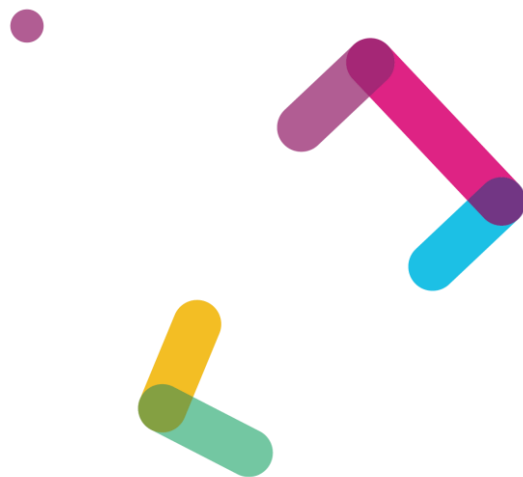




WHITEPAPER

HET NIEUWE PARKEREN

MET AANBEVELINGEN VOOR LOKALE BESTUREN EN VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

NOVEMBER 2024



INHOUD

1	Inleiding: Parkeerbeleid als hefboom	3
2	Testcase ParkPAD: De audit voor lokaal parkeerbeleid.....	4
3	Het nieuwe parkeren	5
4	Jouw parkeerkompas	5
5	Parkeermaatregelen met impact.....	6
A.	Beperk straatparkeren	6
B.	Laat gebruikers betalen.....	9
C.	Gebruik flexibele parkeernormen	12
D.	Durf te handhaven	14
E.	Optimaliseer gebruik van data	16
F.	Zoek een evenwicht voor parkeren en elektrisch laden	17
G.	Ga voor natuurinclusiviteit.....	19
6	Van ambitie naar actie: Aan de slag met parkeerbeleid.....	21
7	Contact.....	21

1 Inleiding: Parkeerbeleid als hefboom

Vandaag lijkt het parkeerbeleid in Vlaanderen¹ er nog te vaak op gericht om elke wagen een parkeerplaats te geven. De bevolking groeit, het wagenpark groeit, en dus groeit het parkeeraanbod mee. Het resultaat is dat Vlaanderen ruim 7 miljoen parkeerplaatsen telt, meer dan dat er Vlamingen zijn². Niet verrassend dus dat lokale besturen en beleidsmakers zich afvragen waar ze al die wagens op den duur kwijt kunnen. Ook kleinere gemeenten en steden worstelen hier steeds vaker mee.

Toch gaat parkeerbeleid om meer dan auto's stockeren. De manier waarop een stad of gemeente haar parkeerbeleid vormgeeft, bepaalt bijvoorbeeld hoeveel zoekverkeer er door het centrum rijdt, hoeveel openbare ruimte verloren gaat aan parkeervakken, hoeveel inkomsten er in het laatje komen, hoe bereikbaar bestemmingen zijn met bepaalde vervoersmodi, en ga zo maar door.

Bovendien staat parkeerbeleid niet op zichzelf. Parkeerbeleid heeft een impact op leefbaarheid, verkeersveiligheid, klimaat, ruimtelijke kwaliteit en mobiliteit in de brede zin van het woord. Het gaat dus om veel meer dan de vraag waar we al die wagens kwijt kunnen. Een performant parkeerbeleid kan ervoor zorgen dat er meer openbare ruimte vrijkomt voor groen, dat er in drukke straten minder conflicten zijn tussen automobilisten en andere weggebruikers, en dat er minder luchtvervuiling en lawaaihinder is in woonwijken.

Toch is niet iedereen zich voldoende bewust van de hefboomfunctie die parkeerbeleid binnen al deze domeinen heeft. In heel wat steden en gemeenten ontbreekt met andere woorden een echt 'integraal parkeerbeleid'. Daarbij komt nog dat parkeren een gevoelig onderwerp is. Mensen zijn gehecht aan hun persoonlijke parkeerplaats, vaak (en liefst) vlak voor de deur. Aanpassingen aan parkeerbeleid liggen daardoor moeilijk, zeker voor lokale politici die afrekening in het stembokje vrezen. Daardoor blijft parkeerbeleid ter plaatse trappelen. En blijft haar hefboomfunctie ten aanzien van gedragswijziging, i.e. minder autogebruik en -bezit, en ten aanzien van een beter en duurzamer lokaal mobiliteitsbeleid ook onderbelicht.



¹ De vernieuwing van het Mobiliteitsconvenant in 2007 schoof een gemeentelijk duurzaam parkeerbeleid als nieuwe belangrijke pijler naar voren. Het beperken van 'ongewenst' autogebruik en stimuleren van te voet gaan, fietsen en openbaar vervoergebruik werd een 'streefdoel'.

² Het [Ruimterapport Vlaanderen \(2021\)](#) stelt vast dat elke Vlaming gemiddeld over 25m² parkeerterrein beschikt.

2 Testcase ParkPAD: De audit voor lokaal parkeerbeleid

Om gemeenten te helpen hun parkeerbeleid te evalueren, bij te sturen en te herdenken als onderdeel van een duurzaam mobiliteitsbeleid, ontwikkelde het Europese project [Park4SUMP](#) (2018-2022) een unieke auditmethode: [ParkPAD, of de Parking Policy Audit](#). Deze innovatieve tool brengt stakeholders, politici en ambtenaren samen om het bestaande parkeerbeleid te evalueren, ambities te definiëren en een actieplan op te stellen met concrete maatregelen. Daarbij komen allerlei aspecten van parkeren aan bod: van het parkeeraanbod tot handhaving, maar ook dataverzameling en laadinfrastructuur.

Dialoog en consensus staan centraal in het hele auditproces. Die aanpak helpt om een thema als parkeren, dat vaak emotioneel geladen is, te objectiveren. Op die manier zorgt ParkPAD ervoor dat parkeerbeleid niet langer een louter operationele, reactieve oefening blijft. De audit verheft integraal parkeerbeleid tot een strategische en sturende hefboom. Zo kunnen steden en gemeenten, die de audit doorlopen, verder kijken dan de vraag ‘waar we al die wagens kwijt kunnen’, en echt werk maken van gedragsverandering en een duurzamer lokaal mobiliteitssysteem.

In Vlaanderen gingen – na pioniers Sint-Niklaas en Kortrijk – intussen nog acht gemeenten aan de slag met ParkPAD. Met steun van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid voerden Boom, Geel, Genk, Londerzeel, Malle, Mortsel, Puurs-Sint-Amands en Riemst een ParkPAD-audit uit om hun parkeerstrategie voor de toekomst vast te leggen. Deze gemeenten zetten nu hun ParkPAD-actieplannen om in de praktijk, vaak synchroon met lopende planprocessen zoals bijvoorbeeld updates van mobiliteits-, ruimte- of andere masterplannen.



In deze straat in Sint-Niklaas verdween een aantal parkeerplaatsen ten voordele van andere functies. De stad nam deel aan Park4SUMP en was een van de eerste steden in Europa die een ParkPAD-audit doorvoerde.

3 Het nieuwe parkeren

De ParkPAD-audits die de afgelopen periode werden doorgevoerd, onder begeleiding van [Mobiel 21](#), leverden heel wat leerrijke inzichten op. Helaas stootten de gemeenten uiteraard ook op een aantal pijnpunten, zoals de complexe wetgeving, contradicties van organisatorische aard en hiaten op vlak van achterblijvende ondersteuning.

Deze whitepaper vat die lokale inzichten en uitdagingen samen, en verwerkt ook eerdere ervaringen uit een 40-tal ParkPAD-audits in Europese steden. Vele van die ervaringen zijn namelijk ook toepasbaar op de Vlaamse context.

Concreet behandelt deze whitepaper zeven aspecten van parkeerbeleid waarin steden en gemeenten actie kunnen ondernemen en een verschil kunnen maken. Elk aspect vertrekt telkens vanuit een vaststelling van wat mank loopt, om vervolgens inspiratie tot verbeteracties te bieden. Daarbij voegen we ook specifieke calls-to-action toe. Voor wie zich verder wil verdiepen in bepaalde aspecten, leggen we relevante links, omdat we beseffen dat we niet altijd het warm water opnieuw moeten uitvinden.

De zeven domeinen - of de aangehaalde acties - zijn zeker niet limitatief. Parkeerbeleid is immers maatwerk. We benadrukken bij de verschillende aspecten ook het onderscheid tussen centrumsteden en kleinere gemeenten, die dikwijls nog geen specifieke parkeerstrategie hebben of nog zoekende zijn op dat vlak. Maatwerk vergt daarnaast ook vaak complementaire maatregelen, die her en der terugkomen doorheen dit document. Handhaving is er zo eentje: zonder goede handhaving, geen efficiënt parkeerbeleid.

4 Jouw parkeerkompas

Door inzichten, uitdagingen en verbeteracties te bundelen, fungeert deze whitepaper als een parkeerkompas voor lokale beleidsmakers, mobiliteitsexperts en relevante stakeholders zoals bijvoorbeeld bouwpromotoren. Het document geeft de richting van het parkeerbeleid van de toekomst aan, maar heeft niet de ambitie om technische details uit te diepen, zoals bijvoorbeeld het Parkeervademecum uit 2007.³

Deze whitepaper dient daarnaast ook als een oproep aan Vlaamse steden en gemeenten om hun parkeerbeleid te vernieuwen en te verduurzamen. Gelet op het feit dat het Vlaams Parkeervademecum al uit 2007 dateert, kunnen de inzichten, uitdagingen en verbeteracties in deze whitepaper ook gezien worden als een aanzet om dat vademecum te updaten.

³ Raadpleeg [het volledige vademecum](#) via de website van de Vlaamse overheid.



5 Parkeermaatregelen met impact

A. Beperk straatparkeren

Steden en gemeenten worden steeds vaker met de keuze geconfronteerd: blijven tegemoetkomen aan de vraag van bewoners en handelaren om de auto op het openbaar domein, kort bij de deur, te kunnen parkeren? Of kwalitatieve ruimte vrijmaken voor andere functies zoals bredere voetpaden, fietsstraten, fietsparkeerruimte en meer openbaar groen?

Een duurzame keuze is een keuze voor leefbaarheid, voor voorrang aan de actieve modi, voor een andere invulling van de publieke ruimte als die schaars is. Gemotoriseerd verkeer gebruikt namelijk nu al dubbel zoveel ruimte als andere vervoersmodi, gewogen ten opzichte van hun aandeel in de modal split. Daarnaast neemt in de bevolking ook de bewustwording tegenover de visuele verstoring door geparkeerde auto's toe. Dat kan een extra aanleiding zijn om straatparkeren te beperken, en dus in te grijpen op het maaiveld en in de publieke ruimte in het algemeen.



Mogelijke maatregelen en alternatieven

- Reduceer het **aantal straatparkeerplaatsen** stapsgewijs, op basis van prioriteiten en targets.
 - *In de gemeente Londerzeel zijn er specifieke doelstellingen wat betreft de toekomst van straatparkeren in het centrum. Zo heeft het lokale bestuur de ambitie om 25% van de parkeerplaatsen te supprimeren in de kern en het handelsgebied van de gemeente. Een aantal parkeerplaatsen wordt herbestemd voor fietsparkeren. Ook in andere kernen in de gemeente, zoals Malderen en Steenhuffel, verdwijnen op termijn on-street parkeerplaatsen, veelal in het kader van onthardingsprojecten.*

- Een (subjectief) tekort aan parkeerplaatsen is vaak het gevolg van het uitblijven van regulering. Het beperken van de **parkeerduur op straat** - door de invoering van **blauwe zones** - is voor kleinere gemeenten vaak een startpunt om een efficiënter gebruik en hogere turnover van parkeerplaatsen te bekomen in zones met tijdsgebonden activiteiten, zoals handel of diensten.
 - *Londerzeel stimuleert kortparkeren in het handelsgebied door de parkeerduur binnen de blauwe zone te verkorten naar bijvoorbeeld 20 of 30 minuten.*
- Cluster pocket- en buurtparkings **op wandelafstand**. Voor bewoners geldt het principe: start met het schrappen van parkeerplaatsen op straat, daar waar de nood aan ruimte voor andere functies het hoogst is (bv. voor de inrichting van een fietsstraat). Ook voor bezoekers is het clusteren van parkeerplaatsen zinvol, mits voldoende aandacht voor parkeerbewegwijzering en aangename wandelroutes.
 - *De Stad Kortrijk creëert buurtparkings bij kleinschalige stadsvernieuwingsprojecten. Dit betekent dat bewoners niet langer een parkeerplaats op straat hebben voor hun eigen deur, maar dat deze plaatsen geclusterd worden voor de hele buurt. De radius woning-buurtparking wordt er op 300 meter vastgelegd. Enerzijds zorgt deze maatregel voor meer ruimte op straat. Anderzijds zet het bewoners ook aan om, indien beschikbaar, private voorzieningen zoals inpandige garages te gebruiken.*
- Gebruik bij verdichtingsprojecten in je bouwverordening **maximumnormen** voor (inpandig) parkeren. [Zie ook hoofdstuk C: Gebruik parkeernormen flexibel.](#)
- Stimuleer **gedeeld gebruik** van parkeerplaatsen. Reserveer parkeerplaatsen niet voor bepaalde doelgroepen, maar zorg ervoor dat deze plekken veelvuldig worden gebruikt doorheen de dag. Een parking van een supermarkt of een woonzorgcentrum nabij een school kan bijvoorbeeld perfect dienstdoen als parkeerplek voor ouders tijdens de schoolspitsen. In gebieden waar de druk op de openbare ruimte hoog is, vanwege hoge verkeersintensiteiten en dichte bebouwing, kan dit een slimme zet zijn om te voldoen aan de parkeervraag, piekmomenten op te vangen, en toch het parkeeraanbod niet drastisch te verhogen. Goede afspraken en communicatie zijn bij implementatie van deze maatregel een voorwaarde.
 - *In Mortsel, de meest dichtbevolkte stad van Vlaanderen, kwam deze aanbeveling meermaals naar voor in de plaatselijke ParkPAD-audit.*
 - *Sint-Niklaas zet in op dubbel gebruik van parkeerplaatsen en sloot inmiddels 15 overeenkomsten af. De privéparking van Waasland Shopping functioneert momenteel ook als regionaal Hoppinpunt met een ruim aanbod van deelfietsen, -steps en -auto's.*
 - *In Gent wordt ook wisselparkeren fiets/auto⁴ toegepast.*
- Bied handelaren een alternatief via een beperkt aantal gratis '**shop and go**'-plaatsen.
- Zoek met bewoners en handelaren naar haalbare alternatieven: **buurtfietsenstallingen** zetten aan tot fietsen, een **laad- en losplaats** kan buiten de venstertijden als fietsparkeerplaats dienstdoen.

⁴ Leer er meer over in [het nieuwsoverzicht van Fietsberaad Vlaanderen](#).



- Overweeg in wijken met parkeernoden een buurtonderzoek naar **oneigenlijk gebruik van inpandige garages**, waarbij ze gebruikt worden als bergruimte en de auto op straat belandt.
- Voor steden en grotere gemeenten: Waak erover dat **parkeergarages, parkeertorens** en/of **Park & Rides (P&R)** het nominaal aantal parkeerplaatsen niet doen toenemen. Want meer parkeeraanbod trekt meer auto's aan. Zorg er ook voor dat de prijs van parkeren in zo'n garages, torens of P&R-sites lager ligt dan de prijs van straatparkeerplaatsen.
- Durf te sturen met je **vergunningenbeleid** ten aanzien van bewoners. 80% van de tijd staan wagens geparkeerd aan de woning van hun eigenaar. Een sturend beleid op vlak van bewonerskaarten is daarom een echte must. Stel jezelf bijvoorbeeld volgende vragen: Wie mag op straat parkeren? Verdient een tweede auto nog een vergunning? Stellen we prioriteiten bij het verlenen van bewonerskaarten? Is de prijs van een eerste en/of tweede bewonerskaart voldoende hoog om het parkeeraanbod op straat te sturen?
- Communiceer waarom je straatparkeren beperkt, dat verhoogt het **draagvlak** bij burgers.

Calls-to-action

De **federale Verkeerswetgeving** geeft bij verdeling van de openbare ruimte historisch voorrang aan parkeren: *"Je mag sedert 1925 op de openbare weg parkeren tenzij ..."*. Dit beleid van geboden en verboden is erg complex geworden, faciliteert autogebruik, en is niet aangepast aan de huidige *sense of urgency* rond duurzaamheid, welke een meer sturend parkeerbeleid vraagt. Een vereenvoudiging dringt zich met andere woorden op. [Zie ook hoofdstuk D: Durf te handhaven.](#)

Het **stand still-principe** werd in 2007 verlaten en vervangen door het vrijblijvende streefdoel 'duurzaam parkeerbeleid'. Sindsdien groeit het nominaal aantal parkeerplaatsen in steden en gemeenten. Moet dat *stand still*-principe niet opnieuw als meetbaar uitgangspunt dienen?

Bouwpromotoren hebben economisch baat bij maximumnormen en kunnen actief bijdragen aan het aanbieden van alternatieven (zoals bijvoorbeeld deelmobiliteit of fietsenstallingen). Maximumnormen zijn ook sociaal rechtvaardiger, aangezien bewoners de kosten van voorziene parkeerplekken niet langer, of in mindere mate, hoeven te dekken.

Syndicusorganisaties kunnen hun Verenigingen van Mede-Eigenaars (VME) sensibiliseren om bewoners altijd gebruik te laten maken van de voorziene private (inpandige) parkeerruimte, in plaats van de wagen toch gratis op straat te parkeren.

Maak als lokaal bestuur werk van het in kaart brengen van het **totale parkeeraanbod**. Het is de basis om een sturend parkeerbeleid op te zetten. Een zicht op de aangeboden capaciteit biedt de mogelijkheid om in de praktijk de doelstellingen rond duurzaam parkeerbeleid op stads- of gemeentelijk niveau te realiseren. Het managen van het parkeeraanbod vergemakkelijkt het managen van de (actuele) parkeervraag.



B. Laat gebruikers betalen

Elke straatparkeerplaats heeft een kostprijs, bijvoorbeeld wat betreft de aanleg, het onderhoud en de handhaving. In stedelijke omgevingen loopt de gemiddelde kostprijs voor een lokaal bestuur op tot zo'n 750 euro per parkeerplaats per jaar ^{5 6}.

Als gebruikers van die parkeerplaatsen niets betalen voor straatparkeren, delen alle belastingbetalers die kost, ook al privatiseert de (auto)gebruiker eigenlijk een stukje kostbare openbare ruimte. Wanneer gebruikers wel betalen, is dat vaak maar een fractie van de kostprijs, en subsidieert de gemeente en de belastingbetaler dus ook weer de autogebruiker.

Terwijl betalend parkeren ondertussen gemeengoed is in vele (centrum)steden, wordt deze vorm van parkeerregulering nog onderbenut in kleinere steden en gemeenten; vaak uit angst om de burger niet te bruuskieren, of vanuit een schijnbaar populistische vaststelling dat er nog 'plaats' is om desnoods extra parkeerplaatsen te voorzien

Een sturend en toekomstgericht parkeerbeleid maakt gebruik van honing- én azijnmaatregelen: prijsbeleid is daar een evident onderdeel van. Gecombineerd met regulering qua plaats en tijd (denk maar aan de blauwe zones, een maximale parkeerduur in bepaalde zones...), alsook met handhaving, vormt prijsbeleid het begin van een efficiënte parkeerstrategie.



Mogelijke maatregelen en alternatieven

- Ga voor een **eerlijke prijszetting** en diversifieer op basis van locatie en de beschikbaarheid van alternatieven. Start bijvoorbeeld met betalend parkeren in kernwinkelstraten en werk geleidelijk aan zone-diversificatie. Geef mensen een (financiële) reden om de auto aan de kant te schuiven in je centrum of winkelstraat, en zorg ervoor dat de openbare ruimte zo bereikbaar en toegankelijk blijft voor iedereen.

⁵ Mingardo, Rye, Van Wee (2015) voerden [onderzoek naar de kostprijs van straatparkeren](#) voor lokale overheden. Een Europees gemiddelde van €750 per jaar per parkeerplaats op straat werd afgeleid uit deze studie.

⁶ Fietsberaad Vlaanderen brengt helderheid in de kosten van parkeer- en stallingsplaatsen in [Cahier No.5](#), al moeten de kosten van €400 per jaar per parkeerplaats (2012) in de huidige tijdsgeest worden geïnterpreteerd.

- *Traditioneel staat Genk bekend als een shoppingstad die vlot met de auto bereikbaar is. Toch grijpt de stad kansen om ruimte te maken in het centrum en in de handelsgebieden voor meer groen en meer ontmoeting. Proefprojecten, in onder meer de Stalenstraat, waarbij parkeerplaatsen op maaiveld werden heringericht als terrassen of ontmoetingsruimte, kunnen op veel bijval rekenen van handelaars en bezoekers. Hoewel de parkeertarieven in de stad momenteel nog zeer gunstig zijn, heeft Genk de ambitie 'de juiste auto echt op de juiste plaats' te krijgen via een doordachte prijsstrategie die automobilisten richting bestaande parkeerterreinen en parkeergarages leidt.*
- Zorg ervoor dat de **prijs in parkeergarages, op parkeerterreinen of op pleinen** lager ligt dan voor een parkeerplaats op straat. Zo maak je die alternatieven aantrekkelijker. Let wel op: Wanneer de prijzen in een parkeergarage in het centrum laag liggen, trekt dat automobilisten het centrum in.
 - *In Boom ligt de prijs in de parkeergarage Rupel bewust lager dan de prijs voor straatparkeren. Zo tracht de gemeente het off-street parkeren te stimuleren.*
- Overweeg de invoering of vernieuwing van een **parkeerconcessie** en vertrek vanuit de gemeentelijke mobiliteits- en/of ruimtelijke visie. Bewaak je regiefunctie: Wie doet wat? Wat zijn de economische en maatschappelijke kosten en baten? Ook een gemeentefusie kan trouwens een reden zijn om de gemeentelijke parkeerconcessie te herzien.
 - *De recente fusie van de gemeenten Puurs en Sint-Amands, en de aflopende contracten voor de parkeerconcessie, heeft als gevolg dat de nieuwe fusiegemeente de concessie opnieuw kan vastleggen, gekoppeld aan de masterplannen die voor de verschillende deelgemeenten in opmaak zijn. Volgens de lokale ParkPAD-audit kan de prijszetting voor on-street en off-street parkeren beter op elkaar worden afgestemd. Bij die afstemming is het belangrijk dat de prijszetting consistent is binnen de gemeentegrenzen, maar dat er ook een uitwisseling met aangrenzende gemeenten plaatsvindt om bijkomende naburige parkeeroverlast niet in de hand te werken.*
- Neem het **retributiereglement** elke legislatuur even onder de loep, en bespreek of het nog actueel is. Bekijk het niet enkel financieel, maar vraag je ook af of het reglement beantwoordt aan de ambities van het lokale parkeer-, mobiliteits- en ruimtebeleid.
- Evaluer je **vergunningsbeleid** ten aanzien van bewoners: Waarom zouden bewoners niet moeten betalen voor een bewonerskaart die het parkeren van een of twee auto's mogelijk maakt? Wat zijn dan billijke prijzen?⁷
- Het gratis en ruim aanbieden van **parkeerplaatsen nabij bedrijven** is niet houdbaar als we in 2030 een modal split willen bereiken waarin het aandeel van de duurzame modi toeneemt tot 50% van alle verplaatsingen⁸.

⁷ Zie 'Regeling Bewonersparkeren' in [Cahier No.5](#) van Fietsberaad Vlaanderen (p. 24-28) voor meer info.

⁸ Tegen 2030 heeft [het Vlaams Regeerakkoord 2024-2029](#) als streefdoel dat 50% van alle verplaatsingen met duurzame modi verlopen.



- *In Nederland en het Verenigd Koninkrijk is het in stedelijke omgevingen goed ingeburgerd dat werknemers – al dan niet via een gemeentelijke taks – betalen voor hun parkeerplaats. De ‘workplace levy’ uit Nottingham was op dat vlak baanbrekend.⁹*
- Stimuleer bewoners, indien mogelijk, om **op eigen terrein** te parkeren, al dan niet ondergronds. Het conflicteert als straatparkeren in diezelfde buurt dan gratis blijft.
- Veranker wat de **bestemmingen van parkeerinkomsten** zijn als beleidsuitgangspunt, bijvoorbeeld in percentages, en eventueel aangevuld met retributiegelden en/of GAS-boetes. Communiceer transparant over die inkomsten. Informeer je burgers waarom je (geleidelijk aan) betalend straatparkeren invoert en wat je met die inkomsten gaat doen. Zo maak je duidelijk dat die inkomsten niet dienen om mensen te pesten, maar zinvol besteed kunnen worden. Organiseer de communicatie hierrond idealiter op buurt- of districtsniveau, en zorg zo voor meer lokaal draagvlak. Hoewel het voor Vlaamse steden en gemeenten geen simpele opgave is om dit technisch in de begroting te bepalen, kan de herbestemming van parkeerinkomsten rekening houdend met dat beleidsuitgangspunt wel worden bijgehouden en transparant worden gecommuniceerd.

Calls-to-action

De **Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten** (VVSG) kan in haar ondersteuningsaanbod meer focussen op het uitwisselen met en het bijbenen van niet-centrumsteden en kleinere gemeenten.

Werkgeversorganisaties moeten meer bewust gemaakt worden wat betreft de bijdragen die bedrijven kunnen leveren tot een duurzaam parkeerbeleid. Die bewustwording kan deel uitmaken van een globale mobiliteitsvisie op de bereikbaarheid van bedrijven- en haventerreinen.

De **Vervoerregio's** kunnen die visie mee ondersteunen, bijvoorbeeld door de een regionale parkeerstrategie uit te werken. Ondanks parkeerbeleid grotendeels een lokale bevoegdheid blijft, kunnen Vervoerregio's duurzaam parkeerbeleid ondersteunen in Regionale Mobiliteitsplannen, waar lokale besturen de duurzame parkeerambities in onderschrijven. De Vervoerregio Limburg heeft de ambitie om een traject op te starten rond regionale parkeerstrategieën.

⁹ Zie ook [de website van Transport Nottingham](#) voor meer info.



C. Gebruik flexibele parkeernormen

Heel wat, voornamelijk kleinere, gemeenten worstelen met het bepalen van parkeernormen in gemeentelijke bouwverordeningen voor nieuwe ontwikkelingen of uitbreidingen. Een deel van die uitdaging vloeit voort uit een gebrek aan ambtenaren of kennis op vlak van duurzaam parkeerbeleid. Bovendien zorgt vrijblijvendheid voor onduidelijkheid, en wordt er meer ondersteuning vanuit hogere beleidsniveaus verwacht. Concreet vragen mobiliteits- en omgevingsambtenaren dat de Vlaamse Overheid meer sturend/regelgevend optreedt in functie van de ambities met betrekking tot gewenste duurzaamheid in het algemeen én de betaalbaarheid van woningen¹⁰ in het bijzonder.

Gelet op de gestage groei van het autobezit de laatste decennia, rijst de vraag of deze factor doorslaggevend moet blijven bij het bepalen van parkeernormen. Behoeven de kencijfers uit het Parkeervademecum¹¹ van 2007, die vaak de basis vormen voor het bepalen van parkeerbehoeftes en parkeernormen, onderhand geen update? In gidsland Nederland gebeurt dat bijvoorbeeld regelmatig door de CROW¹².

Voor Vlaanderen verwijzen we graag naar het werk dat Fietsberaad Vlaanderen reeds verrichtte rond parkeernormen¹³. Zij formuleren richtinggevende standaards en bieden inzicht in hoe steden en gemeenten toekomstgericht met normen voor het parkeren van auto's en het stallen van fietsen kunnen omgaan. Daarbij houden ze rekening met verschillende schaalniveaus tussen gemeenten.



¹⁰ Hoge minimumnormen zijn vaak nog gangbare praktijk, niettegenstaande dat dit de prijzen van woningen en appartementen de hoogte in stuwt omdat veel ruimte opgaat in private - vaak inpandige - parkeerruimte.

¹¹ Bij grotere projecten wordt de MOBER-richtlijn (200 parkeerplaatsen) of Mobiliteitstoets (50 parkeerplaatsen) verplicht om de parkeerbehoefte te bepalen. Hier vertrekt men van de CROW-kencijfers.

¹² CROW legde in 2024 [nieuwe parkeerkencijfers](#) vast als basis voor parkeernormering (publicatie 744).

¹³ Voor richtinggevende auto- en fietsparkeerstandaarden bij verkeersaantrekkende bestemmingen (scholen, bedrijven, kantoren, sportinfrastructuur) verwijzen we graag naar [Cahier No.5](#) van Fietsberaad Vlaanderen, en het [addendum](#) uit 2022.

Mogelijke maatregelen en alternatieven

- Bekijk elke legislatuur of de **stedenbouwkundige verordening parkeren** nog actueel is en tegemoetkomt aan de streefdoelen van het gemeentelijk mobiliteits- en ruimtebeleid.
- Onderhandel met projectontwikkelaars, binnen de gestelde marges, over de criteria op basis waarvan **afwijkingen** kunnen toegestaan worden (vb. voorzien van deelmobiliteit¹⁴, nabijheid van een Hoppinpunt of treinstation, ...).
- Werk toe naar hogere of **minimale fietsparkeernormen**. Deze verhogen het fietsbezit en fietsgebruik. De fiets heeft in kleinere steden en gemeenten vooral potentieel als alternatief op korte afstanden tot 10 à 15 kilometer, maar ook als *first/last mile* in combinatie met de uitbouw van Hoppinpunten. Hou hier rekening met buitenmaatse of elektrische fietsen.
- Combineer sturende parkeerstandaarden met een **doordachte parkeerregulering op straat** én een kordaat vergunningenbeleid ten aanzien van bewoners. [Zie ook hoofdstuk A: Beperk straatparkeren](#). Verhoog de parkeerdruk niet door bij striktere parkeernormen meer, of gratis, bewonerskaarten uit te delen.
- Voer een **parkeeronderzoek** uit dat de parkeerbehoefte in kaart brengt, vooraleer je een stedenbouwkundige verordening parkeren met nieuwe parkeernormen uitwerkt of het parkeeraanbod in bestaande woonwijken aanpast. Neem ook reeds geplande ingrepen en parkeermaatregelen mee in dit onderzoek. Bekijk of jouw stad of gemeente uitgerust is voor deze onderzoekstaak, of dat ze die taak dient uit te besteden.

Calls-to-action

De **Vervoerregio's** - ook al zijn zij formeel niet bevoegd voor parkeerbeleid - kunnen een coördinerende en uitwisselende rol spelen op vlak van parkeernormen, én parkeerambities uitspreken in functie van een regionale mobiliteitsvisie.

Bouwpromotoren gaan het gesprek aan met steden en gemeenten, en onderschrijven de vernieuwde gemeentelijke parkeer-, ruimte- en mobiliteitsvisie.

Een **actueel vormingsaanbod** voor mobiliteits- en omgevingsambtenaren rond parkeernormen, parkeeronderzoek en de omgang met parkeerbehoefte is een must. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) organiseert bijvoorbeeld jaarlijks in samenwerking met experts en middenveldorganisaties de opleiding 'Duurzaam Parkeerbeleid', gericht op onder meer mobiliteitsambtenaren en mandatarissen, om de basisprincipes van duurzaam parkeerbeleid over te dragen op het lokale niveau.

Bezoek de **kennisbank van Fietsberaad Vlaanderen**, dat ondersteunt met kennis rond fietsparkeren. Een groeiend aantal fietsers betekent namelijk ook een groeiende behoefte aan veilige fietsparkeerplekken.

¹⁴ Zie ook het [Inspiratieboek 'Gedeelde mobiliteit bij woningbouwlocaties'](#) van Autodelen.net.



D. Durf te handhaven

Een sturend parkeerbeleid vraagt om effectieve parkeerhandhaving. Maatregelen op vlak van parkeerduur, parkeerzones of parkeertarieven zijn pas succesvol als ze ook in de praktijk worden gecontroleerd. Niet zelden wringt net daar in vele gemeenten het schoentje. Parkeerhandhaving is niet populair bij de bevolking, en wordt gezien als uiting van een pestbeleid. Bovendien is handhaving een complexe oefening. De lokale of zonale politie heeft het vaak druk met andere taken of is onderbemand. Private parkeerwachters gaan dan weer heel 'overactief' te werk bij het registreren van gedepenaliseerde overtredingen. Digitale handhaving vraagt dan weer uitgebreid voorbereidend ICT- en onderzoekswerk, en intensief technisch beheer achteraf.

Het hoeft dan ook geen verrassing te zijn dat het rechtvaardig aanpakken van ongewenst parkeergedrag startende steden en gemeenten zorgen baart. Toch hoeft het geen onoverwinnelijke uitdaging te zijn: steden en gemeenten die de juiste klemtonen leggen, politie en/of personeel een opleidingsbad aanbieden, en aan hun bevolking uitleggen wat met de middelen gegenereerd door parkeerhandhaving gedaan wordt, kunnen makkelijker rekenen op steun.

Optreden is bovendien gerechtvaardigd. Foutgeparkeerde wagens verhogen de verkeersonveiligheid en brengen de bereikbaarheid voor anderen in het gedrang. Niet optreden opent de weg naar meer parkeerlosbandigheid en onrechtmatige inname van de publieke ruimte. Handhaving is met andere woorden een langetermijninvestering, die erger voorkomt.



© Parking Brussels



Mogelijke maatregelen en alternatieven

- Houd bij het introduceren van nieuwe betaalzones rekening met het risico op - **verschuivingseffecten**: automobilisten zoeken nieuwe plekken die (net) buiten de betaalzone liggen en verleggen zo de parkeerdruk naar naburige wijken. Complementaire maatregelen, zoals blauwe zones of parkeerzones exclusief voor bewoners, kunnen deze effecten voorkomen of verlichten.
- Rechtvaardige handhaving kan betekenen dat je bij het invoeren van nieuwe vormen van parkeerregulering een **gedoogperiode** inlast, bijvoorbeeld gedurende een maand. Pas na afloop van die periode, en gepaard met de juiste communicatie, verstreng je de handhaving.

- *Genk wordt geroemd omwille van haar 'menselijke aanpak' op vlak van parkeerhandhaving. Bij overtredingen gaan gemeenschapswachten in dialoog met de burger, wat leidt tot meer begrip en draagvlak voor het gevoerde parkeerbeleid.*
- Benut de kansen om bij het invoeren of verstrengen van betaalzones ook nieuwe **fietsparkeeroplossingen** aan te bieden. Op die manier stimuleer je actief de modal shift, en geef je inwoners of bezoekers aan dat er aantrekkelijke alternatieven beschikbaar zijn.
- **Seriële overtreders** verdienen eigenlijk hogere boetes, maar GAS 4 moet de bedragen van strafrechtelijke boetes volgen.
 - *In Oost-Vlaanderen is er een afspraak met het parket. Veelplegers kunnen gesignaleerd worden, waardoor het parket het dossier kan opvolgen en ook een hogere sanctie kan opleggen.*
- Schaalvergrotingen zoals gemeentefusies, strategische ontwikkelingen in gemeenten, maar ook de uitrol van laadinfrastructuur hebben een impact op de vereiste parkeerhandhaving. Overstijgt die handhaving de gemeentelijke capaciteiten? Roep dan **externe hulp** in.
- Gemeenten beschikken over heel wat instrumenten om parkeerbeleid te handhaven. Omarm **innovaties** op dat vlak, breng kosten en baten regelmatig in kaart, en maak keuzes over wat je zelf doet en wat je uit handen geeft aan externen. Ook samenwerking over gemeentegrenzen heen kan voordelig zijn, bijvoorbeeld als het gaat over de gezamenlijke financiering van scanauto's.
- Communicatie en handhaving gaan hand in hand. Heldere **informatieverspreiding** rond het gevoerde parkeerbeleid voorkomt frustratie bij burgers.

Calls-to-action

De kosten voor een effectieve handhaving kunnen voor een kleine gemeente hoog zijn. Zet daarom **intergemeentelijke samenwerkingen** op met private partijen of streekintercommunales (bijvoorbeeld in het kader van technologische hulpmiddelen) of faciliteer de aanschaf of het gebruik van handhavingsmethodes vanuit Vlaanderen.

Wanneer nieuwe beleidsmakers worden ondergedompeld in een **opleidingsbad**, bijvoorbeeld bij VSV of VVSG, moeten ook de gevoeligheden en inzichten rond parkeerbeleid, inclusief handhaving, aan bod komen.

Het voorbeeld van het parket in Oost-Vlaanderen is een goed uitgangspunt voor **andere federale parketten** en verdient navolging om de GAS 4-sancties voor veelplegers effectief tot uitvoering te brengen.



E. Optimaliseer gebruik van data

Data helpt steden en gemeenten om strategisch parkeerbeleid te onderbouwen, te voeren en te sturen, en de impact van bepaalde maatregelen en beleidskeuzes objectief na te gaan. Bovendien kan parkeerdata ook als input gebruikt worden om parkeergeleiding en dynamische verkeersmanagementsystemen op te zetten. Het verzamelen van parkeerdata is echter geen evidente opgave voor kleine en middelgrote gemeenten. Het vergt inzet van werkrachten en technologische middelen om een goed beeld te krijgen van parkeeraanbod en -vraag. Zeker als een lokale overheid dat voor het hele grondgebied in kaart wil brengen.

Mogelijke maatregelen en alternatieven

- Breng het **huidige parkeeraanbod** in kaart. Sla deze stap niet over, ook niet als kleinere stad of gemeente. Het is de basis om een sturend parkeerbeleid op te zetten. Eenvoudig starten kan op wijk- of op dorpsniveau. Hoeveel (fiets)parkeerplaatsen zijn er in de openbare ruimte? Geef dit bijvoorbeeld weer per straat of baken zones af op de kaart. Stapsgewijs krijg je zo het parkeeraanbod op gemeentelijk niveau. De lokale politiezone kan hierbij helpen.
- Koppel **bestaande databronnen** om je parkeerbeleid te onderbouwen. Grijp terug naar data verzameld door verschillende gemeentelijke diensten en naar externe gegevens (bv. VeloPark, de Gemeente- en Stadsmonitor, Onderzoek Verplaatsingsgedrag, verkeerstellingen, ...). Start als kleinere gemeente met de parkeerdata die al voorhanden is. Op basis van verzamelde gegevens kunnen databronnen aangevuld en met elkaar vergeleken worden. Het loont de moeite om deze oefening stelselmatig te doen bij nieuwe (infrastructuur)projecten, zeker als er op lokaal niveau een personeelskrappe heerst.
 - *Genk beschikt al enige tijd over gedetailleerde parkeerdata, onder meer aangeleverd door een scanwagen die bezettingsgraad en turnover meet. Ze koppelt die data aan gegevens van andere stadsdiensten. Doel van deze oefening is onder andere om te analyseren welke impact parkeermaatregelen hebben op de plaatselijke handelsgebieden en de modal split in het shoppingverkeer.*

Calls-to-action

De **Vlaamse overheid en Vervoerregio's** kunnen instrumenten aanreiken om de kostprijs van het lokale parkeeraanbod te simuleren, op basis van bestaande kencijfers rond ruimtegebruik, type gebieden, lokale context, enzovoort. Ook in het bestaande opleidingsaanbod komt dit reeds aan bod, evenals de basisprincipes van parkeeronderzoek.

Samenwerkingen met **private organisaties die parkeerdata verzamelen** zijn een noodzaak voor heel wat steden en gemeenten. Vervoerregio's kunnen inzetten op kennisdeling zodat steden en gemeenten weten wat de factoren zijn die zo'n samenwerking succesvol maken.

Het opzetten van een **nationaal of gewestelijk parkeerregister**, dat parkeerdata vrij beschikbaar maakt, ondersteunt lokale besturen in het onderbouwen van beleidskeuzes.



F. Zoek een evenwicht voor parkeren en elektrisch laden

Technologische innovaties, en met name de snelle groei van het elektrische wagenpark, maken de parkeerproblematiek nog complexer. Elektrische wagens hebben namelijk niet alleen een parkeerplaats nodig, maar ook laadinfrastructuur. De druk die deze wagens uitoefenen op de schaarse openbare ruimte is dus vergelijkbaar met, of zelfs groter, dan die van wagens met verbrandingsmotoren.

De Vlaamse overheid formuleerde alvast richtlijnen met betrekking tot het voorzien van publieke en semipublieke laadinfrastructuur. Toch verwachten we dat de effecten van elektrische mobiliteit de komende jaren nog voor heel wat uitdagingen zullen zorgen op straat-, wijk- en gemeenteniveau.



Mogelijke maatregelen en alternatieven

- Besef dat elektrische wagens **ook een parkeerplaats nodig** hebben, en houd rekening met de nodige bijkomende voorzieningen in termen van laadpalen, voorzieningen voor de geleiding van laadkabels over bijvoorbeeld voetpaden en voorbehouden plaatsen. Ga hier als lokale overheid kritisch mee om.
- Laat de shift naar elektrische mobiliteit niet tot **laxere parkeermaatregelen** leiden. Het elektrische of schone karakter van de wagen speelt op strategisch niveau geen rol.
 - *Ervaringen uit de Noorse stad Trondheim, die deel uitmaakte van het Europese Park4SUMP-project, tonen aan dat gratis parkeren voor elektrische voertuigen een incentive kan zijn om het wagenpark te verduurzamen, maar daarom geen structurele oplossing vormt voor lokale parkeerproblematieken.*
- Parkeren van een elektrisch voertuig hoeft niet altijd bij een laadpaal. Het laden en parkeren van elektrische voertuigen zie je best **als aparte onderdelen** binnen mobiliteitsplanning.
- Zet in op **elektrische deelwagens**, met de nodige ondersteuning en stimulerende maatregelen. Autodelen.net biedt hiervoor hulp aan gemeenten en initiatiefnemers ¹⁵.

¹⁵ Autodelen.net lanceert in het kader van de Green Deal Deelmobiliteit & Wonen [factsheets](#) waarin parkeernormen voor een duurzame en gedeelde mobiliteit zijn opgenomen.

- Ga voor een combinatie van **laadinfrastructuur met off-street parkeren**, om de ruimtelijke impact van laadinfrastructuur onder controle te houden¹⁶. In buurten met een gebrek aan private parkeerruimte kan de combinatie bewonersparkeren en elektrisch laden wel een oplossing zijn (tegen een lager vermogen, ook wel gedefinieerd als het 'normaalladen').
- Het voorzien van openbare laadinfrastructuur voor **elektrische (bak)fietsen** kan fietsgebruik lokaal stimuleren, maar heeft enkel effect indien het gecombineerd wordt met een beveiligde fietsparkeervoorziening (fietskluis, bewaakt,...). Een stad of gemeente legt de klemtoon voor elektrische fietsen dus eerst op degelijke, beveiligde fietsenstallingen.

Calls-to-action

Met behulp van een **Green Deal Deelmobiliteit & Wonen**¹⁷, en bijhorende experimenten, onderzoeken en kennisuitwisseling, verheft de Vlaamse overheid de langdurige implementatie van (elektrische) deelmobiliteit in woonomgevingen vanaf 2027 tot een evidentie voor lokale overheden en projectontwikkelaars. Wij roepen alle relevante actoren op om deze Green Deal te ondertekenen en een engagement op maat aan te gaan.

¹⁶ Zie ook de [verplichtingen voor laadpunten bij parkings](#) en de [Leidraad 'Lokaal Laden'](#) van de Vlaamse overheid.

¹⁷ Lees er meer over in de [Green Deal Deelmobiliteit & Wonen](#).



G. Ga voor natuurinclusiviteit

Parkeren gebeurt vaak op verharde grond. Denk maar aan een straat, een parkeerterrein of een parkeergarage. Parkeerinfrastructuur vraagt met andere woorden om grote oppervlaktes aan beton en asfalt. Die oppervlaktes zijn doorgaans hittegevoelig, laten weinig water doordringen in de bodem en zijn dus niet klimaatrobust. Een toekomstgericht parkeerbeleid zet daarom ook in op het ontharden en vergroenen van parkeerplaatsen. Op die manier kan een lokale overheid mobiliteitsdoelstellingen verweven met ambities op vlak van leefbaarheid, klimaat en biodiversiteit.



Jarenlang deed de Grote Markt in Sint-Niklaas dienst als parkeerterrein. Nu krijgt dit plein een grondige make-over, met meer aandacht voor groen.

Mogelijke maatregelen en alternatieven

- Bekijk **kritisch** of een parkeerplaats op een bepaalde plek nog nodig of gewenst is, vooraleer je overgaat tot het ontharden van die parkeerplaats.
- Onthard **stapsgewijs**. Begin bij nieuwe ontwikkelingen (cf. stedenbouwkundige verordening), op plekken waar de nood aan vergroening en betere waterdoorlating het hoogst is, of op locaties die kunnen fungeren als voorbeeldproject.
- Grijp **kleine kansen**, en besef dat ook beperkte onthardingsprojecten op straat- of buurtniveau de moeite waard zijn. Vele centrale markt- en kerkpleinen in kleinere gemeenten zijn vaak nog openbare parkeerplaatsen. Dit kunnen echte hefboomprojecten zijn om parkeerruimte in te ruilen voor groen, water, multifunctioneel gebruik ten voordele van bewoners en verenigingen.

Calls-to-action

Via de **Green Deal Natuurinclusieve Parkeerterreinen**¹⁸ willen de Vlaamse overheid en betrokken partners onder meer kennis uitwisselen over wilde bestuivers, de biodiversiteit op parkeerterreinen verhogen, bezorgdheden rond onderhoud en beheer uitklaren en een begeleidende beleidsvisie en/of beleidsinstrumentarium ontwikkelen. Uiteindelijk wil de Green Deal natuurinclusieve parkeerterreinen als nieuwe norm introduceren. Wij roepen alle relevante actoren op om deze Green Deal te ondertekenen en een engagement op maat op te nemen.

¹⁸ Lees er meer over in de [Green Deal Natuurinclusieve Parkeerterreinen](#).



6 Van ambitie naar actie: Aan de slag met parkeerbeleid

De inzichten uit Vlaamse en Europese ParkPAD-steden en -gemeenten maken duidelijk dat verschillende stakeholders en beleidsniveaus stappen kunnen zetten om tot een integraal parkeerbeleid te komen, en zo lokale ambities op het vlak van leefbaarheid, verkeersveiligheid, klimaat, ruimtelijke kwaliteit en mobiliteit waar te maken.

Net door haar complexiteit, heeft parkeerbeleid een unieke hefboomfunctie voor een beter en duurzamer lokaal mobiliteits- en ruimtebeleid. Parkeren hoeft als thema dus niet onaantrekkelijk te zijn of negatieve connotaties met zich mee te dragen. Integendeel. Het is een instrument voor positieve verandering. Om haar hefboomfunctie optimaal uit te spelen, vraagt parkeerbeleid echter een strategische en participatieve aanpak, die allerhande stakeholders over beleidsdomeinen heen betreft, consensus zoekt, en op lokaal niveau best tijdig in een toekomstvisie gegoten wordt.

7 Contact

Wil uw stad of gemeente werk maken van een integraal parkeerbeleid? Denkt u of uw organisatie op basis van deze whitepaper graag mee na over de toekomst van het parkeerbeleid in Vlaanderen? Contacteer dan Mobiel 21, en samen bekijken we hoe we ambitie omzetten in actie.



Patrick Auwerx

Projectleider Burgerparticipatie bij Mobiel 21

Coördinator EU Horizon-project Park4SUMP

patrick.auwerx@mobi21.be



Glenn Godin

Projectmedewerker Duurzame Mobiliteit bij Mobiel 21

ParkPAD-auditor Vlaanderen

glenn.godin@mobi21.be



Deze whitepaper kwam tot stand in het kader van het mobiliteitsproject 'Sturend parkeerbeleid als ruggengraat voor een lokaal duurzaam mobiliteitsbeleid' met steun van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse Overheid.

Met dank ook aan de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten, Fietsberaad Vlaanderen, Dirk Lauwers, Autodelen.net, Natuurbuur en Natuurpro.

Disclaimer: De inhoud van deze whitepaper is de verantwoordelijkheid van Mobiel 21 en weerspiegelt niet noodzakelijk de visie van bovenstaande partners.

