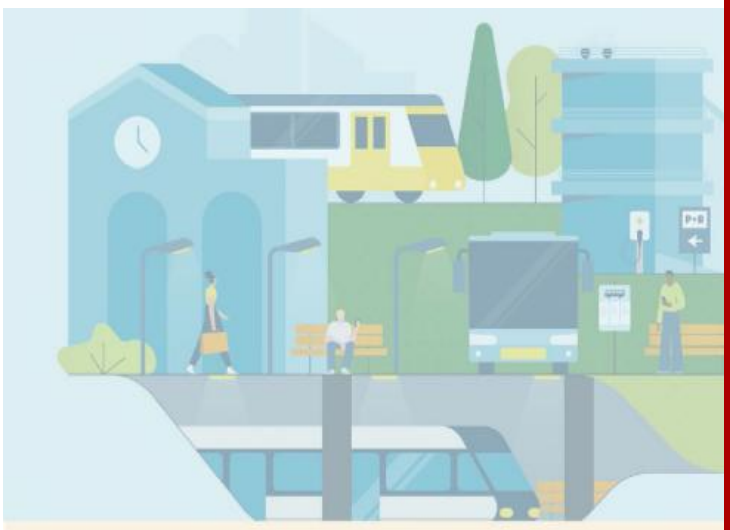
Motivering 1ste wijziging omgevingsplan thema parkeren



Brandwijk - van Rijswijk, D.J.L. (Daisy)

21-9-2026

Dit document hoort bij het wijzigingsbesluit tot de thematische wijziging van het omgevingsplan inzake parkeren

Datum	: 21 september 2026
Versie	: 01
Auteur	: Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling & Vergunningverlening

Inhoudsopgave

1 Inleiding **4**
1.1 Aanleiding 4
1.2 Doel 4
1.3 Procedure 4
1.4 Leeswijzer 5
2 Beschrijving van de planwijziging **6**
2.1 Waarom deze wijziging 6
2.2 Planwijzigingen 7
2.3 Regelmethodiek en geometrie 7
3 Beleid en regelgeving **8**
3.1 Beleid en regelgeving Rijk 8
3.1.1 Nationale omgevingsvisie 8
3.1.2 Nota Ruimte 8
3.1.3 Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) 8
3.2 Beleid en regelgeving provincie 9
3.2.1 Brabantse Omgevingsvisie 9
3.2.2 Instructieregels uit de verordening 9
3.3 Beleid en regelgeving gemeente 10
3.3.1 Omgevingsvisie Bergen op Zoom 10
3.3.2 Bergse nota Mobiliteit 2025-2035 10
4 Gevolgen voor de fysieke leefomgeving **11**
4.1 Milieueffectrapportage 11
4.2 Overige gevolgen fysieke leefomgeving 11
5 Toetsing en uitvoerbaarheid **12**
5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 12
5.2 Economische uitvoerbaarheid 13
5.2.1 Kostenverhaal 13
5.2.2 Nadeelcompensatie 13
6 Evenwichtige toedeling van functies aan locaties **14**
6.1 Motivering ETFAL voorgenomen wijziging 14

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Met inwerkingtreding van de Omgevingswet (hierna: ‘Ow’) op 1 januari 2024 heeft de gemeente van rechtswege een omgevingsplan (tijdelijk deel omgevingsplan) gekregen. Gemeenten hebben tot 1 januari 2032 de tijd om het tijdelijk deel van het omgevingsplan om te vormen naar een integraal en gebiedsdekkend omgevingsplan dat voldoet aan de eisen die de Ow daaraan stelt.

Het tijdelijke deel is met de inwerkingtreding van de Ow automatisch gevuld. Hierin zijn alle geldende ruimtelijke plannen opgenomen, aangevuld met de zogenoemde bruidsschatregels van het Rijk. Uiterlijk op 1 januari 2032 moet het omgevingsplan voor het hele grondgebied van de gemeente regels bevatten met het oog op een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.
De transitie van regels vanuit het tijdelijk deel naar het nieuwe deel van het omgevingsplan is een omvangrijke opgave. Om richting te geven aan dit proces is een transitieplan en een plan van aanpak opgesteld. Hierin is vastgelegd dat we met drie sporen gaan werken:

- Spoor 1: Nieuwe gebiedsontwikkelingen;
- Spoor 2: Gebiedsgerichte wijzigingen;
- Spoor 3: Thematische wijzigingen.

Met een thematische wijziging worden regels over een bepaald thema in één keer voor het volledige grondgebied van de gemeente opgenomen in het omgevingsplan.

Dit betreft de **eerste thematische wijziging** van het omgevingsplan welke toeziet op het onderwerp ‘parkeren’.
De gemeenteraad heeft op 18 december 2025 de nieuwe Nota Parkeernormen 2025 (hierna: de nota) vastgesteld. Deze is op 1 januari 2026 in werking getreden.
De nota is de vervanger van de Nota Parkeernormering, d.d. september 2015, waar (onder meer) in het bestemmingsplan Parapluplan Parkeren en Standplaatsen voor het berekenen van de parkeerbehoefte naar wordt verwezen.
In de bestemmingsplannen welke onderdeel uitmaken van het tijdelijk deel van het omgevingsplan, wordt niet in alle gevallen, met een dynamische verwijzing, verwezen naar de meest actuele parkeernormen. Dit betekent dat in die betreffende gebieden nog getoetst moet worden aan de oude Nota Parkeernormering wat in het kader van rechtszekerheid een onwenselijke situatie oplevert.

1.2 Doel

Doel van deze wijziging van het omgevingsplan is het opnemen van een regeling over parkeren die geldt voor het gehele grondgebied (ook wel ambtsgebied genoemd) van de gemeente Bergen op Zoom. Het tijdelijk deel van het omgevingsplan kent meerdere verschillende regels over het parkeren. In het kader van harmonisatie is het gewenst om tot één uniforme regeling te komen waarbij we ook aansluiten bij de meest actuele beleidsregels voor parkeren.

1.3 Procedure

Zoals eerder aangegeven, is deze wijziging een zogeheten thematische wijziging. Dit betekent dat deze wijziging een thema regelt voor het gehele grondgebied van de gemeente Bergen op Zoom, in dit geval gaat het om het thema parkeren. De regels van deze thematische wijziging maken onderdeel uit van het nieuwe deel van het omgevingsplan en bestaan de eerste jaren naast de regels in het tijdelijk deel (de bestemmingsplannen) van het omgevingsplan. Met een voorrangsregeling wordt geregeld dat de nieuwe regels, die met deze thematische wijziging worden toegevoegd aan het nieuwe deel van het omgevingsplan, voorgaan op de regels uit het tijdelijk deel.

1.4 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk volgen hoofdstukken met daarin de verantwoording van de thematische wijziging. In hoofdstuk 2 staat een beschrijving van de planwijziging met uitleg over waarom de wijziging plaatsvindt en ook hoe de nieuwe regels eruit komen te zien. In hoofdstuk 3 wordt uiteengezet welk beleid en regelgeving relevant is en wordt de voorgenomen wijziging getoetst aan de ruimtelijke beleidskaders en regels. Er wordt hier onderzocht in welke mate de wijziging omgevingsplan aansluit op het beleid en de regelgeving van de gemeente, de provincie en het Rijk. In hoofdstuk 4 wordt beschreven op welke wijze rekening is gehouden met diverse aspecten van de fysieke leefomgeving. In hoofdstuk 5 vindt een beoordeling plaats van de maatschappelijke en economische haalbaarheid van de wijziging. In hoofdstuk 6 is verantwoord dat voldaan wordt aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

2 Beschrijving van de planwijziging

2.1 Waarom deze wijziging

Op 18 december 2025 is door de gemeenteraad van Bergen op Zoom de ‘Nota Mobiliteit’ vastgesteld. Onderdeel hiervan zijn de beleidsregels ‘Nota Parkeernormen 2025’ (hierna: de nota). Hierin zijn op basis van publicatie 774 van het CROW (Parkeerkencijfer 2024) voor de gemeente nieuwe specifieke parkeernormen uitgewerkt. Deze nieuwe beleidsregels richten zich naast parkeernormen voor motorvoertuigen ook op fietsparkeernormen. De nieuwe set beleidsregels vragen om een aangepaste regeling in het omgevingsplan.

Om te kunnen bepalen welke wijzigingen van het omgevingsplan nodig zijn, is geïnventariseerd waar zaken rondom parkeren geregeld zijn. Vervolgens wordt aangegeven waarom en welke nieuwe regels, door middel van deze wijziging, aan het omgevingsplan worden toegevoegd.
Daarna wordt ingegaan op de voorgestelde regelmethodiek en toegepaste geometrie.

Het omgevingsplan bestaat bij het opstellen van dit wijzigingsbesluit uit het:
- Tijdelijk deel: voorheen bestemmingsplannen;
- Tijdelijk deel: gemeentelijke verordeningen;
- Tijdelijk deel: bruidsschat[1]

Op dit moment kent het omgevingsplan nog geen nieuw deel. Met deze wijziging wordt het nieuwe deel voor de eerste maal gevuld.

De regels over parkeren zijn opgenomen in de huidige ruimtelijke regels uit het tijdelijk deel van het omgevingsplan, de geldende bestemmingsplannen.
Voor de periode tot 2018 geldt voor gebieden de regeling zoals deze is opgenomen in het bestemmingsplan ‘Parapluplan Parkeren en Standplaatsen’. Het plangebied van dit bestemmingsplan is het gehele grondgebied van de gemeente Bergen op Zoom, het ambtsgebied.
De regeling ziet er als volgt uit:

> *4.1.1 Parkeren*
> *In geval er gedurende de planperiode sprake is van nieuwbouw, of uitbreiding van niet woonfuncties met meer dan 50 m2, of bij het wijzigen van het gebruik dan dient in voldoende mate ruimte voor parkeren of stallen van auto's te worden aangebracht, waarbij als uitgangspunt het parkeren op eigen terrein genomen moet worden. Bij berekening van het benodigde aantal parkeerplaatsen wordt gebruik gemaakt van de parkeernormen uit de door de gemeenteraad vastgestelde Nota Parkeernormering Bergen op Zoom (zie bijlage), zoals die geldt ten tijde van de ontvangst van de aanvraag, of de rechtsopvolger daarvan.*
>
> *4.1.2 afwijkingsbevoegdheid parkeren*
> *Burgemeester en wethouders kunnen, indien voor het realiseren van de parkeernorm geen fysieke ruimte aanwezig is op eigen terrein, afwijken van het bepaalde in artikel 4 lid 1, wanneer in de directe omgeving op andere wijze in het aantal vereiste parkeerplaatsen kan worden voorzien, mits de parkeerbalans niet wordt verstoord.*

In de periode van 2018 tot nu zijn er in de bestemmingsplannen inhoudelijk verschillende parkeerregels opgenomen of is er sprake van andere formuleringen. Niet in alle gevallen wordt daarbij verwezen naar de meest actuele beleidsregel met parkeernormen, maar naar het CROW[2]. In het kader van het toepassen van uniforme regels voor de gehele gemeente is het belangrijk dat de bestaande regels worden afgestemd op elkaar.

[1] Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet vervallen een aantal regels op rijksniveau. Deze regels verhuizen naar het tijdelijk deel van het omgevingsplan van de gemeente. Dit heet de bruidsschat. Ook de regels van de bruidsschat maken volgens het overgangsrecht van de Omgevingswet van rechtswege deel uit van het tijdelijke deel van het omgevingsplan (art. 22.1, onder c, Ow en artikel 7.1 van het Invoeringsbesluit Omgevingswet).
[2] CROW staat voor het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek.

Naast de bestemmingsplannen zijn er ook regels over parkeren opgenomen in de gemeentelijke verordeningen zoals de APV, de beleidsregels binnenstad en de bruidsschat. De hierin opgenomen regels over parkeren hebben echter niet hetzelfde doel als de nota zijnde; het ‘bieden en borgen van voldoende parkeergelegenheid’. De regels over parkeren uit de verordeningen, beleidsregels en de bruidsschat worden dan ook bij nog komende thematische wijzingen van het omgevingsplan betrokken.

2.2 Planwijzigingen

Zoals eerder aangegeven is het doel om te komen tot een nieuwe uniforme regeling over parkeren voor het gehele grondgebied van de gemeente Bergen op Zoom. Hierbij wordt ook de relatie gelegd met de beleidsregel ‘Nota Parkeernormen 2025’.
Nieuw in deze beleidsregel is dat naast regels rondom motorvoertuigen nu ook regels gelden rondom fietsparkeerplaatsen. Dit betekent dat ook in het omgevingsplan regels opgenomen moeten worden voor zowel motorvoertuigen als fietsen.

Het beleidsuitgangspunt van de nieuwe regels is; dat er voldoende parkeer- en stallingsplaatsen voor motorvoertuigen en fietsen op het eigen terrein moeten worden gerealiseerd.
Aan dit uitgangspunt moet worden voldaan wanneer het gebruik van een bouwwerk of terrein veranderd of bij het bouwen van een bouwwerk of het inrichten van een terrein. Voor fietsen geldt hier wel de uitzondering dat wanneer er sprake is van woonactiviteiten, de regels rondom fietsparkeerplaatsen niet van toepassing zijn.

Aan het beleidsuitgangspunt wordt voldaan wanneer de ontwikkeling passend is binnen de beleidsregel ‘Nota Parkeernormen 2025’ of met diens opvolgende beleidsregels.
Wanneer voldoende parkeerplaatsen conform de nota op het eigen terrein worden gerealiseerd, geldt geen vergunningplicht. In gevallen waarbij uitgeweken moet worden naar de openbare ruimte vindt een beoordeling plaats of en op welke wijze de parkeerbehoefte in het openbaar gebied gerealiseerd kan worden. Omdat de druk op de openbare ruimte al groot is, is een nadere afweging die dan aan de hand van een aanvraag wordt gemaakt, nodig.

Van een vergunningplicht is ook sprake wanneer aanvrager bij twee of meer gebruiksactiviteiten dubbelgebruik van parkeer- en stallingsplaatsen wilt toepassen. Dit is een mogelijkheid die in de nota wordt geboden. Of dubbelgebruik van de parkeer- en stallingsplaatsen kan worden toegepast is per situatie verschillend en vraagt om een nadere verkeerskundige beoordeling.

De beoordeling van de vergunningplichten gebeurt aan de hand van de bepalingen in de Nota Parkeernormen, welke op moment van indienen van de aanvraag geldend is. Op dit moment is dat de Nota Parkeernormen 2025.

2.3 Regelmethodiek en geometrie

Regels in het omgevingsplan zijn van toepassing op bepaalde locaties, gebieden of op het hele ambtsgebied. De regels worden gekoppeld aan de locaties of gebieden waar zij voor gelden. Dit worden werkingsgebieden genoemd. Alle werkingsgebieden samen vormen de geometrie voor het omgevingsplan. Het omgevingsplan is daarbij alleen digitaal goed raadpleegbaar in het Digitaal Stelsel Omgevingswet.

De regels in voorliggende wijziging gelden voor het gehele ambtsgebied van de gemeente.

3 Beleid en regelgeving

3.1 Beleid en regelgeving Rijk

3.1.1 Nationale omgevingsvisie

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is de langetermijnvisie van het Rijk op de toekomstige inrichting en ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. Hierin zijn vier prioriteiten geformuleerd:

- Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie.
- Duurzaam economisch groeipotentieel.
- Sterke en gezonde steden en regio's.
- Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied

Daarnaast hanteert de NOVI de afwegingsprincipes 'combineren boven enkelvoudig ruimtegebruik', 'gebiedskenmerken en identiteit centraal' en 'afwentelen voorkomen'.

Voorliggende thematische wijziging is in overeenstemming met deze uitgangspunten, omdat zij bijdraagt aan een evenwichtige inrichting van de fysieke leefomgeving waarbij een ruimtebeslag van de te realiseren parkeer- en stallingplaatsen voor motorvoertuigen en fietsen in basis op de openbare ruimte wordt voorkomen.

3.1.2 Nota Ruimte

De (ontwerp) Nota Ruimte (opvolger van de Nationale Omgevingsvisie) vormt de langetermijnvisie van het Rijk op de inrichting van de fysieke leefomgeving en geeft richting aan ruimtelijke ontwikkelingen tot 2050, met een doorkijk naar 2100. Uitgangspunt is een zorgvuldige en rechtvaardige verdeling van de schaarse ruimte, waarbij integraal wordt afgewogen tussen onder meer wonen, economie, energie, natuur, landbouw, water en bereikbaarheid.
Daarbij hanteert het Rijk de principes van meervoudig ruimtegebruik, gebiedsgerichte ontwikkeling op basis van de unieke kenmerken van regio's en het voorkomen van het afwentelen van ruimtelijke opgaven op toekomstige generaties.

Voorliggende thematische wijziging sluit aan bij deze uitgangspunten en principes doordat de regeling voor parkeren bijdraagt aan een evenwichtige en toekomstbestendige inrichting van de fysieke leefomgeving.

3.1.3 Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl)

Het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) bevat in hoofdstuk 5 instructieregels van het Rijk voor de inhoud van omgevingsplannen en vormt daarmee een belangrijk juridisch kader voor gemeentelijke regels over de fysieke leefomgeving. Het Bkl verplicht gemeenten om bij het opstellen en wijzigen van het omgevingsplan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties na te streven en daarbij relevante belangen, zoals het beschermen van gezondheid en het milieu en het beschermen van landschappelijke of stedenbouwkundige waarden zorgvuldig af te wegen.

Specifiek voor fietsparkeerplaatsen bij gebouwen kent het Bkl de volgende instructieregel:

Artikel 5.131b. (fietsparkeerplaatsen bij gebouwen)

1. *Als een omgevingsplan een nieuw te bouwen gebouw met een andere gebruiksfunctie dan een woonfunctie toelaat en bij dat gebouw wordt voorzien in een parkeergelegenheid voor auto's in het gebouw of buiten het gebouw op hetzelfde bouwwerkperceel met ten minste vijf parkeervakken, bepaalt het omgevingsplan dat moet zijn voorzien in een parkeergelegenheid voor fietsen, waarbij het aantal fietsparkeerplaatsen ten minste 15% van de gemiddelde of 10% van de totale gebruikerscapaciteit van het gebouw vertegenwoordigt.*

2. *Bij de inrichting van de fietsparkeerplaatsen wordt rekening gehouden met de ruimte die nodig is voor fietsen met grotere afmetingen dan standaardfietsen.*

Voorliggende thematische wijziging, gericht op zowel parkeren voor motorvoertuigen als fietsen, sluit aan bij uitgangspunten uit het Bkl en voldoet aan de instructieregel uit artikel 5.131b

Met voorliggende wijziging wordt een goede bereikbaarheid en een ordelijke inrichting van de fysieke leefomgeving gewaarborgd, waarbij parkeerbehoefte en ruimtelijke kwaliteit in samenhang worden afgewogen. Specifiek voor fietsparkeren bevat de wijziging een regeling dat bij niet-woonactiviteiten moet worden voorzien in voldoende fietsparkeerplaatsen op het eigen terrein. Voor de bepaling van het te realiseren aantal parkeerplaatsen wordt verwezen naar de actuele beleidsregels.

3.2 Beleid en regelgeving provincie

3.2.1 Brabantse Omgevingsvisie

Op 14 december 2018 hebben de Provinciale Staten de omgevingsvisie 'De kwaliteit van Brabant' vastgesteld. De omgevingsvisie bevat de hoofdlijnen van het provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving. De visie beschrijft de strategische hoofdopgaven voor de lange termijn over klimaatverandering, energietransitie, verstedelijking en bereikbaarheid, concurrerende duurzame economie en de basis op orde. Voor deze opgaven wordt aangegeven wat de ambities op lange termijn zijn: wat is er nodig om Brabant in 2050 een gezonde, veilige en prettige leefomgeving te laten zijn? Ook is een concreet tussendoel geformuleerd voor het jaar 2030, om zo te kijken wat in dat jaar minimaal bereikt moet zijn om het lange termijndoel te kunnen halen. De omgevingsvisie geeft ook aan op welke nieuwe manieren de provincie met betrokkenen wil samenwerken aan omgevingsvraagstukken en welke waarden daarbij centraal staan.

De basisopgave van de Brabantse omgevingsvisie is werken aan veiligheid, gezondheid en omgevingskwaliteit. Deze basisopgave is veelomvattend en gaat over milieuaspecten, als een schone bodem, schoon water (ondergrond) en schone lucht. Maar ook om landschappelijk een cultuurhistorische aantrekkelijkheid, een goede woon- en werkomgeving met een aantrekkelijk aanbod aan voorzieningen, stilte en een natuurrijke omgeving, waarin biodiversiteit en recreatie hand in hand gaan.

Om deze basisopgave te verwezenlijken zijn er vier hoofdopgaven gesteld:

- Werken aan de Brabantse energietransitie
- Werken aan een 'klimaatproof' Brabant
- Werken aan de slimme netwerkstad
- Werken aan een concurrerende, duurzame economie.

Voorliggende thematische wijziging past binnen de genoemde opgaven. Met de regeling voor parkeren van motorvoertuigen en fietsen is beoogd zowel de bereikbaarheid als ook de leefbaarheid te waarborgen en een goede afstemming tussen ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit te behouden.

3.2.2 Instructieregels uit de verordening

Vanuit de Omgevingswet moet de provincie naast een omgevingsvisie ook een omgevingsverordening vaststellen voor haar grondgebied. In de omgevingsvisie staat wat de provincie wil bereiken en wat ze wil doen om dat te bereiken. Dit vraagt soms om een nadere uitwerking van beleid en maatregelen in een (omgevings)programma, soms zijn er regels nodig om de ambities te realiseren. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het beschermen van belangrijke waarden als het drinkwater of de natuurgebieden. Die regels staan in de Omgevingsverordening Noord-Brabant.

In hoofdstuk 5 van de Omgevingsverordening Noord-Brabant staan de instructieregels voor het omgevingsplan van gemeenten. De provincie hanteert daarin onder andere een zorgplicht voor een

goede omgevingskwaliteit (artikel 5.7) Voor een goede omgevingskwaliteit en een veilige, gezonde leefomgeving wordt rekening gehouden met:

- zorgvuldig ruimtegebruik;
- de waarden in een gebied met toepassing van de lagenbenadering;
- meerwaardecreatie.

Voorliggende thematische wijziging voorziet in een uniforme regeling voor de parkeerbehoefte van motorvoertuigen en fietsen, welke passend is binnen het principe van een zorgvuldig ruimtegebruik. Met deze wijziging worden geen concrete ontwikkelingen mogelijk gemaakt die in strijd zijn met provinciale belangen of de instructieregels. De wijziging is daarmee in overeenstemming met de Provinciale Omgevingsverordening Noord-Brabant.

3.3 Beleid en regelgeving gemeente

3.3.1 Omgevingsvisie Bergen op Zoom

In de op 28 juni 2023 vastgestelde Omgevingsvisie van de gemeente Bergen op Zoom laat de gemeente Bergen op Zoom zien wat de gemeente tot Bergen op Zoom heeft gemaakt en waar de gemeente in de toekomst naar toe wil. In de Omgevingsvisie heeft Bergen op Bergen op Zoom sámen met de gemeenschap haar ambities voor de fysieke leefomgeving voor de lange termijn vastgelegd. Dit betekent dat we blijven investeren in een gezonde en veilige leefomgeving, beschikbaarheid van voldoende goede woningen en werkgelegenheid. Het is een kader en kompas voor Bergen op Zoom als betekenisvolle plek.

Voorliggende thematische wijziging heeft betrekking op parkeren en draagt bij aan een goede bereikbaarheid en een ordelijke inrichting van de leefomgeving. Met de regels voor het voorzien in voldoende parkeer- en stallingsplaatsen voor motorvoertuigen en fietsen, wordt voorzien in een evenwichtige afweging van parkeer- en omgevingsbelangen. De wijziging is daarmee passend binnen de ambities van de Omgevingsvisie Bergen op Zoom 2035.

3.3.2 Bergse nota Mobiliteit 2025-2035

Op 18 december 2025 is de Bergse nota Mobiliteit 2025-2035 door de gemeenteraad vastgesteld. Centraal in deze nota staat het doel om 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. Daarbij wordt mobiliteit integraal benaderd met ruimte voor de wandelaar, fietser en automobilist.

Rondom parkeren wordt gestreefd naar een passend parkeerbeleid waar vraag en aanbod van parkeerplaatsen in evenwicht blijven en waarbij de bereikbaarheid en leefbaarheid worden gewaarborgd. Om dit te bereiken geldt het uitgangspunt dat een initiatiefnemer verantwoordelijk is voor het realiseren van voldoende parkeer- en stallingsplaatsen voor motorvoertuigen en fietsen op het eigen terrein. Voor iedere nieuwe ontwikkeling geldt namelijk dat het geen parkeerproblemen mag veroorzaken in de omgeving.
Voor de te hanteren parkeernormen zijn voor de gemeente specifieke parkeernormen uitgewerkt in de beleidsregels ‘Nota Parkeernormen 2025’.
Wanneer een initiatiefnemer niet kan voldoen aan het hoofduitgangspunt, dan kunnen onder voorwaarden parkeer- en stallingsplaatsen worden gerealiseerd in het openbaar gebied.

De thematische wijziging van het omgevingsplan past binnen de kaders van de Nota Mobiliteit. Het hoofduitgangspunt uit de Nota is in de regels van de wijziging geborgd evenals een vergunningplicht wanneer niet aan het uitgangspunt kan worden voldaan. Daarnaast bevatten de regels van de wijziging, voor de nadere beoordeling de verwijzing naar de meest actuele beleidsregels ‘Nota Parkeernormen 2025’.

4 Gevolgen voor de fysieke leefomgeving

4.1 Milieueffectrapportage

Een milieueffectrapportage (m.e.r.) brengt de milieugevolgen van een omgevingsplan in beeld voordat er een besluit over wordt genomen. In een milieueffectrapport worden de gevolgen voor het milieu beschreven. Zo kan de gemeenteraad die het besluit neemt, de milieugevolgen bij haar afwegingen betrekken. Het doel van een m.e.r. is om het milieu een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over plannen en projecten. In een m.e.r.-beoordeling kijkt het bevoegd gezag of een project mogelijk belangrijke nadelige milieugevolgen heeft. Als dat zo is, moet een m.e.r.-procedure worden doorlopen.

Met voorliggende wijziging van het omgevingsplan worden ten opzichte van het huidige planologische kader geen nieuwe bouw- of gebruiksmogelijkheden geboden. Er zullen zich dan ook geen nadelige gevolgen voor het milieu voordoen. Een m.e.r.-beoordeling is hiermee niet aan de orde.

4.2 Overige gevolgen fysieke leefomgeving

In de nota is vastgelegd hoe binnen de gemeente wordt omgegaan met auto- en fietsparkeren. Dit met het uitgangspunt dat de parkeerbehoefte van de beoogde ontwikkeling op eigen terrein wordt opgelost.

In voorliggende wijziging is in de regels vastgelegd dat altijd aan de eis van voldoende parkeer- en stallingsplaatsen op het eigen terrein moet worden voldaan. Dit ongeacht of er sprake is van een bouwactiviteit. Dit betekent dat wanneer een bouwwerk wordt gebouwd, een terrein wordt ingericht en / of het gebruik van een bouwwerk wijzigt, voldaan moet worden aan de eis van voldoende parkeer- en stallingsplaatsen op eigen terrein. Wanneer hier niet aan wordt voldaan, kan daar op gehandhaafd worden.

Ten opzichte van de huidige planologische regels betreft dit een verzwaring in de regels. Echter is deze wijze van regeling wel in lijn met hoe de regeling uit het vigerende bestemmingsplannen was beoogd. Daarnaast is het beleidsmatig gezien wenselijk dat ook bij gebruikswijzigingen voldaan wordt aan de eis van voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein. Dit om overlastsituaties in de openbare ruimte te voorkomen.

Tegenover deze verzwaring staat dat door de beoordeling van voldoende parkeer- en stallingsplaatsen op het eigen terrein onder algemene regels onder te brengen, er in gevallen op het eigen terrein conform de Nota in voldoende parkeer- en stallingsplaatsen worden voorzien, geen vergunning aangevraagd hoeft te worden. Dit betreft een versoepeling ten opzichte van de huidige planologische regels.

Naast dat deze regels gelden voor motorvoertuigen, gaan deze ook gelden voor fietsen. Dit aan de ene kant om mogelijke overlastsituaties in de openbare ruimte te voorkomen alsmede omdat door het stellen van regels voor kwalitatief hoogwaardige fietsparkeerplaatsen wordt bijgedragen aan het stimuleren van het fietsgebruik.

5 Toetsing en uitvoerbaarheid

5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Participatie houdt het betrekken van de samenleving bij de wijziging van het omgevingsplan in. Op het moment dat een wijziging van het omgevingsplan in voorbereiding is, moet hiervan een kennisgeving gedaan worden. In deze kennisgeving staat hoe de gemeente participatie gaat vormgeven (artikel 10.2, eerste lid, Omgevingsbesluit).
In de vaststelling van de wijziging van het omgevingsplan moet de gemeente beschrijven hoe burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en andere bestuursorganen bij de voorbereiding betrokken zijn en wat de gemeente met de resultaten heeft gedaan (artikel 10.2, tweede lid, van het Omgevingsbesluit).

Inhoudelijk is voorliggende wijziging in basis een voortzetting van de huidige planologische regels waarin is vastgelegd dat moet worden voorzien in voldoende parkeer- en stallingsplaatsen op het eigen terrein. Voor bepaling van het aantal te realiseren plaatsen wordt verwezen naar de beleidsnota rondom parkeren. Uitzondering hierop zijn de regels rondom het fietsparkeren.
In december 2025 zijn de beleidsregels Nota Parkeernormen 2025 door de gemeenteraad vastgesteld. Hierin zijn de regels rondom het parkeren van motorvoertuigen als ook het fietsparkeren opgenomen.

Rondom de Bergse nota Mobiliteit 2025-2035 en de beleidsregels Nota Parkeernormen 2025 is een zorgvuldig en uitgebreid participatieproces doorlopen. De Bergse nota Mobiliteit schrijft hierover het volgende;

“Voor de uitwerking is daarom gekozen voor een interactief proces, waarin inwoners (van alle kernen binnen de gemeenten), ondernemers en belangengroepen de ruimte hebben gekregen om ervaringen en wensen te delen.

In februari 2025 is een digitale vragenlijst uitgezet onder belanghebbenden en is een eerste bijeenkomst met de klankbordgroep georganiseerd. Hierin hebben vertegenwoordigers van belangenorganisaties hun ervaringen en wensen op het gebied van mobiliteit en verkeersveiligheid aangedragen. Om het mobiliteitsbeleid goed aan te laten sluiten op overige beleidsthema’s is samengewerkt met medewerkers van verschillende afdelingen binnen de gemeente en is tijdens de inventarisatie van knelpunten en ontwikkelingen overlegd met de buurgemeenten, provincie Noord-Brabant en Rijkswaterstaat.

De gemeenteraad is op verschillende momenten betrokken bij de totstandkoming van deze nota. Op 1 april 2025 hebben we tijdens een informatieve beeldvormende raadsbijeenkomst de huidige situatie en diverse dilemma’s met vertegenwoordigers van de gemeenteraad besproken. De uitkomsten van de inventarisatie (hoofdstukken 1, 2, 3 en 4) zijn vervolgens op 14 mei 2025 besproken in commissie RDE. Vervolgens hebben we maatregelen uitgewerkt waarmee de beoogde mobiliteitsambities richting 2035 ook daadwerkelijk kunnen worden gerealiseerd. Deze maatregelen hebben we in juli 2025 besproken met de klankbordgroep.

De concept Bergse nota Mobiliteit heeft samen met de concept Beleidsregels Nota Parkeernormen van 18 september tot en met 15 oktober 2025 ter inzage gelegen. Op maandag 29 september 2025 is een inloopbijeenkomst georganiseerd om eventuele vragen te beantwoorden en om reacties op de concept nota’s op te halen. De gemeenteraad heeft tijdens de beeldvormende raad van 2 oktober 2025 de mogelijkheid gehad om vragen te stellen en heeft de stukken besproken tijdens de commissievergadering van 22 oktober 2025.”

Tijdens de terinzagelegging van beide documenten zijn geen reacties ontvangen op de concept beleidsregels. Omdat de huidige planologische regels in de thematische wijziging beleidsarm zijn overgezet en er daarnaast rondom de nota, waar in de regels van de wijziging naar wordt verwezen, participatie heeft plaatsgevonden, is geen nieuw participatieproces rondom de wijziging opgestart.

Op grond van afdeling 3.4 Awb (Algemene wet bestuursrecht) wordt het ontwerp van voorliggende wijziging omgevingsplan gedurende zes weken ter inzage gelegd.
Gedurende de termijn van terinzagelegging krijgt eenieder de gelegenheid om schriftelijk of mondeling zienswijzen kenbaar te maken.

5.2 Economische uitvoerbaarheid

5.2.1 Kostenverhaal

De thematische wijziging maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk en voorziet niet in een bouwplan als bedoel in artikel 13.11, eerste lid aanhef Omgevingsbesluit. De wijziging gaat over het omzetten van de regels uit het tijdelijk omgevingsplan naar het nieuwe deel. Aan deze planwijziging zijn, behalve de (ambtelijke) kosten van het opstellen van het plan, geen kosten verbonden. De kosten voor de omgevingsplanwijziging draagt de gemeente zelf.

5.2.2 Nadeelcompensatie

Door middel van nadeelcompensatie wordt de schade die de gemeente veroorzaakt in de uitoefening van haar taak of bevoegdheid vergoed. Het gaat hier om een schadevergoeding voor rechtmatig overheidsoptreden. Hierbij moet de schade uitstijgen boven het normale maatschappelijke risico en dient het een burger of bedrijf onevenredig zwaar te treffen in vergelijking tot andere burgers of bedrijven. De gemeente dient dit soort schade gedeeltelijk of geheel te vergoeden. De schadeoorzaken zijn limitatief opgesomd in artikel 15.1 van de Ow.

Voorliggende thematische wijziging zet planregels beleidsarm over van het tijdelijk omgevingsplan. Hiermee worden de huidige mogelijkheden voor ontwikkelingen niet beperkt en is er geen sprake van nadeelcompensatie.

6 Evenwichtige toedeling van functies aan locaties

6.1 Motivering ETFAL voorgenomen wijziging

Met het wijzigen van het omgevingsplan moet rekening gehouden worden met een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (ETFAL). Dit betekent dat er een balans bestaat tussen verschillende functies die locaties binnen een gebied kunnen vervullen.

Met deze eerste thematische wijziging van het omgevingsplan wordt een gemeentebrede regeling voor het realiseren van parkeer- en stallingsplaatsen voor zowel motorvoertuigen als fietsen opgenomen voor het gehele grondgebied van de gemeente Bergen op Zoom. De wijziging harmoniseert en actualiseert bestaande regels rondom parkeren binnen het omgevingsplan. In basis gaat het dan ook om een beleidsarme overzetting van regels. De uitzondering hierop zijn de regels over fietsparkeren. Het opnemen van een regeling rondom fietsparkeren volgt direct uit de Bergse nota Mobiliteit 2025-2035 en de nota.
Met voorliggende wijziging wordt daarmee een consistent en toekomstbestendig toetsingskader gecreëerd voor het gehele gemeentelijke grondgebied.

De wijziging draagt bij aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties doordat bij nieuwe ontwikkelingen, zijnde bouwactiviteiten alsmede gebruikswijzigingen en inrichting van terreinen wordt geborgd dat voldoende parkeer- en stallingsplaatsen voor zowel motorvoertuigen als fietsen gerealiseerd moeten worden.

Uitgangspunt is dat de parkeerbehoefte op eigen terrein moet worden opgelost. Hiermee wordt voorkomen dat ontwikkelingen leiden tot een onevenredige belasting van de openbare ruimte, aantasting van de bereikbaarheid of vermindering van de leefbaarheid in de omgeving.
Als niet aan de hoofdregel van parkeren op eigen terrein kan worden voldaan of wanneer sprake is van dubbelgebruik, vindt een afzonderlijke beoordeling plaats via een vergunningplicht. Hierdoor kan per situatie worden afgewogen of de parkeerbehoefte op een verantwoorde wijze kan worden opgevangen zonder afbreuk te doen aan de kwaliteit van de leefomgeving.

Voorliggende wijziging is ook getoetst aan de relevante visies, beleid en instructieregels van het Rijk, de provincie Noord-Brabant en de gemeente. De wijziging is hiermee in overeenstemming waarbij het opnemen van de dynamische verwijzing naar de beleidsregel Nota Parkeernormen 2025, een direct uitvloeisel is van de Bergse nota Mobiliteit 2025-2035.

Ook zijn de voor de fysieke leefomgeving relevante aspecten, voor zover deze betrekking hebben op de activiteit parkeren, onderzocht en afgewogen. Hieruit volgen geen belemmeringen voor deze wijziging van het omgevingsplan.

Daarmee kan geconcludeerd worden dat er met deze wijziging van het omgevingsplan een evenwichtige keuze is gemaakt tussen regeldrukeffecten enerzijds en de bescherming van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving anderzijds.