# Nota Parkeernormen Lelystad 2023

gemeente Lelystad

# Nota Parkeernormen Lelystad 2023

*Beleidsregels voor de rekenregels en het toepassen van parkeernormen*

April 2023

# Inhoud


**1 Inleiding ..... 1**

**2 Juridische basis en werkingssfeer ..... 2**

2.1 Juridisch kader ..... 2

2.2 Overgangsregeling bestaande initiatieven ..... 2

2.3 Hardheidsclausule ..... 3

**3 Autoparkeren ..... 4**

3.1 Bepaling parkeernorm auto ..... 4

3.2 Berekening parkeereis auto ..... 8

3.3 Realisatie en instandhouding parkeervoorzieningen ..... 10

3.4 Locatie parkeervoorzieningen ..... 12

**4 Fietsparkeren ..... 14**

4.1 Bepaling fietsparkeernormen ..... 14

4.2 Berekening parkeereis fiets ..... 14

4.3 Realisatie fietsparkeervoorziening ..... 16

**5 Parkeernormen ..... 18**

5.1 Parkeernormen auto ..... 19

5.2 Aanwezigheidspercentages ..... 24

5.3 Parkeernormen fiets ..... 25

# 1 Inleiding

Bij de toetsing van bouwplannen worden parkeernormen gebruikt om te kijken hoeveel parkeerplaatsen er voor de nieuwe ontwikkeling moeten komen. Het kan daarbij gaan om nieuwbouw, uit- en inbreidingsprojecten of functieveranderingen. In deze toets kijken we onder meer of het bouwplan in de eigen parkeerbehoefte voorziet. Deze behoefte wordt zo goed mogelijk bepaald aan de hand van parkeernormen.

Het hanteren van en vasthouden aan parkeernormen bij ruimtelijke ontwikkelingen is van groot belang om vraag en aanbod van parkeerplaatsen met elkaar in evenwicht te houden. Daarbij moet ook rekening worden gehouden met de kwaliteit van de fysieke leefomgeving. De openbare ruimte is schaars en we willen die schaarse ruimte vooral benutten voor het verbeteren van de leefomgeving. Alleen als het parkeren opgelost is, verstrekken we een omgevingsvergunning.

Naast parkeernormen van autoparkeerplaatsen hanteren we ook fietsparkeernormen. Deze normen stimuleren het fietsgebruik en moeten voorkomen dat nieuwe ontwikkelingen leiden tot overlast door geparkeerde fietsen in de openbare ruimte.

De beleidsregels en rekensystematiek zijn gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- duidelijkheid en transparantie: voor alle betrokken partijen is op voorhand duidelijk welke parkeernormen voor specifieke ruimtelijke ontwikkelingen in een gebied gelden;
- gangbaarheid: aansluiten op de gebruikelijke CROW-parkeerkencijfers om te werken conform hetgeen (ook in andere gemeenten) gangbaar is;
- balans: ons doel is het creëren van leefbare wijken en tegelijk willen we onder andere de woningbouw passend mogelijk maken;
- maatwerk: het moet mogelijk blijven om afhankelijk van de omstandigheden en bij alternatieve mobiliteitsoplossingen een afwijkende norm te hanteren;
- meten is weten: de cijfers uit parkeerdrukmetingen zijn het fundament.

***Leeswijzer***

De parkeernormen die kunnen worden gebruikt bij ruimtelijke ontwikkelingen zijn opgenomen in hoofdstuk 5. In hoofdstuk 2 is beschreven wat de juridische basis en werkingssfeer is voor deze normen. De toe te passen rekensystematiek voor respectievelijk autoparkeren en fietsparkeren zijn toegelicht in hoofdstuk 3 en 4.

# 2 Juridische basis en werkingssfeer

## 2.1 Juridisch kader

***Wet ruimtelijke ordening***

Het Besluit ruimtelijke ordening biedt de mogelijkheid om een planregel op te nemen in het bestemmingsplan, waarbij de uitoefening van een daarbij gegeven bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Op deze manier hoeft een bestemmingsplan zelf geen concrete normen te bevatten, maar kan er in een bestemmingsplan worden volstaan met een algemene parkeerbepaling waarin wordt verwezen naar deze beleidsregels.

Deze nota parkeernormen is gekoppeld aan het Paraplubestemmingsplan Parkeren Lelystad, waarmee de beleidsregels van toepassing worden verklaard voor het gehele grondgebied van de gemeente Lelystad. In dit paraplubestemmingsplan wordt dynamisch verwezen naar de vigerende beleidsregels. Dit biedt de mogelijkheid om een geactualiseerde nota parkeernormen vast te stellen zonder het bestemmingsplan zelf aan te passen.

***Algemene wet bestuursrecht***
Deze nota heeft de status van een beleidsregel in de zin van artikel 4:81 Algemene wet bestuursrecht. Dit heeft tot gevolg dat overeenkomstig deze beleidsregel wordt gehandeld, tenzij dat voor één of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zouden zijn in verhouding tot de met deze beleidsregel te dienen doelen.

## 2.2 Overgangsregeling bestaande initiatieven

Voor bestaande bouwinitiatieven is een overgangsregeling van toepassing. Deze houdt in dat bij de gemeente op het moment van vaststelling bekende bouwinitiatieven nog maximaal één jaar na publicatiedatum van deze nota een vergunningsverzoek kunnen indienen op basis van de oude parkeernormen, zoals deze in de individuele bestemmingsplannen zijn opgenomen, dan wel aan het oude Parkeerbeleidsplan 2009 voor die bestemmingsplannen waar geen parkeernormen zijn opgenomen. Met bekende bouwinitiatieven wordt bijvoorbeeld bedoeld concrete initiatieven die in vooroverleg zijn of ingediende aanvragen omgevingsvergunningen.

Bij initiatieven waarvoor het college vóór de datum van inwerkingtreding van deze nota heeft ingestemd met een parkeernorm welke is vastgelegd in een door het college geaccordeerd document, zoals een stedenbouwkundig plan c.q. programma van eisen / nota van uitgangspunten en/of in een intentie- of exploitatieovereenkomst geldt een overgangsperiode van drie jaar waarin de parkeernormen gelden zoals vastgelegd in het door het college geaccordeerde document. Binnen deze periode dient een omgevingsvergunning te zijn aangevraagd.

Op een aanvraag om omgevingsvergunning, afwijking, ontheffing of toestemming anderszins, die is ingediend vóór de datum van inwerkingtreding van deze nota en waarop op die datum nog niet is beschikt gelden de vóór de datum van inwerkingtreding van deze nota geldende parkeernormen.

## 2.3 Hardheidsclausule

Als niet aan de beleidsregels wordt voldaan is er sprake van strijd met het bestemmingsplan en om die reden moet de aanvraag om een omgevingsvergunning in beginsel worden geweigerd.

Echter, wanneer het voldoen aan de bepalingen in deze nota op overwegende bezwaren stuit én er geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de kwaliteit van de fysieke leefomgeving, kan het college van burgemeester en wethouders bij het verstrekken van de omgevingsvergunning een besluit nemen om (gedeeltelijke) afwijking van de parkeereis toe te staan[1]. Daarbij moet voldoende inzichtelijk zijn of en zo ja welk precedent er uit deze (gedeeltelijke) afwijking volgt.

[1] Deze hardheidsclausule baseert zich op artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb), de inherente afwijkingsbevoegdheid.

# 3 Autoparkeren

In de volgende paragrafen staat omschreven hoe de parkeereis voor autoparkeren wordt bepaald, wordt toegepast en welke uitzonderingen er mogelijk zijn.

## 3.1 Bepaling parkeernorm auto

Het bepalen van de (minimale) parkeereis bij een ontwikkeling of initiatief wordt bepaald aan de hand van de normen zoals weergegeven in hoofdstuk 5. De parkeernorm wordt uitgedrukt in het aantal autoparkeerplaatsen per eenheid of oppervlakte. Komt een functie niet voor in de lijst met parkeernormen zoals opgenomen in hoofdstuk 5 dan wordt gemotiveerd een functie toegepast die voor wat betreft parkeren naar aard en invloed op de omgeving gelijk te stellen is aan een functie die wel is opgenomen in de lijst.

***Toelichting vertaling kencijfers CROW in parkeernormen Lelystad***
De parkeernormen in hoofdstuk 5 zijn gebaseerd op de kencijfers uit de CROW publicatie “Toekomstbestendig parkeren. Van parkeerkencijfers naar parkeernormen” (publicatienummer 381, uitgave december 2018).

Gelet op de adressendichtheid valt Lelystad wat betreft stedelijkheidsgraad in de categorie “matig stedelijk”. Op basis van autobezit cijfers van het CBS blijkt dat Lelystad een lager autobezit heeft (gemiddeld 1 auto/huishouden) dan het landelijk gemiddelde van 1,1 auto/huishouden. En ook lager dan andere matig stedelijke steden, waar het autobezit gemiddeld 1,15 auto/huishouden is (bron: CROW).

Deze constatering heeft effect op de bepaling van de parkeernormen binnen de door het CROW aangegeven bandbreedtes. Op basis van het Lelystadse autobezit wordt in deze nota daarom voor stedelijk georiënteerde functies (wonen, buurtwinkelcentrum, etc.) gewerkt met parkeernormen die zich iets onder het gemiddelde van de bandbreedte bevinden. Voor functies met een regionale oriëntatie (Bataviastad, Palazzo, Zwembad, etc.) wordt gewerkt met het gemiddelde van de bandbreedte.

Binnen de verschillende wijken/buurten van Lelystad zijn grote verschillen in autobezit zichtbaar, dit varieert van 0,3 tot 1,8. De autobezit cijfers zijn sterk afhankelijk van het type woning (huur of koop, appartement of vrijstaand, etc.) en de ligging in de stad (centrum, Landerijen, etc.). Met deze verschillen wordt in de parkeernormen rekening gehouden door de normeringen afhankelijk te stellen van het woningtype en de ligging.

Naast het autobezit moet rekening worden gehouden met leaseauto's, die niet op het huisadres van de gebruiker geregistreerd staan. Ook moet rekening worden gehouden met bezoek van bewoners, enige overmaat om parkeerwisselingen mogelijk te maken. Gestreefd wordt naar een maximale parkeerbezetting van 85 a 90%. Daar boven ontstaat zoekverkeer en dus verkeersoverlast. Daarom liggen de parkeernormen voor woningen hoger dan op basis van het gemiddeld autobezit verwacht zou worden.

***Prijspeil woningen***

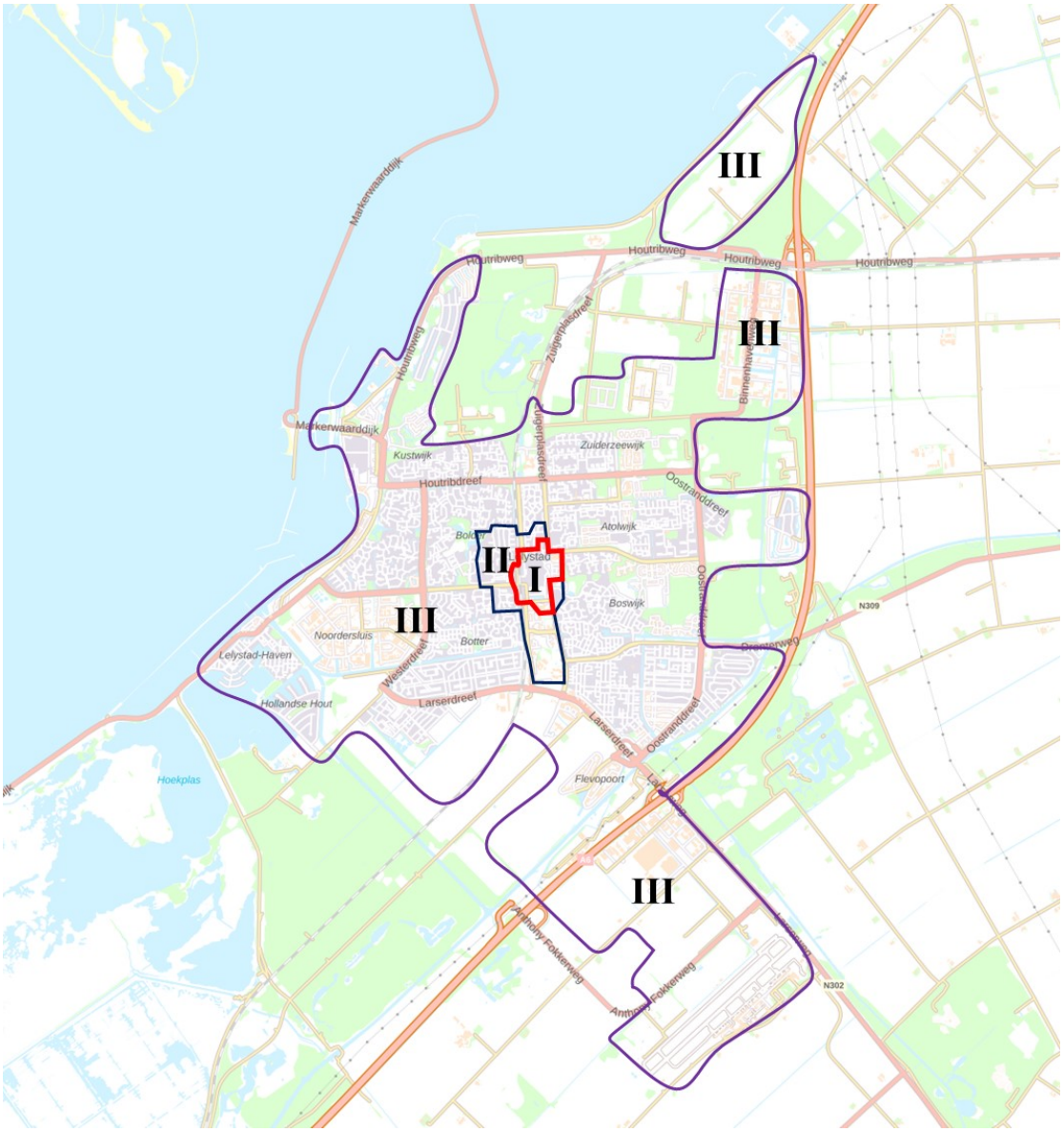
Bij woningen zijn de parkeernormen gedifferentieerd naar de waarde van de woningen, ingedeeld naar goedkoop, middelduur en duur. Uiteraard verandert de woningwaarde (verkoopprijs) continu. Als richtlijn geldt bij vaststelling van dit document (prijspeil 2022) de volgende indeling:

| | |
|---|---|
| goedkope woning: | < € 250.000 (huur < € 750 per maand) |
| middeldure woning: | € 250.000 - € 355.000 (huur € 750 - € 1.050 per maand) |
| dure woning: | > € 355.000 (huur > € 1.050 per maand) |

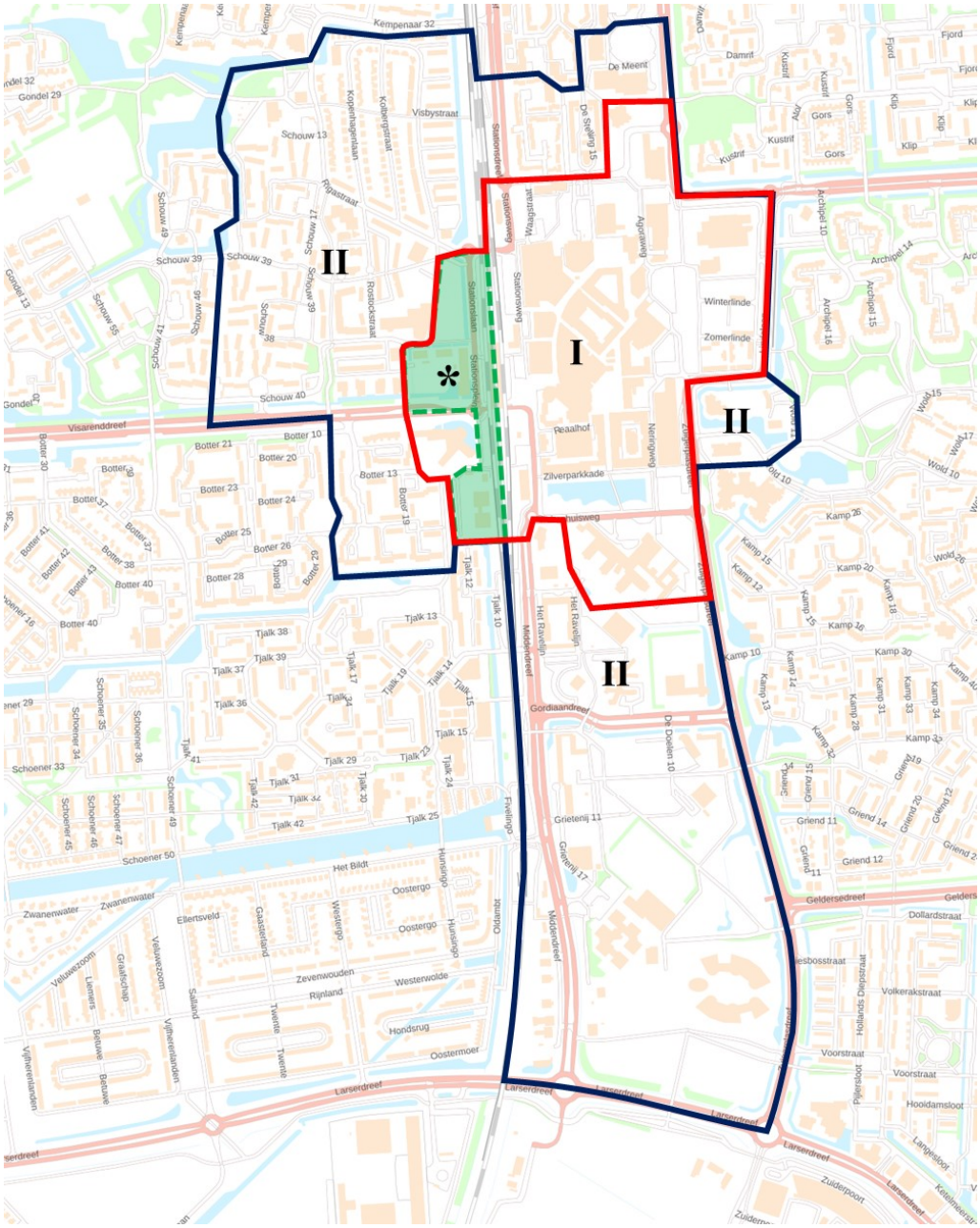
***Gebiedsbepaling (centrum, schil, rest bebouwde kom)***

De toe te passen parkeernorm is afhankelijk van het gebied waarbinnen de ontwikkeling plaatsvindt. Voor wat betreft de typering centrum (I), schil (II), rest bebouwde kom (III) en buitengebied wordt de begrenzing aangehouden zoals weergegeven op afbeelding 3.1. Hierbij is het gebied "Rest bebouwde kom" het gebied dat ligt binnen de bebouwde kom (volgens de Wegenverkeerswet) maar buiten het centrum of de schil. Met "Buitengebied" wordt het gebied buiten de bebouwde kom bedoeld.

Het centrumgebied bestaat uit het Stadshart, inclusief de ziekenhuislocatie en de stationsomgeving. Voor de stationsomgeving wordt met een lagere parkeernorm gewerkt, zodat kan worden gestuurd op lager autobezit en autogebruik. Deze aanpak is al in een eerder stadium door de gemeenteraad vastgesteld. De exacte begrenzing van het centrumgebied (I) en de schil (II) en de stationsomgeving is weergegeven in afbeelding 3.2.




*Afbeelding 3.1: Begrenzing typering gebieden*




*Afbeelding 3.2: Begrenzing gebieden I, II en stationsomgeving*

I: Centrum
II: Schil rondom centrum
*: Stationsomgeving (groen gearceerd)

***Kinderdagverblijf en basisonderwijs***
Bij de functies “kinderdagverblijf (crèche)” en “basisonderwijs” dient naast de parkeernorm zoals aangegeven in hoofdstuk 5 tevens te worden voorzien in de parkeerbehoefte voor het halen en brengen van kinderen. Bij de berekening wordt rekening gehouden met het percentage leerlingen dat met de auto wordt gebracht en gehaald, de verblijfstijd van de ouders en het verwachte aantal kinderen per auto.

Het aantal leerlingen wordt volgens onderstaande tabel vermenigvuldigd met het aandeel kinderen dat per auto wordt gebracht en met de reductiefactoren voor de parkeerduur en het aantal kinderen per auto.

| Doelgroep | % halen en brengen per auto | Reductiefactor parkeerduur | Reductiefactor kinderen per auto |
|---|---|---|---|
| **Onderbouw (groep 1 t/m 3)** | 30-60% | 0,5 | 0,75 |
| **Bovenbouw (groep 4 t/m 8)** | 5-40% | 0,25 | 0,85 |
| **Kinderdagverblijf** | 50-80% | 0,25 | 0,75 |

## 3.2 Berekening parkeereis auto

***Rekenmethodiek***
Op basis van de parkeernormen zoals bedoeld in paragraaf 3.1 wordt de parkeereis voor de ontwikkeling berekend. De parkeereis wordt uitgedrukt in het aantal benodigde autoparkeerplaatsen voor de ontwikkeling. De parkeereis wordt berekend door de betreffende parkeernorm zoals aangegeven in hoofdstuk 5 te vermenigvuldigen met het totaal aantal eenheden of de totale oppervlakte van de ontwikkeling.

***Verrekening parkeerbehoefte huidige situatie***
Op basis van de parkeernormen wordt voor het berekenen van de parkeereis de parkeerbehoefte van de oude/huidige situatie in mindering gebracht op de parkeerbehoefte van de nieuwe situatie. Bij een leegstandsperiode van meer dan 5 jaar is de oude/huidige parkeerbehoefte gelijk aan ‘0’.

***Verrekening verlies parkeercapaciteit***
Het aantal bestaande parkeerplaatsen dat door de betreffende ontwikkeling verloren gaat moet worden gecompenseerd en maakt onderdeel uit van de totale parkeereis.

***Dubbelgebruik***
Als in een ontwikkeling verschillende functies worden ondergebracht, kan eventueel sprake zijn van dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Het drukste moment kan per functie namelijk verschillen. Bij het bepalen van de parkeerbehoefte mag een parkeerbalans worden opgesteld. De aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in paragraaf 4.2 zijn hiervoor van toepassing. De parkeereis wordt in dergelijke gevallen gebaseerd op de berekende parkeerbehoefte op het voor de ontwikkeling geldende maatgevende (drukste) moment.

De mogelijkheden voor dubbelgebruik hangen in de praktijk af van de mate van openbaarheid, de mate waarin de maximale parkeerbehoefte van de verschillende functies in de tijd samenvallen, de locatie van de parkeervoorzieningen en van de loopafstanden naar de diverse bestemmingen.

De aanwezigheidspercentages die gebruikt worden voor het opstellen van de parkeerbalans kunnen alleen worden toegepast wanneer verschillende doelgroepen gebruik kunnen maken van dezelfde parkeergelegenheid. Hierbij dient tevens rekening gehouden te worden met de vindbaarheid van de locatie door de verschillende doelgroepen.

***Parkeerplaatsen gehandicapten***
Bij publieke functies wordt ten minste 1 parkeerplaats per 50 parkeerplaatsen ingericht en aangeduid als gehandicaptenparkeerplaats. Als de functie daar aanleiding toe geeft kan het college aanvullende eisen stellen aan het aantal parkeerplaatsen voor gehandicapten.

***Laden/lossen vrachtauto's***
Bij een functie waar laden en lossen noodzakelijk is, moet rekening gehouden worden met een geschikte laad- en losvoorziening voor het maatgevende vrachtvoertuig waarmee geladen en gelost gaat worden (zoals een 18-meter combinatie). Laden en lossen vindt volledig op eigen terrein plaats. Ook het manoeuvreren van vrachtwagens moet op eigen terrein plaatsvinden, om de verkeersveiligheid op de openbare weg te waarborgen.

Het college kan hier beargumenteerd van afwijken, als blijkt dat er geen mogelijkheid is voor een veilige laad- en losvoorziening op eigen terrein én er een zwaarwegend maatschappelijk belang is dat deze functie op deze locatie gerealiseerd moet worden. Dan kan in de openbare ruimte gezocht worden naar een werkbaar alternatief. Als ook hier geen verkeersveilig en maatschappelijk acceptabel alternatief te realiseren is, is laden en lossen niet mogelijk, en kan de functie niet gerealiseerd worden.

***Afronding***
De totale parkeerbehoefte van een ontwikkeling wordt altijd naar boven afgerond naar een heel aantal parkeerplaatsen, nadat het bepaalde in de voorgaande alinea's is verrekend.

***Gefaseerde uitvoering***
Indien een ontwikkeling gefaseerd wordt uitgevoerd, wordt vóór in gebruik name van een fase minimaal het benodigde aantal parkeerplaatsen van de betreffende fase gerealiseerd.

## 3.3 Realisatie en instandhouding parkeervoorzieningen

***Locatie parkeerplaatsen gehandicapten***
Gehandicaptenparkeerplaatsen worden op zo kort mogelijke loopafstand van de hoofdingang van de betreffende ontwikkeling aangelegd.

***Afmeting en toegankelijkheid parkeerplaatsen***
De parkeerplaatsen en eventuele toegangsweg moeten voldoen aan de hiervoor geldende gangbare algemene afmetingen (richtlijnen CROW). Parkeerders moeten onafhankelijk van elkaar kunnen wegrijden. Bij twijfel moet dit met behulp van rijcurves (door initiatiefnemer) inzichtelijk worden gemaakt.

***Parkeren bij (grondgebonden) woningen***
In een woonwijk met veel garages en (dubbele) opritten zijn in theorie mogelijk voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. In de praktijk zal blijken dat een groot gedeelte van het theoretisch aanbod niet wordt gebruikt en dat auto's toch regelmatig op de openbare weg worden geparkeerd. Indien het plan voorziet in opritten en/of garages bij woningen wordt deze geteld zoals weergegeven in onderstaande tabel.

| Parkeervoorziening | Rekenwaarde aantal p.p. | Afmetingen parkeerplaat eigen erf |
|---|---|---|
| **Enkele oprit zonder garage** | 0,8 | Oprit > 5,0 m lang<br>Zonder belendende gevel > 3,0 m breed<br>Met belendende gevel > 3,2 m breed |
| **Enkele oprit met garage** | 1,0 | Oprit > 5,0 m lang<br>Zonder belendende gevel > 3,0 m breed<br>Met belendende gevel > 3,2 m breed |
| **Dubbele oprit zonder garage** | 1,7 | Oprit > 5,0 m lang<br>Zonder belendende gevel > 4,5 m breed<br>Met belendende gevel > 5,2 m breed |
| **Dubbele oprit met garage** | 1,8 | Oprit > 5,0 m lang<br>Zonder belendende gevel > 4,5 m breed<br>Met belendende gevel > 5,2 m breed |
| **Zeer lange oprit zonder garage** | 1,4 | Oprit > 12,0 m lang<br>Zonder belendende gevel > 3,0 m breed<br>Met belendende gevel > 3,2 m breed |
| **Zeer lange oprit met garage** | 1,7 | Oprit > 12,0 m lang<br>Zonder belendende gevel > 3,0 m breed<br>Met belendende gevel > 3,2 m breed |
| **Garage zonder oprit (bij woning)** | 0,4 | - |
| **Garagebox (niet bij woning)** | 0,5 | - |

***Loopafstanden***
Indien de parkeergelegenheid niet in of direct bij de ontwikkeling kan worden gerealiseerd, is het bij de beoordeling van belang de voor gebruikers acceptabele loopafstand te betrekken. Deze acceptabele afstand is afhankelijk van de functie en van de kwaliteit van de looproute (uitstraling, sociale veiligheid).

De volgende loopafstanden worden gehanteerd:
- centrumgebieden (gebied I): 500 meter voor alle functies
- overige gebieden: zie onderstaande tabel.

| Hoofdfunctie | Acceptabele loopafstand |
|---|---|
| **Wonen** | 100 meter ( 1 à 1,5 minuut) |
| **Winkelen** | 400 meter (5 minuten) |
| **Werken** | 500 meter (6 minuten) |
| **Ontspanning** | 100 meter ( 1 à 1,5 minuut) |
| **Gezondheidszorg** | 100 meter ( 1à 1,5 minuut) |
| **Onderwijs** | 100 meter ( 1à 1,5 minuut) |

***Gebruikersdeel en bezoekersdeel***
In hoofdstuk 5 is de tabel opgenomen waarbij per functie de parkeernorm vermeld staat. In deze tabel is tevens een kolom opgenomen waarin het bezoekersaandeel per functie is weergegeven.

Per toepassing kunnen deze twee onderdelen leiden tot behoorlijk afwijkende eisen en in sommige gevallen vragen ze om verschillende oplossingen. Zo zal om praktische redenen het bezoekersdeel dat op eigen terrein wordt gerealiseerd openbaar toegankelijk moeten zijn.

De parkeernorm bestaat uit het aandeel voor vaste gebruikers, inclusief het bezoekersdeel van de parkeervraag (uitgedrukt in een percentage of absoluut aantal). De weergegeven parkeernormen zijn dus inclusief bezoekersparkeren.

Voor kleine ontwikkelingen die gelegen zijn binnen loopafstand van een voetgangersingang van een openbare parkeergelegenheid met voldoende restcapaciteit (<90%), kan het bezoekersdeel van de parkeernorm opgelost worden in deze voorziening. Er geldt dan geen realisatieplicht voor het bezoekersdeel van de parkeernorm. Onder een kleine ontwikkeling wordt verstaan een bouwplan waarvan het bezoekersdeel van de parkeernorm niet meer bedraagt dan 5 parkeerplaatsen.

Voor bedrijven aan huis geldt alleen het bezoekersdeel van de norm. De werknemer is namelijk ook de bewoner van het pand, en is al opgenomen in de norm voor het woningdeel.

***In stand houden parkeerplaatsen***
De regels in deze nota bepalen hoe en hoeveel parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Met realisatie wordt ook bedoeld dat de plaatsen door de initiatiefnemer op een goede manier in stand worden gehouden.

## 3.4 Locatie parkeervoorzieningen

Uitgangspunt is dat de parkeervraag van een ontwikkeling niet wordt afgewenteld op het openbare gebied in de omgeving of in ieder geval geen problemen veroorzaakt in de openbare ruimte in de omgeving. Wat betreft de invulling van de parkeereis wordt de volgende afweging gemaakt (in volgorde):

1. ***Op eigen terrein***
   Parkeren maakt integraal onderdeel uit van een ontwikkeling en dient in beginsel op eigen terrein te worden ingepast. Met het begrip “eigen terrein” wordt het gehele grond- of plangebied bedoeld waarvoor de ontwikkeling van toepassing is.
   Indien is aangetoond dat de parkeereis niet (geheel) op eigen terrein kan worden gerealiseerd of dat dit vanuit een breder perspectief niet wenselijk wordt geacht dan kan het college besluiten toch medewerking te verlenen aan het initiatief. De parkeereis dient in dat geval in beginsel op een naburig perceel te worden gerealiseerd.

2. ***Op een nabijgelegen perceel***
   Voor de invulling van de parkeereis op een privaat perceel in de nabije omgeving geldt dat deze moet liggen op redelijke loopafstand van de hoofdingang van de betreffende ontwikkeling (zie voor de afstanden de vorige paragraaf). Door middel van een privaatrechtelijke overeenkomst moet worden aangetoond dat deze parkeerplaatsen op dit perceel uitsluitend voor de betreffende ontwikkeling beschikbaar zijn en blijven.
   Indien is aangetoond dat de parkeereis niet (geheel) op een nabijgelegen perceel kan worden gerealiseerd of dat dit vanuit een breder perspectief niet wenselijk wordt geacht dan kan het college besluiten toch medewerking te verlenen aan het initiatief. De parkeereis dient in dat geval in de openbare ruimte te worden gerealiseerd.

3. ***In de openbare ruimte (nieuw te realiseren plaatsen)***
   Voor extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte geldt dat deze moeten worden aangelegd op redelijke loopafstand van de hoofdingang van de ontwikkeling (zie tabel vorige paragraaf). Voor de openbare parkeerplaatsen dient de initiatiefnemer een inrichtingsvoorstel in, voorzien van maatvoering en op schaal getekend. De kosten voor het opstellen van een dergelijk ontwerp zijn voor de initiatiefnemer. De realisatie van de parkeerplaatsen dient stedenbouwkundig en verkeerskundig aanvaardbaar te zijn en passen binnen het bestemmingsplan. De gemeente laat het werk uitvoeren en stelt voorwaarden ten aanzien

van uitvoering en materiaalkeuze. Aanleg- en uitvoeringskosten zijn voor de initiatiefnemer. Hiervoor wordt een schriftelijke overeenkomst gesloten tussen initiatiefnemer en de gemeente. Parkeerplaatsen in de openbare ruimte blijven openbaar toegankelijk en kunnen niet worden geclaimd door de initiatiefnemer.
Indien is aangetoond dat de parkeereis niet (geheel) op nieuwe parkeerplaatsen in de openbare ruimte kan worden gerealiseerd of dat dit vanuit een breder perspectief niet wenselijk wordt geacht dan kan het college besluiten toch medewerking te verlenen aan het initiatief. De parkeereis dient in dat geval binnen de bestaande capaciteit in de openbare ruimte te worden opgevangen.

***4. In de openbare ruimte (gebruik restcapaciteit)***

In uitzonderlijke gevallen waarin andere belangen zoals van maatschappelijke of economische aard zwaarwegend zijn, kan worden bekeken of de parkeereis kan worden opgevangen binnen de openbare restcapaciteit in de omgeving van de ontwikkeling. Aan het gebruik van de openbare parkeerplaatsen kan het college een tegenprestatie koppelen die ten goede komt aan de kwaliteit van het parkeren in het gebied.
De gemeente kan reden hebben geen openbare parkeerplaatsen aan te wenden ten behoeve van de ontwikkeling. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn als de gemeente andere ontwikkelingen in de omgeving voorziet. De initiatiefnemer kan geen rechten ontlenen aan het bestaan van deze mogelijkheid voor het voldoen aan de parkeerbehoefte.
Ook voor het gebruik van de bestaande openbare parkeerplaatsen geldt een maximale loopafstand tot de hoofdingang van de ontwikkeling, zoals vermeld in de vorige paragraaf.

De initiatiefnemer moet met een parkeeronderzoek (niet ouder dan 2 jaar) en parkeerbalans aantonen dat na realisatie van de ontwikkeling nog voldoende openbare parkeerruimte aanwezig is in de omgeving. Er is sprake van voldoende openbare parkeerruimte indien de bezettingsgraad na realisatie van de ontwikkeling op het maatgevend moment niet boven de 85% komt. Het parkeeronderzoek wordt uitgevoerd door een onafhankelijke en deskundig te achten partij. De onderzoeksmomenten worden in overleg bepaald. Zowel de resultaten van het onderzoek als een bijbehorend advies over eventueel voldoende openbare parkeerruimte in de omgeving, wordt door de initiatiefnemer ter beoordeling aan het college voorgelegd. De kosten voor het uitvoeren van het onderzoek en het bijbehorend advies zijn voor de initiatiefnemer. In het centrum van Lelystad geldt dat hierbij de gehele parkeerbalans van het centrum in acht moet worden genomen.

# 4 Fietsparkeren

Nieuwbouwplannen moeten rekening houden met het stallen of parkeren van de fiets. Met fietsparkeernormen kan het groeiende gebruik (en bezit) van (elektrische) fietsen worden gefaciliteerd. Tegelijk kunnen fietsparkeernormen eraan bijdragen dat er niet teveel fietsen in de buitenruimte komen te staan.

Vanuit eenduidigheid is bij het opstellen van fietsparkeernormen zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de systematiek in hoofdstuk 3 van de parkeernormen voor de auto.

## 4.1 Bepaling fietsparkeernormen

De Lelystadse fietsparkeernormen staan in hoofdstuk 5. Deze zijn gebaseerd op de publicatie Fietsparkeerkencijfers 2019 van het Fietsberaad / CROW. Het CROW geeft een bandbreedte voor fietsparkeernormen van niet-woonfuncties. In Lelystad is nog ruimte voor groei van het fietsgebruik. Om toekomstvast te ontwerpen passen we bij niet-woonfuncties als norm een waarde in de bovenkant van de bandbreedte toe.

Voor woonfuncties zijn op dit moment de eisen uit het Bouwbesluit 2012 nog leidend. Daarin wordt geborgd dat iedere nieuwe woning is voorzien van een berging die het stallen van fietsen mogelijk maakt. Daarmee is het stallen voor bezoekers overigens niet geborgd. In het kader van de Omgevingswet zal deze bepaling waarschijnlijk vervallen, waardoor we de borging van de fietsparkeernormen anders gaan regelen. We hanteren daarbij een norm gerelateerd aan het vloeroppervlak van een woning, die al opgenomen is in hoofdstuk 5.

## 4.2 Berekening parkeereis fiets

***Rekenmethodiek***
Op basis van de fietsparkeernormen wordt de parkeereis voor de ontwikkeling berekend. De parkeereis wordt uitgedrukt in het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen voor de ontwikkeling. De parkeereis wordt berekend door de betreffende parkeernorm zoals aangegeven in hoofdstuk 5 te vermenigvuldigen met het totaal aantal eenheden of de totale oppervlakte van de ontwikkeling.

Met de fietsparkeernormen kan een initiatiefnemer van een ruimtelijke activiteit (nieuw- of verbouw) de te verwachte behoefte aan fietsparkeren berekenen. De initiatiefnemer moet de

behoefte aan fietsparkeerplaatsen berekenen en aangeven hoe in deze vraag wordt voorzien binnen (of in de nabije omgeving van) het concrete bouwplan. Een beargumenteerde afwijking van de berekende behoefte is mogelijk, de bewijslast / onderbouwing hiervan ligt dan bij de initiatiefnemer. De gemeente kan deze onderbouwing hanteren in plaats van de fietsparkeernormen, bij het opleggen van de definitieve parkeereis. Deze parkeereis wordt in de omgevingsvergunning vermeld en is juridisch bindend.

***Uitgangspunt: parkeren op eigen terrein***
De parkeereis voor fietsen moet op eigen terrein worden opgelost. Slechts in uitzonderlijke gevallen kan een initiatiefnemer in overleg treden met de gemeente, bijvoorbeeld als een centrale collectieve (openbare) fietsenstalling meerwaarde zou bieden boven een oplossing per afzonderlijke woning of voorziening. Voorzieningen met veel bezoekers kunnen worden vrijgesteld van realisatie van een fietsparkeergelegenheid op eigen terrein als dit redelijkerwijs fysiek niet mogelijk is. Er moet dan wel ruimte zijn in de openbare ruimte. Van de ontwikkelaar of gebruikers kan dan een financiële bijdrage worden verlangd voor het realiseren van fietsparkeergelegenheid in de openbare ruimte.
Op eigen terrein moeten de fietsparkeerplaatsen goed bereikbaar en comfortabel zijn. Voor bezoekers is de bereikbaarheid belangrijker, voor bewoners, werknemers en scholieren het comfort.

Bij appartementen mag onder voorwaarden worden gewerkt met een gemeenschappelijke fietsenberging. Naast eisen ten aanzien van de afmetingen en capaciteit gelden aanvullende eisen wat betreft bereikbaarheid en beheer van de berging.

***Gebruikers en zonering***
De fietsparkeernormen kennen een gebruikers- en bezoekersdeel. Deze staan, indien van toepassing, apart in de tabel in hoofdstuk 5 vermeld. Ook maken de normen onderscheid in de ligging binnen de gemeente: er zijn normen voor het centrum, de schil, de rest van de bebouwde kom en buitengebied. Dit volgens de gebiedsindeling, zoals weergegeven in paragraaf 3.1, die ook voor de autoparkeernormen wordt toegepast.

***Restcapaciteit***
Bij ontwikkeling van een locatie mag de parkeerdruk van fietsen nu en in de toekomst niet worden afgewenteld op de directe omgeving. Vrijstelling op de parkeernorm is alleen mogelijk, als er in de omgeving aantoonbaar structurele restcapaciteit aanwezig is. Daarmee moet rekening gehouden worden met de piekmomenten van de nieuwe en al aanwezige functies in de omgeving binnen de gestelde loopafstanden tot deze functie. De parkeerbezetting mag dan niet hoger zijn dan 90%. De aanvrager toont dit in overleg met de gemeente aan met objectieve en representatieve parkeertellingen.

## 4.3 Realisatie fietsparkeervoorziening

***Acceptabele loopafstanden***
Net als bij parkeerplaatsen voor auto's, moet het fietsparkeren op een acceptabele loopafstand liggen van de functie waarvoor deze bedoeld is. De loopafstanden voor fietsers zijn daarbij veel korter dan bij auto's. Als fietser ben je vaak minder bereid dan een automobilist om het laatste stuk naar de bestemming te lopen. En als er dan op loopafstand geen of onvoldoende fietsparkeervoorzieningen zijn, leidt dit tot foutparkeren. Daarnaast willen we het fietsgebruik verder stimuleren, waardoor fietsparkeren op aantrekkelijke afstand van de bestemmingen mogelijk moet zijn.

De loopafstand is de kortst mogelijke looproute via de openbare ruimte van parkeerplek naar de ingang van de bestemming (of de winkelstraat). Hieronder staan de maximaal acceptabele loopafstanden, waarbinnen fietsparkeervoorzieningen aanwezig moeten zijn (zowel voor bezoekers als gebruikers).

| | |
|---|---|
| wonen | 20 meter |
| winkels/horeca | 150 meter |
| werkgelegenheid | 100 meter |
| vrijetijdsvoorzieningen | 150 meter |
| zorgvoorzieningen | 50 meter |
| onderwijsvoorzieningen: | 100 meter |

De acceptabele loopafstanden zijn een indicatie, afhankelijk van de omstandigheden kan er bij nieuwbouw gemotiveerd van worden afgeweken.

***Maatvoering***
Een juiste maatvoering van fietsparkeervoorzieningen is om drie redenen belangrijk:
- Kwaliteit: de beleving van de kwaliteit van een fietsparkeervoorziening hangt voor een deel af van de gekozen maten.
- Goede werking van de fietsparkeervoorziening. Een juiste maatvoering van de fietsparkeervoorziening is essentieel voor de goede werking ervan. Met een te krappe maat tussen de fietsen wordt de fietsparkeervoorziening niet optimaal gebruikt. Een vergroting van de tussenruimte tussen de fietsen kan er uiteindelijk toe leiden dat er efficiënter gebruik gemaakt wordt van de beschikbare ruimte.
- Voorkomen van ruimteverspilling. Door een goede afweging te maken tussen de beschikbare ruimte als geheel en de maatvoering van de fietsparkeervoorziening is een efficiënt ruimtegebruik mogelijk.

In de Leidraad fietsparkeren staan de geadviseerde maten voor fietsparkeervoorzieningen. De fietsparkeervoorziening moet daarnaast voldoen aan Fietsparkeur. Fietsparkeur is het keurmerk voor fietsparkeervoorzieningen. Het stelt eisen ten aanzien van het gemak bij het plaatsen van de



fiets, het gemak bij het vastzetten van de fiets, de kans op letsel gebruiker of passant, de kans op schade aan de fiets, kraakbestendigheid, veiligheid, vandalismebestendigheid en duurzaamheid. Ook mogen geparkeerde fietsen de doorgang voor andere weggebruikers en/of de toegang tot gebouwen niet hinderen, en mag het manoeuvreren bij in- en uitparkeren van de fiets niet op de rijbaan of fietspad plaatsvinden.

Aanvullend op de Leidraad fietsparkeren en Fietsparkeur moeten fietsparkeerplekken voor bewoners inpandig zijn. Fietsparkeerplekken voor werknemers en scholieren moeten bij voorkeur inpandig of overdekt zijn.

# 5 Parkeernormen

## 5.1 Parkeernormen auto

**Wonen (parkeernorm per woning)**

| Type | Centrum [1] | Schil | Rest beb. kom [2] | Buiten-gebied | Opmerking |
|---|---|---|---|---|---|
| Koop, huis, vrijstaand | 1,7 | 1,8 | 2,1 | 2,3 | Aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning |
| Koop, huis, twee-onder-een-kap | 1,6 | 1,7 | 2,0 | 2,1 | Aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning |
| Koop, huis, tussen/hoek | 1,4 | 1,7 | 1,8 | 1,9 | Aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning |
| Koop, appartement, duur | 1,5 | 1,6 | 1,9 | 2,0 | Aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning |
| Koop, appartement, midden | 1,3 | 1,5 | 1,8 | 1,8 | Aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning |
| Koop, appartement, goedkoop | 1,2 | 1,3 | 1,5 | 1,5 | Aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning |
| Huur, huis, vrije sector | 1,4 | 1,6 | 1,8 | 1,9 | Aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning |
| Huur, huis, sociale huur | 1,2 | 1,3 | 1,5 | 1,5 | Aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning |
| Huur, appartement, duur | 1,3 | 1,5 | 1,7 | 1,8 | Aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning |
| Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur) | 1,0 | 1,1 | 1,3 | 1,3 | Aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning |
| Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten | 0,4 | 0,5 | 0,6 | 0,6 | Aandeel bezoekers: 0,2 pp per woning |
| Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | Aandeel bezoekers: 0,2 pp per woning |
| Serviceflat | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,1 | Aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning |
| Kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden) | 0,5 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | Aandeel bezoekers: 0,3 pp per kamer |

1) Met uitzondering van de stationsomgeving (zie afbeelding 3.2). Voor dit gebied geldt een gemiddelde parkeernorm van 0,6 parkeerplaats per woning voor alle woningtypen.
2) Met uitzondering van het plangebied van de 1e partiële herziening bestemmingsplan Bataviahaven 2015. Daar gelden de volgende parkeernormen: goedkoop: 1,4; middelduur: 1,5; duur: 1,7 parkeerplaats per woning.

**Werken (parkeernorm per 100 m2 BVO)**

| Type | Centrum | Schil | Rest beb. kom | Buiten-gebied | Opmerking |
|---|---|---|---|---|---|
| Kantoor (zonder baliefunctie | 1,7 | 1,4 | 2 | 5 | Aandeel bezoekers: 5% |
| Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie | 2 | 2,3 | 2,8 | 3,5 | Aandeel bezoekers: 20% |
| Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats | 1,5 | 1,9 | 2,3 | 2,3 | Exclusief vrachtwagenparkeren. Aandeel bezoekers 5% |
| Bedrijf arbeidsextensief, bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf) | 0,6 | 0,8 | 1 | 1 | Exclusief vrachtwagenparkeren. Aandeel bezoekers 5% |
| XXL Distributiecentrum (> 100.000 $m^2$ BVO) | n.v.t. | n.v.t. | 0,2 | 0,2 | De parkeervraag is sterk afhankelijk van de bedrijfsvoering en varieert tussen 0,2 en 0,4 parkeerplaats per 100 m² BVO. |
| Bedrijfsverzamelgebouw | 1,2 | 1,5 | 1,8 | 1,9 | Gelijkwaardige mix van kantoren (zonder baliefunctie), arbeidsextensieve en arbeidsintensieve bedrijven |



**Winkelen en boodschappen (parkeernorm per 100 m2 BVO)**

| Type | Centrum | Schil | Rest beb. kom | Buiten-gebied | Opmerking |
|---|---|---|---|---|---|
| Buurtsupermarkt | 1,9 | 2,7 | 3,6 | n.v.t. | Aandeel bezoekers: 89% |
| Fullservice-supermarkt | 3,4 | 4,4 | 5,2 | n.v.t. | Aandeel bezoekers: 93% |
| Grote supermarkt (XL) | 6 | 6,9 | 7,7 | n.v.t. | Aandeel bezoekers: 84% |
| Groothandel specialist (bijvoorbeeld levensmiddelen, kantoorartikelen) | n.v.t. | 5,7 | 5,9 | n.v.t. | Aandeel bezoekers: 80% |
| Groothandel algemeen | n.v.t. | 6,4 | 6,4 | n.v.t. | Aandeel bezoekers: 80% |
| Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 20.000-30.000 inwoners | 3,5 | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | Aandeel bezoekers: 82% |
| Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 30.000-50.000 inwoners | 3,5 | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | Aandeel bezoekers: 88% |
| Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 50.000-100.000 inwoners | 3,8 | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | Aandeel bezoekers: 92% |
| Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 100.000-175.000 inwoners | 3,9 | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | Aandeel bezoekers: 96% |
| Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum > 175.000 inwoners | 3,6 | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | Aandeel bezoekers: 99% |
| Buurt- en dorpscentrum | n.v.t. | 3,1 | 3,7 | n.v.t. | Aandeel bezoekers: 72% |
| Wijkcentrum (klein) | n.v.t. | 3,7 | 4,5 | n.v.t. | Aandeel bezoekers: 76% |
| Wijkcentrum (gemiddeld) | n.v.t. | 4,4 | 5,1 | n.v.t. | Aandeel bezoekers: 79% |
| Wijkcentrum (groot) | n.v.t. | 4,8 | 5,7 | n.v.t. | Aantal bezoekers: 81% |
| Stadsdeelcentrum | n.v.t. | 10,4 | 6,8 | n.v.t. | Aandeel bezoekers 85% |
| Weekmarkt | 0,2 | 0,2 | 0,2 | n.v.t. | Hiervoor zijn alleen globale parkeerparkeernorms. Bij toepassen forse marge in acht nemen.<br>1 m1 kraam = 6 m2 bvo (indien geen parkeren achter kraam dan 1,0 pp per standhouder) Aandeel bezoekers: 85% |
| Kringloopwinkel | n.v.t. | 1,3 | 1,9 | 2,3 | Aandeel bezoekers: 89% |
| Buin- en witgoedzaken | 4 | 5,9 | 7,9 | 9,3 | Aandeel bezoekers: 92% |
| Woonwarenhuis/woonwinkel | 1,3 | 1,7 | 1,9 | 3,9 | Aandeel bezoekers: 91% |
| Woonwarenhuis (zeer groot) | n.v.t. | n.v.t. | 5,1 | 5,2 | Kengetallen gebaseerd op vestiging van circa 25.000 m2 bvo. Aandeel bezoekers: 95% |
| Meubelboulevard/woonboulevard | n.v.t. | 2,1 | 2,4 | n.v.t. | Aandeel bezoekers: 93% |
| Winkelboulevard | n.v.t. | 3,8 | 4,2 | n.v.t. | Aandeel bezoekers: 94% |
| Outletcentrum | n.v.t. | 9,2 | 10,1 | 10,4 | Aandeel bezoekers: 94% |
| Bouwmarkt | n.v.t. | 1,9 | 2,4 | 2,5 | Aandeel bezoekers: 87% |
| Tuincentrum | n.v.t. | 2,3 | 2,6 | 5,7 | Aandeel bezoekers: 89% |
| Groencentrum | n.v.t. | 2,3 | 2,6 | 2,9 | Inclusief buitenruimte. Aandeel bezoekers: 89% |

| Sport, cultuur en ontspanning (parkeernorm per 100 m2 BVO tenzij *) | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Type | Centrum | Schil | Rest beb. kom | Buiten-gebied | Opmerking |
| Bibliotheek | 0,5 | 0,8 | 1,2 | 1,4 | Aandeel bezoekers: 97% |
| Museum | 0,6 | 0,8 | 1,1 | n.v.t. | Van deze functie kunnen alleen globale parkeerparkeernorms gegeven worden. |
| | | | | | Bij het toepassen van deze cijfers moet een forsemarge in achter worden genomen. Aandeel bezoekers: 95% |
| Bioscoop | 3,2 | 8 | 11,2 | 13,7 | 1 zitplaats is circa 3 m2 bvo. Bij bioscopen rekening houden met eventuele overlap tussen twee voorstellingen (+40%) |
| | | | | | Gegeven kengetallen betreffen de drukste voorstelling op de drukste dag van de drukste maand. Aandeel bezoekers: 94% |
| Filmtheater/filmhuis | 2,6 | 5,3 | 7,9 | 9,9 | 1 zitplaats is circa 3m2 bvo. Bij filmhuizen rekening houden met eventuele overlap tussen twee voorstellingen (20%) |
| | | | | | Gegeven kengetallen betreffen de drukste voorstelling op de drukste dag van de drukste maand. Aandeel bezoekers: 97% |
| Theater/schouwburg | 7,4 | 8 | 9,8 | 12 | 100 zitplaatsen is 300m2 bvo. Aandeel bezoekers: 87% |
| Musicaltheater | 2,9 | 3,4 | 4 | 5,1 | 100 zitplaatsen is 840m2 bvo. Aandeel bezoekers: 86% |
| Casino | 5,7 | 6,1 | 6,5 | 8 | Aandeel bezoekers: 86% |
| Bowlingcentrum* | 1,6 | 2,3 | 2,8 | 2,8 | parkeernorm per bowlingbaan. Aandeel bezoekers: 89% |
| Biljart-/snookerscentrum* | 0,9 | 1,2 | 1,4 | 1,8 | parkeernorm per tafel. Aandeel bezoekers: 87% |
| Dansstudio | 1,6 | 3,9 | 5,5 | 7,4 | Aandeel bezoekers: 93% |
| Fitnessstudio/sportschool | 1,4 | 3,4 | 4,8 | 6,5 | Aandeel bezoekers: 87% |
| Fitnesscentrum | 1,7 | 4,5 | 6,3 | 7,4 | Aandeel bezoekers: 90% |
| Wellnesscentrum (thermen, kuur-/ beautycentrum) | n.v.t. | n.v.t. | 9,3 | 10,3 | Aandeel bezoekers: 99% |
| Sauna, hammam | 2,5 | 4,6 | 6,7 | 7,3 | Aandeel bezoekers: 99% |
| Sporthal | 1,6 | 2,2 | 2,9 | 3,5 | Let op bij grotere aantallen bezoekers zijn de parkeernorms te laag. Aandeel bezoekers: 96% |
| Sportzaal | 0,8 | 2 | 2,8 | 3,6 | Let op, bij grotere aantallen bezoekers zijn de parkeernorms te laag. Aandeel bezoekers: 94% |
| Tennishal | 0,3 | 0,4 | 0,5 | 0,5 | Aandeel bezoekers: 87% |
| Squashhal | 1,6 | 2,4 | 2,7 | 3,2 | Aandeel bezoekers: 84% |
| Zwembad overdekt* | n.v.t. | 10,7 | 11,5 | 6,8 | parkeernorm per 100m2 bassin *) Aandeel bezoekers 97% |
| Zwembad openlucht* | n.v.t. | 10,1 | 12,9 | 15,8 | parkeernorm per 100m2 bassin *) Aandeel bezoekers: 99% |
| Zwemparadijs* | n.v.t. | n.v.t. | 4 | 4 | parkeernorm per 100m2 bassin **) Een zwemparadijs is vaak onderdeel van een andere voorziening, zoals een vakantiepark. Aandeel bezoekers: 99% |
| Sportveld* | 10 | 10 | 10 | 10 | parkeernorm per hectare netto terrein. Parkeerparkeernorms zijn exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten. Aandeelbezoekers 95%. ***) |
| Stadion* | 1 | 1 | 1 | n.v.t. | parkeernorm per zitplaats Aandeelbezoekers: 99% |
| Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter) | 1,3 | 1,6 | 1,9 | 2,1 | Aandeel bezoekers: 95% |
| Kunstijsbaan (400 meter) | n.v.t. | 2,3 | 2,6 | 2,8 | Aandeel bezoekers: 98% |
| Ski- snowboardhal* | n.v.t. | n.v.t. | 2,6 | n.v.t. | * per 100m2 sneeuw (exclusief oefenpistes) ***) Aandeel bezoekers: 98% |
| Jachthaven* | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | * Per ligplaats ***) |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Golfoefencentrum (pitch en putt)* | n.v.t. | n.v.t. | 51,1 | 56,2 | parkeernorm per centrum. Uitgaande van een omvang van circa 6 ha. Aandeel bezoekers: 93% |
| Golfbaan (18 holes)* | n.v.t. | n.v.t. | 96 | 118,3 | parkeernorm per 18 holes, 60 ha. Een 18-holes golfbaan is gemiddeld 60 - 70 ha groot. Aandeel bezoekers: 98% |
| Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner | 3,1 | 3,9 | 4,9 | 5,1 | Aandeel bezoekers: 97% |
| Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot | 3,7 | 4,6 | 5,6 | 6,1 | Aandeel bezoekers: 98% |
| Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot | 3,9 | 4,9 | 5,8 | 6,4 | Aandeel bezoekers: 98% |
| Kinderboerderij (stadsboerderij)* | 3,1 | 3,9 | 4,7 | 5,1 | parkeernorm per gemiddelde boerderij. Aandeel bezoekers: 97% |
| Manage (paardenhouderij)* | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | 0,4 | parkeernorm per box ***) Aandeel bezoekers: 90% |
| Dierenpark* | 8 | 8 | 8 | 8 | parkeernorm per ha netto terrein. ***) Aandeel bezoekers: 99% |
| Attractie- en pretpark* | n.v.t. | n.v.t. | 8 | 8 | parkeernorm per ha netto terrein. ***). Aandeel bezoekers: 99% |
| Volkstuin* | n.v.t. | 1,3 | 1,4 | 1,5 | parkeernorm per 10 tuinen. Aandeel bezoekers: 100% |
| Plantentuin (botanische tuin)* | n.v.t. | 7,5 | 10,5 | 13,5 | parkeernorm per gemiddelde tuin ***) Aandeel bezoekers: 99% |

*) Parkeerparkeernormen combinatie zwembad overdekt en open lucht: bereken via verhouding bassin overdekt en openlucht aan de hand van de parkeernormen overdekt per 100m2 bassin en parkeernorms openl

**) Van deze functie kunnen alleen globale parkeernormen verkeersgeneratie gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge worden genomen

***) Van deze functie kunnen alleen globale parkeerparkeernormen gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forste marge in acht worden genomen

* Afwijkende eenheid zie opmerkingen

**Horeca en (verblijfs)recreatie (parkeernorm per 100 m2 BVO tenzij *)**

| Type | Centrum | Schil | Rest beb. kom | Buiten-gebied | Opmerking |
|---|---|---|---|---|---|
| Camping (kampeerterein)* | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | 1,2 | parkeernorm per standplaats. Exclusief 10% voor gasten van bezoekers. Aandeel bezoekers: 90% |
| Bungalowpark (huisjescomplex)* | n.v.t. | n.v.t. | 1,7 | 2,1 | parkeernorm per bungalow. Aandeel bezoekers: 91% |
| 1* Hotel* | 0,4 | 0,8 | 2,4 | 4,5 | parkeernorm per 10 kamers. Aandeel bezoekers: 77% |
| 2* Hotel* | 1,4 | 2,3 | 4,1 | 6,3 | parkeernorm per 10 kamers. Aandeel bezoekers: 80% |
| 3* Hotel* | 2,1 | 3,3 | 5 | 6,8 | parkeernorm per 10 kamers. Aandeel bezoekers: 77% |
| 4* Hotel* | 3,4 | 5,1 | 7,2 | 8 | parkeernorm per 10 kamers. Aandeel bezoekers: 73% |
| 5* Hotel* | 5,3 | 7,9 | 10,6 | 12,6 | parkeernorm per 10 kamers. *) Aandeel bezoekers: 65% |
| Café/bar/cafetaria | 5 | 5 | 6 | n.v.t. | *) Aandeel bezoekers: 90% |
| Restaurant | 9 | 9 | 13 | n.v.t. | *) Aandeel bezoekers: 80% |
| Discotheek | 6,9 | 19,9 | 20,5 | 20,5 | Aandeel bezoekers: 99% |
| Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw | 5,5 | 6,5 | 8,5 | n.v.t. | *) Aandeel bezoekers: 99% |

*) Van deze functie kunnen alleen globale parkeerparkeernorms gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht



| Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen (parkeernorm per 100 m2 BVO t | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Type | Centrum | Schil | Rest beb. kom | Buiten-gebied | Opmerking |
| Huisartsenpraktijk (-centrum)* | 2 | 2,4 | 2,9 | 3,2 | parkeernorm per behandelkamer. Aandeel bezoekers: 57% |
| Apotheek* | 2,2 | 2,7 | 3,1 | n.v.t. | parkeernorm per apotheek Aandeel bezoekers: 45% |
| Fysiotherapiepraktijk (-centrum)* | 1,2 | 1,4 | 1,3 | 1,9 | parkeernorm per behandelkamer. Aandeel bezoekers: 57% |
| Consultatiebureau* | 1,3 | 1,5 | 1,8 | 2,1 | parkeernorm per behandelkamer. Aandeel bezoekers: 50% |
| Consultatiebureau voor ouderen* | 1,2 | 1,5 | 1,8 | 2,1 | parkeernorm per behandelkamer. Aandeel bezoekers: 38% |
| Tandartsenpraktijk (-centrum)* | 1,5 | 1,9 | 2,3 | 2,4 | parkeernorm per behandelkamer. Aandeel bezoekers: 47% |
| Gezondheidscentrum* | 1,5 | 1,8 | 2,1 | 2,4 | parkeernorm per behandelkamer. Aandeel bezoekers: 55% |
| Ziekenhuis | 1,4 | 1,6 | 1,7 | 2 | Let op: de weergegeven kengetallen gelden voor een gemiddeld ziekenhuis. Een gedetailleerde parkeerberekening is mogelijk door gebruik te maken van de volgende parkeerkengetallen: bezoekers van klinische patiënten: 0,5 p.p. per bed bij beperkt aantal bezoekuren per dag, 0,25 p.p. Medewerkers: 0,25 p.p. per formatieplaats (voor elke ambulante behandelaar 1 parkeerplaats. Aandeel bezoekers: 29% |
| Crematorium* | n.v.t. | n.v.t. | 30,1 | 30,1 | parkeernorm per (deels) gelijktijdige plechtigheid. Aandeel bezoekers: 99% |
| Begraafplaats* | n.v.t. | n.v.t. | 31,6 | 31,6 | parkeernorm per (deels) gelijktijdige plechtigheid. Aandeel bezoekers: 97% |
| Penitentaire inrichting* | 1,7 | 1,7 | 3,3 | 2,2 | parkeernorm per 10 cellen. Aandeel bezoekers: 37% |
| Religiegebouw* | 0,2 | 0,2 | 0,2 | n.v.t. | parkeernorm per zitplaats *) NB Gebouwen met een sterke regionale functie hebben vaak beduidend meer capaciteit nodig dan gebouwen met een zeer lokale |
| Verpleeg- en verzoringstehuis * | 0,6 | 0,6 | 0,6 | n.v.t. | parkeernorm per wooneenheid *) Parkeerparkeernorms zijn inclusief parkeren voor personeel. Aandeel bezoekers: 60% |

*) Van deze functie kunnen alleen globale parkeerparkeernorms gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht

* Afwijkende eenheid zie opmerkingen

| Onderwijs (parkeernorm per 100 m2 BVO tenzij *) | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Type | Centrum | Schil | Rest beb. kom | Buiten-gebied | Opmerking |
| Kinderdagverblijf (crèche) | 1 | 1,1 | 1,3 | 1,4 | Exclusief kiss & ride. Aandeel bezoekers: 0% |
| Basisonderwijs* | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 0,7 | parkeernorm per leslokaal. Exclusief kiss & ride. Aandeel bezoekers: 0% |
| Middelbare school* | 3,6 | 6,2 | 6,8 | 6,8 | parkeernorm per 100 leerlingen. Bezoekers zijn leerlingen. Aandeel bezoekers: 11% |
| ROC* | 4,6 | 5,3 | 5,7 | 5,8 | parkeernorm per 100 leerlingen. Bezoekers zijn leerlingen. Aandeel bezoekers: 7% |
| Hogeschool* | 9,3 | 10 | 10,4 | 10,9 | parkeernorm per 100 studenten. Bezoekers zijn studenten. Aandeel bezoekers: 72% |
| Universiteit* | 13,2 | 15,2 | 16,5 | 16,8 | parkeernorm per 100 studenten. Bezoekers zijn studenten. Aandeel bezoekers: 48% |
| Avondonderwijs* | 4,5 | 5,6 | 6,8 | 10,5 | parkeernorm per 10 studenten. Bezoekers zijn studenten. Aandeel bezoekers: 95% |

* Afwijkende eenheid zie opmerkingen

## 5.2 Aanwezigheidspercentages

| Aanwezigheidspercentages naar moment en functie | Werkdagochtend | Werkdagmiddag | werkdagavond | werkdagnacht | koopavond * | zaterdagmiddag | zaterdagavond | zondagmiddag |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Woningen bewoners | 50% | 50% | 90% | 100% | 80% | 60% | 80% | 70% |
| Woningen bezoekers | 10% | 20% | 80% | 0% | 70% | 60% | 100% | 70% |
| Kantoor/bedrijven | 100% | 100% | 5% | 0% | 5% | 0% | 0% | 0% |
| Commerciële dienstverlening | 0% | 100% | 5% | 0% | 75% | 0% ** | 0% | 0% |
| Detailhandel | 30% | 60% | 10% | 0% | 75% | 100% | 0% *** | 0% **** |
| Grootschalige detailhandel | 30% | 60% | 70% | 0% | 80% | 100% | 0% *** | 0% **** |
| Supermarkt | 30% | 60% | 40% | 0% | 80% | 100% | 40% | 0% |
| Sportfuncties binnen | 50% | 50% | 100% | 0% | 100% | 100% | 100% | 75% |
| Sportfuncties buiten | 25% | 25% | 50% | 0% | 50% | 100% | 25% | 100% |
| Bioscoop/theater/podium/enzovoort | 5% | 25% | 90% | 0% | 90% | 40% | 100% | 40% |
| Sociaal medisch: arts/therapeut/consultatiebureau | 100% | 75% | 10% | 0% | 10% | 10% | 10% | 10% |
| Verpleeghuis/verzorgingstehuis | 100% | 100% | 50% | 25% | 50% | 100% | 100% | 100% |
| Ziekenhuis: patiënten inclusief bezoekers | 60% | 100% | 60% | 5% | 60% | 60% | 60% | 60% |
| Ziekenhuis medewerkers | 75% | 100% | 40% | 25% | 40% | 40% | 40% | 40% |
| Dagonderwijs | 100% | 100% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| Avondonderwijs | 0% | 0% | 100% | 0% | 100% | 0% | 0% | 0% |

* Indien sprake van een traditionele koopavond

**. Indien op zaterdag open. : 100%

***. Indien 's avonds open : 70%

**** Indien koopzondag : 100%

## 5.3 Parkeernormen fiets

Opmerkingen bij fietsparkeernormen:

- De fietsparkeerkencijfers zijn bedoeld voor solitaire functies. Ze zijn dus niet geschikt voor gebieden met grote menging van functies, zoals het Stadshart en Bataviakwartier.
- Standaard is een marge van +20% in de cijfers verwerkt (uitgezonderd woningen). Deze extra parkeercapaciteit is gewenst, omdat fietsers de lege plekken ook moeten kunnen vinden (frictieleegstand). Daarnaast wordt zo enige flexibiliteit geboden om een beperkte groei van het fietsgebruik te kunnen opvangen. Bovendien zorgen fout geplaatste fietsen en buitenmodelfietsen ervoor dat niet alle plaatsen gebruikt kunnen worden. Buitenmodelfietsen zijn fietsen die niet in het fietsparkeersysteem (het rek) te plaatsen zijn.
- In de cijfers is geen onderscheid gemaakt naar type fietsen (bijvoorbeeld kratfietsen, moederfietsen, bakfietsen).
- Aan de fietsparkeerplekken voor werknemers worden hogere eisen gesteld (bij voorkeur inpandig). Bezoekers zetten hun fiets bij voorkeur direct naast de (hoofd)ingang.
- Bij appartementen mag onder voorwaarden worden uitgegaan van een gemeenschappelijke fietsenberging. De eisen zijn toelichting aan het einde van dit hoofdstuk.



| functie | eenheid | centrum | schil centrum | rest bebouwde kom | buitengebied | bezoek | opmerkingen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| rij- en vrijstaande woning | per 25 m² bvo | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 0,15 / woning | minimaal 2, maximaal 6 |
| appartement 1) | per 25 m² bvo | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 0,15 / woning | minimaal 2, maximaal 6 |
| studentenhuis | per kamer | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 0,15 / kamer | |
| kantoor personeel | per 100 m² bvo | 3,0 | 3,0 | 2,0 | 1,0 | - | |
| kantoor bezoekers | per balie | 6,0 | 6,0 | 6,0 | 6,0 | - | minimaal 6 |
| fastfoodrestaurant | per 100 m² bvo | 25,0 | 25,0 | 8,0 | 4,0 | 80% | incl. terras |
| restaurant eenvoudig | per 100 m² bvo | 15,0 | 15,0 | 15,0 | 15,0 | 80% | bv. pannenkoeken, incl. terras |
| restaurant luxe | per 100 m² bvo | 3,5 | 3,5 | 3,5 | 3,5 | 80% | |
| café | per 100 m² bvo | 9,0 | 9,0 | 9,0 | 9,0 | 90% | |
| winkelcentrum | per 100 m² bvo | 3,5 | 3,5 | 3,5 | - | 88% | |
| supermarkt | per 100 m² bvo | 3,7 | 3,7 | 3,7 | - | 93% | |
| bouwmarkt | per 100 m² bvo | 0,3 | 0,3 | 0,3 | - | 87% | |
| tuincentrum | per 100 m² bvo | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 89% | |
| bibliotheek | per 100 m² bvo | 4,5 | 4,5 | 4,5 | - | 97% | |
| bioscoop | per 100 m² bvo | 11,0 | 6,5 | 2,0 | - | 94% | |
| fitness | per 100 m² bvo | 8,0 | 5,0 | 2,5 | - | 90% | |
| museum | per 100 m² bvo | 1,2 | 1,2 | 1,2 | 1,2 | 95% | |
| sporthal | per 100 m² bvo | 3,5 | 3,5 | 3,5 | 3,5 | 96% | met toernooien en (opeenvolgende) wedstrijden |
| sportveld | ha netto terrein | 75,0 | 75,0 | 75,0 | 75,0 | 95% | |
| sportzaal | per 100 m² bvo | 5,8 | 5,8 | 5,8 | 5,8 | 94% | zonder toernooien en wedstrijden bv. gymzaal zonder tribunes |
| theater | per 100 zitplaatsen | 35,0 | 30,0 | 25,0 | 20,0 | 87% | |
| zwembad openlucht | per 100 m² bassin | 38,0 | 38,0 | 38,0 | 38,0 | 99% | |
| zwembad overdekt | per 100 m² bassin | 28,0 | 28,0 | 28,0 | 28,0 | 97% | |



| functie (vervolg) | eenheid | centrum | schil centrum | rest bebouwde kom | buitengebied | bezoek | opmerkingen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| apotheek bezoekers | per locatie | 9,0 | 9,0 | 9,0 | - | - | |
| apotheek personeel | per locatie | 6,0 | 6,0 | 6,0 | - | - | |
| begraafplaats / crematorium | per gelijktijdige plechtigheid | 7,0 | 7,0 | 7,0 | - | 98% | |
| gezondheidscentrum bezoekers | per 100 m² bvo | 2,5 | 2,5 | 2,5 | - | - | |
| gezondheidscentrum personeel | per 100 m² bvo | 0,6 | 0,6 | 0,6 | - | - | |
| religiegebouw | 100 zitplaatsen | 50,0 | 50,0 | 50,0 | - | 99% | |
| ziekenhuis bezoekers | per 100 m² bvo | 0,5 | 0,5 | 0,5 | - | - | |
| ziekenhuis personeel | per 100 m² bvo | 0,7 | 0,7 | 0,7 | - | - | |
| basisschool < 250 leerlingen | per 10 leerlingen | 4,5 | 4,5 | 4,5 | - | - | |
| basisschool 250-500 leerlingen | per 10 leerlingen | 5,5 | 5,5 | 5,5 | - | - | |
| basisschool >500 leerlingen | per 10 leerlingen | 6,5 | 6,5 | 6,5 | - | - | |
| basisschool medewerkers | per 10 leerlingen | 0,6 | 0,6 | 0,6 | - | - | |
| middelbare school leerlingen | per 100 m² bvo | 13,0 | 13,0 | 13,0 | - | - | |
| middelbare school personeel | per 100 m² bvo | 0,9 | 0,7 | 0,5 | - | - | |
| ROC leerlingen | per 100 m² bvo | 12,0 | 12,0 | 12,0 | - | - | |
| ROC personeel | per 100 m² bvo | 0,9 | 0,9 | 0,9 | - | - | |
| busstation | per halterende buslijn | 50,0 | 50,0 | - | - | 100% | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| carpoolplaats | per autoparkeerplaats | - | - | 1,2 | 1,2 | 100% |

***1) Mogelijkheden voor gezamenlijke fietsenberging bij appartementen***

Het Bouwbesluit stelt in artikel 4.31, lid 1, voor woningen een individuele fietsenberging verplicht van 5 m². De gemeente Lelystad beschouwt een gemeenschappelijke fietsenberging in combinatie met een inpandige berging onder voorwaarden als gelijkwaardig aan een individuele fietsenberging conform het Bouwbesluit. Een aantal aspecten is hierbij van belang: het aantal fietsplekken per woning, de eisen aan de inpandige berging in de woning, de bereikbaarheid en het beheer van de gemeenschappelijke fietsenberging.

Als aan de onderstaande eisen wordt voldaan wordt het plan op grond van artikel 1.3 van het Bouwbesluit door de gemeente Lelystad als gelijkwaardig beschouwd. Dit sluit overigens niet uit dat ook andere oplossingen mogelijk zijn.

*Aantal fietsplekken*
Het aantal fietsplekken per woning moet voldoen aan het onderstaande schema. Het is toegestaan om dubbele fietsenrekken toe te passen. Er dienen echter wel altijd twee plekken per woning in een laag rek beschikbaar te zijn.

| Gebruiksoppervlakte woning (m²) | Aantal plekken in fietsrek | Benodigde interne berging (m²) |
|---|---|---|
| < 50 | 2 | n.v.t |
| 50 - 75 | 3 | 2,7 |
| 75 - 100 | 4 | 2,7 |
| 100 - 125 | 5 | 2,7 |
| > 125 | 6 | 2,7 |

*Berging in de woning*
Aangezien de toelichting van het Bouwbesluit stelt dat een fietsenberging ook bedoeld is voor het opbergen van spullen, moet er een berging van 2,7 m² in de woning te worden gerealiseerd. Voor deze ruimte geldt dat:

- de berging in één ruimte moet worden gerealiseerd.
- binnen het oppervlak van 2,7 m² het oppervlak dat een warmwatertoestel, een ruimteverwarmingstoestel of een andere gebouwgebonden installatie inneemt niet mag worden meegerekend.

*Makkelijke bereikbaarheid*
Fietsenbergingen conform het Bouwbesluit worden in de stedelijke omgeving meestal gesitueerd onder het maaiveld, waarbij men lange gangen en meerdere deuren door moet om deze te bereiken. De slechte bereikbaarheid van deze bergingen is vaak reden voor bewoners om hun fietsen buiten te parkeren. Een makkelijker bereikbare gemeenschappelijke fietsenberging is dan een meerwaarde en een compensatie voor het feit dat bewoners geen privé fietsenberging hebben. De makkelijke bereikbaarheid is daarom een voorwaarde voor het toestaan van de gemeenschappelijke fietsenberging.

De bereikbaarheid is een samenspel van een aantal factoren. Bij een bouwplan waarbij men aanspraak wil maken op deze gelijkwaardigheid dient er bij de aanvraag omgevingsvergunning een onderbouwing te worden gevoegd ten aanzien van de bereikbaarheid. Onderstaande aspecten dienen hierbij in ieder geval aan de orde te komen. Per aspect is aangegeven of het de bereikbaarheid positief of negatief beïnvloedt.

| **Bereikbaarheidsaspect** | **Negatief of positief** |
|---|---|
| Fietsenberging bereikbaar via 1 deur | + |
| Fietsenberging bereikbaar via meer dan 1 deur | - |
| Elektronische sloten op de deuren naar de fietsenberging | + |
| Fietsenberging gelegen op maaiveld niveau | + |
| Fietsenberging gelegen onder of boven maaiveld (laag -1 of laag +1) | - |
| Hoogteverschil wordt overbrugd door hellingbaan | + |
| Hoogteverschil wordt overbrugd door een lift die geschikt is voor het meenemen van fietsen | + |
| Hoogteverschil wordt overbrugd door trap, maar met elektrische ondersteuning voor de fiets | + |
| Hoogteverschil wordt overbrugd door trap met fietsgoten | - |

| | |
|---|---|
| Loopafstand van de toegangsdeur van het woongebouw, naar de fietsenstalling en daarna naar de entreehal of het stijgpunt onder deze entreehal < 25 meter | + |
| Loopafstand van de toegangsdeur van het woongebouw, naar de fietsenstalling en daarna naar de entreehal of het stijgpunt onder deze entreehal > 25 meter | - |
| Ruimte voor/ tussen de fietsplaatsen > 2 meter | + |
| Ruimte voor/tussen de fietsplaatsen < 2 meter | - |

*Beheer*

Bij een gemeenschappelijke fietsenberging is een goed beheer van belang. Er worden de volgende eisen gesteld:

- In overleg met een notaris moet worden gekeken hoe privaatrechtelijk wordt vastgelegd dat ieder appartement het aantal plekken krijgt toegewezen conform de eerste tabel van deze toelichting.
- Afspraken over gebruik en beheer worden opgenomen in het huishoudelijke reglement.
- De fietsplekken moeten worden genummerd met de huisnummers van de woningen waartoe ze behoren. De toegewezen plekken van een woning liggen bij elkaar en er zijn per woning ten minste 2 plekken in een laag rek.

Bij de aanvraag omgevingsvergunning dient te worden aangegeven op welke wijze er aan bovenstaande eisen wordt voldaan.