
INITIATIEFADVIES

Parkeerbeheer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Advies aangenomen op

20 mars 2026

Vooraf

Brupartners - Zelfstandige Ondernemers (BRU-EI_ZO) is de overkoepelende organisatie die de Brusselse zelfstandigen en zeer kleine, kleine en middelgrote ondernemingen binnen Brupartners, de Brusselse Economische en Sociale Raad, vertegenwoordigt. In die hoedanigheid heeft BRU-EI_ZO als opdracht de stem van de Brusselse ondernemers en zelfstandigen in de gewestelijke sociaaleconomische debatten te laten horen, en ervoor te zorgen dat bij de uitwerking van het overheidsbeleid rekening wordt gehouden met hun realiteit op het terrein.

In het kader van zijn werkzaamheden heeft BRU-EI_ZO een initiatiefadvies aan de kwestie van parkeren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest willen wijden. Deze keuze past in een context waarin stedelijke mobiliteit, en meer in het bijzonder de toegang tot parkeren, door heel wat ondernemers als een belangrijke rem op hun activiteiten wordt gezien. Deze perceptie, die in diverse groeisectoren van het Gewest wijdverbreid is, verdient een grondige analyse.

Om deze gevoelens te objectiveren, heeft BRU-EI_ZO zich op verschillende bronnen gebaseerd : de resultaten van de [Barometer voor zelfstandigen](#), terreinstudies uitgevoerd in verschillende handelswijken¹, evenals gesprekken met *parking.brussels*, *electrify.brussels* en vertegenwoordigers van verschillende Brusselse ministeriële kabinetten. Interparking en de DBDMH hebben niet gereageerd op de uitnodigingen die hen werden toegezonden. Dankzij de werkzaamheden van BRU-EI_ZO konden de percepties van Brusselse ondernemers en zelfstandigen met concrete gegevens over de evolutie van de bezoekersaantallen, bereikbaarheid en het parkeeraanbod worden gekruist.

Het doel van dit advies is om constructieve aanbevelingen te formuleren, gebaseerd op de realiteit zoals die door ondernemers en zelfstandigen wordt ervaren, met het oog op een herziening van het GPBP, en om tegelijkertijd bij te dragen aan de doelstellingen van duurzame transitie die door het Gewest worden nagestreefd. BRU-EI_ZO wil zo meewerken aan een georganiseerd parkeerbeleid dat op de economische behoeften van Brussel is afgestemd.

Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP)

De organisatie van parkeren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt door het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP)² omkaderd. Het GPBP wordt dan weer omkaderd door de ordonnantie van 22 januari 2009 en maakt deel uit van een bredere mobiliteitsstrategie. Dit plan heeft tot doel de regels op het hele gewestelijke grondgebied te harmoniseren en berust op verschillende principes : rationalisering van de openbare ruimte, bestrijding van verkeersopstoppingen, verbetering van de stedelijke levenskwaliteit en ondersteuning van een duurzamere mobiliteit.

Het parkeerbeleid heeft betrekking op een breed scala aan voertuigen : personenauto's, bestelwagens, vrachtwagens, touringcars, fietsen, steps, taxi's of deelauto's, of deze nu thermisch, hybride of elektrisch zijn. Het omvat verschillende infrastructuren, zoals parkeerplaatsen op en buiten de openbare weg, openbare en particuliere parkings, ontradingsparkings (P+R) en laadpalen. Het GPBP maakt een onderscheid tussen parkeren op de openbare weg, dat voornamelijk door de gemeenten wordt beheerd, en parkeren buiten de openbare weg, dat meer op gewestelijk niveau wordt gecoördineerd. Het legt ook de regels vast met betrekking tot de tariefvorken en de vrijstellingskaarten (buurtbewoners, beroepsbeoefenaars).

¹ BRU-EI_ZO & hub.brussels. (n.d.). [Winkelbezoek in Brussel - Analyse van de gegevens van één jaar in drie wijken van het Gewest](#).

² Brussels Hoofdstedelijk Gewest. (n.d.). [GPBP, Gewestelijk Parkeerbeleidsplan](#).

Het centrale doel van het GPBP is ruimte op de openbare weg vrij te maken om de doorstroming van voertuigen te bevorderen en de toegang tot parkeren voor alle gebruikers te vergemakkelijken. Om dit doel te bereiken, voorziet het Gewest in een vermindering van het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg en in een verhoging van de tarieven, maatregelen die door ondernemers vaak als negatief worden ervaren³.

Het eerste gewestelijk mobiliteitsplan IRIS 2 (2010-2017) stelde met name als doel een uniforme vermindering van minstens 16% van de niet-gereguleerde parkeerplaatsen op de openbare weg ten opzichte van de referentiesituatie (2004-2005), in het kader van een beleid dat gericht is op het terugdringen van vrij parkeren en het organiseren van de openbare ruimte.

In 2020 heeft de gewestelijke Good Move-strategie IRIS 2 vervangen en stelt deze met name als doel het autogebruik tegen 2030 met 24% te verminderen. Het GPBP past in dit kader en neemt tegelijkertijd de doelstelling van het IRIS 2-plan over om het aantal niet-gereguleerde parkeerplaatsen op de openbare weg met 16% te verminderen⁴. Het legt een beleid ten uitvoer dat gericht is op de geleidelijke vermindering van parkeren op de openbare weg en de ontwikkeling van het aanbod buiten de openbare weg, met de creatie van 20.000 extra parkeerplaatsen tegen 2026.

Volgens de meest recente gegevens van het Good Move-observatorium voor 2024 zijn er 250.000 parkeerplaatsen op de openbare weg die voor iedereen toegankelijk zijn (al dan niet gereguleerd), tegenover ongeveer 256.500 in 2020. Daarnaast stellen we een stijging vast van 5% van de gereguleerde parkeerplaatsen op de openbare weg in 2022 ten opzichte van 2020. Gelijklopend wordt het totale aantal parkeerplaatsen buiten de openbare weg op 420.000⁵ geschat, waarvan bijna 28.000 openbaar. Deze cijfers wijzen op een evolutie naar een vermindering van de parkeerplaatsen op de openbare weg en op een ontwikkeling van de infrastructuur buiten de openbare weg.

Volgens de verklaringen tijdens de hoorzitting met *parking.brussels* op 25/04/2024 zijn de gewestelijke doelstellingen echter nog lang niet bereikt.

Op 17 oktober 2019 heeft Brupartners een advies over het ontwerp van Gewestelijk mobiliteitsplan "Good Move" uitgebracht⁶ en daarin benadrukt dat één van de voorwaarden voor het welslagen van het plan erin bestaat om met name de economische ontwikkeling van het Gewest te verzekeren en in een evaluatie van het GMP te voorzien :

- *"De uitvoering van het Good Move-plan moet ook leiden tot een verbetering van de economische prestaties van de ondernemingen in het Brussels Gewest op het vlak van rentabiliteit, tewerkstelling en levensduur van en in de ondernemingen. Dit gaat verder dan de criteria die in het MER werden opgenomen (te weten delokalisatie van ondernemingen en handelszaken en de macro-economische kost van de congestie). De Raad vraagt om zowel in de voorbereiding van de uitvoering van de voorziene maatregelen, als in de evaluatie ervan, deze economische aspecten op te nemen".*

³ BRU-EI_ZO. (november 2024). *Barometer voor Brusselse zelfstandigen en kmo's - Editie 12* (blz. 7). https://barometervoorzelfstandigen.brussels/sites/default/files/rapports/wave_12_barometer_voor_zelfstandigen_en_kmos_november_2024.pdf

⁴ Brussels Hoofdstedelijk Gewest. (mei 2024). *GPBP, Gewestelijk Parkeerbeleidsplan* (blz. 27). <https://parking.brussels/sites/default/files/2024-08/gppb.pdf>

⁵ Observatorium voor Mobiliteit – Brussels Hoofdstedelijk Gewest. (n.d.). *Parkeren van motorvoertuigen*. <https://data-mobility.irisnet.be/graph/fr/observatoire/stationnement/stationnement-de-vehicules-motorises/>

⁶ Brupartners. (2019). *Advies A-2019-069-ESR*. <https://www.brupartners.brussels/sites/default/files/advices/A-2019-069-ESR.pdf>

- *"Er is uitdrukkelijk bepaald dat om de 30 maanden een evaluatie zal plaatsvinden om corrigerende maatregelen en eventuele aanpassingen van het GewMP te bepalen. In dit verband worden algemene indicatoren (blz. 98 e.v.) voorzien en in 5 categorieën gegroepeerd (het mobiliteitsgedrag en de daarmee samenhangende elementen van de vraag, toegang tot en gebruik van mobiliteitsdiensten, de perceptie van mobiliteit, het niveau van de aangeboden en gemeten diensten, milieu-indicatoren)".*

In zijn advies⁷ van 18 maart 2021 over het voorontwerp van ordonnantie houdende organisatie van het parkeerbeleid en herdefiniëring van de opdrachten en beheersmodaliteiten van het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, betreurt Brupartners dat er nergens over het verband tussen parkeren en economische bedrijvigheid werd nagedacht.

BRU-EI_ZO verwijst naar de opmerkingen en aanbevelingen in het unanieme advies van de sociale partners van 18 maart 2021, dat de huidige bevindingen weerspiegelt ondanks de periode die het advies (2021) van de huidige bevindingen (2024) scheidt.

Daarnaast formuleert BRU-EI_ZO de hieronder weergegeven bijkomende bevindingen.

Bevindingen

1.1 Gewestelijke context en governance

Om over een cijfermatige feedback inzake de behoeften, percepties en belemmeringen te beschikken waarmee de Brusselse economische actoren worden geconfronteerd, heeft Brupartners Zelfstandige Ondernemers een enquête uitgevoerd waarvan de resultaten in november 2024 in het kader van de Barometer voor Brusselse zelfstandigen en kmo's werden gepubliceerd. Uit deze enquête blijkt een groot onbehagen onder de respondenten, die aangeven zich door het gewestelijk parkeerbeleid in de steek gelaten te voelen en vinden dat ze een onbillijke tarifiering moeten ondergaan, zowel voor parkeren op als buiten de openbare weg. Deze bevindingen hebben geleid tot de opstelling van dit initiatiefadvies over het parkeerbeleid, dat tot doel heeft de economische gevolgen te analyseren en aanbevelingen te formuleren.

Uit de resultaten van de Barometer (editie 12 - november 2024⁸) blijkt dat het huidige parkeerbeheer in Brussel algemeen wordt gezien als een rem op de activiteiten van zelfstandigen en kmo's, in het bijzonder in de sectoren van de handel, horeca en consumentendiensten. Het gebrek aan parkeerplaatsen en de toegangsbeperkingen hebben bij één op de twee ondernemers geleid tot een daling van het aantal bezoekers, met een directe impact op de omzet.

Beperkende maatregelen zoals het verminderen van het aantal bovengrondse parkeerplaatsen voor niet-inwoners en het verhogen van de parkeerkosten worden slecht onthaald. Daarentegen staan de ondernemers positief tegenover pragmatische oplossingen, zoals :

- Goedkopere parkeerkaarten voor professionelen ;
- Gratis overstapparkings in de rand om files en de vraag naar parkeerplaatsen te verminderen ;

⁷ Brupartners. (2021). *Advies A-2021-018-BRUPARTNERS-NL*.

<https://www.brupartners.brussels/sites/default/files/advices/A-2021-018-BRUPARTNERS-NL.pdf>

⁸ BRU-EI_ZO. (november 2024). *Barometer voor Brusselse zelfstandigen en kmo's - Editie 12 (blz. 7)*. https://barometervoorzelfstandigen.brussels/sites/default/files/rapports/wave_12_barometer_voor_zelfstandigen_en_kmos_november_2024.pdf

- Een administratieve vereenvoudiging voor het aanvragen en verlengen van parkeerkaarten voor professionelen.

Tot slot ondervinden ook werknemers parkeerproblemen, wat de werving en de organisatie van het werk bemoeilijkt. Zelfstandigen pleiten derhalve voor een evenwichtiger parkeerbeleid, dat op de economische realiteit is afgestemd en in overleg met de actoren op het terrein tot stand is gekomen.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vormt een dichtbevolkte stedelijke enclave, dat door het Vlaams Gewest is omringd. Als hoofdstad staat het onder grote parkeerdruk, voornamelijk als gevolg van het pendelverkeer : elke dag komen ongeveer 190.000 personen vanuit de twee andere Gewesten met de auto naar Brussel om er te werken. Als we ook de Brusselaars meetellen die met de auto rijden, zijn er op werkdagen dagelijks ongeveer 375.000 voertuigen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dit leidt tot een grote vraag naar parkeerplaatsen, zowel op als buiten de openbare weg, in het bijzonder in wijken die dicht bij de grote toegangsassen of economische activiteitenpolen zijn gelegen.

Bovendien is Brussel het knooppunt van een gefragmenteerd openbaarvervoersnetwerk, dat door drie operatoren wordt beheerd : de MIVB (Brussel), De Lijn (Vlaanderen) en de TEC (Wallonië), naast de NMBS. Deze overlapping maakt de coördinatie van het mobiliteits- en parkeerbeleid complexer, met name in de zones die in de onmiddellijke nabijheid van de gewestelijke grenzen liggen. De aanleg van ontradingsparkings (P+R) in de Brusselse rand is een goede illustratie van deze problematiek. De doeltreffendheid ervan hangt niet alleen af van de kwaliteit van de verbindingen met het stadscentrum, maar ook van de samenwerking met de aangrenzende Gewesten.

De parkeergovernance in Brussel wordt nog steeds gekenmerkt door een sterke institutionele versnippering. Tot op heden⁹ hebben slechts 13 van de 19 gemeenten het beheer van hun parkeren op de openbare weg aan *parking.brussels* toevertrouwd, terwijl de 6 andere gemeenten deze opdracht in eigen beheer blijven uitvoeren. Deze verdeling leidt tot een grote verscheidenheid aan lokale praktijken op het gebied van tarieven, regelgeving, maximale parkeertijd, bewonerskaarten of kaarten voor professionelen, maar ook op het gebied van controle en sancties. Voor de gebruikers vertaalt deze situatie zich in een grote heterogeniteit en een verminderde duidelijkheid van het globale systeem, wat afbreuk doet aan de gewestelijke samenhang die het GPBP nastreeft.

Er zijn ook lokale initiatieven ontstaan, zoals de invoering van intergemeentelijke "tolerantiezones"¹⁰, waardoor buurtbewoners in aangrenzende straten aan de andere kant van een gemeentegrens mogen parkeren. Deze zones zijn gebaseerd op wederzijdse overeenkomsten tussen aangrenzende gemeenten, zoals dit het geval is tussen Elsene, Ukkel, Vorst en Sint-Gillis, of tussen de Stad Brussel en Sint-Joost-ten-Node. Hoewel deze aanpak inspeelt op een reële vraag, blijft de tenuitvoerlegging ervan complex en wordt ze niet in alle gemeenten op dezelfde wijze toegepast.

De raadpleging van *parking.brussels* bij projecten voor de herinrichting van het wegennet blijft te beperkt, in het bijzonder voor kleinschalige projecten, terwijl deze juist belangrijke gevolgen voor het lokale parkeeraanbod kunnen hebben. Bovendien worden de sociale partners en de vertegenwoordigers van de economische sectoren nog onvoldoende bij de vaststelling van het mobiliteitsbeleid betrokken. Nochtans hebben deze keuzes een directe impact op de organisatie van het werk, de stedelijke logistiek en het concurrentievermogen van de ondernemingen. De politieke

⁹ Op 16/03/2026 delegeren 13 gemeenten het volledige parkeerbeheer op hun grondgebied aan het Agentschap *parking.brussels* : Anderlecht, Sint-Agatha-Berchem, Evere, Vorst, Ganshoren, Elsene, Jette, Koekelberg, Sint-Jans-Molenbeek, Sint-Gillis, Schaarbeek, Watermaal-Bosvoorde en Sint-Pieters-Woluwe.

¹⁰ Gemeente Elsene. (n.d.). *Tolerantiezones*. <https://www.elsene.be/site/532-Accords-de-tolerance>

meerderheid die voor de legislatuur 2026-2029 werd gevormd, heeft zich in haar Gewestelijke beleidsverklaring in dit verband ertoe verbonden dat er "ook een dynamischer parkeerbeleid zal worden gevoerd"¹¹.

Deze incoherenties in de governance treffen in het bijzonder zelfstandigen en kmo's, die stuiten op een terugkerend tekort aan aangepaste parkeerplaatsen en een complexe regelgeving. De opkomst van de onlinehandel versterkt deze druk nog meer door de toename van de behoeften aan korte stopplaatsen voor leveringen, wat nog meer druk legt op de parkeer- en verkeersinfrastructuur, in het bijzonder in dichtbevolkte stedelijke gebieden. Dit fenomeen vertaalt zich vaak in dubbel parkeren, wat het verkeer verstoort, filevorming verergert en de risico's voor de verkeersveiligheid vergroot.

Bovendien ontsnappen parkeerovertredingen die door automobilisten met een buitenlands kenteken worden begaan nog te vaak aan effectieve sancties, wat een gevoel van onrechtvaardigheid creëert bij Belgische automobilisten die aan strengere controles worden onderworpen.

In de context van een vergrijzende en soms mindervalide bevolking heeft de kwestie van de toegankelijkheid tot parkeren niet alleen betrekking op personen met een PMB-statuuut. In de Gewestelijke beleidsverklaring 2026-2029 heeft de huidige regering zich ertoe verbonden om aan de specifieke behoeften van personen met een handicap op het gebied van parkeren tegemoet te komen. Veel klanten zijn immers niet in staat om honderden meters te lopen, waardoor de nabijheid van parkeergelegenheid van cruciaal belang is om hun toegang tot lokale handelszaken en ondernemingen te behouden. Het ontbreken van een aangepaste oplossing kan worden gezien als een vorm van indirecte discriminatie en vormt ook een concurrentievervalsing voor ondernemers die hun klanten zien wegblijven omdat er geen parkeergelegenheid in de buurt is.

De herinrichting van de openbare ruimte heeft ook aanzienlijke gevolgen voor het aanbod aan parkeerplaatsen op de openbare weg¹². De verbreding van trottoirs of de plaatsing van terrassen voor horecagelegenheden of verfraaiingselementen, zoals bloembakken, leidt doorgaans tot het schrappen van parkeerplaatsen. Deze vermindering bemoeilijkt bovendien de plaatsing van tijdelijke voorzieningen die nodig zijn voor de renovatie van gebouwen (goederenliften, containers, paletten met bouwmaterialen) en beperkt de toegang voor bouw- of dienstvoertuigen, met name in zones waar de ruimte al beperkt is. Wanneer de resterende parkeerplaatsen meerdere dagen door deze voorzieningen worden bezet, wordt de beschikbaarheid voor andere gebruikers sterk beperkt. Hoewel deze voorzieningen bedoeld zijn om de gemeenschap ten goede te komen, illustreren de voorgaande situaties de noodzaak om de keuzes op het gebied van ruimtelijke ordening beter af te stemmen op de operationele behoeften in verband met de werkzaamheden, leveringen en veilig verkeer, evenals op de bereikbaarheid van de handelszaken en diensten.

Het gebrek aan bereikbaarheid en de parkeerkosten vormen ook een aanzienlijke kostenpost voor ondernemers. Deze beperkingen, die met name verband houden met verkeersopstoppingen, de organisatie van parkeren en de vervoersomstandigheden, leiden tot hogere kosten voor zowel ondernemingen als consumenten. Ondernemers moeten deze bijkomende kosten derhalve ofwel doorberekenen in de prijzen, met het risico dat de vraag daalt, ofwel zelf opvangen, wat een negatieve invloed heeft op hun omzet. Daarnaast kunnen consumenten, die met dezelfde bereikbaarheidsproblemen worden geconfronteerd, ertoe worden aangezet om naar andere winkelgebieden uit te wijken, wat deze effecten nog versterkt.

¹¹ Brusselse Hoofdstedelijke Regering. (n.d.). *Gewestelijke beleidsverklaring* (blz. 6)

¹² Bijv.: Clovislaan. Brussels Hoofdstedelijk Gewest. (n.d.). *Clovislaan*. <https://www.brussel.be/clovislaan>

1.2 Aanbod en tariefverschillen

Het totale parkeeraanbod in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bestaat uit ongeveer 420.000 parkeerplaatsen buiten de openbare weg, waarvan 28.000 in openbare parkings, 2.700 in ontradingsparkings (P+R) en ongeveer 270 gedeelde parkeerplaatsen, waaraan nog eens bijna 250.000 parkeerplaatsen op de openbare weg worden toegevoegd¹³. Deze combinatie vertegenwoordigt een aanzienlijke capaciteit, waarvan het gebruik echter onevenwichtig blijft.

Parkeren op de openbare weg blijft erg aantrekkelijk voor automobilisten, ondanks de geleidelijke vermindering van het aantal plaatsen en de stijgende tarieven. De prijs van een bewonerskaart, die doorgaans tussen 10 en 30 € per jaar¹⁴ varieert, blijft ruimschoots lager¹⁵ dan de gemiddelde kostprijs van een parkeerplaats buiten de openbare weg, die op ongeveer 540 € per jaar wordt geschat¹⁶. Dit uiterst grote verschil ontmoedigt de verschuiving van parkeren naar de bestaande infrastructuur buiten de openbare weg, die nochtans een prioriteit in de doelstellingen van het GPBP zijn.

Tabel : Vergelijking van de gemiddelde jaarlijkse parkeerkosten (op versus buiten openbare weg¹⁷)

Type parkeren	Gemiddelde jaarlijkse kosten (€)
Bewonerskaart op de openbare weg	21,68
Buiten de openbare weg	540

De tariefverhogingen van 2025¹⁸ (bijv. : 2 uur in de rode zone van 5 € naar 9,20 €) die in bepaalde gemeenten worden toegepast voor parkeren op de openbare weg en de hogere boetes waren niet voldoende om deze trend te keren¹⁹. Professionelen moeten dus kiezen tussen twee onbevredigende mogelijkheden : de hoge kosten en geringe aantrekkelijkheid van parkings buiten de openbare weg aanvaarden wanneer deze beschikbaar zijn en hun activiteiten het toelaten om daar te parkeren, of blijven vertrouwen op parkeerplaatsen op de openbare weg die zowel schaars als duur zijn geworden.

1.3 Complementariteit en uitdagingen van parkeren buiten de openbare weg

Eén van de centrale doelstellingen van het GPBP is om een deel van het parkeren geleidelijk van de openbare weg naar infrastructuur buiten de openbare weg over te hevelen. Tot op heden blijft deze complementariteit echter grotendeels mislukt. Ondanks aanzienlijke investeringen blijven sommige parkings buiten de openbare weg onderbenut, terwijl automobilisten de voorkeur blijven geven aan

¹³ Brussels Hoofdstedelijk Gewest. (n.d.). *Parkeerplaatsen voor gemotoriseerde voertuigen*. <https://be.brussels/nl/transport-mobiliteit/mobiliteitsvraagstukken/thematisch-observatorium/parkeren/parkeerplaatsen-voor-gemotoriseerde-voertuigen>

¹⁴ Brussels Hoofdstedelijk Gewest. (n.d.). *Gewestelijk parkeerbeleidsplan* (blz. 47)

¹⁵ Brussels Hoofdstedelijk Gewest. (n.d.). *Parkeerbeleid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest : internationale benchmark, goede praktijken en actiepunten* (blz. 34)

¹⁶ Het gemiddelde maandtarief voor een parkeerplaats in een openbare of particuliere parking in Brussel varieert doorgaans tussen 40 € en 80 € per maand, afhankelijk van de locatie, het beveiligingsniveau en de nabijheid van het openbaar vervoer. Dit komt neer op een gemiddelde jaarkost tussen 480 € en 960 €, met een vaak genoemd gemiddelde van ongeveer 540 € per jaar.

¹⁷ *Bijlage 1*

¹⁸ Stad Brussel. (n.d.). *Nieuw parkeerplan*. <https://www.brussel.be/nieuw-parkeerplan>

¹⁹ Deze verhogingen zijn vanaf 1 juli 2025 van toepassing in de Stad Brussel, met vergelijkbare aanpassingen in andere gemeenten die door parking.brussels worden beheerd. Sommige gemeenten, zoals Sint-Lambrechts-Woluwe, hebben ervoor gekozen om hun huidige tarieven te handhaven.

parkeren op de openbare weg, dat als toegankelijker, dichterbij en betaalbaarder wordt beschouwd. Er is geen degressief tarief voor lang parkeren voor de openbare parkings buiten de openbare weg²⁰.

Er zijn verschillende factoren die dit onevenwicht verklaren : de hoge tarieven voor parkeren buiten de openbare weg in vergelijking met op de openbare weg, een gevoel van onveiligheid dat soms met deze parkings gepaard gaat, en een gebrek aan onderhoud en comfort bij sommige parkings. Er moet echter worden opgemerkt dat in bepaalde wijken parkeren buiten de openbare weg goedkoper blijkt te zijn dan op de openbare weg voor langere periodes en dat parkings buiten de openbare weg aangepaste tarieven kunnen aanbieden (voor cultuur, ziekenhuizen, evenementen, enz.). Daarnaast blijft het gezamenlijk gebruik van de bestaande parkings nog te beperkt, met name in kantoorgebouwen en in parkings van handelszaken buiten de openingstijden, waardoor het Gewest als geheel een aanzienlijk potentieel op het gebied van ruimteoptimalisatie wordt ontnomen.

Het onderhoud van een parkeerplaats buiten de openbare weg kost de beheerders gemiddeld tussen de 2.000 €²¹ en 4.000 € per jaar, wat hun winstgevendheid onder druk zet en hun vermogen om in verbeteringen te investeren beperkt. Deze situatie leidt tot een vicieuze cirkel : de lage rentabiliteit remt onderhoud en renovaties af, wat de aantrekkelijkheid voor de gebruikers vermindert, met een aanhoudende onderbenutting tot gevolg. Dit structurele onevenwicht doet afbreuk aan de ambities van het Gewest om openbare ruimte vrij te maken.

1.4 Ontradingsparkings

Ontradingsparkings zijn onderbenutte hefbomen, waarvan het potentieel door verschillende obstakels beperkt blijft : een onvoldoende aantal P+R, weinig strategische ligging met soms onvoldoende aansluiting op het openbaar vervoer, misbruik door buurtbewoners of campers en gebrek aan duidelijkheid en harmonisatie van de toegangs- en tarifieringsvoorwaarden. De P+R van Ukkel-Stalle is bijvoorbeeld een strategische ontradingsparkeerinfrastructuur aan de ingang van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze is uitstekend bereikbaar met het openbaar vervoer, dankzij een directe tramverbinding met het stadscentrum en een aansluiting op het metronetwerk. Het feit dat het parkeren volledig gratis is en er geen tijdslimiet geldt, leidt echter tot oneigenlijk gebruik van deze parking. Veel voertuigen staan er voor lange, zelfs zeer lange periodes geparkeerd, zonder dat er sprake is van een "park and ride"-gebruik. Deze situatie leidt tot een structurele verzadiging van de site en vermindert de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor pendelaars aanzienlijk, terwijl zij juist de doelgroep van deze voorziening zijn. Bijgevolg voldoet de P+R niet langer ten volle aan zijn oorspronkelijke doelstelling, met name om automobilisten ertoe aan te zetten om hun voertuig in de rand te laten staan om met het openbaar vervoer naar het centrum van Brussel te gaan. Deze misstand ondermijnt de inspanningen om de autoverkeersdruk op het Brusselse grondgebied te verminderen, filevorming te beperken en de parkeer- en mobiliteitsomstandigheden in de stad te verbeteren.

1.5 BWLKE

Uit de analyse van de parkeer- en mobiliteitsdynamiek in Brussel-Hoofdstad blijkt een complexe situatie. Hoewel het Gewest erin geslaagd is een aanzienlijke modal shift naar actieve en gedeelde

²⁰ Ter indicatie, in een handelswijk bedragen de gemiddelde kosten voor parkeren op de openbare weg ongeveer 5 € voor twee uur, terwijl in een betalende parking buiten de openbare weg het gemiddelde tarief ongeveer 2,5 € per uur bedraagt.

Brussels Hoofdstedelijk Gewest. (n.d.). *Openbare parkings*. <https://parking.brussels/nl/openbare-parkings>

²¹ *Parking.brussels*

vervoerswijzen te stimuleren, waardoor de voetafdruk van de personenauto is afgenomen, heeft deze transformatie ongewenste gevolgen gehad voor professionelen en kmo's, wier activiteiten afhankelijk zijn van de toegang tot voertuigen. De infrastructuur buiten de openbare weg blijft onderbenut en er wordt te weinig in geïnvesteerd, terwijl de BWLKE-heffing²², ondanks de milieudoelstellingen ervan, een aanzienlijke financiële druk op de uitbating van particuliere ondergrondse parkings uitoefent.

Deze situatie benadrukt hoe moeilijk het is om de doelstellingen inzake duurzame mobiliteit voor de algemene bevolking met de specifieke en niet-discretionaire operationele behoeften van bepaalde economische actoren te verzoenen. Brupartners heeft in zijn advies²³ het belang van een flexibele en geharmoniseerde omkadering van de heffing benadrukt, om de milieudoelstellingen met de operationele behoeften te verzoenen.

De BWLKE-heffing heeft gevolgen voor de waarde van vastgoedactiva en voor investeringen. Door de uitbating van overtollige parkeerplaatsen financieel onhoudbaar te maken, beïnvloedt zij de rentabiliteit en de valorisatie van commerciële gebouwen, wat toekomstige investeringen kan ontmoedigen en de attractiviteit van vastgoedontwikkeling in het Gewest kan beïnvloeden. Bovendien beperkt het ontbreken van een duidelijk kader voor de reconversie van overtollige parkeerplaatsen de concrete oplossingen waarover eigenaars beschikken, met een risico op onderbenutting, leegstand of niet-optimale reconversies, in plaats van strategische en gunstige stedelijke transformaties die op de doelstellingen inzake ruimtelijk ordening zijn afgestemd.

1.6 Parkeerkaarten en vrijstellingsregelingen

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bestaan er talrijke vrijstellingskaarten voor parkeren naast elkaar, die elk aan specifieke gebruikersprofielen beantwoorden: bewonerskaart²⁴ voor inwoners, beroepskaart voor mobiele werknemers, kaart voor personen met beperkte mobiliteit, kaart voor dringende medische zorg, evenals kaarten voor deelvoertuigen en taxi's.

De vrijstellingskaart voor parkeren voor buurtbewoners in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is een regelgevende voorziening waarmee inwoners van een sector die aan strenge parkeerregels is onderworpen van een specifiek parkeerrecht kunnen genieten. Deze vrijstellingskaarten worden door de gemeenten afgegeven en de tarieven variëren van gemeente tot gemeente. Dit recht wordt toegekend om het dagelijks leven van de bewoners te vergemakkelijken, met name in zones waar de beschikbaarheid van parkeerplaatsen beperkt is. Deze kaart is via het kenteken aan een specifiek voertuig gekoppeld en kan enkel voor het betreffende voertuig worden gebruikt²⁵ en uitsluitend in de zone waarvoor ze is afgegeven.

²² De BWLKE-heffing is een jaarlijkse bijdrage in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest die wordt opgelegd aan ondernemingen die over parkeerplaatsen buiten de openbare weg beschikken die de drempel overschrijden die door het Brussels Wetboek voor Lucht, Klimaat en Energiebeheer (BWLKE) is toegestaan. Het doel ervan is de afhankelijkheid van de auto te beperken en alternatieve vervoerswijzen te bevorderen. Het maximale aantal toegestane parkeerplaatsen hangt af van de oppervlakte van de kantoren en de bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Het bedrag van de heffing varieert naargelang de zone (van 250 tot 450 € per overtollige plaats per jaar) en kan worden verhoogd wanneer de regels niet worden nageleefd.

²³ Brupartners. (2024). *Advies A-2024-010-BRUPARTNERS-NL*.

<https://www.brupartners.brussels/sites/default/files/advices/A-2024-010-BRUPARTNERS-NL.pdf>

²⁴ Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 18 juli 2013 betreffende de gereguleerde parkeerzones en de vrijstellingskaarten.

Art. 54. § 1 De prijs van de vrijstellingskaarten "buurtbewoner" is: - minimum 15 euro per jaar voor de eerste vrijstellingskaart; - minimum 120 euro per jaar voor de tweede vrijstellingskaart; - minimum 500 euro per jaar voor de vrijstellingskaart "buurtbewoner" bestemd voor personen met een tweede verblijfplaats op het grondgebied van de gemeente.

²⁵ Brussels Hoofdstedelijk Gewest. (2013, 18 juli). *Besluit van 18 juli 2013*, op. cit.

Voor professionelen die hun activiteiten op het grondgebied van meerdere Brusselse gemeenten dienen uit te oefenen, biedt het Gewestelijk Agentschap drie gewestelijke vrijstellingskaarten aan, afhankelijk van het soort activiteiten dat wordt uitgeoefend :

- De gewestelijke parkeerkaart voor "professionelen"²⁶ : de gewestelijke kaart voor "professionelen" voor natuurlijke personen of rechtspersonen die aantonen dat zij voor de uitoefening van hun beroep verschillende interventies in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moeten uitvoeren : 1.080 €/jaar. Met deze kaart mag men parkeren in de blauwe, groene, grijze en evenementenzones, maar ze is niet geldig in de rode en oranje zones, noch voor voorbehouden parkeerplaatsen. Om deze kaart te verkrijgen, moeten ondernemingen een bedrijfsvervoerplan (BVP) of een equivalent daarvan voorleggen, waarin noodzakelijke veelvuldige verplaatsingen worden gerechtvaardigd. De procedure houdt in dat er één enkele verantwoordelijke wordt aangewezen of dat er gebruik wordt gemaakt van een eenmalige volmacht. Voor de verlenging ervan moet het BVP om de drie jaar worden bijgewerkt ;
- De beroepskaart "voor dringende medische zorg" : 200 €/jaar ;
- De beroepskaart "voor niet-dringende medische zorg aan huis" : 75 €/jaar²⁷ ;
- De schoolkaart in de omgeving van onderwijsinstellingen²⁸.

Het huidige systeem van beroepskaarten kent echter verschillende beperkingen : de tarieven worden als buitensporig beschouwd, de procedures om ze te verkrijgen blijven complex en het geografische bereik van de kaart is beperkt, waardoor deze in bepaalde zones met een sterke economische activiteit niet kan worden toegepast.

Gelijklopend bieden sommige Brusselse gemeenten hun eigen beroepskaarten aan, die alleen geldig zijn op het grondgebied van hun gemeente, of soms zelfs alleen binnen de grenzen van de toegewezen parkeersector, met voorwaarden en tarieven die van gemeente tot gemeente verschillen.

Hoewel deze lokale diversiteit inspeelt op uiteenlopende behoeften, maakt ze het systeem voor de gebruikers onduidelijk en belemmert ze de gewestelijke harmonisatie.

1.7 Beheer van de ruimte op de openbare weg voor logistiek en elektrisch opladen

Stand van zaken van de leveringszones

De loszones (vaak "leveringszones" of "gele zones" genoemd) zijn plaatsen die zijn voorbehouden voor voertuigen die laden en lossen. Ze zijn van essentieel belang voor de goede logistieke werking van handelszaken, ondernemingen en technische diensten in een stedelijke omgeving.

Volgens gegevens van [het Parkeerobservatorium van parking.brussels](https://parking.brussels) beschikt het Brussels Gewest over een cartografische inventaris van de leveringszones, die toegankelijk is via het [MapViewer-portaal](#). Er bestaan echter geen geconsolideerde openbare statistieken inzake de evolutie van het aantal van deze zones per wijk of gemeente. Er zijn enkele lokale studies uitgevoerd (bijv. Zuidwijk, Simonis), maar de resultaten zijn niet systematisch gepubliceerd. Verschillende economische actoren

²⁶ Parking Brussels. (n.d.). *Gewestelijke parkeerkaart voor 'professionelen'*. <https://parking.brussels/nl/pro-kaart-gewest>

²⁷ Parking Brussels. (n.d.). *Parking Brussels*. <https://www.parking.brussels/nl/home>

²⁸ Parkeerkaarten voor personeel van onderwijsinstellingen worden op basis van het gemeentelijk parkeerreglement toegekend. De afgifte ervan gebeurt doorgaans door het gewestelijk agentschap parking.brussels in opdracht van de gemeenten, terwijl het tarief en de toekenningsvoorwaarden door de bevoegde gemeente worden vastgesteld.

zijn van mening dat het aantal leveringszones in bepaalde handelswijken is afgenomen, met name als gevolg van herinrichtingen van het wegennet, zonder dat een coherente gewestelijke opvolging is verzekerd.

De procedure om de creatie van een leveringszone aan te vragen, verschilt per gemeente. Over het algemeen moet de aanvraag bij de dienst mobiliteit of wegen van de betrokken gemeente worden ingediend, vergezeld van een verantwoording (handelsactiviteit, frequentie van de leveringen, geen alternatief). Sommige gemeenten eisen ook een bewijs van regelmatige activiteit of precieze uurroosters. De uiteindelijke beslissing ligt bij de gemeente, soms in overleg met *parking.brussels* als die het parkeren lokaal beheert. Er moet worden opgemerkt dat de procedure onduidelijk en onsamenhangend is, gezien de vereisten sterk verschillen van gemeente tot gemeente, wat tot moeilijkheden voor de aanvragers kan leiden.

De gebruiksvoorwaarden van de leveringszones lopen momenteel sterk uiteen: sommige zijn uitsluitend toegankelijk voor bedrijfsvoertuigen, terwijl andere mogen worden gebruikt door elk voertuig dat leveringsactiviteiten uitvoert. Ook de toegestane tijden variëren, waardoor het voor professionelen in de mobiliteitssector onduidelijk is wanneer ze van deze zones gebruik mogen maken.

Volgens Touring hebben leveranciers en beroepschauffeurs vaak te lijden onder een onaangepast parkeerbeleid, waarbij hun voorbehouden plaatsen door andere voertuigen zijn bezet of eenvoudigweg zijn verdwenen²⁹.

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden jaarlijks honderdduizenden boetes voor fout parkeren, waaronder dubbel parkeren, uitgeschreven. In 2019 werden 478.634 processen-verbaal opgemaakt, wat een daling ten opzichte van de voorgaande jaren betekent. Deze daling wijst echter niet op een verbetering van het gedrag van automobilisten, maar veeleer op minder strenge controles. Touring benadrukt dat het fenomeen van dubbel parkeren eerder toeneemt dan afneemt.

Eén van de belangrijkste oorzaken van dubbel parkeren is het structurele tekort aan laad- en loszones. Leveranciers, koeriers en zelfstandige ondernemers hebben vaak moeite om een plek te vinden waar ze veilig halt kunnen houden. De weinige bestaande zones zijn vaak bezet door andere voertuigen, waardoor ze gedwongen worden om onreglementair te parkeren, met alle gevolgen van dien.

Voertuigen die in de tweede rij staan, blokkeren regelmatig de rijbanen, beperken het zicht voor andere weggebruikers en veroorzaken potentieel gevaarlijke situaties. Fietsers moeten uitwijken, voetgangers worden met riskante manoeuvres geconfronteerd en automobilisten verliezen kostbare tijd. In smalle straten en op kruispunten met verkeerslichten draagt dit gedrag bij aan files en een toename van de frustratie bij weggebruikers.

Laadpalen/laadplaatsen (EV)

In 2026 telt het Gewest 10.731³⁰ oplaadpunten³¹ die voor het publiek toegankelijk zijn, waarvan 3.700 op de openbare weg. In het kader van de strategie *electrify.brussels* is het doel om tegen 2035 22.000 laadpalen te behalen. Van deze infrastructuur zijn 268³² snellaad- of ultrasnellaadpunten. Dit netwerk is ontworpen om ervoor te zorgen dat geen enkel Brussels huishouden zich op meer dan 150 meter

²⁹ Touring. (2021, 12 maart). *Touring vraagt om parkeren in dubbele file strenger aan te pakken*. <https://www.touring.be/nl/pers/touring-vraagt-parkeren-dubbele-file-strenger-pakken-1>

³⁰ Op 16/03/2026

³¹ Electrify Brussels. (n.d.). *Electrify Brussels*. <https://electrify.brussels/nl>

³² Gewestelijke Mobiliteitscommissie. (2026, 16 maart)

van een laadpunt bevindt. Deze uitrol heeft zowel betrekking op parkeren op als buiten de openbare weg. Er wordt echter vastgesteld dat deze doelstelling niet in de GBV wordt vermeld³³.

De uitbouw van het netwerk berust op een dynamische planning, die steunt op voorspellende modellen en verbruiksgegevens die door Sibelga, de beheerder van het elektriciteitsnet, worden ingezameld. Deze gegevens maken het mogelijk om zones met een grote vraag te identificeren en op toekomstige behoeften te anticiperen, waarbij ervoor wordt gezorgd dat het net niet overbelast raakt.

Ook het optimale gebruik van het aanbod aan laadpalen is een aandachtspunt, met het oog op een optimaal gebruik van de openbare ruimte, met name in wijken waar parkeerplaatsen schaars zijn³⁴.

Het reserveringssysteem is momenteel enkel beschikbaar voor bepaalde ultrasnelle laadpalen, terwijl de klassieke laadpalen werken volgens het beginsel 'wie het eerst komt, het eerst maalt'. Op de website *electrify.brussels* kunnen de beschikbare laadpalen in realtime worden gelokaliseerd, met filters op basis van het type laadpaal (openbaar, semi-privé, snel, enz.). Tot slot worden ook de privé-laadpalen (geïnstalleerd in mede-eigendommen of ondernemingen) meegenomen in de gewestelijke planning, maar zijn ze niet altijd toegankelijk voor het grote publiek.

1.8 Osiris-platform en coördinatie van de bouwplaatsen

Werking van Osiris

Osiris is het digitale platform van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat verplicht moet worden gebruikt voor het indienen en coördineren van aanvragen voor bouwplaatsen en tijdelijke bezettingen van de openbare ruimte, zoals het plaatsen van containers, steigers, kranen, verhuisliften, afzettingen, wegenwerken of de installatie van tijdelijke terrassen. Voor elk type bouwplaats is een afzonderlijke aanvraag vereist, vergezeld van specifieke documenten en informatie (plannen, foto's, mobiliteitsstudies), en varieert de procedure naargelang de aard van de bouwplaats en de locatie, duur en impact ervan op het verkeer.

Het systeem centraliseert de informatie inzake de geplande en lopende werken, om de overlast voor ondernemingen en burgers te beperken dankzij een betere coördinatie tussen netbeheerders, politiezones en openbaarvervoersoperatoren (MIVB, De Lijn, TEC, enz.).

Beperkingen en moeilijkheden

Osiris wordt echter door de sectoren die eraan onderworpen zijn, als bijzonder omslachtig en complex ervaren. Beroepen waarvan de activiteit afhankelijk is van de weersomstandigheden - dakdekkers, gevelwerkers, schilders of tuinarchitecten - worden benadeeld, omdat ze een locatie meerdere dagen van tevoren moeten voorbehouden, zonder de zekerheid dat ze de werken kunnen uitvoeren. Deze starheid leidt tot financiële verliezen, verzwaart de administratieve lasten en veroorzaakt vertragingen, die nog worden versterkt door de verschillen in regelgeving van gemeente tot gemeente. Volgens de kleine ondernemingen zou Osiris efficiënter zijn als het beperkt zou blijven tot echte infrastructuurwerken die door de netbeheerders worden uitgevoerd, in plaats van verplicht te zijn voor alle sectoren, inclusief voor beperkte tijdelijke bezettingen.

³³ Gewestelijke beleidsverklaring van de Brusselse regering.

³⁴ Bezettingsgraad van 30% zonder specificaties per wijk.
Demuelenaere, L. (2024, 25 april). *Hoorzitting BRU-EI_ZO*.

De lengte en de vele stappen die nodig zijn om een vergunning te verkrijgen, in combinatie met de vertragingen en de onvoorspelbaarheid om deze te verkrijgen, brengen grote ongemakken met zich mee, en met name een administratieve overbelasting voor zowel professionelen als voor particulieren.

De administratieve overbelasting wordt des te meer als negatief ervaren bij activiteiten die vaak slechts een beperkte impact op het wegennet hebben.

Er komt extra druk bij voor de gebruikers wanneer een fout in de procedure tot sancties kan leiden.

Aanbevelingen

1.1 Gewestelijke context en beleidsvoering

Gezien de hierboven genoemde vaststellingen bevestigt **BRU-EI_ZO** nogmaals dat het mobiliteitsbeleid een gedeelde prioriteit³⁵ met de sociale partners moet vormen, om te zorgen voor een samenhangende en inclusieve aanpak die rekening houdt met de noden en bezorgdheden van de economische actoren. **BRU-EI_ZO** vraagt bovendien dat er bij elke significante afschaffing van parkeerplaatsen systematisch ex-ante- en ex-post-evaluaties worden uitgevoerd, in overleg met de economische partners.

BRU-EI_ZO stelt dat het toekomstig succes van het GPBP zal afhangen van een meer coherente en systematische integratie van alle bestaande voorzieningen — op de openbare weg, buiten de openbare weg, P+R en tolerantiezones — binnen een algemene mobiliteits- en parkeerstrategie. Deze aanpak vereist niet enkel een verduidelijking en een grotere leesbaarheid van de regels voor alle gebruikers, maar tevens een samenhangend tariefbeleid dat daadwerkelijk aanzet tot een modale shift naar off-streetoplossingen. Bovendien zal het succes van deze strategie berusten op een versterkt overleg met alle sociaaleconomische actoren, met inbegrip van professionals, KMO's en vertegenwoordigers van de economische sectoren, om te anticiperen op de specifieke behoeften, de negatieve impact op de economische activiteit te minimaliseren en om een pragmatische en billijke uitvoering te garanderen. Een dergelijke coördinatie zal toelaten om de doeltreffendheid van het beleid te maximaliseren, de stedelijke toegankelijkheid voor iedereen te bevorderen en op duurzame wijze de overgang naar een meer verantwoorde mobiliteit te ondersteunen die beter in de openbare ruimte is geïntegreerd.

BRU-EI_ZO vraagt om de gewestelijke en intergemeentelijke coördinatie te versterken teneinde een samenhangende visie en aanpak voor het parkeerbeheer op gewestelijk niveau uit te werken, waarbij rekening wordt gehouden met de lokale specifieke kenmerken. Een dergelijke harmonisatie zou tot doel hebben de versnippering van de regels – of het nu gaat om tarieven, toepassingsuren, voorwaarden voor de toekenning van kaarten of om controlemodaliteiten – te verminderen en zo de leesbaarheid van het overheidsbeleid en de doorstroming van de dagelijkse mobiliteit te verbeteren, zowel voor burgers als voor professionals. Deze harmonisatie zou een efficiënter, rechtvaardiger en gecoördineerder parkeerbeheer op het hele grondgebied garanderen, door de gemeentelijke praktijken af te stemmen op de gewestelijke doelstellingen inzake mobiliteit, ecologische transitie en ondersteuning van de economische activiteit.

BRU-EI_ZO vraagt om een gedifferentieerd parkeerbeleid in te voeren, waarbij rekening wordt gehouden met het specifieke gebruik door de professionals, dat verschilt van dat van particuliere automobilisten. Hoewel het toenemende succes van het beleid - om het gebruik van de personenauto voor korte, dagelijkse ritten terug te dringen - de invoering van restrictieve parkeermaatregelen rechtvaardigt, mag deze ontwikkeling niet ten koste gaan van zelfstandigen, ondernemers, vrije beroepen en kleine bedrijven, voor wie de auto een essentieel werkinstrument is. Er is dus een flexibelere en pragmatischere aanpak nodig voor deze professionele gebruikers. Dit gedifferentieerde beleid zou moeten inspelen op de uiteenlopende behoeften: tijdelijke parkeeroplossingen of flexibele

³⁵ Dankzij de gedeelde prioriteiten, een originele en unieke overlegmethode in België, kunnen de sociale partners al in een zeer vroeg stadium bij het beleidsvormingsproces worden betrokken, evenals bij de verschillende fasen van de uitvoering, de opvolging en de evaluatie ervan. Deze methode is vastgelegd in de organieke ordonnantie van Brupartners van 2 december 2021.

zones voor zelfstandigen, met name voor diegenen die niet-bedrijfsvoertuigen voor professionele doeleinden aanwenden; en zones voor laden en lossen, evenals aangepaste parkeerplaatsen voor de bedrijfsvoertuigen van ondernemers. Een dergelijke differentiatie zou een rechtvaardiger en efficiënter beheer van de parkeerplaatsen mogelijk maken en tegelijkertijd de gewestelijke economische activiteit ondersteunen.

RU-EI_ZO roept op tot een intensiever gebruik van maatregelen zoals wielklemmen om parkeerovertredingen aan te pakken, met name om ervoor te zorgen dat parkeerovertredingen door in het buitenland geregistreerde voertuigen eveneens worden vervolgd en bestraft.

BRU-EI_ZO vraagt om grondig na te denken over de impact van e-commerce op het parkeren en de mobiliteit in het gewest, met name wat betreft de toename van thuisleveringen. **BRU-EI_ZO** stelt voor om alternatieve bezorgoplossingen, zoals leveringen op afhaalpunten of zachte vervoersmiddelen, op actieve wijze te promoten.

1.2 Aanbod en tariefverschillen

BRU-EI_ZO wijst op de aanzienlijke impact van het mobiliteitsbeleid voor de Brusselse ondernemers, waarbij de nadruk ligt op de directe en indirecte kosten (reistijden, toegang tot parkeerplaatsen) voor de economische actoren, hun leveranciers en hun klanten. Het is dan ook van essentieel belang om deze kosten te verlagen door de toegang te vergemakkelijken en de tijd besteed aan het zoeken naar een parkeerplaats te beperken.

BRU-EI_ZO benadrukt dan ook het belang van het behoud van een parkeeraanbod dat beantwoordt aan de werkelijke vraag en de behoeften van de gebruikers, en in het bijzonder aan de specifieke behoeften van economische actoren en ondernemers. Bij het vaststellen van dit aanbod wijst **BRU-EI_ZO** erop dat het essentieel is om naar alle belanghebbenden te luisteren, en meer specifiek naar de ondernemers. In dit verband verwijst **BRU-EI_ZO** naar zijn [Barometer voor zelfstandigen en kmo's](#) waarin de bezorgdheden en behoeften van ondernemers inzake parkeren voor de uitoefening van hun activiteit op gedetailleerde wijze worden beschreven. Hieruit blijkt dat de uitdagingen op het vlak van het parkeerbeleid zowel betrekking hebben op hun eigen bereikbaarheid als op die van hun klanten en werknemers.

BRU-EI_ZO verwijst bovendien naar zijn onderzoek naar de bezoekersaantallen in handelswijken. Deze studie, die is uitgevoerd op basis van gegevens van Proximus, biedt namelijk waardevolle aanvullende informatie over de bezoekersstromen die kunnen helpen om het parkeeraanbod af te stemmen op de reële veranderingen in de behoeften. Op basis van de gegevens die zowel in de barometer als in de studie zijn verzameld, kan het parkeerbeheer dynamischer worden gemaakt en tegelijkertijd worden afgestemd op de parkeergewoonten en behoeften van de professionals, hun klanten en hun werknemers.

BRU-EI_ZO vraagt bovendien om bij het uitwerken van het parkeerbeleid rekening te houden met de huidige en toekomstige realiteit van de automobiemarkt, waarbij factoren als de afmetingen (breedte/lengte) van voertuigen (en met name elektrische voertuigen) in verhouding tot die van bestaande parkeerplaatsen, alsook de plaats van de laadkleppen op bepaalde elektrische bedrijfsvoertuigen in aanmerking moeten worden genomen. Bedrijfsvoertuigen, die essentieel zijn voor veel bedrijven en zelfstandigen, kunnen specifieke afmetingen vertonen die niet altijd overeenstemmen met de normen van de huidige parkeerplaatsen. Een aanpassing van de afmetingen

van de parkeerplaatsen en van de specifieke parkeerzones voor deze voertuigen zou de toegang tot en het gebruik ervan vergemakkelijken.

BRU-EI_ZO vraagt bovendien om de parkeerregels op het gewestelijk niveau te harmoniseren, zowel wat betreft de tarieven als de uurregelingen, om zo een maximale duidelijkheid voor de gebruiker te creëren, ongeacht of het parkeren wordt beheerd door *parking.brussels* of door de gemeenten.

BRU-EI_ZO stelt voor om het gebruik van de FLOYA-app te optimaliseren en uit te breiden door hierin alle parkeerinformatie (en met name het aantal beschikbare parkeerplaatsen in parkeergarages), de informatie over laadpalen voor elektrische voertuigen en mobiliteit in Brussel te groeperen, waardoor de toegang tot de nodige gegevens voor de Brusselse pendelaars en automobilisten wordt vergemakkelijkt en een beter tijdsbeheer wordt bevorderd. **BRU-EI_ZO** beveelt bovendien aan om de communicatie rond deze app op te voeren om deze beter bekend te maken bij potentiële gebruikers.

BRU-EI_ZO stelt voor om een progressief en stijgend tarief voor parkeren op de openbare weg in te voeren vanaf een lange parkeertijd, wanneer er parkeergelegenheid buiten de openbare weg beschikbaar is. Deze maatregel heeft tot doel, het gebruik van parkeerplaatsen buiten de openbare weg voor langere periodes aan te moedigen, terwijl het parkeren op straat wordt voorbehouden voor een kortstondig gebruik, teneinde het gebruik van de openbare ruimte te optimaliseren en de druk op de parkeerplaatsen in het stadscentrum te verminderen.

BRU-EI_ZO wil het prijsverschil tussen parkeren op straat en parkeren buiten de openbare weg voor langdurig parkeren verkleinen, om gebruikers aan te moedigen om gebruik te maken van parkeergarages in gebieden waar deze voorzieningen aanwezig zijn.

BRU-EI_ZO stelt voor om informatie- en bewustmakingscampagnes te ontwikkelen om gebruikers beter te informeren over de parkeermogelijkheden buiten de openbare weg en om het gebruik ervan te stimuleren.

1.1 Complementariteit en uitdaging van het parkeren buiten de openbare weg

BRU-EI_ZO stelt voor om de bewegwijzering (statisch en dynamisch), die het aantal beschikbare plaatsen in parkeergarages (P+R en niet-P+R) aangeeft, te verbeteren, aan te passen aan de wijzigingen van het plan Good Move, te moderniseren en uit te breiden. Dit zou toelaten om de autostromen beter te sturen en het verkeer vlotter te laten verlopen.

BRU-EI_ZO vraagt om bij nieuwe vastgoedprojecten en stadsvernieuwingen ondergrondse parkeerfaciliteiten te ontwikkelen en ongebruikte of onderbenutte ruimtes te benutten.

BRU-EI_ZO stelt voor om het netwerk van P+R-parkeerplaatsen uit te breiden door in de buurt ervan voorzieningen voor gedeelde mobiliteit (fietsen en steps) aan te leggen, om de laatste kilometers te vergemakkelijken.

BRU-EI_ZO wil dat de openbare ruimte op innovatieve wijze wordt geoptimaliseerd door bij evenementen modulaire en tijdelijke parkeerplaatsen in te richten.

BRU-EI_ZO stimuleert het gezamenlijk gebruik van parkeerplaatsen door samenwerkingsverbanden op te zetten tussen de overheid en de handelszaken, zodat deze parkeerplaatsen buiten de openingstijden kunnen worden gebruikt. Tegelijkertijd moeten administratieve en juridische

belemmeringen worden weggenomen, met name op het gebied van wettelijke aansprakelijkheid, om de deelname van de handelaars aan dit initiatief te vergemakkelijken.

BRU-EI_ZO erkent dat er verschillen bestaan tussen de wijken en roept op tot een territoriaal georiënteerde analyse van de tariefstelling.

1.2 Ontradingsparkings en specifieke voorzieningen

BRU-EI_ZO herinnert eraan dat ontradingsparkings een strategisch instrument vormen om de autoverkeersdruk in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verminderen en een doeltreffende overstap naar het openbaar vervoer te ondersteunen.

BRU-EI_ZO beveelt aan om de ligging van P+R-parkeerplaatsen te optimaliseren door voorrang te geven aan diegene die zich aan de toegangswegen tot het gewest bevinden, of zelfs daarvóór, en die beschikken over directe en frequente verbindingen met de metro, de tram of de structurerende buslijnen. Hierbij moet tegelijkertijd worden gezorgd voor een goede bereikbaarheid via de weg om een verzadiging van de omliggende wijken te voorkomen. In dit verband wijst **BRU EI_ZO** op het gebrekkig aanbod op de toegangswegen in het zuiden van Brussel (met name de E411).

BRU-EI_ZO benadrukt dat het belangrijk is om de volledig gratis toegang tot de momenteel vrij toegankelijke P+R-parkeerplaatsen af te schaffen, om misbruik in verband met langdurig parkeren (campers, auto's van omwonenden of collectieve voertuigen die niet geschikt zijn voor aansluiting op het openbaar vervoer) en de daarmee samenhangende veiligheidsproblemen (diefstal, inbraak, kraken) te voorkomen.

BRU-EI_ZO stelt voor om de tarieven aantrekkelijker te maken ten opzichte van de parkeermogelijkheden in de stad, zonder deze echter volledig gratis te maken, dit ten einde langdurig parkeren te voorkomen (zie het voorbeeld van de P+R Ukkel-Stalle).

BRU-EI_ZO stelt voor om de invoering van een progressief tarief voor bepaalde P+R-parkings te onderzoeken, naar het voorbeeld van de P+R in Antwerpen (€ 1 voor de eerste 24 uur, daarna het normale tarief voor een parkeerplaats buiten de openbare weg). Een dergelijke aanpak zou P+R-parkeerplaatsen aantrekkelijk maken voor kortparkeerders en tegelijkertijd het lang parkeren beperken, zoals dat momenteel het geval is bij de P+R Stalle.

BRU-EI_ZO wijst op de noodzaak om het beheer en de zichtbaarheid van P+R-parkeerplaatsen te versterken door een dynamische bewegwijzering in te voeren die in real-time de beschikbaarheid van plaatsen aangeeft, en door de coördinatie tussen *parking.brussels*, de MIVB, De Lijn, TEC, de NMBS en de gemeenten op te voeren om een efficiënt en gecentraliseerd beheer te garanderen. **BRU-EI_ZO** stelt voor om de bewegwijzering, die het aantal beschikbare plaatsen in de P+R's aangeeft, uit te breiden vanaf de knooppunten op de snelweg.

BRU-EI_ZO beveelt aan om de regels inzake toegang en tarifiering voor alle P+R-parkings op elkaar af te stemmen, zodat het aanbod voor alle gebruikers duidelijk en begrijpelijk is.

BRU-EI_ZO stelt voor om de P+R-parkings te integreren in een globale visie op duurzame mobiliteit, door aanvullende voorzieningen te voorzien, zoals beveiligde fietsenstallingen, oplaadpunten voor elektrische voertuigen en zones voor carpooling, en door gerichte informatiecampagnes te voeren om het gebruik ervan door pendelaars en bezoekers te stimuleren.

BRU-EI_ZO benadrukt het belang van een grotere ontplooiing van tolerantiezones door de invoering ervan te vergemakkelijken en de werkwijzen tussen gemeenten te harmoniseren.

BRU-EI_ZO herinnert eraan dat van de oplossingen, die worden overwogen om de parkeerdruk op het gewestelijk grondgebied te verminderen, ontradingsparkings (P+R) een interessant instrument vormen, op voorwaarde dat deze beter in de mobiliteitsketen worden geïntegreerd. In combinatie met gratis pendeldiensten of een frequent en betrouwbaar openbaar vervoer kunnen deze tot een echte modale shift leiden.

BRU-EI_ZO wijst op het voorbeeld van de regeling die tijdens grote evenementen in Brussel wordt toegepast — een combinatie van parkeerplaatsen buiten de openbare weg, P+R en pendeldiensten — die een mogelijk model voor de dagelijkse pendelaars vormt. Om echt aantrekkelijk te zijn, zou dit systeem moeten steunen op beter benutte, goed aangesloten infrastructuur, met coherente tarieven en transparante informatie, waardoor een eenmalige oplossing wordt omgevormd tot een duurzaam instrument dat toegankelijkheid verzoent met een vermindering van de verkeersdruk in de stad.

1.3 BWLKE

BRU-EI_ZO vraagt om een herziening van de BWLKE-regeling om te voorkomen dat Brusselse bedrijven onevenredig zwaar worden belast en om te voorkomen dat ze naar de periferie verkassen. Hij wijst op de noodzaak van een gecoördineerde aanpak met de gemeentelijke fiscaliteit om een “dubbele straf” te voorkomen.

BRU-EI_ZO roept het gewest op om waakzaam te blijven en te anticiperen op technologische innovaties en op de evolutie van de regels met betrekking tot het opladen en parkeren van elektrische voertuigen op de openbare weg.

BRU-EI_ZO beveelt om aan de BWLKE-heffing een progressiever en flexibeler karakter te geven, om de overgang naar duurzame praktijken te stimuleren zonder de economische activiteit te benadelen. In dit verband vraagt **BRU-EI_ZO** om rekening te houden met het gebruik van bepaalde niet-discretionaire bedrijfsparkeerplaatsen en om vrijstellingen te voorzien voor gebouwen die parkeerplaatsen ter beschikking stellen van ambachtslieden, handelaars en zorgverleners, voor de overgangperiode van een herbestemmingsproject.

BRU-EI_ZO beveelt aan om een dynamische cartografie op te stellen van het aanbod aan parkeerplaatsen buiten de openbare weg (kantoren, hotels, handelszaken, privéparkeerterreinen, ziekenhuizen...), om zo onderbenutte “parkeerreserves” te identificeren die kunnen dienen als P+R-parkings, ruimte kunnen bieden aan professionals en aan hun klanten, en de druk in de handelswijken kunnen opvangen.

BRU-EI_ZO wijst nogmaals op het belang van een geïntegreerde aanpak om deze uitdaging aan te gaan, met inbegrip van een geharmoniseerde beleidsvoering, een gerichte ondersteuning van professionals, een proactieve optimalisatie van parkings buiten de openbare weg en een constructieve herziening van regelgevende mechanismen zoals de BWLKE-heffing.

BRU-EI_ZO steunt de aanbeveling uit het advies³⁶ van Brupartners om te zorgen voor een coherent, billijk en voorspelbaar parkeerbeleid, dat voldoende toegang garandeert tot parkeerplaatsen “op” en

³⁶ Brupartners. (2024). *Advies A-2024-010-BRUPARTNERS-NL*
<https://www.brupartners.brussels/sites/default/files/advices/A-2024-010-BRUPARTNERS-NL.pdf>

“buiten” de openbare weg, en tegelijkertijd de overgang naar elektromobiliteit en het gezamenlijk gebruik van parkeerplaatsen ondersteunt.

BRU-EI_ZO beveelt aan om mobiliteit zoveel mogelijk te integreren in de stadsplanning door projecten met een gemengde bestemming (woningen, kantoren en handelszaken) te stimuleren teneinde het aantal verplaatsingen te verminderen.

BRU-EI_ZO stelt voor om het gewest aan te moedigen om het samenwerkingsakkoord inzake groene investeringen te ondertekenen. Dit maakt een belastingaftrek met 40 % mogelijk en biedt zo voordelen aan ondernemingen die investeren in duurzame mobiliteitsinfrastructuur.

1.4 Parkeerkaarten en afwijkingsvoorzieningen

BRU-EI_ZO stelt voor om een denkproces te wijden aan de wijze waarop bewonerskaarten voor de openbare weg worden toegekend, waarbij het sluiten van kaderakkoorden met exploitanten van parkings buiten de openbare weg wordt overwogen, om bewoners bij voorkeur naar deze voorzieningen te leiden wanneer er parkeerplaatsen beschikbaar zijn in de onmiddellijke omgeving.

BRU-EI_ZO beveelt een grondige hervorming van het systeem van gemeentelijke beroepskaarten aan om de administratieve procedures te vereenvoudigen, de regels tussen gemeenten te harmoniseren en de gebruiksrechten uit te breiden, dit wil zeggen, de aan de kaart gekoppelde parkeer- en verkeersvergunningen, met name voor zorgverleners waarvan de werkzaamheden frequente verplaatsingen over het hele gewestelijk grondgebied vereisen. Deze hervorming zou tevens gepaard moeten gaan met een herziening van de tarieven, die als buitensporig worden beschouwd, een vereenvoudiging van de procedures voor het verkrijgen van de kaart, en een uitbreiding van het geografische bereik van de kaart, dat momenteel beperkt is en in bepaalde gebieden met een sterke economische activiteit niet van toepassing is.

BRU-EI_ZO vraagt om een aanpak inzake parkeerbeheer te hanteren die is gebaseerd op de specifieke kenmerken van elke wijk, in plaats van zich te beperken tot een strikt gemeentelijke benadering.

BRU-EI_ZO vraagt om een grondige hervorming van de gewestelijke parkeerkaart voor beroepsdoeleinden, om deze toegankelijker te maken voor beroepen die regelmatig toegang nodig hebben voor eenmalige, dringende en herhaalde tussenkomsten (elektriciens, loodgieters, verwarmingsinstallateurs, technische herstellende, enz.). Niet-dringende activiteiten, zoals de bezorging van pakketten, zouden expliciet van deze regeling moeten worden uitgesloten om de samenhang ervan te behouden. Momenteel zijn de kaarten beperkt omwille geografische of sectorale eisen en blijven de administratieve procedures te ingewikkeld. Een harmonisatie tussen de gemeenten, in combinatie met een vereenvoudiging van de procedures, zou het mogelijk maken om beter in te spelen op de realiteit in het veld en om ongerechtvaardigde sancties te beperken. Er wordt eveneens voorgesteld om een aparte categorie van kaarten in te voeren, met specifieke toekenningsvoorwaarden die zijn aangepast aan deze interventieberoepen.

BRU-EI_ZO beveelt aan om de gemeentelijke medische beroepskaarten af te schaffen ten gunste van de bestaande gewestelijke kaarten, om het systeem te harmoniseren en de leesbaarheid ervan voor gezondheidszorgprofessionals te verbeteren.

BRU-EI_ZO vraagt om parkeerkaarten voor buiten de openbare weg in te voeren voor ondernemers en zelfstandigen voor zover hun activiteiten dit toelaten, om aldus tegemoet te komen aan hun specifieke behoeften.

1.5 Beheer van de ruimte voor logistiek en elektrisch laden

Leveringszones

BRU-EI_ZO vraagt om ervoor te zorgen dat laad- en loszones uitsluitend toegankelijk zijn voor deze professionals. Ook moeten de afmetingen van deze parkeerplaatsen worden herzien om ze aan te passen aan bedrijfsvoertuigen en elektrische voertuigen die voor beroepsdoeleinden worden gebruikt.

BRU-EI_ZO beveelt aan om innovatieve oplossingen te ontwikkelen om professionele leveringen en interventies in stedelijke gebieden te vergemakkelijken, in een context die wordt gekenmerkt door de opkomst van e-commerce en de toenemende druk op de parkeerinfrastructuur. Het creëren van laad- en leveringszones per wijk, die toegankelijk zijn via een mobiele app die real-time reserveringen mogelijk maakt, is een veelbelovende piste. Deze app zou ook regelmatig bijgewerkte kaart- en statistische gegevens aanbieden die toegankelijk zijn voor overheden, professionals en burgers, om een duidelijk beeld te krijgen van het beschikbare aanbod en de evolutie ervan. Een dergelijk systeem zou de toegang van zelfstandigen en ondernemers tot de parkeerruimten verbeteren, het stadsverkeer beter regelen en het risico op boetes verminderen.

BRU-EI_ZO wijst erop dat parkeerplaatsen op de openbare weg die bestemd zijn voor het laden en lossen uitsluitend moeten worden voorbehouden aan ondernemers en zelfstandigen voor hun laad- en loswerkzaamheden, zodat deze professionals hun activiteiten ongehinderd kunnen voortzetten en kunnen bijdragen aan de welvaart van het Brussels gewest. Bovendien pleit **BRU-EI_ZO** voor een strenger sanctiebeleid tegen voertuigen die zonder toestemming op deze plaatsen parkeren, om ervoor te zorgen dat deze daadwerkelijk beschikbaar zijn voor de professionals die erop aangewezen zijn.

BRU-EI_ZO wijst op het gebrek aan een harmonisatie van de controle op de laad- en loszones tussen de verschillende Brusselse gemeenten. Het is noodzakelijk om de regels te verduidelijken met betrekking tot de soorten voertuigen die in deze zones mogen parkeren (vracht-, bestelwagens, enz.), om inconsistenties en conflicten tussen de lokale regels te voorkomen. Deze aanpak is niet bedoeld om de aanvraagprocedures te uniformiseren, die aangepast moeten blijven aan de lokale stedelijke realiteit, maar om een betere gewestelijke transparantie en een betere coördinatie tussen de bestuursniveaus te garanderen wat betreft de parkeervoorwaarden (plaats, tijdstippen, duur, soorten voertuigen). Door de controles op het gebruik van leveringszones te harmoniseren, zouden de behoeften op het gebied van stedelijke logistiek objectiever kunnen worden beoordeeld, zou het mobiliteitsbeleid doeltreffender worden en zouden de maatregelen kunnen worden aangepast aan de werkelijke economische en operationele vereisten.

BRU-EI_ZO vraagt om een vereenvoudigde procedure in te voeren waarmee zelfstandigen en ondernemers gebruik kunnen maken van laad- en loszones om tijdelijk te parkeren en bepaalde leveringen uit te voeren die met hun beroepsactiviteit verband houden. Deze maatregel zou tot doel hebben, het aantal onterechte bekeuringen te verminderen, professionals meer flexibiliteit te bieden en de stedelijke logistiek te optimaliseren, terwijl illegaal gedrag wordt beperkt en economische behoeften worden verzoend met de doelstellingen inzake duurzame mobiliteit.

Laadpalen

BRU-EI_ZO vraagt om een grondig denkproces over de uitrol van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen te Brussel, met het oog op een verdere afstemming van het aanbod aan laadpunten op de huidige en toekomstige vraag, waarbij ervoor moet worden gezorgd dat deze aansluiten bij de reële behoeften van de gebruikers. Dit onderzoek moet een analyse omvatten van de geografische gebieden

met een grote vraag, evenals een evaluatie van de specifieke behoeften van zelfstandigen en ondernemers wier activiteit afhankelijk is van deze voertuigen. Bovendien moet elke nieuwe installatie van laadpalen worden onderworpen aan een effectenbeoordeling wat betreft het aanbod van klassieke parkeerplaatsen, met name in gebieden waar de druk al hoog is. Het is essentieel om een evenwicht te bewaren tussen de doelstellingen inzake energietransitie en de operationele behoeften van zelfstandigen en KMO's. Deze reflectie moet ook de weg te nemen obstakels omvatten, om de installatie en het gebruik van oplaadpunten te vergemakkelijken, met aandacht voor de andere weggebruikers (containers, plaatsing van steigers, interventies van de brandweer, enz.).

BRU-EI_ZO beveelt aan om de haalbaarheid te onderzoeken van de invoering van een systeem voor de reservering van bepaalde parkeerplaatsen die zijn uitgerust met oplaadpunten voor elektrische voertuigen, met name in gebieden met een grote vraag of voor professionals die te maken hebben met strakke tijdschema's. Dit systeem, dat zou kunnen worden geïntegreerd in de FLOYA-app of in een speciaal daarvoor bestemd platform, zou efficiënte beheermechanismen moeten omvatten, zoals het opleggen van boetes bij niet-nagekomen reserveringen of bij gebruik zonder reservering. De lokale druk, die in bepaalde wijken wordt waargenomen, rechtvaardigt de invoering van dergelijke instrumenten om een eerlijke en geoptimaliseerde toegang voor alle gebruikers te garanderen.

BRU-EI_ZO vraagt om een discussie te lanceren over de dubbele heffing voor elektrische voertuigen, die zowel voor het opladen als voor het parkeren moeten betalen. **BRU-EI_ZO** vraagt dat het principe van gratis parkeren tijdens de laadtijd expliciet wordt opgenomen in de herziening van het PRPS.

BRU-EI_ZO steunt de tarifiering die wordt toegepast op voertuigen die na het einde van het opladen binnen een redelijke termijn blijven staan, met uitzondering van 's nachts (tussen 22 en 9 uur).

BRU-EI_ZO vraagt aan de regering om zich proactief te buigen over de vooruitzichten en de toekomstige evolutie van elektrische voertuigen, door deskundigen om advies te vragen en rekening te houden met de Europese normen en oriëntaties. Deze aanpak is erop gericht te anticiperen op technologische en regelgevende ontwikkelingen, om ervoor te zorgen dat het overheidsbeleid blijft aansluiten bij de toekomstige behoeften inzake duurzame mobiliteit en bij mogelijke veranderingen in de automobielsector.

1.6 Platform OSIRIS en coördinatie van de werven op de openbare weg

BRU-EI_ZO beveelt aan om het parkeerbeheersysteem via het platform OSIRIS aan te passen en te vereenvoudigen, zodat het beter aansluit bij de behoeften van de zelfstandigen en ondernemers. Dit omvat het instellen van gereserveerde zones voor leveringen en interventies, de vereenvoudiging van de procedures inzake vrijstelling en beroep voor professionals, een betere communicatie en toegankelijkheid van de informatie op het platform, evenals een verlaging van het bedrag van de OSIRIS-boetes.

BRU-EI_ZO benadrukt de noodzaak van een ingrijpende vereenvoudiging van de procedure door alle werven uit te sluiten die geen significante impact hebben op het wegennet, en door tegelijkertijd de gemeente verantwoordelijk te maken voor een doeltreffende coördinatie op haar grondgebied.

BRU-EI_ZO vraagt om de procedures van het gewest en de gemeenten, alsook de in te dienen documenten, te uniformiseren en om te zorgen voor coördinatie tussen Osiris en *parking.brussels*.

BRU-EI_ZO roept op om het hele proces op één enkel platform te centraliseren en dit eengemaakte platform OSIRIS grondig te moderniseren, met een intuïtieve interface, automatische validaties en

duidelijke handleidingen die zijn afgestemd op elk type werf. Hij is ook van mening dat een verkorting van de termijnen voor de verwerking van aanvragen dringend noodzakelijk is, zodat bedrijven hun activiteiten beter kunnen plannen.

BRU-EI_ZO vraagt bovendien om de oprichting van een centraal loket, waar ondernemingen hun vragen kunnen stellen of problemen kunnen melden, in plaats van de huidige versnipperde communicatie tussen de verschillende gemeentelijke en gewestelijke diensten.

BRU-EI_ZO hekelt het feit dat de controlediensten bij een controle op een werf van type D – dat wil zeggen een bouwplaats die binnen een termijn van 20 dagen kan worden voltooid – de facto ervan uitgaan dat er sprake is van een overtreding. Dit dwingt bedrijven ertoe om bewijsstukken van hun aanvraag te verstrekken, terwijl de overheid in staat zou moeten zijn om deze informatie zelf terug te vinden. Dit brengt een extra administratieve last voor de economische operatoren met zich mee.

Gezien alle voorgaande aanbevelingen, stelt **BRU-EI_ZO** met bezorgdheid vast dat het parkeerbeheer te Brussel gefragmenteerd, complex en onduidelijk blijft voor de gebruikers, ten nadele van zelfstandigen, vrije beroepen, KMO's en - in het algemeen - voor professionals wier activiteit afhankelijk is van het gebruik van motorvoertuigen. De tariefverschillen, het gebrek aan parkeergelegenheid buiten de openbare weg en het ontbreken van een harmonisatie van de regels tussen de gemeenten beperken de doeltreffendheid van het gewestelijk beleid en schaden de mobiliteit en de economische aantrekkelijkheid.

BRU-EI_ZO herinnert eraan dat de toegankelijkheid voor de klanten van handelszaken en voor dienstverleners vandaag ernstig in het gedrang komt door de massale afschaffing van parkeerplaatsen op de openbare weg. Dit heeft een directe weerslag op het zakencijfer van ondernemers. De zelfstandige ondernemer moet worden beschouwd als een bevoorrechte gesprekspartner om bij elke evaluatie en uitvoering van het parkeerbeleid rekening te houden met de economische belangen.

In deze context benadrukt **BRU-EI_ZO** de absolute noodzaak om de gewestelijke beleidsvoering te versterken en de sociale partners en economische actoren op volwaardige wijze te betrekken bij de uitwerking van het parkeerbeleid. **BRU-EI_ZO** verklaart zich bereid om op actieve wijze aan dit proces deel te nemen, teneinde bij te dragen aan evenwichtige, transparante oplossingen die zijn afgestemd op de reële behoeften van de professionele gebruikers, en om een efficiënte en coherente mobiliteit op het hele grondgebied te ondersteunen.

*
* *

Bijlage 1: prijzen van de vrijstellingskaarten voor omwonenden in de verschillende Brusselse gemeenten

Gemeenten in overtreding met het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 18 juli 2013 betreffende de gereguleerde parkeerzones en de vrijstellingskaarten.

Gemeente	1ste kaart ³⁷ (€)	2 ^{de} kaart (€)
Anderlecht	15	127
Oudergem	15	127
Sint-Agatha-Berchem	37	140
Brussel-Stad	15	127
Etterbeek	15	125
Evere	20	140
Vorst	30	127
Ganshoren	35	150
Elsene	26	211
Jette	29	180
Koekelberg	15	150
Sint-Jans-Molenbeek	30	127
Sint-Gillis	31	127
Sint-Joost-Ten-Node	5	120
Schaarbeek	29	127
Ukkel	15	127
Watermaal-Bosvoorde	15	127
Sint-Lambrechts-Woluwe	15	120
Sint-Pieters-Woluwe	20	127
Gemiddelde	21,68	137,16

*

* *

³⁷ *Parking.brussels* (Anderlecht, Sint-Agatha-Berchem, Evere, Vorst, Ganshoren, Elsene, Jette, Koekelberg, Sint-Jans-Molenbeek, Sint-Gillis, Schaarbeek, Watermaal-Bosvoorde)

De andere informatie is afkomstig van de internetsites van de verschillende gemeenten.

Prijzen van de vrijstellingskaarten voor omwonenden in de verschillende Brusselse gemeenten op 17/03/2026.