gemeente Lelystad

GEMEENTEBLAD

Officiële uitgave van de gemeente Lelystad

Nr. 484812

19 oktober 2026

Nota Parkeernormen Lelystad 2026

De raad van de gemeente Lelystad,

op voorstel van het college van de gemeente Lelystad d.d. 1 september 2026

B E S L U I T :

De bijgevoegde Nota Parkeernormen 2026 met de onderstaande uitgangspunten vast te stellen:

1.1 De beleidsregels en rekensystematiek zijn gebaseerd op de volgende uitgangspunten:
   a. duidelijkheid en transparantie: voor alle betrokken partijen is op voorhand duidelijk welke parkeernormen voor specifieke ruimtelijke ontwikkelingen in een gebied gelden;
   b. gangbaarheid: aansluiten op de meest recente CROW-parkeerkencijfers (2024) zodat een vergelijkbare methodiek als bij andere gemeenten wordt gehanteerd;
   c. balans: ons doel is het creëren van leefbare wijken, waar het juiste aantal parkeerplaatsen bij elke nieuwe ontwikkeling wordt aangelegd;
   d. maatwerk: het moet mogelijk blijven om afhankelijk van de omstandigheden en bij alternatieve mobiliteitsoplossingen een afwijkende norm te hanteren, waarbij de realiteit niet uit het oog wordt verloren;
   e. meten is weten: de cijfers uit parkeeronderzoeken zijn het fundament.

1.2 De parkeernormen worden voor alle functies aangepast tot het niveau dat in de tabellen in hoofdstuk 5 van de Nota Parkeernormen 2026 is weergegeven.

1 Inleiding

Bij de toetsing van bouwplannen worden parkeernormen gebruikt om te kijken hoeveel parkeerplaatsen er voor de nieuwe ontwikkeling gerealiseerd dienen te worden. 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 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 op een goede wijze opgelost is, verstrekken we een omgevingsvergunning. De parkeernormen gelden enkel voor nieuwe ontwikkelingen en zorgen ervoor dat de omgeving geen overlast gaat ervaren als gevolg van een nieuwe ontwikkeling. Eventuele bestaande parkeerproblematiek is geen onderdeel van de toetsing van een aanvraag van 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 meest recente CROW-parkeerkencijfers (2024) zodat een vergelijkbare methodiek als bij andere gemeenten wordt gehanteerd;
- balans: ons doel is het creëren van leefbare wijken, waar het juiste aantal parkeerplaatsen bij elke nieuwe ontwikkeling wordt aangelegd;
- maatwerk: het moet mogelijk blijven om afhankelijk van de omstandigheden en bij alternatieve mobiliteitsoplossingen een afwijkende norm te hanteren, waarbij de realiteit niet uit het oog wordt verloren;
- meten is weten: de cijfers uit parkeeronderzoeken 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

Omgevingswet

Sinds 1 januari 2024 is de Omgevingswet van kracht. Onder de Omgevingswet zijn gemeenten verplicht om parkeernormen op te nemen in het Omgevingsplan (voorheen: bestemmingsplan). In het Omgevingsplan Gemeente Lelystad is de verwijzing naar de Nota Parkeernormen opgenomen, waarbij rekening is gehouden met de mogelijkheid om tussentijdse wijzigingen aan te brengen in de Nota Parkeernormen. Dit biedt de mogelijkheid om een geactualiseerde Nota Parkeernormen vast te stellen zonder het Omgevingsplan zelf aan te passen.

Algemene wet bestuursrecht

Deze Nota Parkeernormen 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 Parkeernormen een vergunningsverzoek kunnen indienen op basis van de oude parkeernormen. 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. Voor reeds doorlopen Tender-procedures geldt dat de afspraken uit die procedure leidend zijn.

2.3 Hardheidsclausule

Als niet aan de beleidsregels wordt voldaan is er sprake van strijd met het Omgevingsplan 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.

3 Autoparkeren

In de volgende paragraaf 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 “Parkeerkencijfers 2024, basis voor parkeernormering” (publicatienummer 744, uitgave juli 2024) en zijn geverifieerd

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

door middel van een onderzoek naar het autobezit in Lelystad (Empaction, Memo onderbouwing parkeernormen Lelystad, juni 2026).

Gelet op de adressendichtheid valt Lelystad wat betreft stedelijkheidsgraad in de categorie "matig stedelijk". Het autobezit komt overeen met de onderkant van de bandbreedte van de parkeerkencijfers van het CROW. De in deze Nota Parkeernormen toegepaste parkeernormen liggen iets hoger, zodat er zeker sprake is van voldoende parkeergelegenheid bij nieuwe ontwikkelingen.

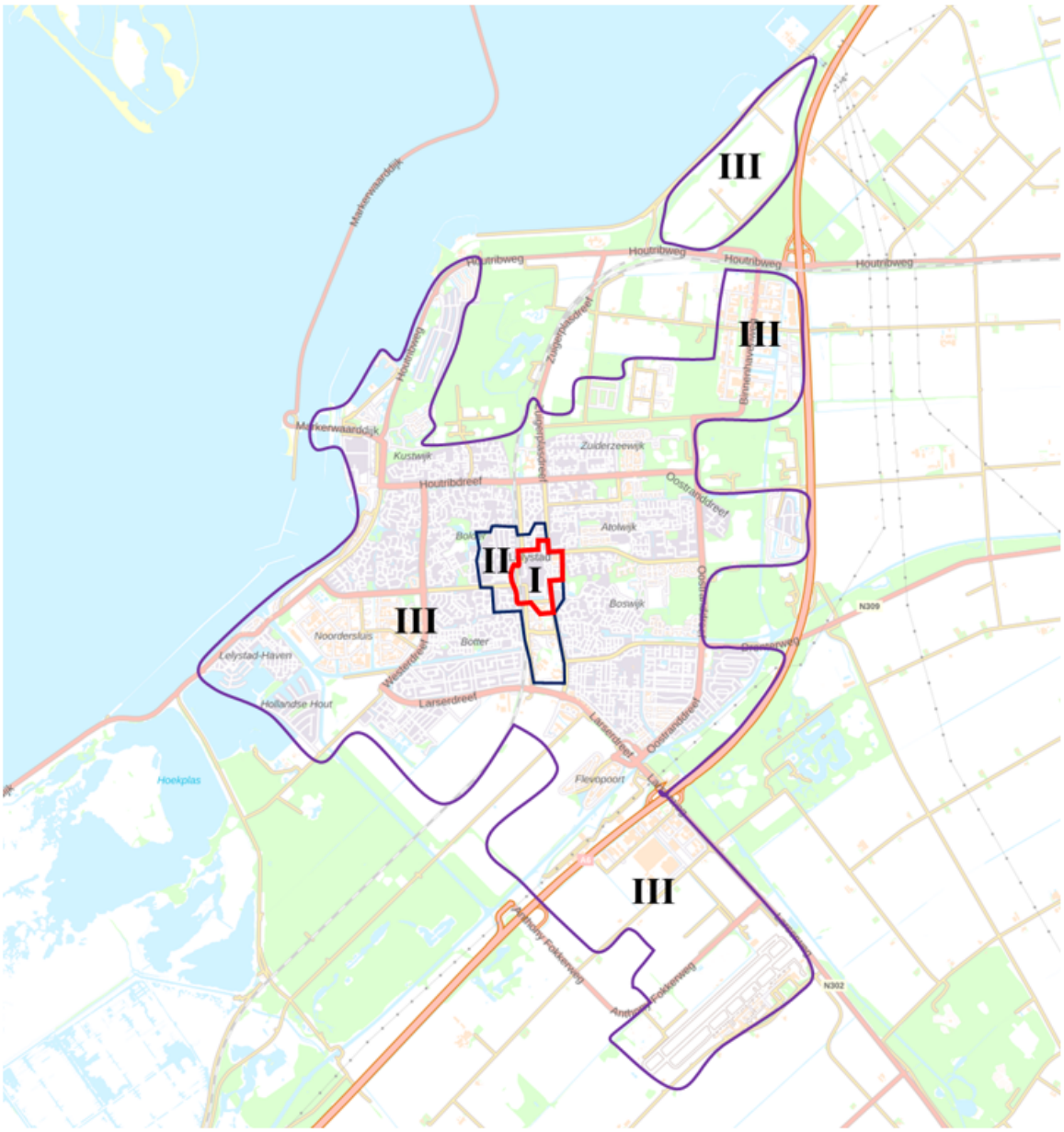
Binnen de verschillende wijken/buurten van Lelystad zijn verschillen in autobezit zichtbaar. Het autobezit is afhankelijk van het type woning (huur of koop, appartement of vrijstaand, etc.) en de ligging in de stad (centrum, schil, rest bebouwde kom, etc.). Met deze verschillen wordt in de parkeernormen rekening gehouden door de normeringen afhankelijk te stellen van het woningtype en de ligging.

Naast het autobezit moet rekening worden gehouden met leaseauto's en voertuigen met buitenlandse kentekens, die beide niet op het huisadres van de gebruiker geregistreerd staan. Ook moet rekening worden gehouden met bezoek van bewoners en voorzieningen. Gestreefd wordt naar een maximale parkeerbezetting van 85 à 90%. Daarboven ontstaat zoekverkeer en dus verkeersoverlast. Ook daarom liggen de parkeernormen voor woningen hoger dan op basis van het gemiddeld autobezit verwacht zou worden.

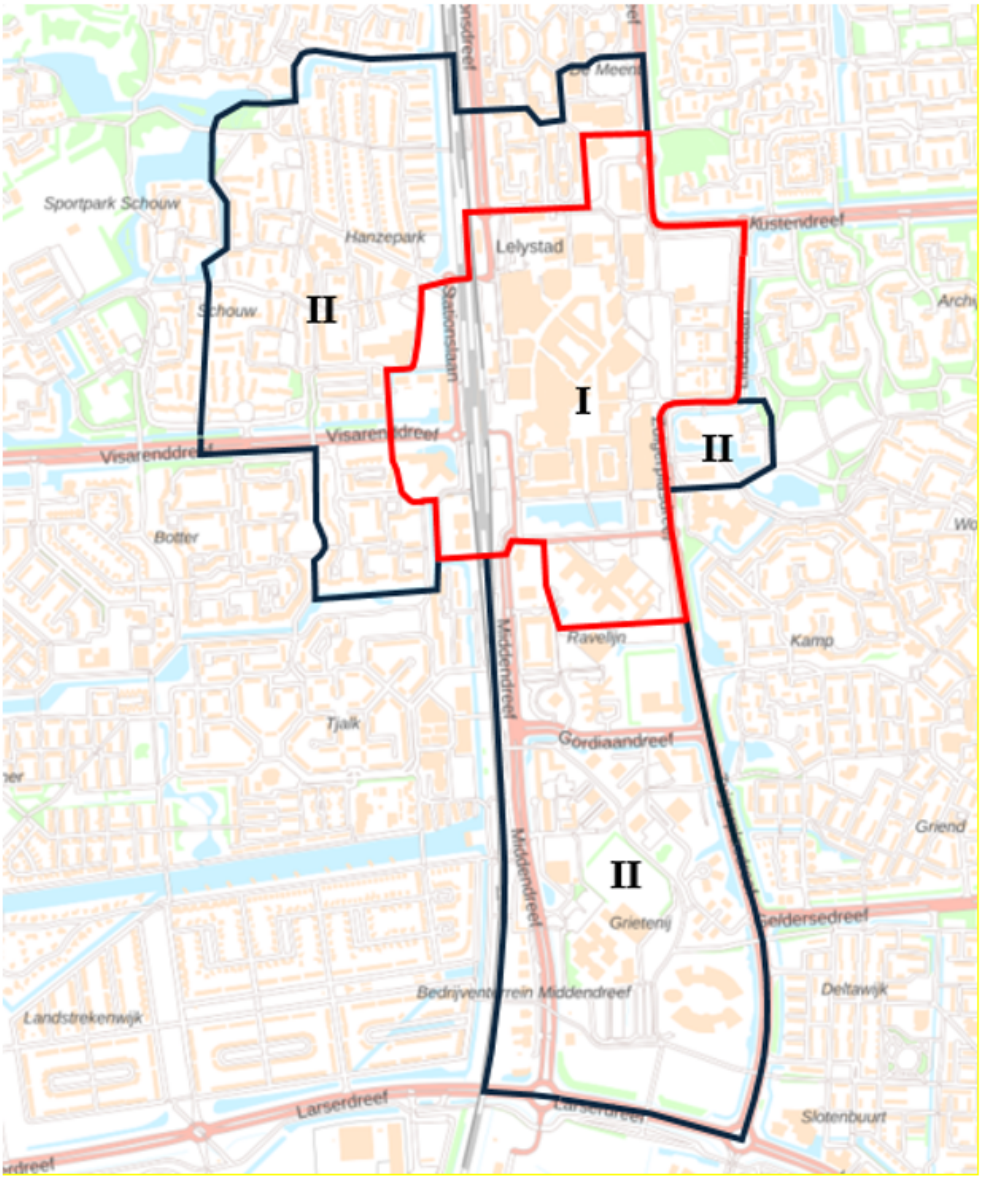
Prijspeil woningen
Bij woningen zijn de parkeernormen gedifferentieerd naar type (koop of huur), typologie (grondgebonden of appartement) en waarde van de woningen (ingedeeld naar goedkoop, middelduur en duur). Uiteraard verandert de woningwaarde (verkoop- of huurprijs) continu. Als richtlijn geldt de meest recente vastgestelde indeling in het woonbeleid.

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 het Stadshart wordt gebruik gemaakt van de parkeernormen die door de gemeenteraad zijn vastgesteld in de Nota van Uitgangspunten Stadshart (februari 2026). 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 Centrum en Schil

I: Centrum
II: Schil rondom centrum

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'. Hierbij moet rekening gehouden worden met de aanwezigheidspercentages van de functies (zie 5.2), zodat in de nieuwe situatie geen extra parkeeroverlast ontstaat omdat de piekvraag op een ander moment plaatsvindt.

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. Bij gereserveerde, verhuurde of verkochte parkeerplaatsen kan geen dubbelgebruik worden toegepast. Er 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. Gehandicaptenparkeerplaatsen in parkeergarages tellen ook mee.

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. 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. Een parkeereis van bijvoorbeeld 6,1 parkeerplaatsen wordt dus afgerond naar een parkeereis van 7.

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, waarbij gestreefd wordt naar een maximale loopafstand van 100 meter.

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 Zonder belendende gevel > 3,0 m breed Met belendende gevel > 3,2 m breed
Enkele oprit met garage	1,0	Oprit > 5,0 m lang Zonder belendende gevel > 3,0 m breed Met belendende gevel > 3,2 m breed
Dubbele oprit zonder garage	1,7	Oprit > 5,0 m lang Zonder belendende gevel > 4,5 m breed Met belendende gevel > 5,2 m breed
Dubbele oprit met garage	1,8	Oprit > 5,0 m lang Zonder belendende gevel > 4,5 m breed Met belendende gevel > 5,2 m breed
Zeer lange oprit zonder garage	1,4	Oprit > 12,0 m lang Zonder belendende gevel > 3,0 m breed Met belendende gevel > 3,2 m breed
Zeer lange oprit met garage	1,7	Oprit > 12,0 m lang Zonder belendende gevel > 3,0 m breed 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
Wonen bezoekers	200 meter
Winkelen	400 meter
Werken	400 meter
Ontspanning	200 meter
Gezondheidszorg	200 meter
Onderwijs	200 meter

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% na toevoeging van het bezoekersparkeren van de nieuwe functie), 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) en dat de daar gelegen parkeergelegenheid niet al is aangewend voor een andere ontwikkeling. 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 Omgevingsplan. 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 (zie onder 4).

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 5.3. Deze zijn gebaseerd op de publicatie Fietsparkeerkencijfers 2025 van het CROW. Het CROW geeft een bandbreedte voor fietsparkeernormen. 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 is het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (laatst gewijzigd op 1 juli 2027) leidend. Daarin wordt geborgd dat iedere nieuwe woning is voorzien van een berging die het stallen van fietsen mogelijk maakt.

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 5.3 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. Hierbij worden de regels uit de Amsterdamse Bouwbrief toegepast. 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 fietspar-

keervoorzieningen. 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

Parkeernormen gemeente Lelystad

Wonen (Kencijfer per woning)

Type	Centrum	Schil	Rest beb. kom	Buiten-gebied	Opmerking
Bezoekersdeel voor alle woningtypen	0,1	0,1	0,15	0,2	Dit betreft het bezoekersdeel voor alle woningtypen
Koop, huis, vrijstaand	1,0	1,5	1,8	2,0	exclusief bezoekersdeel
Koop, huis, twee-onder-een-kap	1,0	1,4	1,7	1,8	exclusief bezoekersdeel
Koop, huis, tussen/hoek	0,9	1,3	1,6	1,7	exclusief bezoekersdeel
Koop, appartement, duur	1,0	1,3	1,6	1,7	exclusief bezoekersdeel
Koop, appartement, midden	0,8	1,0	1,2	1,5	exclusief bezoekersdeel
Koop, appartement, goedkoop	0,7	0,9	1,2	1,2	exclusief bezoekersdeel
Huur, huis, vrije sector	0,7	1,0	1,1	1,1	exclusief bezoekersdeel
Huur, huis, sociale huur	0,5	0,7	1,0	1,2	exclusief bezoekersdeel
Huur, appartement, duur	0,4	0,7	0,8	1,5	exclusief bezoekersdeel
Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	0,3	0,4	0,6	1,0	exclusief bezoekersdeel
Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten	0,3	0,4	0,4	0,4	exclusief bezoekersdeel
Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	0,2	0,2	0,2	0,2	exclusief bezoekersdeel
Serviceflat	0,3	0,5	0,5	0,6	exclusief bezoekersdeel
Kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden)	0,3	0,3	0,3	0,4	exclusief bezoekersdeel
Arbeidsmigranten (per kamer)	0,3	0,3	0,3	0,3	inclusief bezoekersdeel

Werken (Kencijfer per 100 m2 BVO)

Type	Centrum	Schil	Rest beb. kom	Buiten-gebied	Opmerking
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,3	1,7	1,8	2,3	Aandeel bezoekers: 5%
(commerciële) Dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	1,8	2,1	2,6	3,3	Aandeel bezoekers: 20%
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,3	1,7	2,1	2,1	Exclusief vrachtwagenparkeren. Aandeel bezoekers 5%
Bedrijf arbeidsextensief, bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	0,4	0,6	0,8	0,8	Exclusief vrachtwagenparkeren. Aandeel bezoekers 5%
Bedrijfsverzamelgebouw	1,0	1,3	1,6	1,7	Gelijkwaardige mix van kantoren (zonder baliefunctie), arbeidsextensieve en arbeidsintensieve bedrijven
Opslagruimte (particulier)	10,0	10,0	10,0	10,0	De benodigde hoeveelheid parkeerplaatsen is onafhankelijk van de grootte van het gebouw

Winkelen en boodschappen (Kencijfer per 100 m2 BVO)

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

Sport, cultuur en ontspanning (Kencijfer per 100 m2 BVO tenzij *)

Type	Centrum	Schil	Rest beb. kom	Buiten-gebied	Opmerking
Bibliotheek	0,2	0,5	0,9	1,1	Aandeel bezoekers: 97%
Museum	0,5	0,7	1,0	1,0	Van deze functie kunnen alleen globale parkeerkencijfers gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forsemarge in achter worden genomen. Aandeel bezoekers: 95%
Bioscoop	2,2	7,0	10,2	12,7	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	1,6	4,3	6,9	8,9	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	5,9	6,5	8,3	10,5	100 zitplaatsen is 300m2 bvo. Aandeel bezoekers: 87%
Musicaltheater	2,4	2,9	3,5	4,6	100 zitplaatsen is 840m2 bvo. Aandeel bezoekers: 86%
Casino	5,2	5,6	6,0	7,5	Aandeel bezoekers: 86%
Bowlingcentrum*	1,1	1,8	2,3	2,3	Kencijfer per bowlingbaan. Aandeel bezoekers: 89%
Biljart-/snookerscentrum*	0,6	0,9	1,1	1,5	Kencijfer per tafel. Aandeel bezoekers: 87%
Dansstudio	1,1	3,4	5,0	6,9	Aandeel bezoekers: 93%
Fitnessstudio/sportschool	0,9	2,9	4,3	6,0	Aandeel bezoekers: 87%
Fitnesscentrum	1,2	4,0	5,8	6,9	Aandeel bezoekers: 90%
Wellnesscentrum (thermen, kuur-/ beautycentrum)	n.v.t.	n.v.t.	8,8	9,8	Aandeel bezoekers: 99%
Sauna, hammam	2,0	4,1	6,2	6,8	Aandeel bezoekers: 99%
Sporthal	1,3	1,9	2,6	3,2	Let op bij grotere aantallen bezoekers zijn de kencijfers te laag. Aandeel bezoekers: 96%
Sportzaal	0,9	1,7	2,5	3,3	Let op, bij grotere aantallen bezoekers zijn de kencijfers te laag. Aandeel bezoekers: 94%
Tennishal	0,2	0,3	0,4	0,4	Aandeel bezoekers: 87%
Padelhal	1,5	2,3	2,6	3,1	Aandeel bezoekers: 87%
Squashhal	1,5	2,3	2,6	3,1	Aandeel bezoekers: 84%
Zwembad overdekt*	n.v.t.	9,7	10,5	12,3	Kencijfer per 100m2 bassin *) Aandeel bezoekers 97%
Zwembad openlucht*	n.v.t.	9,1	11,9	14,8	Kencijfer per 100m2 bassin *) Aandeel bezoekers: 99%
Zwemparadijs*	n.v.t.	n.v.t.	3,0	3,0	Kencijfer per 100m2 bassin **) Een zwemparadijs is vaak onderdeel van een andere voorziening, zoals een vakantiepark. Aandeel bezoekers: 9
Sportveld*	13,0	13,0	13,0	13,0	Kencijfer per hectare netto terrein. Parkeerkencijfers zijn exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten. Aandeelbezoekers 95%. ***)
Stadion*	0,1	0,1	0,1	0,1	Kencijfer per zitplaats Aandeelbezoekers: 99%
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	1,0	1,3	1,6	1,8	Aandeel bezoekers: 95%
Kunstijsbaan (400 meter)	n.v.t.	2,0	2,3	2,5	Aandeel bezoekers: 98%
Ski- snowboardhal*	n.v.t.	n.v.t.	2,3	2,3	* per 100m2 sneeuw (exclusief oefenpistes) ***) Aandeel bezoekers: 98%
Jachthaven*	0,5	0,5	0,5	0,5	* Per ligplaats ***)
Golfoefencentrum (pitch en putt)*	n.v.t.	n.v.t.	50,0	55,0	Kencijfer per centrum. Uitgaande van een omvang van circa 6 ha. Aandeel bezoekers: 93%
Golfbaan (18 holes)*	n.v.t.	n.v.t.	86,0	108,0	Kencijfer per 18 holes, 60 ha. Een 18-holes golfbaan is gemiddeld 60 - 70 ha groot. Aandeel bezoekers: 98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	0,6	1,4	2,2	2,6	Aandeel bezoekers: 97%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	1,2	2,1	3,1	3,6	Aandeel bezoekers: 98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	2,4	3,4	4,3	4,9	Aandeel bezoekers: 98%
Kinderboerderij (stadsboerderij)*	0,6	1,4	2,2	2,6	Kencijfer per gemiddelde boerderij. Aandeel bezoekers: 97%
Manage (paardenhouderij)*	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,3	Kencijfer per box ***) Aandeel bezoekers: 90%
Dierenpark*	5,0	5,0	5,0	5,0	Kencijfer per ha netto terrein. ***) Aandeel bezoekers: 99%
Attractie- en pretpark*	n.v.t.	n.v.t.	5,0	5,0	Kencijfer per ha netto terrein. ***). Aandeel bezoekers: 99%
Volkstuin*	n.v.t.	1,1	1,2	1,3	Kencijfer per 10 tuinen. Aandeel bezoekers: 100%
Plantentuin (botanische tuin)*	n.v.t.	6,0	9,0	11,0	Kencijfer per gemiddelde tuin ***) Aandeel bezoekers: 99%

Horeca en (verblijfs)recreatie (Kencijfer 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.	1,1	Kencijfer per standplaats. Exclusief 10% voor gasten van bezoekers. Aandeel bezoekers: 90%
Bungalowpark (huisjescomplex)*	n.v.t.	n.v.t.	1,5	2,0	Kencijfer per bungalow. Aandeel bezoekers: 91%
1* Hotel*	0,3	0,7	2,2	4,4	Kencijfer per 10 kamers. Aandeel bezoekers: 77%
2* Hotel*	1,1	2,0	3,8	6,0	Kencijfer per 10 kamers. Aandeel bezoekers: 80%
3* Hotel*	1,6	2,8	4,5	6,3	Kencijfer per 10 kamers. Aandeel bezoekers: 77%
4* Hotel*	2,9	4,6	6,7	8,5	Kencijfer per 10 kamers. Aandeel bezoekers: 73%
5* Hotel*	4,5	7,1	9,8	11,8	Kencijfer per 10 kamers. *) Aandeel bezoekers: 65%
Café/bar/cafetaria	4,0	4,0	5,0	5,0	*) Aandeel bezoekers: 90%
Restaurant	5,0	5,0	5,0	8,0	*) Aandeel bezoekers: 80%
Discotheek	4,9	11,9	18,8	18,8	Aandeel bezoekers: 99%
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	4,0	5,0	6,0	6,0	*) Aandeel bezoekers: 99%
*) Van deze functie kunnen alleen globale parkeerkencijfers gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht					
* Afwijkende eenheid zie opmerkingen					

Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen (Kencijfer per 100 m2 BV					
Type	Centrum	Schil	Rest beb. kom	Buiten-gebied	Opmerking
Huisartsenpraktijk (-centrum)*	1,8	2,2	2,7	3,0	Kencijfer per behandelkamer. Aandeel bezoekers: 57%
Apotheek*	2,0	2,5	2,9	2,9	Kencijfer per apotheek Aandeel bezoekers: 45%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)*	1,0	1,2	1,5	1,7	Kencijfer per behandelkamer. Aandeel bezoekers: 57%
Consultatiebureau*	1,1	1,3	1,6	1,9	Kencijfer per behandelkamer. Aandeel bezoekers: 50%
Consultatiebureau voor ouderen*	1,2	1,5	1,8	2,1	Kencijfer per behandelkamer. Aandeel bezoekers: 38%
Tandartsenpraktijk (-centrum)*	1,3	1,7	2,1	2,4	Kencijfer per behandelkamer. Aandeel bezoekers: 47%
Gezondheidscentrum*	1,3	1,6	1,9	2,2	Kencijfer per behandelkamer. Aandeel bezoekers: 55%
Ziekenhuis	1,3	1,5	1,6	1,9	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	Kencijfer per (deels) gelijktijdige plechtigheid. Aandeel bezoekers: 99%
Begraafplaats *	n.v.t.	n.v.t.	31,6	31,6	Kencijfer per (deels) gelijktijdige plechtigheid. Aandeel bezoekers: 97%
Penitentaire inrichting*	1,4	1,9	3,0	3,4	Kencijfer per 10 cellen. Aandeel bezoekers: 37%
Religiegebouw*	0,15	0,15	0,15	n.v.t.	Kencijfer per zitplaats *) NB Gebouwen met een sterke regionale functie hebben vaak beduidend meer capaciteit nodig dan gebouwen met ee
Verpleeg- en verzorgingstehuis *	0,6	0,6	0,6	0,6	Kencijfer per woonenheid *) Parkeerkencijfers zijn inclusief parkeren voor personeel. Aandeel bezoekers: 60%
*) Van deze functie kunnen alleen globale parkeerkencijfers gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht					
* Afwijkende eenheid zie opmerkingen					

Onderwijs (Kencijfer per 100 m2 BVO tenzij *)					
Type	Centrum	Schil	Rest beb. kom	Buiten-gebied	Opmerking
Kinderdagverblijf (crèche)	0,9	1,1	1,3	1,4	Exclusief kiss & ride. Aandeel bezoekers: 0%
Basisonderwijs*	0,5	0,5	0,5	0,5	Kencijfer per leslokaal. Exclusief kiss & ride. Aandeel bezoekers: 0%
Middelbare school*	2,7	3,5	3,9	3,9	Kencijfer per 100 leerlingen. Bezoekers zijn leerlingen. Aandeel bezoekers: 11%
ROC*	3,7	4,4	4,8	4,9	Kencijfer per 100 leerlingen. Bezoekers zijn leerlingen. Aandeel bezoekers: 7%
Hogeschool*	7,3	8	8,4	8,9	Kencijfer per 100 studenten. Bezoekers zijn studenten. Aandeel bezoekers: 72%
Universiteit*	11,2	13,2	14,5	14,8	Kencijfer per 100 studenten. Bezoekers zijn studenten. Aandeel bezoekers: 48%
Avondonderwijs*	3,5	4,6	5,8	9,5	Kencijfer 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 (frictie-leegstand). 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.
- De fietsparkeereis voor bewoners is vastgelegd in het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (voorheen: Bouwbesluit). In het BBL is aangegeven hoeveel bergruimte aanwezig moet zijn bij een woning (minstens 5 m2). Deze bergruimte is onder andere bedoeld voor het stallen van fietsen van de bewoners. Er zijn wel parkeernormen opgenomen voor fietsparkeren bij woningen om een beeld te geven van de te verwachten vraag.
- Bij appartementen mag onder voorwaarden worden uitgegaan van een gemeenschappelijke fietsenberging. Hierbij worden de regels van de Amsterdamse Bouwbrief toegepast.

- Qua inrichting moet worden voldaan aan de eisen die genoemd staan in de meest recente CROW-richtlijnen (Leidraad Fietsparkeren 2023).

Fietsparkeernormen gemeente Lelystad

Wonen (Kencijfer per woning)

Type	Centrum	Schil	Rest beb. kom	Buiten-gebied	Opmerking
Bezoekersdeel voor alle woningtypen	0,3	0,3	0,25	0,2	Dit betreft het bezoekersdeel voor alle woningtypen
Koop, huis, vrijstaand	5,0	5,0	5,0	5,0	exclusief bezoekersdeel
Koop, huis, twee-onder-een-kap	5,0	5,0	5,0	5,0	exclusief bezoekersdeel
Koop, huis, tussen/hoek	5,0	5,0	5,0	5,0	exclusief bezoekersdeel
Koop, appartement, duur	5,0	5,0	5,0	5,0	exclusief bezoekersdeel
Koop, appartement, midden	4,5	4,5	4,5	4,5	exclusief bezoekersdeel
Koop, appartement, goedkoop	3,5	3,5	3,5	3,5	exclusief bezoekersdeel
Huur, huis, vrije sector	5,0	5,0	5,0	5,0	exclusief bezoekersdeel
Huur, huis, sociale huur	5,0	5,0	5,0	5,0	exclusief bezoekersdeel
Huur, appartement, duur	5,0	5,0	5,0	5,0	exclusief bezoekersdeel
Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	4,0	4,0	4,0	4,0	exclusief bezoekersdeel
Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	1,5	1,5	1,5	1,5	exclusief bezoekersdeel
Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	1,5	1,5	1,5	1,5	exclusief bezoekersdeel
Serviceflat	0,6	0,6	0,8	0,8	exclusief bezoekersdeel
Kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden)	3,0	3,0	3,0	3,0	exclusief bezoekersdeel
Arbeidsmigranten (per kamer)	1,0	1,0	1,0	1,0	inclusief bezoekersdeel

Werken (Kencijfer per 100 m2 BVO)

Type	Centrum	Schil	Rest beb. kom	Buiten-gebied	Opmerking
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,9	1,6	1,5	1,2	
(commerciële) Dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	2,5	2,1	2,0	1,5	
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,9	1,6	1,4	1,3	
Bedrijf arbeidsextensief, bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	1,0	0,9	0,7	0,7	
Bedrijfsverzamelgebouw	1,7	1,4	1,2	1,1	Gelijkwaardige mix van kantoren (zonder baliefunctie), arbeidsextensieve en arbeidsintensieve bedrijven
Opslagruimte (particulier)	8,0	8,0	8,0	8,0	De benodigde hoeveelheid parkeerplaatsen is onafhankelijk van de grootte van het gebouw

Winkelen en boodschappen (Kencijfer per 100 m2 BVO)

Type	Centrum	Schil	Rest beb. kom	Buiten-gebied	Opmerking
Buurtsupermarkt	5	3,6	2,7	n.v.t.	
Fullservice-supermarkt	8,2	6,3	5,4	n.v.t.	
Grote supermarkt (XL)	6,8	5,3	4,4	n.v.t.	
Groothandel speciallist (bijvoorbeeld levensmiddelen, kantoorartikelen)	n.v.t.	2,4	2,1	n.v.t.	
Groothandel algemeen	n.v.t.	2,4	2,1	n.v.t.	
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 20.000-30.000 inwoners	3,7	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 30.000-50.000 inwoners	3,7	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 50.000-100.000 inwoners	4,1	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 100.000-175.000 inwoners	4,2	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum > 175.000 inwoners	3,8	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
Buurt- en dorpscentrum	4,2	4,5	3,8	n.v.t.	
Wijkcentrum (klein)	n.v.t.	5,4	4,3	n.v.t.	
Wijkcentrum (gemiddeld)	n.v.t.	5,9	5	n.v.t.	
Wijkcentrum (groot)	n.v.t.	6,5	5,4	n.v.t.	
Stadsdeelcentrum	n.v.t.	7	5,9	n.v.t.	
Weekmarkt	3,5	3,8	3,2	n.v.t.	
Kringloopwinkel	2,7	2,7	1,8	1,5	
Buiten- en witgoedzaken	0,6	0,6	0,5	0,5	
Woonwarenhuis/woonwinkel	0,6	0,6	0,5	0,5	
Woonwarenhuis (zeer groot)	n.v.t.	n.v.t.	0,5	0,5	
Meubelboulevard/woonboulevard	n.v.t.	0,8	0,6	n.v.t.	
Winkelboulevard	n.v.t.	0,8	0,6	n.v.t.	
Outletcentrum	n.v.t.	0,8	0,6	0,4	
Bouwmarkt	n.v.t.	0,6	0,5	0,5	
Tuincentrum (incl. buitenruimte)	n.v.t.	0,6	0,5	0,5	
Groencentrum (incl. buitenruimte)	n.v.t.	0,6	0,5	0,5	

Sport, cultuur en ontspanning (Kencijfer per 100 m2 BVO tenzij *)

Type	Centrum	Schil	Rest beb. kom	Buiten-gebied	Opmerking
Bibliotheek	6	6	5,5	4,3	
Museum	1,8	1,4	1,1	1,1	
Bioscoop	12	10	4,8	3	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	12	10	4,8	3	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	36	27,6	24	18	100 zitplaatsen is 300m2 bvo
Musicaltheater	40,8	32,4	24	18	100 zitplaatsen is 840m2 bvo
Casino	3	3	2,4	2,4	Aandeel bezoekers: 86%
Bowlingcentrum*	6,5	4,6	3,7	3,5	Kencijfer per bowlingbaan
Biljart-/snookerscentrum*	3,5	2,6	2,2	1,6	Kencijfer per tafel
Dansstudio	10	6,4	4,9	3,6	
Fitnessstudio/sportschool	10	6,4	4,9	3,6	
Fitnesscentrum	10	6,4	4,9	3,6	
Wellnesscentrum (thermen, kuur-/beautycentrum)	n.v.t.	n.v.t.	7,2	7,2	
Sauna, hammam	7,2	7,2	7,2	7,2	
Sporthal	7	5	3,1	3,1	Let op bij grotere aantallen bezoekers zijn de kencijfers te laag
Sportzaal	8,6	5	3,5	2,8	Let op, bij grotere aantallen bezoekers zijn de kencijfers te laag
Tennishal	1,2	0,8	0,7	0,7	
Padelhal	2,3	1,7	1,5	1,5	
Squashhal	6,3	4,2	3,7	3,1	
Zwembad overdekt*	n.v.t.	30	24	13,2	Kencijfer per 100m2 bassin *)
Zwembad openlucht*	n.v.t.	43,2	37,2	26,4	Kencijfer per 100m2 bassin *)
Zwemparadijs*	n.v.t.	n.v.t.	13,2	13,2	Kencijfer per 100m2 bassin **) Een zwemparadijs is vaak onderdeel van een andere voorziening, zoals een vakantiepark
Sportveld*	102	102	102	102	Kencijfer per hectare netto terrein. Parkeerkencijfers zijn exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten
Stadion*	0,3	0,3	0,3	0,3	Kencijfer per zitplaats
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	4,3	3,2	2,6	2,2	
Kunstijsbaan (400 meter)	n.v.t.	4,8	4,3	3,8	
Ski- snowboardhal*	n.v.t.	n.v.t.	4,2	4,2	* per 100m2 sneeuw (exclusief oefenpistes)
Jachthaven*	0,2	0,2	0,2	0,2	Per ligplaats
Golfoefencentrum (pitch en putt)*	n.v.t.	n.v.t.	30	30	Kencijfer per centrum. Uitgaande van een omvang van circa 6 ha
Golfbaan (18 holes)*	n.v.t.	n.v.t.	30	30	Kencijfer per 18 holes, 60 ha. Een 18-holes golfbaan is gemiddeld 60 - 70 ha groot.
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	2,4	2,4	1,8	1,1	
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	2,4	2,4	1,8	1,1	
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	2,4	2,4	1,8	1,1	
Kinderboerderij (stadsboerderij)*	24	24	24	24	Kencijfer per gemiddelde boerderij
Manage (paardenhouderij)*	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,8	Kencijfer per box
Dierenpark*	19,3	19,3	19,3	19,3	Kencijfer per ha netto terrein
Attractie- en pretpark*	n.v.t.	n.v.t.	19,3	19,3	Kencijfer per ha netto terrein
Volkstuin*	n.v.t.	2,4	2,4	2,1	Kencijfer per 10 tuinen
Plantentuin (botanische tuin)*	n.v.t.	29,2	20,9	16,3	Kencijfer per gemiddelde tuin

* Afwijkende eenheid zie opmerkingen

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

Type	Centrum	Schil	Rest beb. kom	Bulten-gebied	Opmerking
Camping (kampeerterein)*	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,2	Kencijfer per standplaats
Bungalowpark (huisjescomplex)*	n.v.t.	n.v.t.	0,2	0,2	Kencijfer per bungalow
1* Hotel*	3,6	3,6	3,6	3,6	Kencijfer per 10 kamers
2* Hotel*	3,6	3,6	3,6	3,6	Kencijfer per 10 kamers
3* Hotel*	3,6	3,6	3,6	3,6	Kencijfer per 10 kamers
4* Hotel*	3,6	3,6	3,6	3,6	Kencijfer per 10 kamers
5* Hotel*	3,6	3,6	3,6	3,6	Kencijfer per 10 kamers
Café/bar/cafetaria	24	24	12	12	
Restaurant	24	24	12	12	
Discotheek	24	24	18	12	
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	1,8	1,8	1,8	1,8	

*) Van deze functie kunnen alleen globale parkeerkencijfers gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht
* Afwijkende eenheid zie opmerkingen

Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen (Kencijfer per 100 m2 BV

Type	Centrum	Schil	Rest beb. kom	Bulten-gebied	Opmerking
Huisartsenpraktijk (-centrum)*	1,9	1,9	1,5	0,9	Kencijfer per behandelkamer
Apotheek*	12	12	12	12	Kencijfer per apotheek
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)*	1,9	1,9	1,5	0,9	Kencijfer per behandelkamer
Consultatiebureau*	1,9	1,9	1,5	0,9	Kencijfer per behandelkamer
Consultatiebureau voor ouderen*	1,9	1,9	1,5	0,9	Kencijfer per behandelkamer
Tandartsenpraktijk (-centrum)*	4,3	4,3	3,8	3,1	Kencijfer per behandelkamer
Gezondheidscentrum*	1,9	1,9	1,5	0,9	Kencijfer per behandelkamer
Ziekenhuis	1,9	1,8	1,6	1,4	Let op: de weergegeven kengetallen gelden voor een gemiddeld ziekenhuis.
Crematorium*	n.v.t.	n.v.t.	12	12	Kencijfer per (deels) gelijktijdige plechtigheid
Begraafplaats*	n.v.t.	n.v.t.	12	12	Kencijfer per (deels) gelijktijdige plechtigheid
Penitentaire inrichting*	0,9	0,9	0,9	0,9	Kencijfer per 10 cellen
Religiegebouw*	0,9	0,9	0,9	0,9	Kencijfer per zitplaats *) NB Gebouwen met een sterke regionale functie hebben vaak beduidend meer capaciteit nodig dan gebouwen met een zeer lokale functie
Verpleeg- en verzorgingstehuis *	1	1	1,2	1,2	Kencijfer per wooneenheid

*) Van deze functie kunnen alleen globale parkeerkencijfers gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht
* Afwijkende eenheid zie opmerkingen

Lelystad, 6 oktober 2026

De raad van de gemeente Lelystad,

de griffier,
M. van Bergen