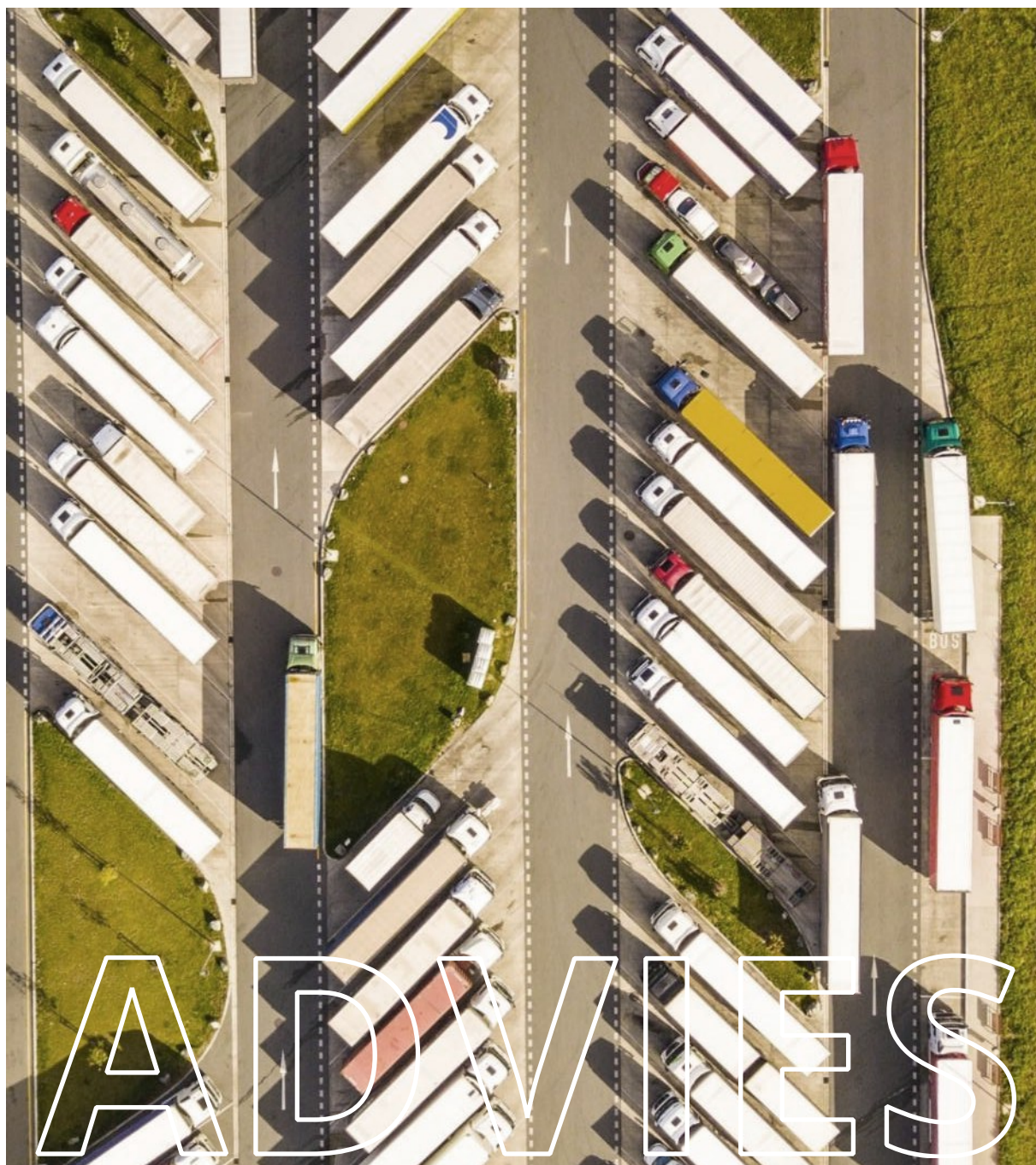




VRACHTWAGENPARKEREN

Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, Wetstraat 34-36, 1040 Brussel

W www.mobiliteitsraad.be – T +32 2 209 01 11 – E info@mobiliteitsraad.be

Goedkeuring raad

24 april 2026

Contactpersoon

Tim Buyse

tbuyse@serv.be

Mevrouw Annick DE RIDDER

Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport

Koolstraat 35 – verdieping 2, 5 en 6

B-1000 Brussel

Nood aan versterking van Vlaams beleid rond vrachtwagenparke- ren

Mevrouw de minister

Het tekort aan vrachtwagenparkeerplaatsen zorgt steeds meer voor suboptimaal goederenvervoer over de weg, onveilige verkeerssituaties en voor een negatieve impact op de werking van onze economische poorten. Het zorgt voor reputatieschade die Vlaanderen als logistieke regio zich niet kan permitteren. Een oplossing dringt zich op en met dit advies wil de MORA hieraan een constructieve bijdrage leveren.

In het voorliggend advies formuleert de raad aanbevelingen voor het Vlaamse beleid, maar ook voor alle betrokken actoren, om samen de problematiek aan te pakken.

De raad ziet een belangrijke rol weggelegd voor de Vlaamse overheid om alle acties te coördineren. Hij vraagt daarom specifiek aan u om het bestaande overlegplatform meer slagkracht te geven zodat acties ook op het terrein een verschil kunnen maken. De raad is zich ervan bewust dat hiervoor budget vereist is en adviseert om een deel van de inkomsten uit de kilometerheffing te gebruiken om op korte termijn een aantal quick wins te realiseren. Deze quick wins vindt u, samen met de andere aanbevelingen, in het voorliggende advies.

De raad is steeds bereid om dit advies aan u toe te lichten.

Hoogachtend

Tim Buyse
algemeen secretaris

Sas van Rouveroy
voorzitter

Inhoud

Krachtlijnen	5
Advies	7
1. Erken de omvang, urgentie en complexiteit van het probleem	7
1.1 Het tekort aan parkeerplaatsen is acuut en groeit	7
1.2 Het tekort schaadt Vlaanderen als logistieke en verkeersveilige regio	8
1.3 De problematiek is complex	8
2. Neem vanuit Vlaanderen de trekkersrol op	11
2.1 Concretiseer de samenwerking met de vervoerregio's	11
2.2 Geef het overlegplatform vrachtwagenparkeren een concreet mandaat	12
2.3 Ken elke betrokkene een rol toe	13
2.4 Voorzie vanuit Vlaanderen parkeerplaatsen voor internationaal verkeer	13
2.5 Voorzie financiële middelen	13
3. Rol concrete acties uit	14
3.1 Ondersteun en versnel lopende initiatieven	14
3.2 Optimaliseer het ruimtegebruik	16
3.3 Versterk de handhaving	17
3.4 Ga gericht op zoek naar extra parkeerlocaties	18
3.5 Besteed ook aandacht aan het voorzieningenniveau	19
3.6 Werk een vergunningenbeleid uit voor bedrijventerreinen	20

Krachtlijnen

Vlaanderen heeft een groot tekort aan parkeerplaatsen voor vrachtwagens. Het is een acuut en groeiend probleem met zowel een economische als een maatschappelijke impact. Het tekort aan vrachtwagenparkeerplaatsen heeft bovendien verstrekende gevolgen. Het ondermijnt de verkeersveiligheid, zet druk op de leef- en werkomstandigheden van vrachtwagenchauffeurs en schaadt de efficiëntie en betrouwbaarheid van de logistieke processen en het logistieke netwerk. Ook het imago van Vlaanderen als logistieke topregio komt hierdoor steeds meer onder druk te staan.

Het tekort aan parkeerplaatsen voor vrachtwagens is groot en zal nog toenemen ten gevolge van de groei van het goederenvervoer over de weg, nieuwe Europese regelgeving en het ontstaan van nieuwe parkeernoden door elektrificatie.

De problematiek van het vrachtwagenparkeren is **complex**. Het is een containerbegrip dat diverse soorten van parkeren omvat, met verschillende parkeernoden en op verschillende types locaties. De verantwoordelijkheid ervoor is versnipperd over verschillende beleidsniveaus en beleidsdomeinen. Er zijn ook veel actoren met uiteenlopende belangen betrokken. Deze versnippering leidt ertoe dat verantwoordelijkheden worden doorgeschoven, wat het uitwerken van oplossingsrichtingen, evenals het voeren van een gericht beleid en het uitvoeren van acties erg bemoeilijkt.

De Vlaamse overheid moet daarom eerst en vooral een duidelijke **regierol** opnemen en het dossier prioritair behandelen. De eerste substantiële stappen zijn reeds gezet. Er werd een Visie Vrachtwagenparkeren opgemaakt die leidde tot het opstarten van een overlegplatform. Meerdere vervoerregio's hebben in hun Regionale Mobiliteitsplannen maatregelen rond vrachtwagenparkeren opgenomen. Verdere stappen voor het uitwerken van de regierol door de Vlaamse overheid zijn evenwel nodig.

Zo moet volgens de MORA de **samenwerking tussen de Vlaamse overheid en de vervoerregio's** resulteren in een resultaatsverbintenis, waarbij financiële middelen voorzien worden om de realisatie van bijkomende parkeercapaciteit voor vrachtwagens mogelijk te maken. De samenwerkingsovereenkomst moet concrete afspraken bevatten over de taakverdeling van de betrokken actoren omvatten, de participatie van stakeholders uit de transportsector en logistieke knopen, de planning en uitrol van concrete acties, de koppeling tussen vrachtwagenparkeren en het vrachtroutenetwerk en de toewijzing van budgetten.

Het **overlegplatform** is het beste forum om initiatieven te coördineren en een efficiënte informatie-uitwisseling te waarborgen. Het mandaat van het overlegplatform zou evenwel moeten worden versterkt en de samenstelling worden uitgebreid met een vertegenwoordiger van de Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken, zodat ook de Vlaamse Regering erin vertegenwoordigd is.

De Vlaamse overheid moet de **verantwoordelijkheden van alle betrokken actoren concreet benoemen** en nagaan op welke wijze de actoren hun rol kunnen opnemen. Het voorzien van parkeerplaatsen voor het internationale verkeer is volgens de MORA zeker een verantwoordelijkheid van de overheid.

De raad vraagt om **financiële middelen** te voorzien om het tekort aan vrachtwagenparkeerplaatsen structureel aan te pakken. Dit budget is nodig voor de effectieve aanleg van parkings, maar ook om de werking van de vervoerregio's te faciliteren. De MORA pleit ervoor om een deel van de inkomsten uit de kilometerheffing voor vrachtwagens in te zetten voor dit doel en maximaal gebruik te maken van Europese subsidies.

Om de problematiek daadwerkelijk aan te pakken stelt de MORA een set van **concrete acties** voor, waaronder een aantal quick wins en maatregelen die op langere termijn een voldoende en kwalitatieve parkeercapaciteit moeten garanderen.

- Een eerste quick win is om **lopende initiatieven** voor het creëren van bijkomende parkeerplaatsen financieel en procedureel te ondersteunen.
- Op korte termijn kan extra capaciteit gerealiseerd worden door de **beschikbare ruimte te optimaliseren**. Een herinrichting van bestaande parkings, gecombineerd met het gebruik van digitale tools en telematica om chauffeurs naar beschikbare plaatsen te leiden, kan de efficiëntie aanzienlijk verhogen. Ook het combineren van functies en het intensiever benutten van schaarse ruimte biedt kansen om bijkomende capaciteit te creëren zonder bijkomend ruimtebeslag.
- Een bijkomende quick win is om de beschikbaarheid van parkeerplaatsen te verhogen door het **intensiveren van de handhaving**. Dit bevordert eveneens de eerlijkere concurrentie binnen het goederenvervoer over de weg en is positief voor het behoud van het draagvlak voor het behoud van bestaande parkeerplaatsen.
- Daarnaast moeten ook **extra parkeerlocaties** aangelegd worden. De MORA vraagt dat AWV werk maakt van de strategische visie op en de uitrol van de dienstenzones langs snelwegen. Ook moet de Vlaamse overheid aan de vervoerregio's de opdracht geven om extra parkeercapaciteit te ontsluiten op de andere locaties dan de snelwegen.
- Voorts is er ook meer aandacht nodig voor de **noden van vrachtwagenchauffeurs**. Zowel bestaande als nieuwe parkings moeten op een kwalitatieve manier zijn uitgerust voor alle gebruikers.
- De MORA vraagt om in het **vergunningenbeleid** voor nieuwe ondernemingen, industriële ontwikkelingen en herontwikkeling van bedrijfsterreinen, parkeernormen voor vrachtwagens op te nemen. Bij het vaststellen van deze normen wordt best rekening gehouden met de verschillende parkeernoden, gaande van wachtlocaties tot de mogelijkheid van overnachten. De MORA vraagt het MOM, de strategische en structurele samenwerking tussen de departementen MOW, OMG en de VMM, hiervoor concrete voorstellen te uit te werken.

Advies

Het tekort aan vrachtwagenparkeerplaatsen is acuut. Dit zorgt voor verkeersveiligheidsproblemen, menonwaardige omstandigheden voor vrachtwagenchauffeurs en draagt bij aan een verminderd functioneren van de logistieke processen en het logistiek netwerk in Vlaanderen. Meerdere leden van de MORA zijn rechtstreeks betrokken bij of worden rechtstreeks geraakt door de impact van deze problematiek.

Met dit advies beoogt de MORA bij te dragen aan een efficiëntere aanpak van de problematiek rond vrachtwagenparkeren, en focust de raad specifiek op maatregelen om het tekort af te bouwen. Het spreekt voor zich dat deze maatregelen ingepast moeten worden in een goederenvervoerbeleid dat rekening houdt met de kenmerken en eigenheid van alle modi en ervoor zorgt dat iedere goederenstroom wordt vervoerd via de voor hem maatschappelijk meest optimale vervoersmodus.

1. Erken de omvang, urgentie en complexiteit van het probleem

De MORA vraagt de minister om het groeiende tekort aan vrachtwagenparkeerplaatsen in Vlaanderen te erkennen en om maatregelen te nemen om dit tekort af te bouwen. Het probleem is acuut, heeft negatieve gevolgen en blijft onopgelost doordat niemand de regisseursrol opneemt.

1.1 Het tekort aan parkeerplaatsen is acuut en groeit

Het tekort aan parkeerplaatsen is aanzienlijk en vertoont een stijgende trend. Volgens de Visie Vrachtwagenparkeren uit 2022¹ zijn er in Vlaanderen circa 3.700 parkeerplaatsen beschikbaar, terwijl de **behoefte naar schatting op 11.000 plaatsen** ligt. Deze cijfers zijn gebaseerd op theoretische gemiddelden en zijn waarschijnlijk nog een onderschatting. Daarnaast geven prognoses² aan dat het goederenvervoer over de weg in de toekomst verder zal toenemen ondanks de inspanningen om goederen te vervoeren via alternatieve vervoerwijzen. Dit impliceert een blijvende groei in de vraag naar vrachtwagenparkeerplaatsen.

Het tekort aan parkeerplaatsen dreigt bovendien nog verder op te lopen. Bestaande parkings verdwijnen omdat gronden worden bebouwd, parkeerverboden voor vrachtwagens worden

¹ Tractebel. TML. (2022) Visie Vrachtwagenparkeren. Studie in opdracht van het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Brussel. 226 p.

² Federaal Planbureau, Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (2022) Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2040.

ingesteld, semipublieke parkeerplaatsen 's nachts worden afgesloten ... Overlast, of de angst voor overlast, speelt een belangrijke rol bij het nemen van dit soort maatregelen. Deze maatregelen resulteren in het verplaatsen of het verergeren van het probleem indien de oorzaak van het probleem niet wordt aangepakt door het aanleggen van bijkomende parkeerplaatsen.

Prognoses inzake de parkeerbehoefte houden daarnaast geen rekening met nieuwe vormen van wegtransport (LZV's, elektrische en autonome vrachtwagens) en de gevolgen hiervan op het ruimtegebruik en de vereiste parkeerfaciliteiten zoals laadinfrastructuur.

Vrachtwagens zijn onderworpen aan de Europese regelgeving over rij- en rusttijden, waardoor ze parkeerplaatsen nodig hebben. Op 1 juli 2026 start bovendien de regeling rond rij- en rusttijden voor bestelwagens met een toegestane maximum massa van meer dan 2.500 kilogram die worden ingezet voor internationaal vervoer of cabotage. Ook zij zullen, net als vrachtwagens, op zoek moeten naar locaties voor korte en lange rust. De druk op schaarse parkeerplaatsen zal zo nog verder verhogen.

1.2 Het tekort schaadt Vlaanderen als logistieke en verkeersveilige regio

De MORA is bezorgd over de impact van het tekort aan parkeerplaatsen op Vlaanderen als logistieke regio.

Het profileren van Vlaanderen als logistieke regio vereist meer dan enkel het onderstrepen van de aanwezigheid van havens en luchthavens. Efficiënt en multimodaal goederenvervoer vormt eveneens een essentiële pijler. Het tekort aan parkeerplaatsen beïnvloedt de efficiëntie van het wegtransport negatief en leidt tot **imago schade voor de logistieke sector in Vlaanderen** en haar economische poorten. Vooral binnen havens en luchthavens, waar strikte schema's en tijdslots onderdeel zijn van complexe internationale logistieke processen, is een optimale werking noodzakelijk om competitief te blijven. De praktijk toont aan dat de beschikbaarheid van kwalitatieve parkeerfaciliteiten steeds meer een concurrentiefactor wordt binnen de Europese logistieke sector.

Het tekort aan parkeerplaatsen zorgt ook voor **verkeersveiligheidsproblemen**. Foutief gestalde vrachtwagens hinderen andere weggebruikers, maar zorgen ook voor onveiligheid voor de vrachtwagen en zijn bestuurder. Daarnaast zijn de omstandigheden waarin chauffeurs hun nachtrust moeten nemen vaak ondermaats.

1.3 De problematiek is complex

De problematiek van het vrachtwagenparkeren is complex, bevat vele invalshoeken en aspecten, raakt een ruim aantal actoren, speelt op meerdere beleidsdomeinen, en heeft impact op het beleid van meerdere beleidsniveaus. De verantwoordelijkheden zijn versnipperd, en de diverse vormen van vrachtwagenparkeren vragen elk een eigen aanpak. Deze complexiteit bemoeilijkt het

uitwerken van oplossingsrichtingen, evenals het voeren van een gericht beleid en het uitvoeren van acties.

1.3.1 De verantwoordelijkheid is versnipperd

Door de betrokkenheid van vele actoren en de verschillende vormen van vrachtwagenparkeren stelt de MORA vast dat de verantwoordelijkheid voor het oplossen ervan doorgeschoven wordt naar andere beleidsniveaus, andere beleidsdomeinen en andere actoren. Dit patroon van doorschuiven moet doorbroken worden.

De **Vlaamse overheid** is betrokken bij de problematiek als regisseur van het mobiliteitsbeleid, dat bij het departement MOW ligt, en als wegbeheerder, waar AWW het gewest- en autosnelwegen beheert. VLABEL is bevoegd voor verkeersbelasting, controle op de cabotage en kilometerheffing. De inplanting van locaties voor vrachtwagenparkeren en het verkrijgen van de vergunningen heeft zowel een ruimtelijke als economische impact, waarvoor dan weer andere beleidsdomeinen bevoegd zijn.

Handhaving valt grotendeels onder de bevoegdheid van de **federale overheid**. De politie is bevoegd voor rij- en rusttijden, fraude en parkeerovertredingen. Controle op de sociale wetgeving gebeurt door de sociale inspectie (loonvoorwaarden, arbeidsduur). Vergunningen moeten gecontroleerd worden door de FOD Mobiliteit.

Vervoerregio's en gemeenten hebben door hun lokale kennis een rol te spelen in vrachtwagenparkeren. Ze erkennen meestal het probleem en agenderen het, maar de oplossingsgerichte aanpak ontbreekt. In veel Regionale Mobiliteitsplannen zijn studies rond vrachtwagenparken opgenomen als acties, maar dat is niet voldoende. Ten eerste is goederenvervoer, en bijgevolg ook de problematiek van het vrachtwagenparkeren, onvoldoende prioritair voor de vervoerregioraden. Ten tweede is de problematiek vervoerregio-overschrijdend. Bovendien is de invalshoek van vervoerregio's vaak sterker gericht op de inwoners en de lokale mobiliteit dan op de efficiënte werking van de goederenvervoersstromen in de regio.

Bedrijven, bedrijventerreinen en logistieke poorten spelen een belangrijke rol bij het voorzien van parkeerplekken voor wachten, laden en lossen. Vaak zijn deze plekken nu niet voldoende beschikbaar of worden ze oneigenlijk gebruikt. Vrachtwagens die geen bestemming hebben in de logistieke poorten maken nu gebruik van de beperkte beschikbare parkeerplaatsen in deze poorten. Zo komen de verkeersdruk en de parkeerruimte in en rond de poorten onnodig onder extra druk te staan.

De belangen van deze actoren zijn vaak tegengesteld. Bedrijven willen de oppervlakte van hun terrein maximaal benutten voor bedrijfsactiviteiten. Lokale overheden moeten rekening houden met andere gebruikers van de openbare weg en aspecten zoals verkeersveiligheid en leefbaarheid.

1.3.2 Diverse vormen van vrachtwagenparkeren vragen elk een eigen aanpak

Het begrip 'vrachtwagenparkeren' omvat **verschillende soorten van parkeren** en wordt daarvoor gebruikt als containerbegrip. Bij het zoeken naar oplossingen is het belangrijk om een onderscheid te maken tussen al deze vormen. De raad ervaart dat door alle vormen samen te bekijken oplossingen uitblijven. Een one-size-fits-all oplossing is er niet om de parkeerproblematiek accuraat aan te pakken. Hoe concreter het probleem kan omschreven worden, hoe gericht kan gezocht worden naar oplossingen.

Verschillende parkeernoden vragen om een aangepaste parkeerruimte. Zo is er ruimte nodig voor het (1) wachten om te laden en lossen, (2) het parkeren van trailers, of (3) het parkeren als gevolg van de Europese regelgeving rond rij- en rusttijden (wekelijkse rust, dagelijkse rust of verplichte pauze)³. De duur van het parkeren is sterk afhankelijk van het type parkeernood en varieert sterk. De complexiteit neemt verder toe door de noodzaak van parkeerplaatsen ten gevolge van venstertijden in steden en schoolomgevingen, zowel voor regulier vrachtverkeer als voor uitzonderlijk vervoer. Door de toename van het aantal elektrische vrachtwagens is ook het parkeren tijdens het opladen een aspect dat aandacht verdient.

Het probleem wordt verergerd door de omstandigheden: door files zijn reistijden onzeker, waardoor chauffeurs ruimere tijds marges nemen en vaak te vroeg bij hun bestemming arriveren. Dit vergroot de behoefte aan extra wachtparkeerplaatsen.

Vrachtwagenparkeren wordt **georganiseerd op verschillende types locaties** (snelwegparkings, op het onderliggend wegennet, lokaal op semi-publieke of private terreinen, in en rond de economische poorten ...) en vereist een afstemming tussen het type locatie en de parkeernood. De geografische ligging beïnvloedt sterk de parkeervraag en het gebruikspotentieel. In heel wat logistieke knooppunten, zoals havens en luchthavens, ontstaat een specifieke nood aan wacht- en bufferparkings om de pieken in het vrachtverkeer op te vangen en een vlotte afhandeling van goederenstromen te garanderen.

Voor elk van deze types vrachtwagenparkeren gelden verschillende criteria met betrekking tot **voorzieningen- en veiligheidsniveaus**. Op locaties bedoeld voor het overnachten van vrachtwagenchauffeurs is er behoefte aan voorzieningen als sanitair en veiligheidsvoorzieningen (zoals verlichting en camerabewaking). Trailerparkings hebben minder voorzieningen voor chauffeurs

³ De Europese regelgeving rond rij- en rusttijden legt verschillende verplichtingen en beperkingen op, waaronder:

- Maximale ononderbroken rijtijd: na 4,5 uur rijtijd is een pauze van 45 minuten verplicht (eventueel op te splitsen in eerst 15 minuten en later 30 minuten).
- Normale dagelijkse rust van minimaal 11 uur na elkaar, deze mag in de vrachtwagen genomen worden op voorwaarde dat die stilstaat en uitgerust is met een slaapplaats. Driemaal per week mag de normale rusttijd vermindert worden tot minimaal 9 uur.
- Normale wekelijkse rust van minimaal 45 aaneengesloten uren, deze mag niet in de vrachtwagen gebeuren. Maximaal 1 keer per 2 weken mag de wekelijkse rust verkort worden tot 24 aaneengesloten uren, deze verkorte rust mag in de vrachtwagen op voorwaarde dat die stilstaat en uitgerust is met een slaapplaats.

nodig, maar daar zijn toegangscontrole en efficiënt ruimtegebruik belangrijk. Wachtlocaties moeten vooral een vlotte rotatie mogelijk maken.

2. Neem vanuit Vlaanderen de trekkersrol op

Het grote aantal betrokkenen maakt dat de verschillende actoren de verantwoordelijkheid naar elkaar doorschuiven. De MORA ziet een noodzakelijke trekkersrol weggelegd voor het Vlaamse beleidsniveau om acties te formuleren en de uitrol ervan te coördineren.

Het regeerakkoord en de beleidsnota MOW 2024-2029 nemen de intentie op om werk te maken van een parkeerbeleid voor vrachtwagens. De raad roept de Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken op om dit engagement zo snel mogelijk op te nemen en een **trekkersrol** te spelen in dit dossier.

De beleidsnota MOW 2024-2029 stelt dat “het stallen van vrachtwagens in de eerste plaats een verantwoordelijkheid van logistieke spelers zelf [is], maar los daarvan is er in Vlaanderen nood aan bijkomende parkeerfaciliteit. In gericht overleg met de vervoerregio's kijken we waar extra, goed bereikbare parkings voor vrachtwagens kunnen uitgebouwd worden om de aantrekkelijkheid van economische polen te versterken, maar waarbij we eveneens oog hebben voor verkeersveiligheid en overlast proberen tegen te gaan. We brengen hiervoor op structurele basis de belangrijkste private en publieke stakeholders samen om gedragen, concrete acties uit te werken.”

De raad erkent dat de verantwoordelijkheden gedeeld zijn en dat betrokken partijen zelf locaties moeten organiseren voor activiteiten zoals wachten, laden en lossen, evenals voor het stallen van trailers. Toch heeft ook Vlaanderen een rol te spelen: als trekker en als coördinator en inzake het internationale verkeer (cf. 2.4).

De werking op het Vlaamse beleidsniveau moet niet van nul starten. In 2022 werd een **Visie Vrachtwagenparkeren** opgesteld. Binnen het departement MOW is een **overlegplatform** opgericht dat alle actoren betrokken bij vrachtwagenparkeren verenigt. Meerdere vervoerregio's hebben in hun **Regionale Mobiliteitsplannen** maatregelen rond vrachtwagenparkeren opgenomen. Er is reeds veel studiewerk verricht dat moet omgezet worden in concrete maatregelen. De MORA stelt in dit advies (hoofdstuk 3) een aantal concrete acties voor, zowel op korte als op iets langere termijn. In dit hoofdstuk gaat de raad in op hoe de rol van de Vlaamse overheid als trekker vorm kan krijgen.

2.1 Concretiseer de samenwerking met de vervoerregio's

De raad ziet een belangrijke taak weggelegd voor de vervoerregio's bij het detecteren en inplanen van **aanvullende** locaties voor vrachtwagenparkeren gekoppeld aan de parkeerbehoefte, zowel qua aantallen als naar type. De vervoerregio's zijn vertrouwd met de lokale situatie en gericht op gemeenteoverschrijdend werken. De meeste Regionale Mobiliteitsplannen bevatten

aanzetten tot vrachtroutenetwerken, maar zonder ruimte te voorzien voor parkeerfaciliteiten. Het is belangrijk dat de vervoerregio's steeds deze taak opnemen.

De MORA vraagt de Vlaamse overheid om met elke vervoerregio een **samenwerkingsovereenkomst** af te sluiten over het vrachtwagenparkeren in de regio. Deze samenwerkingsovereenkomst is een resultaatsverbintenis waarbij op basis van de vastgestelde parkeerbehoefte in de vervoerregio financiële middelen voorzien worden in functie van de gerealiseerde bijkomende kwalitatieve parkeercapaciteit voor vrachtwagens. De samenwerkingsovereenkomst omvat concrete afspraken met betrekking tot de taakverdeling van de betrokken actoren, de participatie van stakeholders uit de transportsector en de logistieke knooppunten, de planning en uitrol van de concrete acties, de koppeling tussen vrachtwagenparkeren en vrachtroutenetwerk en de toewijzing van de financiële middelen.

Daarnaast moet een **overkoepelende Vlaamse en vervoerregionale aanpak** het gemeentelijk niveau overstijgen en vermijden dat lokale maatregelen negatieve impact hebben op buurgemeenten. Bovendien is er geen enkele vervoerregio die een hele goederencorridor afdekt, waardoor een Vlaamse, overkoepelende aanpak nodig is. Ook zoekzones voor de havens en luchthavens liggen in meerdere vervoerregio's.

2.2 Geef het overlegplatform vrachtwagenparkeren een concreet mandaat

Gezien het grote aantal betrokken partijen is het bevorderen van samenwerking essentieel. Op initiatief van het departement MOW is een overlegplatform⁴ opgericht dat alle stakeholders samenbrengt. De raad ondersteunt dit platform als coördinatie-instrument voor de acties met betrekking tot het dossier vrachtwagenparkeren. Het platform heeft als taak de **initiatieven te coördineren en een efficiënte informatie-uitwisseling** te waarborgen. Om deze rol adequaat te kunnen vervullen, moet het bestaande platform een versterkt mandaat krijgen, waaronder de expliciete opdracht om extra parkeerplaatsen te realiseren en om beleidsbeslissingen voor te bereiden.

De MORA vindt de huidige samenstelling onder het voorzitterschap van het departement Mobiliteit en Openbare Werken zeer geschikt. De raad vraagt wel om het platform minstens uit te breiden met een vertegenwoordiger van de Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken, zodat ook de Vlaamse Regering erin vertegenwoordigd is.

⁴ Het overlegplatform bestaat uit vertegenwoordigers van het departement Mobiliteit en Openbare Werken, het departement Omgeving, het Agentschap Wegen en Verkeer, VLAIO, de steden en gemeenten, de havenbedrijven, de werknemersorganisaties in de transportsector, van de werkgevers en van de transportfederaties, de federale politie, en de vzw ESPORG.

Dit platform kan, door de aanwezigheid van vertegenwoordigers van de lokale overheden, ook dienen om de vervoerregio's vanuit de Vlaamse visie aan te sturen en hun werking rond vrachtwagenparkeren te coördineren.

2.3 Ken elke betrokkene een rol toe

Alle betrokkenen, van logistieke spelers tot vervoerregio's en overheden, hebben een eigen rol te spelen om het probleem van tekort aan vrachtwagenparkings op te lossen.

Het opmaken van een **taakverdeling voor alle betrokkenen** is cruciaal, omdat het verantwoordelijkheden benoemt en zo de basis vormt voor efficiënte acties. Daarnaast moet de Vlaamse overheid nagaan op welke wijze de actoren kunnen aangemoedigd worden om deze rol ook effectief op te nemen.

2.4 Voorzie vanuit Vlaanderen parkeerplaatsen voor internationaal verkeer

Vlaanderen heeft een aanzienlijk aandeel van internationaal verkeer op het wegennet, met zowel doorgaand verkeer als transport dat België als herkomst of bestemming heeft. De MORA stelt dat het tot de verantwoordelijkheden van de Vlaamse overheid behoort om **parkeerplaatsen te voorzien voor dit internationale verkeer**. Transporteurs bevinden zich regelmatig op aanzienlijke afstand van het bedrijf, waardoor het voorzien in parkeerfaciliteiten door de logistieke spelers zelf niet haalbaar is.

2.5 Voorzie financiële middelen

De raad vraagt om financiële middelen te voorzien om het tekort aan vrachtwagenparkeerplaatsen aan te pakken. Dit structureel investeringsbudget is nodig voor de effectieve aanleg en het onderhoud van parkings, maar ook om de werking van de vervoerregio's rond vrachtwagenparkeren te faciliteren. Binnen de MORA bestaat een draagvlak om een deel van de inkomsten van de kilometerheffing voor vrachtwagens hiervoor aan te wenden.

Gebruik een deel van de meerinkomsten van de kilometerheffing

De MORA pleit zijn adviezen over de kilometerheffing consequent voor het behouden van draagvlak door een deel van de opbrengsten onder meer te bestemmen voor investeringen in weginfrastructuur en om doelgerichte investeringen te realiseren ter ondersteuning van beleidsdoelstellingen. De raad beschouwt investeringen in vrachtwagenparkeerplaatsen eveneens als onderdeel hiervan, zeker gezien de huidige urgentie van dit probleem.

De afgelopen jaren zijn de inkomsten van de kilometerheffing sterk toegenomen door de uitbreiding van het netwerk en de aanpassing van de tarieven. Binnenkort wordt ook een CO₂-component toegevoegd wat de kostprijs van wegtransport voor transporteurs en verladers opnieuw

sterk zal verhogen. Voor het draagvlak zou het goed zijn om met een deel van deze meerinkomsten zichtbare oplossingen te creëren voor het goederenvervoer over de weg.

Zorg voor werkingsmiddelen voor de vervoerregio's

Zoals eerder aangehaald hebben de vervoerregio's een taak in het vastleggen van de locatie van de parkings, het bepalen van de behoefte zowel qua aantal als naar te voorziene faciliteiten, het maken van afspraken tussen de gemeenten en het opstarten van ruimtelijke uitvoeringsplannen voor nieuwe parkeerlocaties. De vervoerregio's hebben vandaag echter niet de werkingsmiddelen om deze taak voldoende uit te voeren.

Gebruik EU-subsidies optimaal

De raad roept de Vlaamse overheid op om maximaal gebruik te maken van Europese subsidies voor vrachtwagenparkeren, bv. voor parkings op het TEN-T-netwerk en voor gecombineerd gebruik in gebouwen waarin parkeerlocaties gecombineerd worden met andere activiteiten.

3. Rol concrete acties uit

In dit advies stelt de raad een lijst samen van noodzakelijke maatregelen. Deze maatregelen zijn primair gericht op het creëren van extra parkeerplaatsen. De raad verzoekt de minister deze aanbevelingen te vertalen naar concrete en doelgerichte acties.

3.1 Ondersteun en versnel lopende initiatieven

Een aantal spelers neemt zelf al initiatieven om parkeerplaatsen te creëren. De raad roept de Vlaamse overheid op om deze initiatieven te ondersteunen en te versnellen. Naast financiële en procedurele ondersteuning ziet de MORA ook een rol op gebied van het ontwikkelen en delen van expertise, bijvoorbeeld door het ontsluiten van best practices uit binnen- en buitenland.

3.1.1 Faciliteer businesscases voor privéspelers

Een mogelijke oplossing voor het tekort aan parkeerplaatsen is het voorzien van concessies, niet enkel langs snelwegen, maar ook op het onderliggend wegennet en in haven- en luchthavengebieden. De Vlaamse overheid moet bijdragen aan het haalbaar maken van zulke concessies door het combineren van functies toe te laten, flankerende maatregelen te nemen en, indien nodig, opstartsubsidies te voorzien. De MORA stelt voor dat de Vlaamse overheid onderzoekt op welke manier PPS-constructies kunnen werken om zowel overheden als ondernemingen te ondersteunen om bijkomende parkeerplaatsen te creëren.

De raad beseft dat het creëren van een businesscase voor zulke concessies niet eenvoudig is. Uit onderzoek van IGEMO⁵ blijkt dat een oppervlakte van 4 à 5 ha nodig is om rendabel te zijn. Zo'n grote oppervlakte is in de zoekzones zo goed als onbeschikbaar. De meest voor de hand liggende manier om een businesscase te creëren is door bijkomende betalende diensten te creëren op een locatie. De raad ziet het als een taak voor de Vlaamse overheid om ervoor te zorgen dat het combineren van diensten met vrachtwagenparkeren mogelijk is.

3.1.2 Ondersteun de havenbedrijven

In en rond havengebieden zijn meerdere types parkings nodig: zowel om te wachten, als voor langere en korte rustperiodes. Deze zijn noodzakelijk om de werking van de havens te verzekeren en voor een vlotte afhandeling van de goederenstromen te zorgen. De beveiliging en de handhaving van het gebruik van de parkings zijn daarbij belangrijke aandachtspunten. Daarnaast is het vermijden van verkeer dat geen bestemming heeft in de haven een belangrijk aspect.

De MORA vraagt aan de Vlaamse overheid en de betrokken vervoerregio's om in nauwe samenwerking met de havenbedrijven en de logistieke actoren actief werk te maken van het zoeken naar locaties voor vrachtwagenparkeren. De raad vraagt ook om de Vlaamse overheid om de projecten die vanuit en binnen de havenbedrijven worden voorgesteld zowel procedureel als financieel te ondersteunen.

3.1.3 Werk samen met de luchthavencommunity

Brucargo kent een hoog volume aan vrachtwagens. Rond en op de luchthaven zijn onvoldoende parkings beschikbaar voor het huidige volume aan trucks. Om te zorgen voor een vlotte afhandeling van vrachtvolumes op de luchthaven zijn bijkomende parkings nodig. Gezien de specificiteit van de luchtvracht moeten deze parkings voldoende beveiligd zijn, moeten er voorzieningen zijn voor temperatuurkritische goederen (cold chain ondersteuning), en moet de afstand tot de luchthaven beperkt zijn zodat JIT-leveringen mogelijk zijn.

De MORA vraagt aan de Vlaamse overheid en de vervoerregio's Vlaamse Rand en Leuven om actief werk te maken van het zoeken naar locaties voor vrachtwagenparkeren om de werking van de luchthaven te verzekeren en voor een vlotte afhandeling van de goederenstromen te zorgen. De Vlaamse overheid moet hiervoor nauw samenwerken met Brussels Airport Company (BAC) en Air Cargo Belgium (ACB).

Momenteel is het SPOT-project in opstart waarbinnen ACB samen met BAC en de omliggende gemeentes overlegt over een concreet lokaal parkeerbeleid specifiek gericht op de luchthavenstromen. De MORA vraagt de Vlaamse overheid om dit project mee te ondersteunen door onder meer vanuit de vervoerregio te bemiddelen met de gemeenten, de GIS-tool open te stellen, financieel bij te dragen en de nodige beleidsmaatregelen te nemen die voortvloeien uit het project.

⁵ IGEMO (2025) Gebiedsgerichte aanpak voor het stallen van vrachtwagens in de regio van het Rivierenland, Mechelen

3.2 Optimaliseer het ruimtegebruik

De beschikbare ruimte is beperkt. Door de bestaande parkings te herorganiseren en het gebruik ervan te optimaliseren, kan op korte termijn bijkomende parkeercapaciteit gecreëerd worden.

Organiseer de bestaande parkings beter

Een mogelijke quick win houdt in dat bestaande parkeervoorzieningen worden geëvalueerd om te onderzoeken of een efficiëntere benutting van de beschikbare ruimte mogelijk is. Een grondige analyse van het actuele gebruik en een herinrichting van de bestaande infrastructuur, bijvoorbeeld op basis van innovatieve concepten zoals dynamisch parkeren⁶ in functie van geplande parkeerduur en vertrektijden, kunnen bijdragen aan extra parkeercapaciteit op bestaande parkings.

Deel informatie om vrachtwagens te leiden naar de meest geschikte locaties

Het geleiden van vrachtwagenchauffeurs naar beschikbare plaatsen is een ander manier om de bestaande parkeerplaatsen zo efficiënt mogelijk te benutten. Wegwijzers plaatsen naar officiële parkeerplaatsen kan helpen maar ook het inzetten van telematica kan op korte termijn bijdragen aan een betere benutting van de bestaande parkings. Met tellingen, sensoren en real-time informatie kunnen vrachtwagenchauffeurs geleid worden naar beschikbare plaatsen. Deze informatie kan gedeeld worden via dynamische verkeersborden, apps, routeplanners, boordcomputers ... Deze tools helpen ook vrachtwagenchauffeurs rekening te houden met de beschikbaarheid van parkings (en hun faciliteiten) bij het inplannen van hun rij- en rusttijden.

Combineer functies op één locatie

De beperkte beschikbaarheid van vrije ruimte in Vlaanderen vereist een doelmatig en efficiënt ruimtegebruik. In het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, dat momenteel wordt opgesteld, wordt gepleit voor gedeeld medegebruik om het ruimtegebruik te intensiveren en toekomstbestendig te maken. De urgentie van deze aanpak wordt echter nog onvoldoende gevoeld, waardoor waardevolle kansen voor functievermenging worden gemist.

De MORA suggereert het overwegen van alternatieve vormen van gebruik, zoals het inzetten van ruimten voor uiteenlopende functies overdag en 's nachts, evenals het combineren van meerdere functies in verticale structuren. De raad ziet veel potentieel in gecombineerd gebruik van gebouwen, waarbij bijvoorbeeld het gelijkvloers kan dienen als parkeermogelijkheid, terwijl diensten zich op hogere verdiepingen bevinden. Het is noodzakelijk dat het Vlaamse ruimtelijk beleid hier duidelijker richting aan geeft, zodat gemeenten en ruimtelijke planners de principes van ruimtelijke efficiëntie beter kunnen toepassen.

⁶ [Langs de A63 \(Frankrijk\) op de aire de Lugus Est](#) resulteerde de introductie van dit concept tot een capaciteitsverhoging van 72 plaatsen naar 128 plaatsen, met cofinanciering vanuit de EU.

Maak vrachtwagenparkeren onderdeel van het infrastructuurbeleid

Het aanpakken van vrachtwagenparkeren zorgt voor een adequater en meer zichtbaar infrastructuurbeleid en het versterken van de positie van de Vlaamse transportbedrijven. De raad ziet vrachtwagenparkeren als een deel van het infrastructuurbeleid waarop nu onvoldoende wordt ingezet. Bij infrastructuurwerken (zowel aanleg als heraanleg) moet nagegaan worden of er gronden ter beschikking komen die kunnen gebruikt worden voor parkeerlocaties.

Onderzoek het potentieel van de leegstaande grensparkings

De raad vraagt ook om te bekijken of leegstaande grensparkings kunnen worden omgebouwd tot vrachtwagenparkeerplaatsen. Dit vereist het vernieuwen van de voorzieningen ter plaatse.

3.3 Versterk de handhaving

Om de bestaande parkeergelegenheid te maximaliseren adviseert de raad een intensivering van de handhaving, onder andere op het verbod van het nemen van de normale wekelijkse rust in de cabine van de vrachtwagen. Een aangescherpt handhavingsbeleid bevordert zowel de beschikbaarheid van parkeerplaatsen als een eerlijkere concurrentie binnen het goederenvervoer over de weg.

De MORA vraagt de Vlaamse Regering om de andere overheden aan te moedigen om strenger te controleren. Hij vraagt de Vlaamse Regering om bijkomende controles te vragen tijdens het overleg met de federale overheid.

Voer meer controles uit

Meer en gerichtere controles op het gebied van tachograafgebruik, cabotage en rij- en rusttijden hebben een positief effect op de verkeersveiligheid en de aanpak van oneerlijke concurrentie. Meer controles verminderen eveneens de aantrekkelijkheid voor buitenlandse chauffeurs om rustpauzes in België te houden en verlichten zo de druk op het aantal beschikbare parkeerplaatsen.

Zoek oplossingen voor het oneigenlijk parkeren

Sommige parkings zijn specifiek ingericht voor rustpauzes, maar worden momenteel ingenomen door vrachtwagens die daar bij voorkeur niet zouden moeten staan. Zo worden voertuigen die geen plaats vinden op snelwegparkings vaak verplaatst naar rustparkings in het havengebied. Daarnaast worden de wachtparkings rondom Brussels Airport regelmatig gebruikt als locaties voor overnachting of het parkeren van trailers.

De bestaande parkeervoorzieningen moeten worden aangewend voor de daarvoor bestemde gebruikersgroepen. Op termijn ziet de MORA mogelijkheden voor het invoeren van een gericht parkeerbeleid, waarbij prijsdifferentiatie, het toeleiden van vrachtwagens naar de meest geschikte

parking en het afstemmen van de parkeerlocatie op de gewenste functie bijdragen aan het optimaal gebruik van de parkeerlocaties.

Momenteel is het aantal beschikbare parkeerplaatsen onvoldoende om dergelijk beleid effectief te implementeren. Desondanks adviseert de MORA om via gerichte handhaving reeds nu bestaande parkeergelegenheden zo efficiënt mogelijk te benutten.

Controleer op overlast

Het draagvlak om parkeerplaatsen te behouden of nieuwe te realiseren komt onder druk te staan wanneer er sprake is van (een vrees voor) overlast. Het tekort aan parkeerplaatsen heeft een zichzelf versterkend effect wanneer het draagvlak voor de bestaande parkeerplaatsen afkalft. Daarom is het noodzakelijk om streng te controleren en te handhaven op zaken als sluikstorten en wildkamperen en tegelijkertijd in te zetten op een afdoend voorzieningenniveau op de bestaande parkings.

3.4 Ga gericht op zoek naar extra parkeerlocaties

De gebieden waar extra parkeerplaatsen kunnen komen zijn vastgesteld. Het departement MOW ontwikkelde een GIS-tool om beschikbare percelen op te sporen.

Geef de vervoerregio's de opdracht om extra parkeercapaciteit te voorzien

Vanuit Vlaams perspectief is het belangrijk dat de vervoerregio's de opdracht krijgen om parkeerplaatsen voor vrachtwagens die niet langsheen de autosnelwegen liggen te voorzien. De MORA vraagt om dit vast te leggen in een resultaatsverbintenis waarbij op basis van de vastgestelde parkeerbehoefte in de vervoerregio financiële middelen voorzien worden in functie van de gerealiseerde bijkomende kwalitatieve parkeercapaciteit voor vrachtwagens (cf. 2.1). De raad geeft aan dat vervoerregio's een centrale rol spelen bij het in kaart brengen van de parkeerbehoeften, het faciliteren van overleg tussen gemeenten en de ruimtelijk-planologische inpassing van nieuwe parkeerplaatsen. Door deze taak toe te wijzen aan de vervoerregio's ontstaat een eerlijke verdeling van verantwoordelijkheden en wordt voorkomen dat lokale beslissingen het probleem verschuiven naar naburige gemeenten. In sommige vervoerregio's is dit al meegenomen in de Regionale Mobiliteitsplannen.

Maak de GIS-tool bekend

Het departement MOW ontwikkelde een GIS-tool om mogelijke locaties te detecteren. De MORA heeft geen toegang tot deze tool en kan de werking ervan bijgevolg niet beoordelen.

De identificatie van potentiële locaties vormt slechts de eerste fase in het proces. Het is eveneens essentieel om de praktische haalbaarheid van de ontwikkeling van deze terreinen tot vrachtwagenparkeerplaatsen te onderzoeken. De initiële verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de Vlaamse overheid, op basis van input van de vervoerregio's.

Koppel zoekzones aan de energietransitie

De raad ziet mogelijkheden om de ontwikkeling van parkeerplaatsen te koppelen aan de energietransitie. Binnen de vergroening van vrachtverkeer over de weg zoekt men namelijk ook naar locaties voor laadpleinen voor vrachtwagens, waarvoor reeds potentieelkaarten zijn opgemaakt.

Rustparkings koppelen aan laadlocaties en mogelijk nog aan andere diensten voor vrachtwagenchauffeurs, zorgen voor een efficiënter ruimtegebruik. Voorbeelden hiervan zijn de concessies in de haven van Antwerpen en aan de luchthaven in Luik, waar diensten worden gekoppeld en er ook een businessmodel ontstaat voor de private uitbating van vrachtwagenparkings.

Breid de concessies uit en voorzie nieuwe locaties langs snelwegen

Het tekort aan parkeerplaatsen voor vrachtwagens is het meest acuut langs de snelwegen. AWW beheert de dienstenzones en de concessies langs de snelwegen en investeert de laatste jaren sterk in de herinrichting van meerdere dienstenzones. Hierbij wordt in de mate van het mogelijke rekening gehouden met de noden voor vrachtwagenparkeren (aantal parkings, beveiliging, sanitair ...). Toch is meer nodig. Momenteel werkt AWW aan de opmaak van een strategische visie over de dienstenzones met een tijdshorizon van 10 à 15 jaar. De MORA vraagt hier sneller werk van te maken gezien de urgentie van het probleem.

Zoekzones buiten snelwegen onder bepaalde voorwaarden

Voor het langeafstandsverkeer en internationaal verkeer zijn snelwegparkings cruciaal. Zoekzones voor dit verkeer kunnen ook buiten de snelweg liggen, maar dan wel zo dicht mogelijk. Omrijtijden moeten zoveel mogelijk vermeden worden om de parkings zo optimaal mogelijk te laten gebruiken. Locaties verder van de snelweg hebben daarenboven een grotere mobiliteitsimpact op het onderliggend wegennet en de leefbaarheid en vereisen een goede geleiding en communicatie over beschikbaarheid van plaatsen.

3.5 Besteed ook aandacht aan het voorzieningenniveau

Bijkomende parkeerplaatsen zijn nodig, maar moeten ook kwalitatief zijn met faciliteiten voor zowel de vrachtwagenbestuurders (sanitair, restaurants, hotels ...) als voor de lading (koeling, beveiliging ...).

In dit advies legt de MORA vooral de nadruk op het creëren van bijkomende parkeerplaatsen. Vanuit mobiliteitsperspectief is dit ook het meest urgent. De raad vraagt echter ook aandacht voor de noden van vrachtwagenchauffeurs. De parkings moeten op een kwalitatieve manier zijn uitgerust voor alle gebruikers.

Naast aandacht voor de chauffeur moet ook de lading goed en veilig gestald kunnen worden. Dit omvat de beveiliging tegen diefstal en het verhinderen dat migranten zich kunnen verstoppen in of rond de vrachtwagen. Bijkomende diensten zoals het voorzien van elektriciteit voor het koelen van de lading zijn ook aangewezen.

Werk een hiërarchie van parkings uit als leidraad om gericht te zoeken

De MORA vraagt dat de Vlaamse overheid een hiërarchie uitwerkt voor alle verschillende parkeerlocaties, op basis van hun belangrijkste functie (wachten, dagelijkse rust, wekelijkse rust). Per type parkeerlocatie moet bepaald worden welke faciliteiten en diensten er nodig zijn⁷. De MORA benadrukt dat het uitwerken van zo'n hiërarchie parallel moet verlopen aan het effectief detecteren van parkeerlocaties en het realiseren van bijkomende parkeerplaatsen. De raad wil deze realisaties op geen enkele manier vertragen.

3.6 Werk een vergunningenbeleid uit voor bedrijventerreinen

Ondernemingen streven ernaar rendement te behalen op hun investeringen, waardoor zij doorgaans niet geneigd zijn om waardevolle grond aan te wenden als parkeerlocatie. Om het parkeervraagstuk niet te laten escaleren, is het raadzaam om in het vergunningsbeleid een parkeernorm voor vrachtwagens op te nemen, vergelijkbaar met de regeling die geldt voor personenvoertuigen. Deze normen dienen te worden toegepast voor nieuwe ondernemingen, industriële ontwikkelingen en herontwikkeling van bedrijfsterrainen. Bij het vaststellen van deze normen moet rekening gehouden worden met de verschillende parkeernoden, gaande van wachtlocaties tot de mogelijkheid van overnachten. De MORA vraagt het MOM, de strategische en structurele samenwerking tussen de departementen MOW, OMG en de VMM, hiervoor voorstellen te formuleren.

Op bestaande industrieterreinen moeten de ondernemingen, samen met de vervoerregio, zoeken naar de beste locaties voor vrachtwagenparkeren. De overheid moet bedrijven stimuleren om dergelijke wachtlocaties aan te bieden vanwege hun positieve impact op efficiënter goederenvervoer en een goed werkende economie.

⁷ Zie ook MORA (2023) Memorandum 2024-2029, Brussel.