

MEMO

Aan: Zenzo M.V
Van: Buro Ontwerp & Omgeving
CC: n.v.t.
Datum: 05-12-2025
Betreft: Memo mobiliteitsnotitie Stadhuisplein 51 te Lelystad

Aanleiding

Op de locatie aan het Stadhuisplein 51 te Lelystad is een voormalig postkantoor van PostNL gelegen. Het projectgebied is in de huidige situatie verhard en grotendeels bebouwd. Zenzo M.V (in het vervolg: initiatiefnemer) is voornemens de locatie te herontwikkelen. Met deze herontwikkeling wordt een appartementencomplex gerealiseerd met circa 140 woningen binnen het bestaande bouwvlak van het voormalig postkantoor.

Het projectgebied, ter plaatse van het Stadhuisplein 51, is gelegen binnen het stadscentrum van Lelystad. Dit gebied wordt ook wel het Stadshart genoemd. Het projectgebied is omgeven door een mix van voorzieningen, winkels, kantoren en parkeergelegenheden. Op circa 250 meter ten westen van het projectgebied is station Lelystad Centrum gelegen. In de bestaande situatie is in het projectgebied een voormalig postkantoor van PostNL gesitueerd. De bestaande leegstaande bebouwing zal worden gesloopt. Op navolgende afbeeldingen worden de globale ligging en begrenzing van het projectgebied weergegeven.



Globale ligging projectgebied



Globale begrenzing projectgebied

De voorgenomen woningbouwontwikkeling in het projectgebied zal door de verandering in functies voor een verkeersaantrekkende werking zorgen. Bij het toelaten van een nieuwe functie (wonen) moet daarom worden aangetoond wat het effect is op de bereikbaarheid en verkeersafwikkeling. Daarnaast dient in beeld te worden gebracht wat de bijbehorende parkeerbehoefte is voor auto's en fietsen. De gemeente Lelystad heeft een adviesnotitie 'Parkeernormberekening Stadshart Lelystad' laten opstellen. Deze adviesnotitie dient nog te worden vastgesteld. Voor de vergunningprocedure dient het aspect mobiliteit (verkeer en parkeren) binnen de voorgenomen ontwikkeling aan deze adviesnotitie te voldoen.

Voormalig postkantoor PostNL

Aan het voormalige postkantoor van PostNL zijn verkeersbewegingen toe te schrijven. Voor deze mobiliteitsnotitie is uitgegaan van de volgende oppervlakten:

Verdieping	bvo
Begane grond	Circa 47 m ² kantoor
	Circa 1.087 m ² distributiecentrum
Eerste verdieping	Circa 114 m ² kantoor
	Circa 1.000 m ² distributiecentrum
Tweede verdieping	Circa 900 m ² kantoor

Verkeersgeneratie

Voor wat betreft de te verwachten toename van het aantal verkeersbewegingen is uitgegaan van de CROW-publicatie uit 2024 'Parkeerkencijfers, basis voor parkeernormering'. De verstedelijkingsgraad betreft 'matig stedelijk' en het gebiedstype 'centrum'. Voor een kantoor (zonder baliefunctie) geldt een verkeersgeneratie van gemiddeld 5,2 verkeersbewegingen per 100 m² bvo. Voor een distributiecentrum (bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief) geldt een verkeersgeneratie van gemiddeld 3,5 verkeersbewegingen per 100 m² bvo. In totaal is er sprake van 1.061 m² bvo kantoor en 2.087 m² bvo distributiecentrum.

In totaal is er dus sprake van $(5,2 \times (1.061/100) + 3,5 \times (2.087/100) =)$ afgerond 128 verkeersbewegingen per etmaal.

Programma toekomstig woongebouw

Zoals aangegeven is initiatiefnemer voornemens om op de locatie Stadhuisplein 51 te Lelystad een woningbouwontwikkeling te realiseren. De ontwikkeling voorziet in een nieuw wooncomplex, waarbij de appartementen worden ondergebracht in twee afzonderlijke gebouwen die met elkaar verbonden worden door een daktuin op de eerste verdieping. Onder de daktuin is ruimte voor parkeren aanwezig voor auto's en fietsen.

In totaal worden er circa 140 appartementen gerealiseerd, mogelijk wijzigt de exacte programmering in een later stadium van de planontwikkeling. Voor deze mobiliteitsnotitie is uitgegaan van een mogelijke verdeling:

Woning	Aantal
Appartement (oppervlakte 50 m ²)	25
Appartement (oppervlakte 56 m ²)	13
Appartement (oppervlakte 59 m ²)	12
Appartement (oppervlakte 60 m ²)	10
Appartement (oppervlakte 63 m ²)	12
Appartement (oppervlakte 64 m ²)	12
Appartement (oppervlakte 65 m ²)	6
Appartement (oppervlakte 67 m ²)	12
Appartement (oppervlakte 75 m ²)	38
Totaal	140

Het gebouw gelegen aan de Neringweg, hierna Corridor genoemd, krijgt drie verschillende niveaus ter hoogte van vijf tot maximaal acht bouwlagen. In de Corridor worden circa 66 appartementen gerealiseerd met een oppervlak tussen 50 m² en 75 m². Op de begane grond van de Corridor komt een fietsenstalling.

Het gebouw aan het Stadhuisplein, hierna Toren genoemd, telt dertien verdiepingen en omvat in totaal circa 74 appartementen. Via de entree aan de zijde van het Stadhuisplein is ook de fietsenstalling bereikbaar.

Verkeersgeneratie

Voor wat betreft de te verwachten toename van het aantal verkeersbewegingen is uitgegaan van de CROW-publicatie uit 2024 'Parkeercijfers, basis voor parkeernormering'. Voor een worst case berekening is uitgegaan van 'Koop, appartement, < 75 m² bvo' voor de circa 140 nieuwe woningen. De verstedelijkingsgraad betreft 'matig stedelijk' en het gebiedstype 'centrum'.

De toekomstige situatie in het projectgebied heeft een verkeersgeneratie van in totaal gemiddeld (140 x 4,3 =) 602 verkeersbewegingen per dag.

Verkeer

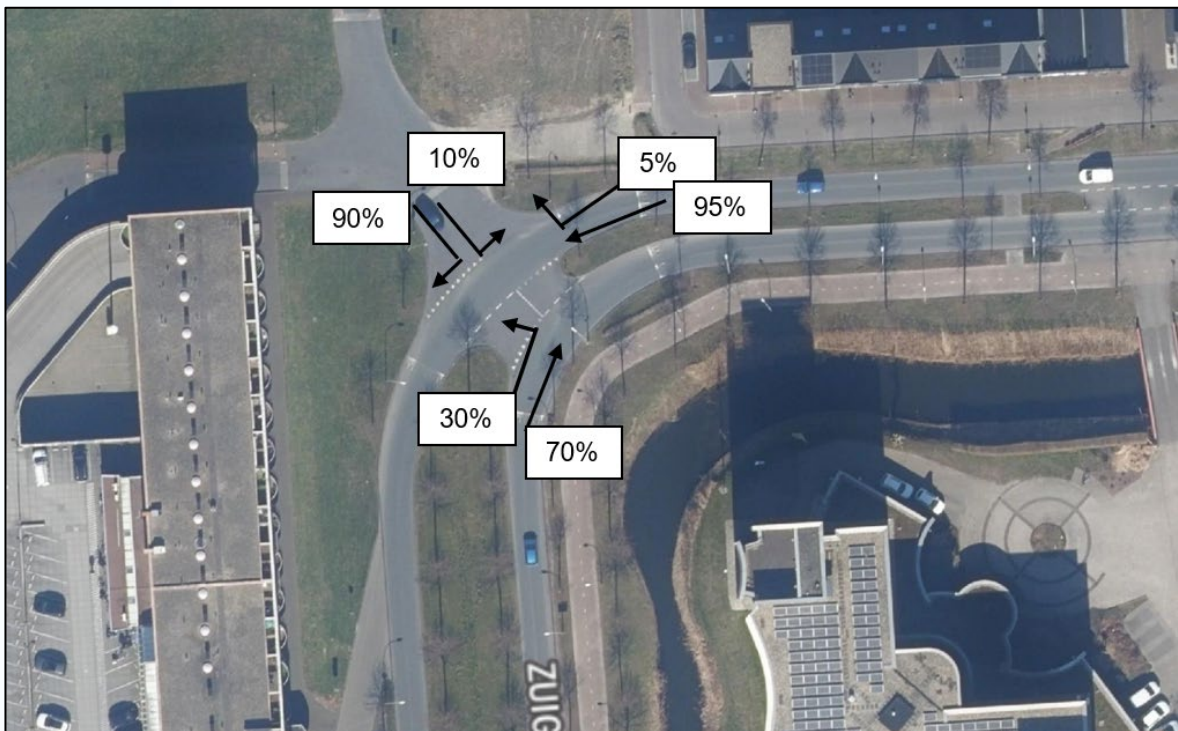
Ontsluiting

Het projectgebied wordt voor autoverkeer ontsloten via een entree tot het overdekte parkeerterrein onder de nieuwe bebouwing van de Corridor. Deze ingang bevindt zich aan de Neringweg. De Neringweg is betreft een éénrichtingsweg. Ingaand verkeer rijdt via de Ziekenhuisweg de Neringweg op. Uitgaand verkeer rijdt via de Neringweg naar de kruising met de Lindelaan. Voor de stalling van fietsen wordt gebruik gemaakt van twee entrees, gelegen aan het Stadhuisplein en de Florijnstraat. Deze zullen te allen tijde goed bereikbaar zijn met de fiets.

Toename verkeersbewegingen

Op basis van de berekende verkeersbewegingen, is de te verwachten toename aan verkeersbewegingen ($602 - 128 =$) 474 verkeersbewegingen per etmaal. De gemeente Lelystad heeft aangegeven dat de kruising tussen de Neringweg en Lindelaan/Zuigerplasdreef mogelijk zijn capaciteit heeft bereikt. Om die reden is het noodzakelijk extra onderzoek te verrichten naar dit kruispunt en de te verwachten verkeersstromen.

Door middel van 'selected link analyses' met Tomtom data is voor een gemiddelde dag in september 2025 de verdeling bepaald tussen voertuigstromen van en naar de Lindelaan en Neringweg. Deze verdeling is opgenomen in onderstaande afbeelding.



Verdeling voertuigstromen op basis Tomtom data

Het plan veroorzaakt uitsluitend extra uitgaand verkeer vanaf de Neringweg richting de Lindelaan/Zuigerplasdreef. Van de verwachte 474 verkeersbewegingen per etmaal zal dus de helft via deze kruising rijden, aangezien het plan alleen uitgaand verkeer op dit kruispunt genereert. Dit resulteert in een bijdrage van 237 verkeersbewegingen per etmaal extra.

Berekening capaciteit kruising Neringweg met Lindelaan/Zuigerplasdreef

Door de gemeente zijn verkeersgegevens aangeleverd. Hieruit blijkt dat de uitgaande stroom vanaf de Neringweg in de ochtendspits 100 verkeersbewegingen betreft, en in de avondspits 300 verkeersbewegingen betreft. In de huidige situatie is er in de ochtendspits sprake van voldoende capaciteit en kleine wachttijden. In de avondspits is er sprake van matige wachttijden welke nog wel acceptabel zijn. Het kruispunt loopt hier echter wel tegen de maximale capaciteit aan.

Met de methode Harders wordt een indruk gekregen van de verliestijden bij een gegeven verkeersbelasting op een kruispunt zonder verkeerslichten. De verkeersstromen worden verdeeld in deelstromen die elkaar voorrang moeten verlenen. De ene stroom maakt gebruik van de hiaten in de andere stroom.

Omdat het initiatief voorziet in de bouw van woningen, mag worden aangenomen dat het grootste deel van de uitgaande verkeersbewegingen in de ochtendspits plaatsvindt. Dit is logisch, aangezien bewoners zich dan doorgaans naar hun werk verplaatsen. Er wordt dan ook uitgegaan van een toename van 200 verkeersbewegingen in de ochtendspits, en het restant (37 verkeersbewegingen) in de avondspits. Alle andere verkeersbewegingen worden op momenten buiten de spits verondersteld en niet meegenomen in deze uiteenzetting.

Met behulp van het programma Capacito en de Methode Harders is de nieuwe situatie voor zowel de ochtendspits als de avondspits opnieuw berekend. In de ochtendspits zullen er in totaal 300 voertuigen vanaf de Neringweg het kruispunt met de Lindelaan/Zuigerplasdreef oprijden, in de avondspits in totaal 337 voertuigen. Navolgende afbeeldingen tonen achtereenvolgens de nieuwe situatie in de ochtendspits en in de avondspits.

Methode Harders

Algemeen Dimensie (1) Dimensie (2) Intensiteiten **Rekenen**

Berekening:

Rich-ting	Inten-siteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Rest-cap. pae/u	Wacht-tijd	Acceptabel
3	210	750	540	<15 sec.	Ja
4	270	545	245	15 sec.	Ja
6	30	545	245	15 sec.	Ja

Grenswaarden:

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100 76-125
Matige wachttijd	20 sec.	150 126-175
Kleine wachttijd	15 sec.	200 176-250
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400 251-600
Geen wachttijd	0 sec.	>600 >600

Arm 3

Arm 2

Arm 1

OK Annuleren

Nieuwe situatie ochtendspits

Methode Harders

Algemeen Dimensie (1) Dimensie (2) Intensiteiten **Rekenen**

Berekening:

Rich-ting	Inten-siteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Rest-cap. pae/u	Wacht-tijd	Acceptabel
3	270	750	480	<15 sec.	Ja
4	302	473	137	20 sec.	Ja
6	34	473	137	20 sec.	Ja

Grenswaarden:

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100 76-125
Matige wachttijd	20 sec.	150 126-175
Kleine wachttijd	15 sec.	200 176-250
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400 251-600
Geen wachttijd	0 sec.	>600 >600

Arm 3

Arm 2

Arm 1

OK Annuleren

Nieuwe situatie avondspits



Uit de rekenmethode blijkt dat zowel in de ochtendspits als avondsplits in de nieuwe periode sprake is van een acceptabele situatie. Gezien het initiatief voornamelijk zal bijdragen aan de ochtendspits, is dit het maatgevende scenario. In de ochtendspits is er voldoende capaciteit en blijven de wachttijden laag. In de avondsplits is er nog steeds sprake van een acceptabele situatie, maar met matige wachttijden. Het initiatief draag echter amper tot niet bij aan de avondsplits op dit kruispunt. Daarom kan worden geconcludeerd dat de wegen en kruispunten over voldoende capaciteit beschikken om de toename van het aantal verkeersbewegingen als gevolg van het initiatief te verwerken.

Parkeren

Parkeernormering

Op basis van het bovenstaande woningbouwprogramma kan aan de hand van de parkeernorm uit de adviesnotitie 'Parkeernormberekening Stadshart Lelystad' de parkeerbehoefte worden bepaald. Het projectgebied maakt deel uit van het gebied Stadshart Lelystad.

Het initiatief omvat de realisatie van circa 140 appartementen. De precieze verdeling tussen koop- en huurwoningen, evenals de verhouding tussen sociale, goedkope, middeldure en dure segmenten, is op dit moment nog niet vastgesteld en kan in een later stadium van de planontwikkeling worden gewijzigd. Daarom wordt uitgegaan van een gemiddelde parkeervraag van 0,7 parkeerplaatsen per woning. Dit leidt tot een lichte overschatting van de parkeervraag voor goedkope (huur)woningen en een lichte onderschatting voor duurdere appartementen. Met de gekozen parkeernorm van 0,7 parkeerplaatsen per woning wordt echter een realistisch en evenwichtig gemiddelde gehanteerd.

De toe te passen parkeernorm van 0,7 is onder te verdelen in een bewonersnorm van 0,6 en een bezoekersnorm van 0,1.

Woning	Aantal	Parkeernorm bewoners	Parkeernorm bezoekers	Parkeernorm totaal
Appartementen (oppervlakte 50 tot 75 m ²)	140	0,6	0,1	0,7
Totaal aantal parkeerplaatsen		84	14	98

Op basis van de adviesnotitie bedraagt de totale parkeervraag voor de woningbouwontwikkeling **98** parkeerplaatsen.

Bezoekersparkeren

In de adviesnotitie is gesteld dat binnen de huidige parkeervoorzieningen in het Stadshart sprake is van een restcapaciteit aan parkeerplaatsen. Deze restcapaciteit kan gebruikt worden voor het opvangen van de bezoekersnorm van nieuwe woningen. Hierbij is gebruik gemaakt van de bestaande 'Nota Parkeernormen Lelystad 2023', waarin wordt gesteld dat de maximale loopafstand van de parkeerplaats naar een bestemming (woning) maximaal 400 meter mag bedragen. Voor de berekening van de restcapaciteit wordt verwezen naar de adviesnotitie.

Overige beschikbare parkeerterreinen rondom het projectgebied zijn bijvoorbeeld Parkeergarage Neringweg, Parkeergarage Zilverpark en Agoradek Parking. Voorgesteld is om maximaal 200 parkeerplaatsen binnen deze restcapaciteit beschikbaar te stellen voor bezoekersparkeren, wat neerkomt op het verwerken van de bezoekersnorm van 0,1 voor 2.000 nieuwe woningen.

Met toepassing van het bezoekersparkeren binnen de beschikbare restcapaciteit, bedraagt de totale parkeervraag voor de woningbouwontwikkeling (98 pp - 14 pp =) **84** parkeerplaatsen.

Bewonersparkeren

Op eigen terrein zal er ruimte zijn om 66 parkeerplaatsen aan te leggen. Deze zullen worden ingepast op de begane grond onder het nieuwe gebouw. Dit betekent dat er een tekort van (84 – 66 =) 18 parkeerplaatsen ontstaat.

Opvangen tekort parkeerplaatsen

Zowel het tekort aan bewonersparkeerplaatsen als de behoefte aan 14 bezoekersparkeerplaatsen moeten worden opgevangen. In totaal gaat het om 32 parkeerplaatsen. De meest voor de hand liggende locatie hiervoor is de 'parkeergarage Neringweg', die zich op minder dan 100 meter van het projectgebied bevindt.

De parkeergarage Neringweg heeft een capaciteit van 256 parkeerplaatsen. Op basis van de daadwerkelijke bezetting, restcapaciteit en aanwezigheidspercentages is berekend of de parkeergarage over voldoende restcapaciteit bezit om de benodigde parkeerplaatsen op te vangen. Onderstaande tabel toont deze berekening.

Dagdeel	Daadwerkelijke bezetting	Restcapaciteit	Aanwezigheidspercentage bewoners	Benodigd bewoners (18)	Aanwezigheidspercentage bezoekers	Benodigd bezoekers (14)	Uiteindelijke restcapaciteit
zaterdag middag	229	27	60%	11	60%	9	7
werkdag	226	30	50%	9	20%	3	18
nacht	191	65	100%	18	0%	0	47
koopavond	186	70	80%	15	70%	10	45

Deze garage beschikt over voldoende restcapaciteit om ten alle tijden te voorzien in de resterende parkeerbehoefte die ontstaat vanuit het initiatief, welke niet op eigen terrein kan worden opgevangen. Voor de bewoners van het plan geldt het recht om, via een abonnement, gebruik te maken van parkeerplaatsen in de betreffende parkeergarage. Voor bezoekers geldt dat, indien de parkeergarage Neringweg incidenteel vol is, er nog voldoende omliggende parkeergelegenheden bestaan waar zij kunnen parkeren. Deze vallen binnen de gestelde 400 meter uit de 'Nota Parkeernomen Lelystad 2023'.

Conclusie

De ontwikkeling genereert over de gehele dag gemiddeld 474 extra verkeersbewegingen. Voor het kritieke kruispunt Neringweg met de Lindelaan/Zuigerplasdreef is met name de ochtendspits relevant, omdat het initiatief hier uitsluitend uitgaand verkeer toevoegt. Uit de uitgevoerde capaciteitstoets blijkt dat dit kruispunt de extra verkeersdruk in zowel de ochtend- als avondspits binnen acceptabele wachttijden kan verwerken. Daarmee is het initiatief verkeerskundig goed inpasbaar.

Op eigen terrein worden 66 parkeerplaatsen gerealiseerd. Het resterende tekort van 32 plaatsen, bestaande uit zowel bewoners- als bezoekersparkeren, wordt volledig opgevangen in parkeergarage Neringweg. Deze garage ligt op korte afstand en beschikt over voldoende restcapaciteit om de benodigde plaatsen te accommoderen.