RVB25-0077

Voorlegger Raadsvoorstel

Onderwerp	:	Bergse nota Mobiliteit 2025 – 2035 en eerste wijziging Verordening Parkeerbelasting 2026
Nummer voorstel	:	RVB25-0077
Datum voorstel	:	11-11-2025
Portefeuillehouder(s)	:	Dhr. H.P. Verroen
Contactpersoon	:	Ralph van den Boom
Afdeling	:	Buitenruimte en mobiliteit
Contactpersoon Email	:	r.vandenboom@bergenopzoom.nl
Programmanummer en -naam	:	4. Woon- en leefomgeving (fysiek domein)

Voorstel:

- De bijgevoegde Bergse nota Mobiliteit 2025 - 2035 vast te stellen en in werking te laten treden met ingang van 1 januari 2026.
- De tarieventabel als bedoeld in artikel 4 van de verordening Parkeerbelasting 2026 overeenkomstig dit voorstel te wijzigen en in werking te laten treden met ingang van 1 januari 2026.

Type voorstel:

☑ Kaderstellend
☐ Controlerend
☐ Rest

Zijn in het voorstel één of meer van de volgende aspecten van toepassing?

	Ja	Nee
Zijn doelen en/of effecten beschreven	☑	☐
Financiële consequenties	☐	☑
Gevolgen voor de schuldenlast	☐	☑
Inspraakverordening van toepassing	☑	☐

Communicatieparagraaf:

Om te komen tot de voorliggende Bergse nota Mobiliteit 2025 - 2035 is een participatief proces gevolgd dat recht doet aan de verschillende doelstellingen en belangen binnen de gemeente. Voor de uitwerking is daarom gekozen voor een interactief proces, waarin inwoners (van alle kernen binnen de gemeente), ondernemers en

belangengroepen de ruimte hebben gekregen om ervaringen, knelpunten en wensen te delen. In februari 2025 is een digitale vragenlijst uitgezet onder belanghebbenden en is er een klankbordgroep bijeenkomst georganiseerd. Hierin hebben vertegenwoordigers van belangenorganisaties hun ervaringen, knelpunten en wensen op het gebied van mobiliteit, verkeersveiligheid en parkeren aangedragen. Om de nieuwe Bergse nota Mobiliteit 2025 - 2035 goed aan te laten sluiten op de mobiliteits-genererende beleidsthema's wonen, economie, recreatie, sociaal maatschappelijk en RO is samengewerkt met medewerkers van verschillende afdelingen binnen de gemeente. U bent op verschillende momenten betrokken bij de totstandkoming van deze nota. Op 1 april 2025 is er tijdens een informatieve beeldvormende raadsbijeenkomst de huidige situatie en diverse dilemma's met vertegenwoordigers van de gemeenteraad besproken. De uitkomsten van de inventarisatie zijn vervolgens op 14 mei 2025 besproken in commissie RDE.

Vervolgens is de nieuwe Bergse nota Mobiliteit 2025 – 2035 uitgewerkt, onder verluid van de doelstelling dat integraal mobiliteitsbeleid centraal staat. Iedere verkeersdeelnemer dient hiermee inclusief deel te kunnen nemen aan het verkeer in Bergen op Zoom. De concept versies van zowel de Bergse Nota Mobiliteit als de Nota Parkeernormering zijn in juli nog besproken met de Klankbordgroep.

Na de zomer heeft de concept Bergse nota Mobiliteit 2025 – 2035 gedurende 4 weken ter inzage gelegen, zodat een ieder hiervan kennis heeft kunnen nemen. Hierop zijn drie reacties binnengekomen. Naar aanleiding van deze reacties is een paragraaf stadslogistiek en gehandicapten parkeren toegevoegd aan de nota. Hiervoor is specifiek aandacht gevraagd in de reacties.

Als eerste uitwerking van de Bergse Nota Mobiliteit 2025 – 2035 is een wijziging op de verordening Parkeerbelasting 2026 voorgesteld, welke hierbij tegelijkertijd wordt aangeboden. Deze wijziging wordt voorgesteld om een pilot rondom het parkeren op Plein 13 mogelijk te maken.

Samenvatting:

De Bergse Nota Mobiliteit 2025 – 2035 en Nota Parkeernormen 2025 worden gezamenlijk aangeboden.
Er liggen twee voorstellen, omdat het besluit (RVB25-0078) Nota Parkeernormen 2025 een relatie heeft met eerder door de raad genomen besluiten. Daarbij moet de oude nota Parkeernormen 2015 ingetrokken worden en de nieuwe nota Parkeernormen 2025 vastgesteld en gepubliceerd worden. Voor de nota Mobiliteit gelden deze nadrukkelijke juridische regels niet. Daarom twee besluiten. Het is wel goed te weten dat de Bergse nota Mobiliteit 2025 – 2035 en nota Parkeernormen 2025 de Visie verkeer en parkeren 2012, Beleidsnota Parkeren 2013, Verkeersplan 2014 en Nota Parkeernormen 2015 in totaliteit vervangen.

Bijlagen: (geef aan of een bijlage is bijgevoegd of ter inzage is gelegd; benoem en nummer deze bijlagen)

Bijlage nr.	Omschrijving	Bijgevoegd/Ter inzage
1	Bergse nota Mobiliteit 2025 - 2035	Bijgevoegd
2	Eerste wijziging Verordening op de heffing en invordening van parkeerbelasting Bergen op Zoom 2026	Bijgevoegd

Gemeente Bergen op Zoom

RVB25-0077

Raadsvoorstel

Datum raadsvergadering	:	18-12-2025
Nummer	:	RVB25-0077
Onderwerp	:	Bergse nota Mobiliteit 2025 - 2035 en eerste wijziging Verordening Parkeerbelasting 2026

Aan de gemeenteraad,

Voorstel

- De bijgevoegde Bergse nota Mobiliteit 2025 - 2035 vast te stellen en in werking te laten treden met ingang van 1 januari 2026.
- De wijziging van de verordening Parkeerbelasting 2026 vast te stellen en in werking te laten treden met ingang van 1 januari 2026, (eerste wijziging Verordening Parkeerbelasting 2026).

Inleiding

De Bergse nota Mobiliteit 2025-2035 kent een uitvoerig participatief proces met inwoners, ondernemers, belangenorganisaties, het college van B&W en u als gemeenteraad. Met name de verdeling in waarom, wat, hoe en wanneer zorgt voor een helder gefaseerde verhaallijn in de nota.
De nota geeft vorm aan integrale mobiliteitskeuzes binnen de gemeente, mede in het licht van de woningbouwambitie, economische ontwikkelingen, demografische ontwikkelingen en verduurzaming (zoals eerder al vastgelegd in de Omgevingsvisie / Toekomstvisie en pijlervisies). Door de integrale benadering is er voor iedere verkeersdeelnemer inclusiviteit opgenomen in de nota.

Na de ter inzage legging en presentatie in de beeldvorming zijn er enige aanpassingen gedaan. Belangrijkste hoofdzaken zijn het toevoegen van een paragraaf stadslogistiek en gehandicapten parkeren. Naar aanleiding van de commissie RDE op 23 oktober jl. zijn de volgende zaken nog verwerkt; doorstromingseffecten in het uitvoeringsprogramma onderzoeken voor alle focusprojecten woningbouw, de fietsroutes vanuit de Markiezaten richting sportvelden en de Zeeland onderzoeken (doorvertaling van de motie veilig onderweg op de fiets) en het benadrukken van twee afzonderlijke raadsvoorstellen voor mobiliteit en parkeren.

Als eerste uitwerking van deze nota is een wijziging van de verordening Parkeerbelasting 2026 voorgesteld, waarin een pilot is opgenomen rond het parkeren van Plein 13.

Beoogd maatschappelijk effect/doelstelling

De wereld om ons heen heeft de afgelopen jaren niet stil gestaan en de ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit gaan snel. Het aantal inwoners, de woningbouw en de bedrijvigheid met bijbehorende nieuwe werklocaties, nemen richting 2035 verder toe. Dit zorgt voor een groei van het autoverkeer, maar ook het aantal verplaatsingen met fiets en openbaar vervoer neemt toe. Dit vraagt om keuzes zodat iedereen zich veilig en zo duurzaam mogelijk kan verplaatsen. Daarnaast heeft Bergen op Zoom door de unieke ligging als draaischijffunctie een belangrijke verbinding over het water tussen de havens van Antwerpen en Rotterdam. Ook daar vindt intensivering plaats die vraagt om keuzes.

Centraal in deze nota staat de volgende mobiliteitsambitie: "De gemeente Bergen op Zoom heeft als doel een bereikbare, leefbare, inclusieve, verkeersveilige en duurzame gemeente te zijn. Mobiliteit wordt hierbij niet als doel op zich gezien, maar als middel om bredere ruimtelijke, maatschappelijke en economische doelen te realiseren. Met voorliggende nota Mobiliteit dragen wij bij aan het behalen van deze doelstelling in een veranderende omgeving en maatschappij. Wij benaderen mobiliteit hierbij integraal met ruimte voor de wandelaar, fietser en automobilist. Verbetering van de verkeersveiligheid heeft hierbij prioriteit. Sturend op goederenstromen is de transitie van weg naar water vanuit de ligging noodzakelijk met aandacht voor alle modaliteiten op basis van datagedreven output."

Bovenstaande impliceert dat iedereen zich op een veilige manier binnen de gemeente moet kunnen verplaatsen. Hier wordt al actief aan gewerkt. In 2035 is Bergen op Zoom echter nog meer verkeersveilig, zowel objectief (het aantal geregistreerde ongevallen) als subjectief (de beleving van verkeersdeelnemers). Hiervoor blijft structurele aandacht nodig door middel van preventie, educatie en evaluatie van ongevallen. Waarbij wij uiteraard extra aandacht besteden aan de kwetsbare verkeersdeelnemers, in het bijzonder op routes waar verschillende modaliteiten samenkomen. Een risico-gestuurde knelpuntenaanpak (SPV 2030) en Duurzaam Veilig principes blijven de basis vormen voor verbetering en inrichting van de openbare ruimte.

Wij blijven de komende jaren ook inzetten op verbetering van de multimodale bereikbaarheid van onze gemeente voor inwoners, werknemers en bezoekers. Een inrichting van de openbare ruimte die gericht is op veilig bewegen en verblijven vormt de kern van het mobiliteitsbeleid. Daarbij geldt dat voorzieningen binnen de gemeente bereikbaar moeten zijn en blijven. De focus ligt hierbij meer dan voorheen op lopen en fietsen. Dit heeft niet alleen een mobiliteitseffect; lopen en fietsen dragen ook bewezen bij aan de fysieke en mentale gezondheid van onze inwoners.

Tegelijkertijd zorgen we voor goede auto-ontsluitingen binnen en tussen de kernen. Hiermee dragen we bij aan de aantrekkelijkheid van onze gemeente voor inwoners, ondernemers en bezoekers. Voor onze (nieuwe) werklocaties is uitgangspunt dat deze multimodaal bereikbaar worden, gelegen aan het water met interactie op de kademuren. Hiermee sturen wij nog nadrukkelijker op een transitie van goederenvervoer van de weg naar vervoer over water. Daarnaast zijn voor alle modaliteiten data-gedreven resources de basis van beleidsmatige keuzes.

De woningbouwopgave vraagt om een mobiliteitsnetwerk dat bijdraagt aan een inclusieve, duurzame en bereikbare leefomgeving. Mobiliteit ondersteunt de volkshuisvestingsdoelen door nabijheid van voorzieningen zoals onderwijs, zorg en winkels te faciliteren, met name voor ouderen, jongeren en aandachts-groepen. Binnenstedelijke verdichting, transformatie en inbreiding zijn leidend, maar uitbreiding wordt niet uitgesloten. Juist in kernen als Halsteren en Lepelstraat biedt uitbreiding kansen om woningaanbod én voorzieningen te versterken. Door toepassing van moderne parkeeroplossingen, mobiliteitshubs en deelmobiliteit ontstaat ruimte voor betaalbare woningbouw, vergroening en ontmoeting. Tegelijkertijd wordt gewerkt aan verkeersveiligheid, toegankelijkheid en nabijheid. Actualisatie van de gemeentelijke parkeernormen vormt een belangrijk kader voor het realiseren van toekomstbestendige woonmilieus en ondersteunt zo (in lijn met het nog vast te stellen volkshuisvestingsprogramma) direct de volkshuisvestelijke ambities van de gemeente: een inclusieve, gezonde en toekomstbestendige woonomgeving voor iedereen.

Vanuit eerdere gemeenteraad wensen en het nieuw geformuleerde beleid rondom gereguleerd parkeren is een pilot uitgewerkt voor het parkeren op Plein 13. Deze pilot behelst een tijdelijk ander parkeerregime voor Plein 13. In het oude parkeerbeleid zijn de parkeerlocaties de Kaai en Plein 13 opgenomen als parkeerlocaties verder weg van het centrum, met een goedkoper parkeertarief. Ten tijden van het opstellen van het oude beleid waren beide locaties ook hard nodig om de binnenstadbezoekers te accommoderen. Door alle economische ontwikkelingen en veranderingen in de binnenstad is het op afstand parkeren van de binnenstad, mede in relatie tot het parkeertarief, veranderd. Met de pilot op Plein 13 wordt informatie verzameld met als doel om te bezien of een dergelijke aanpassing in het gereguleerd parkeren voor Bergen op Zoom uitkomst biedt. In de volgende paragraaf staat de pilot verder uitgewerkt.

Uitwerking voorstel

Er is een uitvoeringspakket opgesteld dat enerzijds realistisch genoeg is om binnen de beschikbare middelen uit te kunnen voeren. Anderzijds moet het uitvoeringspakket ruimte bieden aan ambities voor de toekomst die op dit moment nog niet in kosten uit te drukken zijn.
Dit doen we door de maatregelen in het uitvoeringspakket onder te verdelen in de volgende drie categorieën:

1. Nu (Uitvoeringsperiode 2026-2027)
2. Straks (Uitvoeringsperiode 2028-2029)
3. Later (PM. Hier is nog geen uitvoeringstermijn aan te koppelen)

Veel maatregelen staan niet op zichzelf, maar hebben een relatie met andere ontwikkelingen in onze gemeente. Dit vraagt om integrale afstemming. Daarom is aangegeven hoe verschillende maatregelen zich tot elkaar verhouden.

Met de nieuwe Bergse Nota Mobiliteit komen wij jaarlijks in het beleidskader bij u terug met agendering van thema's op basis van het uitvoeringsprogramma.

Pilot Parkeren Plein XIII
Het gereguleerd parkeren op Plein XIII en de Kaai vindt op basis van de verordening Parkeerbelasting 2026 plaats. Hierin is voor straatparkeren een aparte tariefzone opgenomen, namelijk zone E. Deze wijziging moet gezien worden als pilot om te bekijken of bezoekers van de binnenstad te verleiden zijn om op afstand zeer goedkoop te parkeren. Deze aanpassing is binnen de huidige parkeerbelasting verordening mogelijk. In verband met kentekenparkeren en handhaving is “gratis” niet mogelijk, omdat wij een kenteken met starttijd nodig hebben. Daarbij krijgen wij automatisch de parkeerdata binnen op basis waarvan wij de pilot kunnen blijven volgen en data verzamelen. Indien voor “gratis” wordt gekozen, krijgen wij niet automatisch deze data binnen en kan er niets over de pilot gezegd worden. Hiervoor dient dan separaat parkeeronderzoek plaats te vinden, die alleen een fragmentarisch beeld kan geven. Door voor het voorstel te kiezen wordt automatisch de parkeerdata gegenereerd en kan er nauwkeurig uitspraak gedaan worden over de toekomst van parkeren op deze wijze en het is goedkoper.
Door Plein XIII gelijk te stellen aan het tarief van de schil (alle straten in de omgeving) van maandag tot en met vrijdag kan financieel neutraal op zaterdag een symbolisch tarief gelden. Hierbij is het dagtarief wel gehandhaafd op Plein XIII. Dit is hieronder nader uitwerkt.

De voorgestelde eerste wijziging van de verordening Parkeerbelasting 2026 gaat over de aanpassing van de in de bijlage opgenomen tarieventabel. De tarieven voor straatparkeren in tariefzone E worden bijgesteld en wel als volgt:

Tarieven straatparkeren zijn voor tariefzone E:
Voor Plein XIII:

- een tarief van € 2,00 per uur en een dagkaart van € 7,50 van maandag tot en met vrijdag. Voor de busparkeerplaats op Plein XIII gelden dezelfde tarieven.
- een tarief van €0,20 voor de duur van 3 uur, voor ieder volgend uur € 2,00 per uur op zaterdag. Voor de busparkeerplaats op Plein XIII gelden dezelfde tarieven.

Voor de Kaai:

- een tarief van € 1,50 per uur en een dagkaart van € 7,50

Deze voorgestelde wijziging is vooruitlopend op de uitwerking van de Bergse nota Mobiliteit, waarin voor 2026 een algehele aanpassing is voorzien van de tarieven straatparkeren. De resultaten van deze pilot worden gebruikt bij deze verdere uitwerking.

Consequenties van het voorstel

Een grote uitdaging ligt er op het gebied van onze verkeerslichten en dan met name dynamisch verkeersmanagement. In de nota is op velerlei vlak aandacht gevraagd voor de thema’s verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. Op locatieniveau is hier op kruisingsvlakken de grootste uitdaging en dan met name bij verkeerslichten. Hier ontbreekt op dit moment, op alle vlakken, regie op. Dit voorstel tot vaststelling van de nota mobiliteit zal in de eerste termijn qua mogelijkheid hier voor beleidskader 2027 aandacht voor vragen. Het oprichten van een beheerscentrale waarbij het volledige spectrum van verkeerslichten georganiseerd wordt

zal hier worden voorgelegd. Het strekt zich uit van de bemensing van de beheerscentrale tot de implementatie van activering van intelligente verkeerslichten tot de vervangingsopgave van de verkeerslichten.

Buiten deze grote uitdaging zal er jaarlijks aan de hand van het uitvoeringsprogramma geprioriteerd en geagendeerd worden. Aan u, als gemeenteraad, de vraag hier jaarlijks extra scherp op te zijn of hier nog bijstellingen nodig zijn of plannen eerder/ later dienen te worden geagendeerd

Duurzaamheid

In alle hoofstukken van de nota staat duurzaamheid centraal.
Of het nu gaat om het langzaam verkeernetwerk waar maatregelen voor worden voorgesteld (zoals verbeteren fietspaden Steenbergseweg Halsteren richting Lepelstraat), het oprichten van een beheerscentrale voor dynamisch verkeersmanagement om meer efficiënt en daarmee verkeersveiligere verkeerslicht geregelde kruisingen te krijgen. Waarmee onnodig optrekken en afremmen wordt voorkomen.

Ook de geactualiseerde parkeernormen met meer differentiatie en passendere cijfers zijn daar een voorbeeld van. Minder parkeerplaatsen conform landelijke richtlijnen zorgen voor meer ruimte voor groen. Ook het opnemen van fietsparkeernormen bij (binnenstedelijke) ontwikkelingen is in het kader van duurzaamheid en een daarbij behorend goed woon-/ leefklimaat van belang.

Voor de modal shift is nadrukkelijk aandacht voor de Theodorushaven omdat wij in Bergen op Zoom, als schakel tussen Antwerpen en Rotterdam letterlijk de ontvangstlocatie zijn om het vervoer van de weg op het water te houden/ krijgen. De A4 wordt hiermee nadrukkelijk ontlast en 1 containerschip kan gemiddeld 75 losse vrachtwagens vervangen naar gelang grootte. Dit is pure Co2-reductie winst! Het belang van beter benutten van kavels met een kademuur voor watergebonden activiteiten is dan ook een hoger doel dat vanuit mobiliteit nadrukkelijk wordt gestuurd aan ruimtelijk/ functionele beleidsplannen.

Risico paragraaf

Geïdentificeerde risico's

Risico-onderdelen	NvT	Laag	Neutraal	Hoog
1. Realiseren maatschappelijke effecten				X
2. Politiek-bestuurlijk en draagvlak			X	
3. Imago gemeente		X		
4. Algemene en externe omgeving				X
5. Veiligheid		X		
6. Financiën			X	
7. Juridisch			X	
8. Planning			X	
9. Kwaliteit uitvoering			X	

Risico-onderdelen	NvT	Laag	Neutraal	Hoog
10. Capaciteit organisatie en samenwerking partners				X

Beheersmaatregelen risico's hoog

	Risico	Effect	Beheersmaatregel	Verantwoordelijke
1.	Niet instemmen met definitieve nota's zorgt voor verouderde kaders die niet aansluiten bij thema's wonen, werken, recreëren en samenwerking met andere (hogere) overheden	Geen passende onderliggende documenten bij advisering bij impactvolle projecten	Vaststellen nieuwe Nota's Mobiliteit en Parkeernormering	College en raad
4.	Niet instemmen met definitieve nota's zorgt voor verouderde kaders die niet aansluiten bij thema's wonen, werken, recreëren en samenwerking met andere (hogere) overheden	Geen passende onderliggende documenten bij advisering bij impactvolle projecten	Vaststellen nieuwe Nota's Mobiliteit en Parkeernormering	College en raad
10.	Capaciteitstekort of niet in kunnen vullen benodigde FTE	Onvoldoende menskracht voor regie, monitoring en evaluatie en daarmee verlies van grip	Tijdig werven en signaleren bij afwijkingen	Manager buitenruimte en mobiliteit

Alternatieven

Bergse nota Mobiliteit 2025 – 2035 (cq. nota Parkeernormen 2025) niet vast stellen met twee opties:

- Oude beleidsplannen als actueel beschikbaar houden;
- De oude beleidsplannen intrekken en dan werken conform CROW-richtlijnen. Dit is algemeen van aard, niet locatie-gebonden en kent geen visie en ambitie niveau voor de gemeente Bergen op Zoom.

Het college van burgemeester en wethouders van Bergen op Zoom,

De secretaris,	De burgemeester,
mr. C.G. Jacobs	drs. M. Mulder MSc.

Gemeente Bergen op Zoom

RVB25-0077

Raadsvoorstel

De raad van de gemeente Bergen op Zoom;

gezien het voorstel van het college van 11 november 2025, nr. RVB25-0077;

BESLUIT:

1. De Bergse nota Mobiliteit 2025 - 2035 vast te stellen en in werking te laten treden met ingang van 1 januari 2026.
2. De Verordening Parkeerbelasting 2026 als volgt te wijzigen (eerste wijziging Verordening op de heffing en invordering van parkeerbelastingen Bergen op Zoom 2026):

Artikel I
In de Tarieventabel als bedoeld in artikel 4 van de Verordening parkeerbelastingen Bergen op Zoom 2026 wordt het tarief voor het parkeren als bedoeld in artikel 2, onderdeel a van de Verordening op de heffing en invordering van parkeerbelastingen Bergen op Zoom 2026 (straatparkeren) voor Tariefzone E als volgt gewijzigd:

e) Tariefzone E:
Voor Plein XIII:
- een tarief van € 2,00 per uur en een dagkaart van € 7,50 van maandag tot en met vrijdag. Voor de busparkeerplaats op Plein XIII gelden dezelfde tarieven;
- een tarief van €0,20 voor de duur van 3 uur, voor ieder volgend uur € 2,00 per uur op zaterdag. Voor de busparkeerplaats op Plein XIII gelden dezelfde tarieven;
Voor De Kaai:
- een tarief van € 1,50 per uur en een dagkaart van € 7,50.

Artikel II
Deze wijziging treedt in werking op 1 januari 2026.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 18 december 2025

De griffier,

drs. E.P.M. van der Meer

De voorzitter,

drs. M. Mulder MSc.