle voertuigen geregistreerd staan op het woonadres — zoals leaseauto's en bedrijfswagens — is hier een correctie van 6% (0,04 voertuigen per woning) aan toegevoegd. Daarnaast wordt ook de bezoekersnorm van 0,1 meegenomen.

Antwoord: De totale gemiddelde parkeervraag is 0,68 parkeerplaatsen per woning in het Stadshart.



Vraag: Wat is het verschil tussen de parkeervraag van woningen en de huidige norm/kencijfer?
Voor het bepalen van de gemiddelde parkeernorm is eerst het aantal woningen en hun typering binnen het Stadshart vastgesteld. Hiervoor is gebruikgemaakt van gegevens van de website Allecijfers.nl, die inzicht geeft in het aantal woningen per type in een stadsdeel.
Elke woningtype heeft een eigen parkeernorm. Er is gerekend met twee verschillende normen/kencijfers:

- De normen zoals opgenomen in de Nota Parkeernormen 2023 van de gemeente Lelystad;
- De nieuwe CROW kencijfers vanaf 2024.

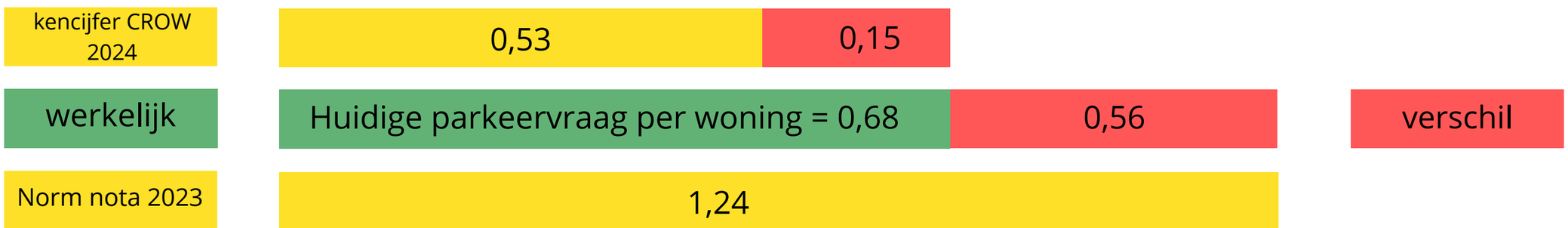
Op basis van de woningverdeling en bijbehorende normen is de gemiddelde parkeernorm berekend:

- **Gemiddelde norm volgens de Nota Parkeernormen 2023: 1,24 parkeerplaatsen per woning;**
- **Gemiddelde kencijfer volgens het CROW 2024: 0,53 parkeerplaatsen per woning.**

Deze normen kunnen we vergelijken met de huidige parkeervraag van **0,68**

Antwoord:

- Het verschil tussen de parkeervraag en de gemiddelde norm uit de notaparkeernorm is 0,56;
- Het verschil tussen de parkeervraag en de gemiddelde norm van de laatste cijfers van het CROW is 0,15.



Vraag: Welke parkeernorm wordt geadviseerd voor woningen?
Zoals is vastgesteld is er een werkelijke parkeervraag 0,68 per woning in het Stadshart. Eerder in deze notitie is berekend dat er een restcapaciteit is waarmee, het bezoekersdeel van 0,1 de bewonersnorm tot 2.000 woningen gereduceerd kan worden. 0,68 - 0,1 = 0,58

Antwoord: Bij een vraag gestuurde benadering, zonder het nemen van extra (beleids)maatregelen is de geadviseerde parkeernorm het minimale crow kencijfer voor woningen beschreven in de publicatie 2024.

werkelijke parkeervraag per woning = 0,68

Adviesnorm | (gemiddelde) adviesnorm = 0.58 | 0,1 | Inzet restcapaciteit

Advies voor verdere parkeernormverlaging.
De berekende gemiddelde norm in Lelystad komt voort uit het type woningen die gebouwd gaan worden. Over het algemeen geldt hoe kleiner de woning hoe lager de norm die erbij hoort (zie fig. 1). Men kan kiezen om kleinere wooneenheden te gaan bouwen waardoor in totaal minder parkeerplaatsen gerealiseerd hoeven te worden. Dit is echter een andere beleidsopgave, waar parkeren alleen volgend in kan zijn.

centrum, matig stedelijk	oud (nota)	nieuw (CROW)		
type woning	2023	2024		
	min	min	max	gem
Koop, huis, tussen/hoek	1,4	0,9	1,7	1,3
koop,appartement, duur	1,5	1	1,8	1,4
koop, appartement, middel	1,3	0,8	1,6	1,2
koop, appartement, goedkoop	1,2	0,7	1,5	1,1
Huur, huis, vrije sector	1,4	0,7	1,5	1,1
Huur, huis sociale huur	1,2	0,5	1,3	0,9
Huur, appartement duur	1,3	0,4	1,2	0,8
Huur, appartment midden/goedkoop/sociaal	1	0,3	0,9	0,6

Fig. 1: Overzicht van kencijfers die horen bij woningtypes.

Een ander voorbeeld van een norm reducerende beleidsmaatregel is het beschikbaar stellen van deelmobiliteit. We denken dat dit een reductie kan opleveren van 10-20% op de norm, maar hier zijn wel randvoorwaarden aan verbonden. zoals een sterke regierol op deelmobiliteit vanuit de gemeente. In de bijlage van deze notitie is een stuk over deelmobiliteit bijgesloten.

Conclusie.

- De geadviseerde parkeernorm voor voorzieningen zijn de minimale kencijfers van het CROW beschreven in de publicatie uit 2024. Gemiddeld 3,3 pp/100m2 bvo;
- Met de restcapaciteit adviseren we om met maximaal 200 parkeerplaatsen voor 2.000 toekomstige woningen het bezoekersparkeren op te vangen;
- De geadviseerde parkeernorm voor woningen, met toepassen van de restcapaciteit, is 0,58, dit sluit aan op de minimale kencijfers vanuit het CROW beschreven in de publicatie van 2024 en we adviseren deze te gaan gebruiken als norm;
- Met beleidsmaatregelen kan de parkeervraag gestuurd worden. Bijvoorbeeld door voor doelgroepen te ontwikkelen met een lagere parkeervraag of door de inzet van deelmobiliteit.

Bijlage 1. Berekeningen parkeernorm voorzieningen

Parkeernorm- en restcapaciteitsberekening parkeren voor voorzieningen

Ten behoeve van parkeernorm berekening (her)ontwikkeling Stadshart in Lelystad
Bron: Bono Traffics, aangeleverd door de gemeente Lely-stad

Deelgebied	Capaciteit	Do 7 dec 14:00-16:00		Do 7 dec 19:00-21:00		Vr 8 dec 00:00-02:00		Za 9 dec 14:00-16:00		Za 9 dec 20:00-22:00		Do 14 dec 14:00-16:00		Do 14 dec 19:00-21:00		Vr 15 dec 00:00-02:00		Za 16 dec 14:00-16:00		Za 16 dec 20:00-22:00	
			Bezettings-graad		Bezettings-graad		Bezettings-graad		Bezettings-graad		Bezettings-graad		Bezettings-graad		Bezettings-graad		Bezettings-graad		Bezettings-graad		Bezettings-graad
1	280	218	78%	109	39%	64	23%	160	57%	112	40%	182	65%	112	40%	64	23%	151	54%	120	43%
2 onderzoeksgebied (Stadshart)	39	32	82%	32	82%	11	28%	42	108%	48	123%	21	54%	28	72%	11	28%	37	95%	30	77%
3 onderzoeksgebied (Stadshart)	556	167	30%	234	42%	72	13%	228	41%	317	57%	172	31%	289	52%	78	14%	272	49%	261	47%
4 onderzoeksgebied (Stadshart)	151	77	51%	66	44%	39	26%	106	70%	94	62%	103	68%	77	51%	35	23%	125	83%	77	51%
5	534	299	56%	155	29%	117	22%	139	26%	0		352	66%	139	26%	117	22%	139	26%	0	
6*	828	522	63%	190	23%	132	16%	166	20%	0		497	60%	199	24%	124	15%	124	15%	0	
7	459	312	68%	248	54%	115	25%	174	38%	151	33%	344	75%	216	47%	110	24%	257	56%	252	55%
8*	245	120	49%	17	7%	5	2%	15	6%	0		115	47%	20	8%	5	2%	20	8%	0	
totale bezetting	2019	1105	55%	844	42%	419	21%	849	42%	722	36%	1175	58%	861	43%	416	21%	982	49%	741	37%
Stadshart	746	276	37%	332	44%	122	16%	376	50%	459	61%	296	40%	394	53%	123	17%	435	58%	368	49%
		restcapaciteit		restcapaciteit		restcapaciteit		restcapaciteit		restcapaciteit		restcapaciteit		restcapaciteit		restcapaciteit		restcapaciteit		restcapaciteit	
Restcapaciteit met maximale bezetting op 100%	2019	914	45%	1175	58%	1600	79%	1170	58%	1297	64%	844	42%	1158	57%	1603	79%	1037	51%	1278	63%
Restcapaciteit met maximale bezetting 85%	1716	611	36%	872	51%	1297	76%	868	51%	994	58%	541	32%	855	50%	1301	76%	734	43%	975	57%

*De notaparkeernormen stelt dat de maximale loopafstand vanaf de parkeervoorziening, ongeacht bestemming (woning/voorziening), maximaal 400 mag zijn. Deelgebied 6 en 8 is meer dan 400 meter verwijderd van de rand van het onderzoeksgebied en wordt daarom niet meegenomen in de restcapaciteitberekening.

Stallingsgarage's	Capaciteit	Do 14:00-16:00		Do 19:00-21:00		Vr 00:00-02:00		Za 14:00-16:00		Za 20:00-22:00	
			Bezettings-graad		Bezettings-graad		Bezettings-graad		Bezettings-graad		Bezettings-graad
De Waag onderzoeksgebied (Stadshart)	664	405	61%	325	49%	199	30%	531	80%	365	55%
Neringweg onderzoeksgebied (Stadshart)	256	225	88%	192	75%	187	73%	228	89%	192	75%
Zilverpark onderzoeksgebied (Stadshart)	296	278	94%	127	43%	92	31%	142	48%	101	34%
Ziekenhuis	500	405	81%	165	33%	130	26%	145	29%	135	27%
agoradek*	263										
totale bezetting	1716	1314	77%	810	67%	608	50%	1046	86%	793	65%
Stadshart	1216	909	75%	645	53%	478	39%	901	74%	658	54%

*Er is geen gebruiksdata beschikbaar voor deze stallingsgarage

		restcapaciteit		restcapaciteit		restcapaciteit		restcapaciteit		restcapaciteit	
Restcapaciteit met maximale bezetting van 100%	1716	402	33%	906	75%	1108	91%	670	55%	923	76%
Restcapaciteit met maximale bezetting van 85%	1459	145	10%	814	56%	981	67%	557	38%	801	55%

Berekening van het aantal (beschikbare) parkeerplaatsen voor voorzieningen in het Stadshart

onderzoeksgebied	Capaciteit	Do 14:00-16:00		Do 19:00-21:00		Vr 00:00-02:00		Za 14:00-16:00		Za 20:00-22:00	
			Bezettings-graad		Bezettings-graad		Bezettings-graad		Bezettings-graad		Bezettings-graad
totaal aantal parkeerplaatsen	1962										
buffer van 15% (nota parkeernorm) voor evenementen, verr	294										
Aantal parkeerplaatsen gebied 2 tm 4 Stadshart	746	276	37%	332	44%	122	16%	376	50%	459	61%
Aantal parkeerkplaatsen Stallingsgarage's Stadshart	1216	909	75%	645	53%	478	39%	901	74%	658	54%
Bezette parkeerplaatsen	nvt	1184	60%	977	50%	600	31%	1277	65%	1116	57%
pp bezet met vergunningen	396	238	60%	356	90%	277	70%	297	75%	317	80%
PP bezet voor voorzieningen	nvt	947	48%	620	32%	323	16%	980	50%	800	41%
Aantal vrije parkeerplaatsen (voor voorzieningen)	nvt	778	40%	985	50%	1362	69%	685	35%	846	43%
Totaal aantal parkeerplaatsen voor voorzieningen in Stadshart	1566										

	totaal pp	piek vraag	rest cap	buffer	75% vergunningen	vraag voorzieningen
Bezetting onderzoeksgebied 2tm4 (Stadshart)	1962	1571	391	294	297	980

DE
TOEKOMST
BEREIKBAAR

Bijlage 2. Berekeningen parkeernorm woningen

Berekening van de gemiddelde parkeernorm voor het Stadshart, Lely-Stad

Bron:

Het aantal woningen van een bepaald type komen van allecijfers.nl en zijn benaderingscijfers. Het aantal woningen is aangeleverd door de gemeente. Het werkelijk autobezit is opgevraagd bij het RDW. Kencijfers komen van het CROW 2024 en de huidige norm komt uit de nota parkeernormen 2023.

centrum, matig stedelijk		oud (nota)	nieuw (CROW)		
type woning		2023	2024		
		min	min	max	gem
Koop, huis, tussen/hoek		1,4	0,9	1,7	1,3
koop,appartement, duur		1,5	1	1,8	1,4
koop, appartement, middel		1,3	0,8	1,6	1,2
koop, appartement, goedkoop		1,2	0,7	1,5	1,1
Huur, huis, vrije sector		1,4	0,7	1,5	1,1
Huur, huis sociale huur		1,2	0,5	1,3	0,9
Huur, appartement duur		1,3	0,4	1,2	0,8
Huur, appartment midden/goedkoop/sociaal		1	0,3	0,9	0,6
	gem	1,2875	0,6625		

Stadshart																								
	Waagpassage				Neringpassage				Buurt Lindelaan				Buurt Stadhuisstraat				Stationsplein				Totaal
aantal wooneenheden:	252				457				91				599				0				1400
	2023	2024			2023	2024			2023	2024			2023	2024			2023	2024			
		min	max	gem		min	max	gem		min	max	gem		min	max	gem		min	max	gem	
Koop, huis, tussen/hoek	21,2	13,6	25,7	19,7					65,3	42,0	79,3	60,6									
koop,appartement, duur																					
koop, appartement, middel	9,8	6,1	24,2	18,2	190,2	117,0	234,1	175,6					147,9	91,0	182,1	136,5					
koop, appartement, goedkoop																					
Huur, huis, vrije sector									58,9	29,4	63,1	46,3									
Huur, huis sociale huur																					
Huur, appartement duur	206,7	63,6	18,2	12,1	291,3	89,6	268,8	179,2	3,6	1,1	3,3	2,2	132,4	40,7	122,2	81,4					
Huur, appartment midden/goedkoop/sociaal	70,7	21,2	13,6	9,1	86,9	26,1	78,2	52,1					383,3	115,0	345,0	230,0					
parkeerbehoefte:	308,5	104,5	81,8	59,1	568,3	232,7	581,1	406,9	127,7	72,5	145,7	109,1	663,6	246,7	649,2	448,0					
gemiddelde norm	1,222	0,414	0,324	0,234	1,243	0,509	1,271	0,89	1,397	0,793	1,593	1,193	1,108	0,412	1,084	0,748					

	min	max	gem	
obv kencijfers CROW:	0,53	1,07	0,77	inc 0,1 bezoekersnorm

gemiddelde norm obv nota:	1,24	inc 0,3 bezoekersnorm
werkelijk autobezit obv RDW:	0,54	ex bezoekersnorm, ex 6% lease
werkelijke parkeervraag:	0,68	inc 0,1 bezoekersnorm inc 6% lease

norm NA inzet rest capaciteit 0,1 voor bewoners:	0,58
norm NA inzet restcapaciteit + 20% reductie inzet deelmob:	0,46
(woon)adressen in Stadshart:	1400
Aantal geregistreerde voertuigen:	762

DE
TOEKOMST
BEREIKBAAR

Bijlage 3. Deelmobiliteit

Deelmobiliteit en parkeernormen
De verwachtingen over de inzet van deelmobiliteit bij gebiedsontwikkelingen in Nederland zijn hoog. Maar wat is deelmobiliteit eigenlijk? En wat is de relatie met de parkeernormen? In deze bijlage geven we hier meer duiding over.

Stel je voor: je hoeft geen auto meer te kopen. Je hoeft dan ook geen geld uit te geven aan verzekeringen, belasting of reparaties. Als je een auto nodig hebt, dan kun je er gewoon eentje lenen. Je hoeft dus geen eigen auto te hebben, als er maar altijd eentje in de buurt is die je kunt gebruiken.
Steeds meer mensen vinden het fijn om een auto te delen. Maar of dat goed werkt, hangt van veel dingen af. Bijvoorbeeld: is er genoeg plek om de auto te parkeren? En heb je echt elke dag een auto nodig, of kun je ook met de fiets, de bus, of lopend ergens naartoe?
Als je elke dag met de auto naar je werk moet, dan is het moeilijker om zonder eigen auto te leven. Maar ga je lopend of met de fiets naar je werk, dan is een deelauto heel handig voor die ene keer dat je een auto nodig hebt. Bijvoorbeeld als je veel boodschappen moet doen, als het hard regent, of als je ergens heen moet waar geen bus komt.
Hoe goed deelauto's werken, verschilt per plek. Woon je dichtbij winkels, school en de huisarts? Dan kun je vaak gewoon lopen of fietsen. De auto heb je dan alleen af en toe nodig. Op die momenten kun je makkelijk een deelauto gebruiken, want je hoeft er niet elke dag eentje te hebben.

Als er te weinig parkeerplek is bij een nieuw gebouw, dan gaan mensen misschien hun auto in de buurt parkeren. Dat kan voor problemen zorgen, zeker als parkeren daar gratis en makkelijk is. Dan zet je je auto gewoon ergens anders neer als er geen plek is bij je huis.
Maar als er regels zijn voor parkeren in de buurt, bijvoorbeeld dat je moet betalen of een vergunning nodig hebt, dan kunnen mensen hun auto niet zomaar overal kwijt. Dat helpt om te zorgen dat mensen minder snel zelf een auto nemen en vaker een deelauto gebruiken.
Als er weinig plekken zijn om te parkeren bij een nieuw huis, dan weten mensen meteen dat ze niet altijd hun eigen auto kwijt kunnen. Zo kiezen vooral mensen zonder (veel) auto voor die nieuwe huizen. Door minder parkeerplekken te maken, wordt het makkelijker om een deelauto te gebruiken en is de kans groter dat mensen dat ook echt doen.

Uit onderzoek van het CROW blijkt dat veel nieuwe bewoners hun auto willen opgeven als er goede deelauto’s zijn en als ze makkelijk met de fiets of het openbaar vervoer kunnen reizen. In het centrum van Lelystad kan dat goed. Toch is het verstandig om voorzichtig te zijn met het flink verlagen van het aantal parkeerplekken door deelauto’s aan te bieden. De markt voor deelauto’s is nog niet sterk genoeg. De bedrijven weten nog niet zeker of ze het lang kunnen volhouden. Gemeenten vragen vaak om een garantie voor deelauto’s voor een lange tijd, maar daardoor haken aanbieders juist af omdat ze dat risico niet willen nemen. Ontwikkelaars krijgen daardoor soms geen aanbod voor deelmobiliteit.
De gemeente moet daarom goed helpen om deelauto’s mogelijk te maken. Het blijft dan de vraag: kunnen nieuwe bewoners in Lelystad echt zonder eigen auto naar hun werk reizen?
Ons advies is om nu nog voorzichtig te zijn met het sterk verlagen van het aantal parkeerplekken door deelmobiliteit. Toch kan het aanbieden van deelauto’s wel zorgen voor minder auto’s en dus minder ruimte die nodig is voor parkeren in het centrum van Lelystad.

Advies inzet deelmobiliteit Stadshart Lelystad

Inleiding
Deelmobiliteit is een complex onderwerp dat meer aandacht verdient dan er ruimte is in deze notitie. Deze bijlage van de notitie beperkt zich daarom tot de hoofdlijnen en zoekt vooral naar draagvlak binnen de gemeente Lely-stad. Dit draagvlak is te vinden in onder andere het mobiliteitsbeleid 2020-2030. Daarnaast valt of staat succesvol deelmobiliteit binnen gebiedsontwikkeling met het vinden van draagvlak bij de gebruiker. Om goed antwoord te geven op wens en behoefte van de gebruik is meer onderzoek nodig dan de opdracht toelaat. Er is bijvoorbeeld onvoldoende data beschikbaar om een goede analyse te maken over de verplaatsing van bewoners in het onderzoeksgebied.
Deze tekst geeft antwoord op de vraag wat nodig is om deelmobiliteit als reducerende maatregel succesvol in te zetten én wat de rol van de gemeente daarin kan of moet zijn.

Succesfactoren voor deelmobiliteit in het Stadshart.
Mogelijkheden van Deelmobiliteit
Deelmobiliteit omvat het gebruik van gedeelde vervoersmiddelen zoals deelauto's, deelfietsen en deelscooters. In het Stadshart van Lelystad biedt dit kansen om het autobezit te verminderen en de parkeerdruk te verlagen. De inzet van deelmobiliteit kan plaatsvinden via bewonersgebonden systemen (bijvoorbeeld via woonprojecten) en publiek toegankelijke systemen (voor bezoekers en werknemers). De mobiliteitsvisie van Lelystad benadrukt het belang van duurzame mobiliteit en noemt deelauto's expliciet als alternatief voor individueel autobezit. Het aanbod van deelmobiliteit in Lelystad is echter nog beperkt. Vierwieler deelmobiliteit wordt alleen door GreenWheels aangeboden. Daarnaast biedt de NS de OV-fiets aan. De OV-fiets is een lastmile oplossing en zal geen invloed hebben op het autobezit in het Stadshart.

Deelmobiliteit en de mobiliteitsvisie
De inzet van deelmobiliteit als normreducerende maatregel wordt door de mobiliteitsvisie 2020-2030 ondersteunt. Verder draagt deelmobiliteit bij aan het autoluwe karakter van het Stadshart en sluit aan bij de ambities van Lelystad Next Level (Mobiliteit voor de toekomst).
Er kan dus gesteld worden dat deelmobiliteit voldoende is verankerd in de stadsbrede (mobiliteits)visie. Dit biedt een goede beleidsmatige basis om deelmobiliteit onderdeel van de te laten worden van het mobiliteitssysteem.

Randvoorwaarden voor succesvolle toepassing van deelmobiliteit
Een visie met aansluiting op het mobiliteitsbeleid is belangrijk. Daarbij hoort wel een uitvoeringsstrategie waarin een pad is uitgezet waarmee de randvoorwaarden voor succesvolle uitrol van Deelmobiliteit worden gehaald. Een dergelijke strategie begint met de vraag wat voor doel Deelmobiliteit dient, wanneer dit doel bereikt is én hoe dit doel gehaald kan worden.

Maar wat zijn de randvoorwaarden om deelmobiliteit succesvol te maken?
Hiervoor kunnen verschillende uitgangspunten gebruikt worden. Voor deze notitie worden de vijf B's benoemd, omdat deze vanuit de belangrijkste stakeholder deelmobiliteit benaderen, de gebruiker.

"Gedragsbeinvloeding start met een goed product en een goed verhaal."

"Denken vanuit de mens"

Een mooi product wordt niet verkocht als er geen vraag naar is. Dat geldt ook voor mobiliteitsproducten. In dit geval wordt er vraag gecreeerd door een parkeernorm toe te passen die niet in lijn is met de parkeervraag. Dit vraagt om gedragsverandering van de gebruiker. Het maken van een goed narratief (verhaal) waarin de gebruiker zich herkent is essentieel. Verder gaat het bij gedragsverandering om het stimuleren (belonen) van nieuw wenselijk gedrag en het ontmoedigen van bestaand onwenselijk gedrag. Het leren kennen van de gebruiker én betrekken van de gebruiker bij het veranderen van het (deel)mobiliteitssysteem is daarbij een essentieel onderdeel van het proces.

Er wordt invulling gegeven aan de B's door samen met onwikkelaars, gebruikers, marktpartijen en de gemeente af te stemmen. Dit kan op diverse manieren. Bijvoorbeeld door het aangaan van een publiek private samenwerking en / of het opzetten van een mobiliteitsfonds. Er is meer informatie nodig over de toekomstige ontwikkelingen om een goed advies te kunnen formuleren.

Rol van de gemeente bij invoer van deelmobiliteit
De Gemeente is systeemverantwoordelijk voor mobiliteit en ruimtegebruik in het openbaar gebied. Zonder actieve rol van de gemeente is het risico groot dat deelmobiliteit niet structureel of betrouwbaar genoeg is. De Gemeente moet dus regie voeren, voorwaarden stellen, en monitoren. Tegelijk moet de gemeente samenwerken met marktpartijen en bewoners betrekken. In grote lijnen is de rol van de gemeente als volgt in te delen:

Beleidsmatige regie
- Stel een gemeentelijk beleidskader op voor deelmobiliteit.
- Definieer duidelijke criteria voor reductie van parkeernormen.
- Neem deelmobiliteit op in het omgevingsplan en mobiliteitsvisie.

Juridische borging
- Veranker beschikbaarheid van deelauto’s in vergunningen of contracten.
- Stel eisen aan aanbieders (minimale beschikbaarheid, bereikbaarheid, rapportage).

Flankerend beleid
- Voer betaald parkeren in en beperk parkeervergunningen.
- Ontwerp autoluwe openbare ruimte.
- Stimuleer fietsen, lopen en OV-gebruik. (draagt bij aan beperken van eigen autobezit)

Samenwerking en stimulering
- Werk samen met deelmobiliteitsaanbieders en projectontwikkelaars.
- Faciliteer mobiliteitshubs en deelauto-standplaatsen.
- Informeer en activeer bewoners bij oplevering van nieuwbouw.

Monitoring en evaluatie
- Voer (jaarlijkse) evaluaties uit van gebruik en beschikbaarheid.
- Pas beleid aan bij onderbenutting of veranderende omstandigheden.