

## Parkeerbeleidsplan Lelystad

Stedelijk Beheer, Verkeer & Vervoer  
4 juni 2009





# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding .....</b>	<b>1</b>
1.1	Leeswijzer .....	1

## DEEL A: PARKEERVISIE

<b>2</b>	<b>Analyse .....</b>	<b>4</b>
2.1	Krachtenveldanalyse .....	4
2.2	Thematische analyse .....	5
2.3	Gebiedstypen .....	6
<b>3</b>	<b>Ambities voor het parkeerbeleid .....</b>	<b>7</b>
3.1	Doelstellingen parkeerbeleid .....	7
3.2	Beleidsuitgangspunten .....	9

## DEEL B: INSTRUMENTARIUM

<b>4</b>	<b>Capaciteitsbeleid .....</b>	<b>14</b>
4.1	Woongebieden .....	14
4.2	Werkgebieden .....	18
4.3	Winkelgebieden .....	19
4.4	Gehandicaptenparkeren .....	19
4.5	Toeristische knooppunten en recreatiegebieden .....	20
4.6	Fietsparkeren Stadshart .....	20
4.7	P+R Lelystad-zuid .....	20
<b>5</b>	<b>Beleid parkeerregulering .....</b>	<b>21</b>
5.1	Woongebieden .....	21
5.2	Werkgebieden .....	25
5.3	Winkelgebieden .....	25
5.4	Stadshart .....	26
5.5	Centrale kuststrook .....	27
<b>6</b>	<b>Financieel beleid .....</b>	<b>28</b>

## DEEL C: BELEIDSUITWERKING

<b>7</b>	<b>Uitwerking regels parkeernormen .....</b>	<b>30</b>
7.1	Parkeernormen wonen .....	30
7.2	Fietsparkeernormen Stadshart .....	32
7.3	Parkeernormen bedrijvigheid .....	32
<b>8</b>	<b>Monitoring en rapportages .....</b>	<b>35</b>



# 1 Inleiding

Parkeren speelt een steeds belangrijkere rol bij bouwprojecten in de stad en in de bestaande gebieden. Dit geldt zowel in de gebieden met betaald parkeren als in woon-, winkel en werkgebieden. Als gevolg van de groei en opwaardering van het Stadshart neemt de parkeervraag toe, hetgeen ook effecten heeft op de omliggende gebieden. In woongebieden speelt parkeren een belangrijke rol door het groeiende autobezit. Bij de planning van werklocaties vormt parkeren vaak een lastige sluitpost. Er is dus sprake van een sterke wisselwerking tussen parkeervraagstukken en de thema's ruimte, economie en bereikbaarheid. Deze overwegingen geven aanleiding om het beleid van de Gemeente Lelystad op het onderwerp parkeren vast te leggen.

De gemeenteraad heeft in zijn vergadering van 7 februari 2008 een motie aangenomen, waarmee het college wordt opgedragen een integraal parkeerbeleidsplan op te stellen, dat in 2009 kan worden geëffectueerd.

De doelstelling van het parkeerbeleidsplan is als volgt:

Vaststellen integraal parkeerbeleid als afgeleide van de ambities van Lelystad op het gebied van ruimte, economie en bereikbaarheid;

Het parkeerbeleidsplan moet de kaders aangeven van de ambities van de gemeente Lelystad op het gebied van parkeren in en rond de stad. Kaderstellende factoren daarbij zijn ruimte, economie en bereikbaarheid. Het parkeerbeleidsplan dient tevens inzicht te geven in hoe deze ambities worden verwezenlijkt. Dit leidt tot een onderbouwd overzicht van keuzemogelijkheden in beleidsinstrumenten en effecten. Tot slot zal het parkeerbeleidsplan een programma moeten bevatten, waarin maatregelen zijn opgenomen om te komen tot effectivering van het beleidsinstrumentarium.

Het parkeerbeleidsplan bestaat uit drie delen

- *Deel A: Parkeervisie:* welke ambities worden met het parkeerbeleid nagestreefd? Wat zijn de uitgangspunten voor het parkeerbeleid?
- *Deel B: Instrumentarium:* welke instrumenten worden ingezet om de gestelde ambities te verwezenlijken?
- *Deel C: Beleidsuitwerking:* in dit onderdeel worden de concrete regels en maatregelen beschreven.

## 1.1 Leeswijzer

In hoofdstuk 3 worden de ambities en uitgangspunten voor het parkeerbeleid beschreven. De basis daarvoor wordt in een analyse in hoofdstuk 2 beschreven. Het instrumentarium wordt besproken in deel B (hoofdstuk 4 tot en met 6, waarbij onderscheid wordt gemaakt naar capaciteitsbeleid, reguleringsbeleid en financieel beleid. Tot slot wordt de concrete uitwerking beschreven in hoofdstuk 7 en 8.



# **Deel A**

## **Parkeervisie Lelystad**

## 2 Analyse

Allereerst wordt een analyse van de belanghebbenden op het gebied van parkeren gegeven. Vervolgens worden per thema knelpunten en overwegingen beschreven.

### 2.1 Krachtenveldanalyse

Als opstap naar het parkeerbeleid is het zinvol om de belangen en mogelijke weerstanden van diverse groepen te analyseren. Het overzicht is niet volledig, maar geeft een goede doorsnede van het krachtenveld.

#### *Inwoners Lelystad*

De bewoners van de stad willen hun auto op een veilige manier dichtbij de woning kunnen parkeren. Parkeren bij de eigen woning voelt als een burgerrecht. De betalingsbereidheid is laag. Bewoners zijn bovendien in sterke mate afhankelijk van de overheid, aangezien er geen sprake is van een marktmechanisme bij de verdeling van de beschikbare capaciteit.

#### *Bedrijven in Lelystad*

Bedrijven hebben behoefte aan voldoende parkeercapaciteit voor personeel en bezoekers, bij voorkeur in de directe omgeving van het bedrijf. Hoewel bij nieuwe vestiging parkeren vaak slechts een beperkt deel van de bedrijfskosten betreft, is ook bij de bedrijven de betalingsbereidheid laag. Als een bedrijf zich eenmaal heeft gevestigd dan zijn de mogelijkheden tot het uitoefenen van invloed in de praktijk beperkt. Ook bedrijven zijn in grote mate afhankelijk van de overheid.

#### *Winkeliers*

Winkeliers hebben in de eerste plaats belang bij een aantrekkelijk winkelgebied. De inrichting van parkeergarages en de openbare ruimte rondom het parkeren is dus van belang. Winkeliers hebben belang bij voldoende vrije parkeerplaatsen voor hun klanten. Toch blijkt in de praktijk dat de discussie vaak over de hoogte van het parkeertarief gaat; dit is dus een belangrijke weerstand.

#### *Horeca*

Voor horecagelegenheden, theater en bioscoop geldt dat de 24-uurs beschikbaarheid van de parkeergelegenheden van belang is.

#### *Bezoekers*

Bezoekers van woningen, winkels, bedrijven of recreatiegebieden willen graag zo efficiënt mogelijk van A naar B. Daarbij is een reis per auto en gratis parkeren nabij de bestemming vaak ideaal. De bereidheid om op afstand te parkeren of te betalen voor parkeren is sterk afhankelijk van het reismotief, de verblijfsduur en het type bestemming. Bij de uitwerking van het beleid dient hiermee rekening te worden gehouden.

#### *Gemeente Lelystad*

De gemeente heeft belang bij tevreden inwoners. Dit betekent dat een aantrekkelijke woonomgeving wordt aangeboden en dat de omstandigheden worden gecreëerd waarin een goed aanbod aan werkgelegenheid, winkels en voorzieningen ontstaat. In het parkeervraagstuk zijn de beperkingen waarmee de gemeente moet werken de kosten voor het beheer van de openbare ruimte en mogelijke schaarse ruimte.



### *OV-reizigers*

OV-reizigers die met de auto komen, hebben behoefte aan een snelle parkeermogelijkheid dicht bij een station, vooral in het woon-werkverkeer. Weerstanden daarbij zijn reistijd, overstappen en kosten. Forensen zijn afhankelijk van de overheid en OV-bedrijven.

## **2.2 Thematische analyse**

Er is sprake van een sterke wisselwerking tussen parkeren en de onderwerpen ruimte, economie en bereikbaarheid. Soms leidt dit tot conflicterende belangen. Onderstaande overwegingen geven inzicht in de opvallendste knelpunten.

### *Ruimte*

Parkeren vindt vaak plaats in de openbare ruimte, dat het domein is van de overheid. Dit maakt parkeren tot een kerntaak van de gemeente. Bewoners en bedrijven hebben slechts beperkte invloed op de kwaliteit van de openbare ruimte. In winkelgebieden is de kwaliteit (comfort, uitstraling, sociale veiligheid) van de parkeervoorzieningen van essentieel belang voor het functioneren van het gebied.

In woongebieden blijken in de loop van de tijd parkeerproblemen te ontstaan als de bevolkingsopbouw en daarmee het autobezit wijzigt. De bevolkingssamenstelling van nieuwbouwwijken is vaak eenzijdig. Ook de werkgebieden zijn dikwijls niet voorbereid op de parkeergevolgen van functiewijzigingen. De gemeente dient voorbereid te zijn op toekomstige externe invloeden zoals een groei van het autobezit als gevolg van de invoering van kilometerheffing. Er dient flexibiliteit in het systeem te worden opgenomen, zodat de gebieden beter toekomstbestendig zijn.

### *Economie*

Bij buurtwinkelcentra ontstaat soms capaciteitstekort, hetgeen bereikbaarheidsproblemen en overlast naar de omgeving tot gevolg heeft. Maatregelen zijn gewenst, waarbij de vraag wordt gesteld wat de gevolgen zijn voor het functioneren van de winkels.

Het behouden van de boodschappenfunctie (supermarkt) is essentieel voor het economisch functioneren van het Stadshart en Lelycentre. De wijze waarop parkeervoorzieningen en de tariefstelling worden ingericht zijn van invloed op dit functioneren.

Voldoende parkeergelegenheid bij recreatiepunten en tijdens grote evenementen vormt een aanzienlijke kostenpost. Tegelijkertijd zijn dit belangrijke trekkers voor de stad. Bij de Centrale kuststrook is invoering van betaald parkeren noodzakelijk gebleken ter financiering van de investeringen in het gebied. Bij grote evenementen en eventuele toekomstige ontwikkelingen, zoals een Natuur Activiteiten Centrum Oostvaardersplassen, zouden initiatiefnemers de parkeerkosten voor eigen rekening moeten nemen.

### *Bereikbaarheid*

Het inkomende woon-werkverkeer rijdt in het algemeen in de tegenspitsrichting. De bereikbaarheid van Lelystad voor deze groep is goed. Het opleggen van restricties aan werknemers in de werkgebieden is dan ook niet passend bij de Lelystadse situatie. Een uitzondering hierop is het Stadshart, waar veel functies op een beperkte ruimte aanwezig zijn.

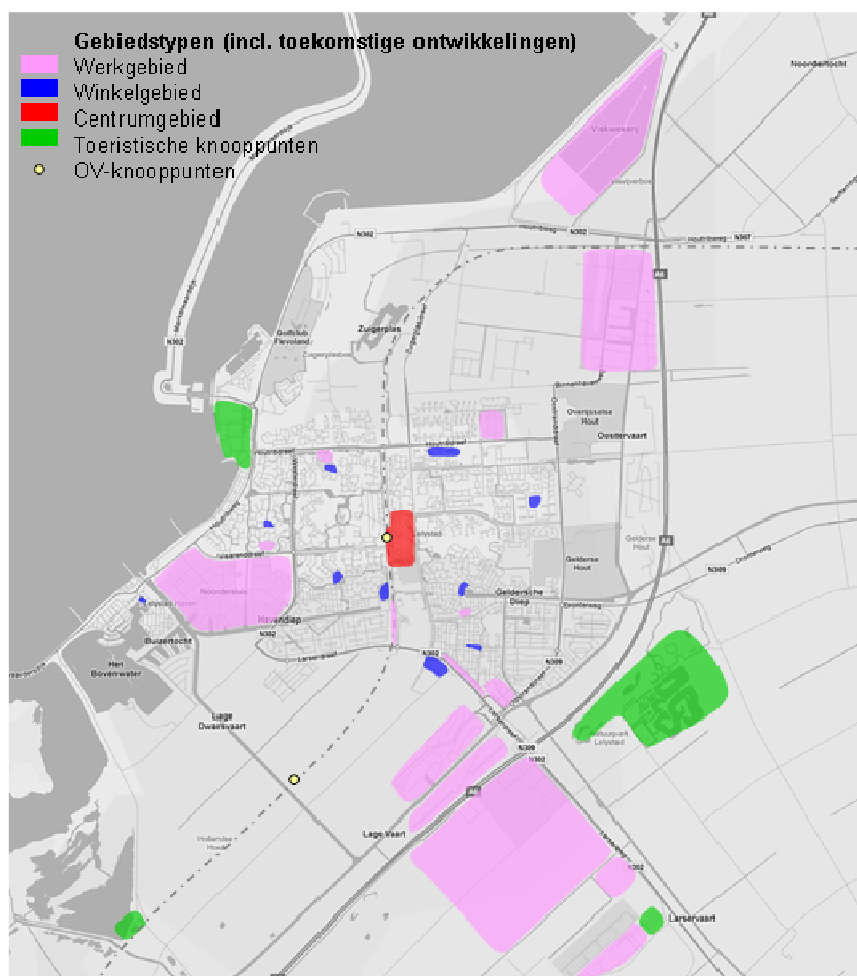
Het uitgaande woon-werkverkeer heeft te maken met congestie richting Amsterdam. Reizen per trein ligt dus voor de hand. De Gemeente Lelystad vervult een rol in het vortransport door het stimuleren van fiets- en busgebruik. Daarnaast kan een P+R-voorziening hierin een rol vervullen.

In het Stadshart vindt menging van verschillende doelgroepen plaats. In sommige gevallen houden langparkeerders parkeerplaatsen nabij winkels bezet, waardoor mogelijk sprake is van verslechterde bereikbaarheid.

## 2.3 Gebiedstypen

Het parkeerbeleid is van toepassing op de gehele gemeente. De beleidskeuzes die worden gemaakt, zijn toegespitst op de verschillende typen gebieden die zich in de gemeente bevinden. Binnen de gemeente Lelystad worden de volgende gebieden onderscheiden.

- Woongebieden: gebieden met overwegend een woonfunctie.
- Werkgebieden: gebieden met overwegend een werkfunctie.
- Winkelgebieden: gebieden met overwegend een winkelfunctie
- Stadshart: gebied met gemengd werken, winkelen en wonen.
- Toeristische knooppunten: gebieden met overwegend een toeristisch recreatieve functie



Figuur: gebiedstypen (met uitzondering van woongebieden)

## **3 Ambities voor het parkeerbeleid**

Op basis van de analyse van het parkeervraagstuk zijn de doelstellingen voor het parkeerbeleid geformuleerd. Deze doelstellingen worden hieronder per gebiedstype beschreven. De beleidsuitgangspunten voor de realisatie van deze doelen zijn uitgewerkt in paragraaf 3.2.

### **3.1 Doelstellingen parkeerbeleid**

#### **Woongebieden**

1. In alle woongebieden draagt de Gemeente Lelystad zorg voor voldoende beschikbare parkeerplaatsen voor de bewoners en hun bezoekers, nu en in de toekomst.

#### **Werkgebieden**

2. In werkgebieden draagt de Gemeente Lelystad zorg voor de aanwezigheid van voldoende parkeerplaatsen voor personeel en bezoekers van de aanwezige bedrijven, nu en in de toekomst

#### **Winkelgebieden**

3. In winkelgebieden draagt de Gemeente Lelystad zorg voor voldoende beschikbare parkeerplaatsen voor de klanten van de winkels.

#### **Stadshart**

4. In het Stadshart draagt de Gemeente Lelystad zorg voor openbare parkeervoorzieningen met een hoog niveau van gebruikskwaliteit en van voldoende capaciteit voor gemengd gebruik door alle aanwezige functies.
5. De beschikbaarheid van openbare parkeergelegenheden in het Stadshart is zodanig verdeeld dat tijdens openingstijden voldoende capaciteit dichtbij winkels beschikbaar is voor klanten van winkels.

#### **Toeristische knooppunten**

##### *Centrale kuststrook*

6. In de centrale kuststrook rondom Batavia Stad wil de Gemeente Lelystad een actieve rol op het gebied van (de regie over) parkeren behouden teneinde de ontwikkelingen op deze locatie te kunnen sturen.

##### *Overige recreatiegebieden*

7. Bij overige private ontwikkelingen in recreatiegebieden draagt de Gemeente Lelystad er zorg voor dat de initiatiefnemers voldoende parkeercapaciteit op eigen terrein voor personeel en bezoekers creëren.

### **Regiopoort Lelystad-zuid**

8. De Gemeente Lelystad creëert bij het toekomstige station Lelystad-zuid een parkeervoorziening, waar treinreizigers in het woon-werkverkeer tegen aantrekkelijke voorwaarden kunnen parkeren.

### **Financiële uitgangspunten betaald parkeren**

9. Voor de gebieden met betaald parkeren handhaaft de Gemeente Lelystad twee gescheiden parkeerexploitaties: Stadshart en Kust. De kosten en opbrengsten van betaald parkeren in het Lelycentre worden vooralsnog meegenomen in de parkeerexploitatie Stadshart.
10. De financiële doelstelling van de parkeerexploitatie Stadshart is een kostendekkende exploitatie.
11. De parkeertarieven in het Lelycentre worden vooralsnog gebaseerd op de tarieven in het Stadshart. Zodra de uitwerking van het Masterplan Lelycentre hiervoor voldoende aanknopingspunt biedt, wordt besloten of een aparte parkeerexploitatie voor het Lelycentre zinvol is.
12. De financiële doelstelling voor het betaald parkeren in de centrale kuststrook is financiering van de investeringen in parkeervoorzieningen plus het genereren van een budget voor gebiedsmarketing.
13. Jaarlijks wordt een actualisatie van de parkeerexploitaties aan de raad aangeboden, waarbij de ontwikkeling van de parkeertarieven (indien actueel) ter besluitvorming wordt aangeboden.

## **3.2 Beleidsuitgangspunten**

In de navolgende alinea's worden de uitgangspunten voor het parkeerbeleid beschreven. Deze uitgangspunten vormen het kader voor de verdere uitwerking van het parkeerbeleidsplan.

### **Woongebieden**

#### *Voldoende capaciteit en toekomstvastheid (ambitie 1)*

De gemeente draagt nu en in de toekomst zorg voor voldoende parkeercapaciteit voor bewoners en hun bezoekers, waarbij rekening wordt gehouden met de toekomstbestendigheid van het woongebied. Hiertoe worden in het parkeerbeleidsplan per gebiedstype en woningtype parkeernormen voor nieuwbouwlocaties vastgesteld en wordt tevens bepaald hoeveel ruimte moet worden gereserveerd voor eventueel toekomstig parkeren. De normen worden vijfjaarlijks geactualiseerd.

In bestaande gebieden wordt de maximaal beschikbare parkeercapaciteit vaak beperkt door de beperkte fysieke ruimte. Uitgangspunt voor het uitbreiden van de parkeercapaciteit is actieve participatie van bewoners. De gemeente wil actief beleid voeren op het in stand houden van parkeerplaatsen op eigen terrein.

Het instrumentarium voor dit onderdeel wordt besproken in hoofdstuk 4, Capaciteitsbeleid.

#### *Beschikbaar houden voor bewoners (ambitie 1)*

In woongebieden zijn de parkeerplaatsen bedoeld voor bewoners en hun bezoekers. Parkeeroverlast vanuit aangrenzende gebieden wordt door de gemeente aangepakt door middel van het invoeren van een vorm van parkeerregulering (zoals bijvoorbeeld vergunningparkeren). In het parkeerbeleidsplan worden gebieden aangewezen, waarbinnen zo'n parkeerregime kan worden ingevoerd, zodra daartoe de noodzaak bestaat. Er wordt tevens een procedure vastgelegd om te komen tot deze invoering. Bewoners betalen nooit meer dan de kostprijs van een parkeervergunning.

Het instrumentarium voor dit onderdeel wordt besproken in hoofdstuk 5, Beleid Parkeerregulering.

### **Werkgebieden**

#### *Voldoende capaciteit en toekomstvastheid (ambitie 2)*

In werkgebieden wordt zorggedragen voor voldoende parkeergelegenheid, door het voorschrijven van parkeernormen. Uitgangspunt hierbij is dat op eigen terrein van bedrijven wordt geparkeerd. De parkeernormen worden vijfjaarlijks geactualiseerd, waarbij onderscheid wordt gemaakt naar de bedrijvenmilieus zoals vermeld in de Gemeentelijke Visie Vestigingsbeleid. Bij de opzet van nieuwe bedrijventerreinen en uitgifte van terreinen wordt rekening gehouden met toekomstige bedrijfsuitbreidingen en functiewijzigingen.

Voor bedrijven met een publieksfunctie wordt tevens een fietsparkeernorm geformuleerd.

Bij bestaande bedrijventerreinen worden bouwvergunningaanvragen getoetst aan de geldende parkeernormen. Parkeerproblemen worden waar mogelijk in overleg tussen gemeente en bedrijven aangepakt.

Het instrumentarium voor dit onderdeel wordt besproken in hoofdstuk 4, Capaciteitsbeleid.

## **Winkelgebieden**

### *Beschikbaar houden voor winkelpubliek (ambitie 3)*

De winkelgebieden kenmerken zich door schaarste aan parkeercapaciteit op piekmomenten. Bij bestaande winkelgebieden is er beperkte ruimte tot het uitbreiden van het aantal parkeerplaatsen. De parkeerplaatsen zijn vooral bedoeld voor klanten van de winkels. Bij capaciteitsproblemen kan in het uiterste geval een parkeerregime worden ingevoerd dat waarborgt dat parkeerplaatsen worden vrijgehouden voor klanten. Daarbij wordt bijvoorbeeld gedacht aan een blauwe zone.

Het instrumentarium voor dit onderdeel wordt besproken in hoofdstuk 5, Beleid Parkeerregulering.

### *Masterplan Lelycentre*

Voor het Lelycentre wordt het toekomstperspectief beschreven in een Masterplan. Na gereedkomen van dit Masterplan worden de uitgangspunten voor het parkeerregime voor het Lelycentre opgesteld. Vooralsnog wordt het Lelycentre beschouwd als een wijkwinkelcentrum.

## **Stadshart**

### *Parkeren Masterplan Stadshart (ambitie 4)*

Gedurende de realisatieperiode van het Masterplan Stadshart worden parkeergarages en –terreinen gerealiseerd volgens de volgende uitgangspunten:

- Er wordt gestreefd naar zo veel mogelijk gezamenlijk gebruik door de verschillende functies (woningen, bedrijven, winkels) van de openbare parkeergelegenheden.
- De benodigde parkeercapaciteit wordt gerealiseerd conform de bij het Masterplan vastgelegde parkeernormen.
- De parkeergarages vormen de ontvangstruimte van het Stadshart. De kwaliteit en uitstraling van de garages zijn dus van essentieel belang.
- De tariefstelling van het betaald parkeren is gebaseerd op een kostendekkende parkeerexploitatie.
- In het gehele Stadshart wordt toegewerkt naar achteraf betalen voor het parkeren.

### *Tariefdifferentiatie (ambitie 5)*

Er maken verschillende groepen parkeerders gebruik van de parkeervoorzieningen in de centrumzones. Voor winkels, en dan met name de supermarkten, is het van belang dat er voldoende nabijgelegen parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor klanten. Deze doelstelling wordt nagestreefd door middel van het toepassen van tariefdifferentiatie naar plaats en tijd. Op sommige locaties en tijden worden langparkeerders geweerd; op andere locaties en tijden kunnen bijvoorbeeld hogere tarieven worden gehanteerd zodat er voldoende vrije capaciteit ontstaat.

### *Sturing bij schaarste (ambitie 5)*

Indien schaarste aan parkeercapaciteit ontstaat in de centrumgebieden kunnen beperkingen worden opgelegd aan de vaste gebruikers (personeel van bedrijven). De vaste gebruikers worden gestimuleerd om per fiets of OV te reizen, dan wel op enige afstand te parkeren.

Het instrumentarium voor deze onderdelen wordt besproken in hoofdstuk 5, Beleid Parkeerregulering.

In het Stadshart worden ten behoeve van de publiekfuncties fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd. Dit is uitgewerkt in hoofdstuk 4, Capaciteitsbeleid.

## **Toeristische knooppunten**

Toerisme en recreatie vormen een van de basiskwaliteiten van Lelystad. Er zijn vier toeristische knooppunten met regionale / nationale uitstraling te benoemen, waarvan de bereikbaarheid voor de gemeente Lelystad van belang is. Deze punten zijn zodanig verschillend van karakter dat de beleidsuitgangspunten apart worden besproken.

### *Regie op Centrale kuststrook (ambitie 6)*

Bij de kuststrook rondom Batavia Stad is inmiddels een gebied ontstaan met winkels, musea, watersport en dagrecreatie. Aangezien hier sprake is van gemengd gebruik van de parkeervoorzieningen wil de gemeente Lelystad een actieve rol op het gebied van (de regie over) parkeren vasthouden.

Het instrumentarium voor dit onderdeel wordt besproken in hoofdstuk 4, Capaciteitsbeleid en 5, Beleid parkeerregulering.

### *Natuurpark, Oostvaardersplassen: Natuur Activiteiten Centrum (NAC) en Aviodrome (ambitie 7)*

Voor het Natuurpark, NAC en het Aviodrome geldt het uitgangspunt dat parkeren op eigen terrein wordt afgewikkeld aangezien dit private ontwikkelingen zijn. Bij eventuele uitbreiding van functies (naar bijvoorbeeld verblijfsrecreatie) dient hiermee rekening te worden gehouden. Voor het NAC stimuleert de gemeente een combinatie met een nieuw te realiseren treinstation (de zogenaamde Regiopoort).

Het instrumentarium voor dit onderdeel wordt besproken in hoofdstuk 4, Capaciteitsbeleid.

## **Bijzondere locaties**

### *OV-knooppunten (ambitie 8)*

Voor het uitgaande woon-werkverkeer stimuleert de gemeente Lelystad het gebruik van openbaar vervoer. De gemeente wil hiertoe parkeervoorzieningen voor forensen realiseren. Er wordt gezocht naar een oplossing bij het toekomstige station Lelystad-Zuid (de Regiopoort). De wijze waarop parkeren plaatsvindt en de faciliteit geëxploiteerd zal worden wordt samen met de projectpartners uitgewerkt.

De Regiopoort krijgt –naast de bovengenoemde P+R functie voor uitgaand woon-werkverkeer- ook een functie als spoorontsluiting van de Noordoostpolder. Daarnaast biedt dit station in de toekomst een mogelijkheid voor automobilisten op de A6 om over te stappen op de trein. Daarmee vermijden zij de files bij Almere en de extra kosten van het spitstarief. Bij de Regiopoort zal daarom een aanzienlijke parkeercapaciteit worden gerealiseerd.

Het instrumentarium voor dit onderdeel wordt besproken in hoofdstuk 4, Capaciteitsbeleid.

## **Financiële uitgangspunten**

### *Twee parkeerexploitaties (ambitie 9)*

Momenteel zijn er drie gebieden met betaald parkeren (Stadshart, Lelycentre en Batavia Stad). De parkeertarieven in het Lelycentre zijn momenteel gekoppeld aan die in het Stadshart. Gezien de specifieke dynamiek van de gebieden worden twee gescheiden parkeerexploitaties gehandhaafd (Stadshart en Kust), waarbij de kosten en opbrengsten van betaald parkeren in het Lelycentre worden

vooral nog apart inzichtelijk gemaakt binnen de parkeerexploitatie Stadshart. Op die manier ontstaat een zuiver inzicht in kosten en opbrengsten per locatie.

#### *Parkeerexploitatie Stadshart (ambitie 10)*

Het uitgangspunt voor de parkeerexploitatie Stadshart is dat de parkeertarieven in het Stadshart zijn gebaseerd op een kostendekkende exploitatie. Naast het dekken van de kosten voor handhaving, beheer, onderhoud en kapitaallasten van gebouwen en terreinen dient een adequate financiële reserve te worden opgebouwd teneinde toekomstige financiële tegenvallers te kunnen opvangen.

#### *Parkeerexploitatie Lelycentre (ambitie 11)*

Het Masterplan Lelycentre geeft aan welke ontwikkelingsrichting voor het Lelycentre wordt ingezet. Deze ontwikkeling bepaalt of een aparte parkeerexploitatie zinvol is. Momenteel zijn de parkeertarieven gerelateerd aan de tarieven in het Stadshart.

#### *Parkeerexploitatie Kust (ambitie 12)*

De parkeertarieven in de centrale kuststrook zijn gebaseerd op financiering van de investeringen in parkeervoorzieningen, handhaving en onderhoud en het genereren van een budget voor gebiedsmarketing.

#### *Reikwijdte exploitaties*

Indien in gebieden rondom een exploitatiegebied een parkeerregime wordt ingevoerd ter beperking van de zogenaamde overloopproblematiek, dan worden de kosten (en opbrengsten) van deze maatregelen ten laste gebracht van de bestaande parkeerexploitaties. De overlast is immers gekoppeld aan de exploitatiegebieden.

Het instrumentarium voor dit onderdeel wordt besproken in hoofdstuk 6, Financieel beleid.

#### *Jaarlijkse actualisatie (ambitie 13)*

Van de parkeerexploitaties wordt jaarlijks een rapportage opgesteld en een actualisatie uitgevoerd. In de actualisatie worden alle resultaten verwerkt, alsmede gebeurtenissen die van invloed zijn op het exploitatieresultaat.



## **Deel B**

### **Instrumentarium parkeerbeleid**

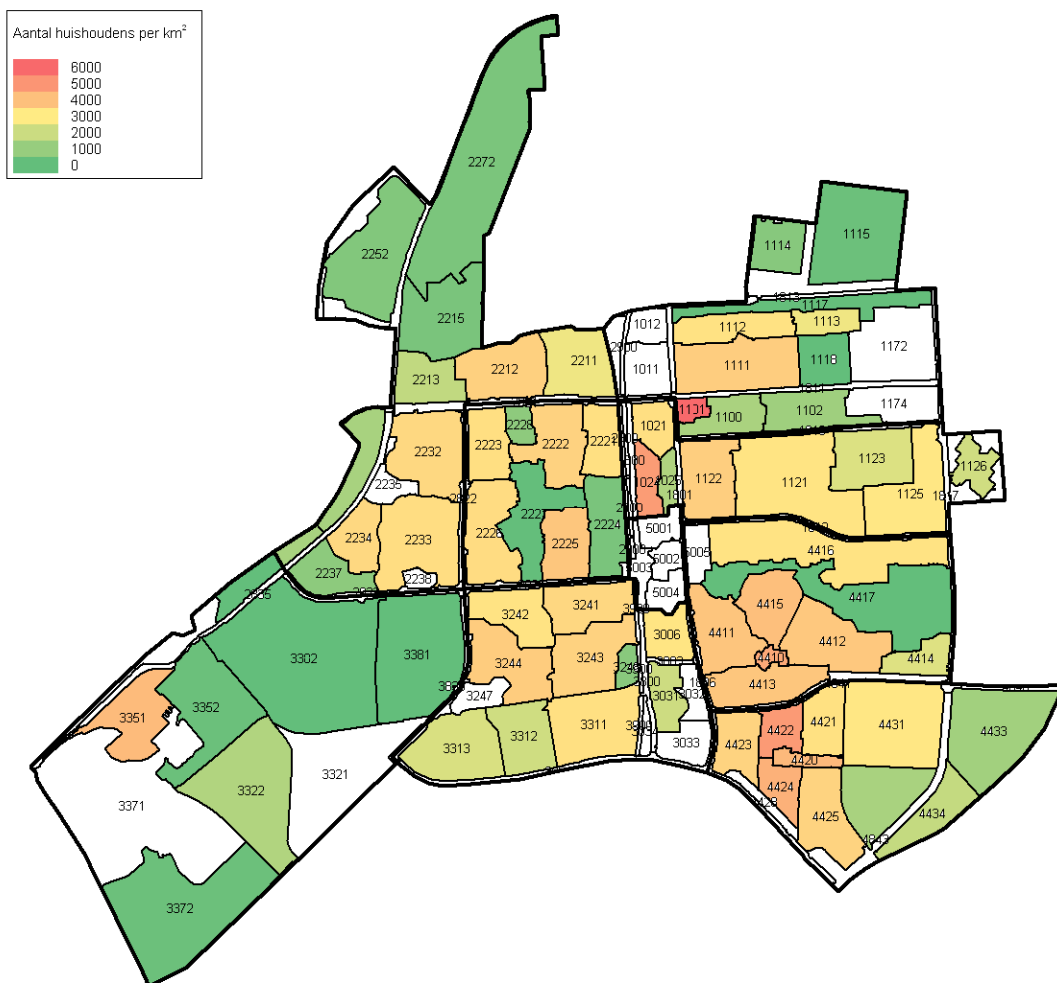
## 4 Capaciteitsbeleid

Het capaciteitsbeleid beschrijft de wijze waarop de gemeente Lelystad waarborgt dat er voldoende parkeercapaciteit wordt gerealiseerd en beschikbaar blijft. Hierin is de indeling naar gebiedstypen uit de parkeervisie gebruikt.

### 4.1 Woongebieden

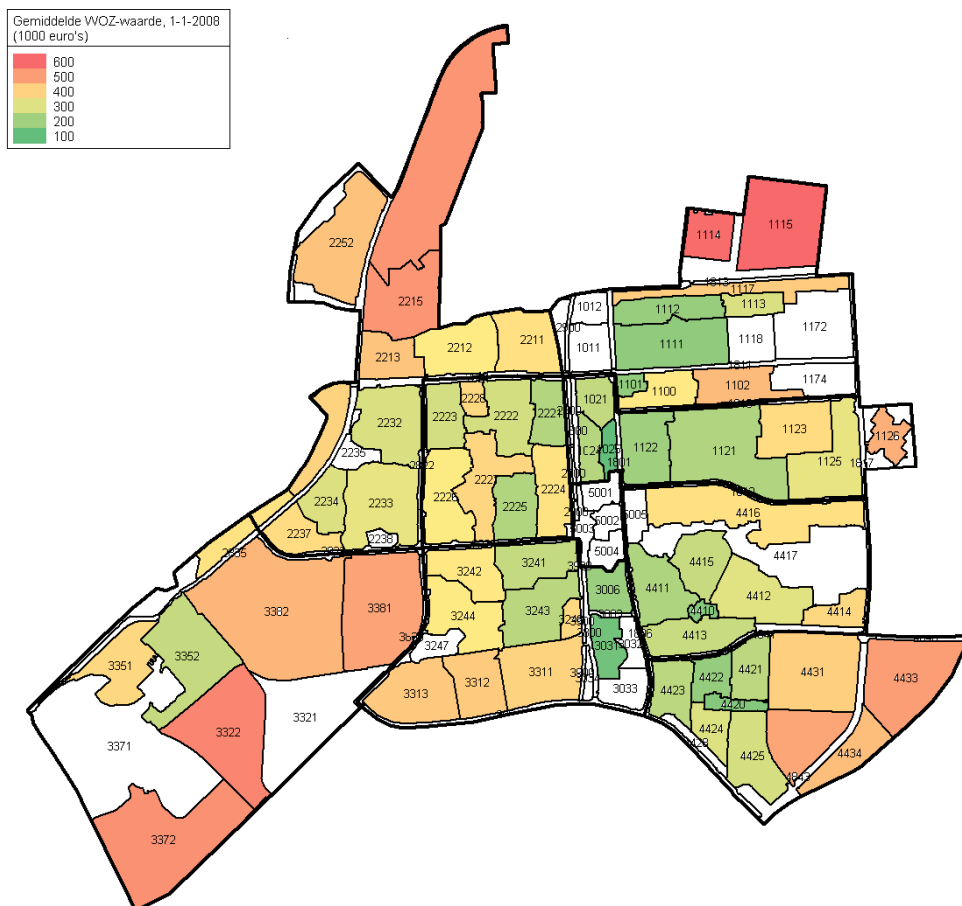
Het parkeergedrag van bewoners en hun bezoekers is afhankelijk van de ligging van de woonbuurt. Gebieden dichtbij het centrum kennen een lagere autoafhankelijkheid dan het overig stedelijk gebied of het buitengebied. Daarnaast blijkt het autobezit afhankelijk te zijn van het type woning en het soort huishouden. Er worden parkeernomen vastgesteld per gebied en woningtype.

Voor de gebiedsafbakening en de bepaling van de parkeerbehoefte wordt, naast de afstand tot het centrum, gebruik gemaakt van de woningdichtheid. In figuur 4.1 is deze dichtheid weergegeven. Het grootste deel van het stedelijk gebied kan als stedelijk worden aangeduid ( $> 2000$  woningen /  $\text{km}^2$ ). Deze stedelijkheid is van invloed op de parkeervraag per huishouden.



Figuur 4.1: woningdichtheid per buurt

De parkeervraag per huishouden blijkt ook een duidelijke relatie te hebben met de waarde van de woning. Ter illustratie is in figuur 4.2 de gemiddelde WOZ-waarde (op 1-1-2008) per buurt weergegeven. De figuur laat een verspreid beeld zien, hoewel de buurten aan de rand van het stedelijk gebied gemiddeld genomen duurdere woningen bevatten.



**Figuur 4.2:** Gemiddelde WOZ-waarde per buurt

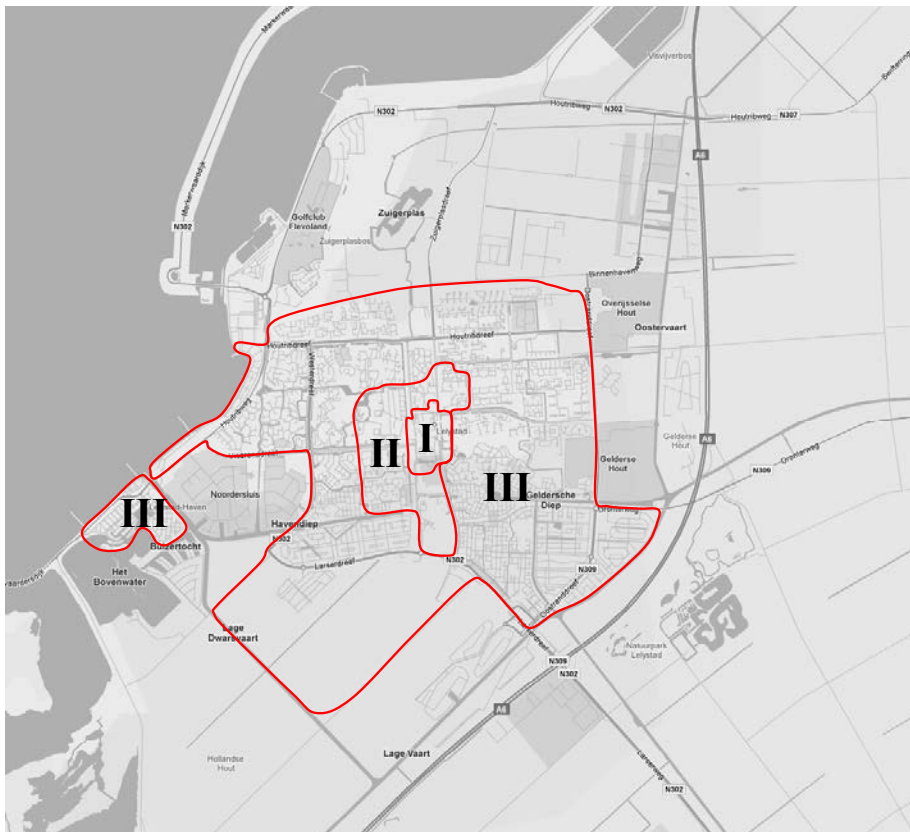
De parkeerbehoefte per woning is afhankelijk van de woningwaarde. Daarentegen blijkt dat duurdere woningen veelal parkeergelegenheid op eigen terrein hebben, waardoor de (financiële) druk op het openbaar gebied bij duurdere woningen juist veelal lager is. Bij het vaststellen van de parkeernormen wordt rekening gehouden met de woningwaarde. Daarnaast wordt via rekenregels vastgesteld op welke manier parkeergelegenheid op eigen terrein mag worden meegerekend. Op basis van de Lelystadse woningvoorraad worden daarbij de volgende grenzen gehanteerd (vrije verkoopprijs prijspeil 2009; bron: woningmarktmonitor Lelystad).

- Goedkope woningen: tot € 225.000
- Middeldure woningen: € 225.000 - € 300.000
- Dure woningen: boven € 300.000

### Gebieden

De parkeerbehoefte per woning blijkt ook afhankelijk te zijn van de ligging in de stad. Grofweg kan worden gesteld dat de parkeerbehoefte nabij het centrum lager dan gemiddeld en aan de randen van de stad hoger dan gemiddeld. Op basis van de voorgaande gegevens is een gebiedsindeling gemaakt, die wordt gebruikt als basis voor het capaciteitsbeleid. Binnen een gebied wordt de parkeerbehoefte gespecificeerd per woningtype.

- I: Centrum Lelystad
- II: Schil rondom centrum
- III: Overig stedelijk gebied
- IV: Overige gebieden binnen Gemeente Lelystad



**Figuur 4.3:** parkeergebieden

### Parkeernormen

De Gemeente Lelystad wil zorgdragen voor voldoende parkeergelegenheid in alle woongebieden. Het sturingsinstrument hiervoor is het voorschrijven van parkeernormen. Momenteel worden per bestemmingsplan ad hoc regels voor parkeernormen opgesteld. In de praktijk ontbreekt een eenduidig beleid en soms ontbreken zelfs de parkeernormen.

Om de eenduidigheid in het parkeerbeleid te verkrijgen worden voor de gehele gemeente met dit beleidsplan de parkeernormen vastgesteld. Vervolgens dienen de normen in alle bestemmingsplan te worden overgenomen. De verplichting tot het realiseren van de benodigde parkeerruimte wordt zo structureel juridisch vastgelegd.

In bestaande woongebieden wordt bij groot onderhoud van wegen of herinrichtingsprojecten gestreefd naar het realiseren van voldoende parkeerplaatsen volgens de parkeernorm. Dit wordt in overleg met de bewoners aangepakt.

De parkeernormen zijn uitgewerkt in deel C

#### *Toekomstvastheid*

Een belangrijk doel in de parkeervisie is het creëren van toekomstvaste woonwijken. Deze toekomstvastheid wordt verkregen door rekening te houden met mogelijke toekomstige functiewijzigingen van gebouwen en wijzigingen in het autobezit.

Het toekomstige autobezit wordt gebaseerd op de sociaaldemografische ontwikkelingen en de sociaaleconomische ontwikkelingen. Verder zullen de invoering van de Kilometerheffing en de verlaging van de BPM een invloed hebben op het toekomstige autobezit.

De sociaaldemografische ontwikkelingen laten een vergrijzing in de afgelopen decennia zien. Het percentage ouderen (ouder dan 65 jaar) is gestegen van 19 procent in 1970 tot 22 procent in 2000. Deze vergrijzing zal zich sneller doorzetten in de komende decennia waardoor het percentage ouderen op 43 procent zal liggen in 2040 (CPB, 2000). Deze sterke mate van vergrijzing zal zorgen voor een afvlakking van de groei in autobezit na 2020. Dit effect wordt versterkt door de trend van verdunning (afname aantal personen per huishouden).

Voor de sociaaleconomische ontwikkelingen wordt de welvaartsstijging en de gepaard gaande consumptieve ontwikkelingen beschouwd. Aangezien een vast percentage van het inkomen van de mensen wordt besteed aan verplaatsingen, is de welvaartsstijging direct gerelateerd aan het autobezit en –gebruik.

In de afgelopen jaren is in Lelystad het autobezit per huishouden als gevolg van deze ontwikkeling gegroeid. In tabel 4.1 is te zien dat in de periode 2000 – 2007 een groei van het aantal auto's per huishouden met 12% heeft plaatsgevonden. Daarbij dient als kanttekening te worden geplaatst dat dit slechts de personenauto's in privé-bezit betreft. De totale parkeerbehoefte van huishoudens ligt hoger door lease-auto's en bedrijfsauto's die ook in de woongebieden staan; de tabel geeft vooral een goed inzicht in de jaarlijkse groei.

**Tabel 4.1: auto's per huishouden 2000 - 2007**

<b>Autobezit per huishouden - Lelystad</b>			
	Personenauto's privé	Huishoudens	privé-auto's / huishouden
<b>2000</b>	21609	26213	0,82
<b>2001</b>	23094	27004	0,86
<b>2002</b>	24317	27752	0,88
<b>2003</b>	25866	28747	0,90
<b>2004</b>	26443	29284	0,90
<b>2005</b>	27135	29895	0,91
<b>2006</b>	27651	30159	0,92
<b>2007</b>	28343	30723	0,92

Door de introductie van de kilometerheffing, waarbij de motorrijtuigenbelasting zal worden gevariabiliseerd, is een groei van het autobezit aannemelijk. Bij een volledige omzetting van de motorrijtuigen belasting en de belasting op personenauto's en motorrijwielen in de kilometerprijs wordt een groei van 5 à 6 procent verwacht (CPB, 2008).

Met behulp van bovenstaande sociaaleconomische aspecten en de bevolkingsontwikkeling wordt tot 2020 een groei van het autobezit in een stedelijk gebied van 10 procent voorspeld (RPB, 2008). Een nationaal groeipercentage van 12 procent wordt gevonden met de fileverkenning (AVV, 2004). De groei wordt voornamelijk gebaseerd op een toename van de bevolking door woningbouw. Voor de toekomstvastheid wordt er gelet op de groei van het autobezit binnen woonwijken. Er wordt daarom uitgegaan van een lagere groeifactor dan 10 of 12 procent.

De sociaaldemografische ontwikkelingen en de invoering van de Kilometerheffing hebben respectievelijk een negatieve en een positieve invloed op de groei van het autobezit. De sociaaldemografische ontwikkelingen worden verwacht een zwaardere invloed te hebben dan de kilometerheffing. Een toename van het autobezit van 8 procent wordt daarom als goede richtlijn beschouwd. Deze toename van het autobezit correspondeert met een gelijke toename van het aantal benodigde parkeerplaatsen in woongebieden tot 2020.

Bij nieuwe woonwijken bestaat de mogelijkheid om de in de toekomst benodigde ruimte te reserveren. Er wordt, verspreid over een projectgebied, ruimte voor toename van 8% van het aantal parkeerplaatsen gereserveerd. Deze ruimte wordt nu als groen uitgevoerd en stedenbouwkundig zodanig ingepast dat de locaties in de toekomst kunnen worden omgezet naar parkeerplaatsen. In het bestemmingsplan worden de locaties al opgenomen met bestemming "verkeer".

## **4.2 Werkgebieden**

Lelystad kent een aantal specifieke bedrijven- en industrieterreinen. Gezien de ligging van Lelystad in Nederland en de ligging van de gebieden in de stad wordt ervoor gekozen enkel parkeernormen voor het minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen voor te schrijven. Hierbij wordt aangesloten bij het provinciale locatiebeleid. Evenals bij woongebieden wordt een instrument gehanteerd om een betere toekomstvastheid van de werkgebieden te verkrijgen.

### *Parkeernormen*

In het kader van de gemeentelijke visie vestigingsbeleid zijn reeds parkeernormen opgesteld voor werkgebieden. Hierbij is onderscheid gemaakt naar verschillende typen bedrijvenmilieus. Deze parkeernormen zijn nog goed bruikbaar en worden in deel C overgenomen. Het uitgangspunt voor specifieke werkgebieden is dat de parkeergelegenheid op eigen terrein moet worden gerealiseerd. Waar mogelijk kan op gebiedsniveau een gezamenlijke parkeervoorziening worden gerealiseerd met behulp van een onderbouwing aan de hand van een parkeerbalans. Ook deze parkeernormen worden vastgesteld met dit beleidsplan en dienen in alle bestemmingsplannen te worden overgenomen.

Voor de beschrijving van de parkeerbehoefte worden onderstaande vestigingsmilieus onderscheiden, waarbij wordt aangesloten bij de locatietypologie van de provincie Flevoland.

- Centrummilieus: centrumgebied met meerdere functies nabij OV-knooppunt;
- Gemengde milieus: alle gebieden die niet tot centrummilieu of specifiek werkmilieu behoren;
- Specifieke werkmilieus: kantoor- of detailhandelconcentraties of reguliere bedrijventerreinen.

De parkeerbehoefte bij bedrijven sluit in de praktijk goed aan bij deze indeling. Uiteraard speelt de ligging van de gebieden daarbij een rol. Per vestigingsmilieu zijn de parkeernormen beschreven.

### *Toekomstvastheid*

Op bedrijventerreinen wijzigt de parkeerbehoefte van bedrijven op het moment dat een vestiging wordt uitgebreid. Op hetzelfde moment zorgt de verbouwing voor een verkleining van de beschikbare parkeerruimte op eigen terrein. Deels wordt de toekomstvastheid al gewaarborgd door het voorschrijven van een maximaal bebouwingspercentage. Toch blijkt dit in de praktijk dat dit niet in alle gevallen voldoende soelaas biedt, doordat functiewijzigingen plaatsvinden of de uitbreidingsbehoefte verder stijgt. Verder verlagen van het voorgeschreven bebouwingspercentage is geen reële optie, omdat de grondprijzen dan te hoog worden.

De oplossing moet worden gevonden in het openbaar gebied. In het ontwerp van nieuwe bedrijventerreinen dient daarom voldoende openbare ruimte te worden opgenomen om in de toekomst te kunnen transformeren tot parkeerplaatsen. Hierbij kan worden gedacht aan brede bermen.

## **4.3 Winkelgebieden**

Voor winkelgebieden worden parkeernormen voor het minimaal te realiseren aantal parkeerplaatsen voorgeschreven. Deze parkeernormen worden, eveneens als voor de functies wonen en werken, vastgesteld en overgenomen in bestemmingsplannen. Uitgangspunt is dat alle parkeerplaatsen in winkelgebieden openbaar toegankelijk is, zodat de beschikbare capaciteit optimaal wordt benut.

Bij bestaande winkelgebieden wordt de parkeercapaciteit uitgebreid, indien daartoe de noodzaak bestaat. In de praktijk blijkt dit niet altijd mogelijk vanwege de beperkte fysieke ruimte. In dat geval kunnen reguleringsmaatregelen uitkomst bieden. Zie hiervoor hoofdstuk 5.

## **4.4 Gehandicaptenparkeren**

De Gemeente Lelystad wil op alle locaties in de stad een zo goed mogelijke bereikbaarheid realiseren voor automobilisten met een functiebeperking. Deze groep kan een gehandicaptenparkeerkaart aanvragen waarmee ze gratis kunnen parkeren op de daarvoor bestemde plaatsen. Ook kunnen zij nabij hun woning een gereserveerde parkeerplaats op kenteken aanvragen.

In het Stadshart parkeren gehandicapten momenteel gratis op de maaiveldparkeerplaatsen. Er wordt momenteel onderzocht op welke wijze dit in de parkeergarages en op parkeerterreinen met achteraf betalen moet worden geregeld. De Tweede Kamer behandelt momenteel een wetsvoorstel om gehandicapten vrij te stellen van parkeerbelasting. De uitkomsten van dit debat worden uiteraard ook direct betrokken in de beleidsuitwerking.

In centrum-, winkel- en werkgebieden wordt voorgeschreven dat minimaal 1 op de 50 parkeerplaatsen bestemd is voor gehandicaptenparkeren. Het werkelijk aantal parkeerplaatsen voor gehandicapten en de locatie van deze plaatsen wordt per locatie bepaald. Door monitoring en evaluatie wordt de vraag naar gehandicaptenparkeren bepaald en eventueel aangepast worden.

## **4.5 Toeristische knooppunten en recreatiegebieden**

### *Centrale kuststrook*

In de centrale kuststrook vindt het parkeren onder gemeentelijke regie plaats. Bij nieuwe ontwikkelingen binnen dit gebied wordt aan de hand van een parkeerbalans de benodigde extra parkeercapaciteit berekend. Deze extra te realiseren parkeerplaatsen worden bekostigd door de initiatiefnemer en opgenomen in de openbare parkeergelegenheid. Het wordt dus niet toegestaan private parkeerplaatsen voor bezoekers te realiseren binnen de centrale kuststrook (met uitzondering van parkeerplaatsen woningen Batavia Haven). Door deze aanpak ontstaat optimale flexibiliteit met een centraal aangestuurde parkeervoorziening en kunnen pieken in de parkeervraag beter worden opgevangen.

### *Overige gebieden*

Uitgangspunt voor de overige grootschalige recreatiegebieden is dat de benodigde parkeercapaciteit op eigen terrein wordt afgewikkeld. De hiervoor geldende parkeernormen vergen maatwerk en worden per individueel geval uitgewerkt.

## **4.6 Fietsparkeren Stadshart**

In het Stadshart bevinden zich veel publieksfuncties op een relatief klein gebied. Het beleid van de Gemeente Lelystad is erop gericht de bezoekers te verleiden per fiets naar het Stadshart te komen. Voldoende en aantrekkelijke fietsparkeervoorzieningen zijn daarin een belangrijke voorwaarde. Er worden daarom fietsparkeernormen per publieksfunctie vastgesteld, die de hoeveelheid fietsparkeerplaatsen aangeven, die nabij de voorzieningen moeten worden gerealiseerd. Dit betreffen alleen plaatsen voor bezoekers; de fietsparkeerplaatsen voor vaste gebruikers (bewoners, personeel) zijn geregeld in het bouwbesluit.

## **4.7 P+R Lelystad-zuid**

Momenteel wordt samen met de NS het plan voor de realisatie van een P+R-voorziening in de zogenaamde Regiopoort Lelystad-zuid uitgewerkt. Er wordt uitgegaan van een capaciteit van 1000 parkeerplaatsen. De doelgroep bestaat met name uit forensen met herkomst Lelystad en de regio in de corridor langs de A6 uit noordoostelijke richting, die hun reis naar de eindbestemming per trein voorzetten. Het uitgangspunt is dat deze doelgroep tegen aantrekkelijke voorwaarden op het terrein kan parkeren.



## 5 Beleid parkeerregulering

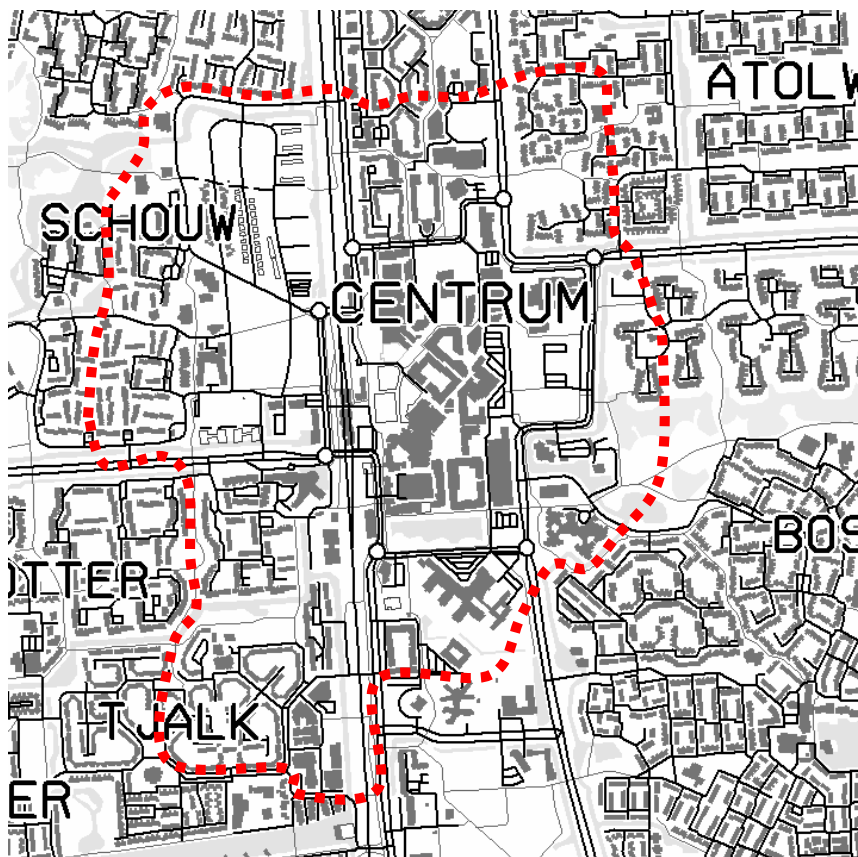
In de situatie dat er onvoldoende parkeercapaciteit kan worden gegarandeerd, er sprake is van parkeeroverlast of parkeerplaatsen op onbedoelde wijze worden gebruikt, kan het noodzakelijk zijn enige vorm van regulering in te voeren. In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke spelregels worden gehanteerd bij het nastreven van de ambities van de parkeervisie.

### 5.1 Woongebieden

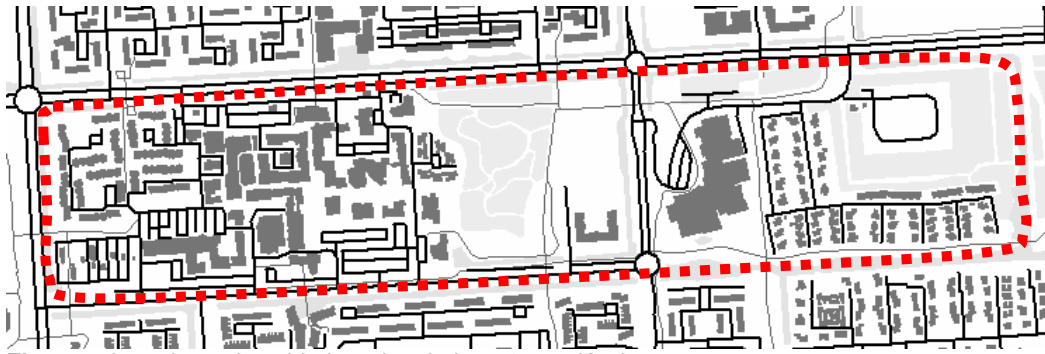
Een aantal woongebieden in Lelystad grenst aan centrum- of winkelgebieden, waardoor er mogelijk parkeeroverlast ontstaat. In de parkeervisie is vastgelegd dat parkeerregulering kan worden ingevoerd om te garanderen dat parkeerplaatsen beschikbaar blijven voor de bewoners en hun bezoekers. In dit hoofdstuk wordt de aanpak voor eventuele invoering van parkeerregulering in deze gebieden beschreven.

#### **Gebieden**

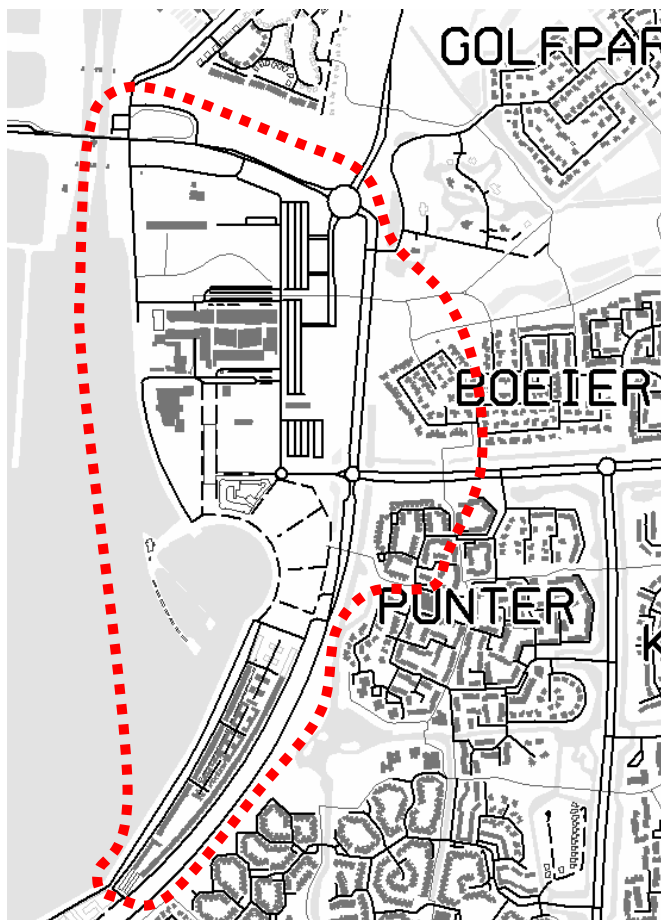
Allereerst worden de onderzoeksgebieden vastgesteld waarin parkeerregulering kan worden ingevoerd, indien daar aanleiding toe bestaat. In de figuren 5.1, 5.2, 5.3 en 5.4 zijn de gebieden weergegeven rondom respectievelijk het Stadshart en winkelcentrum Tjalk, het Lelycentre, Batavia Stad / -Haven en Werkeiland. De gebiedsgrenzen zijn bepaald aan de hand van de uiterste grens van de overlast. De gebieden geven de kaders aan waarbinnen het college van B&W voorstellen voor parkeerregulering kan uitwerken.



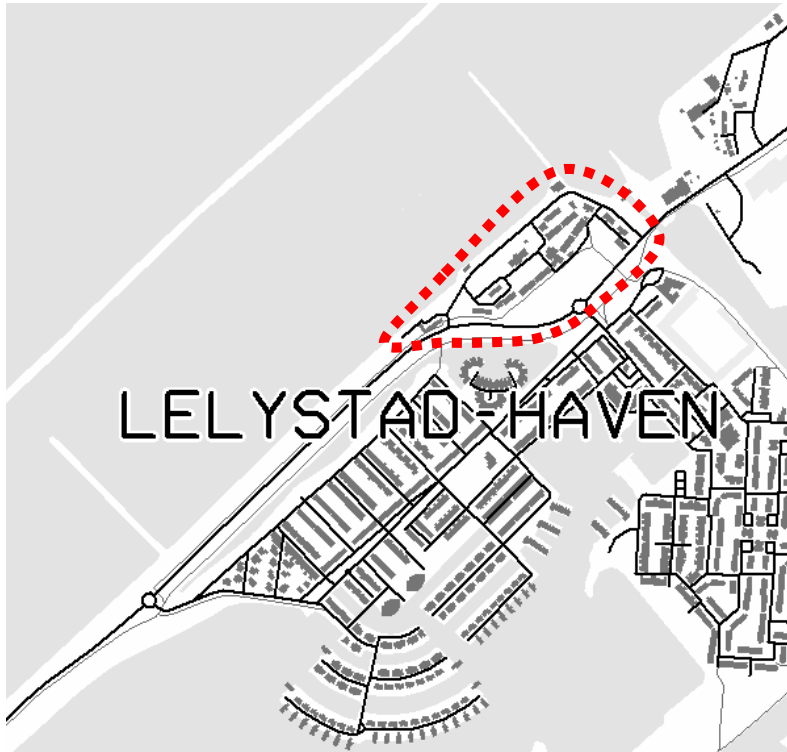
*Figuur 5.1: onderzoeksgebied rondom Stadshart en Tjalk*



*Figuur 5.2: onderzoeksgebied rondom Lelycentre en Koploper*



*Figuur 5.3: onderzoeksgebied rondom Batavia Stad*



**Figuur 5.4:** Onderzoeksgebied rondom werkeiland

### **Mogelijke vormen parkeerregulering**

Onder het reguleren van parkeren wordt hier verstaan het beperken van de parkeermogelijkheden van bepaalde groepen gebruikers en/of het beperken van de parkeerduur. Bij parkeerregulering overweegt de Gemeente Lelystad twee hoofdprincipes:

- blauwe zone (parkeerschijfzone);
- vergunningparkeren;

De twee hoofdprincipes zijn solitair toepasbaar maar worden vaak ook naast elkaar toegepast. Welk systeem wordt toegepast is afhankelijk van de doelgroep en het doel van het systeem. Elk principe heeft daarbij voordelen en nadelen. Hieronder worden de principes besproken en de voor- en nadelen aangegeven.

#### *Blauwe zone (parkeerschijfzone)*

Bij een blauwe zone is het iedereen toegestaan gedurende een beperkte tijd te parkeren in de met een blauwe markering aangegeven vakken. De gebruiker is daarbij verplicht de aankomsttijd aan te geven middels een parkeerschijf. Aan specifieke doelgroepen, zoals bewoners, kunnen ontheffingen worden verleend van de maximale parkeerduur of van het verbod buiten de vakken te parkeren. Een blauwe zone is toepasbaar als middel tegen ongewenst straatparkeren en als reguleringsmaatregel met als doel het weren van langparkeerders of het verbeteren van de benuttingsgraad van de parkeercapaciteit.

#### *Voordelen blauwe zone*

- Iedereen kan er parkeren.
- Langparkeren wordt tegengegaan, mits goed gehandhaafd.
- Beperkte investeringskosten.

### *Nadelen blauwe zone*

- Er is slechts een beperkte parkeertijd voor bezoekers.
- Bewoners moeten ontheffingen krijgen; hiervoor moeten spelregels worden opgesteld.
- Het systeem is fraudegevoelig (doordraaien van de schijf).
- Er zijn geen inkomsten, wel handhavingskosten (financieel tekort).
- Handhaving kan alleen plaatsvinden door politie of BOA's, waarbij handhaving door de politie afhankelijk is van de prioriteiten bij de politie.

### *Vergunningparkeren*

Binnen een gebied voor vergunninghouders is het alleen toegestaan te parkeren met een vergunning. Vergunningen worden verleend aan specifieke doelgroepen, waarbij verschillende tarieven en voorwaarden kunnen worden gehanteerd tussen de diverse doelgroepen. Het doel van vergunningparkeren kan zijn het beperken van de parkeervraag of het sturen van de spreiding in de parkeerdruk. In de Stelling is vergunningparkeren ingevoerd, waarbij naast bewonersvergunningen ook bezoekersvergunningen zijn uitgegeven.

### *Voordelen vergunningparkeren*

- De beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor belanghebbenden is goed te reguleren.
- Parkeren voor bezoekers is te sturen in tijd en plaats.
- Eenvoudig voor gebruikers.
- Beperkte investeringskosten.

### *Nadelen vergunningparkeren*

- Niet iedereen kan er parkeren (denk aan bezoekers).
- Beperkte inkomsten uit vergunningen, wel handhavingskosten.
- Uitwijkgedrag met als gevolg een olievlekeffect voor het vergunninggebied.

### *Keuze voor woongebieden*

In principe beide beschreven reguleringsvormen toepasbaar in de Lelystadse woongebieden. De meest geschikte maatregel hangt sterk af van de aard van de parkeerproblematiek en de buurt. In principe wordt de voorkeur uitgesproken voor het vergunningensysteem, zoals deze in de Stelling is ingevoerd; de daadwerkelijke keuze wordt per geval bepaald.

### **Stappenplan invoering parkeerregulering**

Het uitgangspunt voor de eventuele invoering van parkeerregulering in woongebieden is dat er sprake moet zijn van overlast. Het stappenplan is hierop gebaseerd.

Achtereenvolgens worden de volgende stappen doorlopen:

- Uit een woongebied dienen minimaal drie klachten van bewoners over parkeeroverlast door de gemeente te zijn ontvangen. Dit kunnen schriftelijke of mondelinge klachten zijn.
- De gemeente onderzoekt welk type parkeerregulering het best past bij de aard van de buurt en de parkeeroverlast. Er wordt een opzet voor het in te voeren parkeerregime uitgewerkt.
- Op basis van de klachten wordt door de gemeente een parkeerdrukmeting uitgevoerd in de buurt waaruit de klachten afkomstig zijn. Als gebiedsafbakening worden logische en natuurlijke grenzen genomen. De parkeerdrukmeting wordt op meerdere tijdstippen overdag en 's nachts uitgevoerd teneinde een volledig beeld te krijgen.
- Als uit de parkeerdrukmeting blijkt dat op enig moment de bezettingsgraad hoger is dan 80%, dan wordt in het betreffende gebied een draagvlakonderzoek naar de invoering van het parkeerregime

uitgevoerd. Het draagvlakonderzoek betreft een huis-aan-huis-enquête waarin bewoners kunnen aangeven of ze voor of tegen dit parkeerregime zijn.

- Als blijkt dat een meerderheid van de bewoners voor invoering van parkeerregulering is, dan wordt deze ingevoerd. Indien blijkt dat er geen meerderheid voor invoering is, dan wordt dit ook gecommuniceerd met de bewoners. Er kan dan gedurende twee jaar geen nieuwe draagvlakmeting worden gehouden.

## **5.2 Werkgebieden**

### **Parkeren grote voertuigen**

In woongebieden is het ongewenst dat grote voertuigen, zoals vrachtwagens, staan geparkeerd op straat en op parkeerterreinen. De Gemeente Lelystad heeft derhalve voor de gehele gemeente een nachtelijk (18:00 – 8:00 uur) parkeerverbod ingesteld voor grote voertuigen (langer dan 6 meter en/of hoger dan 2,1 meter).

Op de volgende locaties is het parkeren van grote voertuigen wel toegestaan:

- het specifieke vrachtwagenparkeerterrein (met 13 parkeerplaatsen) in de hoek Vaartweg - Zuiveringweg;
- bedrijventerrein Noordersluis: alleen op de volgende wegen: de Verlaatweg, de Havenweg, de Loodsweg, de Bouwweg en het gedeelte van de Vaartweg tussen de Loodsweg en de rioolwaterzuivering De Kringloop;
- bedrijventerrein Oostervaart: alle wegen met uitzondering van de Binnenhavenweg, Bronsweg en Steenstraat;
- bedrijventerrein Gildenhof: alle wegen met uitzondering van de Schroefstraat;
- het halfverharde manifestatieterrein aan De Meent (dus niet de ontsluitingswegen rondom dat terrein), met uitzondering van dagen en tijdstippen waarop aan De Meent evenementen plaatsvinden.

De gemeente zal regelmatig monitoren of de beschikbare parkeercapaciteit voor grote voertuigen en de locaties waar mag worden geparkeerd, nog voldoen aan de vraag. Bij realisatie van nieuwe bedrijventerreinen zal opnieuw worden bekeken of er nieuwe parkeergelegenheden moeten worden gerealiseerd.

## **5.3 Winkelgebieden**

Lelystad kent een wijkwinkelcentrum (Lelycentre) en buurtwinkelcentra. Daarnaast blijkt het Stadshart door veel Lelystedelingen te worden gebruikt voor de dagelijkse boodschappen, waarmee het feitelijk concurreert met de wijk- en buurtwinkelcentra. Bij het Lelycentre is in het aanbod aan winkels deels nog gericht op de voormalige functie als hoofdwinkelcentrum voor Lelystad. Buurtwinkelcentra zijn Tjalk, Kamp, Botter, Jol, Voorhof, Kempenaar en Lelystad-Haven. Daarnaast is Palazzo nog een bijzondere winkellocatie. Het parkeerbeleid rondom deze winkelgebieden dient steeds op stedelijk niveau te worden beschouwd.

### **Mogelijke vormen parkeerregulering winkelgebieden**

Indien capaciteitsproblemen ontstaan kan in winkelgebieden een parkeerregime worden ingevoerd. In Lelystad wordt in winkelgebieden (met uitzondering van Stadshart en Lelycentre) alleen een blauwe zone overwogen. Bij een blauwe zone worden de parkeerplaatsen vrijgehouden voor de doelgroep

van het winkelgebied: de klanten. Voor buurtwinkelcentra wordt alleen een blauwe zone overwogen, omdat het gezien de kleinschaligheid niet reëel is om te investeren in parkeerapparatuur.

#### *Voordelen blauwe zone*

- Iedereen kan er parkeren.
- Langparkeren wordt tegengegaan, mits goed gehandhaafd.
- Beperkte investeringskosten.

#### *Nadelen blauwe zone*

- Er is slechts een beperkte parkeertijd voor bezoekers.
- Personeel van de winkels en direct omwonenden moeten elders parkeren of een ontheffing krijgen; hiervoor moeten spelregels worden opgesteld.
- Het systeem is fraudegevoelig (doordraaien van de schijf).
- Er zijn geen inkomsten, wel handhavingskosten (financieel tekort).
- Handhaving kan alleen plaatsvinden door politie of BOA's, waarbij handhaving door de politie afhankelijk is van de prioriteiten bij de politie.

#### **Stappenplan invoering parkeerregulering**

Voor de buurtwinkelcentra worden de volgende stappen achtereenvolgens doorlopen:

- De gemeente voert jaarlijks een parkeerdrukmeting bij alle buurtwinkelcentra op verschillende momenten in de week (zie ook hoofdstuk 8).
- Als uit de metingen blijkt dat op enig moment de bezettingsgraad hoger is dan 80%, dan wordt een draagvlakonderzoek naar de invoering van parkeerregulering gehouden onder de winkeliers en direct omwonenden.
- Als blijkt dat een meerderheid van de omwonenden en winkeliers voor invoering van parkeerregulering is, dan wordt deze ingevoerd. Indien blijkt dat er geen meerderheid voor invoering is, dan wordt dit ook gecommuniceerd met de bewoners. Er kan dan gedurende twee jaar geen nieuwe draagvlakmeting worden gehouden.

## **5.4 Stadshart**

In het Stadshart is reeds parkeerregulering ingevoerd in de vorm van betaald parkeren. Het betaald parkeren in het Stadshart is niet in de eerste plaats gericht op het beperken van het autogebruik, maar op het mogelijk maken van ruimtelijke ontwikkelingen en het realiseren van een kostendekkende parkeerexploitatie. Binnen het Stadshart is het streven om in het totale Stadshart te komen tot achteraf betalen.

Binnen het betaald parkeren wordt reeds onderscheid gemaakt in kleurgebieden, met als doel te kunnen sturen op welke groepen automobilisten parkeren op welke parkeerlocaties. In de parkeervisie is als ambitie opgenomen dat beter wordt gereguleerd met als doel parkeerplaatsen vrij te houden voor winkelpubliek. Door het toepassen van tariefsdifferentiatie worden de verschillende doelgroepen gestuurd.

#### **Stappenplan regulering tariefsdifferentiatie**

Tariefsdifferentiatie is niet zonder meer toepasbaar binnen het huidige systeem van parkeergarages met achteraf betalen. Bij de aanvankelijke aanpak ligt de nadruk dan ook vooral op het in kaart

brengen van de problematiek en het verkennen van de mogelijkheden. Er kan worden gedacht aan verschillende tarieven per garage of een wijziging van het tarief afhankelijk van het dagdeel.

De gemeente Lelystad voert jaarlijks een parkeeronderzoek uit naar het gebruik van de parkeergarages in het Stadshart (zie ook hoofdstuk 8). Doel van het onderzoek is het in beeld brengen van reismotief, parkeerduur, et cetera. Daarnaast wordt zo gemonitord of het systeem van tariefdifferentiatie functioneert. Op basis van die gegevens worden de verdere mogelijkheden van regulering door middel van tariefsdifferentiatie onderzocht.

## **5.5 Centrale kuststrook**

In de centrale kuststrook zijn in principe alle parkeerplaatsen openbaar toegankelijk. Toch kan het nodig zijn plaatsen vrij te houden voor bepaalde doelgroepen. In het gebied worden de volgende doelgroepen onderscheiden:

- kortparkeerders (0 – 2 uur)
- dagrecreanten (2 – 4 uur)
- langparkeerders (>24 uur)
- personeel (4 – 8 uur)

Op dit moment is de VOC-garage vooral voor kortparkeerders bedoeld; ook is er een parkeerterrein met een dagtarief. Indien hiertoe noodzaak bestaat wordt deze vorm van regulering met behulp van tariefdifferentiatie verder uitgebreid.

## 6 Financieel beleid

De uitgangspunten voor het financiële beleid zijn vastgelegd in hoofdstuk 3. Er wordt onderscheid gemaakt naar de exploitatiegebieden en de overige locaties in de stad.

### **Exploitatiegebieden en omgeving**

De uitgangspunten voor de drie parkeerexploitaties zijn beschreven. Binnen deze uitgangspunten kunnen beleidsbeslissingen worden genomen.

In de exploitaties zijn investerings- en onderhoudskosten van gebouwde parkeervoorzieningen opgenomen. Er wordt als uitgangspunt gehanteerd dat deze gebouwde voorzieningen na realisatie worden overgedragen aan de afdeling gebouwenbeheer van de Gemeente Lelystad. De kosten voor de parkeergarages drukken vervolgens middels een vaste post op de parkeerexploitaties. Beleidsbeslissingen ten aanzien van het onderhoud van de gebouwen ligt dan bij gebouwenbeheer.

De beleidsbeslissingen in de parkeerexploitaties richten zich dus met name op parkeerbeheer en parkeertarieven. Zoals in hoofdstuk 3 is aangegeven kan tariefsdifferentiatie worden toegepast indien daartoe noodzaak bestaat. De meerjaren-tariefsontwikkeling wordt jaarlijks aan de gemeenteraad voorgelegd, tezamen met de jaarlijkse actualisatie van de parkeerexploitaties (zie ook hoofdstuk 8).

In alle exploitaties dient een bedrag te worden gereserveerd voor parkeerregulering en handhaving in het omliggende gebied. De hoogte van deze reservering wordt per exploitatie vastgesteld op basis van de verwachte reële kosten.

### **Overige locaties**

Kosten voor handhaving en monitoring van overige locaties wordt een aparte begrotingspost opgesteld. Hieruit worden de volgende onderdelen gefinancierd:

- handhavingskosten (b.v. bij winkelgebieden, werkeiland, etc.);
- structurele monitoring winkelgebieden;
- incidentele monitoring en parkeermaatregelen woongebieden.



## **Deel C**

### **Beleidsuitwerking**

## 7 Uitwerking regels parkeernormen

### 7.1 Parkeernormen wonen

De parkeernormen voor woongebieden zijn afhankelijk van het gebied, zoals in hoofdstuk 4 gedefinieerd en de waarde van de woning. In tabel 7.1 zijn de normen weergegeven. Deze normen zijn gebaseerd op kencijfers van het CROW en gekalibreerd op de Lelystadse situatie.

**Tabel 7.1:** Parkeernormen per gebied en woningtype

gebied	woningtype	parkeernorm
gebied I: centrum	goedkoop	1,2
	middelduur	1,3
	duur	1,6
gebied II: schil rondom centrum	goedkoop	1,4
	middelduur	1,6
	duur	1,7
gebied III: overig stedelijk gebied	goedkoop	1,6
	middelduur	1,8
	duur	2,0
gebied IV: overige gebieden	goedkoop	1,8
	middelduur	2,0
	duur	2,0

De parkeernorm geeft het aantal parkeerplaatsen weer dat per woning moet worden gerealiseerd. Deze parkeerplaatsen kunnen zowel op eigen terrein als in het openbaar gebied worden gerealiseerd. Voor parkeerplaatsen op eigen terrein geldt onderstaande rekenmethodiek.

#### Rekenmethodiek

In beginsel moet per nieuw te bouwen woning het in de tabel genoemde aantal parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Deze parkeerplaatsen kunnen zowel op eigen terrein als in het openbaar gebied worden aangelegd.

#### Rekenwaarden parkeerplaatsen op eigen terrein

Indien er parkeerplaatsen op eigen terrein van woningen worden gerealiseerd, mogen deze plaatsen als parkeercapaciteit worden meegerekend volgens de rekenwaarden, zoals opgenomen in tabel 7.2.

**Tabel 7.2: Rekenwaarden parkeerplaatsen op eigen terrein**

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Rekenwaarde	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit min. 5 meter lang
Lange oprit zonder garage	2	1,0	oprit min. 10 meter lang
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit min. 4,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,0	oprit min. 5 meter lang
Garage met lange oprit	3	1,3	oprit min. 10 meter lang
Garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit min. 4,5 meter breed

Toelichting: voorbeeld: een enkele oprit zonder garage telt mee als 0,8 parkeerplaats

### **Gebiedsgerichte parkeerbalans**

Het college van B&W kan ontheffing verlenen van de verplichting tot realisatie van de parkeerplaatsen conform de parkeernorm in gevallen waarin met behulp van een gebiedsgerichte parkeerbalans kan worden onderbouwd dat de piek-parkeerbehoefte van het gebied lager is dan de parkeernormen voorschrijven. Dit kan het geval zijn wanneer er verschillende functies in het gebied aanwezig zijn. In de berekening van de parkeerbalans dienen de aanwezigheidspercentages te worden gehanteerd, zoals opgenomen in tabel 7.3.

**Tabel 7.3: Rekenwaarden aanwezigheidspercentages (%)**

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koopavond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
woningen	50	60	100	90	60	60	70
detailhandel	30	70	20	100	100	0	0
kantoren	100	100	5	10	5	0	0
bedrijven	100	100	5	10	5	0	0
sociaal cultureel	10	40	100	100	60	90	25
sociaal medisch	100	100	30	15	15	5	5
ziekenhuis	85	100	40	50	25	40	40
dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0
avondonderwijs	0	0	100	100	0	0	0
bibliotheek	30	70	100	70	75	0	0
museum	20	45	0	0	100	0	90
restaurant	30	40	90	95	70	100	40
café	30	40	90	82	75	100	45
theater	15	30	90	90	60	100	60
sport	30	50	100	90	100	90	85

Toelichting: de aanwezigheidspercentages mogen ten behoeve van de parkeerbalans met de geldende parkeernorm worden vermenigvuldigd.

### **Regels voor realisatie toekomstige parkeerruimte**

Bij het ontwerp van nieuwe woongebieden wordt, verspreid over een projectgebied, ruimte voor toename van 8% van het aantal parkeerplaatsen gereserveerd. Deze ruimte wordt nu als groen uitgevoerd en stedenbouwkundig zodanig ingepast dat de locaties in de toekomst kunnen worden omgezet naar parkeerplaatsen. In het bestemmingsplan worden de locaties al opgenomen met bestemming "verkeer". De reservering van deze extra ruimte wordt opgenomen in de regels van het bestemmingsplan.

## 7.2 Fietsparkeernormen Stadshart

Voor de publieksfuncties in het Stadshart zijn fietsparkeernormen opgesteld. Deze normen geven de minimale hoeveelheid fietsklemmen aan, die in de nabijheid van de voorzieningen aanwezig moeten zijn. De normen zijn gebaseerd op kencijfers van het CROW, gecalibreerd voor de Lelystadse situatie aan de hand van een in 2007 uitgevoerd parkeeronderzoek in het Stadshart.

*Tabel 7.4: fietsparkeernormen Stadshart*

<b>Functie</b>	<b>parkeernorm</b>	<b>per</b>	
Bezoekers woningen	0,15	1	woning
Detailhandel	3,00	100	m <sup>2</sup> bvo
Kantoren	0,40	100	m <sup>2</sup> bvo
Theater	0,16	1	zitplaats
Sociaal-culturele voorz.	2,50	100	m <sup>2</sup> bvo
Horeca	3,00	100	m <sup>2</sup> bvo
Leisure	2,00	100	m <sup>2</sup> bvo
Bibliotheek	2,50	100	m <sup>2</sup> bvo
Dienstverlening	3,00	100	m <sup>2</sup> bvo
Markt	3,00	100	m <sup>2</sup> bvo

## 7.3 Parkeernormen bedrijvigheid

Voor alle typen bedrijven worden de parkeernormen vastgelegd per vestigingsmilieu. Dit betreft dus zowel de specifieke werklocaties als solitair gelegen locaties binnen woongebieden. In de navolgende tabellen zijn de parkeernormen weergegeven per vestigingsmilieu, zoals in hoofdstuk 4 beschreven. Voor bedrijven met een publieksfunctie is tevens een fietsparkeernorm opgenomen. In de gevallen waarin de tabel niet voorziet, beslist het college van B&W.

### *Gebiedsgerichte parkeerbalans*

Het college van B&W kan ontheffing verlenen van de verplichting tot realisatie van de parkeerplaatsen op eigen terrein conform de parkeernorm in gevallen waarin met behulp van een gebiedsgerichte of kavelgerichte parkeerbalans kan worden onderbouwd dat de piek-parkeerbehoefte van de kavel of het gebied lager is dan de parkeernormen voorschrijven. Dit kan het geval zijn wanneer er verschillende functies op de kavel of in het gebied aanwezig zijn. In de berekening van de parkeerbalans dienen de aanwezigheidspercentages te worden gehanteerd, zoals opgenomen in tabel 7.3.

**Tabel 7.5: Parkeernormen kantoren en detailhandel**

	1. Centrummilieus		2. Gemengde milieus		3. Specifieke werkmilieus		
	1.1	1.2	2.1 Overige gebieden		3.1 Kantoorlocaties		3.2
	Grootschalige stationslocaties	Overige centrumlocaties	Individueel verspreide percelen	Gemengd terrein	Kantoren snelweg	Binnenstedelijk kantorenterrein	Voorzieningen
Fietsparkeernormen (minimale capaciteit bezoekers)	geen eisen; behoefte opnemen in parkeerbalans op gebiedsniveau	geen eisen; behoefte opnemen in parkeerbalans op gebiedsniveau	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kantoren met baliefunctie: 3 fietsklemmen / balie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kantoren met baliefunctie: 3 fietsklemmen / balie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kantoren met baliefunctie: 3 fietsklemmen / balie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kantoren met baliefunctie: 3 fietsklemmen / balie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>7 fietsklemmen / 100 m<sup>2</sup> bvo</li> </ul>
Parkeren eigen terrein	<ul style="list-style-type: none"> <li>Niet noodzakelijk, indien sluitende parkeerbalans op gebiedsniveau.</li> <li>Dubbelgebruik wenselijk</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Niet noodzakelijk, indien sluitende parkeerbalans op gebiedsniveau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verplicht</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verplicht</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verplicht</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verplicht</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Niet noodzakelijk, indien sluitende parkeerbalans op gebiedsniveau</li> </ul>
Parkeernormen (minimale parkeercapaciteit)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kantoren zonder baliefunctie: 1,25 p.p. / 100 m<sup>2</sup> bvo</li> <li>Kantoren met baliefunctie: 1,5 p.p. / 100 m<sup>2</sup> bvo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kantoren zonder baliefunctie: 1,25 p.p. / 100 m<sup>2</sup> bvo</li> <li>Kantoren met baliefunctie: 1,5 p.p. / 100 m<sup>2</sup> bvo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kantoren zonder baliefunctie: 1,5 p.p. / 100 m<sup>2</sup> bvo</li> <li>Kantoren met baliefunctie: 2,5 p.p. / 100 m<sup>2</sup> bvo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kantoren zonder baliefunctie: 1,5 p.p. / 100 m<sup>2</sup> bvo</li> <li>Kantoren met baliefunctie: 2,5 p.p. / 100 m<sup>2</sup> bvo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kantoren zonder baliefunctie: 1,8 p.p. / 100 m<sup>2</sup> bvo</li> <li>Kantoren met baliefunctie: 2,5 p.p. / 100 m<sup>2</sup> bvo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kantoren zonder baliefunctie: 1,5 p.p. / 100 m<sup>2</sup> bvo</li> <li>Kantoren met baliefunctie: 2,5 p.p. / 100 m<sup>2</sup> bvo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>GDV: 7,0 p.p. / 100 m<sup>2</sup> bvo</li> <li>PDV: 3,0 p.p. / 100 m<sup>2</sup> bvo</li> <li>Bouwmarkt / tuincentrum: 2,5 p.p. / 100 m<sup>2</sup> bvo</li> <li>Showroom: 1,5 p.p. / 100 m<sup>2</sup> bvo</li> <li>Overige detailhandel 3,0 p.p. / 100 m<sup>2</sup> bvo</li> </ul>

**Tabel 7.6 Overige bedrijvigheid**

	2. Gemengd		3. Specifieke werkmilieus				
	2.1		3.3 Reguliere bedrijventerreinen				3.4
	Gemengd terrein	Hoogwaardig terrein	Logistiek terrein	Gemengd bedrijventerrein	Binnenstedelijk bedrijventerrein	Thematisch terrein	Industrieterrein
Fietsparkeernormen (minimale capaciteit bezoekers)	• geen eisen	• geen eisen	• geen eisen	• geen eisen	• geen eisen	• geen eisen	• geen eisen
Parkeren eigen terrein	• Verplicht	• Verplicht, uit het zicht	• Verplicht	• Verplicht	• Verplicht	• Verplicht	• Verplicht
Parkeernormen (minimale parkeercapaciteit *)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kantoren zonder baliefunctie: 1,8 p.p. / 100 m<sup>2</sup> bvo</li> <li>• Kantoren met baliefunctie: 2,5 p.p. / 100 m<sup>2</sup> bvo</li> <li>• Arbeidsextensieve bedrijvigheid: 0,8 p.p. / 100 m<sup>2</sup> bvo</li> <li>• Arbeidsintensieve bedrijvigheid: 2,6 p.p. / 100 m<sup>2</sup> bvo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kantoren zonder baliefunctie: 1,8 p.p. / 100 m<sup>2</sup> bvo</li> <li>• Kantoren met baliefunctie: 2,5 p.p. / 100 m<sup>2</sup> bvo</li> <li>• Arbeidsextensieve bedrijvigheid: 0,8 p.p. / 100 m<sup>2</sup> bvo</li> <li>• Arbeidsintensieve bedrijvigheid: 2,8 p.p. / 100 m<sup>2</sup> bvo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kantoren zonder baliefunctie: 1,8 p.p. / 100 m<sup>2</sup> bvo</li> <li>• Kantoren met baliefunctie: 2,5 p.p. / 100 m<sup>2</sup> bvo</li> <li>• Arbeidsextensieve bedrijvigheid: 0,8 p.p. / 100 m<sup>2</sup> bvo</li> <li>• Arbeidsintensieve bedrijvigheid: 2,6 p.p. / 100 m<sup>2</sup> bvo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kantoren zonder baliefunctie: 1,8 p.p. / 100 m<sup>2</sup> bvo</li> <li>• Kantoren met baliefunctie: 2,5 p.p. / 100 m<sup>2</sup> bvo</li> <li>• Arbeidsextensieve bedrijvigheid: 0,8 p.p. / 100 m<sup>2</sup> bvo</li> <li>• Arbeidsintensieve bedrijvigheid: 2,6 p.p. / 100 m<sup>2</sup> bvo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kantoren zonder baliefunctie: 1,8 p.p. / 100 m<sup>2</sup> bvo</li> <li>• Kantoren met baliefunctie: 2,5 p.p. / 100 m<sup>2</sup> bvo</li> <li>• Arbeidsextensieve bedrijvigheid: 0,6 p.p. / 100 m<sup>2</sup> bvo</li> <li>• Arbeidsintensieve bedrijvigheid: 1,8 p.p. / 100 m<sup>2</sup> bvo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kantoren zonder baliefunctie: 1,8 p.p. / 100 m<sup>2</sup> bvo</li> <li>• Kantoren met baliefunctie: 2,5 p.p. / 100 m<sup>2</sup> bvo</li> <li>• Arbeidsextensieve bedrijvigheid: 0,8 p.p. / 100 m<sup>2</sup> bvo</li> <li>• Arbeidsintensieve bedrijvigheid: 2,8 p.p. / 100 m<sup>2</sup> bvo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kantoren zonder baliefunctie: 1,8 p.p. / 100 m<sup>2</sup> bvo</li> <li>• Kantoren met baliefunctie: 2,5 p.p. / 100 m<sup>2</sup> bvo</li> <li>• Arbeidsextensieve bedrijvigheid: 0,8 p.p. / 100 m<sup>2</sup> bvo</li> <li>• Arbeidsintensieve bedrijvigheid: 2,6 p.p. / 100 m<sup>2</sup> bvo</li> </ul>

\*) Arbeidsextensieve bedrijvigheid: loods, opslag, groothandel, transportbedrijf, et cetera  
 Arbeidsintensieve bedrijvigheid: industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats, luchthaven, et cetera

## 8 Monitoring en rapportages

Ten behoeve van goed onderbouwde beleidsbeslissingen is het essentieel om goede actuele informatie over parkeren beschikbaar te hebben. Op een aantal belangrijke locaties wordt daarom regelmatig een parkeeronderzoek uitgevoerd. Daarnaast worden specifieke rapportages opgesteld over betaald parkeren.

### ***Monitoringprogramma parkeren***

Het monitoringprogramma bestaat uit diverse parkeeronderzoeken die het college van B&W gebruikt voor de dagelijkse uitvoering van het parkeerbeleid.

#### *Stadshart*

In het Stadshart wordt jaarlijks een parkeeronderzoek uitgevoerd. Bij de parkeergarages kunnen voor een groot deel gegevens uit het parkeersysteem worden gebruikt. Daarnaast betreft het een parkeerdrukmeting en parkeerduurmeting. Dit onderzoek moet inzicht bieden in het gebruik van de parkeergelegenheden en de samenstelling van de bezoekersstroom. Mogelijk wordt dit onderzoek gecombineerd met een passantenonderzoek (enquêtes).

#### *Winkelgebieden*

In de overige winkelgebieden wordt jaarlijks een parkeeronderzoek gehouden om inzicht te krijgen in de parkeerdruk en de opbouw van de geparkeerde auto's (bewoners, personeel, klanten).

#### *Woongebieden*

In woongebieden wordt niet planmatig onderzoek uitgevoerd. Bij klachten uit de buurt of een geplande herinrichting wordt een parkeeronderzoek gehouden, zodat een eventueel tekort aan parkeerplaatsen kan worden vastgesteld.

### ***Rapportages betaald parkeren***

#### *Jaarrapportage*

Er wordt jaarlijks een rapportage over de gebieden met betaald parkeren gemaakt en aangeboden aan de gemeenteraad. Deze rapportage bevat de gerealiseerde kosten en opbrengsten van het voorgaande boekjaar. Hierin zijn ook de kosten van Perspectief opgenomen. Verschillen met de begroting / parkeerexploitatie worden in deze rapportage besproken.

#### *Periodieke actualisatie parkeerexploitaties*

Op basis van de jaarrapportage en andere ontwikkelingen (bijvoorbeeld gewijzigde plannen nieuwbouw garages) wordt een jaarlijkse actualisatie van alle parkeerexploitaties gemaakt. Op basis van deze actualisatie worden voorstellen voor bijvoorbeeld ontwikkeling van parkeertarieven aan de raad voorgelegd.