



Empaction

PARKEER- EN MOBILITEITSPROFessionALS

DE
TOEKOMST
BEREIKBAAR



Memo

Onderbouwing parkeernormen

Opdrachtgever:	Lelystad
Plaats en datum:	Eindhoven, 1-06-2026
Projectnummer:	2026/1433
Adviseurs:	Jacco Philippo (PL) j.philippo@empaction.nl Sanne Bartels s.bartels@empaction.nl

Inhoudsopgave

1	INLEIDING EN LEESWIJZER	3
2	WERKWIJZE EN UITGANGSPUNTEN	4
2.1	DE BEREKENINGEN.....	4
2.2	DATABRONNEN.....	5
2.2.1	Werkelijk autobezit	5
2.2.2	Type woningen	5
2.2.3	Landelijke kencijfers parkeren van het CROW.....	5
2.3	CORRECTIE VOOR LEASE- EN ZAKELIJKE AUTO'S	6
2.4	INDELING VAN DE BEBOUWDE KOM.....	6
2.5	BEZOEKERSPARKEREN.....	7
3	ANALYSE EN ADVIES PER WIJK	8
3.1	ZUIDERZEEWIJK.....	8
3.2	ATOLWIJK	10
3.3	BOSWIJK.....	11
3.4	WATERWIJK-LANDERIJEN.....	12
3.5	DE BOLDER	13
3.6	KUSTWIJK	14
3.7	HAVENDIEP.....	15
3.8	LELYSTAD-HAVEN.....	16
3.9	WARANDE	17
4	CONCLUSIE EN AANBEVELING LELYSTAD.....	18
4.10	OVERZICHT PARKEERVRAAG EN NORMVERGELIJKING	18
4.1.1	Conclusie analyse wijkgeoriënteerde parkeervraag	18
4.1.2	Conclusie analyse schilgeoriënteerde parkeervraag	19
4.11	CONCLUSIE	19
4.12	HET ADVIES.....	19
5	BIJLAGE 1.....	21

1 Inleiding en leeswijzer

De gemeente Lelystad werkt aan de toenemende vraag naar woningen in de bebouwde kom. In dat kader is behoefte aan een actuele en onderbouwde parkeernorm voor woonfuncties, die aansluit bij het feitelijke autobezit en de parkeerdruk in verschillende wijken, zonder risico op structurele parkeertekorten. In 2025 heeft Empaction onderzocht of de parkeernormen in het centrum omlaag kunnen. Hieruit blijkt dat lagere parkeernormen mogelijk zijn, wat extra ruimte creëert voor gewenste bouwprojecten. Op basis hiervan wil de gemeente nu ook voor de rest van Lelystad onderzoeken welke parkeernormen passend zijn voor nieuw te bouwen woningen.

Deze memo bevat de onderbouwing en het advies voor de parkeernorm voor woonfuncties in de wijken Kustwijk, Lelystad Haven, Zuiderzeewijk, Atolwijk, Boswijk, De Bolder, Havendiep, Waterwijk-Landerijen en Warande. Het centrumgebied en het buitengebied vallen buiten de scope van dit onderzoek. De landelijke parkeerkencijfers van CROW (2024) worden in deze memo gebruikt als referentiekader, dat wordt getoetst aan het feitelijke autobezit in de wijken van Lelystad.

Na deze inleiding wordt in [hoofdstuk twee](#) de werkwijze en het normatieve kader toegelicht. [Hoofdstuk drie](#) bevat een algemeen beeld van de wijken en de gehanteerde schillen. In [hoofdstuk vier](#) wordt per wijk eerst het feitelijke autobezit beschreven, waarna deze uitkomsten worden vergeleken met zowel de huidige gemeentelijke parkeernormen 2023 als de CROW parkeerkencijfers (2024). De memo sluit af met een [samenvattende conclusie en aanbeveling](#).

De onderliggende parkeernormberekeningen waarop deze memo is gebaseerd, zijn opgenomen in bijlage 1: Parkeernormberekening Lelystad.



2 Werkwijze en uitgangspunten

In dit hoofdstuk wordt uitgelegd op welke manier de berekeningen zijn uitgevoerd om tot de geadviseerde parkeernorm te komen. De geadviseerde parkeernorm is te vinden in [paragraaf 4.3](#). Na het lezen van dit hoofdstuk is het helder welke variabelen zijn meegenomen in de berekening, waar deze gegevens vandaan komen en waarom elk van deze variabelen van cruciaal belang zijn voor het bepalen van een realistische parkeernorm.

2.1 De berekeningen

Deze paragraaf beschrijft de formules en variabelen die zijn gebruikt voor het berekenen van de parkeernormen. Het proces wordt hier op vereenvoudigde wijze weergegeven, zonder uitgebreide cijfermatige onderbouwing. De volledige berekening is als bijlage in Excel-formaat toegevoegd. Een toelichting op de variabelen én gebruikte bronnen komt verder in dit hoofdstuk aan bod.

Voor het berekenen van een realistische parkeernorm zijn de volgende stappen genomen:

1. Vaststellen van de gemiddelde parkeervraag op basis van werkelijk autobezit (mrt 2026) met de volgende formule:

Aantal geregistreerde auto's / aantal woningen + % bezoekersparkeren + % lease/bedrijfsauto's

2. Vaststellen van de gemiddelde parkeervraag op basis van huidige beleid (2023) met de volgende formule:

Som (aantal woningen per type * beleidsnorm per woning type) / totaal aantal woningen + % bezoekersparkeren + % lease/bedrijfsauto's

3. Vaststellen van de gemiddelde parkeervraag op basis van de meeste recente CROW parkeer kengetallen (2024) met de volgende formule:

Som (aantal woningen per type * CROW-kengetal per woning type) / totaal aantal woningen + % bezoekersparkeren + % lease/bedrijfsauto's

Bovenstaande stappen zijn voor iedere wijk én voor iedere schil in het onderzoekgebied gevolgd. Per wijk is een korte analyse gemaakt. Dit is in hoofdstuk drie uitgeschreven.

De uitkomsten van iedere stap zijn met elkaar vergeleken. Deze vergelijking maakt inzichtelijk in hoeverre de bestaande normen (huidig beleid) aansluiten bij de feitelijke parkeervraag (praktijk) én de geadviseerde normen (CROW) in de verschillende wijken en schillen van Lelystad. Deze vergelijking vormt de essentie van het advies dat gegeven wordt in hoofdstuk vier.

2.2 Databronnen

In deze paragraaf wordt toegelicht waar de gebruikte data vandaan komt die als basis dient voor de berekeningen, waarvan de methode is beschreven in [paragraaf 2.1](#). Aansluitend wordt een korte beschrijving van deze data gegeven.

De volgende bronnen zijn geraadpleegd:

1. De kern van de analyse wordt gevormd door het werkelijke autobezit, vastgesteld op basis van kentekenregistraties van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) met peildatum maart 2026;
2. Een overzicht van het onderzoeksgebied op wijk-, schil, en postcode(4) niveau is door de gemeente Lelystad aangeleverd;
3. Daarnaast zijn openbare statistieken (AlleCijfers.nl) geraadpleegd, gebaseerd op open data van onder andere het CBS, om het aantal en type woningen per wijk te bepalen;
4. Verder zijn de landelijke parkeerkencijfers uit de CROW-publicatie Parkeerkencijfers 2024 gebruikt als referentiekader, zodat de resultaten binnen een breder beleidsmatig kader geplaatst kunnen worden.

2.2.1 Werkelijk autobezit

De kern van de analyse wordt gevormd door het werkelijke autobezit. Dit is vastgesteld op basis van kentekenregistraties van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW), met peildatum maart 2026. De RDW-gegevens geven inzicht in het aantal personenauto's dat per woonadres staat geregistreerd binnen het onderzoeksgebied. Deze gegevens zijn geanalyseerd op buurt-, wijk- en waar nodig schilniveau. Hiermee is het feitelijke autobezit per woning vastgesteld en vormt dit de primaire databron voor de analyse van de parkeervraag.

2.2.2 Type woningen

Om het aantal en het type woningen per wijk vast te stellen, is gebruikgemaakt van openbare statistieken van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). Deze bronnen geven een duidelijk beeld van de woningvoorraad en de spreiding van verschillende woningtypen per wijk. De verzamelde informatie is gebruikt als uitgangspunt voor het berekenen van de gewogen parkeernormen en is na afstemming met de opdrachtgever definitief vastgesteld.

2.2.3 Landelijke kencijfers parkeren van het CROW

De kencijfers van CROW zijn in Nederland het meest gebruikte en bestuurlijk geaccepteerde referentiekader voor het bepalen van parkeernormen. De kencijfers geven een bandbreedte van de gemiddeld te verwachten parkeervraag per functie, stedelijkheidsgraad en liggingstype.

De CROW-kencijfers zijn geen parkeernormen op zichzelf. Zij vormen een hulpmiddel voor gemeenten om tot een eigen, beleidsmatig afgewogen parkeernormbeleid te komen. Gemeenten mogen gemotiveerd afwijken van deze kencijfers, bijvoorbeeld op basis van lokaal onderzoek naar autobezit of specifieke gebiedskenmerken.

In deze memo worden de CROW kencijfers daarom niet één-op-één overgenomen, maar gebruikt als herkenbaar referentiepunt. De uiteindelijke beoordeling is gebaseerd op het feitelijke autobezit in Lelystad, gecorrigeerd met 8% zakelijke voertuigen (inclusief leasebusjes).

2.3 Correctie voor lease- en zakelijke auto's

In [paragraaf 2.2.1](#) is uitgelegd dat het werkelijke autobezit is vastgesteld op basis van RDW-registraties per woonadres. Deze gegevens geven echter geen volledig beeld van de parkeerdruk bij woningen. Dat komt doordat sommige voertuigen niet op woonadres staan geregistreerd, maar wel voor de deur parkeren. Zoals leaseauto's, die op naam van een bedrijf staan.

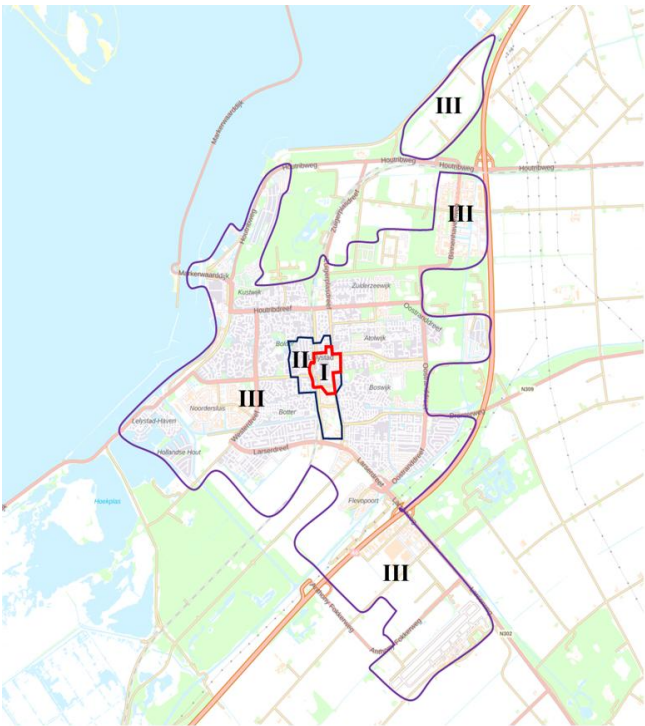
Op gemeentelijk niveau zijn geen afzonderlijke statistieken beschikbaar over het aantal lease- en zakelijk gebruikte voertuigen. Om hier rekening mee te houden is, conform de CROW-systematiek, een vaste correctie toegepast. Bij gemeentes met een vergelijkbaar stedelijk profiel als dat van Lelystad, wordt meestal een correctie toegepast van tussen de 5% en 7%. Echter, landelijke cijfers laten zien dat er een lichte stijging zit in het gebruik van zakelijk leasevoertuigen. **Het advies** luidt daarom om met een correctiefactor van **8%** rekening te houden voor een meer toekomstbestendige parkeernorm. Deze notitie houdt hier al rekening mee.

2.4 Indeling van de bebouwde kom

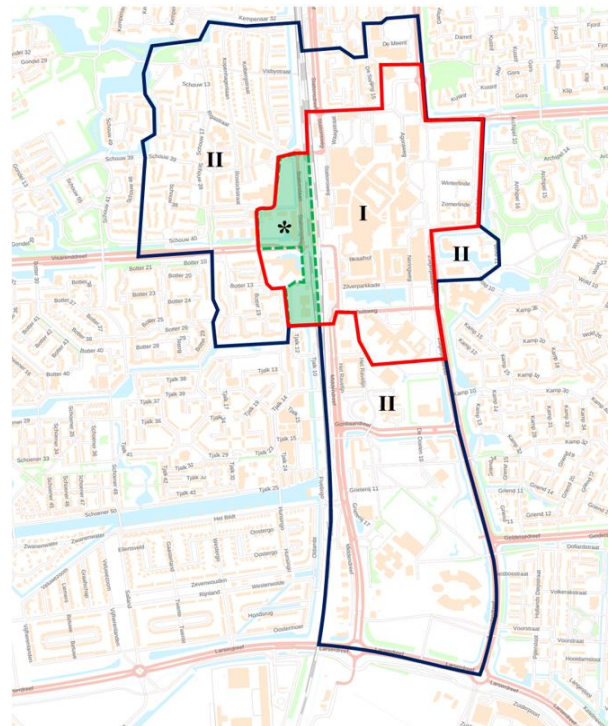
De toe te passen parkeernorm is mede afhankelijk van de ligging van het onderzoeksgebied ten opzichte van het centrum. De Nota Parkeernormen Lelystad 2023 onderscheidt de volgende gebieden (schillen):

- **Centrum (I):** het centrumgebied bestaat uit het Stadshart, inclusief de ziekenhuislocatie en de stationsomgeving. Dit gebied kent een hoge stedelijke dichtheid, een groot en gevarieerd aanbod aan voorzieningen en een goede bereikbaarheid met openbaar vervoer en fiets. Voor (delen van) het centrumgebied, gelden lagere parkeernormen. Hiermee stuurt de gemeente op een lager autobezit en minder autogebruik. Deze beleidskeuze is door de gemeenteraad vastgesteld.
- **Centrum schil (II):** de schil vormt de overgang tussen het centrumgebied en de overige woonwijken. In dit gebied is sprake van een relatief stedelijk woonmilieu met een goede voorzieningenstructuur en een redelijke bereikbaarheid met alternatieve vervoerswijzen. De parkeervraag ligt hier doorgaans hoger dan in het centrum, maar lager dan in de rest van de bebouwde kom.
- **Rest bebouwde kom (III):** dit betreft alle woongebieden binnen de bebouwde kom (zoals bedoeld in de Wegenverkeerswet) die niet tot het centrum of de schil behoren. Deze gebieden hebben overwegend een woonfunctie en een lagere stedelijke dichtheid. Voor werk en bovenwijkse voorzieningen bestaat hier een grotere afhankelijkheid van de auto. De parkeervraag is hier gemiddeld het hoogst.

De exacte begrenzing van het centrumgebied (I), de centrumschil (II), de rest bebouwde kom (III) en de stationsomgeving is vastgelegd in de Nota Parkeernormen 2023 en weergegeven op de bijbehorende kaarten (afbeelding 2.1 en 2.2). In deze memo is dezelfde gebiedsindeling aangehouden.



Afbeelding 2.1: Begrenzing typering gebieden



Afbeelding 2.2: Begrenzing gebieden I, II en *station

2.5 Bezoekersparkeren

De laatste variabele waar rekening mee gehouden moet worden is parkeren voor bezoekers.

Voor het bezoekersparkeren is uitgegaan van 0,1 parkeerplaats per woning in de schil rond het centrum. Voor de rest van de bebouwde kom is uitgegaan van 0,15 parkeerplaats per woning. Deze waarden sluiten aan bij de bandbreedtes uit de CROW-publicatie Parkeerkencijfers 2024.

3 Analyse en advies per wijk

In dit hoofdstuk wordt iedere wijk in het onderzoeksgebied kort beschreven. Verder wordt er naar een relatie met autobezit gezocht waaruit geconcludeerd kan worden waarom de berekende parkeerbehoefte hoger of lager ligt dan in andere wijken. Bent u vooral benieuwd naar de onderlinge verschillen en de conclusie, ga dan naar [paragraaf 4.1](#).

In de analyse van de parkeervraag worden alleen de antwoorden gegeven van de berekeningen die in [paragraaf 2.1](#) zijn uitgelegd. Alle in hoofdstuk twee benoemde variabelen zijn hierin meegenomen.

De wijkanalyses dienen ter duiding van de verschillen binnen Lelystad en vormen de basis voor het bepalen van passende, generieke parkeernormen per wijk en/of schil. In hoofdstuk vier is een overzicht te vinden van alle berekende normen met aansluitend een parkeernormadvies.

Let op! De berekende parkeernormen zijn gemiddelden en niet voor ieder type woning gelijk. In het bijgesloten rekenmodel is af te lezen wat de parkeernorm per woningtype is. Dit is ook weer per schil én wijk te differentiëren.

Daarnaast werkt het CROW met een bandbreedte voor kencijfers. De huidige parkeernormen (2023) zijn gebaseerd op de onderkant van de bandbreedte van de vorige CROW kencijfers. Voor een gelijkwaardige vergelijking is dit uitgangspunt ook toegepast bij de parkeernormen die zijn berekend op basis van de CROW-kengetallen 2024. De volledige bandbreedte is wél inzichtelijk gemaakt in het bijgesloten rekenmodel.

3.1 Zuiderzeewijk

Beschrijving van de wijk

De **Zuiderzeewijk** is de oudste wijk van Lelystad en ligt in het noordoosten van de stad. De wijk is ruim opgezet en bestaat uit meerdere herkenbare buurtjes. Door de ligging nabij winkelcentrum 't Lelycentre en de aanwezigheid van voorzieningen zoals horeca, scholen en kinderopvang is er sprake van een compleet woonmilieu. In de nabijheid ligt bovendien het Stadspark, het oudste park van Lelystad. In de wijk worden woningen op diverse plekken opgeknapt, wat bijdraagt aan een frisse uitstraling en een verbetering van de woonkwaliteit. De Zuiderzeewijk valt volledig binnen één schil, namelijk de rest van de bebouwde kom (III).



Ligging van de Zuiderzeewijk (donkerblauw weergegeven op de kaart)

De relatie met autobezit

De Zuiderzeewijk kent een overwegend woonfunctie met een mix van woningtypen en een relatief goede beschikbaarheid van wijkvoorzieningen. Dit zorgt ervoor dat een deel van de dagelijkse verplaatsingen lokaal kan plaatsvinden. Tegelijkertijd ligt de wijk buiten het kernwinkelgebied van het Stadshart en blijft

de auto voor een belangrijk deel van de verplaatsingen (werk, bovenwijkse voorzieningen en bezoek) een gangbaar vervoermiddel. Daarmee past een stabiele parkeervraag bij het karakter van de wijk.

De analyse van de parkeervraag

Wijk	Feitelijke parkeervraag	Huidige gemiddelde norm 2023	CROW 2024 (Daarnaast verschil vraag vs. CROW)
Zuiderzeewijk	1,01	1,77	1,15 +0,14

De getoonde getallen geven de parkeervraag weer (aantal parkeerplaatsen) per woning, ongeacht het woningtype. Rekening houdend met lease- én bezoekersvoertuigen.

Conclusie

De resultaten van de analyse laten zien dat de parkeervraag in Zuiderzeewijk, gebaseerd op het werkelijke autobezit, duidelijk lager ligt dan zowel de huidige gemeentelijke parkeernormen als de minimale parkeerkencijfers van het CROW (2024).

Gelet op deze bevindingen wordt geconcludeerd dat de huidige CROW parkeerkencijfers voor Zuiderzeewijk aan de ruime kant zijn. De uitkomsten op basis van het werkelijke autobezit geven een realistischer beeld van de parkeerbehoefte in de wijk en vormen daarmee een solide basis voor verdere beleidsafwegingen.

3.2 Atolwijk

Beschrijving van de wijk

De **Atolwijk** ligt in het noordoosten van Lelystad en heeft een gunstige ligging tussen het Stadshart en het overdekte winkelcentrum 't Lelycentre. De wijk is kindvriendelijk opgezet, met hofjes die doorgaand verkeer weren en daarmee een rustig woonklimaat creëren. Atolwijk is gebouwd in de jaren '80 en '90 en wordt daardoor ook wel gezien als één van de oudere wijken van de stad. In de afgelopen periode zijn op diverse locaties woningen opgeknapt, waardoor oud en nieuw in de wijk samenkomen. Verder is de Atolwijk op te delen in twee door het CROW gekenmerkte schillen. Namelijk, de centrum schil (II) én rest bebouwde kom (III). Dit onderscheid is belangrijk in de analyse van de parkeervraag.



Ligging van de Atolwijk (donkerblauw weergegeven op de kaart)

De relatie met autobezit

De ligging tussen Stadshart en Lelycentre, in combinatie met een wijkstructuur met hofjes en woonstraten, zorgt voor een woonomgeving waarin voorzieningen relatief dichtbij zijn en veel verplaatsingen te voet of per fiets kunnen plaatsvinden. Tegelijkertijd is Atolwijk een omvangrijke woonwijk met een gemengd woningaanbod, waardoor de auto voor een deel van de huishoudens een belangrijk vervoermiddel blijft. Binnen de wijk speelt bovendien de ligging in verschillende schillen een rol bij de mate waarin autogebruik en daarmee parkeervraag varieert.

De analyse van de parkeervraag

Wijk	Feitelijke parkeervraag	Huidige norm 2023	CROW 2024 (Daarnaast verschil vraag vs. CROW)
Atolwijk totaal:	1,25	1,83	1,25 0,0
Schil centrum:	0,72		
Rest bebouwde kom:	1,30		

De getoonde getallen geven de parkeervraag weer (aantal parkeerplaatsen) per woning, ongeacht het woningtype. Rekening houdend met lease- én bezoekersvoertuigen.

Uit de analyse blijkt dat de parkeernorm voor de rest van de bebouwde kom duidelijk hoger ligt dan voor de centrumschil. Dit verschil laat zien dat binnen Atolwijk sprake is van een duidelijke variatie in de parkeervraag, passend bij de afstand tot het centrum.

Conclusie

De analyse laat zien dat de parkeervraag in Atolwijk, gebaseerd op het werkelijke autobezit, goed aansluit bij de minimale parkeerkcijfers van het CROW (2024), maar duidelijk lager ligt dan de huidige gemeentelijke parkeernormen. Tevens is sprake van een duidelijke schilwerking tussen de centrumschil en de rest van de bebouwde kom. Gelet op deze bevindingen kunnen de CROW parkeerkcijfers 2024 voor Atolwijk worden gehanteerd als een passend en herkenbaar beleidsmatig referentiekader, waarbij de verschillen naar liggingstype relevant zijn voor de verdere normtoepassing.

3.3 Boswijk

Beschrijving van de wijk

Boswijk ligt in het zuidoosten van Lelystad en heeft een centrale ligging binnen de stad. Vanuit Boswijk is het Stadshart en het station goed per fiets bereikbaar. De wijk is ruim opgezet met veel speel- en groenplekken en bestaat uit meerdere buurten met een overwegend woonkarakter. Voor dagelijkse boodschappen kunnen bewoners terecht in buurtwinkelcentrum Kamp-Havenkom. In het hart van de wijk ligt bovendien een roeibaan, waarmee groen, water en recreatie zichtbaar onderdeel zijn van de woonomgeving. De Boswijk valt volledig binnen één schil, namelijk de rest van de bebouwde kom (III).



Ligging van de Boswijk (donkerblauw weergegeven op de kaart)

De relatie met autobezit

Boswijk is een wijk met een uitgesproken woonfunctie en een ruim opgezet straat- en groenstructuur. De combinatie van een woonmilieu met relatief veel gezinswoningen en een ligging buiten het Stadshart leidt doorgaans tot een hogere afhankelijkheid van de auto voor woon-werkverkeer en bovenwijkse voorzieningen. Tegelijkertijd zorgen de nabijheid van voorzieningen en de bereikbaarheid per fiets voor een deel van de verplaatsingen zonder auto. Dit resulteert in een stabiele parkeervraag op wijkniveau.

De analyse van de parkeervraag

Wijk	Feitelijke parkeervraag	Huidige norm 2023	CROW 2024 (Daarnaast verschil vraag vs. CROW)
Boswijk	1,24	1,85	1,36 +0,12

De getoonde getallen geven de parkeervraag weer (aantal parkeerplaatsen) per woning, ongeacht het woningtype. Rekening houdend met lease- én bezoekersvoertuigen.

Conclusie

De analyse laat zien dat de parkeervraag in Boswijk, gebaseerd op het werkelijke autobezit, lager ligt dan zowel de huidige gemeentelijke parkeernormen als de minimale parkeerkencijfers van het CROW (2024). Het verschil met de CROW parkeerkencijfers is duidelijk, maar consistent met het karakter van de wijk en het feitelijke gebruik.

Gelet op deze bevindingen geven de uitkomsten op basis van het werkelijke autobezit een realistischer beeld van de parkeerbehoefte in Boswijk dan de generieke parkeerkencijfers. De CROW parkeerkencijfers kunnen daarbij worden gebruikt als herkenbaar referentiekader, maar vormen voor deze wijk geen maatgevend uitgangspunt.

3.4 Waterwijk-Landerijen

Beschrijving van de wijk

Waterwijk-Landerijen ligt in het zuidoosten van Lelystad en bestaat uit twee duidelijk herkenbare delen. Waterwijk is een wat ouder deel met een mix van koop- en huurwoningen, terwijl De Landerijen een nieuwer en ruimer opgezet gebied vormt met relatief veel eengezinswoningen. In de wijk zijn winkels, zorgvoorzieningen, groen, een speeltuin en basisscholen aanwezig, waardoor veel dagelijkse voorzieningen binnen handbereik liggen. Daarnaast biedt sportpark De Doggersbank mogelijkheden voor onder meer voetbal en rugby. Waterwijk-Landerijen valt volledig binnen één schil, namelijk de rest van de bebouwde kom (III).



Ligging van Waterwijk-Landerijen (donkerblauw weergegeven op de kaart)

De relatie met autobezit

Waterwijk-Landerijen is een relatief ruim opgezet woongebied met overwegend grondgebonden woningen en is gelegen buiten het centrum en de schil. Deze ligging en woningtypologie gaan doorgaans samen met een hoger autobezit. Tegelijkertijd dragen de aanwezigheid van wijkvoorzieningen en de ruimtelijke opzet met groen en speelplekken bij aan korte verplaatsingen binnen de wijk. Dit resulteert in een parkeervraag die op wijkniveau stabiel is en aansluit bij de feitelijke kenmerken van het gebied.

De analyse van de parkeervraag

Wijk	Feitelijke parkeervraag	Huidige norm 2023	CROW 2024 (Daarnaast verschil vraag vs. CROW)
Waterwijk-Landerijen	1,36	1,87	1,31 -0,05

De getoonde getallen geven de parkeervraag weer (aantal parkeerplaatsen) per woning, ongeacht het woningtype. Rekening houdend met lease- én bezoekersvoertuigen.

Conclusie

De analyse laat zien dat de parkeervraag in Waterwijk-Landerijen, gebaseerd op het werkelijke autobezit, zeer dicht in de buurt ligt van de minimale parkeerkencijfers van het CROW (2024) en duidelijk lager is dan de huidige gemeentelijke parkeernormen. De verschillen tussen het werkelijke autobezit en de CROW parkeerkencijfers zijn zeer beperkt.

Gelet op deze bevindingen kunnen de CROW parkeerkencijfers 2024 voor Waterwijk-Landerijen worden beschouwd als een passend en herkenbaar beleidsmatig referentiekader, dat goed aansluit bij de feitelijke parkeerbehoefte in de wijk.

3.5 De Bolder

Beschrijving van de wijk

De wijk **De Bolder** ligt in het noordwesten van Lelystad en is overwegend een woonwijk met een laag- tot middelhoog stedelijk karakter. De woningvoorraad bestaat voornamelijk uit eengezinswoningen, aangevuld met kleinschalige voorzieningen en maatschappelijke functies. De wijk is grotendeels planmatig ontwikkeld en wordt gekenmerkt door een duidelijke scheiding tussen woonstraten, groenstructuren en ontsluitingswegen. De openbare ruimte is primair ingericht op wonen, waarbij parkeren grotendeels plaatsvindt in de openbare straatruimte en in beperkte mate op eigen terrein. Verder is de Bolder op te delen in twee door het CROW gekenmerkte schillen. Namelijk, de centrum schil (II) én rest bebouwde kom(III). Dit onderscheid is belangrijk in de analyse van de parkeervraag.



Ligging van de Bolder (donkerblauw weergegeven op de kaart)

De relatie met autobezit

De nabijheid van het Stadshart en de aanwezigheid van winkelcentrum De Kempenaar zorgen voor een relatief goede beschikbaarheid van voorzieningen. Tegelijkertijd ligt het autobezit in De Bolder hoger dan in het centrumgebied. Dit hangt samen met het woningtype, de huishoudsamenstelling en de functionele ligging van de wijk. Dagelijkse voorzieningen zijn deels op wijkniveau aanwezig, maar voor werk, onderwijs en voorzieningen die niet in de wijk aangeboden worden, zoals specialistische zorg, grootschalige winkels en culturele voorzieningen, is de auto een belangrijk vervoermiddel. De parkeervraag bestaat daardoor voornamelijk uit bewonersparkeren, aangevuld met bezoekersparkeren.

De analyse van de parkeervraag

Wijk	Feitelijke parkeervraag	Huidige norm 2023	CROW 2024 (Daarnaast verschil vraag vs. CROW)
Bolder	1,08	1,72	1,07 -0,01
Schil centrum	1,07		
Rest bebouwde kom	1,10		

De getoonde getallen geven de parkeervraag weer (aantal parkeerplaatsen) per woning, ongeacht het woningtype. Rekening houdend met lease- én bezoekersvoertuigen.

Uit de analyse blijkt dat de parkeernorm voor de rest van de bebouwde kom iets hoger ligt dan voor de centrumschil. Dit verschil is beperkt, maar laat zien dat binnen de wijk sprake is van een lichte variatie in de parkeervraag.

Conclusie

De analyse laat zien dat de parkeervraag in Bolder, gebaseerd op het werkelijke autobezit, nagenoeg overeenkomt met de minimale parkeerkcijfers van het CROW (2024). De verschillen tussen beide benaderingen zijn zeer beperkt.

Gelet op deze bevindingen is de aanbeveling om voor de wijk Bolder aan te sluiten bij de parkeerkencijfers van het CROW 2024. Deze kencijfers sluiten goed aan bij de werkelijke parkeervraag in de wijk en bieden een eenduidig en herkenbaar beleidsmatig kader.

3.6 Kustwijk

Beschrijving van de wijk

De **Kustwijk** ligt in het noordwesten van Lelystad, aan de rand van de stad en dichtbij het IJsselmeer. Het betreft een omvangrijke wijk die bestaat uit meerdere buurten met een herkenbaar 'maritiem' karakter in de naamgeving, zoals Punter, Jol en Galjoen. Door de ligging aan de kust is water en groen in de directe nabijheid aanwezig: vanuit de wijk is de recreatieve kustzone goed bereikbaar en zijn er plekken waar wonen aan of nabij het water een rol speelt. De Kustwijk valt volledig binnen één schil, namelijk de rest van de bebouwde kom (III).

De relatie met autobezit

Kustwijk kent een ligging aan de stadsrand, waardoor de auto voor een deel van de verplaatsingen een belangrijk vervoermiddel is. Tegelijkertijd kent de wijk diverse buurtvoorzieningen en is het woonmilieu overwegend grondgebonden, wat doorgaans samenhangt met een relatief stabiel autobezit. Dit leidt tot een parkeervraag die past bij het karakter van de wijk.



Ligging van de Kustwijk (donkerblauw weergegeven op de kaart)

De analyse van de parkeervraag

Wijk	Feitelijke parkeervraag	Huidige norm 2023	CROW 2024 (Daarnaast verschil vraag vs. CROW)
Kustwijk	1,37	1,93	1,40 0,03

De getoonde getallen geven de parkeervraag weer (aantal parkeerplaatsen) per woning, ongeacht het woningtype. Rekening houdend met lease- én bezoekersvoertuigen.

Conclusie en aanbeveling

De analyse laat zien dat de parkeervraag in de Kustwijk, gebaseerd op het werkelijke autobezit, lager ligt dan zowel de huidige gemeentelijke parkeernormen als de minimale parkeerkencijfers van het CROW (2024). Het verschil met de CROW-parkeerkencijfers is beperkt en consistent met het woonkarakter en de ligging van de wijk.

Gelet op deze bevindingen kunnen de CROW-parkeerkencijfers 2024 voor Kustwijk worden gehanteerd als een passend en herkenbaar beleidsmatig referentiekader, waarbij de feitelijke parkeervraag licht onder dit referentieniveau ligt.

3.7 Havendiep

Beschrijving van de wijk

Havendiep is een buurt binnen de wijk Botter en ligt in het zuidwesten van Lelystad. De buurt maakt onderdeel uit van een gebied dat planmatig is ontwikkeld en waarbij wonen wordt gecombineerd met voorzieningen en bedrijvigheid. De woningvoorraad in Havendiep bestaat uit een mix van appartementen en grondgebonden woningen, met zowel koop- als huurwoningen. Hierdoor kent de buurt een gevarieerd woonmilieu en een uiteenlopende samenstelling van huishoudens. Binnen Havendiep zijn duidelijke verschillen aanwezig in ruimtelijke opzet en dichtheid. Delen van de buurt hebben een meer stedelijk karakter, terwijl andere delen ruimer zijn opgezet. Verder is Havendiep op te delen in twee door het CROW gekenmerkte schillen. Namelijk, de centrum schil (II) én rest bebouwde kom(III). Dit onderscheid is belangrijk in de analyse van de parkeervraag.



Ligging van Havendiep (donkerblauw weergegeven op de kaart)

De relatie met autobezit

Het autobezit en daarmee de parkeervraag in Havendiep wordt mede beïnvloed door de variatie in woningtypen en de ligging in verschillende schillen. In meer centraal gelegen delen is de parkeerbehoefte doorgaans lager, terwijl in de rest van de bebouwde kom een hogere parkeervraag past bij het woonmilieu. Dit maakt Havendiep bij uitstek een wijk waarin de schillenindeling daadwerkelijk tot verschillen in parkeervraag leidt.

De analyse van de parkeervraag

Wijk	Feitelijke parkeervraag	Huidige norm 2023	CROW 2024 (Daarnaast verschil vraag vs. CROW)
Havendiep	1,32	1,82	1,23 -0,09
Schil centrum	0,86		
Rest bebouwde kom	1,34		

De getoonde getallen geven de parkeervraag weer (aantal parkeerplaatsen) per woning, ongeacht het woningtype. Rekening houdend met lease- én bezoekersvoertuigen.

Hieruit blijkt dat de parkeernorm voor de rest van de bebouwde kom duidelijk hoger ligt dan voor de centrumschil. Dit verschil is aanzienlijk en laat zien dat binnen Havendiep sprake is van een duidelijke variatie in de parkeervraag, passend bij de verschillende schillen.

Conclusie

De analyse laat zien dat de parkeervraag in Havendiep, gebaseerd op het werkelijke autobezit, zeer dicht in de buurt ligt van de minimale parkeerkencijfers van het CROW (2024), maar duidelijk lager is dan de huidige gemeentelijke parkeernormen. Daarbij is sprake van een duidelijke schilwerking tussen de centrumschil en de rest van de bebouwde kom. Gelet op deze bevindingen kunnen de CROW parkeerkencijfers 2024 voor Havendiep worden gehanteerd als een passend en herkenbaar beleidsmatig referentiekader, waarbij de verschillen naar liggingstype essentieel zijn voor de verdere toepassing en duiding van de parkeernormen.

3.8 Lelystad-Haven

Beschrijving van de wijk

De wijk **Lelystad-Haven** ligt in het zuidwesten van Lelystad en bevindt zich aan de westkant van de stad, aan het Markermeer. De wijk is gebouwd op het eerste stukje Lelystad: het Werkeiland. Door de aanwezigheid van oudere huisjes en het 'dorpse' karakter van delen van de wijk is de ontstaansgeschiedenis nog zichtbaar. De ligging aan het water en nabij recreatieplas het Bovenwater maakt Lelystad-Haven aantrekkelijk voor watergebonden recreatie, zoals varen, surfen en kajakken. Lelystad Haven valt volledig binnen één schil, namelijk de rest van de bebouwde kom (III).

De relatie met autobezit

De ligging aan de rand van de stad, gecombineerd met het relatief kleinschalige en deels dorpse woonmilieu, leidt in de praktijk vaak tot een relatief stabiele parkeervraag. Voor veel dagelijkse verplaatsingen richting voorzieningen elders in Lelystad is de auto een logisch vervoermiddel, terwijl de wijk zelf een rustig karakter heeft met beperkte interne verplaatsingsbehoefte.



Ligging van Lelystad-Haven (donkerblauw weergegeven op de kaart)

De analyse van de parkeervraag

Wijk	Feitelijke parkeervraag	Huidige norm 2023	CROW 2024 (Daarnaast verschil vraag vs. CROW)
Lelystad-Haven	1,49	1,98	1,45 -0,04

De getoonde getallen geven de parkeervraag weer (aantal parkeerplaatsen) per woning, ongeacht het woningtype. Rekening houdend met lease- én bezoekersvoertuigen.

Conclusie

De analyse laat zien dat de parkeervraag in Lelystad-Haven, gebaseerd op het werkelijke autobezit, zeer dicht in de buurt ligt van de minimale parkeerkencijfers van het CROW (2024) en duidelijk lager is dan de huidige gemeentelijke parkeernormen. De verschillen tussen het werkelijke autobezit en de CROW-kencijfers zijn minimaal.

Gelet op deze bevindingen kunnen de CROW-parkeerkencijfers 2024 voor Lelystad-Haven worden beschouwd als een passend en herkenbaar beleidsmatig referentiekader dat goed aansluit bij de feitelijke parkeerbehoefte in de wijk.

3.9 Warande

Beschrijving van de wijk

De **Warande** is een jonge wijk die is gelegen tussen natuur en stad. De wijk ligt in het zuidwesten van Lelystad en bevindt zich nabij het centrum, met het Markermeer en natuurgebied Oostvaardersplassen in de directe nabijheid. Warande is groen- en waterrijk opgezet en bestaat uit verschillende deelgebieden, waaronder De Olmen, Het Eiland, De Elzen en De Nooten. Warande kent een gevarieerd woningaanbod met zowel grondgebonden woningen als appartementen. Het Wijkplein vormt een belangrijk lokaal voorzieningenpunt met maatschappelijke en wijkgerichte functies. De Warande valt volledig binnen één schil, namelijk de rest van de bebouwde kom (III).



Ligging van de Warande (donkerblauw weergegeven op de kaart)

De relatie met autobezit

Het autobezit in Warande hangt samen met het relatief nieuwe woonmilieu en de aanwezige woningtypologie. De wijk kent een overwegend gezinsgerichte bewoning, wat doorgaans samenhangt met een hoger autobezit dan in meer centraal stedelijke woonmilieus. Tegelijkertijd zorgen de aanwezigheid van wijkvoorzieningen en de nabijheid van het stedelijk gebied ervoor dat niet alle dagelijkse verplaatsingen per auto plaatsvinden. Desondanks blijft de auto voor een belangrijk deel van de verplaatsingen een relevant vervoermiddel. Dit resulteert in een parkeervraag die past bij het karakter van een ruim en planmatig opgezet woongebied.

De analyse van de parkeervraag

Wijk	Feitelijke parkeervraag	Huidige norm 2023	CROW 2024 (Daarnaast verschil vraag vs. CROW)
Warande	1,27	1,84	1,27 0,0

De getoonde getallen geven de parkeervraag weer (aantal parkeerplaatsen) per woning, ongeacht het woningtype. Rekening houdend met lease- én bezoekersvoertuigen.

Conclusie

De analyse laat zien dat de parkeervraag in Warande, gebaseerd op het werkelijke autobezit, zeer dicht ligt bij de minimale parkeerkencijfers van het CROW (2024) en duidelijk lager is dan de huidige gemeentelijke parkeernormen. De verschillen tussen het werkelijke autobezit en de CROW-kencijfers zijn gering.

Gelet op deze bevindingen kunnen de CROW-parkeerkencijfers 2024 voor Warande worden beschouwd als een passend en herkenbaar beleidsmatig referentiekader. Warande kan daarbij worden gezien als een representatief voorbeeld voor woongebieden in de rest van de bebouwde kom.

4 Conclusie en aanbeveling Lelystad

Met de conclusies die per wijk gegeven zijn in hoofdstuk drie kunnen we ons nu richten op het grotere plaatje en toewerken richting een aanbeveling voor Lelystad. Allereerst wordt de berekende parkeervraag van alle wijken op een rijtje gezet. Daarmee is in één oogopslag te zien waar de verschillen zitten en hoe groot deze zijn. Ditzelfde wordt gedaan met de berekende parkeervraag per schil.

4.10 Overzicht parkeervraag en normvergelijking

In tabel 4.1 zijn per wijk de uitkomsten op basis van het werkelijke autobezit, inclusief de correctie voor lease- en zakelijke voertuigen (+8%) en het bezoekersparkeren, afgezet tegen zowel de huidige gemeentelijke parkeernormen uit de Nota Parkeernormen Lelystad 2023 als de nieuwste landelijke CROW-parkeerkencijfers (2024). Het overzicht maakt inzichtelijk hoe de feitelijke parkeervraag zich per wijk verhoudt tot het geldende beleid en het landelijke referentiekader. De gekleurde waarden vertellen iets over de verschillen tussen de feitelijke parkeervraag en het CROW-kencijfer.

Wijk	Huidige norm 2023	Feitelijke parkeervraag	CROW 2024 (Daarnaast verschil vraag vs. CROW)
Zuiderzeewijk	1,77	1,01	1,15 +0,14
Atolwijk	1,83	1,25	1,25 0,0
Boswijk	1,85	1,24	1,36 +0,12
Waterwijk-Landerijen	1,87	1,36	1,31 -0,05
Bolder	1,72	1,08	1,07 -0,01
Kustwijk	1,93	1,37	1,40 +0,03
Havendiep	1,82	1,32	1,23 -0,09
Lelystad-Haven	1,98	1,49	1,45 -0,04
Warande	1,84	1,27	1,27 0,0

Tabel 4.1 Resultaten wijk georiënteerde parkeervraag analyse

4.1.1 Conclusie analyse wijkgeoriënteerde parkeervraag

De analyse van het daadwerkelijke autobezit in de verschillende woonwijken laat zien dat de werkelijke parkeerbehoefte lager is dan waarmee in de gemeentelijke parkeernormen uit 2023 rekening is gehouden. Verder is duidelijk geworden dat, met uitzondering van de Zuiderzeewijk, de verschillen tussen de feitelijke parkeervraag en de parkeervraag o.b.v. de CROW-kencijfers uit 2024 zeer beperkt zijn.

In tabel 4.2 is eenzelfde overzicht gemaakt als in tabel 4.1, maar nu met de schilifferentiatie als uitgangspunt.

Schil	Huidige norm 2023	Feitelijke parkeervraag	CROW 2024 (Daarnaast verschil vraag vs. CROW)
Rest bebouwde kom	1,86	1,28	1,29 +0,01
Centrumschil	1,62	0,94	0,92 -0,02

Tabel 4.2 Parkeervraag en normvergelijking

4.1.2 Conclusie analyse schilgeoriënteerde parkeervraag

Uit het overzicht blijkt dat de feitelijke parkeervraag per wijk in de meeste gevallen zeer dicht aansluit bij de onderkant van de bandbreedte van de landelijke CROW-parkeerkcijfers van 2024. De verschillen tussen wijken onderling zijn daarbij relatief beperkt. De ligging binnen de stad blijkt daarentegen wel een duidelijk effect te hebben op de parkeervraag, met lagere waarden in de centrumschil en hogere waarden in de rest van de bebouwde kom. De verschillen tussen de feitelijke parkeervraag en het CROW zijn zeer beperkt.

Het verschil van 0,34 o.b.v. feitelijke parkeervraag en 0,37 o.b.v. CROW 2024 tussen beide schillen is groot genoeg om rekening mee te houden.

4.11 Conclusie

Uit de analyse blijkt dat de werkelijke parkeervraag vrijwel gelijk is aan de onderkant van de bandbreedte van de landelijke CROW-parkeerkcijfers van 2024. De conclusie op basis van de analyse van maart 2026 is daarmee dat de feitelijke parkeervraag zich aan de onderkant van de CROW-bandbreedte bevindt. De huidige lokale normen liggen echter een stuk hoger dan zowel de daadwerkelijke behoefte als het landelijke referentiekader. Dit laat zien dat de bestaande normen ruim zijn geformuleerd en dat een herziening zowel noodzakelijk als goed te beargumenteren is.

De verschillen tussen de woonwijken zijn relatief klein, maar de locatie binnen de stad speelt wel een duidelijke rol in de parkeervraag. In de centrumschil is de behoefte aan parkeerplaatsen lager dan in andere delen van de bebouwde kom. Dit patroon sluit aan bij de indeling naar stedelijkheid en ligging die CROW hanteert. Daarnaast past het bij de bredere ambities van Lelystad, zoals beschreven in de Mobiliteitsvisie 2020-2030. In deze visie streeft Lelystad ernaar om de ruimte die mobiliteit inneemt te beperken, de leefomgeving te verbeteren en inwoners te stimuleren vaker voor duurzaam vervoer te kiezen.

4.12 Het advies

1. Op basis van de uitkomsten van de analyse wordt aanbevolen vast te houden aan een indeling met drie schillen binnen de bebouwde kom: centrum, de centrumschil en de rest bebouwde kom;
2. De parkeernormen die berekend zijn op basis van het werkelijk autobezit, zitten aan de onderkant (minimaal) van de bandbreedte die door het CROW (2024) geadviseerd worden.

Het **advies** luidt om deze CROW kencijfers te volgen bij het vaststellen van nieuwe normen **per type woning**.

In tabel 4.3 en 4.4 is de volledige bandbreedte (min-max) weergegeven met daarbij het gemiddelde per type woning. Er zijn twee schillen in het onderzoeksgebied en daarom één tabel voor iedere schil. Het gemiddelde per schil is onder de tabellen met blauwe tekst weergegeven. De berekening is te vinden in bijgesloten rekenmodel.

Schil: Centrum schil Inclusief 0,10 bezoekers en 8% zakelijke lease	Kencijfers CROW 2024		
	min	max	gem
Type woning:			
Koop, huis, vrijstaand	1,40	2,27	1,84
Koop, huis, twee-onder-een-kap	1,30	2,16	1,73
Koop, huis, tussen/hoek	1,19	2,05	1,62
koop, appartement, duur >100 bvo	1,19	2,05	1,62
koop, appartement, middel 75-100 bvo	0,86	1,73	1,30
koop, appartement, goedkoop <75 bvo	0,86	1,73	1,30
Huur, huis, vrije sector	0,97	1,84	1,40
Huur, huis sociale huur	0,65	1,51	1,08
Huur, appartement duur	0,54	1,40	0,97
Huur, appartement midden/goedkoop/sociaal	0,32	1,19	0,76

Tabel 4.3 Voorgestelde parkeernormen voor 'centrum schil'.

Schil: Rest bebouwde kom Inclusief 0,15 bezoekers en 8% zakelijke lease	Kencijfers CROW 2024		
	min	max	gem
Type woning:			
Koop, huis, vrijstaand	1,78	2,65	2,21
Koop, huis, twee-onder-een-kap	1,67	2,54	2,11
Koop, huis, tussen/hoek	1,57	2,43	2,00
koop, appartement, duur >100 bvo	1,57	2,43	2,00
koop, appartement, middel 75-100 bvo	1,13	2,00	1,57
koop, appartement, goedkoop <75 bvo	1,13	1,78	1,46
Huur, huis, vrije sector	0,70	1,57	1,13
Huur, huis sociale huur	0,92	1,78	1,35
Huur, appartement duur	0,81	1,67	1,24
Huur, appartement midden/goedkoop/sociaal	0,59	1,46	1,03

Tabel 4.4 Voorgestelde parkeernormen voor 'rest bebouwde kom'.

Dit komt neer op een gemiddelde van **0,92** parkeerplaats per woning voor de centrumschil en **1,29** voor de rest van de bebouwde kom. Deze normen zijn inclusief parkeren voor bezoekers en parkeren voor zakelijk (lease)voertuigen.

Let op! De hier bovenstaande in het rood gemarkeerde normen, zijn niet te herleiden uit de tabellen 4.3 en 4.4. Hiervoor dient het bijgesloten rekenmodel geraadpleegd te worden.

3. Het berekenen van een parkeernorm is meer dan een rekensom. Laat binnen het geadviseerde kader van punt twee ruimte over voor lokaal maatwerk en de ambities van de stad. Daarbij is het van belang te benadrukken dat een generieke parkeernorm per schil niet in alle gevallen één-op-één aansluit bij de feitelijke parkeervraag van individuele wijken. Uit de analyse blijkt dat in een aantal wijken de werkelijke parkeervraag hoger ligt dan de voorgestelde norm, terwijl in andere wijken juist sprake is van een lagere behoefte;
4. Dit betekent dat het hanteren van een uniforme norm in de praktijk kan leiden tot een lichte over- of onderschatting van de parkeervraag op wijkniveau. Dit is echter inherent aan het werken met generieke normen. Om te voorkomen dat dit leidt tot knelpunten, wordt geadviseerd om bij concrete ontwikkelingen waar nodig aanvullend maatwerk toe te passen, afgestemd op de lokale situatie en de kenmerken van het gebied.

5 Bijlage 1

Alle onderliggende berekeningen zijn overzichtelijk opgenomen in bijlage 1: Parkeernormberekening Lelystad. Door de omvang van deze, in Excel gemaakte, berekening is de bijlage in een separaat document bijgevoegd.