



Jaarverslag 2025

Mobiliteitsbedrijf
Stad Gent

Inhoudstafel

Voorwoord	4
1. Beleidsverslag	6
2. Circuleren	10
3. Vervoersarmoede	11
4. Voetgangers	12
5. Kinderen- en jongerenmobiliteit	13
6. Autovrij gebied	14
7. Fietsen	15
8. Straatparkeren	16
9. Off-street Mobiliteit	19
10. Taxidiensten	22
11. Dienstverlening	23
12. Personeel en financiën	24

Voorwoord

Directeur Yves Roelandt geeft zijn visie op 2025

Begin 2025 trad de nieuwe bestuursploeg aan. Voor het Mobiliteitsbedrijf betekende dit ook de start van de samenwerking met een nieuwe schepen bevoegd voor Mobiliteit, schepen Joris Vandenbroucke.

In de bestuursnota bij het aantreden van de nieuwe bestuursploeg, waren de grote lijnen van het mobiliteitsbeleid duidelijk. De vertaling naar een beleidsverklaring, met concrete acties en projecten, werd uiteindelijk eind 2025 afgerond. Er wordt verder ingezet op duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid, met extra aandacht voor vervoersarmoede en een sturend parkeerbeleid. Daarbij wordt vooral de focus gelegd op off-street parkeren om zo de druk op on-street parkeren te verminderen.

Het opstellen van deze beleidsverklaring, maar vooral de opmaak van een nieuw meerjarenplan, heeft best wat voeten in de aarde gehad en werd gekenmerkt door een ingrijpende besparingsoefening binnen de Stad. Ook het Mobiliteitsbedrijf heeft zijn deel van de besparingen doorgevoerd. Dit was een pittige oefening, waarbij moeilijke knopen werden doorgehakt. Budgetten werden verminderd of geschrapt. De personeelsbezetting werd eveneens tegen het licht gehouden en gerationaliseerd. De besparingsopdracht liet de medewerkers van het Mobiliteitsbedrijf niet onberoerd, en zorgde, net zoals in de rest van de Stad, voor de nodige ongerustheid. We zijn er hierbij in geslaagd om zo snel als mogelijk duidelijkheid te brengen over de genomen beslissingen, alsook over de medewerkers wiens functie geïmpacteerd zou worden. De uitvoering van de besparingen konden we vervolgens met de nodige zorg aanvatten.

Naast de focus op de opstart van de nieuwe legislatuur, hebben de medewerkers van het Mobiliteitsbedrijf zich uiteraard ook verder ingezet om de stad veiliger, leefbaarder en aangenamer te maken. De resultaten daarvan ontdek je verderop in dit jaarverslag. Ik benadruk graag een aantal in het oog springende realisaties, zonder afbreuk te doen aan de andere verwezenlijkingen die niet in dit voorwoord vermeld worden.

Midden 2025 werd de Verapazbrug geopend, waardoor een deel van de R40 tussen de Dampoort en het Neuseplein werd verlegd. Om te vermijden dat er toch nog ongewenst gemotoriseerd verkeer door de Tolhuis-wijk zou rijden, werden een aantal verkeersmaatregelen doorgevoerd. De evaluatie hiervan is voorzien in 2026, waarna bijstellingen de leefkwaliteit in deze wijk veilig moeten stellen.

The Loop, en bij uitbreiding de volledige Zuidelijke Mozaïek, is een gebied waar nog heel wat (economische) ontwikkelingen mogelijk zijn op de middellange termijn. In 2025 werd beslist dat het Mobiliteitsbedrijf de regierol zal opnemen om de parkeeruitdagingen aan te pakken. Het doel is om het dubbel gebruik van het parkeerareaal zo maximaal mogelijk te faciliteren, en daarnaast te blijven inzetten op duurzame mobiliteit voor al wie op The Loop moet zijn of er woont of werkt. Een eerste stap werd in 2025 al gezet, met de invoering van een flexibelere tarifiering voor parkings B&C. Daarnaast werd ook de fietsbewegwijzering op The Loop geoptimaliseerd.

Eind 2025 werd onze erkenning als fietsvriendelijke stad opnieuw bevestigd met een mooie derde plaats in de Copenhagenize index. Onze dataomgeving, waar we de afgelopen jaren al sterk de focus op hebben gelegd, werd in 2025 verder verrijkt met de gegevens uit het mobiliteitsonderzoek De Grote Trek. Daardoor beschikken we nu over een Kinder- en Jongerenennetwerk in onze datalagen. Ook op het vlak van fietsentellingen schakelden we een versnelling hoger en brachten we het fietsparkeren in een aantal wijken beter in kaart. Op deze ingeslagen weg gaan we verder.

Tot slot blijven we sterk inzetten op kwalitatieve dienstverlening aan de burger. Voor een groot deel van de collega's van het Mobiliteitsbedrijf is dit een belangrijke opdracht. Dat we erin slagen om de kwaliteit van de dienstverlening hoog te houden, bewijst het dalend aantal tweedelijnsklachten (ombudsdossiers): 15% minder dan in 2024 en zelfs 34% minder dan in 2023.

Ik wens jullie alvast veel leesplezier met dit jaarverslag!

Yves Roelandt.



Beleids- verslag

1. Beleidsverslag

Strategische doelstelling

'Iedereen kan zich duurzaam, vlot en veilig verplaatsen in Gent.'

Missie van het Mobiliteitsbedrijf

'Wij zetten alles in beweging zodat jij je veilig, efficiënt en duurzaam kunt verplaatsen. We zijn een organisatie die gelooft dat het maken van de juiste verplaatsingskeuze zorgt voor een hogere leefkwaliteit voor iedereen die in Gent woont, werkt of er op bezoek komt.'

Vijf operationele doelstellingen

Verhogen van veilig stappen voor iedereen

In 2025 werkten we verder aan de technische verfijning van het **voetgangersnetwerk**, door met mazen de hoofdassen en de toegangswegen in de verschillende wijken te identificeren en uit te puren. We leverden input en feedback voor het Vlaamse vademecum voetgangersvoorzieningen dat in opmaak is.

We voltooiden **6 voetgangersscreenings**, voerden kleine ingrepen uit en communiceerden rond voetgangers, onder andere tijdens de Maand van de Voetganger. We organiseerden een derde voetgangersacademie.

Voor kinderen- en jongerenmobiliteit bouwden we in 2025 het **Kinder- en Jongerennetwerk** uit, op basis van data die in 2023-2024 werd verzameld. Dit netwerk toont welke straten kinderen en jongeren het meest gebruiken om zich te verplaatsen. We verwerkten deze gegevens in een lijst met knelpunten en zwarte punten, die de basis vormt voor de acties de komende jaren. We dienden subsidieaanvragen in voor 4 veilige schoolomgevingen bij de Vlaamse overheid en kenden zelf subsidies toe aan 30 scholen voor duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid.

Uitbouwen toonaangevende fietsstad voor iedereen

In 2025 werden er door het college **817 extra fietsparkeerplaatsen** goedgekeurd waarvan 168 voor buitenmaatse fietsen. We openden één nieuwe buurtfietsenstalling (E. Van Arenbergstraat) en stelden de afgesloten stalling in het parkeergebouw Ledeberg ook open voor buurtbewoners. Om de bestaande fietsparkeercapaciteit optimaal te benutten werden er 7.839 fietsen (weesfietsen, fietswrakken, hinderlijk gestalde fietsen) opgehaald van het openbaar domein en ook 1.008 fietsen uit de fietswrakvakken. Om het fietsparkeren in Gent beter in kaart te brengen schakelden we een versnelling hoger en telden we in 2025 de gestalde fietsen in 7 wijken.

Samen met de bovenlokale overheden realiseerden we **12,1 km nieuwe fietsinfrastructuur** waarvan 9,6 km fietspaden en fietswegen, 1,7 km fietsstraten en 0,8 km fietsuggestiestroken.

We namen ook 2 nieuwe fietskunstwerken in gebruik (fietsbrug Eiland Zwijnaarde en fietstunnel Schuitstraat). We telden voor het eerst op 6 locaties **meer dan 2.000.000 fietsers**: Coupure-Links, Visserij, Groendreef, Louisa d'Havébrug, Dampoort-Zuid en Bijlokekaai. Op de Coupure-Links, Louisa d'Havébrug en Bijlokekaai passeren er geregeld meer dan 10.000 fietsers op 1 dag.

We plaatsten **fietsbewegwijzering op The Loop** en zetten deze ook communicatief in de verf naar de gebruikers en bewoners van The Loop.

Het aanbod van **deelfietsen** werd in samenwerking met de deelfietsaanbieders verhoogd met 181 fietsen. Met 1,3 miljoen ritten zetten de deelfietsen de **stijgende lijn** van de afgelopen jaren voort. Met 8.702 ritten beleefden ook de fietstaxi's opnieuw een succesvol jaar. Tot slot namen er 407 personen deel aan fietslessen.

De evolutie van Gent als fietsvriendelijke stad wordt al verschillende jaren opgemerkt in binnen- en buitenland en resulteerde in 2025 in **een derde plaats** op de Copenhagenize-index, een index die de meest fietsvriendelijke steden wereldwijd rangschikt.

Vergroten van het aandeel toegankelijk collectief vervoer

In 2025 gingen we het laatste jaar van het Actieplan Vervoersarmoede in. Met de beschikbare budgetten legden we 8 toegankelijke haltes aan voor een totaal kost van 298.385 euro. We kwamen 102 keer tussen in een abonnement van De Lijn voor ouders van 0-11-jarige kinderen zonder wettig verblijf. Voor leerlingen secundair DBSO/Duaal, Buso en OKAN ondersteunden we verplaatsingen naar stages en werkplekken via 10-rittenkaarten van De Lijn.

Alle gebruikers schakelden in 2025 over op de **digitale Taxi-voordeelkaart** en het aantal afhaaloketten steeg van 3 naar 24 locaties. Er werden met deze kaart 11.345 ritten uitgevoerd aan een gemiddelde prijs van 19,6 euro per rit. Via Mobar werden met vrijwilligersvervoer 4.887 ritten gereden, goed voor 91.681 km en 215 actieve leden. Voor rolstoelvervoer werden 4.516 ritten gereden voor 646 gebruikers, van wie 281 recht hadden op het UiTPAS-kansentarief.

Voor het openbaar vervoer werkten we aan enkele dringend noodzakelijke kaders. Het dossier rond touringcars resulteerde in een beleidsnota. Tijdens de Week van de Mobiliteit zetten we het **tramvervoer in de kijker** met de feesttram-actie en een campagne op sociale media.

In 2025 zijn alle taxivoertuigen met een Gentse machtiging **volledig elektrisch** gegaan. De reguliere taxiwerking liep verder, terwijl we de procedures voor hoorzittingen, klachten en meldingen stroomlijnden. We werkten ook verder aan een strategische en kwalitatieve spreiding van de taxistandplaatsen. Tijdens de Gentse Feesten, de Week van de Mobiliteit en de Winterfeesten voerden we een **campagne** om de **Gentse standplaatstaxi's** extra in de kijker te zetten.



Verbeteren van de leefkwaliteit door middel van selectieve bereikbaarheid

In 2025 verbeterden we de verkeersveiligheid op kruispunten en in wijken. In de **Tolhuis-wijk** voerden we **verkeersmaatregelen** in, naar aanleiding van de opening van de Verapazbrug. De **wijkmobiliteitsplannen** die in 2024 werden ingevoerd, evalueerden we grondig en stuurden we bij waar nodig. Daarnaast optimaliseerden we een tiental lichtengeregelde kruispunten, zodat ze veiliger werden voor voetgangers en fietsers, of een betere doorstroming boden voor auto's en hulpdiensten.

Samen met de Politie werkten we aan concrete en gedragen **acties rond snelheid**. We zorgden voor snelheidsremmende maatregelen en rolden het snelheidsplan verder uit waardoor zo goed als alle woonstraten tot zone 30 of woonerf behoren. In 2026 worden de laatste zones 30 ingevoerd.

We voerden softwareverbeteringen door in het handhavingsproces van het autovrij gebied en evalueerden het vergunningenbeleid.

We **adviseerden** ook **bovenlokale projecten** zoals GentSpoort, N60, The Loop om beleidskeuzes te realiseren. Bij nieuwe ruimtelijke projecten namen we een sterke adviesrol op.

Via het **verkeersgeleidingssysteem** beperkten we zoekverkeer, boden we actuele verkeersinformatie aan en stuurden we voertuigen gericht richting P+R's. Tijdens evenementen faciliteerden we duurzame verplaatsingen voor bewoners en bezoekers.

Vrijwaren van de verkeersleefbaarheid via een selectief en kwalitatief parkeeraanbod

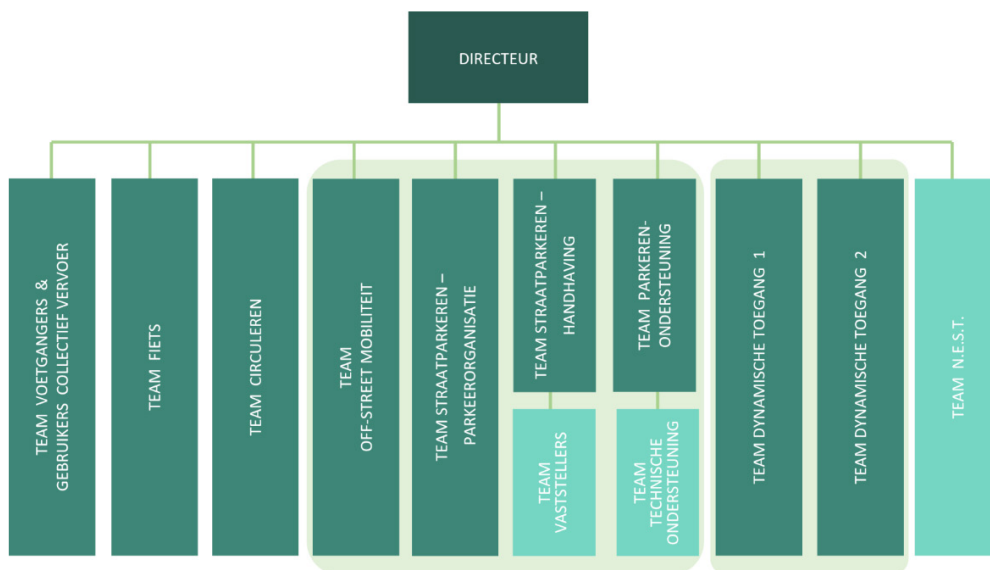
In 2025 zetten we belangrijke stappen om de kwaliteit van het parkeeraanbod en de dienstverlening te verbeteren. In de parkeergebouwen voerden we **meerdere kwaliteitsverbeteringen** door: we vernieuwden de nummerplaatcamera's, software en servers, verbeterden de beveiliging van het slagboomsysteem, introduceerden betalingen aan de uitrit en lanceerden een deelsysteem voor bedrijfsabbonementen op The Loop. In de parkings Reep, Sint-Pietersplein en Tolhuis installeerden we duurzame ledverlichting. Daarnaast kwam er een centrale controlekamer met videowall voor de beveiliging. **Nieuwe tariefstructuren** gingen van start voor parking B/C op **The Loop** en we introduceerden nieuwe bewonersabbonementen voor Ledeborg en Het Getouw.

We maakten een concreet plan om de bestaande parkeerautomaten duurzaam te kunnen gebruiken tot 2030. **Autodelen** werd actief gepromoot zowel in het straatbeeld als via sociale media onder de slogan 'autodelen is voor iedereen'. We richtten 73 extra autodeelplaatsen in op het openbaar domein en startten een proefproject met autodeelwagens in drie parkings (Ledeborg, Tolhuis en Het Getouw). Daarnaast realiseerden we 42 extra parkeerplaatsen voor personen met een handicap.

De **scanwagen werd structureel ingebed** in de dagelijkse werking van de parkeercontrole. We startten het project op om de parkeercontrole volledig in eigen beheer te nemen tegen eind 2026. De Stad nam bovendien de buurtparking aan de Robert Rinskopflaan in beheer via een overeenkomst.

Tot slot startten we de voorbereidingen voor nieuwe tarifieringen in de parkeergebouwen, voor het integreren van aanvragen en het beheren van abonnementen voor parkeergebouwen in Trafiek (vergunningensoftware), voor de uitbreiding en centrumregistratie van P+R The Loop en voor een toekomstvisie rond de rol van parkeerautomaten op straat.

Organogram



Cijfers en resultaten

2. Circuleren

Wijkmobiliteitsplannen

In 2025 rondde we **de evaluatie** af van de wijkmobiliteitsplannen in **Dampoort, Oud Gentbrugge en Zwijnaarde**. De analyse combineerde verkeersstellingen, bevestigingen bij bewoners en ondernemers en eigen monitoring van het Mobiliteitsbedrijf. Op basis van deze gegevens werden de effecten van de invoering sinds april 2024 in kaart gebracht en werden knelpunten en verbeterkansen duidelijk zichtbaar. De evaluaties vormden de basis voor gerichte bijsturingen die de verkeersveiligheid, leefkwaliteit en bereikbaarheid in deze wijken verder moeten versterken.

Verkeersveiligheid en snelheidsbeleid

We **verhoogden de verkeersveiligheid** door ingrepen op kruispunten en in woonwijken.

- Het kruispunt Gestichtstraat x Heerweg Noord werd conflictvrij gemaakt voor fietsers en voetgangers.
- Samen met de Politie voerden we snelheidsremmende maatregelen uit en breidden we het snelheidsplan verder uit.

Slimme en selectieve bereikbaarheid

We zetten **technologie en data** in om de doorstroming te verbeteren en duurzame modi te versterken.

- Op de Dendermondsesteenweg hebben we de verkeerslichten op 2 kruispunten uitgerust met detectie om de doorstroming te optimaliseren.
- Op de Blaisantvest namen we 7 intelligente verkeerslichten in gebruik en optimaliseerden we de prioritaire beïnvloeding voor hulpdiensten.
- Via het verkeersgeleidingssysteem beperkten we zoekverkeer, boden we actuele verkeersinformatie aan en stuurden we voertuigen gericht richting P+R's.
- Tijdens evenementen faciliteerden we duurzame verplaatsingen voor bewoners en bezoekers.

Verkeersmaatregelen in de Tolhuis-wijk

De **opening van de Verapazbrug** verlegde de R40 van Dok-Noord en Dok-Zuid naar de Afrikalaan en de Koopvaardijlaan, wat de verkeersstromen in de omliggende wijken grondig veranderde. Om de **leefkwaliteit** in de Tolhuis-wijk te **beschermen**, voerden we gerichte verkeersmaatregelen in. Deze ingrepen moeten sluipverkeer terugdringen, de verkeersveiligheid verhogen en de **woonstraten opnieuw meer rust geven**. In 2026 komt er een evaluatie van de verkeersmaatregelen in de wijk, met het oog op eventuele bijsturing.



3. Vervoersarmoede

Deelmobiliteit

We werkten in 2025 verder samen met Way To Go om deelmobiliteit te stimuleren in vier Gentse wijken met een grote vervoersarmoede: Dampoort, Muide, Nieuw Gent en Drongen.

Way To Go organiseerde fysieke loketdagen in deze wijken. Inwoners konden er terecht voor **informatie op maat**, hulp bij het plannen van ritten en begeleiding bij het gebruik van deelauto's en deelfietsen. Ze konden de deelmobiliteit ook meteen in de praktijk uitproberen. Daarnaast voorzag Way To Go infosessies op maat van senioren, onder andere in lokale dienstencentra.

Wijkactoren en welzijnswerkers kregen gerichte info, vormingen en promomateriaal om cliënten beter te kunnen doorverwijzen. Voor doorverwezen gebruikers kwam er een **sociaal tarief**, zodat zij deelmobiliteit tijdelijk voordelig konden testen.

Daarnaast was er in 2025 een samenwerking met Thuispunt Gent, waardoor sociale huurders van een nieuw woonproject een deelbakfiets konden gebruiken voor hun dagelijkse verplaatsingen.

Fietslessen en fietstaxi's

We zetten in 2025 ook de **samenwerking met De Fietsambassade** verder. We organiseerden 30 fietslessereeksen. In totaal leerden 407 mensen fietsen: 212 volwassenen, 57 jongeren tussen 12 en 18 jaar en 133 kinderen van 4 tot 12 jaar. Daarnaast startten we een specifieke reeks voor 50-plussers met een elektrische fiets, waaraan 5 deelnemers deelnamen.

De **fietslessen en oefenmomenten** vonden plaats in **De Fietschool** in de Fohrstraat, die in 2025 als vaste locatie in gebruik werd genomen. Op deze locatie organiseerden we 19 open oefendagen. Deelnemers konden er gratis en zonder inschrijving oefenen, met of zonder begeleiding. In totaal maakten 107 personen gebruik van deze momenten.

Naast vorming en begeleiding verbeterden we ook de **betaalbare toegang tot fietsen**. In 2025 verkochten we 177 fietsen aan kansentarief. De **fietstaxi** bleef eveneens een belangrijke mobiliteitsoplossing: er werden 8.702 ritten uitgevoerd voor 610 unieke passagiers, waardoor minder mobiele Gentenaars zich makkelijker konden verplaatsen.

Voordeelkaart Fiets en Taxi

Gentse gezinnen met een beperkt budget konden in 2025 opnieuw gebruikmaken van de **Voordeelkaart Fiets**. Met deze premie kunnen zij aan een verlaagd tarief een fiets laten herstellen, een fiets huren of fietsaccessoires kopen bij de deelnemende fietshandelaars. In 2025 maakten 229 gebruikers (gezinnen en individuele personen) in totaal 381 keer gebruik van de voordeelkaart bij 8 deelnemende handelaars.

Mensen met verplaatsingsmoeilijkheden én een beperkt inkomen kunnen gebruikmaken van de **Voordeelkaart Taxi**. In 2025 schakelden alle bestaande gebruikers over op de digitale voordeelkaart, waarmee ze hun saldo gemakkelijk online kunnen opladen en raadplegen. We breidden het aantal afhaaloketten uit van 3 naar 24 locaties. Met de Voordeelkaart Taxi werden in totaal 11.345 ritten gemaakt aan gemiddeld 19,6 euro per rit.

Dienstverlening op maat

Het Mobiliteitsbedrijf blijft inzetten op dienstverlening die proactief en vraaggestuurd is. We verbeterden de toegankelijkheid van de stad met 8 nieuwe toegankelijke bushaltes, verlaagde boordstenen en 4 scootmobielvriendelijke inritten. Daarnaast screenden we alle 967 parkeerplaatsen voor personen met een handicap. Zo kan een prioriteitenlijst en een plan van aanpak worden uitgewerkt om deze parkeerplaatsen verder te verbeteren.

We kwamen ook 102 keer tussen in een abonnement van De Lijn voor ouders zonder wettig verblijf, om hun kinderen naar school of kinderopvang te begeleiden. Voor leerlingen secundair DBSO/Duaal, BuSO en OKAN ondersteunden we verplaatsingen naar stages en werkplekken via 10-rittenkaarten van De Lijn.

4. Voetgangers

Screening van voetgangersassen

In 2025 **screenden we 6 assen** in de wijk Muide-Meulestede om te bepalen welke kleine ingrepen de veiligheid en het comfort van voetgangers kunnen verbeteren. We kozen deze assen op basis van signalen die bewoners via de wijkregisseur doorgaven.

Voetgangersnetwerk Gent

We hielden in 2025 het laatste kennisbad voor het voetgangersnetwerk. We werkten verder aan de **technische verfijning van het netwerk**, door met mazen de hoofdassen en de toegangswegen in de verschillende wijken te identificeren en uit te puren.

Voetgangersacademie

We organiseerden de **derde editie** van de Voetgangersacademie Gent, een netwerkevenement voor stakeholders rond voetgangers. Dit jaar kwam de Parijse voetgangersambtenaar ons inspireren met een boeiende keynote waarbij vooral de aanpak rond de heraanleg van schoolomgevingen in functie van de voetganger op heel wat enthousiasme kon rekenen.

Kleine maatregelen voor de voetganger

Ook in 2025 bleven we investeren in kleine ingrepen die het comfort en de veiligheid van voetgangers verhogen.

Enkele cijfers:

- 98 nieuwe zebrapaden
- 117 bijkomende elementen voor blindengeleiding
- 35 verwijderde hinderlijke paaltjes
- 58 aanvragen voor controles op terrassen



5. Kinderen- en jongerenmobiliteit

De Grote Trek

Hoe ervaren Gentse kinderen en jongeren het verkeer? En wat hebben ze nodig om zich veilig en zelfstandig te verplaatsen? Het Mobiliteitsbedrijf en de Jeugdendienst gingen op zoek naar antwoorden in het mobiliteitsonderzoek De Grote Trek.

In 2025 bouwden we, **op basis van de data** die in 2023-2024 verzameld werd, **een Kinder- en Jongeren netwerk** uit. Dit netwerk brengt de straten in kaart die kinderen en jongeren het vaakst gebruiken. Het netwerk werd verwerkt in een lijst met knelpunten en zwarte punten, die als basis zal dienen om de **verkeersveiligheid** voor jonge weggebruikers verder te verbeteren.

Het netwerk bestaat uit drie onderdelen:

- Hoofdroutes: straten die kinderen en jongeren zeer frequent gebruiken.
- Toeleidende routes: minder druk gebruikte verbindingen die het netwerk compleet maken.
- Missing links: ontbrekende schakels, zoals ontbrekende wegen of routes over privéterrein.

Extra veilige schoolomgevingen

Dankzij de subsidie 'veilige schoolomgevingen' van het Vlaamse Departement Mobiliteit en Openbare Werken konden we in 2025 **4 schoolomgevingen** aanpakken.

Uitgevoerde maatregelen:

- Plaatsen van draaibomen om straten af te sluiten als schoolstraat
- Creëren van veilige oversteekplaatsen
- Verlagen van boordstenen en uitstulping van voetpaden
- Anti-parkeermaatregelen
- Vergroeningsmaatregelen

Subsidies duurzame mobiliteit voor scholen

Naast de Vlaamse subsidies ondersteunde de Stad Gent in 2025 **30 scholen** met een subsidie om **duurzame mobiliteit te stimuleren**. Scholen konden deze middelen gebruiken voor onder andere de aankoop van schoolfietsen of de organisatie van een mobiliteitsdag.



6. Autovrij gebied

Vergunningen

Om de leefkwaliteit, duurzaamheid en verkeersveiligheid te verbeteren, zorgen we voor een selectief bereikbaar Gent binnen het circulatieplan. De stad telt 5 autovrije gebieden, waar straten uitsluitend voor voetgangers en fietsers zijn bestemd. Voor toegang met een gemotoriseerd voertuig is een vergunning nodig.

In 2025 verbeterden we onze dienstverlening verder. We maakten de **aanvraagflow voor burgers duidelijker** en gebruiksvriendelijker, ondersteund door gebruikerstesten. Daarnaast versoepelden we de bewijslast voor verschillende vergunningscategorieën.

Het aantal vergunningsaanvragen is in 2025 gestegen, terwijl de doorlooptijd sterk daalde: van gemiddeld 9 minuten naar 5 minuten per aanvraag.

Handhaving

Eind 2024 en begin 2025 startten we met een gefaseerd incassotraject. Hierdoor kunnen we vandaag in **24 andere landen boetes innen**. Omdat we van deze landen geen identiteitsgegevens ontvangen, werken we samen met **twee incassopartners**. Zij vragen de gegevens van de kentekenplaathouder op en voeren daarna de effectieve inning uit. De opbrengst wordt vervolgens doorgestort aan Stad Gent. We startten in 2025 met een nieuwe rapportering tussen de incassopartners en het Mobiliteitsbedrijf. Deze rapportering breiden we in 2026 verder uit.

Met de opening van de Verapazbrug werd de R40 verlegd van Dok-Noord en Dok-Zuid naar de Afrikalaan en Koopvaardijlaan. Om sluipverkeer richting de wijk Tolhuis te vermijden, voerden we verkeersmaatregelen in. De handhaving van **twee nieuwe verboden doorgangen** leidde tot een **stijging van het aantal GAS-boetes in 2025**.

Enkele cijfers:

- 47 camera's controleren de toegang tot de autovrije gebieden, de verkeersfilters en de verboden toegangen.
- Gemiddeld 24.550 rechten per dag toegekend aan voertuigen die over een vergunning voor een autovrij gebied beschikken (+ 6,19%)
- Wie zonder vergunning het autovrije gebied binnenrijdt, riskeert een GAS-boete van 58 euro. In 2025 schreven we 192.406 GAS-boetes uit, wat een stijging van 12,01% betekent.



7. Fietsen

2025 was **opnieuw een recordjaar voor de fiets in Gent**. We telden voor het eerst op 6 locaties meer dan 2 miljoen fietsers: Coupure-Links (3.172.571), Visserij (2.267.604), Groendreef (2.256.404), Louisa d'Havébrug (2.398.949), Dampoort-Zuid (2.176.799) en Bijlokekaai (1.902.044*). Op de Coupure-Links, Louisa d'Havébrug en Bijlokekaai passeren er geregeld meer dan 10.000 fietsers op 1 dag.

* Aan de Bijlokekaai werd pas vanaf april geteld, maar we kunnen ervan uitgaan dat hier eveneens meer dan 2 miljoen fietsers passeerden.

Fietsinfrastructuur

Samen met Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen en de bovenlokale overheden realiseerden we **12,1 km nieuwe of vernieuwde fietsinfrastructuur**, waaronder:

- 9,6 km fietspaden en fietswegen
- 1,7 km fietsstraten
- 0,8 km fietssuggestiestroken
- 2 fietskunstwerken

Voor 2 fietsdossiers kregen we het akkoord om subsidies aan te vragen via het Fietsfonds/Kopenhagenplan.

In 2025 realiseerden we een **fietsstraat** door Gentbrugge. Die loopt van het Keizerpark langs de Neerscheldestraat, Kerkstraat, Tweekapellenstraat, Sint-Simonstraat, Gentbruggeplein en Gentbruggekouter tot aan de Lieve Kleine Piranhabrug, de toekomstige fiets- en voetgangersbrug over de Schelde. Ook de Henri Joseph Reystraat richtten we in als fietsstraat.

We **verbeterden de veiligheid voor fietsers en voetgangers** in de Grondwetlaan met een nieuwe asfaltlaag, bredere fietspaden, een veiligheidsstrook tussen de fietspaden en de parkeerstrook en een nieuw zebraad. Ook de Brugsesteenweg pakten we aan met bredere fietspaden, nieuwe fietssuggestiestroken, wegmarkeringen en een zone 30.

De nieuwe **fiets- en voetgangersbrug aan Eiland Zwijnaarde** over de Tijarm van de Schelde opende in 2025. Ze zorgt voor een snelle en veilige verbinding tussen het bedrijventerrein en de Zwijnaardsesteenweg.

Fietsparkeren

In 2025 keurde het college **817 extra fietsparkeerplaatsen** goed, waarvan 168 voor buitenmaatse fietsen. We openden ook een nieuwe afgesloten fietsenstalling in de Engelbert Van Arenbergstraat, met plaats voor 20 gewone en 5 buitenmaatse fietsen. In het centrum vonden we voorlopig nog geen nieuwe locaties voor extra fietsenparkings, maar de ontwerp opdracht voor de fietsenparking Vleeshuis werd gegund en is lopende.

Om de bestaande fietsparkeercapaciteit optimaal te benutten haalde De Fietsambassade 7.839 fietsen van het openbaar domein (weesfietsen, fietswrakken, hinderlijk gestalde fietsen) en 1.008 fietsen uit de fietswrakvakken. Om het fietsparkeren in Gent beter in kaart te brengen schakelden we in 2025 een versnelling hoger en telden we de gestalde fietsen in 7 wijken.

Deelfietsen

In 2025 **groeide het gebruik van deelfietsen opnieuw sterk**. Samen met de aanbieders breidden we het aanbod uit met 181 extra fietsen. Met **in totaal 1,3 miljoen ritten** (1.322.220) – een groei van bijna 30% - zetten de deelfietsen de opwaartse trend van de afgelopen jaren duidelijk voort:

- 329.237 ritten met de fietsen van Donkey Republic
- 858.023 ritten met de elektrische fietsen van Dott
- 56.943 ritten met de elektrische fietsen van Bolt
- 78.017 ritten met de deelfietsen van Blue-bike

Fietsbewegwijzing The Loop

We plaatsten **fietsbewegwijzing op The Loop** en zetten deze ook communicatief in de verf naar de gebruikers en bewoners van The Loop.

Derde meest fietsvriendelijke stad ter wereld

De evolutie van Gent als fietsvriendelijke stad wordt al verschillende jaren opgemerkt in binnen- en buitenland. In 2025 resulteerde dat in **een derde plaats op de Copenhagenize-index**, een ranglijst van de meest fietsvriendelijke steden ter wereld. Gent moet enkel Utrecht en Kopenhagen laten voorgaan.

8. Straatparkeren

In 2025 werkte het Mobiliteitsbedrijf aan **een overkoepelende parkeervisie** om de uitdagingen rond straatparkeren en off-street parkeren aan te pakken en de stad voor te bereiden op de toekomst.

Parkeren op straat

Na de uitbreidingen van het betalende parkeergebied in 2023 en 2024, werden in 2025 geen parkeerregimes uitgebreid of aangepast. Team Straatparkeren organiseert het parkeren op het openbaar domein. Dit omvat het beheer van parkeerplaatsen op straten en pleinen, het voorbehouden van parkeerplaatsen voor specifieke doelgroepen, de parkeercontrole en het beheer en de uitreiking van parkeerrechten.

Parkeercapaciteit

Eind 2025 telde de stad 42.300 parkeerplaatsen op straat binnen de betalende zone. In de loop van het jaar verdwenen 400 parkeerplaatsen op het openbaar domein om ruimte te maken voor andere doelstellingen. Naast **36.550 betalende parkeerplaatsen** waren **5.750 plaatsen voorbehouden voor specifieke doelgroepen**, waaronder bewoners, bestuurders van elektrische voertuigen, personen met een handicap en autodelers. Het aantal voorbehouden parkeerplaatsen steeg in 2025 met 300 ten opzichte van het jaar ervoor.

	Eind 2024	Eind 2025
Aantal parkeerplaatsen voor bewoners	2.042	2.072
Aantal parkeerplaatsen voor personen met een handicap (*)	1.226	1.190
Aantal parkeerplaatsen voor autodelen	844	917
Aantal laadplaatsen	1.042	1.478
Shop & go	92	92

(*) We realiseerden in 2025 42 extra parkeerplaatsen voor personen met een handicap. We deden eind 2025 een correctie op de parkeerplaatsen voor personen met een handicap op privaat terrein. Gezien we deze niet zelf beheren, krijgen we geen triggers bij wijziging. Deze plaatsen worden niet meer bijgehouden in de data.

In 2025 werkten we aan een beleidskader om het pilootproject voor **shop & go-parkeerplaatsen** om te zetten in reguliere werking. De ambitie is om het aantal shop & go plaatsen verder uit te breiden naar andere locaties in de stad. In drukke winkelstraten en handelscentra in de deelgemeenten kunnen automobilisten op dergelijke parkeerplaatsen een half uur gratis parkeren zonder parkeerrecht aan te kopen. Het aantal shop & go plaatsen is in 2025 echter niet verhoogd en blijft voorlopig op 92 staan.

Daarnaast is er verder ingezet op de **uitbreiding van laadinfrastructuur**. Er kwamen 304 publieke laadpunten of CPE bij. Eind 2025 telde Gent in totaal 1.895 CPE aan parkeerplaatsen op de openbare weg en parkeerterreinen van Farys.

We werkten een concreet plan uit om de **bestaande parkeerautomaten duurzaam te kunnen gebruiken tot 2030**. Dat doen we door het aantal automaten op straat slimmer te spreiden en nieuwe, duidelijkere infoborden te ontwerpen. Daardoor kunnen we een voorraad reserveonderdelen aanleggen, wat de operationele zekerheid verhoogt en tegelijk kosten bespaart. Eind 2025 telde het betalende parkeergebied van Gent 1.093 parkeerautomaten. Alle parkeerautomaten werken met betaalkaart, aan 284 automaten kan ook met cash betaald worden.

Parkeerrechten

In totaal verkochten we **7.456.000 parkeerrechten** (zowel gratis als betalend), wat een stijging van 7,4% betekent ten opzichte van 2024. Deze stijging volgt uit de uitbreidingen van het betalend gebied die een jaar eerder op het terrein werden ingericht. Van alle verkochte parkeerrechten was 70,9% betalend en 29,1% gratis.

Het aandeel mobiel parkeren blijft jaar na jaar stijgen, de parkeerautomaten worden dan weer minder en minder gebruikt. In november 2025 werden voor het eerst 2 op de 3 parkeerrechten gekocht via mobiel parkeren (66,9%). Het hele jaar door kocht 63,4% van de gebruikers hun parkeerrechten via app of sms, tegenover 55,6% in 2024 en 47,5% in 2023. Van alle parkeertickets worden er eind 2025 nog 33,1% aan de parkeerautomaat genomen.

	TOTAAL aantal (afgerond)	waarvan
Betalende parkeerrechten	5.288.000	1.768.000 aan de automaten
		3.520.000 mobiel (sms of app)
Gratis parkeerrechten	2.168.000	958.000 aan de automaten
		1.210.000 mobiel (sms of app)

We lanceerden in 2025 een oproep om nieuwe mobiele providers aan te trekken. Twee nieuwe providers – Seety en Xparc - kregen een vergunning, waardoor het totaal aantal mobiele providers nu op zes staat.

In 2025 genereerde de verkoop van parkeerrechten een bedrag van 17.325.740 euro aan aangerekende inkomsten, een stijging van 1,2% ten opzichte van vorig jaar.

8. Straatparkeren

Parkeervergunningen

We bieden verschillende soorten parkeervergunningen aan. Die zijn eenvoudig aan te vragen via het e-loket of aan de loketten in het Stadskantoor, na het maken van een afspraak. Van alle vergunningen vormen die voor bewoners de grootste groep. In 2025 steeg het aantal eerste bewonersvergunningen met 1,1%. Ook het aantal autodeelvergunningen stijgt jaar na jaar, al wordt deze trend gemaskeerd doordat aanbieder Miles zijn activiteiten in Gent heeft stopgezet.

	2024	2025
Aantal eerste bewonersvergunningen	45.943	46.448
Aantal tweede bewonersvergunningen	3.971	4.044
Aantal vergunningen autodelen	2.808	1.330
Aantal vergunningen zorgverstrekkers	954	955
Aantal vergunningen veegwagens	78	87
Aantal vergunningen marktkramers	39	42

De tweede bewonersvergunning en de parkeervergunningen voor marktkramers en zorgverstrekkers zijn betalend. In 2025 leverden deze vergunningen een totale opbrengst op van 1.083.524 euro wat ongeveer evenveel is als in 2024.

Parkeercontrole en parkeerretributies

In 2025 zetten we de nieuwe aanpak van het jaar voordien verder. Sinds 2024 is de parkeercontrole hertekend met twee belangrijke aanpassingen. We controleren nu **niet alleen op betalend parkeren**, maar pakken ook **foutparkeren** aan. Daarnaast versterkt een scanwagen de parkeercontrole op het terrein.

De scanwagen is intussen volledig ingebed in de dagelijkse werking. De wagen wordt elke week ingezet van maandag tot en met zaterdag. We werken binnen het project nog aan enkele optimalisaties en automatisaties, zoals een efficiëntere routeplanning en een betere afstemming met de controles te voet. De kern van het project is ondertussen gerealiseerd: **de scanwagen is structureel in gebruik** en levert een duidelijke ondersteuning van de parkeerhandhaving.

De parkeercontrole met het scanvoertuig gebeurt in een team van vijf personen: één bestuurder van het voertuig, één persoon die centraal de detecties van voertuigen zonder geldig digitaal parkeerrecht verifieert en (potentiële) overtredingen dispatcht naar twee tot drie medewerkers die zich per fiets naar de overtredingen verplaatsen en, indien nodig, een retributie uitschrijven.

In 2025 controleerden 8 GAS-vaststellers van het Mobiliteitsbedrijf zowel op betalend parkeren als foutparkeren. Daarnaast werkten dagelijks 15 externe parkeerwachters, die zich uitsluitend richtten op betalend parkeren. De boetes voor foutparkeren variëren afhankelijk van de ernst van de overtreding. De lichtste overtredingen, zoals parkeren tegen de rijrichting of ter hoogte van gele onderbroken markeringen, leiden tot een boete van 58 euro. Ernstigere overtredingen, zoals parkeren op zebrapaden, voetpaden, fietspaden of op parkeerplaatsen voor personen met een handicap zonder geldige vergunning, worden bestraft met een boete van 116 euro.

De controle op foutparkeren heeft als doel de **verkeersveiligheid te verhogen en de toegankelijkheid van Gent te garanderen**. In 2025 stelden we 40.000 inbreuken vast, die leidden tot 38.500 GAS-boetes. De controle op foutparkeren resulteerde in 2.321.790 euro aan aangerekende inkomsten in 2025.

Naast de controle op foutparkeren werden in 2025 3.471.000 geparkeerde voertuigen gecontroleerd op betalend parkeren. Dit leidde tot 176.500 geregistreerde retributies, waarvan er 10.500 werden geannuleerd om uiteenlopende redenen. Vaak ging het om fouten bij het ingeven van de nummerplaat, zowel door de bezoeker bij de aankoop van het parkeerrecht als door de parkeerwachter bij de controle. In sommige gevallen was er een technisch probleem, zoals een tijdelijke storing in de databank met parkeerrechten. De parkeerretributie bedraagt 40 euro voor wie niet betaalt in een betalende zone of blauwe zone. Voor parkeren op een voorbehouden parkeerplaats zonder geldige vergunning geldt een boete van 80 euro. In 2025 bedroegen de aangerekende inkomsten uit parkeerretributies 7.366.017 euro.

In 2025 startten we ook met de voorbereidingen om de parkeercontrole vanaf eind 2026 volledig intern binnen het Mobiliteitsbedrijf te organiseren.

Autodelen

De **promocampagne autodelen** kende een vervolg in 2025. We vertrokken vanuit het uitgangspunt 'Autodelen is voor iedereen'. De opvallendste blikvanger was een getunede deelwagen, die in het straatbeeld veel aandacht trok. Het idee was duidelijk: als autodelen zelfs werkt voor autotuners, dan kan het echt voor iedereen. Daarnaast ontwikkelden we digitale beelden van extra getunede wagens, die we inzetten in online advertenties. De campagne werd opgepikt door klassieke media en **presteerde ook online sterk**.

In 2025 zijn er op het openbaar domein 73 extra autodeelplaatsen ingericht. Ook het aantal autodeelvergunningen stijgt jaar na jaar, al wordt deze trend gemaskeerd doordat aanbieder Miles zijn activiteiten in Gent heeft stopgezet.

8. Straatparkeren

We sloten 2025 af met:

- **5 erkende autodeelaanbieders:** BattMobility, Cambio, Coopstroom, Cozywheels en Dégage
- 917 voorbehouden parkeerplaatsen voor autodelers
- 1.330 parkeervergunningen voor autodelers
- 40.000 euro financiële steun via het subsidiereglement aan 4 autodeelorganisaties om ook in wijken aan de rand van Gent autodelen te introduceren

Daarnaast startten we een **proefproject met autodeelwagens in de parkeergebouwen** Ledeberg, Tolhuis en Het Getouw. Autodeelorganisaties kunnen hiervoor een gratis parkeerabonnement aanvragen. In de tweede helft van 2026 evalueren we of dit systeem wordt verdergezet.



9. Off-street Mobiliteit

Off-street parkeren omvat alle parkeervoorzieningen buiten de openbare weg. Denk aan parkeergebouwen, park-and-rides, en andere parkeerterreinen, maar ook parkeerplekken binnen nieuwe ontwikkelingen en op het Parkeerplatform. Voor al deze voorzieningen organiseert team Off-street Mobiliteit het beheer en de werking.

Parkeergebouwen

Het Mobiliteitsbedrijf beheert 7 ondergrondse en 2 bovengrondse **parkeergebouwen** met een totale capaciteit van 4.098 parkeerplaatsen. Er zijn 86 laadplaatsen in de parkeergebouwen. In 2025 voerden we in onze gebouwen enkele **kwaliteitsverbeteringen** uit:

- Introductie van betalingen aan de uitrit
- Vernieuwing van de nummerplaatcamera's
- Vernieuwing van de software en servers, inclusief betere beveiliging van het slagboomsysteem
- Verbetering van de communicatie over de werking van de nummerplaat herkenning in de parkings
- In de parkeergebouwen Reep, Sint-Pieterplein en Tolhuis werd de verlichting vervangen door duurzame LED-verlichting.

Om de beveiliging van de parkeergebouwen te optimaliseren, introduceerden we in 2025 een **controlekamer in parking Ramen als centraal aansturingspunt**. Hiervoor werd software aangekocht en kreeg de parking een make-over met o.a. een videowall voor realtime overzicht van alle parkings.

Dankzij deze centralisatie kunnen we:

- onze bewakingsagenten efficiënter inzetten op basis van de werkelijke drukte
- de juiste profielen op de juiste plekken plaatsen (mobiele versus stationaire agenten)
- tegelijk de dienstverlening verbeteren én kosten besparen

In 2025 waren er in totaal **2.131.193 inritten** in deze parkeergebouwen. Deze resulteerden in 10.527.987 euro aan ontvangsten. Zowel het aantal inritten als de inkomsten is gestegen in vergelijking met 2024, respectievelijk met 24% en 3%.

Daarnaast werden de voorbereidingen getroffen om de **tarifiering** van de parkeergebouwen **aan te passen in 2026**. De parkeertarieven worden volledig herzien en hertekend na een benchmark met andere steden. Zo komt er onder andere:

- Een algemene stijging van de tarieven
- Een piektarief op zaterdag en tijdens evenementperiodes
- Een snoei in de wirwar van abonnementsformules. Met één abonnement zal men in de toekomst in bepaalde gevallen in meerdere parkings kunnen parkeren

In oktober introduceerden we in parkeergebouwen Ledeberg en Het Getouw **nieuwe bewonersabonnementen**, net als een algemene prijsdaling in Het Getouw en nieuwe parkeercompensaties bij structurele heraanleg van straten.



9. Off street Mobiliteit

Overzicht van de inritten en ontvangsten

Parking Vrijdagmarkt: 632 plaatsen	2024	2025
Inritten	573.034	555.175
Ontvangsten (euro)	2.700.156	2.668.597

Parking Reep: 470 plaatsen

Inritten	274.539	281.751
Ontvangsten (euro)	1.731.323	1.753.170

Parking Savaan: 540 plaatsen

Inritten	207.187	216.202
Ontvangsten (euro)	966.039	1.047.252

Parking Sint-Michiels: 465 plaatsen

Inritten	335.120	323.419
Ontvangsten (euro)	1.694.019	1.621.312

Parking Ramen: 268 plaatsen

Inritten	142.341	143.683
Ontvangsten (euro)	966.579	994.282

Parking Sint-Pietersplein: 708 plaatsen

Inritten	354.080	393.122
Ontvangsten (euro)	1.491.784	1.685.455

Parking Tolhuis: 165 plaatsen

Inritten	51.289	52.651
Ontvangsten (euro)	181.433	198.981

Parking Ledeberg: 500 plaatsen

Inritten	135.771	154.871
Ontvangsten (euro)	470.209	527.808

Parking Het Getouw: 350 plaatsen

Inritten	8.500	10.319
Ontvangsten (euro)	24.665	31.130

TOTAAL: 4.098 parkeerplaatsen

Inritten	2.081.861	2.131.193	+2,4 %
Ontvangsten (euro)	10.226.207	10.527.987	+3 %

Tot slot bracht de overeenkomst met Interparking voor parkeergebouw Zuid 737.478 euro aan inkomsten op in 2025.

9. Off street Mobiliteit

Park-and-rides

Eind 2025 beschikte Stad Gent over **13 gratis toegankelijke park-and-rides**, goed voor in totaal 1.793 parkeerplaatsen. Daarnaast zijn er ook enkele P+R-plaatsen in parkeergebouwen, zoals de ondergrondse parking aan Gent-Sint-Pieters en het parkeergebouw in Ledeborg. In drie parkings - Ledeborg, Sint-Pietersstation en Galveston - kunnen bezoekers een voordelig P+R abonnement aankopen. Hiervoor zijn 900 parkeerplaatsen voorzien.

In 2025 startten de werken aan het kruispunt van de Industrieweg en de Evergemsesteenweg, waardoor P+R Wondelgem, met 62 parkeerplaatsen, tijdelijk niet beschikbaar is.

Parkeerterreinen: The Loop

Om te anticiperen op de ontwikkelingen op The Loop legden we in 2025, met het afronden van een studie vervoersmanagement, de basis om **zelf de regie over het parkeren te behouden**. We sloten een overeenkomst met sogent voor de bouw van een nieuw parkeergebouw op veld 5 Oost, dat plaats zal bieden aan 500 wagens en 200 fietsen. In november voerden we voor parkings B en C een nieuwe tariefstructuur in en introduceerden we een abonnement voor bedrijven.

De voorbereidingen werden getroffen om op P+R The Loop een slagboomsysteem te installeren. Bestuurders zullen de P+R gratis kunnen blijven gebruiken, maar moeten dan wel hun ticket in het centrum valideren. Ook werd een bestek opgemaakt om de parkeerbegeleiding bij evenementen op The Loop te vernieuwen.

Met parkings B en C op The Loop beschikt Stad Gent over een parkeercapaciteit voor 2.500 voertuigen. De exploitatie van deze terreinen leverde 987.140 euro op aan ontvangsten in 2025.

Ruimtelijke projecten

Het Mobiliteitsbedrijf formuleert adviezen m.b.t. de mobiliteitsimpact voor nieuwe ontwikkelingen, en dit voor verschillende schaalniveaus (van kleine meergezinswoning tot grote verkaveling) en verschillende functies (van wonen, handel, sporten tot industriële bedrijvigheid). Hierbij worden o.a. parkeerrichtlijnen toegepast. Deze richtlijnen bepalen hoeveel fiets- en autoparkeerplaatsen er voorzien moeten worden bij ruimtelijke projecten in Gent. Indien een ontwikkelaar effectief wil overgaan tot de bouw van een project zal daarvoor een omgevingsvergunning toegekend worden. Ook voor het beoordelen van deze aanvraag levert het Mobiliteitsbedrijf een advies af. In 2025 werden in totaal **370 van dergelijke adviezen voor omgevingsvergunningen** geformuleerd.

10. Taxidiensten

Het Mobiliteitsbedrijf behandelt alle aanvragen voor exploitatievergunningen voor Individueel Bezoldigd Personenvervoer van ondernemingen met een maatschappelijke zetel of domicilie in Gent. Voor het stationeren op een Gentse standplaats is bovendien een **machtiging standplaatstaxi** vereist.

In 2025 zijn alle taxivoertuigen met een Gentse machtiging **volledig elektrisch** gegaan. De reguliere taxiwerking liep verder, terwijl we de procedures voor hoorzittingen, klachten en meldingen stroomlijnden. We werkten ook verder aan een strategische en kwalitatieve spreiding van de taxistandplaatsen. Tijdens de Gentse Feesten, de Week van de Mobiliteit en de Winterfeesten voerden we **een campagne om de Gentse standplaatstaxi's extra in de kijker te zetten**.

Enkele cijfers:

- 1.146 actieve bestuurderspassen geregistreerd in de centrale databank van de Vlaamse overheid. Dit zijn chauffeurs die in Gent een aanvraag indienden om als taxichauffeur actief te zijn in Vlaanderen.
- 269 actieve vergunningen voor straattaxi's en 125 actieve vergunningen voor standplaatstaxi's via een aanvraag in Gent. Op één vergunning kunnen meerdere voertuigen staan.
- 556 voertuigen vergund als straattaxi in Vlaanderen via een aanvraag in Gent. Daarvan hebben 177 voertuigen ook een Gentse machtiging als standplaatstaxi.
- 246 elektrische voertuigen met een taxivergunning. Daarvan hebben 177 voertuigen een Gentse machtiging als standplaatstaxi. De andere 69 elektrische voertuigen zijn vergund als straattaxi in Vlaanderen via een aanvraag in Gent.

11. Dienstverlening

Ook in 2025 zette het Mobiliteitsbedrijf zich in om **kwaliteitsvolle, efficiënte en klantvriendelijke dienstverlening** aan te bieden. Net zoals in de voorbije jaren blijven burgers vlot de weg vinden naar het Mobiliteitsbedrijf, zowel aan onze loketten als via telefoon en e-mail.

Contactmomenten

In 2025 registreerden we **15.673 burgercontacten** in de CRM-databank. Deze contacten hebben verschillende onderwerpen, zoals vragen over parkeervergunningen en vergunningen autovrij gebied maar ook algemene vragen en meldingen over mobiliteit in Gent.

Daarnaast verwerkte de Cel Parkeerheffingen 20.765 bezwaren tegen parkeerretributies en ontvingen de GAS-ambtenaren van het autovrij gebied 23.039 schriftelijke contacten waarvan 9.373 effectieve verweren.

Verder:

- Het Mobiliteitsbedrijf beantwoordde 459 gemeenteraads- en commissievragen.
- We beantwoordden 19.613 telefonische oproepen op ons algemeen telefoonnummer.
- We verwerkten 96 eerstelijnsklachten, meer dan een halvering van het aantal van vorig jaar.

Bezoekers aan het loket

In 2025 mochten we 6.688 bezoekers ontvangen aan het loket, die in totaal **7.497 afspraken** maakten. 99,1% van alle klanten maakten op voorhand een afspraak om langs te komen aan het loket, minder dan 1% bood zich aan zonder afspraak.

Het merendeel (4.674) van de afspraken werd gemaakt voor een parkeervergunning. Daarnaast werden er ook nog afspraken gemaakt voor:

- 784 afspraken voor vergunningen autovrij gebied
- 979 afspraken voor bezwaren tegen/vragen over parkeerretributies
- 904 afspraken voor taxivergunningen
- 156 diverse vragen (bezoekerstickets, afhalen communicatiemateriaal, ...)



12. Personeel en financiën

Personeel in cijfers

- 12.541.656,71 euro uitgaven voor personeel
- 151,3 equivalenten (VTE): aantal ingevulde formatieplaatsen 2025
- 14 nieuwe medewerkers in dienst
- 18 medewerkers uit dienst

Uitgaven en inkomsten

Uitgaven (in euro)

	2024	2025	Extra informatie
Exploitatie uitgaven	32.810.805	32.691.339,47	Deze categorie bestaat uit de dagelijkse uitgaven voor de exploitatie van het Mobiliteitsbedrijf, zoals de uitgaven voor de exploitatie van de parkeergebouwen en het parkeren op straat, studies, communicatie en werkingssubsidies.
waarvan toegestane werkingssubsidies	4.655.459	4.862.176,82	De voornaamste subsidies in 2025 zijn deze voor de EVA Fietsambassade en De Lijn.
waarvan bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen	12.928.576	12.541.656,71	Personeelsuitgaven
Dividend aan Stad Gent	12.178.963	12.282.484	Het dividend is vastgelegd in het afsprakenkader tussen het Mobiliteitsbedrijf en de Stad Gent.
Investerings	3.889.915	4.194.627,23	De voornaamste investeringen in 2024 zijn deze voor hard- en software via District09, 4G-modems in de parkeerautomaten, de realisatie van fietsparkeerplaatsen en investeringen in het kader van het actieplan vervoersarmoede.

Inkomsten (in euro)

	2023	2024	Extra informatie
Exploitatieontvangsten	48.070.141	52.719.919	De exploitatieontvangsten van het Mobiliteitsbedrijf bestaan uit vier grote pijlers: parkeergeld uit straatparkeren, parkeergeld uit parkeergebouwen, parkeerheffingen en GAS4-boetes.
waarvan werkingssubsidies	380.000	-	Aan het Mobiliteitsbedrijf toegekend door Federale en Vlaamse overheid en de provincie Oost-Vlaanderen.
Tussenkost van de Stad Gent aan het Mobiliteitsbedrijf	2.481.227	2.822.056	De tussenkost is vastgelegd in het afsprakenkader tussen het Mobiliteitsbedrijf en de Stad Gent.

Colofon

Verantwoordelijke uitgever

Mieke Hullebroeck
algemeen directeur
Stadhuis, Botermarkt 1, 9000 Gent

Contact

Mobiliteitsbedrijf Stad Gent

Postadres

Botermarkt 1
9000 Gent

Bezoekadres

Woodrow Wilsonplein 1
9000 Gent
t.: 09 266 28 00
mobiliteit@stad.gent
stad.gent/mobiliteit

Redactie & layout

Mobiliteitsbedrijf Stad Gent