

Gemeente Rijssen-Holten

Nota Parkeernormen 2018

Inhoudsopgave

1. Inleiding	2
1.1. Aanleiding	2
1.2. Doelstelling	2
1.3. Evaluatie Nota Parkeernormen 2013	2
1.4. Juridisch kader	3
1.5. Overgangsregeling	3
1.6. Leeswijzer	3
2. Uitgangspunten	4
2.1. Algemeen	4
2.2. Methodiek	5
3. Parkeernormen Rijssen-Holten	8
3.1. Hoofdfunctie wonen	8
3.2. Hoofdfunctie werken	9
3.3. Hoofdfunctie winkelen en boodschappen	9
3.4. Hoofdfunctie onderwijs	9
3.5. Hoofdfunctie sport, cultuur en ontspanning	10
3.6. Hoofdfunctie horeca en verblijfsrecreatie	10
3.7. Hoofdfunctie gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen	10
4. Toepassing parkeertoets	11
4.1. Stap 1: ruimtelijk initiatief	11
4.2. Stap 2: bepalen (extra) parkeerbehoefte	12
4.3. Stap 3: Vaststellen definitieve parkeereis	13
4.4. Ontheffingsmogelijkheden	15
4.5. Stap 4: Advies ten aanzien van parkeren	17
Bijlage I – Stedelijkheidsgraad	18
Bijlage II – Stedelijkheidszones	19
Bijlage III – Autobezit per huishouden per buurt	20
Bijlage IV – Centrumvisies Rijssen en Holten	21
Bijlage V – Jurisprudentie Verevening	23

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Parkeernormen zijn nodig als toetsingskader voor de aan te leggen parkeergelegenheid bij een nieuwe ruimtelijk ontwikkeling. Of het nu woningbouw betreft of een nieuwe supermarkt, veel ruimtelijke ontwikkelingen hebben gevolgen voor de parkeerdruk in de omgeving.

De huidige praktijk geeft aanleiding voor een actualisatie van de parkeernormen. Met name in de centrumgebieden lopen initiatieven voor ruimtelijke ontwikkelingen vast op het aspect 'parkeren'. Ook ontbreken voor een aantal relevante voorzieningen concrete parkeernormen en kennen de kernen van Rijssen en Holten afwijkende parkeernormen. Er is behoefte aan een duidelijk toetsingskader zodat aanvragen voor een omgevingsvergunning voor de activiteit 'bouwen' en 'handelen in strijd met de regels voor ruimtelijke ordening' en voor bestemmingsplannen op een gelijkwaardige en transparante wijze beoordeeld kunnen worden.

Uitgangspunt bij een ruimtelijk initiatief blijft dat de omgeving geen parkeerhinder mag ondervinden van de nieuwe ontwikkeling.

1.2. Doelstelling

Het doel van de 'Nota parkeernormen 2018 Rijssen-Holten' is het actualiseren en vereenvoudigen van de parkeernormen voor auto parkeren in de gemeente Rijssen-Holten. De nota biedt een leidraad hoe om te gaan met het aspect 'parkeren' bij ruimtelijke ontwikkelingen en het verlenen van een omgevingsvergunning in de gemeente. De nota beschrijft ook hoe de methodiek voor parkeernormen moet worden toegepast. Deze nota dient ter vervanging van de nota parkeernormen Rijssen-Holten uit 2013.

1.3. Evaluatie Nota Parkeernormen 2013

In 2013 is voor het eerst een Nota Parkeernormen vastgesteld in de gemeente Rijssen-Holten om een duidelijk kader te hebben om bij nieuwe ontwikkelingen te kunnen beoordelen hoeveel parkeergelegenheid gerealiseerd moet worden. Hierbij zijn de landelijke gehanteerde kengetallen (CROW) aangehouden. Dit heeft in de praktijk goed gefunctioneerd. Verder zijn er in de huidige situatie twee knelpunten vastgesteld: de normering voor het centrum en verevening bij een nieuwe ontwikkeling in een bestaande omgeving.

Parkeernorm voor het centrum

Van vroeger uit staat de bebouwing in het centrum dichter op elkaar, zowel in Rijssen als in Holten. Stedenbouwkundig gezien past dit goed. Het maakt echter wel dat de te realiseren parkeergelegenheid bij nieuwe ontwikkelingen erg lastig in te passen is. In grote steden als Amsterdam of Utrecht speelt dit probleem in veel sterkere mate, maar is daarnaast ook in veel sterkere mate aan de orde dat juist centrumbewoners veel gebruik maken van alternatieven voor een eigen auto als het openbaar vervoer of een huurauto. Genoemde steden hebben om nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken de parkeernorm voor het centrum op 0 gesteld. Voor Rijssen en Holten gaat dit te ver. Er wordt voor gekozen om de norm voor de hoofdfunctie Wonen lager te stellen dan passend op grond van de functie alleen, en wel op 1,0 voor alle subfuncties. In het centrum is het autobezit per huishouden relatief laag (1,0 tot 1,2 per huishouden, bron: kengetallen CBS 2015). Normaliter wordt dit cijfer ten behoeve van de parkeernorm opgehoogd met 0,3 in verband met bezoekers. Dit is in het centrum echter niet nodig omdat er veel parkeergelegenheid aanwezig is in verband met de vele winkels, die 's avonds veelal niet gebruikt wordt. Uit het parkeerdrukonderzoek 2018 blijkt dat er voldoende parkeergelegenheid beschikbaar is. Daarnaast kan het verlagen van de parkeernorm een stimulerende werking hebben op het delen van auto's, wat het verminderen van de CO² uitstoot bevordert.

Verevening bij een nieuwe ontwikkeling in een bestaande omgeving

Hoe om te gaan met de parkeernormen als er in een bestaande omgeving sprake is van een nieuwe ontwikkeling? De Nota Parkeernormen 2013 geeft daarover geen uitsluitsel. Deze vraag speelt op meerdere plekken in het land en inmiddels is er een uitspraak over van de Raad van State¹. Deze wijst uit dat de parkeerbehoefte in de openbare ruimte van het laatste gebruik op een locatie moet worden verrekend met die van een nieuwe ontwikkeling. Wordt er bijvoorbeeld een winkel gepland op een locatie waar voorheen twee woonhuizen waren, dan zal de extra parkeerbehoefte moeten worden gecompenseerd.

Wanneer het laatste gebruik langer dan 5 jaar geleden is wordt de huidige parkeerbehoefte van een locatie op 0 gesteld. Deze regel van compensatie wordt verevening genoemd en is in deze nota meegenomen.

1.4. Juridisch kader

Sinds de inwerkingtreding van de Reparatiwet BZK 2014 moeten parkeernormen in het bestemmingsplan worden geregeld. De gedachte daarbij is dat alle stedenbouwkundige regelgeving in het bestemmingsplan terug te vinden moet zijn. Deze gedachte wordt in de nieuwe Omgevingswet nog verder doorgetrokken, de bedoeling is dat alle ruimtelijke aspecten een plek moeten hebben in een omgevingsplan. Overigens is in de Reparatiwet BZK 2014 bepaald dat een bestemmingsplan regels kan bevatten waarvan de uitleg afhankelijk wordt gesteld van een afzonderlijk beleidsdocument, desgewenst kan dus worden volstaan met een verwijzing naar een afzonderlijk parkeerbeleid.

In de gemeente Rijssen-Holt en wordt bij het ontwerpen van nieuwe plannen rekening gehouden met parkeren. De uitgangspunten worden vastgelegd in het bestemmingsplan. In de bestemmingsplannen van bestaande wijken zijn geen parkeernormen opgenomen omdat deze wijken zijn ontwikkeld in een tijd dat de parkeersituatie anders was. Wel is een parapluplan parkeernormen vastgesteld om aan de Reparatiwet BZK 2014 te voldoen. Als hedendaagse normen op bestaande situaties zouden worden toegepast leidt dit tot onwerkbaar e situaties. Daarom zijn de parkeernormen uit deze nota alleen van toepassing op nieuwe ontwikkelingen. Wanneer in een bestaande wijk sprake is van een nieuwe ontwikkeling worden de normen uit deze nota als uitgangspunt genomen in de planfase. Als de nieuwe ontwikkeling daadwerkelijk gerealiseerd kan worden, worden de betreffende normen vastgelegd in een nieuw bestemmingsplan voor het specifieke gebied van de ontwikkeling. Hiermee zijn de parkeernormen juridisch vastgelegd en dus ook handhaafbaar.

1.5. Overgangsregeling

De 'Nota parkeernormen 2018' voor de gemeente Rijssen-Holt en treedt na vaststelling door de raad en de bekendmaking daarvan in het elektronisch gemeenteblad in werking. Voor alle ruimtelijke initiatieven waarvan de parkeertoets ná de vaststelling en bekendmaking van de parkeernormennota plaatsvindt geldt de 'Nota parkeernormen 2018' als uitgangspunt bij het bepalen van de parkeereis. Voor de in behandeling zijnde ruimtelijke initiatieven waarvoor eerder een parkeertoets heeft plaatsgevonden worden de uitkomsten van die parkeertoets als parkeereis gerekend.

1.6. Leeswijzer

De gehanteerde uitgangspunten zijn opgenomen in hoofdstuk 2. Hierbij wordt ingegaan op algemene uitgangspunten en uitgangspunten ten aanzien van de gevolgde methodiek. De daadwerkelijke parkeernormen voor de gemeente Rijssen-Holt en zijn terug te vinden in hoofdstuk 3. In hoofdstuk 4 is het toetsingskader ten aanzien van de parkeertoets stapsgewijs beschreven. Aanvullende achtergrondinformatie is in de bijlagen opgenomen.

¹ Zie bijlage VI Jurisprudentie verevenen: Uitspraak 201204525_1_A1 _ RvS Kralingen-Krooswijk verevenen, Uitspraak 201502307_1_A1 _ RvS _ Fit4free Breda _ verevenen parkeernorm

2. Uitgangspunten

2.1. Algemeen

Bij het faciliteren van de parkeerbehoefte van voorzieningen hanteert de gemeente Rijssen-Holten de volgende zes algemene uitgangspunten:

1. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor oplossen parkeerbehoefte

De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het realiseren van voldoende parkeervoorzieningen bij een ruimtelijk initiatief. Een (eigen) parkeervoorziening heeft voor een ruimtelijke ontwikkeling een toegevoegde waarde. Eventuele onderzoeks- en realisatiekosten zijn voor rekening van de initiatiefnemer.

2. Parkeren vindt primair op eigen terrein plaats

De parkeerbehoefte van een (nieuwe) functie moet primair in het plangebied gerealiseerd worden en mag geen extra druk op de parkeersituatie in de bestaande openbare ruimte leggen. Veelal betreft dit één perceel, maar bijvoorbeeld bij nieuwbouwwijken gaat het dus om het gehele plangebied. De parkeerbehoefte mag dus ook opgevangen worden in de openbare ruimte van een dergelijk plangebied. De omgeving van het plangebied mag hierbij geen negatieve effecten ondervinden. Het is in beginsel dan ook niet toegestaan om op eigen terrein minder parkeerplaatsen te realiseren dan benodigd. Hierbij zijn wel afwijkingsmogelijkheden mogelijk (zie paragraaf 4.5).

3. Parkeerplaatsen voor bezoekers zijn openbaar toegankelijk

Een deel van het getal dat de parkeernorm aangeeft is bestemd voor bezoekers. Dit deel is aangegeven in een eenheid of een percentage van het totaal. Bij voorzieningen met een privaat parkeerterrein is het voor bezoekers niet altijd mogelijk om het parkeerterrein zonder barrière bereiken. Parkeerplaatsen voor bezoekers moeten vanaf de openbare weg ongehinderd bereikbaar zijn (zonder barrière van bijvoorbeeld slagboom of hekwerk met pasje). Wanneer een parkeerterrein op privaat terrein gedurende de openingstijden van de betreffende functie ongehinderd bereikbaar is voldoet deze wel aan dit uitgangspunt (bijvoorbeeld slagboom met intercom).

4. Bij een ruimtelijk initiatief is geen sprake van benadeling door bestaande tekorten

Bij het vaststellen van de parkeereis van een ruimtelijk initiatief is het uitgangspunt dat de huidige parkeersituatie een gegeven is. Bestaande parkeertekorten hoeven dan ook niet opgelost te worden binnen de parkeereis van een nieuw ruimtelijk initiatief. De parkeereis betreft enkel de nieuwe en/of toegevoegde functie. Bestaande parkeerplaatsen die opgeheven worden moeten wel gecompenseerd worden.

5. Parkeerbehoefte laatste gebruik in openbare ruimte

Om de toename van de parkeerbehoefte in de openbare ruimte te bepalen is het van belang om de bestaande parkeerbehoefte inzichtelijk te hebben (indien van toepassing). Wanneer het 'bestaande gebruik' meer dan vijf jaar geleden voor indiening van de aanvraag is beëindigd (en in de afgelopen vijf jaar dus geen parkeerbehoefte met zich mee bracht), wordt de bestaande parkeerbehoefte op nul gesteld. Wanneer het 'bestaande gebruik' korter dan vijf jaar geleden is beëindigd geldt de parkeerbehoefte die hoort bij de laatst actieve gebruikersfunctie. Bestaande parkeerplaatsen die opgeheven worden dienen wel gecompenseerd te worden. Dit is in overeenstemming met jurisprudentie².

6. De (invalide)parkeerplaatsen en parkeerwegen voldoen aan de normen

Om parkeerplaatsen optimaal te benutten is het van belang dat de maatvoering van parkeerplaatsen en parkeerwegen voldoet aan de gangbare afmetingen. Uitgangspunt is dat personenauto's de parkeerplaats comfortabel kunnen bereiken en dat er voldoende ruimte is voor in-/uitstappen. Als norm voor

² Uitspraak Raad van State van 12 juni 2013 (201204525/1/A1)

parkeerplaatsen-/wegen in de openbare ruimte wordt verwezen naar de laatste uitgave van de ASVV³. Voor parkeergarages wordt verwezen naar de NEN-norm 2443. Voor richtlijnen ten aanzien van maatvoering en aantal gehandicaptenparkeerplaatsen wordt verwezen naar de meest recente ASVV.

2.2. Methodiek

De parkeernormen voor de gemeente Rijssen-Holten zijn een afgeleide van de parkeerkcijfers zoals opgenomen in CROW publicatie 317 (Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie). In de publicatie is op basis van een stedelijkheidsgraad en -zone voor gangbare functies een parkeerkcijfer met bandbreedte opgenomen.

Stedelijkheidsgraad

De parkeerbehoefte van voorzieningen is hoofdzakelijk afhankelijk van het mobiliteitspatroon, mogelijkheden voor alternatieve vervoerswijzen en de locatie. De mogelijkheden in alternatieve vervoerswijzen zijn geclassificeerd in een stedelijkheidsgraad. De buurten in de gemeente Rijssen-Holten kennen een stedelijkheidsgraad van sterk-, matig-, weinig- of niet stedelijk⁴. In bijlage I is de stedelijkheidsgraad per buurt opgenomen. In de parkeernormen in 2013 is onderscheid gemaakt in de volgende drie stedelijkheidsgraden:

- matig stedelijk (Rijssen);
- weinig stedelijk (Holten);
- niet stedelijk (buitengebied).

Dit onderscheid in stedelijkheidsgraad brengt een schijnnaauwkeurigheid met zich mee. In praktijk verschillen de alternatieve vervoerswijzen voor Rijssen en Holten niet veel. Beide woonkernen zijn relatief compact, er zijn goede voorzieningen voor voetgangers en openbaar vervoer en ook het fietsgebruik is relatief hoog. Ook komt het autobezit per huishouden globaal overeen. Daarnaast is het verschil in de parkeerkcijfers voor matig- en weinig stedelijk gebied zeer beperkt en bij het bepalen van de parkeerbehoefte zorgt afronding ervoor dat dit verschil nog meer wegvalt. Ook kennen veruit de meeste voorzieningen een locatie in beide woonkernen. Er is als herkomst en/of bestemming dus veelal een relatie met de woonkernen Rijssen en/of Holten.

In deze nota parkeernormen 2018 is daarom voor de gehele gemeente uitgegaan van één stedelijkheidsgraad, namelijk matig stedelijk (klasse 3). Praktisch heeft dit voor Rijssen en het buitengebied geen gevolgen. Voor Holten zal de parkeernorm voor een aantal functies iets wijzigen. Parkeeronderzoek⁵ en huidige inzichten tonen echter aan dat er op dit moment voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is. Bij specifieke afwijkingen dient wel de stedelijkheidsgraad voor de betreffende buurt toegepast te worden (zie hoofdstuk 4.2).

Stedelijkheidszone

Naast de alternatieve vervoerswijzen speelt ook de locatie van een woning of voorziening een belangrijke rol in de parkeerbehoefte. De CROW methodiek kent vier zones: 'centrum', 'schil/overloopgebied', 'rest bebouwde kom' en 'buitengebied'. In de parkeernormen van 2013 zijn de stedelijkheidszones conform de contourenkaart van bestemmingsplannen toegewezen zoals opgenomen in onderstaande tabel 2.1:

Contourkaart bestemmingsplannen R-H	Toegepaste stedelijkheidszone CROW
centrum	centrum
woongebieden	rest bebouwde kom
bedrijventerreinen	rest bebouwde kom
buitengebied	buitengebied

Figuur 2.1 Toegepaste stedelijkheidszones

³ ASVV 2012 - Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom, uitgave: CROW

⁴ bron: Centraal Bureau voor Statistiek(CBS), 2015

⁵ Parkeeronderzoeken Goudappel Coffeng, RSN118/Bes/1521 d.d. 26 oktober 2011 en RSN119/Rta/1555 d.d. 7 november 2012

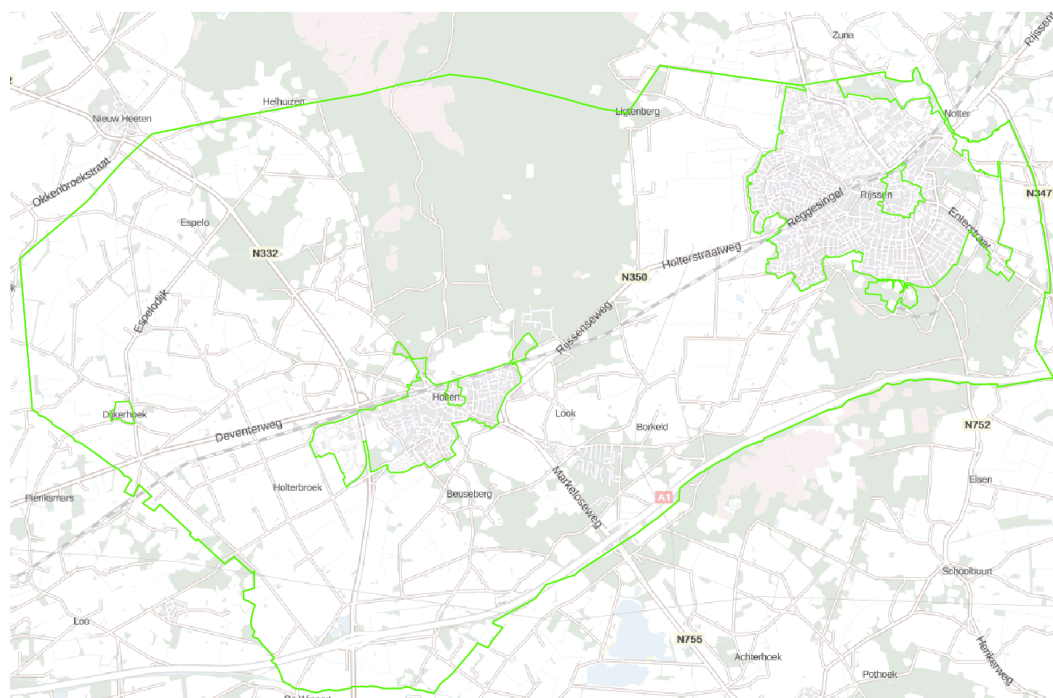
In 2013 is ervoor gekozen om de stedelijkheidzone ‘schil/overloopgebied’ niet toe te passen, met als argument dat er in Rijssen en Holten geen sprake is van een duidelijke schil rond de centrumgebieden. Hierdoor is in praktijk stedelijkheidszone ‘centrum’ voor wat groter gebied toegepast (ook de rand rondom het centrumgebied). Praktisch gevolg is dat er rondom de kernwinkergebieden verhoudingsgewijs iets lagere parkeernormen van toepassing zijn. Dit leidt momenteel niet tot substantiële parkeerproblemen en blijft dan ook acceptabel.

De inzichten ten aanzien van ruimtelijke ordening zijn in de afgelopen jaren verder ontwikkeld. In de parkeernota 2018 wordt aangesloten bij het Omgevingsplan Buitengebied van 2017 en de centrumvisies van Rijssen en Holten die anno 2017 in ontwikkeling zijn. In afwijking van het Omgevingsplan Buitengebied zijn de buurten Holterberg en Villaterrein Look eveneens als buitengebied gerekend. De ruimtelijke kenmerken van deze buurten maken dat het hier, net als in het gebied van Omgevingsplan Buitengebied, wenselijk is dat parkeren op eigen terrein wordt gefaciliteerd, ook voor bezoekers.

Voor de centrumvisie Rijssen geldt dat het gebied iets groter is dan dat van bestemmingsplan “kern Rijssen 2010” waar de parkeernota 2013 mede op gebaseerd is. In deze uitbreidingen worden stedelijke ontwikkelingen voorzien waarvoor toepassing van de parkeernorm “centrum” gewenst is. Voor de centrumvisie Holten geldt juist dat het gebied wat kleiner is dan in bestemmingsplan “kern Holten 2010”, in dit kleinere gebied worden stedelijke ontwikkelingen voorzien, de gedeelten die nu stedelijkheidszone “rest bebouwde kom” zijn geworden passen wat betreft inrichting daar veel beter bij. De nieuwe situatie is weergegeven in figuur 2.2 en 2.3 (grotere versie in bijlage II).

Stedelijkheidszones Parkeernota 2018	Toegepaste stedelijkheidszone CROW
centrum	Centrum (aangepast)
Rest bebouwde kom	rest bebouwde kom
buitengebied	Buitengebied (aangepast)

Figuur 2.2 Toegepaste stedelijkheidszones



Figuur 2.3 Stedelijkheidszones Parkeernota 2018: buitengebied, centrum en rest bebouwde kom.

Zoals in de inleiding al aangegeven wordt in afwijking van de CROW-norm voor het centrum de parkeernorm voor de hoofdfunctie Wonen op 1,0 gesteld. Het autobezit is hier laag en voor bezoekers is reeds voldoende parkeergelegenheid in de omgeving te vinden. Voor het buitengebied wordt onder de norm voor Wonen

eveneens het parkeren voor bezoekers gerekend.. De kenmerken van het buitengebied maken dat het hier wenselijk is om parkeren, ook voor bezoekers, op eigen grond te faciliteren, dit hoeft niet openbaar toegankelijk te zijn.

Bandbreedte

De parkeerkcijfers van het CROW kennen een bandbreedte met een minimum en maximum kencijfer. Het toe te passen kencijfer is vooral afhankelijk van het autobezit/-gebruik en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen. Op basis van cijfers van het CBS blijkt dat het gemiddeld aantal personenauto's per huishouden in Rijssen-Holten momenteel op 1,3 ligt. In 2013 was dit ook 1,3 en het huidige autobezit ligt hiermee net iets boven landelijk en provinciaal gemiddelde (1,2). In bijlage III is een overzicht opgenomen van het autobezit per buurt. De kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen (fiets/OV/lopen) zijn ook gemiddeld. Bij deze actualisatie van de nota parkeernormen is het dus rechtvaardig om uit te gaan van een gemiddeld parkeerkencijfer.

Afronding

Afronding van alle cijfers die in deze nota zijn benoemd met betrekking parkeren vindt tijdens het proces plaats op één cijfer achter de komma. Afronding op gehele parkeerplaatsen vindt plaats in de laatste berekeningsfase (vaststellen definitieve parkeereis). Cijfers < 0,5 worden naar beneden afgerond en cijfers \geq 0,5 naar boven. Uitzondering hierop zijn de ontheffingsmogelijkheden waarbij een initiatiefnemer een financiële verplichting richting gemeente heeft. Hier vindt afronding plaats op één cijfer achter de komma.

Resumé

In de parkeernormen 2018 is uitgegaan van:

- één stedelijkheidsgraad (matig stedelijk) voor de gehele gemeente;
- drie stedelijkheidszones: centrum/rest bebouwde kom/buitengebied, waarbij voor centrum de norm voor wonen op 1,0 is gesteld en voor het buitengebied de norm voor wonen inclusief het parkeren voor bezoekers op eigen terrein wordt geregeld en daarmee niet openbaar hoeft te zijn ;
- één gemiddeld parkeerkencijfer.

3. Parkeernormen Rijssen-Holten

In dit hoofdstuk zijn de vigerende parkeernormen voor de gemeente Rijssen-Holten opgenomen. In de tabellen is een verwijzing met aanvullende informatie opgenomen. De parkeernormen zijn uitgewerkt voor de volgende hoofdfuncties:

- wonen;
- werken;
- winkelen en boodschappen;
- onderwijs;
- sport, cultuur en ontspanning;
- horeca en recreatie;
- gezondheidszorg en sociale voorzieningen.

Voor een aantal aangegeven functies geeft de parkeernorm een globale indicatie en dient er dus een grote marge in acht te worden genomen. Bij toepassing van de parkeernorm van een dergelijke functie dient er een onderbouwing van de parkeerbehoefte plaats te vinden op basis van specifieke kenmerken zoals het aantal werknemers/bezoekers, maatgevende periode van de dag, mobiliteitspatroon e.d. De onderbouwing dient aan de gemeente ter goedkeuring te worden voorgelegd.

3.1. Hoofdfunctie wonen

Functie	Eenheid	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers
koop, vrijstaand	woning	1,0*	2,2	2,4	0,3 pp per woning**
koop, twee-onder-één-kap			2,1		
koop, tussen/hoek			1,9		
koop, etage, goedkoop (1)			1,6		
koop, etage, midden (2)			1,8		
koop, etage, duur (3)			2,0		
huurhuis, vrije sector			1,9		
huurhuis, sociale huur			1,6		
huur, etage, goedkoop/midden (4)			1,4		
huur, etage, duur (5)			1,8		
aanleunwoning/serviceflat			1,1		
kamerverhuur	kamer	0,6	0,7	0,7	0,2 pp per kamer
(1) bvo etagewoning: < 75 m ² . (2) bvo etagewoning: 75 - 100 m ² . (3) bvo etagewoning: < 100 m ² . (4) aanvangshuur < huurtoeslaggrens (2017: EUR 710,-- per maand). (5) Aanvangshuur > huurtoeslaggrens (2017: EUR 710,-- per maand).					

Tabel 3.3 Parkeernormen hoofdfunctie wonen

* In de kernwinkelcentrumgebieden van Rijssen en Holten geldt een parkeernorm van 1,0 parkeerplaats per woning. Dit is gericht op bewoners, waarbij ervan uit is gegaan dat het bezoekersparkeren reeds voldoende wordt gefaciliteerd met de reeds aanwezige parkeergelegenheid rondom de winkelgebieden.

** In het buitengebied geldt een parkeernorm van 2,4 parkeerplaats per woning. Gezien de kenmerken van het buitengebied is het wenselijk dat parkeren, ook voor bezoekers, op eigen terrein wordt gefaciliteerd en daarmee niet openbaar hoeft te zijn.

3.2. Hoofdfunctie werken

Functie	Eenheid	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers
kantoor zonder baliefunctie	100 m ² bvo	1,6	2,1	2,6	5%
kantoor met baliefunctie		2,1	2,9	3,6	20%
bedrijf type I (6)		1,6	2,4	2,4	5%
bedrijf type II (7)		0,7	1,1	1,1	5%
bedrijf type III (8)		1,3	1,9	2,0	5%
(6) Bedrijf met relatief veel werknemers en relatief weinig bezoekers (industrie, laboratorium, werkplaats, e.d.). (7) Bedrijf met relatief weinig werknemers en relatief weinig bezoekers (transportbedrijf, loods, opslag, e.d.). (8) Bedrijfsverzamelgebouw met gelijkwaardige mix van kantoren zonder baliefunctie en bedrijven type I en II.					

Tabel 3.3 Parkeernormen hoofdfunctie werken

3.3. Hoofdfunctie winkelen en boodschappen

Functie	Eenheid	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers
hoofdwinkelgebied Rijssen	100 m ² bvo	3,3	n.v.t.	n.v.t.	82%
hoofdwinkelgebied Holten		3,1	n.v.t.	n.v.t.	72%
wijk- of kerncentrum		n.v.t.	5,1	5,1	79%
buurtsupermarkt (9)		n.v.t.	n.v.t.	3,5	89%
discountsupermarkt (10)		3,3	6,5	n.v.t.	96%
fullservice supermarkt (11)		3,4	5,2	n.v.t.	93%
groothandel in levensmiddelen		6,4	6,4	6,4	80%
kringloopwinkel		1,3	1,9	2,3	89%
bruin- en witgoedzaken		4,0	7,9	9,3	92%
woonwarenhuis/woonwinkel (12)		1,3	1,9	2,0	91%
bouwmarkt		1,9	2,4	2,5	87%
tuin-/groencentrum (13)		2,3	2,6	2,9	89%
(9) Kleinere supermarkt (< 600 m ² wvo) met afgebakend verzorgingsgebied. (10) Supermarkt met relatief laag prijsniveau met beperkt serviceniveau en assortiment (Aldi, Lidl, e.d.). (11) Supermarkt met middelhoog tot hoog serviceniveau en uitgebreid assortiment (Albert Heijn, Plus, Jumbo, C1000, Nettorama, EMTE e.d.). (12) Detailhandel < 25.000 m ² met breed assortiment t.b.v. inrichting woning (behang/verf, meubels, verlichting, keukens, bedden e.d.). (13) Detailhandel tuin-/groenartikelen < 2.000 m ² wvo (incl. wvo buitenruimte) met aanverwante artikelen (dierartikelen, decoratiemateriaal, e.d.).					

Tabel 3.3 Parkeernormen hoofdfunctie winkelen en boodschappen

3.4. Hoofdfunctie onderwijs

Functie	Eenheid	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers
kinderdagverblijf/crèche (14)	100 m ² bvo	1,0	1,4	1,5	n.v.t.
basisschool (14)	leslokaal	0,8	0,8	0,8	n.v.t.
middelbare school	100	3,7	4,9	4,9	11%
ROC	leerlingen	4,7	5,8	5,9	7%
avondonderwijs	10 studenten	4,5	6,8	10,5	95%
(14) Exclusief kiss & ride voorziening t.b.v. brengen en halen van kinderen/leerlingen.					

Tabel 3.4 Parkeernormen hoofdfunctie onderwijs

3.5. Hoofdfunctie sport, cultuur en ontspanning

Functie	Eenheid	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers	
bibliotheek	100 m ² bvo	0,5	1,2	1,4	97%	
museum (15)		0,6	1,1	1,1	95%	
theater (16)		7,4	9,8	12,0	87%	
fitnessstudio, dans en sportschool (17)		1,5	5,2	7,0	91%	
fitnesscentrum (18)		1,7	6,3	7,4	90%	
sporthal of -zaal		1,4	2,8	3,5	95%	
tennishal		0,3	0,5	0,5	87%	
squashhal		1,6	2,7	3,2	84%	
sauna		2,5	6,7	7,3	99%	
indoorspeeltuin (19)		3,1	4,7	5,1	97%	
zwembad overdekt (20)		100 m ² bassin	n.v.t.	11,5	13,3	97%
zwembad in openlucht (20)			n.v.t.	12,9	15,8	99%
sportveld (21)		hectare netto	20,0	20,0	20,0	95%
bowlingcentrum (22)	bowlingbaan	1,6	2,8	2,8	89%	
biljart-/snookercentrum	tafel	0,9	1,4	1,75	87%	
kinderboerderij (23)	boerderij	22,5	22,5	22,5	n.v.t.	
manage	box	n.v.t.	0,4	0,4	90%	
volkstuintuin	10 tuinen	n.v.t.	1,4	1,5	100%	

(15) Parkeernorm geeft een globale indicatie. Bij toepassing dient onderbouwing op basis van functie specifieke kenmerken plaats te vinden.
(16) 100 zitplaatsen = 300 m² bvo.
(17) Kleinschalige voorziening (<750 m² bvo) met één specifieke functie.
(18) Grootschalige voorziening (<1.500 m² bvo) met breed pakket aan individuele- en/of groepsactiviteiten voornamelijk gericht op fitness.
(19) Speelgelegenheid <3.500 m² bvo.
(20) Bij combinatie van overdekt en openlucht zwembad parkeerbehoefte berekenen op basis van verhouding overdekt en openlucht zwembad.
(21) Parkeernorm geeft een globale indicatie en is exclusief kantine, trainingsveld e.d.. Bij toepassing dient onderbouwing op basis van functie specifieke kenmerken plaats te vinden.
(22) Zelfstandig bowlingcentrum gericht op professioneel en recreatief bowlen. Dus niet recreatieve voorziening bij camping, hotel e.d.
(23) Parkeernorm geeft een globale indicatie. Bij toepassing dient onderbouwing op basis van functie specifieke kenmerken plaats te vinden.

Tabel 3.5 Parkeernormen hoofdfunctie sport, cultuur en ontspanning

3.6. Hoofdfunctie horeca en verblijfsrecreatie

Functie	Eenheid	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers
camping	standplaats	n.v.t.	n.v.t.	1,2	90%
bungalowpark	bungalow	n.v.t.	1,7	2,1	91%
hotel ** (24)	10 kamers	1,4	4,1	6,3	80%
hotel *** (24)		2,1	5,0	6,8	77%
hotel **** (24)		3,4	7,2	9,0	73%
discotheek	100 m ² bvo	6,9	20,8	20,8	99%
café, bar, cafetaria (25)		5,0	6,0	6,0	90%
restaurant (25)		9,0	13,0	13,0	80%

(24) Sterrenclassificatie hotels op basis van Nederlandse Hotel Classificatie (NHC).
(25) Parkeernorm geeft een globale indicatie. Bij toepassing dient onderbouwing op basis van functie specifieke kenmerken plaats te vinden.

Tabel 3.6 Parkeernormen hoofdfunctie horeca en verblijfsrecreatie

3.7. Hoofdfunctie gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Functie	Eenheid	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers
huisartspraktijk	behandel- kamer	2,1	3,0	3,3	57%
fysiotherapiepraktijk		1,3	1,8	2,0	57%
tandartspraktijk		1,6	2,4	2,7	47%
consultatiebureau		1,3	1,9	2,2	50%
gezondheidscentrum (26)		1,6	2,2	2,5	55%
apotheek	apotheek	2,3	3,2	3,2	45%
begraafplaats	plechtigheid	n.v.t.	31,6	31,6	97%
religiegebouw (27)	zitplaats	0,2	0,2	0,2	n.v.t.
verpleeg- of verzorgingstehuis	wooneenheid	0,6	0,6	0,6	60%

(26) Locatie waar verschillende soorten gezondheidsinstellingen onder één dak gevestigd zijn.
(27) Parkeernorm geeft een globale indicatie. Bij toepassing dient onderbouwing op basis van functie specifieke kenmerken plaats te vinden.

Tabel 3.7 Parkeernormen hoofdfunctie gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

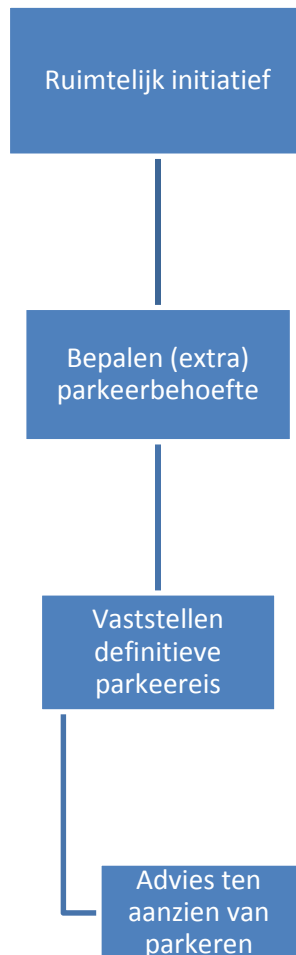
4. Toepassing parkeertoets

4.1. Stap 1: ruimtelijk initiatief

Het proces van de toepassing van de parkeernormen start met een initiatief voor een (ver)bouwplan. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het faciliteren van de parkeerbehoefte en moet voor het betreffende ruimtelijk initiatief het volgende aantonen:

- de parkeerbehoefte;
- het benodigd aantal parkeerplaatsen;
- de wijze van faciliteren van de parkeerbehoefte.

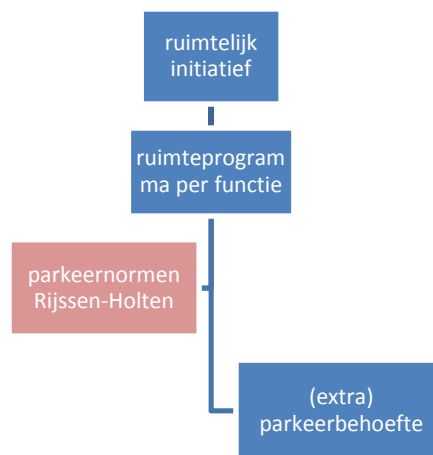
Om bovenstaande aspecten inzichtelijk te maken dienen de stappen 2 t/m 4 van de parkeertoets doorlopen te worden. Onderstaande afbeelding toont een schematische weergave van de te doorlopen stappen.



4.2. Stap 2: bepalen (extra) parkeerbehoefte

In de tweede stap dient de (extra) parkeerbehoefte bepaald te worden. Als eerst wordt het ruimtelijke initiatief (per onderdeel) omgezet in concrete functies zoals opgenomen in hoofdstuk 3. Bij wijzigen in omvang en/of type functie hoeft alleen de parkeerbehoefte berekend te worden van het gedeelte waar wijzigingen plaats vinden. Vervolgens wordt de parkeerbehoefte bepaald door de functie(s) per eenheid te vermenigvuldigen met de parkeernormen zoals opgenomen in hoofdstuk 4. De parkeerbehoefte per (onderdeel) wordt afgerond op 1 cijfer achter de komma.

Indien het ontwikkelprogramma niet aansluit bij één van functies in de parkeernormtabellen dient een alternatieve vergelijkbare functie bepaald te worden. Wanneer dit niet mogelijk is, of wanneer de betreffende parkeernorm niet is toegesneden op specifiek gebruik (aandeel bezoekers/mobiliteitspatroon), is onderbouwing van de te hanteren parkeernorm noodzakelijk. Hierbij dient uitgegaan te worden van de stedelijkheidsgraad van de betreffende buurt (bron: CBS). In alle afwijkende situaties legt de initiatiefnemer een onderbouwd voorstel ter goedkeuring voor aan de gemeente Rijssen-Holten.



4.3.Stap 3: Vaststellen definitieve parkeereis

Wanneer de voorlopige parkeereis is bepaald in stap 3, dient deze maatgevende parkeerbehoefte doorvertaald te worden naar een definitieve parkeereis. Deze parkeereis benoemt concreet het benodigd aantal parkeerplaatsen dat het ruimtelijke initiatief met zich mee brengt. Veelal is de voorlopige parkeereis gelijk aan de definitieve parkeereis. Er zijn echter ook twee situaties waarbij de maatgevende parkeerbehoefte niet overeenkomt met de parkeereis. Het betreft de situaties waarbij sprake is van een overschot aan parkeercapaciteit op eigen terrein en/of waarbij sprake is van vervangende nieuwbouw. De gemeente Rijssen-Holt en bepaalt de definitieve parkeereis op basis van een onderbouwd voorstel van de initiatiefnemer.

Overschot parkeercapaciteit op eigen terrein

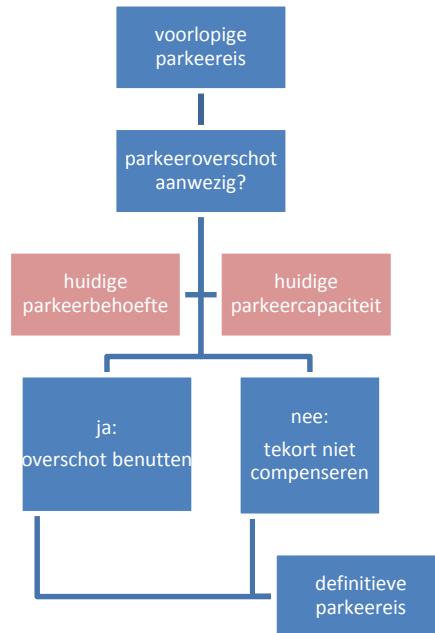
In de situatie vóór realisatie van het ruimtelijk initiatief kan op eigen terrein al sprake zijn van een overschot aan parkeerplaatsen. Dit betekent concreet dat er een restcapaciteit beschikbaar is die benut kan worden om de parkeerbehoefte van het ruimtelijk initiatief te faciliteren.

De initiatiefnemer dient dit onderbouwd aantoonbaar te maken door middel van het opstellen van een parkeerbalans. De parkeerbalans bestaat uit de parkeereis van de reeds aanwezige functie(s) en een overzicht van het aantal beschikbare parkeerplaatsen op eigen terrein. Afronding vindt plaats op 1 cijfer achter de komma. Bij het bepalen van het aantal beschikbare parkeerplaatsen op eigen terrein bij de functie 'wonen' moet rekening gehouden worden met de berekeningsaantallen zoals opgenomen in paragraaf 4.5.

Wanneer uit de parkeerbalans blijkt dat de parkeercapaciteit op eigen terrein groter is dan de huidige parkeereis van de reeds aanwezige functie(s) is er sprake van een overschot. Dit overschot kan dan benut worden voor de parkeereis van het ruimtelijk initiatief en mag in mindering worden gebracht op de maatgevende behoefte.

Vervangende nieuwbouw

Bij vervangende nieuwbouw of functiewijziging geldt dat alleen rekening gehouden moet worden met eventuele toename van de parkeerbehoefte als gevolg van het ruimtelijk initiatief. In deze situatie geldt in principe dat een eventueel bestaand tekort aan parkeercapaciteit niet gecompenseerd hoeft te worden. Uitzondering hierop doet zich voor als het bestaande tekort aan parkeercapaciteit zich als direct gevolg van het ruimtelijk initiatief op méér dagen dan voorheen voordoet. Praktisch betekent dit dat bij vervangende nieuwbouw of functiewijziging de parkeereis van de reeds aanwezige functie in mindering gebracht mag worden op de parkeereis van de toekomstige functie.



4.4. Ontheffingsmogelijkheden

De gemeente Rijssen-Holtén kan onder voorwaarden een ontheffing verlenen voor de verplichting om te voorzien in voldoende parkeercapaciteit op eigen terrein. Ontheffingsmogelijkheden zijn achtereenvolgens:

1. Aanleg parkeerplaatsen in directe omgeving op privaat terrein door initiatiefnemer

Wanneer er op eigen terrein niet voldoende kan worden voorzien in de toename van de parkeerbehoefte biedt het parkeren op privaat terrein in de omgeving eventueel een mogelijkheid. Hierbij dienen de acceptabele loopafstanden (zie randvoorwaarden) in acht te worden genomen. Onderzocht dient te worden of een dergelijk initiatief stedenbouwkundig, verkeerskundig en planologisch mogelijk is. De realisatiekosten (alsmede planvoorbereiding) komen volledig voor rekening van de initiatiefnemer.

2. Huur of koop private parkeerruimte door initiatiefnemer

Aanvullend op het voorgaande bestaat in een enkel geval de mogelijkheid dat reeds aanwezige private parkeerruimte door de initiatiefnemer wordt aangekocht. Deze parkeerruimte dient dan uiteraard wel aanvullend te zijn ten aanzien van de huidige parkeergelegenheid. Ook hiervoor gelden de voorwaarden zoals benoemd onder 1.

3. Aanleg parkeerplaatsen in openbare omgeving door gemeente op kosten initiatiefnemer

Wanneer er achtereenvolgens op eigen terrein en in de directe omgeving op privaat terrein niet voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is, kan de initiatiefnemer in overleg met de gemeente onderzoeken of er een mogelijkheid bestaat om het parkeren door de aanleg van nieuwe (openbaar toegankelijke) parkeerplaatsen in de openbare omgeving te faciliteren. Onderzocht dient te worden of een dergelijk initiatief stedenbouwkundig, verkeerskundig en planologisch mogelijk is. De realisatiekosten (alsmede planvoorbereiding) komen volledig voor rekening van de initiatiefnemer.

4. benutten restcapaciteit in openbare ruimte

Wanneer er op eigen terrein en in de directe omgeving niet voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is of gerealiseerd kan worden, is er een ontheffingsmogelijkheid die zich richt op het benutten van de restcapaciteit in de openbare ruimte. Het overschot van parkeerplaatsen in de openbare ruimte kan dan onder randvoorwaarden toegewezen worden aan het betreffende ruimtelijk initiatief. De initiatiefnemer moet hierbij aantonen dat er ook daadwerkelijk voldoende restcapaciteit beschikbaar is (zie randvoorwaarden).

De initiatiefnemer is verplicht om bij te dragen in het beheer en onderhoud van de betreffende parkeerplaatsen. Dit wordt afgekocht door een financiële bijdrage, er wordt een vast bedrag gehanteerd van 50% van de aanlegkosten voor een parkeerplaats op maaiveld. Dit wil zeggen een bijdrage van EUR 3.750,- per parkeerplaats in het centrum en EUR 2.500,- per parkeerplaats in de rest van de bebouwde kom en het buitengebied.

5. Ontheffing van verplichting parkeren

Wanneer het eigen terrein niet kan voorzien in de toename van de parkeerbehoefte en er in de directe omgeving ook geen mogelijkheden zijn, kan de gemeente Rijssen-Holtén onder voorwaarden ook een ontheffing verlenen in de vorm van een vrijstelling. De mogelijkheden voor deze vorm van ontheffing zijn achtereenvolgens:

6.1 Aan huis gebonden, consumentverzorgende en/of ambachtelijke beroepen

In de Algemene gebruiksregels van het bestemmingsplan Wonen Rijssen 2012 is opgenomen dat onder voorwaarden gebruik ten behoeve van een aan huis verbonden beroep is toegestaan. Een van deze voorwaarden geldt het parkeren: het gebruik mag geen nadelige invloed hebben op de verkeersafwikkeling en de parkeersituatie ter plaatse; ten aanzien van het laatste geldt als uitgangspunt dat dient te worden geparkeerd op eigen terrein (art. 31.2.1, onder g.). Hiervan kan vrijstelling worden verleend wanneer hierom

een goed onderbouwd verzoek wordt gedaan, bijvoorbeeld dat de extra parkeerdruk alleen overdag optreedt en bij de functie Wonen in de directe omgeving voldoende capaciteit aanwezig is (vergelijk tabel 4.1).

6.2 Hardheidsclausule

De gemeenteraad behoudt zich het recht om in specifieke gevallen te besluiten om een ontheffing te verlenen voor het faciliteren van de definitieve parkeereis. Dit betreft situaties waarbij het algemene maatschappelijke belang van het betreffende ruimtelijk initiatief in de ogen van de gemeenteraad zwaarder weegt dan de (mogelijke) gevolgen voor het aspect 'parkeren'.

Randvoorwaarden

Aan het verlenen van een ontheffing gelden de volgende randvoorwaarden:

1. Het betreft alleen het deel van de parkeereis dat niet op eigen terrein gefaciliteerd kan worden;
2. Het woon- en leefmilieu, alsmede de verkeersveiligheid en –afwikkeling mogen als gevolg van de alternatieve parkeercapaciteit (als gevolg van de ontheffing) niet onevenredig worden aangetast;
3. De benodigde parkeercapaciteit dient bij ingebruikname van het ruimtelijk initiatief beschikbaar te zijn;
4. Wanneer de betreffende parkeereis buiten eigen terrein gefaciliteerd wordt, gelden de acceptabele loopafstanden zoals opgenomen in tabel 4.3;

hoofdfunctie	Acceptabele loopafstand
wonen	100 m
winkelen/boodschappen	200 m
werken	400 m
ontspanning	100 m
gezondheidszorg	100 m
onderwijs	100 m
religie	200 m

Tabel 4.3 Acceptabele loopafstanden Rijssen-Holten

5. Wanneer het parkeren op privaat terrein gefaciliteerd wordt dient de initiatiefnemer door middel van een overeenkomst aan te tonen dat de betreffende parkeercapaciteit gedurende minimaal 10 jaar beschikbaar is voor gebruikers van het betreffende ruimtelijk initiatief. Daarnaast dient de benodigde parkeercapaciteit voor bezoekers van woningen openbaar toegankelijk te zijn;
6. Wanneer het parkeren in de openbare ruimte gefaciliteerd wordt dient de initiatiefnemer door middel van een onafhankelijke parkeerdrukmeting aan te tonen dat er voldoende openbare parkeercapaciteit beschikbaar is. Het studiegebied betreft het gebied dat binnen acceptabele loopafstand van het ruimtelijk initiatief ligt (zie tabel 4.3). De onderzoeksmomenten betreffen representatieve en maatgevende periode(n) van het ruimtelijk initiatief. Een parkeerdruk, inclusief de (rest)parkeereis van het ruimtelijk initiatief, onder de 85% wordt verkeerskundig als acceptabel beschouwd. Bij het bepalen van de onderzoeksopzet dient afstemming met de gemeente Rijssen-Holten plaats te vinden;
7. Aan het verlenen van een ontheffing kunnen door de gemeente tot slot aanvullende voorwaarden worden gesteld. Hierbij kan gedacht worden aan een mobiliteitsplan, een financiële vergoeding en/of functionele gebruikersafspraken;
8. De daadwerkelijke beoordeling of er een ontheffing aan een ruimtelijk initiatief verleend wordt, vindt plaats op basis van een brede belangenafweging. Wanneer een parkeerdrukonderzoek aantoont dat er in de openbare ruimte restcapaciteit beschikbaar is, hoeft de gemeente Rijssen-Holten de betreffende restcapaciteit niet per definitie ter beschikking te stellen aan het betreffende ruimtelijk initiatief. Dit geldt ook in het geval dat openbare ruimte binnen de mogelijkheden beschikbaar wordt gesteld voor de aanleg van extra parkeercapaciteit in de openbare ruimte. De gemeente Rijssen-Holten behoudt zich het recht voor om een ontheffing te weigeren.

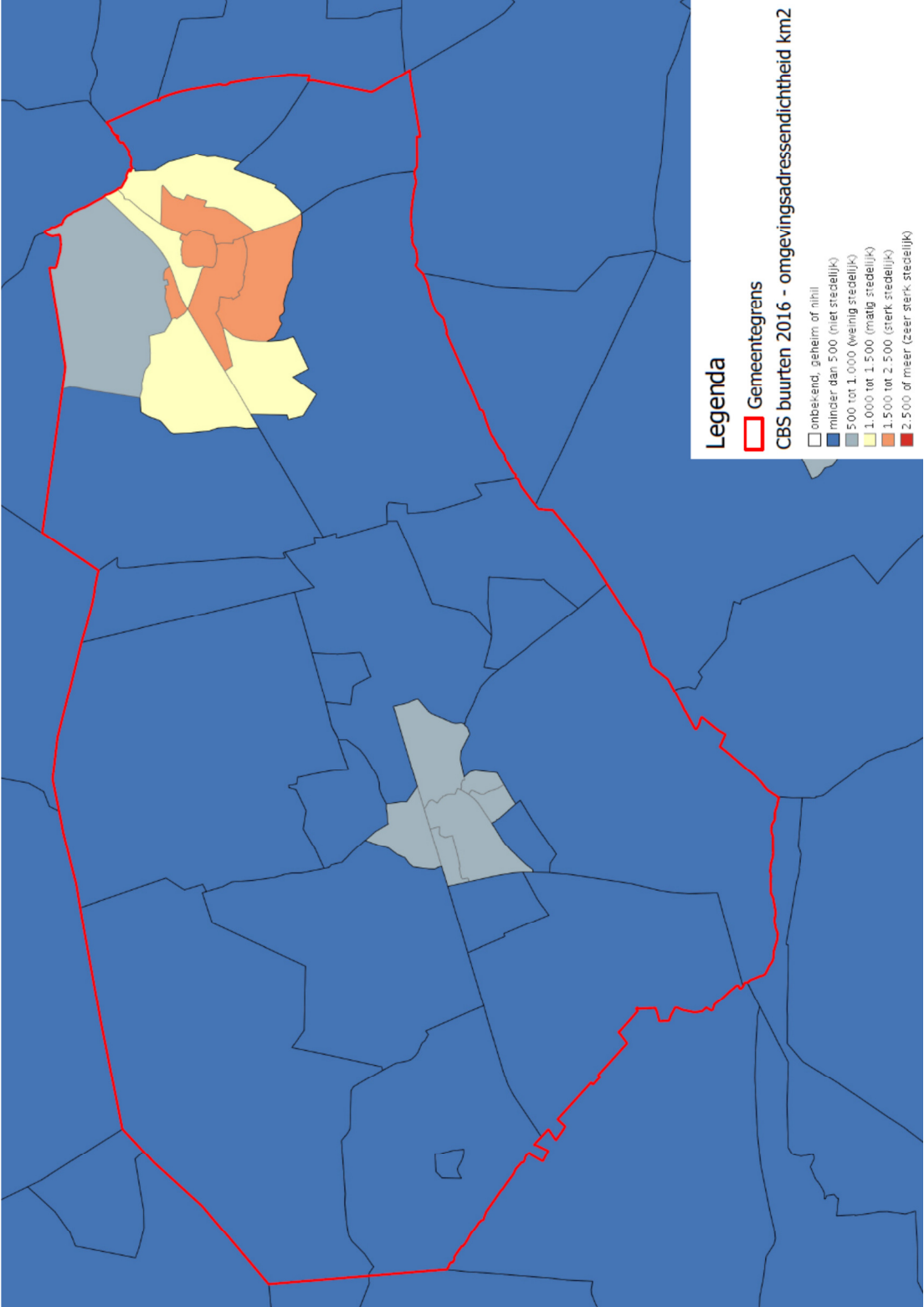
4.5. Stap 4: Advies ten aanzien van parkeren

In de laatste stap wordt een definitief advies gegeven met betrekking tot het aspect 'parkeren'. Het ambtelijke advies uit stap 5 wordt door het college van burgemeester en wethouders omgezet in een positief, dan wel negatief parkeeradvies.

Vervolgens vindt een brede belangenafweging plaats door het bevoegde orgaan. Bij binnenplanse ontheffingen is het college van burgemeester en wethouders, bij (wijzigingen van) bestemmingsplannen is dit de gemeenteraad. Deze afweging vormt de basis voor het uiteindelijke besluit om wel of niet mee te werken aan een ruimtelijke ontwikkeling of omgevingsvergunning. Indien van toepassing wordt hierbij ook afgewogen of een ontheffingsmogelijkheid (en zo ja welke) mogelijkheden biedt. Zoals de randvoorwaarden (stap 5) reeds beschrijven behoudt de gemeente zich het recht voor om restcapaciteit of openbare ruimte niet ter beschikking te stellen aan een betreffend ruimtelijke initiatief.

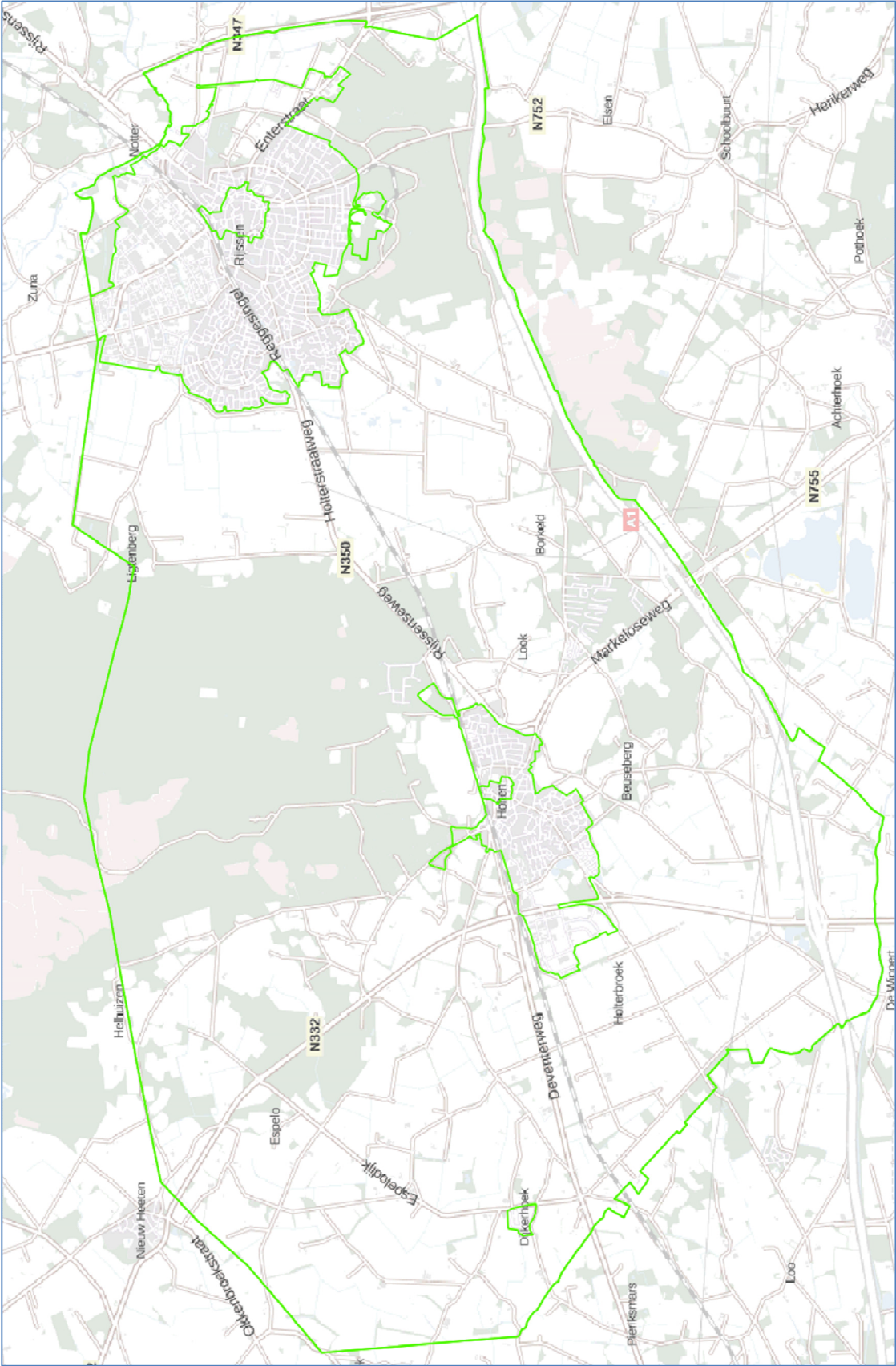
Hierbij wordt een algemene afweging gemaakt, waarbij het uitgangspunt is dat de openbare ruimte zo optimaal mogelijk benut wordt. Ontheffingsmogelijkheden in de openbare ruimte kunnen dus alleen akkoord worden gegeven bij besluit door het college van burgemeester en wethouders (bij binnenplanse ontheffingen) of de gemeenteraad (overige gevallen).

Bijlage I – Stedelijkheidsgraad



Afbeelding III.1 Stedelijkheidsgraad buurten Rijssen-Holten (t.o.v. gemeente Rijssen-Holten)

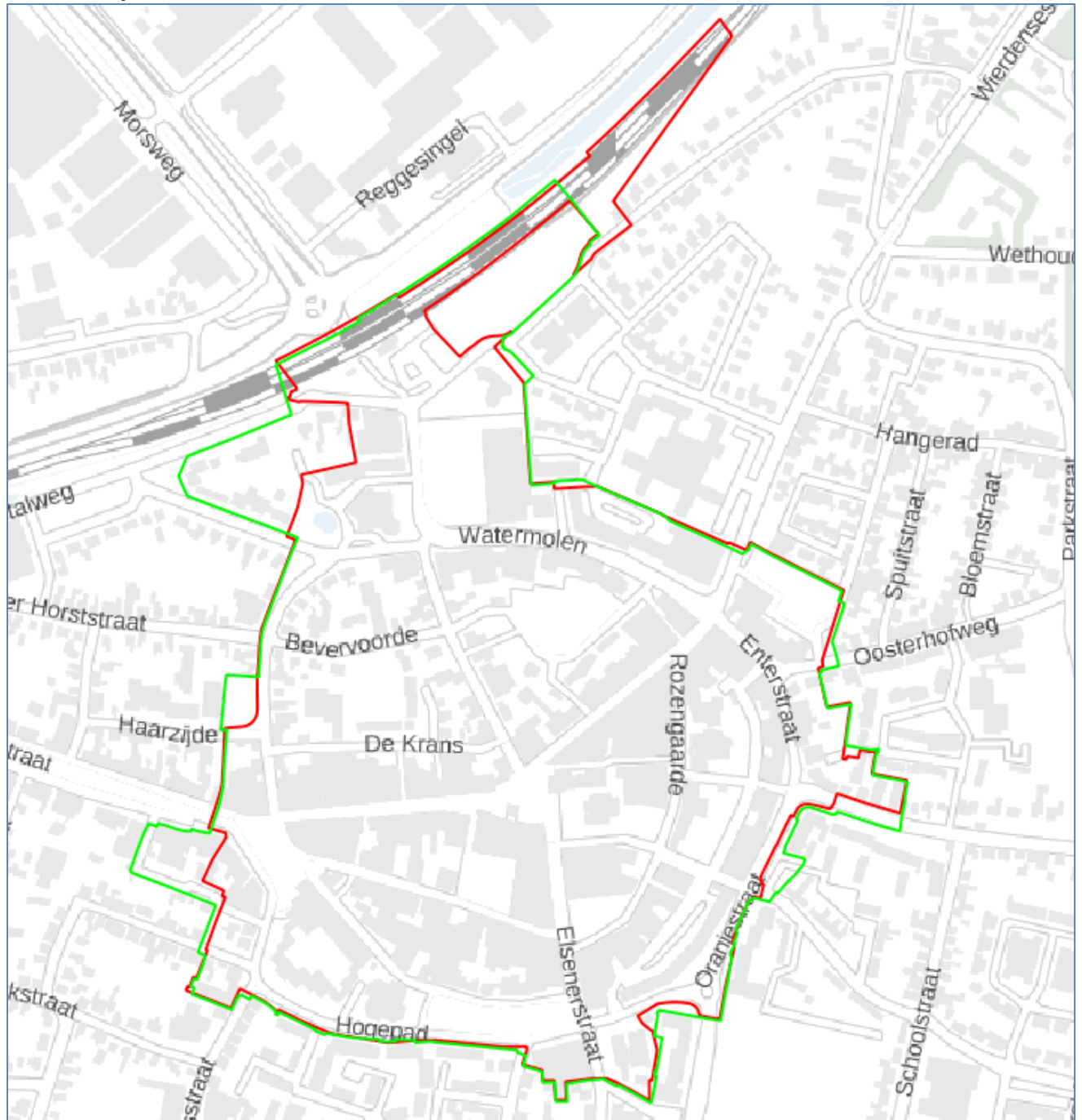
Bijlage II - Stedelijkheidszones



Afbeelding II.1 Stedelijkheidszones Rijssen-Holten, buitengebied, rest bebouwde kom en centrum

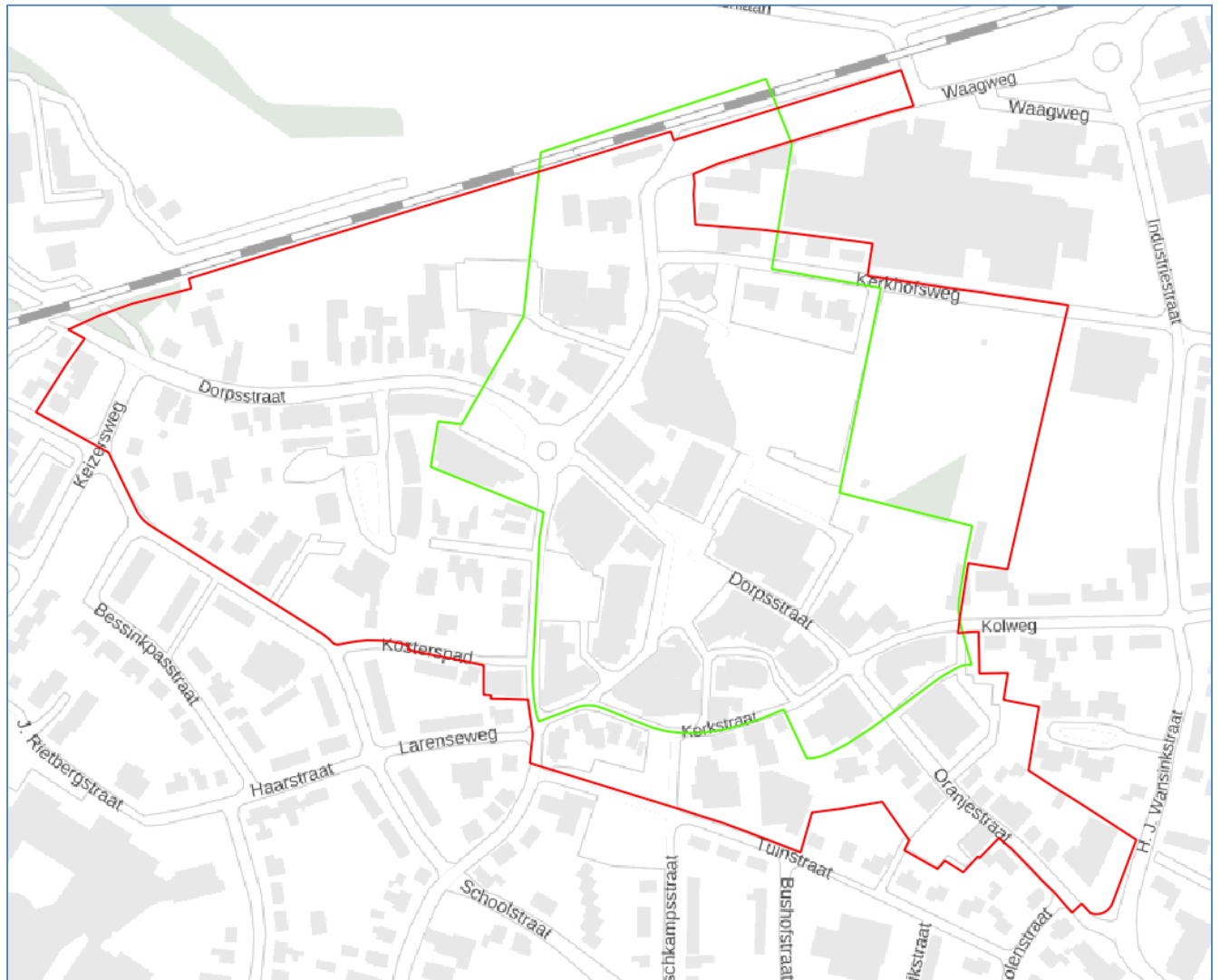
Bijlage IV – Centrumvisies Rijssen en Holten

Centrum Rijssen



Afbeelding V.1: gebied centrumvisie Rijssen (nieuw, in groen) en gebied bestemmingsplan Kern Rijssen 2010 (oud, rood)

Centrum Holten



Afbeelding V.2: gebied centrumvisie Holten (nieuw, in groen) en gebied bestemmingsplan Kern Holten 2010 (oud, rood)

Bijlage V – Jurisprudentie Verevening



Uitspraak 201502307_1_A1_RvS_Fit4free Breda verevenen parkeernorm.pdf



Uitspraak 201204525_1_A1_RvS Kralingen-Krooswijk verevenen.pdf