

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 394

van **ANNICK LAMBRECHT**

datum: 7 september 2021

aan **BART SOMERS**

VICEMINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN BINNENLANDS BESTUUR, BESTUURSZAKEN, INBURGERING EN GELIJKE KANSEN

Lokale besturen - Belasting op het ontbreken van parkeerplaatsen

De belasting op het ontbreken van parkeerplaatsen is een doelbelasting om de parkeerplaatsen die vereist zijn volgens de stedenbouwkundige verordening aan te leggen, of de vervangende belasting te betalen indien de vergunningverlenende overheid een afwijking heeft verleend op de voorschriften van de verordening op het aanleggen van parkeerplaatsen. De 'belasting op ontbrekende parkeerplaatsen' wordt door elke Vlaamse gemeente ingevuld met een zelf gekozen bedrag. Daarnaast worden niet-autobezitters ook belast omdat hun huis geen parkeerplaats heeft. Meer en meer mensen hebben geen eigen wagen meer, maken gebruik van deelauto's, gebruiken laadinfrastructuur etc. Daarom is het wellicht aangewezen om fijnmaziger te gaan reguleren.

1. Wat is de mening van de minister op het feit dat ook mensen zonder auto deze belasting moeten betalen? Zal de minister hieromtrent een initiatief nemen?
2. Welke mogelijkheden ziet de minister om die parkeernormen meer af te stemmen op de realiteit van vandaag, waar minder mensen een eigen auto hebben en veel verplichte parkeerplaatsen overbodig zijn?
3. Is deze belasting volgens de minister geen discriminatie t.o.v. de mensen die geen mogelijkheid voor een parkeerplaats of geen auto hebben?
4. Heeft de minister een overzicht van de gemeenten die een belasting op het ontbreken van parkeerplaatsen invoeren? Graag een overzicht per provincie, per gemeente.



**Vlaams
Parlement**

BART SOMERS

VICEMINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN BINNENLANDS BESTUUR, BESTUURSZAKEN, INBURGERING EN GELIJKE KANSEN

ANTWOORD

op vraag nr. 394 van 7 september 2021

van **ANNICK LAMBRECHT**

1. Een belasting op/retributie voor het ontbreken van parkeerplaatsen staat nooit op zichzelf. Ze hangt samen met een stedenbouwkundige verordening die de aanleg van parkeerplaatsen oplegt bij de nieuwbouw of ingrijpende verbouwingen van woningen en gebouwen. Behalve autostaanplaatsen, kan het bijvoorbeeld ook gaan om fietsenstallingen of om andere openbare voorzieningen (zie artikel 2.3.2, §2, tweede lid van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening juncto artikel 75 van het Decreet betreffende de Omgevingsvergunning). De gemeente maakt een dergelijke afweging in het kader van haar ruimtelijke ordening.

In het geval dat de aanleg van de vereiste voorziening technisch niet (meer) mogelijk is, wordt door een aantal lokale overheden van de vergunninghouder een vergoeding gevraagd die redelijkerwijze overeenkomt met de kost die zij moeten dragen om de voorziening in de plaats van de vergunninghouder te realiseren. Omdat het gaat om een kostendeekkende vergoeding, is het correcter om te spreken over een retributie dan over een belasting. Dit werd in 2019, na de afronding van een studie, ook op deze manier besloten door het Departement Omgeving. De meeste gemeenten hanteren echter nog steeds de term 'belasting' en zo worden de opbrengsten over het algemeen ook in de BBC-rapporteringen opgenomen.

Belangrijker dan de term die op de vergoeding kleeft, is echter dat het gaat om:

- (1) een maatregel van ruimtelijke ordening, waarin gemeenten een oplossing zoeken voor de algemene parkeerbehoeften op hun grondgebied en proberen te vermijden dat die parkeerbehoeften (volledig) ingevuld moeten worden op het openbaar domein.
- (2) een eenmalige vergoeding.

Omwille van bovenstaande redenen en het gegeven dat de gemeenten de lokale context het best kennen (en dus het best geplaatst zijn om hieromtrent beleid te voeren), kan ik mij niet mengen in het gemeentelijk beleid. Ik zie wel dat gemeenten het niet-bezit of het minder-gebruik van een auto op andere manieren aanmoedigen. Daarvoor verwijs ik graag naar het beleid van mijn collega Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en naar de inspirerende voorbeelden die door haar in de kijker gezet worden.

2. Het is niet aan mij, als minister van binnenlands bestuur, om te oordelen over de parkeerbehoeften van de gemeenten in het algemeen en ter plaatse. Als een parkeernorm op algemene wijze opgenomen wordt in een stedenbouwkundige verordening, wordt die op meerdere beleidsniveaus geëvalueerd. Binnen de gemeente zelf oordeelt de Gemeentelijke Commissie voor Ruimtelijke Ordening over de stedenbouwkundige verordening en wordt een openbaar onderzoek gevoerd, op een meer overkoepelend niveau spreken de deputatie en het Departement Omgeving zich uit over de stedenbouwkundige verordening (zie de procedure in artikel 2.3.2, §2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening). Ondertussen zie ik dat verschillende lokale overheden reeds hun parkeernormen diversifiëren per gebied of (ver-)bouwproject door bv. minder verplichte parkeerplaatsen op te leggen wanneer er toegangspunten tot (elektrische) deelmobiliteit (wagens, deel(bak)fietsen, e-steps en e-scooters) wordt voorzien. In het lokaal laadplan heb ik daar enkelen voorbeelden van opgenomen.

3. Ik verwijs naar het antwoord op de eerste deelvraag.
4. In de bijlage vindt u een overzicht van de gemeenten die in hun jaarrekening van 2020 opbrengsten optekenden uit een belasting op het ontbreken van parkeerplaatsen. De gemeenten zijn gesorteerd per provincie.

BIJLAGE

[Opbrengsten 2020 uit belastingen op ontbreken van parkeerplaatsen](#)