Gemeente Rijssen Holten

GEMEENTEBLAD

Officiële uitgave van de gemeente Rijssen-Holten

Nr. 536534

18 november 2026

Nota Parkeernormen, onderdeel autoparkeren 2026 Rijssen-Holten

1. De Nota Parkeernormen, onderdeel autoparkeren 2026 Rijssen-Holten, vast te stellen als beleidsregel, onder de voorwaarde dat deze niet eerder in werking treedt dan nadat de gemeenteraad de Nota Parkeernormen Rijssen-Holten 2018 heeft ingetrokken.
2. De gemeenteraad voor te stellen de Nota Parkeernormen Rijssen-Holten 2018 in te trekken.
3. De Nota Parkeernormen, onderdeel autoparkeren 2026 Rijssen-Holten na het intrekkingsbesluit van de gemeenteraad bekend te maken in het elektronisch gemeenteblad en ter inzage te leggen.

1. Inleiding

1.1. Parkeernormen

Parkeernormen zijn nodig als afwegings- en toetsingskader voor het benodigd aantal parkeerplaatsen bij een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling. Of het nu nieuwbouw betreft of een functiewijziging, veel ruimtelijke ontwikkelingen hebben gevolgen voor de parkeerdruk in de omgeving.

Met name in de centrumgebieden lopen initiatieven voor ruimtelijke ontwikkelingen vast op het aspect ‘parkeren’. Daarnaast zijn de parkeernormen van 2018 gebaseerd op CROW-inzichten van 2013. Op basis van huidige inzichten zijn geactualiseerde kencijfers en/of aangepaste functies beschikbaar. Parkeren is daarbij geen op zichzelf staand onderwerp, maar maakt deel uit van het bredere mobiliteitsbeleid van de gemeente Rijssen-Holten, zoals vastgelegd in de omgevingsvisie en de uitvoeringsagenda mobiliteit. In deze beleidskaders is parkeren gekoppeld aan bereikbaarheid, leefkwaliteit, zorgvuldig ruimtegebruik en gebiedsgerichte keuzes. Er is behoefte aan een duidelijk toetsingskader zodat aanvragen voor een omgevingsvergunning voor de activiteiten ‘bouwen’ en afwijking van het omgevingsplan op een gelijkwaardige en transparante wijze beoordeeld kunnen worden. Uitgangspunt bij een ruimtelijk initiatief blijft dat de omgeving geen parkeerhinder mag ondervinden als gevolg van de nieuwe ontwikkeling.

NB: De reikwijdte van deze nota parkeernormen is beperkt tot het autoparkeren. Verwijzingen naar ‘parkeren’ hebben in deze nota uitsluitend betrekking op het parkeren van motorvoertuigen.

1.2. Aanleiding en doel

Het doel van de ‘Nota parkeernormen, onderdeel auto-parkeernormen, 2026 Rijssen-Holten’ is het actualiseren van de parkeernormen voor autoparkeren in de gemeente Rijssen-Holten. De nota biedt een 4 leidraad hoe om te gaan met het aspect ‘parkeren’ bij ruimtelijke ontwikkelingen en het verlenen van een omgevingsvergunning in de gemeente. Deze nota beschrijft hoe de methodiek voor parkeernormen wordt toegepast. Deze nota dient ter vervanging van de Nota Parkeernormen Rijssen-Holten uit 2018. Deze nota wordt toegepast als beleidsregel bij de uitvoering van het omgevingsplan.

1.3. Input en afweging parkeernormering

De parkeernormen zijn tot stand gekomen op basis van verschillende gegevens en analyses die inzicht geven in de parkeerbehoefte bij ruimtelijke ontwikkelingen. Daarbij zijn de kaders van het vastgestelde mobiliteitsbeleid en de omgevingsvisie van de gemeente Rijssen-Holten betrokken, waarin parkeren is gepositioneerd als onderdeel van een integrale benadering van bereikbaarheid, leefkwaliteit en zorgvuldig ruimtegebruik.

Op basis van RDW-registratiegegevens (2023) zijn binnen de gemeente Rijssen-Holten 20.991 motorvoertuigen geregistreerd. Met 14.705 huishoudens begin 2024 (CBS) bedraagt het gemiddeld autobezit circa 1,4 auto per huishouden, wat duidt op een structureel hoge parkeerbehoefte.

Het parkeerdrukonderzoek uit 2024 laat zien dat de parkeerdruk in de centra van Rijssen en Holten overwegend onder de kritische grens van 85% blijft. De bestaande parkeercapaciteit voorziet daarmee in de huidige vraag. In het centrum van Rijssen wordt op piekmomenten echter een parkeerdruk van circa 83% bereikt. Deze situatie biedt nauwelijks ruimte voor extra parkeerbelasting.

De gemeente beschouwt dit als een aandachtssituatie. Woningtoevoegingen en andere functies die extra parkeerbehoefte genereren zijn in het centrum daarom niet vanzelfsprekend en worden uitsluitend toegestaan indien de volledige aanvullende parkeerbehoefte vooraf aantoonbaar wordt opgelost. Afwenteling op de openbare ruimte is hierbij niet toegestaan.

Monitoring van de parkeerdruk blijft noodzakelijk om tijdig aanvullende maatregelen te kunnen treffen. In de centra van Rijssen en Holten is het autobezit per huishouden aantoonbaar lager dan in de omliggende wijken en het buitengebied, zoals blijkt uit CBS-gegevens over personenauto’s per huishouden.

Dit hangt samen met het compacte stedelijke karakter, de aanwezigheid van voorzieningen op loop- en fietsafstand en de relatief kleinere huishoudens. Op basis hiervan ziet de gemeente ruimte om voor het centrum lagere parkeernormen te hanteren dan in overige delen van de gemeente.

Deze verlaging sluit aan bij het feitelijke autobezit en voorkomt onnodige parkeeropgaven bij binnenstedelijke ontwikkelingen. Daarbij geldt dat normverlaging uitsluitend verantwoord is zolang de parkeerdruk beheersbaar blijft en aanvullende parkeerbehoefte niet wordt afgewenteld op de openbare ruimte. Deze normstelling is gebaseerd op het feitelijke autobezit, de beschikbare openbare parkeercapaciteit en het streven om structurele parkeerdruk in de openbare ruimte te voorkomen. Monitoring van de parkeerdruk blijft daarom een randvoorwaarde.

1.4. Juridisch kader

Het juridisch kader voor parkeernormering is in 2025 primair verankerd in de Omgevingswet, die per 1 januari 2024 de Wet ruimtelijke ordening heeft vervangen. Parkeren wordt hierin aangemerkt als een ruimtelijk relevant aspect dat planologisch moet worden geborgd in het omgevingsplan. Dit betreft zowel autoparkeren als fietsparkeren.

Deze nota vormt daarmee het toetsingskader bij de beoordeling van omgevingsvergunningen voor nieuwbouw, herontwikkeling en functiewijzigingen en is gebaseerd op de landelijke CROW-kencijfers, aangevuld met lokaal beleid. In de gemeente Rijssen-Holten worden parkeernormen toegepast in samenhang met het STOMP principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobiliteitsdiensten en Privéauto). Dit betekent dat bij ruimtelijke ontwikkelingen prioriteit wordt gegeven aan lopen, fietsen en openbaar vervoer, en dat de parkeeropgave voor de auto hierop wordt afgestemd.

De parkeernormen uit deze nota zijn primair van toepassing op nieuwe ontwikkelingen en functiewijzigingen. Voor bestaande wijken, die zijn gerealiseerd in een periode met andere 6 mobiliteitspatronen, zijn geen generieke normen opgenomen. Indien binnen een bestaande wijk sprake is van een nieuwe ontwikkeling, worden de normen uit deze nota als uitgangspunt gehanteerd en planologisch verankerd in het omgevingsplan voor het betreffende gebied.

Afwijkingen van de standaardnormen zijn uitsluitend mogelijk indien wordt aangetoond dat de parkeerbehoefte – zowel voor auto als fiets – op een gelijkwaardige en duurzame wijze wordt opgelost en dat geen afwenteling plaatsvindt op de openbare ruimte.

1.5. Overgangsregeling

De Nota Parkeernormen 2026 van de gemeente Rijssen-Holten treedt in werking op de dag na vaststelling door het college en bekendmaking in het elektronisch gemeenteblad. De nota is van toepassing op alle ruimtelijke initiatieven en aanvragen voor een omgevingsvergunning waarvoor de parkeertoets plaatsvindt na de datum van inwerkingtreding. Voor ruimtelijke initiatieven die vóór dit moment in procedure zijn gebracht en waarvoor reeds een parkeertoets is uitgevoerd, blijven de uitkomsten van die eerdere parkeertoets leidend bij het bepalen van de parkeereis. Hiermee wordt voorzien in een zorgvuldig overgangsregime en wordt rechtszekerheid voor lopende initiatieven geborgd.

2. Uitgangspunten

2.1. Algemeen

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

a) De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor oplossen parkeerbehoefte

De initiatiefnemer is verplicht om volledig en duurzaam te voorzien in de parkeerbehoefte die voortvloeit uit een ruimtelijk initiatief, overeenkomstig de geldende parkeernormen. Het realiseren van voldoende parkeervoorzieningen op eigen terrein of binnen het plangebied is daarmee een noodzakelijke voorwaarde voor medewerking aan de ontwikkeling. Alle kosten die samenhangen met het bepalen, realiseren en in stand houden van de benodigde parkeercapaciteit, waaronder eventuele onderzoeken, komen voor rekening van de initiatiefnemer.

b) Parkeren vindt primair op eigen terrein plaats

De parkeerbehoefte die voortvloeit uit een nieuwe ontwikkeling of functiewijziging moet in beginsel binnen het plangebied worden opgevangen en mag niet leiden tot een toename van de parkeerdruk in de bestaande openbare ruimte. In de meeste gevallen betreft dit het eigen perceel; bij gebiedsontwikkelingen, zoals nieuwbouwwijken, wordt het gehele plangebied als samenhangend geheel beschouwd. In dat geval kan de parkeerbehoefte ook worden opgelost binnen de (toekomstige) openbare ruimte van het plangebied zelf. Afwenteling van parkeerbehoefte op de omliggende openbare ruimte is niet toegestaan. Het realiseren van minder parkeerplaatsen dan op grond van de geldende parkeernormen

is vereist, is uitsluitend mogelijk indien toepassing wordt gegeven aan de in deze nota opgenomen afwijkingsmogelijkheden (zie paragraaf 4.5.).

c) Functioneel salderen en bewonersparkeren in het centrum
Bij functiewijziging of herontwikkeling wordt de parkeereis in beginsel bepaald op basis van de netto toename van de parkeerbehoefte ten opzichte van het laatst legale gebruik. Daarbij kan saldering plaatsvinden tussen niet-woonfuncties, ongeacht of de bestaande parkeerbehoefte werd opgevangen op eigen terrein of in de openbare ruimte.

Voor woningbouw in het centrum geldt hiervan een expliciete uitzondering. Voor iedere nieuw te realiseren woning geldt een zelfstandige parkeereis van 1 parkeerplaats per woning (of **0,5 parkeerplaats per woning bij woningen kleiner dan 50 m^2), ongeacht het voorafgaande gebruik en ongeacht een eventuele rekenkundige afname of gelijkblijvende parkeerbehoefte.

Deze parkeereis ziet uitsluitend op bewonersparkeren en kan niet worden gesaldeerd of verevend met een bestaande parkeerbehoefte van commerciële functies. Vanwege het structurele en langdurige karakter van bewonersparkeren dient deze parkeerbehoefte volledig op eigen terrein of binnen het plangebied te worden opgelost. Het bestaande openbare parkeerareaal kan hiervoor niet worden ingezet. Hiermee wordt geborgd dat functiewijziging of herontwikkeling naar wonen niet leidt tot een structurele toename van de parkeerdruk in de openbare ruimte en blijft voldoende ruimte beschikbaar voor bezoekersparkeren, bijzondere doelgroepen en toekomstige ontwikkelingen.

d) Bij een ruimtelijk initiatief is geen sprake van benadeling door bestaande tekorten
Bij het bepalen van de parkeereis voor een ruimtelijk initiatief wordt uitgegaan van de bestaande parkeersituatie. Eventuele bestaande parkeertekorten maken geen onderdeel uit van de parkeereis en hoeven niet te worden opgelost binnen het initiatief. De parkeereis heeft uitsluitend betrekking op de parkeerbehoefte die ontstaat door de nieuwe of toegevoegde functie. Parkeerplaatsen die als gevolg van het initiatief vervallen, dienen volledig te worden gecompenseerd.

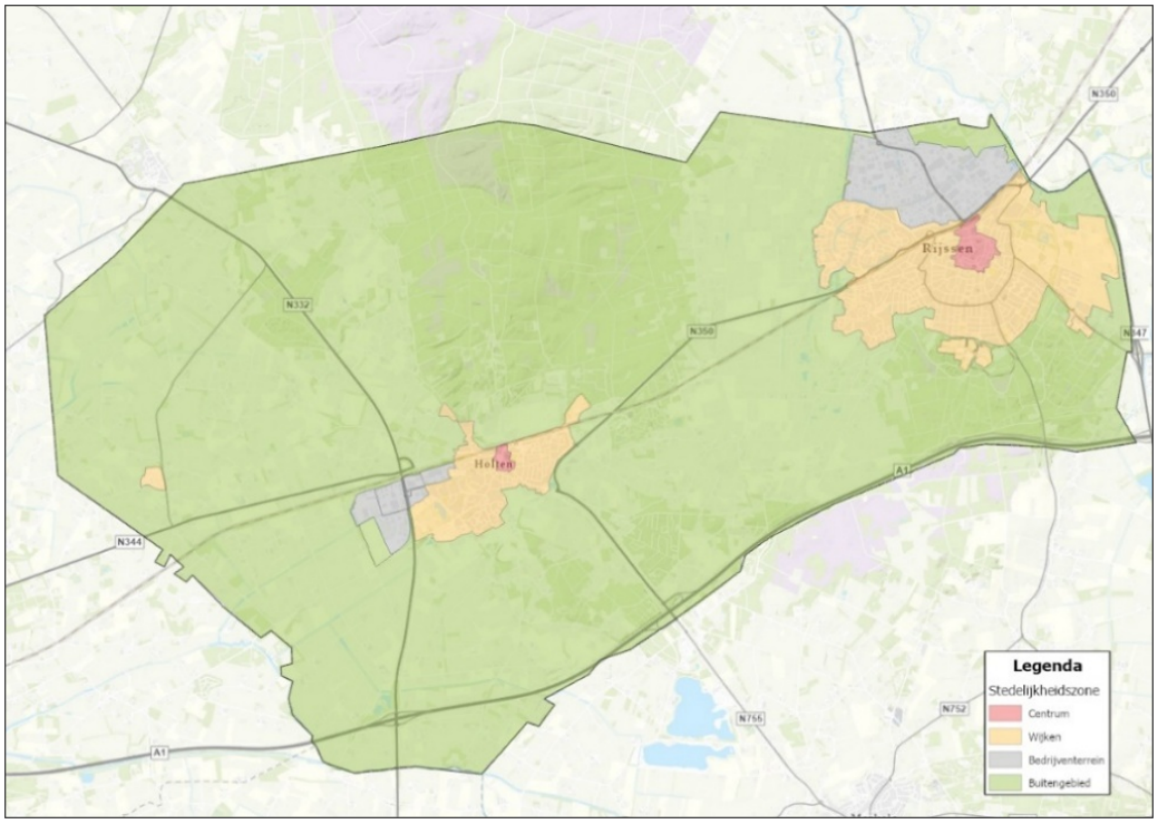
e) Maatvoering en toegankelijkheid van parkeerplaatsen
Parkeerplaatsen, parkeerwegen, parkeerterreinen, gehandicaptenparkeerplaatsen en parkeergarages dienen te voldoen aan de geldende richtlijnen voor maatvoering en toegankelijkheid.
- Voor openbaar toegankelijke parkeerplaatsen, parkeerwegen en parkeergarages wordt uitgegaan van de meest recente uitgave van de ASVV.
- Voor niet-openbare parkeerterreinen en parkeergarages wordt aangesloten bij de geldende NEN normen.
- Voor de maatvoering en het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen gelden eveneens de actuele richtlijnen uit de ASVV. Afwijking van deze normen is uitsluitend toegestaan indien gemotiveerd wordt aangetoond dat een gelijkwaardig niveau van functionaliteit en toegankelijkheid wordt gerealiseerd.

De parkeernormen voor de gemeente Rijssen-Holten in deze nota zijn een afgeleide van de parkeerkencijfers zoals opgenomen in CROW-publicatie Parkeerkencijfers 2024, samen met de uitkomsten van het parkeeronderzoek uit 2024. In de publicatie is op basis van een stedelijkheidsgraad en gebiedsindeling voor de meest gangbare functies een parkeerkencijfer met bandbreedte opgenomen.

f) Stedelijkheidsgraad
De parkeerbehoefte van voorzieningen wordt mede bepaald door het mobiliteitspatroon van de functie, de beschikbaarheid van alternatieve vervoerswijzen en de ligging binnen de gemeente. Deze factoren worden samengevat in de stedelijkheidsgraad. Binnen de gemeente Rijssen-Holten varieert de stedelijkheidsgraad per buurt van sterk stedelijk tot niet stedelijk.

In deze Nota Parkeernormen 2026 wordt, evenals in eerdere edities, voor de toepassing van de parkeernormen uitgegaan van één uniforme stedelijkheidsgraad voor de gehele gemeente, te weten ‘matig stedelijk’. Indien de omstandigheden daartoe aanleiding geven, kan bij specifieke ontwikkelingen 10 gemotiveerd worden afgeweken en wordt de feitelijke stedelijkheidsgraad van de betreffende buurt toegepast.

g) Gebiedsindeling
Naast de alternatieve vervoerswijzen speelt ook de locatie van een ontwikkeling een belangrijke rol in de parkeerbehoefte. De Nota Parkeernormen 2026 kent hiervoor een indeling van vier gebieden: centrumgebied, woonwijk, bedrijventerrein en buitengebied. Deze gebiedsindeling is weergegeven in figuur 2.1 en in bijlage II in groter formaat opgenomen. Voor deze gebiedsindeling is in de basis aangesloten op de contouren van de Omgevingsvisie gemeente Rijssen-Holten. Deze contouren kunnen door de tijd veranderen, bijvoorbeeld met de ontwikkeling van bijvoorbeeld een nieuwe woonwijk of een uitbreiding van een bedrijventerrein.



Figuur 2.1 Stedelijkheidszones Parkeernota 2025 (exact weergegeven in de geometrische begrenzing van de Omgevingswet-documenten)

h) Bandbreedte
De parkeerkencijfers van 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. Het autobezit in 2025 ligt iets boven landelijk en provinciaal gemiddelde met 1,5 personenauto's per huishouden (1,3 in Rijssen en 1,6 in Holten). De kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen (fiets/OV/lopen) in de gemeente zijn ook gemiddeld. Op basis van recente gegevens is het gemiddelde kencijfer passend voor de meeste situaties. Uitzondering hierop vormen de parkeernormen voor de woningen in het centrum.

i) Afronding
Bij het berekenen van de parkeerbehoefte worden tussenresultaten afgerond op één decimaal. De afronding naar gehele parkeerplaatsen vindt uitsluitend plaats in de laatste berekeningsfase, bij het vaststellen van de definitieve parkeereis. Hierbij worden decimalen altijd naar boven afgerond. De definitieve parkeereis wordt uitgedrukt in gehele aantallen parkeerplaatsen.

2.2. Resumé
In de Nota Parkeernormen 2026 is uitgegaan van:
- Eén stedelijkheidsgraad (matig stedelijk) voor de gehele gemeente;
- Vier gebieden: centrumgebieden, woonwijken, bedrijventerreinen en het buitengebied;
- Op bedrijventerreinen en in het buitengebied is het uitgangspunt dat het parkeren voor bezoekers op eigen terrein wordt geregeld en daarmee niet openbaar toegankelijk hoeft te zijn.
- Voor de centrumgebieden geldt dat het aandeel bezoekersparkeren opgevangen kan worden in de openbare parkeergelegenheden en dus niet op eigen terrein gefaciliteerd hoeft te worden.

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;
- Sport, cultuur en ontspanning;
- Horeca en recreatie;
- Gezondheidszorg en sociale voorzieningen;
- Onderwijs.

3.1. Hoofdfunctie wonen

Parkeren op:		Eigen terrein**				Openbare ruimte
Functie	**Eenheid**	**Centrum**	**Wijken**	**Bedrijventerrein**	**Buitengebied**	**Toevoegen aandeel bezoek***
Vrijstaande woning (koop/huur)	Per stuk	2,0	2,0	2,0	2,0	+ 0,2 pp per woning
Twee-onder-een-kap (koop/huur)		2,0	2,0	2,0	2,0	
Hoekwoning (koop/huur)		2,0	2,0	2,0	2,0	
Tussenwoning (koop/huur)		1,5	1,5	1,5	1,5	
Solitaire Bovenwoning (koop/huur)		2,0	2,0	2,0	2,0	
Appartement (koop/huur)		1,0	1,0	1,0	1,0	
Grondgebonden seniorenwoning		1,0	1,0	1,0	1,0	
Aanleunwoning/serviceflat		1,0	1,0	1,0	1,0	
Ondergeschikte Kamerverhuur maximaal 1 stuks		0	0	0	0	0
Alle woonvormen met een gebruiksoppervlak <50 m² (zoals appartementen/kamerverhuur > 1st/tiny house/studio etc)		0,5	0,5	0,5	0,5	nvt

Tabel 3.1 Parkeernormen hoofdfunctie wonen

* Voor woonontwikkelingen in de centrumgebieden van Rijssen en Holten wordt ervan uitgegaan dat het bezoekersparkeren kan worden opgevangen binnen de bestaande openbare parkeercapaciteit in en rondom de centrumgebieden. Het bezoekersaandeel maakt daarom geen onderdeel uit van de parkeereis en wordt niet meegenomen in de eindberekening.

** Eigen terrein: de kadastrale percelen waarop de ontwikkeling plaatsvindt. Indien het realiseren van parkeerplaatsen op de eigen kadastrale percelen niet mogelijk is, wordt onder eigen terrein tevens verstaan de binnen het ontwikkelgebied gelegen (toekomstige) openbare ruimte, mits deze onderdeel uitmaakt van een vastgesteld stedenbouwkundig plan en duurzaam beschikbaar is voor de parkeerbehoefte van de ontwikkeling.

3.2. Hoofdfunctie werken

Functie	**Eenheid**	**Centrum**	**Wijken**	**Bedrijventerrein**	**Buitengebied**	**Aandeel bezoekers**
Kantoor (1)	100 m² bvo	zie tabel 3.3	2,9	3,3	3,6	15%
Bedrijf type I (2)			2,4	2,4	2,4	5%
Bedrijf type II (3)			1,1	1,1	1,1	5%
Bedrijf type III (4)			1,9	1,9	2,0	5%

(1) Kantoor met of zonder baliefunctie.
(2) Bedrijf met relatief veel werknemers en relatief weinig bezoekers (industrie, laboratorium, werkplaats, e.d.).
(3) Bedrijf met relatief weinig werknemers en relatief weinig bezoekers (transportbedrijf, loods, opslag, e.d.).
(4) Bedrijfsverzamelgebouw met gelijkwaardige mix van kantoren zonder baliefunctie en bedrijven type I en II.

Tabel 3.2 Parkeernormen hoofdfunctie werken

3.3. Hoofdfunctie winkelen en boodschappen

functie	eenheid	centrum	wijken	bedrijventerrein	buitengebied	aandeel bezoekers
centrum – centrum 1 (5)	100 m² bvo	0,7	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	80%
centrum – centrum 2 (5)		0,7	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	80%
centrum – horeca I/II/III (5/6)		0,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	90%
centrum – maatschappelijk (5/6)		1,7	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	50%
centrumgebied – kantoor (5)		1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	5%
centrumgebied – bedrijf (5)		1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	5%
wijkcentrum		n.v.t.	5,1	5,1	5,1	79%
buurtsupermarkt (7)		0,2	3,5	3,6	3,6	89%
fullservice supermarkt (8)		0,2	5,2	n.v.t.	n.v.t.	93%
grote supermarkt (XL) (9)		1,0	7,7	n.v.t.	n.v.t.	84%
groothandel algemeen		1,3	6,4	6,4	6,4	80%
Kringloopwinkel		0,2	1,9	2,3	2,3	89%
bruin- en witgoedzaken		0,3	7,9	9,3	9,3	92%
woonwarenhuis/woonwinkel (10)		0,2	1,9	2,0	2,0	91%
Bouwmarkt		0,3	2,4	2,5	2,5	87%
tuin-/groencentrum (11)		0,3	2,6	2,9	2,9	89%

(5) Zie definitie bestemmingsplan kern Rijssen 2010 of bestemmingsplan kern Holten 2010
(6) Parkeernorm geeft een globale indicatie. Bij toepassing dient onderbouwing op basis van functie specifieke kenmerken plaats te vinden.
(7) Kleinere supermarkt (wvo > 600 m²) met afgebakend verzorgingsgebied.
(8) Supermarkt met speciale afdeling voor groente, vlees, kaas en brood (wvo 600 – 2.500 m²).
(9) Supermarkt (XL) met (zeer) uitgebreid assortiment en hoog serviceniveau (wvo > 2.500 m²).
(10) Detailhandel < 25.000 m² met breed assortiment t.b.v. inrichting woning (behang/verf, meubels, verlichting, keukens, bedden e.d.).
(11) Detailhandel tuin-/groenartikelen < 2.000 m² wvo (incl. buitenruimte) met aanverwante artikelen (gereedschap, dierartikelen,decoratiemateriaal, e.d.).

Tabel 3.3 Parkeernormen hoofdfunctie winkelen en boodschappen

3.4. Hoofdfunctie sport, cultuur en ontspanning

functie	eenheid	centrum	wijken	bedrijventerrein	buitengebied	aandeel bezoekers
bibliotheek	100 m² bvo	0,1	1,2	1,2	1,4	97%
museum (12)		0,1	1,1	1,1	1,1	95%
theater (13)		1,0	9,8	9,8	12,0	87%
fitness-, dans- en sportschool (14)		0,2	4,8	4,8	6,5	87%
fitnesscentrum (15)		0,2	6,3	6,3	7,4	90%
sporthal of -zaal		0,1	2,9	2,9	3,5	96%
Tennishal		0,1	0,5	0,5	0,5	87%

Padelbaan		0,2	1	1	1	87%
Squashhal		0,3	2,7	2,7	3,2	84%
sauna, hammam		0,1	6,7	6,7	7,3	99%
indoorspeeltuin/kinderspeelhal (16)		0,1	4,7	4,7	5,1	97%
zwembad overdekt (17)	100 m² bassin	n.v.t.	11,5	11,5	13,3	97%
zwembad in openlucht (17)		n.v.t.	12,9	12,9	15,8	99%
sportveld (18)	hectare	1,0	20,0	20,0	20,0	95%
bowlingcentrum (19)	baan	0,2	2,8	2,8	2,8	89%
biljart-/snookercentrum	tafel	0,1	1,4	1,4	1,8	87%
kinderboerderij/stadsboerderij (20)	boerderij	0,2	4,7	4,7	5,1	97%
manege	box	n.v.t.	0,4	0,4	0,4	90%
volkstuin	10 tuinen	n.v.t.	1,4	1,4	1,5	100%

(12) Parkeernorm geeft een globale indicatie. Bij toepassing dient onderbouwing op basis van functie specifieke kenmerken plaats te vinden.
(13) 100 zitplaatsen = 300 m² bvo.
(14) Kleinschalige voorziening (<750 m² bvo) met één specifieke functie.
(15) Grootschalige voorziening (<1.500 m² bvo) met breed pakket aan individuele- en/of groepsactiviteiten voornamelijk gericht op sportfunctie.
(16) Speelgelegenheid <3.500 m² bvo.
(17) Bij combinatie van overdekt en openlucht zwembad parkeerbehoefte berekenen op basis van verhouding overdekt en openlucht zwembad.
(18) 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.
(19) Zelfstandig bowlingcentrum gericht op professioneel en recreatief bowlen. Dus niet recreatieve voorziening bij camping, hotel e.d.
(20) Parkeernorm geeft een globale indicatie. Bij toepassing dient onderbouwing op basis van functie specifieke kenmerken plaats te vinden.

Tabel 3.4 Parkeernormen hoofdfunctie sport, cultuur en ontspanning

3.5. Hoofdfunctie horeca en verblijfsrecreatie

functie	eenheid	centrum	wijken	bedrijventerrein	buitengebied	aandeel bezoekers
camping/kampeerterrein	standplaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,2	90%
bungalowpark (huisjescomplex)	bungalow	n.v.t.	1,7	n.v.t.	2,1	91%
hotel ** (21)	10 kamer	0,3	4,1	6,3	6,3	80%
hotel *** (21)		0,5	5,0	6,8	6,8	77%
hotel **** (21)		0,9	7,2	9,0	9,0	73%
discotheek (22)	100 m² bvo	zie tabel 3.3	20,8	20,8	20,8	99%
café, bar, cafetaria (22)			6,0	6,0	6,0	90%
(fastfood)restaurant (22)			13,0	13,0	13,0	80%

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

Tabel 3.5 Parkeernormen hoofdfunctie horeca en verblijfsrecreatie

3.6. Hoofdfunctie gezondheidszorg en sociale voorzieningen

functie	eenheid	centrum	wijken	bedrijventerrein	buitengebied	aandeel bezoekers
gezondheidscentrum (23)	behandelkamer	0,7	2,2	2,5	2,5	55%
apotheek	apotheek	1,3	3,2	3,2	3,2	45%
begraafplaats	dienst	n.v.t.	31,6	31,6	31,6	97%
religiegebouw (24)	zitplaats	0,2	0,2	0,2	0,2	n.v.t.
verpleeg- en verzorgingstehuis	woonruimte	0,2	0,6	0,6	0,6	60%

(23) Locatie waar één of meerdere gezondheidsinstellingen gevestigd zijn.
(24) Parkeernorm geeft een globale indicatie. Bij toepassing dient onderbouwing op basis van functie specifieke kenmerken plaats te vinden.

Tabel 3.6 Parkeernormen hoofdfunctie gezondheidszorg en sociale voorzieningen

3.7. Hoofdfunctie onderwijs

functie	eenheid	centrum	wijken	bedrijventerrein	buitengebied	aandeel bezoekers
kinderdagverblijf/crèche (25)	100 m² bvo	1,0	1,4	1,4	1,5	n.v.t.
basisschool (25)	leslokaal	0,8	0,8	0,8	0,8	n.v.t.
middelbare school (25)	100 leerling	3,3	4,9	4,9	4,9	11%
ROC		4,4	5,8	5,8	5,9	7%
avond-of vrijetijdsonderwijs	10 student	0,2	6,8	6,8	10,5	95%

(25) Exclusief kiss & ride voorziening t.b.v. brengen en halen van kinderen/leerlingen.

Tabel 3.7 Parkeernormen hoofdfunctie onderwijs

3.8. Niet-genormeerde functies

Indien een functie niet genormeerd is in één van de bovenstaande tabellen met hoofdfuncties, wordt aangesloten bij de geldende CROW-parkeerkencijfers. Daarbij wordt uitgegaan van het profiel matig stedelijk en wordt de gemiddelde norm toegepast, tenzij gemotiveerd wordt aangetoond dat toepassing van een andere norm passend is.

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 voorlopige parkeereis

In de tweede stap wordt de voorlopige parkeerbehoefte bepaald. Daartoe wordt het ruimtelijke initiatief, indien van toepassing per onderdeel, vertaald naar de functies zoals opgenomen in hoofdstuk 3. Bij een wijziging in omvang en/of functietype wordt uitsluitend de parkeerbehoefte berekend voor het deel waarop de wijziging betrekking heeft.

De parkeerbehoefte wordt vervolgens berekend door het aantal eenheden per functie te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernormen uit hoofdstuk 3. De parkeerbehoefte per functie of onderdeel wordt afgerond op één decimaal.

4.3. Stap 3: Toets dubbelgebruik

Indien een ruimtelijk initiatief voorziet in meerdere (hoofd)functies, kan sprake zijn van dubbelgebruik van parkeerplaatsen. De maximale parkeerbehoefte van verschillende functies doet zich niet altijd gelijktijdig voor. Zo kent bijvoorbeeld werken, winkelen en voorzieningen verschillende piekmomenten gedurende de dag en week.

Dubbelgebruik is uitsluitend toegestaan tussen niet-woonfuncties

Voor woningen geldt dat de parkeerbehoefte hoofdzakelijk samenvalt in de avond- en nachtperiode en daarmee structureel van aard is. Om die reden wordt wonen uitgesloten van het toepassen van dubbelgebruik. De maatgevende parkeerbehoefte wordt bepaald op het moment waarop de gecombineerde functies gezamenlijk de hoogste parkeerbehoefte genereren.

Deze maatgevende parkeerbehoefte wordt berekend op basis van de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in tabel 4.1. In afwijkende of bijzondere situaties kan de initiatiefnemer een gemotiveerd voorstel indienen, dat ter beoordeling wordt voorgelegd aan de gemeente Rijssen-Holten.

	werkdag		**koop**		**zaterdag**		**Zondag**	
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	Middag
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	100%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	70%	0%
supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	70%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%
theater/cultuur	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
sociaal medisch	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
verpleeg-/ verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avond/vrije tijd onderwijs	0%	50%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

Tabel 4.1 Aanwezigheidspercentages per functie

4.4. Stap 4: Vaststellen definitieve parkeereis

Nadat de voorlopige parkeereis is bepaald, wordt deze maatgevende parkeerbehoefte vastgesteld als definitieve parkeereis. In deze stap worden eventuele correcties toegepast, zoals saldering bij functiewijziging, het toepassen van dubbelgebruik (waar toegestaan) en de compensatie van eventueel vervallende parkeerplaatsen.

De definitieve parkeereis wordt afgerond naar een geheel aantal parkeerplaatsen en geeft het aantal parkeerplaatsen weer dat als gevolg van het ruimtelijke initiatief gerealiseerd moet worden. Daarbij wordt tevens vastgelegd op welke wijze en op welke locatie in de parkeerbehoefte wordt voorzien.

De definitieve parkeereis vormt het toetsingskader bij de beoordeling van het initiatief en is juridisch bindend. De definitieve parkeereis vormt het toetsingskader bij de beoordeling van het initiatief en wordt als voorwaarde verbonden aan de omgevingsvergunning en, indien van toepassing, juridisch geborgd in het omgevingsplan en/of een anterieure overeenkomst.

4.5. Afwijkingsmogelijkheden

De gemeente Rijssen-Holten kan, onder voorwaarden, afwijken van de verplichting om te voorzien in de berekende parkeercapaciteit op eigen terrein. De mogelijke afwijkingen worden hierna nader toegelicht.

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

Indien op eigen terrein onvoldoende ruimte beschikbaar is, kan de parkeerbehoefte worden opgelost op privaat terrein in de directe omgeving van het plangebied. Hierbij dienen de geldende maximale

loopafstanden in acht te worden genomen. Aangetoond moet worden dat de oplossing stedenbouwkundig, verkeerskundig en planologisch aanvaardbaar is. De parkeerplaatsen moeten aanvullend zijn op de bestaande parkeercapaciteit en duurzaam beschikbaar blijven voor de betreffende functie. Alle kosten voor planvorming, realisatie en instandhouding komen volledig voor rekening van de initiatiefnemer. De beschikbaarheid wordt voorafgaand aan de ontwikkeling juridisch vastgelegd, bijvoorbeeld via een notariële akte of een anterieure overeenkomst.

2. Koop private parkeerruimte door initiatiefnemer
In aanvulling op het voorgaande kan in uitzonderlijke gevallen bestaande private parkeercapaciteit in de directe omgeving door de initiatiefnemer worden verworven. Voorwaarde is dat deze parkeercapaciteit aantoonbaar aanvullend is en niet reeds noodzakelijk is voor het bestaande gebruik. De voorwaarden zoals genoemd onder punt 1 zijn onverkort van toepassing.

3. Aanleg parkeerplaatsen in openbare omgeving door gemeente op kosten initiatiefnemer
Indien zowel op eigen terrein als op privaat terrein in de directe omgeving geen toereikende oplossing mogelijk is, kan in overleg met de gemeente worden onderzocht of het realiseren van openbaar toegankelijke parkeerplaatsen in de openbare ruimte mogelijk is. Dit is uitsluitend toegestaan indien dit stedenbouwkundig, verkeerskundig en planologisch aanvaardbaar is en geen negatieve effecten heeft op de bestaande parkeersituatie. Alle kosten voor planvorming en aanleg komen volledig voor rekening van de initiatiefnemer.

4. Ontheffing van verplichting parkeren
Indien aantoonbaar geen van de voorgaande mogelijkheden kan worden toegepast, kan het bevoegd gezag onder strikte voorwaarden ontheffing verlenen van (een deel van) de parkeerverplichting. De voorwaarden en toepassingsmogelijkheden voor deze ontheffing worden in 4.6. nader uitgewerkt.

Deelmobiliteit
Deelmobiliteit kan in deze nota niet worden aangemerkt als een inzetbare oplossing om te voldoen aan de parkeerbehoefte. Bij het ontbreken van parkeerregulering beschikt de gemeente niet over voldoende sturings- en borgingsmogelijkheden, is het gebruik van deelmobiliteit juridisch niet afdwingbaar en bestaat het risico dat parkeerdruk afwentelt op de openbare ruimte en de omliggende omgeving.

Aan huis gebonden beroepen en consumentverzorgende beroepen
Aan huis gebonden beroepen, waaronder consumentverzorgende, worden aangemerkt als een ondergeschikt gebruik bij de woonfunctie. Voor deze functies geldt dat zij geen onevenredige nadelige invloed mogen hebben op de verkeersafwikkeling en de parkeersituatie in de omgeving.
Indien het gebruik leidt tot een toename van de parkeerbehoefte, dient deze in beginsel op eigen terrein te worden opgevangen. Het bevoegd gezag kan hiervan afwijken indien gemotiveerd wordt aangetoond dat de extra parkeerdruk uitsluitend overdag optreedt, van beperkte omvang is en binnen de bestaande openbare parkeercapaciteit kan worden opgevangen zonder dat dit leidt tot parkeerproblemen.

Bij de beoordeling wordt tevens rekening gehouden met de aard en omvang van de activiteit, het aantal bezoekers of klanten, de openingstijden en de bestaande parkeerdruk in de omgeving. Indien sprake is van structurele parkeerbelasting kan het bevoegd gezag aanvullende voorwaarden stellen of medewerking weigeren.

Functies met een publieksaantrekkende werking die niet ondergeschikt zijn aan wonen vallen niet onder dit regime en worden als zelfstandige functie getoetst aan de parkeernormen.

Hardheidsclausule
Het bevoegd gezag kan in bijzondere gevallen gemotiveerd afwijken van de verplichting om te voldoen aan de definitieve parkeereis. Van een dergelijke afwijking kan uitsluitend sprake zijn indien strikte toepassing van deze nota leidt tot een onredelijke of onevenredige uitkomst, en het algemeen maatschappelijk belang van het ruimtelijk initiatief aantoonbaar zwaarder weegt dan de nadelige gevolgen voor de parkeersituatie.

Bij toepassing van de hardheidsclausule wordt in ieder geval betrokken of het initiatief bijdraagt aan gemeentelijke beleidsdoelen, zoals volkshuisvesting, zorg, duurzaamheid of leefbaarheid, en of de gevolgen voor de parkeerdruk aanvaardbaar zijn of door aanvullende maatregelen kunnen worden beperkt. Toepassing van de hardheidsclausule wordt deugdelijk gemotiveerd en vastgelegd in het besluit.

4.6. Randvoorwaarden afwijking
Indien wordt afgeweken van de verplichting om de volledige parkeereis op eigen terrein te realiseren, gelden de volgende randvoorwaarden:

1. De afwijking heeft uitsluitend betrekking op het deel van de parkeereis dat aantoonbaar niet op eigen terrein kan worden gefaciliteerd.
2. Het woon- en leefmilieu, alsmede de verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling, mogen als gevolg van de afwijking niet onevenredig worden aangetast.
3. De benodigde parkeercapaciteit dient uiterlijk bij ingebruikname van het ruimtelijk initiatief beschikbaar te zijn.
4. Indien de parkeereis buiten het eigen terrein wordt opgelost, gelden de maximale loopafstanden zoals opgenomen in tabel 4.2.

hoofdfunctie	**Acceptabele loopafstand**
Wonen	100 m
Winkelen/boodschappen	200 m
Werken	400 m
Ontspanning	200 m
Gezondheidszorg	100 m
Onderwijs	100 m
Religie	200 m

Tabel 4.2 Acceptabele loopafstanden Rijssen-Holten

5. Indien het parkeren op privaat terrein wordt gefaciliteerd, dient de initiatiefnemer door middel van een overeenkomst aan te tonen dat de betreffende parkeercapaciteit gedurende ten minste 10 jaar duurzaam beschikbaar is voor het gebruik van het ruimtelijk initiatief. Parkeerplaatsen die worden ingezet voor bezoekers van woningen dienen openbaar toegankelijk te zijn.
6. Indien het parkeren (deels) in de openbare ruimte wordt gefaciliteerd, dient de initiatiefnemer door middel van een parkeerdrukonderzoek, uitgevoerd door een onafhankelijk verkeerskundig adviesbureau, aan te tonen dat binnen het studiegebied voldoende restcapaciteit beschikbaar is.
    - Het studiegebied omvat het gebied binnen de geldende acceptabele loopafstand.
    - Het onderzoek wordt uitgevoerd op representatieve en maatgevende momenten.
    - Een parkeerdruk tot maximaal **85%**, inclusief de (rest)parkeereis van het initiatief, wordt als verkeerskundig acceptabel beschouwd.
    - De onderzoeksopzet wordt vooraf afgestemd met de gemeente Rijssen-Holten.
    - Alle onderzoekskosten komen voor rekening van de initiatiefnemer.

7. Aan een afwijking kunnen door de gemeente aanvullende voorwaarden worden verbonden, zoals het opstellen van een mobiliteitsplan, het treffen van mobiliteitsmaatregelen, het maken van functionele gebruikersafspraken of het leveren van een financiële bijdrage.
8. De uiteindelijke beoordeling of een afwijking wordt toegestaan vindt plaats op basis van een integrale belangenafweging. Ook indien uit onderzoek blijkt dat in de openbare ruimte restcapaciteit beschikbaar is, is de gemeente niet verplicht deze capaciteit ter beschikking te stellen.

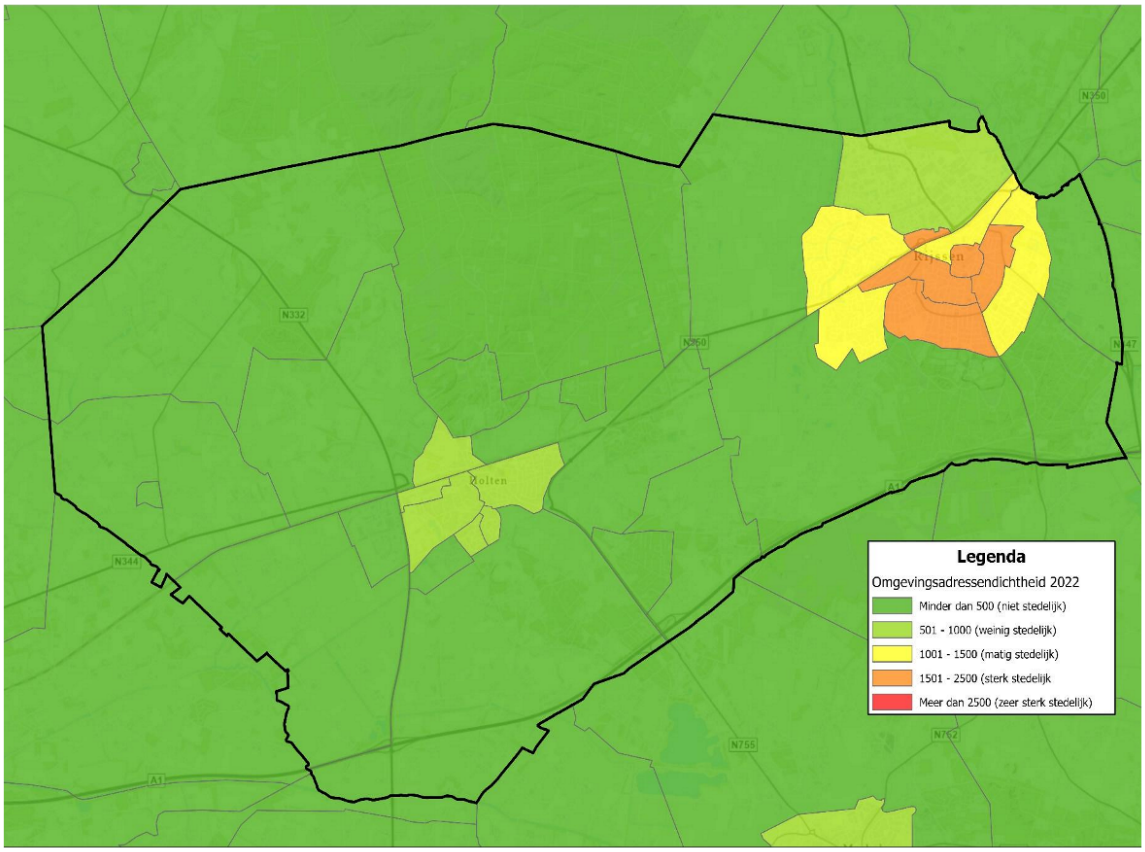
4.7. Besluitvorming en belangenafweging

Op basis van de toetsing aan deze nota wordt een parkeeradvies opgesteld. Dit advies vormt onderdeel van de beoordeling van het ruimtelijk initiatief of de aanvraag om een omgevingsvergunning.

Het bevoegde gezag maakt, met inachtneming van de Omgevingswet, een integrale belangenafweging waarbij onder meer de parkeerdruk, de verkeersveiligheid, het woon- en leefmilieu en het algemeen maatschappelijk belang worden betrokken. Afhankelijk van de aard van het initiatief en de juridische procedure vindt de besluitvorming plaats door het college van burgemeester en wethouders, dan wel door de gemeenteraad in het geval van een wijziging van het omgevingsplan.

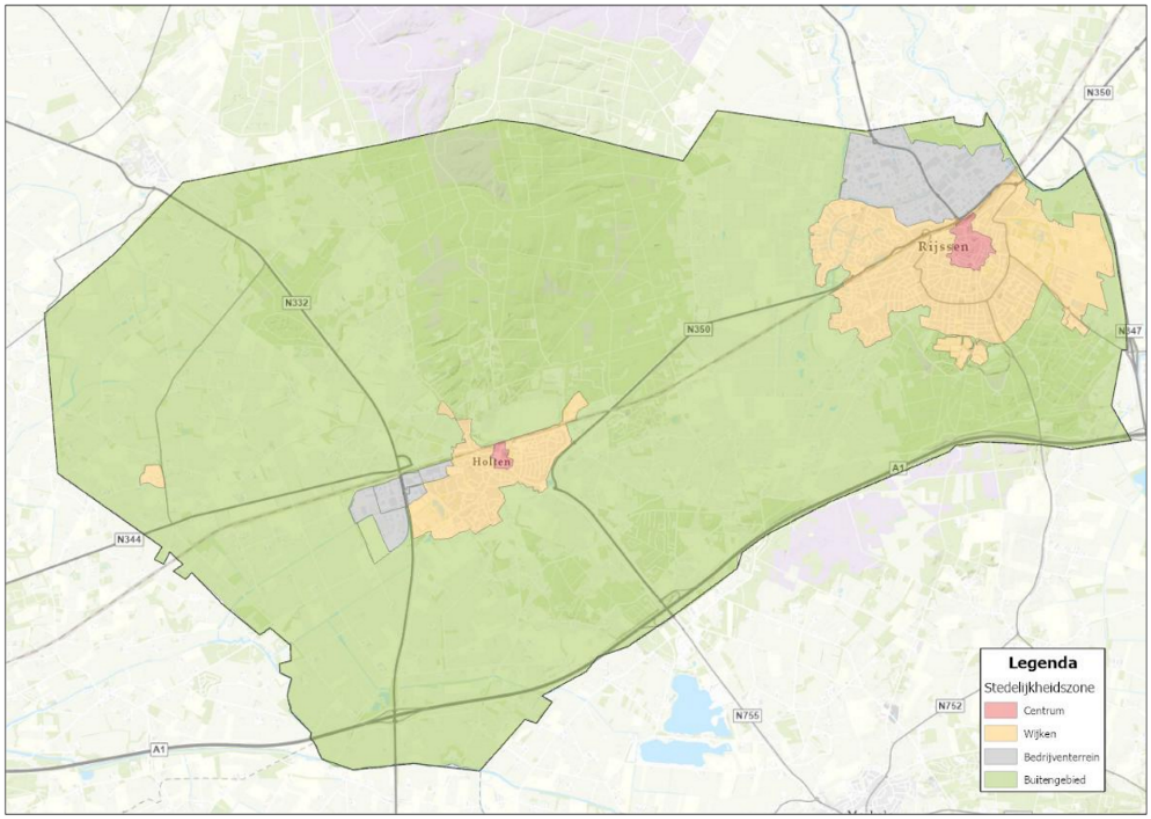
Ook indien uit onderzoek blijkt dat in de openbare ruimte restcapaciteit beschikbaar is, is de gemeente niet verplicht deze capaciteit beschikbaar te stellen. De gemeente Rijssen-Holten behoudt zich het recht voor om medewerking te weigeren indien dit noodzakelijk wordt geacht vanuit een evenwichtige toedeling van functies aan locaties en een doelmatig gebruik van de openbare ruimte.

Bijlage I – Stedelijkheidsgraad per buurt



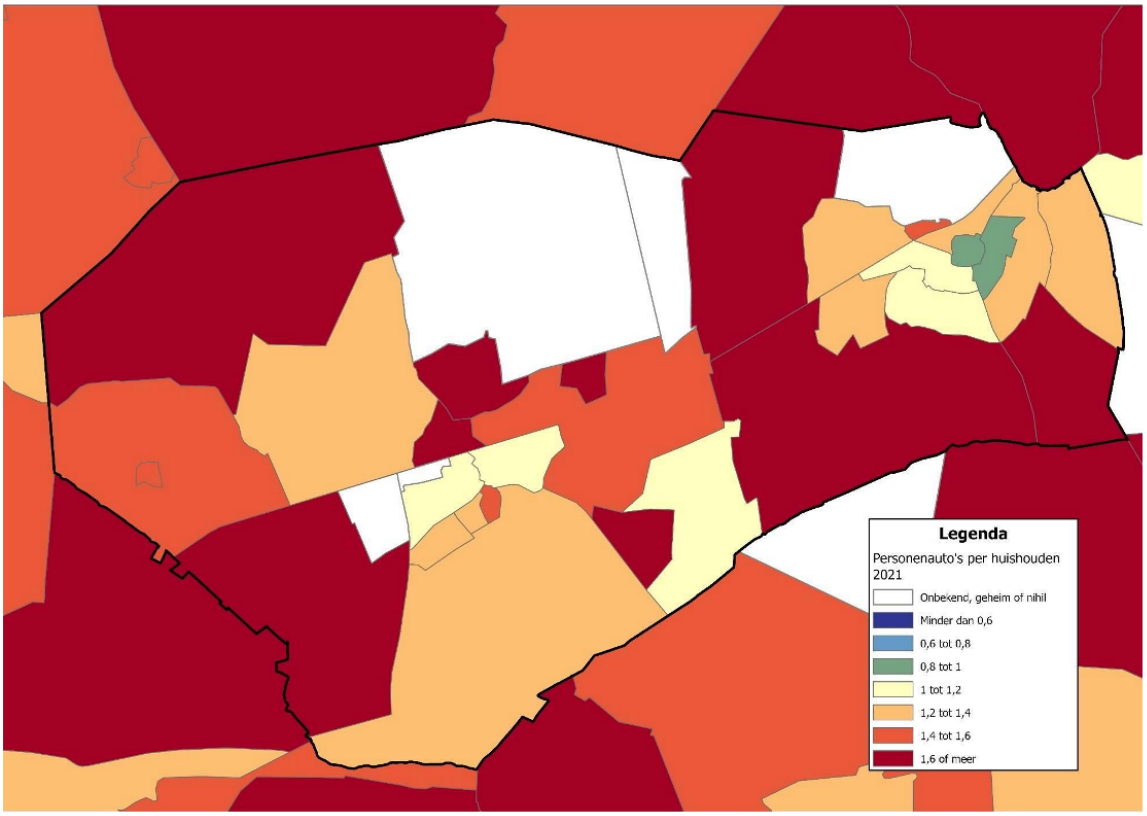
Afbeelding I. Stedelijkheidsgraad buurten Rijssen-Holten (CBS, 2022)

Bijlage II – Stedelijkheidszones



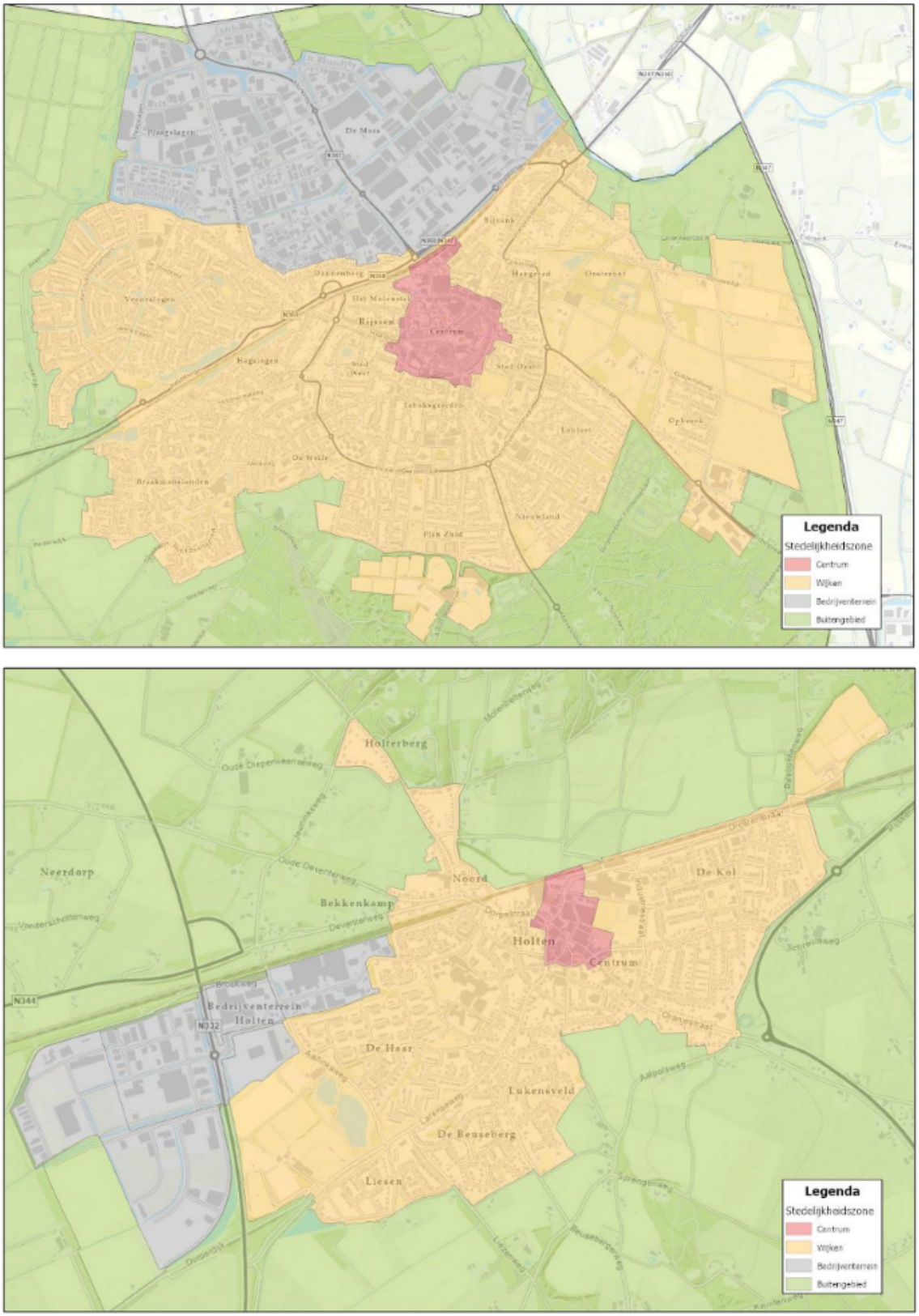
Afbeelding II. Zone indeling stedelijkheid Rijssen-Holten

Bijlage III – Autobezit per huishouden per buurt



Afbeelding III. Autobezit per huishouden buurten Rijssen-Holten (CBS, 2022)

Bijlage IV – Gebiedsindeling kern Rijssen en Holten



Afbeelding IV. Gebiedsindeling kern Rijssen en Holten