

TE PROKEN



JAARVERSLAG
2010

AntwerPen

Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen



JAARVERSLAG
2010
Antwerpen**Pen**
Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen



Als Parkeerbedrijf kijken we graag vooruit: hoe kunnen we onze dienstverlening verder verbeteren en blijvend ons steentje bijdragen aan de leefbaarheid in Antwerpen. Een jaarverslag is echter een goede aanleiding om nog eens achterom te kijken. Want pas dan zie je hoeveel er ook in 2010 weer is gerealiseerd.

Zo maakten we bijvoorbeeld afspraken met een aantal parkingexploitanten over een voordelig avondtarief voor alle parkeerders en over gunstige tarieven voor bewonersabbonnementen. Dankzij dit initiatief wordt een avondje stappen in Antwerpen goedkoper en komt er meer parkeerruimte op straat voor bewoners en kortparkeerders.

Het voorbije jaar speelde het Antwerpse Parkeerbedrijf opnieuw op verschillende fronten een voortrekkersrol: bijvoorbeeld via het proefproject dat parkeerders de mogelijkheid bood om bij enkele automaten te betalen met Maestro, Mastercard of Visa – die samenwerking met Maestro was een primeur in België.

Eerdere vernieuwingen bewezen ondertussen hun structurele nut: begin april registreerde het Parkeerbedrijf de vijfmiljoenste sms-betaling sinds de invoering van het sms-parkeren. Circa 35 procent van de parkeersessies in Antwerpen wordt inmiddels per gsm betaald. Met de overstap op digitale bewonerskaarten en bijbehorende digitale controle van de nummerplaten, zal 2010 verder de geschiedenis ingaan als het ‘begin van het einde van de bekende gele vignetten’ die aan de voorruit kleven.

Naast de auto krijgt ook de fiets steeds meer aandacht. In 2009 publiceerden we het fietsparkeerplan. In 2010 concretiseerden we een reeks voorstellen uit dit plan: we schaften mobiele fietsenstallingen aan die de stad kan inzetten bij grote evenementen, zorgden verspreid over de stad voor vaste fietshekjes en openden nog enkele buurtfietsenstallingen.

“ Het Parkeerbedrijf speelde in 2010 opnieuw op verschillende fronten een voortrekkersrol. ”

En natuurlijk was er het voorbereidende werk voor de Antwerpse stadsfietsen. Na de selectie van een leverancier voor de uitbouw en exploitatie van het systeem en de officiële contractondertekening, in december, kon het echte voorbereidende werk beginnen voor de plaatsing van zo’n tachtig stations voor in totaal duizend stadfietsen. Hierover zal u in het jaarverslag 2011 ongetwijfeld veel meer lezen.

Daarnaast was er zoals altijd ook het ‘gewone’ dagelijkse werk: van de parkeercontroles, het uitreiken van bewonerskaarten tot behandeling van aanvragen voor invalidenplaatsen, enzovoort. Dit werk en alle realisaties waarover u op de volgende pagina’s kan lezen, waren enkel mogelijk dankzij de betrokkenheid, ideeën en vakkennis van alle medewerkers en partners. We willen hen dan ook oprecht bedanken voor hun inzet. We zullen samen ook in 2011 weer de nodige stappen zetten om het parkeren in Antwerpen verder te optimaliseren.

Eric Dubois
afgevaardigd bestuurder

Ludo Van Campenhout
voorzitter



Voorwoord	5
1. Het Parkeerbedrijf Antwerpen	9
1.1 Missie	9
1.2 Bestuursorganen	9
1.3 Doelstellingenboom	10
1.4 Interne organisatie	11
1.5 Organigram Parkeerbedrijf	13
1.6 Klantgerichtheid	14
1.7 Parkeren in andere steden	17
1.8 Het Parkeerbedrijf in de pers	17
2. Personeel	37
2.1 Onze medewerkers	37
2.2 Het Parkeerbedrijf leidt op en sponsort	38
2.3 Het Parkeerbedrijf leert bij	38
2.4 Fietsdag voor werknemers	41
2.5 Bedrijfsfietsen	41
2.6 Familiedag Planckendael	41
2.7 Personeelsfeest	41
2.8 Multiculturele middag	41
3. Parkeren	43
3.1 Zones beperkt parkeren	43
3.2 Parkeren van lichte vrachtwagens	44
3.3 Parkings en parkeerterreinen	45
3.4 Parkeersignalisatie in Antwerpen	46
3.5 Parkeerkaarten	47
3.6 Betaalalternatieven	48
4. Projecten	51
4.1 Parkeermakelaar	51
4.2 Publieke fietsen	52
4.3 Vernieuwen parkeergeleidingssysteem	53
4.4 Nieuw softwareprogramma en nieuwe handterminals parkeercontrole	54
4.5 Actie voor personen met een handicap	55
4.6 Inventieve oplossingen voor bewonersparkeren	56
4.7 Procedures	57
5. Financieel luik	59
5.1 Balans na winstverdeling	59
5.2 Resultatenrekening	61
5.3 Resultaatverwerking	62
5.4 De financiële verhouding tussen de stad Antwerpen en het Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf	62
Besluit	63
Colofon	64



Rombouts

Antwerpen

1. Het Parkeerbedrijf Antwerpen

Het Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen is in 2001 door het stadsbestuur opgericht om een samenhangend parkeerbeleid voor te bereiden en uit te voeren. In 2002 was de organisatie werkelijk operationeel. De belangrijkste opdrachten van het Parkeerbedrijf zijn:

- parkeerbeleidsnota's voorbereiden
- parkeerreglementering bijsturen
- het parkeertoezicht plannen en organiseren
- retributiebons opvolgen
- het parkeergeleidingssysteem exploiteren
- informatie verstrekken over parkeren
- fietsparkeren coördineren

1.1 Missie

De belangrijkste doelstellingen zijn kernachtig geformuleerd in de missie van het Parkeerbedrijf. Deze missie toont enerzijds het engagement naar de klanten van het Parkeerbedrijf; anderzijds is het een instrument voor het verder uitbouwen van het intern kwaliteitsbeleid.

“Het Parkeerbedrijf ondersteunt actief het mobiliteitsbeleid van de Stad Antwerpen door een parkeerbeleid voor te stellen en uit te voeren dat rekening houdt met de verkeersleefbaarheid en de noden en wensen van zowel bewoners als bezoekers van de Stad. Hiertoe zal het Parkeerbedrijf alle betrokkenen tijdig en correct informeren en een klantgerichte werking uitbouwen.”

1.2 Bestuursorganen

Directiecomité

In tegenstelling tot een gewone vennootschap is een autonoom gemeentebedrijf overeenkomstig artikel 263ter, §3 NGW verplicht een directiecomité op te richten. Hetzelfde artikel bepaalt dat het directiecomité is samengesteld uit een afgevaardigd bestuurder (die het directiecomité voorzigt), en vier bestuurders-directeuren, aangesteld door de raad van bestuur. Het directiecomité is belast met het dagelijks bestuur, de vertegenwoordiging met betrekking tot dat bestuur en de uitvoering van de beslissingen van de raad van bestuur. Wat dat betreft brengt het directiecomité regelmatig verslag uit bij de raad van bestuur.

Het directiecomité van het Parkeerbedrijf kwam in 2010 vijftien keer bijeen; tijdens die bijeenkomsten werden er 179 punten behandeld.

Samenstelling: Eric Dubois (afgevaardigd bestuurder), Wilfried De Goeyse, Jan Schaeken, Cynthia Van der Linden en Cathy-Ann Van Volsem. Saskia Ribbens neemt de rol van secretaris op zich.

Raad van bestuur

De raad van bestuur is gemachtigd om alle nuttige of noodzakelijke handelingen te stellen om de doelstellingen van het Parkeerbedrijf te realiseren. De raad van bestuur heeft de volheid van bevoegdheid en is het beleidsorgaan van het autonome gemeentebedrijf.

De leden van de raad van bestuur van autonome gemeentebedrijven worden aangesteld door de gemeenteraad. Alle politieke partijen zijn hierin vertegenwoordigd.

De raad van bestuur bestaat uit Ludo Van Campenhout (voorzitter), burgemeester Patrick Janssens, Robert Voorhamme, Leen Verbist, Guy Lauwers, Monica De Coninck, Luc Bunge-neers, Philip Heylen, Marc Van Peel, Erwin Pairon, Johan Van Brusselen en Eric Dubois (afgevaardigd bestuurder Parkeerbedrijf). De leden met raadgevende stem van de raad van bestuur zijn Wilfried De Goeyse, Cathy-Ann Van Volsem, Cynthia Van der Linden, Jan Schaeken, Roel Verhaert en Eddy Schevernels. Ten slotte zijn er nog drie commissarissen: Toon Wassenberg, Suzette Verhoeven en Paul De Weerd. Net als bij het directiecomité neemt Saskia Ribbens ook hier de taak van secretaris op zich.

Er werden 62 punten behandeld tijdens 11 zittingen, waarvan 54 A-punten en 8 B-punten.

“ Dankzij de doelstellingenboom is er altijd een actueel overzicht van lopende projecten, initiatieven en uitgangspunten. ”

College van commissarissen

De controle op de financiële situatie, de jaarrekeningen en de naleving van de statuten is opgedragen aan een college van drie commissarissen, gekozen door de gemeenteraad, buiten de raad van bestuur van het Parkeerbedrijf. In oktober 2010 werd Eva Wuyts als commissaris vervangen door Toon Wassenberg.

Samenstelling: Toon Wassenberg, Suzette Verhoeven, Paul De Weerd (PKF bedrijfsrevisoren).

1.3 Doelstellingenboom

Om de samenwerkingsketen tussen de verschillende beleidsdomeinen en doelstellingen te versterken, maakte het Parkeerbedrijf voor het parkeerbeleidsplan 2008-2013 de vertaalslag naar een doelstellingenboom. Dankzij de doelstellingenboom is er altijd een actueel overzicht van lopende projecten, initiatieven en uitgangspunten. Ook in 2010 vermeldde de doelstellingenboom dus weer een reeks onderwerpen, waaronder:

- Het parkeerbeleid beïnvloedt de vervoerswijzekeuze ten voordele van het STOP-principe, dat staat voor stappen, trappen, openbaar vervoer en in laatste instantie de personenwagen.
- Het Parkeerbedrijf blijft streven naar een optimale benutting van alle beschikbare parkeerplaatsen. Om deze doelstelling te realiseren, startte de parkeermakelaar in 2010 met een project om de vraag naar en het aanbod van parkeerplaatsen aan elkaar te koppelen.

- Voor elke parkeerproblematiek wordt er een gebiedsgerichte aanpak uitgewerkt en gehanteerd. Elke oplossing is gebaseerd op serieus parkeeronderzoek.
- Waar mogelijk wordt het parkeerbeleid gedifferentieerd naar de verschillende doelgroepen. Autodeelplaatsen zijn voorzien van een duidelijke groene sticker, alle parkeerplaatsen voor personen met een handicap zijn ook voorzien van duidelijke parkeer-signalisatie, bewoners kunnen dan weer onbepaald gratis parkeren op alle reglementaire parkeerplaatsen in een ruime straal rond hun woning.
- Naast een differentiatie naar de verschillende doelgroepen, wordt er ook gedifferentieerd naar de verschillende categorieën van voertuigen. Zo opende het Parkeerbedrijf in 2010 opnieuw enkele buurtfietsenstallingen; in 2011 zullen er nog meer volgen.
- De controle op het parkeergedrag is ook niet weg te denken uit deze doelstellingenboom.
- *Last but not least* behoort het uitbouwen van een kwalitatieve en klantvriendelijke dienstverlening tot de doelstellingenboom. Het personeel van het Parkeerbedrijf geniet daarom geregeld doorgedreven trainingen in klantvriendelijkheid.

1.4 Interne organisatie

Afdeling communicatie en klantendienst

Deze afdeling bestaat bij volledige bezetting uit vijf medewerkers: het afdelingshoofd communicatie en klantendienst, een communicatieadviseur en drie (balie)medewerkers klantendienst. De medewerkers van de klantendienst beantwoorden telefonische vragen, vragen die per e-mail binnenkomen en ontvangen klanten aan de infobalie. Ze maken bewonerskaarten, minder-hinderkaarten en filmkaarten aan, helpen klanten verder met informatieve vragen over parkeren en parkeerretributies, verkopen Smart Parktoestellen en de bijbehorende Smart Cards, enzovoort.

De communicatieafdeling werkt aan zowel de interne als de externe communicatie. Zo worden de collega's geïnformeerd via onder meer interne nieuwsbrieven en via het intranet. De externe communicatie verloopt via de website *parkereninantwerpen.be*, folders (voor o.a. de bewonerskaartzones, parkeerinfo voor werknemers en bezoekers), flyers en/of informatieve bewonersbrieven over nieuwe of veranderende parkeerregimes, een jaarverslag enzovoort. In 2010 kampte de afdeling communicatie- en klantendienst een tijdlang met forse onderbezetting: vanaf het voorjaar tot het einde van het jaar was er geen afdelingshoofd, sinds het najaar ook geen adviseur communicatie. Contracten voor de opvolging werden in december getekend.

Afdeling juridische zaken en retributies

De afdeling juridische zaken en retributies werkt nauw samen met de communicatie en klantendienst. De afdeling telt een afdelingshoofd, een juridisch adviseur, een adviseur klantenrelaties en vier medewerkers.

De juridische zaken worden afgehandeld door de adviseur juridische zaken en het afdelingshoofd. De vier medewerkers behandelen bezwaarschriften over parkeerretributies, regelen de terugbetalingen, behandelen schuldbemiddelingen en stellen afbetalingsplannen op. De kwaliteitsbewaking van alle klantencontacten gebeurt door de adviseur klantenrelaties; dit betreft zowel de telefonische en de face-to-facecontacten als de brieven en e-mails.

Daarnaast neemt zij ook waar mogelijk initiatieven voor de verdere verbetering van de dienstverlening en ondersteunt ze de afdeling communicatie en klantendienst.

Afdeling parkeerstudies en databeheer

Deze tak van het Parkeerbedrijf bestaat uit zes medewerkers onder leiding van het afdelingshoofd parkeerstudies en databeheer. Dit team werkt aan de praktische uitvoering en voorbereiding van het parkeerbeleid.

Zo behandelen de medewerkers parkeerreglementering bijvoorbeeld vragen over bestaande parkeersituaties. En na parkeeronderzoeken (en in overleg met andere betrokken stadsdiensten) zorgen ze voor de nodige aanpassingen van de parkeerreglementeringen, signalisatie en inrichting van laad- en loszones, kiss- and ridezones, voorbehouden parkeerplaatsen voor personen met een handicap en autodeelplaatsen. Ook behandelen zij de aanvragen voor de plaatsing van fietsbeugels.

De adviseurs parkeerprojecten werken aan de uitvoering en begeleiding van parkeeronderzoeken. Daarnaast leveren ze adviezen over uiteenlopende parkeervraagstukken en zorgen ze voor de voorbereiding en implementering van het parkeerbeleid. In 2010 speelden de adviseurs onder meer een actieve rol bij het realiseren van de buurtfietsenstallingen en het onderzoek naar de vernieuwing van het parkeergeleidingssysteem.

Afdeling straatparkeren

Het overgrote deel van het team straatparkeren bestaat uit parkeerwachters. Zij voeren de parkeercontroles op de openbare weg uit in de zones waar betalend parkeren of schijfparkeren geldt. Daarbij controleren ze ook het correct gebruik van de autodeelplaatsen. Parkeerders die geen geldig parkeerbewijs in hun wagen hebben liggen op het moment van de parkeercontrole, krijgen een parkeerretributie van 23 euro.

“ Om alle parkeerwachters goed op de hoogte te houden, zijn er regelmatig briefings en opleidingen rond klantvriendelijkheid, inclusief *mystery visits*. ”

Naast hun controlerende functie hebben de parkeerwachters ook een informerende functie. Ze worden op straat immers geregeld aangesproken door parkeerders met vragen over parkeertarieven, bewonerskaarten, sms-parkeren, enzovoort. In de blauwe zones hebben de parkeerwachters als extra service ook altijd Europese blauwe parkeerschijven op zak om uit te delen aan parkeerders die geen blauwe schijf bij zich hebben.

Het opvallende rood-grijze uniform dat de parkeerwachters dragen is dan ook bewust gekozen: zo zijn ze van ver herkenbaar voor klanten. Het Parkeerbedrijf investeert trouwens in een blijvende optimalisatie van de uniformen. In 2009 waren de parkeerwachters nog volledig in het nieuw gestoken (rode jassen, hemden, fleeces); in 2010 kwamen daar de warme mutsen-met-flapjes bij – die goed van pas kwamen tijdens de koude wintermaanden met de vele sneeuwbuien.

Om alle parkeerwachters goed op de hoogte te houden, zijn er regelmatig briefings en opleidingen rond klantvriendelijkheid, inclusief *mystery visits*.

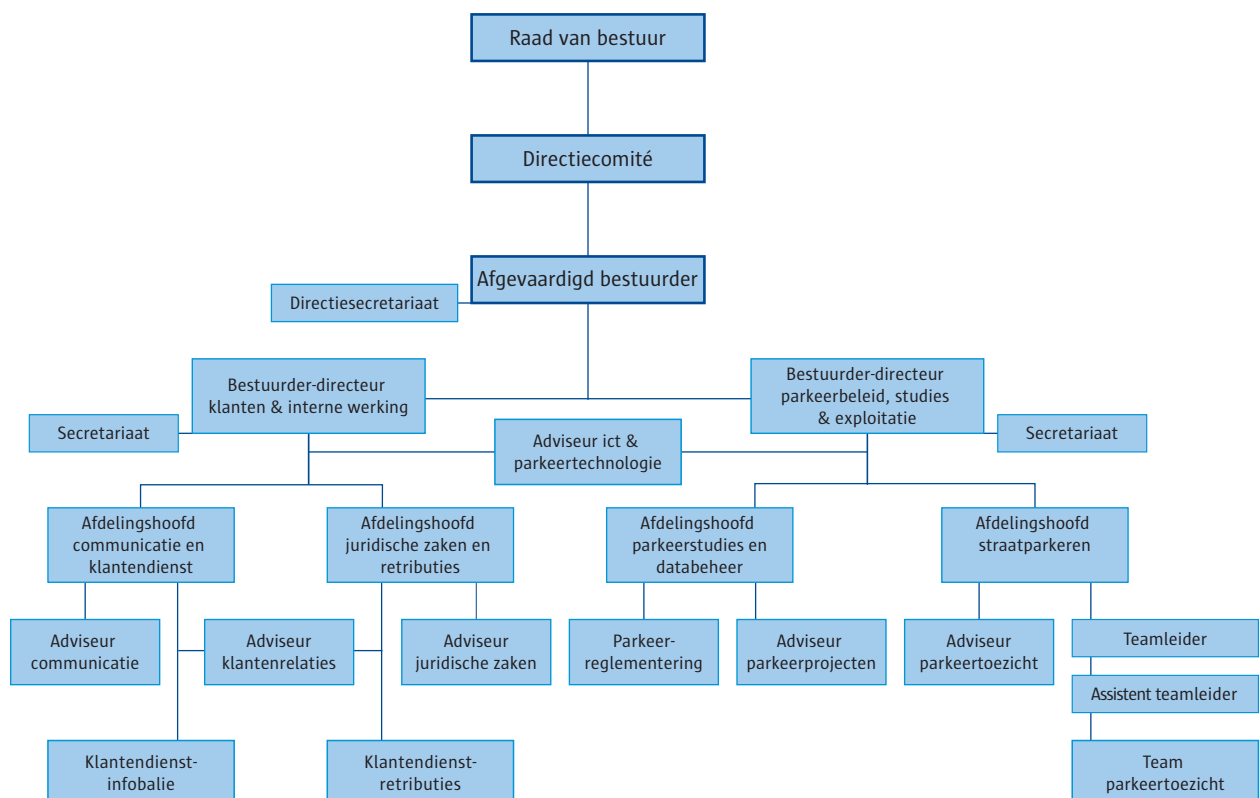
De parkeertoezichters worden verder gecoacht en opgevolgd door een teamleider en assistent-teamleiders. De parkeerwachters die vast in dienst treden worden beëdigd door de burgemeester. De adviseur parkeertoezicht maakt de werkplanning van de parkeertoezichters op. Daarnaast streven de adviseur en de teamleider samen naar een voortdurende optimalisering van de procedures van het parkeertoezicht. Het afdelingshoofd straatparkeren stroomlijnt de werking binnen haar afdeling en coördineert de samenwerking met de concessies voor straatparkeren en de Antwerpse politie.

Verder werkt de afdeling ook nog aan:

- het beheer van het automatenpark (waar moet een nieuwe parkeerautomaat komen, waar moeten door werken tijdelijk parkeerautomaten verdwijnen,...);
- een vlotte samenwerking met alle partners zoals concessionarissen (Apcoa en Parkeerbeheer), Mobile For,...;
- onderzoeken naar nieuwe betaalmogelijkheden (bv Maestro/Mastercard/Visa) en de opvolging van het parkeergeld dat binnenkomt via parkeerautomaten;
- het informeren van bewoners en bezoekers (via onder meer flyers, affiches, bewonersbrieven en de pers) bij een wijziging van het parkeerbeleid in een bepaald gebied.

Tot slot werkte de afdeling straatparkeren in 2010 hard aan de optimalisatie van de handcomputers. Zo kunnen de parkeerwachters de controles nu nog efficiënter uitvoeren en gemakkelijker meldingen doorgeven over bijvoorbeeld defecte parkeerautomaten of plaatsen met slukstort.

1.5 Organigram Parkeerbedrijf



1.6 Klantgerichtheid

Training klantvriendelijkheid

Het Parkeerbedrijf draagt klantvriendelijkheid hoog in het vaandel. Zowel medewerkers als leidinggevenden worden op regelmatige basis getraind om klanten correct en vriendelijk verder te helpen. Het cursuspakket 2009-2010 voorzag een luik telefonische communicatie en een meer algemene training klantvriendelijkheid.

Daarnaast zijn er de doorlopende opleidingen, zoals de cursussen voor nieuwe medewerkers en de individuele coachingstrajecten aan de hand van *mystery calls* en *visits*: elke parkeerwachter treft jaarlijks drie *mystery visits*; voor de medewerkers van de klantendienst die in contact komen met klanten zijn er jaarlijks vier *mystery calls*.

Charter

Het Parkeerbedrijf concretiseert de klantvriendelijkheid verder via verschillende charters. Zo is er een charter voor de parkeerwachters (waarop ook de *mystery visits* zijn gebaseerd) en de medewerkers van de binnendienst werken eveneens vanuit een 'charter klantgerichtheid'.

Het uitgangspunt daarbij is:

Klantgerichtheid = voldoen aan de verwachtingen van de klant +1.

Charter klantgerichtheid

1. PIP

*Het is duidelijk dat we **Positief Ingestelde Personen** zijn: positief ingesteld zowel in onze bewoording als in onze houding. Mensen zijn goed en bedoelen het goed. Gebruik dan ook positieve taal. Het is immers leuk om te horen:*

'Ik kijk het even voor u na.' 'Perfect, ik doe het nodige.' 'Kan ik u helpen?'

Als PIP geloven we de klant op zijn woord totdat het tegendeel is bewezen, ook al vertelt onze ervaring iets anders.

2. Persoonlijke aanpak

Noteer de naam van je gesprekspartner en gebruik deze minimum tweemaal.

3. Help een klant zo snel als mogelijk verder

3a Aan de telefoon: Onderzoek heeft aangetoond dat de irritatie snel toeneemt wanneer de telefoon meer dan drie keer overgaat. Beantwoorden binnen de drie beltonen wordt door de klant als snel ervaren. Probeer daarom steeds je telefoon (of die van een afwezige collega) op te nemen binnen de drie beltonen.

*3b Aan de balie: Er is te weinig aandacht voor wie binnenkomt. Dit noemen we het **bakkersyndroom**. Je wordt begroet als je aan de beurt bent. Niet vroeger. Men merkt het niet eens als je binnenkomt en gaat door met de persoon met wie men op dat moment bezig is. Erg makkelijk te remediëren eigenlijk: let op wie er binnenkomt, glimlach en zeg 'Goedemorgen/-middag' etc. Je zult merken dat dit effect heeft. Vriendelijkheid is aanstekelijk. Je krijgt de communicatie die je geeft.*

4. Fix it right the first time

Probeer om de klant meteen verder te helpen. Kan je de klant niet onmiddellijk verder



helpen, omdat het opzoeken van het dossier enige tijd vergt, noteer dan de vraag en bel de klant terug.

Absoluut te vermijden: navraag doen en de klant aan de telefoon laten wachten. Dit komt onzeker en onprofessioneel over en is niet klantvriendelijk door de lange wachttijd die hierdoor ontstaat.

5. Uw probleem = mijn probleem

Belangrijk is te weten dat een klacht voor 80% uit emotie bestaat en 20% uit inhoud.

We richten ons op de emotie door uit te drukken wat de emoties van de klant zijn op het moment.

Klachtenbehandeling start met het (h)erkennen van de emotie van de klant. Pas dan werken we aan de oplossing.

Samenwerking met ombudsdienst Stad Antwerpen

Parkeerders die ontevreden zijn over een parkeerregime, of vragen/klachten hebben over bijvoorbeeld hun bewonerskaartzone of een retributiebon contacteren soms de ombudsvrouw in de hoop dat zij hun probleem kan oplossen. Daarom werkt het Parkeerbedrijf nauw samen met het team van ombudsvrouw Karla Blomme.

Sommigen nemen eerst contact op met het Parkeerbedrijf, en kloppen na afwijzing van hun klacht dan in tweede instantie aan bij de ombudsdienst. De ombudsvrouw neemt in dat geval op haar beurt contact op met het Parkeerbedrijf. Dergelijke klachten registreert en behandelt het Parkeerbedrijf als een tweedelijnsklacht. De ombudsvrouw beantwoordt de klacht vervolgens zelf, na inhoudelijke informatie te hebben ingewonnen bij medewerkers van het Parkeerbedrijf. Wenden klagers zich daarentegen direct tot de ombudsvrouw zonder ooit het Parkeerbedrijf te hebben gecontacteerd, dan wordt een eerstelijnsklacht opgetekend. De afspraak met de ombudsdienst is dat het Parkeerbedrijf de klant in dat geval rechtstreeks antwoordt en tegelijkertijd een kopie van dat antwoord stuurt naar de ombudsvrouw.

Nieuwe telefooncentrale

Om de klantvriendelijkheid verder te optimaliseren kwam er in september 2009 een nieuwe telefooncentrale. Deze centrale biedt de mogelijkheid om enorm veel zaken te monitoren. Denk daarbij bijvoorbeeld aan hoe lang klanten gemiddeld moeten wachten alvorens de telefoon wordt opgenomen, wat de maximale wachttijd is, de gemiddelde gesprekstijd of ophangtijd, het aantal oproepen of de bedieningsgraad van de telefonische oproepen. Door al deze parameters geregeld te analyseren, kan gericht worden gewerkt aan verdere verbetering van de dienstverlening.

In 2010 ontving het Parkeerbedrijf via het algemeen nummer 30.034 telefonische oproepen. De gemiddelde bedieningsgraad (het percentage oproepen dat effectief werd beantwoord) was 85 procent – een mooi gemiddelde, zeker gezien de onderbemanning tijdens een deel van het jaar. Met een voltallig team steeg de bedieningsgraad in december 2010 naar 92 procent. Ook door onderbemanning viel de score van de maximum wachttijd in 2010 iets minder positief uit dan gehoopt: in incidentele gevallen moesten klanten tot soms 15 minuten wachten.

Opvolging klantencontacten

Halverwege 2009 stelde het Parkeerbedrijf een adviseur klantenrelaties aan die in 2009 en 2010 onder meer de verdere verbetering van het opvolgingssysteem van de klantencontacten aanpakte.

“ Met een voltallig team steeg de bedieningsgraad in december 2010 naar 92 procent. ”

Via een uitgekiend systeem kan iedereen nu in één oogopslag de stand van zaken over alle afdelingen heen bekijken. Zo is meteen duidelijk waar moet worden bijgesprongen en welke klantencontacten al succesvol afgerond zijn. Klanten krijgen een automatische bevestiging dat hun e-mail goed is aangekomen. In deze automatische bevestiging staat ondermeer hoe lang ze maximaal hoeven te wachten op een antwoord. Deze termijn wordt afgeleid uit het opvolgingssysteem. Klanten ervaren deze kleine service als erg handig. Het merendeel van de klanten weet immers graag hoe lang ze op een antwoord dienen te wachten.

Verbouwingen

De kantoorruimte op de tweede verdieping van het Natiënhuis werd te klein om de klanten goed te kunnen ontvangen en onderdak te bieden aan een groeiend aantal medewerkers. Uitbreiding naar een deel van de derde verdieping bleek mogelijk; de verbouwingen op beide verdiepingen gingen van start in 2009 en werden afgerond in december 2010. Op het gelijkvloers liggen kleedkamers voor de parkeerwachters; deze kregen douches en andere sanitaire voorzieningen. De afdelingen parkeertoezicht en ICT, evenals de refter verhuisden naar de derde verdieping. Zo kwam er op de tweede verdieping meer plaats voor de communicatie en klantendienst met o.a. de balie. Ook medewerkers van de retributie- en juridische dienst en

van de afdeling parkeerstudies en databeheer kregen hier een plaats. Tot slot is er op deze verdieping ruimte voor de directie, het directiesecretariaat en enkele vergaderzalen.

1.7 Parkeren in andere steden

Het Parkeerbedrijf krijgt geregeld andere steden over de vloer die geïnteresseerd zijn hoe in Antwerpen het parkeerbeleid uitgetekend wordt, hoe publiek - private samenwerkingen opgezet worden, enzovoort. In 2010 kwamen o.a. Leuven, Gent en Almere op werkbezoek. Afgevaardigd bestuurder Eric Dubois werd uitgenodigd om in Amsterdam, Sofia en Veliko Turnovo (Bulgarije) een uiteenzetting te geven over het Antwerpse parkeerbeleid voor wagens en fietsen.

1.8 Het Parkeerbedrijf in de pers

Het Parkeerbedrijf laat ook in 2010 graag anderen aan het woord om een beeld te schetsen van zijn activiteiten. Hieronder volgt een selectie uit de artikelen die het afgelopen jaar in de pers verschenen.

Op ontdekking op de Turnhoutsebaan

30 april 2009

Voorzitter van de Borgerhoutse winkeliersvereniging Voorstad en eigenaar van de kindwinkel Kitty Kidsystems Alain Herremans herkent tussen de Kerkstraat en de IJzeren brug een boeiende regio. “De Turnhoutsebaan heeft heel wat troeven in de hand. Naast de centrale ligging en de functie als hoofdinvalsweg heeft de straat een hoog ontdekkingsgehalte. Kwaliteitswinkels met een bovenlokaal karakter spelen een belangrijke rol. Een minpunt is de onterecht negatieve perceptie van buitenaf. Daarin kan de stad een verschil maken door het openen van imagoverlagende winkels te bemoeilijken. In de toekomst mogen ook meer van onze bestuursfuncties worden ingevuld door allochtonen, maar we zijn al blij met het hoge percentage betrokken winkeliers. Een belangrijke vooruitgang die de vereniging onlangs boekte in samenwerking met Gemeentelijk Parkeerbedrijf Gapa is het verbod op bewoners-parkeren op de Turnhoutsebaan tijdens de winkeluren. Door de extra parkeerplaats wordt het winkelen vergemakkelijkt, ook voor bewoners.”

© 2009 Concentra Gazet van Antwerpen

12 juni 2010

Buurtbewoners mogen parking Den Bell gebruiken

Buurtbewoners van de Den Bell, het grote gebouw van de stadsadministratie, zullen binnenkort hun wagen kunnen parkeren in de ondergrondse bedrijfsparking van het gebouw. De stad en het Antwerpse parkeerbedrijf werken een proefproject uit waarbij burens hun auto op de parking kwijt kunnen op momenten dat die minder wordt gebruikt. Concreet wil de stad twintig plaatsen verhuren tijdens de daluren. Vanaf wanneer dat zal zijn, hangt af van de technische haalbaarheid. Dat wordt nog onderzocht.

© 2010 Corelio – Het Nieuwsblad

Begin 2010 werd de wereld opgeschrikt door een zware aardbeving in Haïti. Veel burgers startten acties om hulpelden in te zamelen. Ook het Parkeerbedrijf besloot, net als enkele andere stadsdiensten, om de Haïtianen de helpende hand te reiken.

23 januari 2010

Parkeerbedrijf schenkt geld uit parkeermeters

Het geld dat u vandaag in de parkeermeters in Antwerpen steekt, wordt door het Parkeerbedrijf doorgestort naar de hulpverlening van Haïti. Op een normale zaterdag int het parkeerbedrijf tussen 7.000 en 10.000 euro aan parkeeropbrengsten.

Deze actie is een onderdeel van de algehele inspanning die het stadsbestuur doet om solidair te zijn met de zwaar getroffen bevolking in Haïti. “De controle van de parkeermeters zal vandaag op dezelfde manier georganiseerd worden als op andere zaterdagen. Niet meer of minder”, aldus het Antwerpse Parkeerbedrijf.

© 2010 De Persgroep Publishing – Het Laatste Nieuws

26 maart 2010

Automatisch systeem stuurt auto's naar parkings rond Sportpaleis

Wie vanavond naar het optreden van Sylver gaat in de Lotto Arena, zal voor het eerst het nieuwe parkeergeleidingssysteem kunnen gebruiken. Dat leidt automobilisten naar een van de zes parkeerterreinen. De buurt rond het Sportpaleis kreunt al jaren onder de forse parkeerdruk als er in het Sportpaleis of in de Lotto Arena een optreden of evenement georganiseerd wordt. Om daar iets aan te doen, hebben het Sportpaleis, het parkeerbedrijf Gapa en de verkeerspolitie de handen in elkaar geslagen en een nieuw dynamisch systeem ontwikkeld dat zoekende automobilisten van op de grote invalswegen naar de dichtstbijzijnde parkeerplaats begeleidt. Na twee maanden proefdraaien wordt het vanavond echt in gebruik genomen. Het nieuwe systeem heeft twee voordelen, zegt de Antwerpse schepen van Verkeer, Ludo Van Campenhout (Open VLD). Niet alleen krijgen de automobilisten al van op de grote invalswegen parkeerwijzers naar de zes grote parkeerterreinen van het Sportpaleis: Ten Eekhave, het Slachthuis, het Lobroekdok, parking Noord (over het Albertkanaal), parking Sport (onder het viaduct van de Ring) en Sportpaleis voor gehandicapten.

Het systeem voorkomt ook dat die automobilisten de woonwijken rond het Sportpaleis induiken om daar een plaatsje te zoeken. Met alle hinder en overlast voor de bewoners tot gevolg. Het gaat om een dynamisch geleidingssysteem, dat laat zien hoeveel plaats er nog op de parking is. Als de parking volzet is, loodst het systeem de bestuurders naar de volgende meest geschikte parking.

© 2010 Corelio – Het Nieuwsblad

26 maart 2010

Vlotter parkeren rond Sportpaleis

Het langverwachte parkeergeleidingssysteem voor het Sportpaleis zal vandaag voor het eerst werken. Dat kondigt schepen van Stadsontwikkeling Ludo Van Campenhout (Open Vld) aan. De bezoekers van de Belgische dance-act Sylver krijgen de primeur. Het systeem werkt op zonne-energie. De parkeerwijzers staan er al twee maanden en draaien een tijdje proef. Het systeem - waarvoor de nv Sportpaleis, de politie en parkeerbedrijf GAPA de handen in elkaar sloegen - vertelt de bezoekers hoeveel plaatsen er nog op de omliggende parkings zijn. Het moet de parkeerdruk en de verkeersoverlast rond de concerttempel terugdringen.

© 2010 De Persgroep Publishing – Het Laatste Nieuws

27 maart 2010

Geslaagde test voor parkeergeleiding Sportpaleis

Fans van het dance-idoel Sylver maakten gisteren als eersten kennis met de nieuwe elektronische parkeergeleiding voor de bezoekers van het Sportpaleis en de Lotto Arena. De test verliep zonder veel problemen. Nv Sportpaleis, Antwerps parkeerbedrijf GAPA en de politie sloegen de handen in mekaar voor het nieuwe systeem. Bedoeling is om de automobilisten zo snel mogelijk naar de meest geschikte parking te leiden. In totaal staan er aan afritten en invalswegen tien dynamische borden die duidelijk maken of een parking vrij, vol, gesloten of bestemd is voor VIPS. Vanaf 17 uur, zo'n drie uur voor het concert in de Lotto Arena, flitsten de borden vrijdag aan. Tim De Pooter, parkeermanager Sportpaleis: "We kozen deze dag uit, omdat er enkel in de Lotto Arena een evenement was. Meer dan 1.500 auto's verwachtten we niet, terwijl de zes parkings een capaciteit hebben van 4.150 wagens. Met parkings Ten Eekhove en Vaart konden we al bijna iedereen opvangen. Het nieuwe parkeerterrein 'Noord', naast suikerbedrijf Candico, hielden we dicht. Bij concerten in het Sportpaleis is die parking dan weer erg nuttig. Dankzij de dynamische borden zullen we het verkeer beter kunnen verdelen."

ZONNECELLEN

Leuk weetje: de borden met led-lampjes werken op zonnecellen. Ze hebben een autonomie van vier uur. De politie stuurt ze vanuit de commandokamer in de Oudaan aan via gsm-lijnen. Parkeerbedrijf GAPA stelde nog één probleem vast. De gegevens op sommige borden werden te traag bijgewerkt, maar dit zou volgende week verholpen moeten zijn dankzij een sterker Belgacom-sigitaal.

© 2010 De Persgroep Publishing – Het Laatste Nieuws

26 maart 2010

Parkeerbeleid staat nog lang niet op punt

Wie de volgende keer met de wagen naar Antwerpen komt, kan zijn gezelschap een extra rondje trakteren. Dat is te danken aan het geld dat hij of zij uitspaart door het tariefprotocol tussen het Antwerpse parkeerbedrijf GAPA en de parkinguitbaters. De prijs om 's avonds de wagen te parkeren in een parkeergarage zakt met dertig procent. GAPA-voorzitter Ludo Van Campenhout wint als liberaal twee keer: bij de automobilisten en bij de horeca.

Het wordt ook goedkoper om de wagen in de parking te zetten dan op straat te parkeren. Dit moet ervoor zorgen dat er minder auto's op straat staan en er meer plek ontstaat voor de wagens van de bewoners. Zij parkeren met de bewonerskaart gratis. De afgelopen jaren zijn heel wat inspanningen geleverd om de parkeerknoop te

ontwarren. Dit is echt geen eenvoudige klus. Antwerpen telt meer wagens dan er plek is. In de Antwerpse wijk Zurenborg zijn er bijvoorbeeld vijftien procent meer bewonerskaarten dan dat er parkeerplaatsen zijn. We hebben het hier dus alleen over de wagens van de bewoners. Maar wie de wijk een beetje kent, weet dat de horeca daar ook veel bezoekers lokt.

Niets ligt in Antwerpen zo gevoelig als parkeren. Het parkeerbedrijf staat al jaren aan de top van het aantal klachten bij de ombudsdienst. We moeten ook niet flauw doen. Er zijn heel wat inspanningen geleverd om het voor iedereen leefbaarder te maken. Bewonersparkeren is een van de belangrijkste positieve ingrepen. De parkeermakelaar zoekt voor GAPA 500 tot 1.000 extra parkeerplaatsen in de stad. GAPA houdt zich niet alleen met auto's bezig, maar werkt ook initiatieven uit voor fietsers en motorrijders.

Maar wie in Antwerpen woont, ervaart elke dag dat er nog een lange weg af te leggen is. Al minstens twee jaar is het systeem dat bezoekers de weg moet wijzen naar de parkings buiten dienst. GAPA-voorzitter Van Campenhout kondigt al jaren de bouw aan van de eerste buurtparking in Berchem. Er is nog geen steen verlegd. Door de parkings in het centrum blijven chauffeurs tot in de binnenstad rijden.

Een goed parkeerbeleid lukt alleen als alle puzzelstukjes op de juiste plaats liggen. In Antwerpen zijn we er nog niet. Zo lang de automobilist niet overtuigd is door het comfort van de alternatieven, zal hij of zij in de wagen blijven stappen.

© 2010 De Persgroep Publishing – Het Laatste Nieuws

Parkeren in garage goedkoper dan op straat

10 april 2010

's Avonds (vanaf 19u) in een Antwerpse parkeergarage parkeren, wordt tot dertig procent goedkoper. De wagen in een parking zetten, wordt daardoor minder duur dan een parkeerticket voor op straat.

Het Antwerpse parkeerbedrijf GAPA en de parkinguitbaters leggen de laatste hand aan een tariefprotocol. Door de tarieven in de parkeergarages te drukken, wil de stad Antwerpen minder wagens op straat. Antwerpen telt dertig parkings. Die zijn samen goed voor 11.000 plaatsen. Interparking Group, de grootste parkinguitbater in Antwerpen, ondertekent het tariefprotocol niet. Hun parkings hebben al voordelige avondtarieven. Het bedrijf vreest dat met het protocol de flexibiliteit rond de prijsbepaling verloren zou gaan. De drie belangrijkste punten in het protocol: parkeren in een parking wordt 's avonds (vanaf 19u) tot dertig procent goedkoper. Wie in de binnenstad de wagen op straat parkeert, betaalt voor de eerste drie uur 3,5 euro. De prijzen van de parkeergarages zullen hier onder blijven. Door het protocol wordt er geen prijsstijging in de parkings verwacht tot zeker eind 2012. Bewoners krijgen voordelige abonnementen om de wagen in een parkeergarage in de buurt te parkeren.

© 2010 Concentra – Gazet van Antwerpen



12 april 2010

Avondje parkeren in stadscentrum wordt fors goedkoper

Goed nieuws voor de Antwerpse horeca en hun klanten. Enkele parkeergarages verlagen de prijzen voor parkeren na 19 uur met gemiddeld dertig procent. Parkeerbedrijf GAPA en de uitbaters sluiten hiervoor in mei een protocol af.

Parkeren is duur in Antwerpen. Maar wie van het uitgaansleven proeft, zal binnenkort toch wat minder diep in de buidel moeten tasten. Schepen van Stadsontwikkeling Ludo Van Campenhout (Open Vld): “De jongste jaren komen meer en meer mensen in de binnenstad wonen. Dat verhoogt de parkeerdruk op straat. Met het nieuwe akkoord moedigen we de mensen aan om hun auto ondergronds te zetten. Uiteraard kan je dat enkel door de tarieven aantrekkelijk te maken. Hoewel Interparking niet deelneemt aan het akkoord, gaat het hier om zo’n 3.000 tot 3.500 plaatsen.”

Concreet: als je 2 euro per uur neertelde, wordt dat na 19 uur circa 1,40 euro. Voorbeelden van parkings die met GAPA in zee gaan, zijn de Groenplaats, de Nationale Bank, het Astridplein en Godefridus.

Van Campenhout wil de uitbaters van nog te bouwen parkeergarages, zoals de Scheldekaaien en het Operaplein, ook opleggen om extra plaats te behouden voor bewoners. “Zij kunnen een voordelig abonnement bedingen. Of dat opweegt tegen het vrijwillig prijsgeven van een bewonerskaart? In ruil staat hun auto veiliger en droog. Dat is ook belangrijk.”

De schepen verwijt Interparking geen slechte wil. “Dat bedrijf vertegenwoordigt een paar honderd aandeelhouders. Dat bemoeilijkt een algemeen protocol. Bovendien zijn ze toch bereid om ook voordelige avondtarieven in te voeren.”

© 2010 De Persgroep Publishing – Het Laatste Nieuws

4 mei 2010

Stad lanceert online parkeerplatform

Om de vraag naar en het aanbod van parkeerplaatsen voor auto's en fietsen in Antwerpen te coördineren, lanceerde de stad gisteren de site www.parkereninantwerpen.be. “Dit online parkeerplatform is gratis en uniek voor Vlaanderen”, zegt parkeermanager Kristof Voeten.

“De site bundelt alle praktische informatie over officiële parkings en beschikbare plaatsen die particulieren aanbieden”, legt Kristof Voeten uit. “Toen we met het Parkeerbedrijf een inventaris opmaakten, bleken heel wat wijken met parkeerproblemen te kampen. Onder meer in Zurenborg is de vraag naar parkeerplaatsen groot. We zijn ervan overtuigd dat dankzij het parkeerplatform de verkeersleefbaarheid in Antwerpen sterk gaat verbeteren. We hebben nu zo'n 400 parkeerplaatsen in de aanbieding, verdeeld over 25 à 30 locaties.”

“De site is erg gebruiksvriendelijk. Vanaf het moment dat je geregistreerd bent, kan je je vraag of aanbod beheren. Bij grotere contracten komt de parkeermakelaar tussenbeide, bij individuele contracten bepaalt de particulier zelf de prijs. Al kijkt er wel iemand van het Parkeerbedrijf mee om uitspattingen te vermijden. Ons aanbod bestaat onder meer uit parkeerplaatsen op bedrijfsparkings en aan scholen. Daar willen we het dubbel gebruik van de beschikbare plaatsen stimuleren. 25 privéparkings, zoals die van het Gerechtshof, het Century Center en Berchem Station, engageren zich ook om voordelig bewonersparkeren aan te bieden van 's avonds tot 's morgens. De prijsafspraken zijn nog niet rond, maar worden binnenkort via de site bekendgemaakt. Ook de stad engageert zich. In het administratieve hoofdkantoor Den Bell worden twintig parkeerplaatsen opengesteld voor bewoners.”

FIETSERS

Het parkeerbeleid heeft naast auto's ook aandacht voor fietsers. “Om meer Antwerpenaars op de fiets te krijgen, zijn veilige en bewaakte stallingsplaatsen noodzakelijk”, weet Voeten. “In de Zénobe Grammestraat openden we in december 2009 een eerste buurtfietsenstalling als proefproject. Daar is plaats voor 18 fietsen, waarvan er nog een aantal beschikbaar zijn. Begin april ging een tweede buurtfietsenstalling in de Boomgaardstraat open. In een mum van tijd waren de tien beschikbare plaatsen ingenomen. Over enkele weken komen er tien plaatsen bij. Een plaats in een buurtfietsenstalling kost 22,5 euro per kwartaal. Voor de persoonlijke toegangsbadge of -sleutel wordt een waarborg van 10 euro gevraagd”, besluit Voeten.

Riynto Simanjuntak (25), die sinds drie maanden een fietsparkeerplaats huurt in de Zénobe Grammestraat, is erg tevreden. “Mijn vrouw en ik wonen in een appartement in de Cobdenstraat. In de gang is er geen plaats voor fietsen en op straat zet ik hem liever niet. Hier staat mijn fiets veilig en droog. Bovendien beschik ik over een locker om spullen in op te bergen. We gaan wel verhuizen naar Hoboken, maar toch zal ik deze stalplaats blijven gebruiken. Ik neem elke dag de trein in het station van Berchem om naar mijn werk in Leuven te gaan. Binnenkort fiets ik van Hoboken naar Berchem, waar ik zeker ben van een veilige parking”, besluit hij.

© 2010 De Persgroep Publishing – Het Laatste Nieuws

14 mei 2010

Uur parkeren kost gemiddeld 1 euro

Een euro per uur om je wagen langs de weg te laten staan, dat is het Vlaamse gemiddelde. Geldklopperij, vindt de burger. Doordacht mobiliteitsbeleid, zeggen de steden en de verkeerskundigen.

Betalen voor parkeren is niet populair. Getuige daarvan de haatgroepen op Facebook met veelzeggende namen als ‘Parkeerbedrijf=zakkenvullers’ (Gent) of ‘To Hell with Gapa (Parkeerbedrijf Antwerpen)’ of ‘ik wens het parkeerbedrijf Antwerpen eeuwigdurende diarree toe’. Maar hoeveel geld verdwijnt er nu precies in de parkeerautomaten? Onze zusterkrant De Standaard kreeg de cijfers van elf Vlaamse centrumsteden en kwam voor die elf uit op 47,5 miljoen euro bruto-ontvangsten. Een raming van wat er in heel Vlaanderen aan parkeergeld wordt geïnd spreekt van 100 miljoen euro.

PUUR GELDGEWIN?

Makkelijke extra belastingen? Melkkoe voor de lokale besturen? Hoeveel er netto naar de stadskas vloeit, is moeilijk in het algemeen te stellen omdat het beleid verschilt. Sommige steden hebben een eigen parkeerbedrijf (Antwerpen, Gent, Kortrijk), andere doen een beroep op een privépartner (OPC, Apcoa, Vinci Park), een enkele stad doet het nog helemaal zelf.

Het verwijt dat het om puur geldgewin gaat, vindt Erwin De Bruyne, stafmedewerker mobiliteit van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), overdreven. ‘Steden en gemeenten gebruiken betalend parkeren als een manier om de mobiliteit te sturen. De inkomsten zijn aardig meegenomen.’

Sinds 2003 kunnen steden en gemeenten het parkeertoezicht uitbesteden. Volgens de VVSG heeft een 75-tal Vlaamse gemeenten dat intussen gedaan. Bij de bevolking leeft het gevoel dat sindsdien de controles enorm toegenomen zijn. Peter Lamens, van Optimal Parking Control (OPC) en woordvoerder van de federatie van parkeerbedrijven, wil daar niet van weten. ‘Het aantal controles is vastgelegd in de overeen-



komst, vaak is dat een keer voor en een keer na de middag. Wij kunnen niet zwaar gaan controleren om de inkomsten op te drijven.'

Willy Miermans, verkeerskundige aan de Universiteit Hasselt, noemt betalend parkeren 'dé sleutel tot een lokaal verkeersbeleid'. 'Er is weinig plaats terwijl de vraag stijgt. Het is normaal dat een bestuur dat regelt met de elementen tijd en geld.'

Een goed beleid haalt de auto's van de straat en stuurt ze naar de ondergrondse parkeergarages. Maar die zijn duurder. In Gent hanteert het Parkeerbedrijf in zijn overdekte parkeergarages een lager tarief dan op straat. Gedurfd maar verlieslatend. Ook Genk legde lagere tarieven op. 'Een bestuur zou de moed moeten hebben de bovengrondse plaatsten flink duurder te maken', vindt Miermans.

© 2010 Corelio - Het Nieuwsblad

14 mei 2010

Parkeren een miljoenenzaak

Antwerpen 15,472 miljoen

Het gemeentelijk autonoom parkeerbedrijf Antwerpen (Gapa) haalde in 2009 11.675.811 euro uit de automaten (inclusief sms-tickets) en 3.796.848 euro uit retributies ('parkeerbon'). Samen dus 15.472.659 euro. In 2004 lagen die bedragen nog dicht bij elkaar (3,8 en 3,6 miljoen). De parkeerinfrastructuur kost ongeveer 6 miljoen euro.

De inkomsten uit retributies vloeien volledig terug naar de stad. Van de opbrengst uit de automaten wordt 70 procent van de winst (na aftrek bedrijfskosten) als dividend aan de stad uitgekeerd. In 2009 was dat 630.891 euro.

De netto-opbrengst voor de stad bedroeg vorig jaar 4.427.739 euro. Het aantal parkeerplaatsen op straat bedraagt 30.000. In overdekte parkings zijn er dat 12.000.

Het laagste uurtarief bedraagt 0,5 euro. Het hoogste 3,5 euro. Dat is pas vanaf het derde uur onafgebroken parkeren.

© 2010 Corelio – De Standaard

29 mei 2010

Niets mis met parkeergeld

in de stad

Wie in Antwerpen op straat parkeert, moet geld in de meters stoppen of via sms betalen. Daarover bestaat geen enkele twijfel, zegt directeur Eric Dubois van het Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf (GAPA). Hij reageert daarmee op de beroering die een vonnis van het Grondwettelijk Hof gisteren teweegbracht. "Onze retributies zijn rechtsgeldig."

In Antwerpen beheert GAPA bijna alle parkeermeters. "Dat is geen probleem, omdat we een openbaar bedrijf zijn. We vragen zelf geen nummerplaatgegevens bij de Dienst Inschrijving Voertuigen (DIV) op. Dat doet de lokale politie voor ons. Ook met Q-Park en Apcoa, twee concessionarissen van ons die respectievelijk een aantal bovengrondse parkeerplaatsen beheren in Berchem en aan het Sint-Jansplein, is er geen probleem. Als ze nummerplaten nodig hebben, passeert dat via GAPA en uiteindelijk de politie. Ze doen dat niet zelf", besluit Dubois.

© 2010 De Persgroep Publishing – Het Laatste Nieuws

Boete niet betalen kost overtreder het tienvoudige

Het Grondwettelijk Hof vernietigde de wet uit 2008, die parkeerbedrijven de toelating verleent om identiteitsgegevens op te vragen bij de Dienst Inschrijving Voertuigen (DIV). Het hof argumenteerde dat het parkeerbeleid een gewestelijke materie is en geen federale bevoegdheid.

De wet zou bijgevolg in de prullenmand verdwijnen, en heel even werd er rekening mee gehouden dat de parkeerbedrijven dik in de problemen zouden komen. De overtreder zouden niet alleen niet moeten betalen, maar ook betaalde boetes kunnen terugvragen.

DOEMSCENARIO

Vooraf dat laatste hield een doemscenario in voor de bedrijven die massaal boetes innen. Om een voorbeeld te geven: de parkeerplicht van het Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen (GAPA) slingerden vorig jaar 238.000 overtreder op de bon. Cynthia Van der Linden van het Antwerps parkeerbedrijf raadt de overtreder ten stelligste af om niet te betalen. “We hebben vandaag (vrijdag, red.) al veel vragen van de mensen moeten beantwoorden”, zegt ze. “Onze boodschap is duidelijk: de boete betalen. Alhoewel, ik vrees dat door al die heisa rond de uitspraak van het Grondwettelijk Hof, veel van onze klanten er anders over denken. Ik begrijp die mensen, niemand betaalt graag een boete. Maar aan het einde van de rit gaan ze veel meer betalen. Een retributie bij verkeerd parkeren kost 23 euro. Degene die niet betaalt, zal uiteindelijk tussen de 200 à 300 euro moeten ophoesten. In dat bedrag zitten de aanmanings- en deurwaarderskosten en gerechtskosten.”

GEEN IMPACT

Cynthia Van der Linden legt uit dat de uitspraak van het Grondwettelijk Hof geen enkele impact heeft op de werking van het parkeerbedrijf. “Zoals het overgrote deel van de parkeerbedrijven vragen we geen rechtstreekse informatie aan de DIV. We doen dat via de stad, en dat mag. De wet van 2008 gaf ons de mogelijkheid om rechtstreeks informatie op te vragen bij de DIV, maar iedereen wachtte op een advies van de privacy-commissie. In afwachting bleven we werken op basis van de oude wet. De uitspraak heeft voor slechts twee parkeerbedrijven, actief in de kuststreek, gevolgen. En dan nog in beperkte mate, want ze hadden nog maar een paar maanden rechtstreekse toegang tot de DIV.”

MINISTER

Op termijn willen de parkeerbedrijven toch rechtstreeks met de DIV werken en Vlaams minister Hilde Crevits (CD&V) engageert zich om dat in orde te brengen. “De minister wil het probleem zo snel mogelijk oplossen”, aldus haar woordvoerder. “En daarom gaat zij snel een decretaal initiatief nemen. Drie punten komen daarin aan bod. De lokale overheden mogen de tarieven bepalen die concessiehouders moeten hanteren

bij het controleren op de openbare weg. De overtreder moet de parkeergelden ophoesten en het derde punt zal handelen over het opvragen van gegevens door de concessiehouders. Hoe een en ander concreet wordt ingevuld, laten we nu onderzoeken.”

© 2010 Concentra – Gazet van Antwerpen

Parkings straks vlotter te vinden?

20 augustus 2010

Het parkeergeleidingssysteem dat autobestuurders bij het binnenrijden van de stad naar een parkeerplaats moet leiden, ligt al bijna twee jaar plat. Daardoor geven de parkeerborden slechts heel summiere informatie. Maar dat euvel zou binnenkort opgelost zijn. In de eerste helft van 2011 zou Antwerpen alweer beschikken over een nieuw systeem.

Hoewel het juridische geschil tussen het parkeerbedrijf Gapa en het bedrijf dat instond voor de gespecialiseerde telecommunicatie, nog bezig is, bestelde Gapa wel al een studie naar een nieuw systeem. In september wordt normaal het bestek uitgeschreven.

Als alles goed verloopt, vinden automobilisten volgend jaar weer vlotjes de weg naar parkeergarages.

© 2010 Corelio – Het Nieuwsblad



In 2009 zag het fietsbeleidsplan het licht. In 2010 werd een reeks suggesties of voorstellen uit dit plan verder geconcretiseerd. Zo kwamen er nog meer buurtfietsenstallingen en fietshekken bij, en werd onderzocht of er een markt was voor de introductie van stadfietsen – na een positief antwoord op die laatste vraag volgde er een gunningsprocedure en ook selectie van een leverancier voor de uitbouw en exploitatie van een systeem voor publieke fietsen.

Stad plaatst 500 mobiele fietsenstallingen

2 septem-

ber 2010

Het Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen (Gapa) gaat tegen volgend jaar 500 mobiele fietsenstallingen voorzien die bruikbaar zijn bij evenementen in de stad. Steeds meer mensen die naar een evenement komen in Antwerpen, doen dat met de fiets. 'Dat kunnen we uiteraard alleen maar aanmoedigen', zegt Cathy-Ann Van Volsem, kabinetsmedewerker van schepen voor Mobiliteit Ludo Van Campenhout (Open VLD).'

Om te vermijden dat mensen hun fiets achterlaten tegen huizen of vastmaken aan lantaarnpalen of bushokjes, zullen we in het voorjaar van 2011 de mobiele fietsenstallingen voor het eerst kunnen inzetten. De stallingen zullen vooral gebruikt worden op plekken waar bij een evenement een acuut tekort is aan fietsenstallingen. In totaal zal er plaats zijn voor 1.000 fietsen. Bedoeling is op termijn ook de fietsenstallingen ter beschikking te stellen voor verenigingen in Antwerpen die evenementen organiseren.

Antwerpen krijgt stadfietsen

Tegen het voorjaar van 2011 moeten in Antwerpen duizend zogenoemde publieke fietsen staan. Dat zijn fietsen die gebruikers gratis mogen nemen voor korte verplaatsingen. Als het systeem succesvol blijkt, wordt dat aantal een jaar later opgetrokken tot 1.800. Het stadsbestuur heeft zich voor de invoering van dit project geïnspireerd op het systeem dat al jaren in Barcelona bestaat. En dat daar volgens schepen van Mobiliteit Ludo Van Campenhout (Open VLD) erg populair is.

Het systeem is eenvoudig. Een gebruiker moet zich eerst registreren bij het bedrijf Clear Channel dat door de stad in aangesteld om het systeem uit te baten. Hij (of zij) betaalt daarvoor een jaarabonnement van 35 euro. In ruil daarvoor mag hij zo veel hij wil de publieke fietsen gebruiken. Dat is het eerste half uur gratis. Daarna stijgt de prijs van het gebruik naarmate de fiets langer gebruikt wordt.

‘De publieke fietsen komen voorlopig alleen in het gebied binnen de Singel. Waar je je fiets achterlaat, maakt niets uit. Je zet hem in het Clear Channel-station het dichtste bij je bestemming.

De stad Antwerpen en GAPA, het gemeentelijk parkeerbedrijf, mikken in het eerste jaar op 25.000 tot 30.000 gebruikers van het systeem. In eerste instantie zullen er duizend publieke fietsen geplaatst worden op tachtig tot honderd plaatsen in de stad.

Die plaatsen zullen vooral bij populaire bestemmingen en bij grote knooppunten van het openbaar vervoer, belooft Van Campenhout. ‘Zo stimuleren we ook het gebruik van het openbaar vervoer door de reistijd van en naar trein, tram of bus gevoelig te verkorten.’ Waar ze precies komen, is nog niet bekend. Dat wordt de komende maanden beslist.

De publieke fietsen zullen allemaal de stadskleuren rood en wit krijgen. Het specifieke model zal goed herkenbaar zijn in het straatbeeld, zegt Van Campenhout. Dat zal ook diefstal ontmoedigen. Reclame komt er niet op de fietsen, tenzij misschien van de stad zelf of haar partners.

Het hele systeem, dat betaald wordt door GAPA, zal over een periode van tien jaar 27 miljoen euro kosten. Geld dat GAPA haalt uit parkeergeld en van de gebruikers van het systeem.

© 2010 Corelio – Het Nieuwsblad



14 september 2010

Publieke fiets komende lente ook in Antwerpen

Vanaf de lente van 2011 maken duizend publieke fietsen hun intrede in de Antwerpse binnenstad. In 2012 wordt het aantal mogelijk opgetrokken tot 1.800 stuks, verdeeld over 150 stations binnen de singel. Dat maakte schepen van Mobiliteit Ludo Van Campenhout (Open Vld) maandag bekend.

“Dit soort fietsen leent zich uitstekend tot korte afstanden binnen de stad. Wie binnen het half uur zijn ontleende fiets weer inlevert aan een station naar keuze, rijdt bovendien gratis”, zegt Van Campenhout. De maximumafstand tussen de verschillende stations bedraagt driehonderd meter. Bovendien plannen we de stations in de directe nabijheid van attractiepolen en knooppunten van het openbaar vervoer. Zo stimuleren we ook het gebruik van het openbaar vervoer door de reistijd van en naar trein, tram of bus gevoelig te verkorten”, aldus Van Campenhout.

Het Antwerpse parkeerbedrijf en de stad gunnen de implementatie en de exploitatie aan ClearChannel. “Dat bedrijf bekleedt een pioniersfunctie op het vlak van publieke fietsen. Ze zijn vandaag de dag actief in onder andere Milaan, Stockholm, Oslo en Barcelona. In die laatste stad tellen ze ondertussen 182.000 abonnees”, zegt de schepen.

De totale kostprijs bedraagt 27 miljoen euro over een periode van tien jaar. Dat geld is afkomstig uit parkeergelden en -boetes die het Antwerpse Parkeerbedrijf Gapa vergaart. Daarnaast betaalt de gebruiker een vergoeding voor dag, -week of jaarabonnement. “Een jaarabonnement zal het eerste jaar 29 euro kosten en wordt later opgetrokken naar 35 euro”, besluit van Campenhout.

© 2010 De Persgroep Publishing – De Morgen

Parkeermakelaar maakt balans op na één jaar werk

Al 1.300 parkeerplaatsen gevonden

Parkeermakelaar Kristof Voeten slaagde erin om op amper één jaar tijd 1.300 extra parkeerplaatsen voor buurtbewoners te vinden in Antwerpen. “Volgend jaar ga ik mijn zoektocht verfijnen. In zoveel mogelijk buurten telkens een paar parkeerplaatsen vinden: dat is de uitdaging.”

Net geen jaar geleden werd Kempenaar Kristof Voeten aangesteld als parkeermakelaar voor Antwerpen. Voeten is al jaren werkzaam voor parkeerbedrijven. “Momenteel ben ik directeur in België voor de Nederlandse parkeermakelaar ParkKing. Dit bedrijf heeft me als externe consultant verhuurd aan de stad Antwerpen. Ik werk één dag per week als parkeermakelaar.”

“Zijn job bestaat erin om op zoek te gaan naar extra parkeerplaatsen voor bewoners”, zei schepen van Stadsontwikkeling Ludo Van Campenhout (partijloos) toen hij het contract met Voeten ondertekende. “Wij hopen dat hij 500 tot 1.000 nieuwe plaatsen vindt.”

Die doelstelling heeft Voeten gehaald. “Er is een potentieel van 1.300 parkeerplaatsen voor buurtbewoners”, zegt hij. “De komende weken worden nog vijf grote contracten ondertekend. Staar je niet blind op die aantallen. Het gaat mij om de kwaliteit van het aanbod. Dat wil zeggen: zijn de parkeerplaatsen gelegen in de buurt waar een parkeerprobleem is en staan de plaatsen voldoende uren ter beschikking van de buurtbewoners. Ik geef een voorbeeld. Binnenkort kunnen we een contract tekenen om een parking voor 110 auto's te huren op de kop van de Brouwersvliet. Voor buurtbewoners zijn er geen 110 plaatsen nodig. Stel dat je 30 parkeerplaatsen voor mensen uit die wijk nodig hebt. Wat doe je dan met die 80 andere plaatsen? Dat is een keuze die het stadsbestuur samen met het Parkeerbedrijf moet maken. We krijgen aanvragen van mensen die voor een half jaar in Antwerpen komen werken en die op zoek zijn naar een parkeerplaats. Bied je die mensen die 80 plaatsen aan?”

Het voorbije jaar had Kristof Voeten veel contact met commerciële parkeerbedrijven, Woonhaven, Vespa, banken, verzekeringsinstellingen en grote bedrijven. “Die hebben nogal wat parkeerruimte in de stad. Het grootste deel van die parkeerplaatsen wordt tussen 9 en 18 uur gebruikt. 's Avonds en 's nachts kunnen buurtbewoners er gebruik van maken. Maar die onderhandelingen zijn niet eenvoudig. De directeur van een bank vindt het geen prettige gedachte dat er 's nachts auto's in zijn ondergrondse parking binnen- en buitenrijden. Je moet goede afspraken maken over veiligheid en respect voor andermans eigendom.”

Bedrijven doen dit toch niet gratis? “Per parkeerplaats die ze ons verhuren, ontvangen ze ongeveer 50 euro per maand. Dat is een symbolisch bedrag. De bedrijven die mee in dit parkeerplan stappen, doen dit omdat ze maatschappelijk betrokken zijn.”

“In 2011 trek ik letterlijk de wijken in. Op zoek naar kleine bedrijfjes en winkels die

nog parkeerplaats hebben voor buurtbewoners. In sommige straten is met vijf extra plaatsen al heel veel miserie opgelost.”

Op zoek naar een parkeerplaats in uw straat? Surf naar ‘www.parkereninantwerpen.be’ voor vraag en aanbod.

© 2010 De Persgroep Publishing – Het Laatste Nieuws

Het Antwerpse Parkeerbedrijf blijft niet stilzitten. Medewerkers blijven altijd zoeken naar manier om de klantenservice verder uit te breiden of diensten eenvoudiger te maken – onder meer door het inzetten van nieuwe ideeën of technieken. Zo was het Parkeerbedrijf binnen België al trendsetter in het sms-parkeren, in 2010 kwam daar het proefproject rond betaling met Visa/Maestro bij – alweer een Belgische primeur.

Stad test betalend parkeren met Maestro en Visa

9 december 2010

De stad Antwerpen start een proefproject rond betalend parkeren met betaalkaarten van Maestro en Visa. Het initiatief komt van het Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen (GAPA). ‘We merken dat Proton stilaan een aflopend verhaal is’, zegt Bart Steegmans van Parkeon, het bedrijf dat de parkeerpalen verzorgt in de Antwerpse binnenstad. ‘Aangezien bijna elke Belg en een groot deel van de buitenlandse gasten over een Maestro-kaart beschikt, ligt het voor de hand dat we ook voor dit betaalmiddel een toepassing uitwerken.’ De stad voorziet een proefperiode van drie maanden in de buurt van de Brouwersvliet. ‘In totaal gaat het om een twintigtal parkeerpalen. Nadien volgt een grondige evaluatie’, aldus Steegmans. (BLG)

© 2010 Corelio – Het Nieuwsblad

Geen parkeerboete dankzij aangevroren voorruit

20 december 2010

In Antwerpen zorgt de dikke laag sneeuw er ook voor dat je geen parkeerboete krijgt. Parkeerwachters vegen de voorruit niet af om te controleren of er wel een ticketje ligt. ‘Onze mensen hebben geen ijs- of sneeuwkrabbertje mee’, zegt Eric Dubois van het Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen. ‘De regel is dat we enkel aan wagens komen om een retributie onder de ruitenwisser te stoppen. Voor de rest raken we die niet aan.’

Het Gentse parkeerbedrijf gaat nog een stapje verder. ‘Hier hanteren we het gelijkheidsbeginsel. Bij ondergesneeuwde auto’s kan je niet zien of er een parkeerticket

ligt, dus controleren we níet.” Hetzelfde verhaal in Brussel. Let wel: zodra de sneeuw verdwijnt, smelten ook alle gunstmaatregelen weg.

© 2010 De Persgroep Publishing – Het Laatste Nieuws

23 december 2010

Parkeerbedrijf verzuurt stad

Een Antwerpse vrederechter haalt in een vonnis hard uit naar het Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen. “Het levert andermaal de zoveelste bijdrage tot verzuring in onze stad en maatschappij”, stelt rechter Bert Janssens. Punt van discussie was een retributie van 28,50 euro die een man, die naar eigen zeggen wel een parkeerticket had gekocht maar dat al had weggegooid, weigerde te betalen. “Terecht”, oordeelt de rechter, die de retributie kwijtschold.

Het Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen (GAPA) had Robert Joncret (66) afgelopen zomer voor de rechter gesleept. De man uit Brecht had zijn wagen op 21 april 2009 geparkeerd op de Ankerrui in Antwerpen, maar vond later wel een parkeer-retributie achter zijn ruitenwisher. “Ik had een ticket genomen en dat op een zichtbare plek gelegd”, beweert Robert. “Blijkbaar heeft de parkeerwachter het toch niet gezien en schreef hij een retributie uit.” Robert weigerde de 28,50 euro te betalen en hij hield zijn ticket ook een tijd bij. “Pas 43 dagen later kreeg ik een eerste aanmaning in mijn brievenbus. Toen had ik mijn ticket al lang weggegooid. Hoe lang moet je eigenlijk een ticket bijhouden om gerust te zijn?”

TERGEND

Bevoegdschepen Ludo Van Campenhout kreeg er zelfs een vraag over op de Antwerpse gemeenteraad. Hij vond een termijn van 25 dagen aangewezen om een parkeerbewijs bij te houden en om discussies te vermijden. Maar toch moest Joncret het aan de vrederechter gaan uitleggen, omdat hij nog steeds niet had betaald. Rechter Bert Janssens stelde de man uit Brecht in het gelijk en gaf GAPA meteen een flinke bolwassing. “43 dagen waren verstreken, en dat is dus lang nadat de termijn van 25 dagen voorbij was, waarbinnen de parkeerders volgens schepen Van Campenhout hun parkeerbewijs dienen bij te houden”, stelt de rechter letterlijk in zijn vonnis. “Joncret kon zijn gelijk dus niet meer bewijzen, wat uiteraard onaanvaardbaar is.

Werkelijk tergend dat GAPA in die omstandigheden toch is blijven aandringen op betaling en zelfs een gerechtelijke procedure heeft ingespannen. Bovendien levert GAPA andermaal de zoveelste bijdrage tot levensverzuring in onze stad en maatschappij. Een fenomeen dat de stad Antwerpen met man en macht tracht te bestrijden.

Het wordt werkelijk tijd dat de stad Antwerpen haar anti-levensverzuringfocus eens richt op GAPA. Vanwege de ombudsman van Antwerpen mochten wij vroeger

vernemen dat het overgrote merendeel van klachten dat deze dienst vroeger mocht verwerken betrekking had op de parkeerinvorderingen van GAPA, wat nogmaals deze wantoestand van levensverzekering bevestigt.”

STRAATMELKERIJ

Eric Dubois van GAPA wil niet veel kwijt over wat hij “gratis uitspraken van de vrederechter” noemt. “We werken in opdracht van de stad en voeren een taak uit die niet tot populariteit leidt”, zegt Dubois. “Niemand betaalt graag. Daar hebben we begrip voor, maar regels moeten worden nageleefd.” Om discussies te voorkomen, nemen de parkeerwachters sinds het begin van dit jaar foto’s van de wagen. Schepen Van Campenhout onthoudt zich van commentaar op de uitspraken van de vrederechter. Het is niet de eerste keer dat Janssens het parkeerbeleid van de stad op de korrel neemt. In 2006 halveerde hij nog de boetes van 60 wanbetalers en noemde hij retributies “straatmelkerij om de stadskas te vullen”.

© 2010 De Persgroep Publishing – Het Laatste Nieuws

4 mei 2010

Vijftig oplaadpunten voor elektrische wagens in 2012

Het Antwerpse stadsbestuur en haar parkeerbedrijf GAPA plannen tegen 2012 vijftig oplaadpunten heeft voor elektrische wagens. Zowel op de openbare weg als in betalende parkeergarage. Aan de parking van het Vlinderpaleis werd gisteren een eerste oplaadpaal in gebruik genomen. Maar exploitant Apcoa laat het daar niet bij en is van plan in al zijn Antwerpse parkings palen te plaatsen waaraan elektrische auto’s kunnen opgeladen worden.

In de toekomst kan je de groene stroom betalen met een kredietkaart of via de betaalautomaat van de parkeergarage, maar bedoeling is wel dat de opstartfase in 2010 gratis is. ‘We weten dat er momenteel bijzonder weinig elektrische wagens in omloop zijn’, zegt Eric Dubois, afgevaardigd bestuurder van GAPA (Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen). ‘Door extra palen te creëren hopen we de verkoop van milieuvriendelijke auto’s op gang te trekken.’ Naast de twintig palen die exploitanten van parkeergarages willen installeren, plant ook GAPA jaarlijks tien oplaadpalen. ‘We hopen in 2012 vijftig exemplaren te kunnen aanbieden’, klinkt het. Schepen van Leefmilieu Guy Lauwers (SP.A) en schepen van Stadsontwikkeling Ludo Van Campenhout (Open VLD) willen daarmee trendsetters zijn. ‘In 2020 zullen er 600.000 Antwerpenaren zijn. Daarvan zullen er een pak met de auto willen rijden. Hopelijk rijden ze dan met een stadsvriendelijk elektrisch alternatief’, klinkt het. We willen de boot niet missen, de stad kan nu al met haar infrastructuur inspelen op wat er gaat komen’, besluit schepen Lauwers.

© 2010 Corelio – Het Nieuwsblad



2. Personeel

2.1 Onze medewerkers

In totaal telde het Parkeerbedrijf op 31 december 2010 71 vaste medewerkers, waaronder drie studenten van Don Bosco die halftijds als parkeerwachter aan de slag waren en halftijds studeerden.

De collega's die op 31 december 2010 in dienst waren, zijn Guido Allains, Yannick Anckaer, Nuanjan Anumart, Bujar Avdi, Maarten Baeyens, Christine Belmans, Belaïd Benhaddou, Kim Boeye, Johnny Daems, Danielle Dams, Steve De Herdt, Jo De Saunois, Martine De Waele, Abderrahmane Doubli, Stijn Druyts, Eric Dubois, Lahcen El Bacha, Mohamed El Haouari, Yamani Elbali, Michiel Elen, Tom Eyckmans, Natalie Eykens, Thiemokho Moussa Fall, Chantal Gevers, Lucien Grymonprez, Maysa Halim, Hendrik Heiremans, Vedat Iljazi, Vanessa Illegems, Glenn Jelyt, Jean-Philippe Krug, Kerry Lievens, Nzuzi Lucas, Marc Messiant, Annie Peeters, Marina Pierloz, Sandra Popyn, Abdeloihid Rahou, Saskia Ribbens, Marie-Josée Rijmenants, Ellen Roelandts, Veronique Sabister, Jan Schaeken, Daisy Schatteman, Hannah Schelhaas, Anke Schouteden, Marc Schoutens, Nick Selleslaghs, Monique Sommerlinck, Katharina Strukelj, Gülsen Tekin, Peggy Theuns, Ilse Tindemans, Luc Van Bogaert, Eric Van den Troost, Joost Van der Hallen, Cynthia Van der Linden, Leopold Van Gerwen, Patrick Van Hilst, Indra Vanderbiesen, Johnny Vanhentenryck, Johnny Verbeken, Nadia Vernimmen, Eileen Verpoucke, Patrick Vleminckx, Frederic Waegemans, Hakki Yaramis, Hasan Yilmaz, Abderrahim Zanbout en Charafidine Zerrad.

“ Het Parkeerbedrijf kon ook dit jaar rekenen op de studenten van de parkeerwachtersopleiding van het Wilrijkse Don Bosco. ”

In de loop van 2010 gingen er twintig nieuwe collega's van start bij het Parkeerbedrijf en traden vijftien medewerkers uit dienst. De binnendienstmedewerkers van het Parkeerbedrijf werden geselecteerd door HRM-adviesbureau GITP. Na positieve selectie wacht de kandidaten ook nog een assessment bij dit bureau, dat beslissend is voor de aanwerving. De volgende collega's gingen in 2010 van start bij de binnendienst: Maarten Baeyens (adviseur parkeerprojecten), Kerry Lievens (adviseur juridische zaken), Jeroen Rigaux (medewerker parkeerreglementering), Ellen Roelandts (medewerker parkeerreglementering), Anke Schouteden (medewerker parkeerreglementering), Eric Van den Troost (medewerker klantendienst-retributie), Eileen Verpoucke (adviseur communicatie), Susi Weber (medewerker klantendienst-retributie; tijdelijk contract 6 maanden).

De aanwerving van de parkeerwachters verliep ook in 2010 in nauwe samenwerking met de VDAB. De VDAB HR-specialisten deden de eerste selectie; in de tweede selectieronde participeerden ook de leidinggevenden van het Parkeerbedrijf. Daarnaast studeerden in juni 2010 twee IBO-studenten (Individuele Beroepsopleiding in de Onderneming) af als parkeerwachter. Zij werken nu voltijds voor het Parkeerbedrijf.

De twaalf parkeerwachters die van start gingen in 2010 zijn: Guido Allains, Stijn Druyts, Lahcen El-Bacha (IBO), Yamani Elbali, Mohamed Mahfoud, Nick Selleslaghs (IBO), Monique

Sommerlinck, Brigitte Verbelen, Lucien Grymonprez, Abderrahim Zabout, Patrick Vleminckx. Verder kon het Parkeerbedrijf dus rekenen op de bovengenoemde studenten van de parkeerwachtersopleiding van het Wilrijkse Don Bosco: Yannick Anckaer, Natalie Eykens en Indra Vanderbiesen. In deze school staat de combinatie leren & werken centraal via een Beroeps-InlevingsOvereenkomst (BIO). Wie deze opleiding wil volgen moet overigens eerst een succesvolle selectieprocedure doorlopen. Na een positieve afronding van hun studie zullen ze alle drie in vaste dienst treden.

Tot slot deed het Parkeerbedrijf in 2010 een beroep op twintig jobstudenten voor een korte of langere periode. De meeste jobstudenten werden ingezet als parkeerwachter; enkelen als administratief medewerker. Ze krijgen allemaal een intensieve opleiding vooraleer ze kunnen beginnen.

2.2 Het Parkeerbedrijf leidt op en sponsort

Tijdens het schooljaar wordt de retributiedienst van het Parkeerbedrijf versterkt door stagiaires van twee Antwerpse scholen: een van de middelbare school SIHA en een van het Sint-Lievenscollege. De studenten werken enkele dagen per week om kantoorpraktijkervaring op te doen. Ze vervullen taken zoals klasseren, mailings en brieven verzendklaar maken. Zo doen ze zelf nuttige ervaring op en verlichten ze tegelijkertijd het werk voor de binnendienstcollega's. Ook het SIHA zelf vaart daar wel bij, want het Parkeerbedrijf maakte in 2010 als dank voor de inzet van de stagiair een bijdrage van 600 euro over aan de school.

2.3 Het Parkeerbedrijf leert bij

Congressen en studiedagen

Het Parkeerbedrijf stuurde afgevaardigden naar verschillende congressen en studiedagen om de kennis over het werkterrein up-to-date te houden – denk bijvoorbeeld aan veranderingen en trends op de Europese parkeermarkt. Dit is belangrijk om onze positie als koploper te behouden.

Zo trokken medewerkers onder meer naar het Nederlandse Delft voor het Symposium 'Parkeren

“ We volgen trends en veranderingen op de Europese parkeermarkt nauwlettend, om zo onze positie als koploper te behouden. ”

in woonwijken' over de specifieke parkeerproblematiek in woonbuurten.

Verder was het Parkeerbedrijf vertegenwoordigd bij de studiedag 'de regie van verzelfstandigde agentschappen door lokale besturen in Vlaanderen', georganiseerd door het Instituut voor de Overheid (onderdeel van de K.U.Leuven), de VVSG en Politeia. Deze studiedag was bedoeld om de Vlaamse steden en gemeenten te ondersteunen bij hun verzelfstandigingsbeleid.



Opleiding verkeersreglement

Drie medewerkers parkeerreglementering namen in 2010 deel aan de tweedaagse specialisatiecursus over het verkeersreglement, georganiseerd door de mobiliteitsacademie (VSV). Tijdens deze cursus werd het volledige verkeersreglement overlopen en daarna ook nog eens tot in detail besproken aan de hand van vragen over de concrete uitvoering en interpretatie van teksten en artikels.

Opleiding 'opbouwend confronteren'

De adviseur klantenrelaties coacht de medewerkers van de klantenbalie en de retributiedienst om de dienstverlening aan klanten (externe klanten én collega's) verder te optimaliseren. Verder kregen medewerkers via de SD Worx-opleiding 'opbouwend confronteren' inzicht in de verschillende manieren waarop je mensen te woord kunt staan en hoe je op een klantvriendelijke wijze je doelen kan bereiken. De onderwerpen die aan bod kwamen waren onder meer: gespreks- en gedragsvaardigheden, inzicht in eigen communicatiestijl en op een positieve manier je eigen mening geven.

Opleiding 'starten met leiding geven'

In 2010 nam de adviseur klantenrelaties deel aan de opleiding 'starten met leiding geven', ook van SD Worx. Zij maakte tijdens deze cursus kennis met verschillende technieken en instrumenten die je als leidinggevende kan hanteren voor het effectief coachen van je medewerkers. Er kwamen thema's aan de orde zoals: het beoordelen van je eigen stijl van leidinggeven, hoe bepaal je doelstellingen, hoe kan je medewerkers begeleiden en motiveren, leren omgaan met veranderingen en weerstand van medewerkers en er waren oefeningen rond het opstellen van een actieplan om de effectiviteit van het leiderschap te verhogen.

Opleiding verkeerskunde

De Hogeschool voor Verkeerskunde in Diepenbeek organiseert een opleiding verkeerskunde voor medewerkers die in de werkpraktijk met ‘verkeer’ te maken hebben. Deze opleiding legt de nadruk op de ontwikkeling van praktische inzichten en vaardigheden, gesteund op een grondige theoretische scholing. Onder die vaardigheden vallen onder meer: een verkeersprobleem leren zien, analyseren en onderzoeken, een verkeersplanning maken, verkeerseducatie en inrichting openbare ruimte. Daarnaast leren de studenten ook meer over rapporteren en over vergader- en inspraaktechnieken. Een van de adviseurs parkeerprojecten heeft in het schooljaar 2009-2010 het eerste jaar verkeerskunde met goed gevolg afgesloten, om de opleiding in 2010-2011 te vervolgen in het tweede jaar.

Introductie cursus verkeerskunde

Twee medewerkers van de afdeling parkeerstudies en databeheer namen deel aan de introductie cursus verkeerskunde van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde. Tijdens deze opleiding passeerde een ruime waaier aan actuele thema's, van een inleiding verkeerskunde, de geïntegreerde aanpak van verkeers- en mobiliteitsproblemen, verkeersonderzoek en tot slot ook informatie over verkeers- en vervoersgedrag.

Opleiding ‘code van de wegbeheerder’

De afdeling parkeerstudies en databeheer krijgt in de dagelijkse praktijk vaak te maken met alle mogelijke technische aspecten van de plaatsing van verkeerssignalisatie. Regels op dit terrein zijn opgenomen in de code van de wegbeheerder – de ‘bijbel’ voor iedereen die

“ Leefbaarheid en veiligheid staan waar mogelijk voorop bij alle initiatieven die het Parkeerbedrijf neemt. ”

betrokken is bij de inrichting van openbare wegen. Om de noodzakelijke technische kennis op te doen over dit vakgebied volgden drie medewerkers van de afdeling parkeerstudies en databeheer de opleiding ‘code van de wegbeheerder’.

Opleiding ‘rechtsbescherming bij overheidsopdrachten’

De praktijkervaring leert dat de gunning van overheidsopdrachten een zeer specifieke materie is. Om de finesses hiervan in de vingers te krijgen volgde een medewerker van de juridische dienst de opleiding ‘rechtsbescherming bij overheidsopdrachten’.

Specialisatie cursus ‘shared space’

Leefbaarheid en veiligheid staan waar mogelijk voorop bij alle initiatieven die het Parkeerbedrijf neemt. Om op de hoogte te blijven van de actuele ontwikkelingen en mogelijkheden op dit terrein, volgde een van de medewerkers van de afdeling parkeerstudies en databeheer de specialisatie cursus ‘shared space’ over hoe de openbare ruimte veiliger en leefbaarder gemaakt kan worden.

2.4 Fietsdag voor werknemers

Op 4 mei 2010 organiseerde de Stad Antwerpen de jaarlijkse fietsdag voor werknemers. Dit evenement maakt deel uit van het Antwerpse Mobiliteitsplan. Het Parkeerbedrijf stuurde ook dit jaar een stevige delegatie. De deelnemers kregen op een centrale locatie in de stad een gezond ontbijt, wat van de fietsdag dus ook een leuke teambuildingsactiviteit maakte.

Met de fietsdag wil de stad duurzame alternatieven voor de auto promoten voor de dagelijkse verplaatsing naar het werk, zoals de fiets en het openbaar vervoer. Het Parkeerbedrijf is zelf een adept van dergelijke duurzame alternatieven. Redenen te meer om deel te nemen dus!

2.5 Bedrijfsfietsen

Om de eigen medewerkers ook de rest van het jaar te stimuleren om te kiezen voor duurzaam vervoer, kocht het Parkeerbedrijf in 2010 vier nieuwe bedrijfsfietsen. Het totale aantal bedrijfsfietsen komt daarmee op twaalf. Zo kunnen de collega's die bijvoorbeeld naar de districten moeten voor een vergadering, parkeeronderzoek of parkeercontrole een bedrijfsfiets lenen.

2.6 Familiedag Planckendael

De allereerste Parkeerbedrijf-familiedag vond plaats in 2009. Er kwamen zoveel enthousiaste reacties op dit initiatief, dat er in 2010 opnieuw een familiedag werd georganiseerd voor alle werknemers en hun (inwonende) familieleden. Dit jaar stond een bezoek aan Planckendael op de agenda: in een schitterende omgeving werden de onderlinge banden met collega's en hun partners en kinderen nog eens aangehaald, wat de groepsgeest verder stimuleerde.

2.7 Personeelsfeest

San Marco Village in Schelle was op 23 januari het decor van het jaarlijkse personeelsfeest. Naar goede gewoonte waren ook dit jaar de partners van het Parkeerbedrijf (Parkeerbeheer en Apcoa Belgium) weer van de partij. Een personeelsfeest is de ideale gelegenheid om collega's ook eens in een informele sfeer te treffen. Het verhoogt de teamgeest en de betrokkenheid bij de organisatie. Dat kunnen we alleen maar toejuichen.

2.8 Multiculturele middag

Donderdag 9 december 2010 gaat de geschiedenisboeken in als de vijfde multiculturele dag van het Parkeerbedrijf. Met dit initiatief benadrukt het Parkeerbedrijf haar openheid versus andere culturen. Ondertussen ondertekende elke werknemer bovendien een intentieverklaring tegen racisme en andere vormen van discriminatie. De multiculturele middag had dit jaar een Marokkaans tintje: het eten werd door de moeder van een medewerker bereid, er was Marokkaanse muziek en er werd muntthee geserveerd.



P Antwerpen

aankomst: 24333 24333 4411

verlaat: **Q** 4411

Antwerpen
 Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen

APCOA

ANNULLEREN

1441

TARIF

**U bent nu in de
 NODE PARKERZONE**
 Alle dagen van
 9 uur - 22 uur

**GRATIS PARKEREN
 MAX. 15 MINUTEN**

**PARKEREN MET EEN BEZOUW
 BEWONENDE**

PARKEER

**RIJN- &
 BINNENVAART
 MUSEUM**
 Open: 10.00 - 17.00

3. Parkeren

3.1 Zones beperkt parkeren

Ekeren - Kristus Koningsplein

Na de heraanleg van het Kristus-Koningsplein, in het hart van Ekeren, vroeg het district om de inrichting van een blauwe parkeerzone in een aantal Ekerse straten met een hoge parkeerdruk: Markt, Kristus-Koningsplein, Driehoekstraat, Kloosterstraat tot AD Delhaize, Dorpstraat en Groot Hagelkruis tot Oorderseweg, inclusief de parking tegenover het Ekers Hof.

De invoering van een blauwe zone met bewonerskaarten werd nog net in 2009 goedgekeurd (op 14 december), de voorbereiding en implementering door het Parkeerbedrijf gebeurde kort voor en na de jaarwisseling. De controles zijn gestart op 15 februari 2010. Dankzij deze maatregelen kunnen bewoners en kortparkeerders weer op een aanvaardbare afstand van hun woning of bestemming parkeren.

Betalende zone oud-Berchem

In een deel van oud-Berchem (de ruime omgeving van de Statiestraat) werd de blauwe zone in februari 2010 omgevormd tot een betalende zone. Parkeertellingen en -onderzoek hadden uitgewezen dat de parkeerdruk in dit gedeelte van Berchem aanzienlijk zou dalen door de invoering van betalend parkeren. De voorbereidingen werden eind 2009 nog getroffen.

“ Langparkeerders worden gemotiveerd om hun wagen achter te laten in de parking, zodat bewoners gemakkelijker een parkeerplaats vinden. ”

Sinds februari 2010 zijn er in Antwerpen-Berchem twee tariefzones: een lichtgroene zone en een donkergroene zone. In de lichtgroene zone kost het eerste uur parkeren 0,60 euro. Vanaf het tweede uur betalen niet-bewoners een euro. In de donkergroene zone geldt hetzelfde tarief met één grote uitzondering: de parkeerautomaat levert er ook dagtickets af van 3,50 euro.

Langparkeerders die in de lichtgroene zone willen parkeren, worden gemotiveerd om hun wagen achter te laten in de parking Berchem Station, zodat bewoners en kortparkeerders gemakkelijker een parkeerplaats vinden in de buurt van hun woning of bestemming.

Herentalsebaan

Bewoners en kortparkeerders (veelal winkelbezoekers) hadden moeite om een parkeerplaats te vinden de buurt rond de Herentalsebaan – onder meer als gevolg van de vele langparkeerders in de directe omgeving van het AZ Monica.

De handelaars van de Herentalsebaan vroegen om meer parkeerplaatsen voor hun klanten in deze winkelstraat. Het Parkeerbedrijf voerde een parkeeronderzoek uit om de parkeerdruk te achterhalen. Daarvoor werden alle nummerplaten van parkeerders in zowel de voor- als de namiddag genoteerd. De conclusies van dit parkeeronderzoek waren:

- de parkeerbezetting is met 91 procent vrij constant en hoog;
- het aandeel parkeerplaatsen bezet door bewoners (30 procent) is constant maar relatief laag tegenover het aantal bezette parkeerplaatsen;
- van de wagens van bezoekers (dus niet-bewoners) stond 30 procent zowel in de voormiddag als in de namiddag geparkeerd; dit percentage lag nog hoger in de directe omgeving van het ziekenhuis (veelal werknemers), maar lag beduidend lager op de Herentalsebaan. In deze winkelstraat konden automobilisten maximaal twee uur parkeren met de blauwe parkeerschijf;
- ook in de woonstraten iets verder van het ziekenhuis of tussen de Herentalsebaan en de Dascottelei is de bezetting hoog; dit is voor een belangrijk deel het gevolg van de vele inritten – dit is niet problematisch, maar biedt geen ruimte om bijkomende parkeerders op te vangen.

Op basis van de onderzoeksresultaten stelde het Parkeerbedrijf voor om de parkeersituatie te wijzigen: invoering van een blauwe zone met bewonersparkeren, met uitzondering van het winkelgedeelte van de Herentalsebaan.

Het voorstel zou uiteindelijk goedgekeurd worden op 28 februari 2011.

Bewonersparkeren Turnhoutsebaan – Carnotstraat – Stenenbrug

Uit onderzoek in september 2009 was gebleken dat de vermoedens van de handelaars van de Turnhoutsebaan klopten: er parkeerden relatief veel bewoners in deze winkelstraat: overdag werd bijvoorbeeld meer dan de helft van de parkeerplaatsen ingenomen door langparkerende bewoners. De gemiddelde parkeerduur bedroeg 2,25 uur; de gemiddelde parkeerduur van de bewoners kwam uit op 3,36 uur.

In het parkeerbeleidsplan staat duidelijk dat kortparkeerders en bewoners de prioritaire gebruikers zijn van de parkeerplaatsen op de openbare weg; het is echter niet de bedoeling dat bewoners de weinige parkeerplaatsen tijdens de winkeluren ook overdag innemen.

Daarop werd voorgesteld om het bewonersparkeren in de Turnhoutsebaan en de Carnotstraat enkel buiten de winkeluren toe te laten. De zo vrijgekomen parkeerplaatsen kunnen dan gebruikt worden door de klanten van de winkeliers. Tijdens de openingsuren van de winkels (van maandag tot en met zaterdag van 9 tot 18 uur) kunnen bewoners met hun bewonerskaart parkeren in de zijstraten.

Gezien de lange procedure om de noodzakelijke wijzigingen door te voeren in het aanvullend verkeersreglement 'Parkeren met beperkte parkeertijd binnen de Singel', werd beslist om de maatregel in afwachting daarvan in 2010 alvast via een proefproject in te voeren.

3.2 Parkeren van lichte vrachtwagens

Op 23 april 2010 besliste de raad van bestuur om het proefproject 'Bewonerskaarten voor voertuigen met een maximaal gewicht van minder dan 3500 kg' te bestendigen. De aanvullende zonereglementen werden vervolgens aangepast aan deze beslissing.

Het proefproject was gelanceerd in 2008. Tot die tijd konden bewoners enkel een bewonerskaart aanvragen voor personenwagens. Eigenaars van lichte vrachtwagens klaagden over te weinig parkeerplaatsen voor hun lichte vrachtwagens en te grote loopafstanden van hun woning naar de dichtstbijzijnde parkeerplaats. Voor een periode van één jaar werden per bewonerszone in enkele zorgvuldig geselecteerde straten de E9b-verkeersborden vervangen door E9a-verkeersborden, zodat daar voortaan alle categorieën voertuigen konden parkeren.

Uit de evaluatie van dit proefproject concludeerde het Parkeerbedrijf dat de geparkeerde lichte vrachtwagens in de praktijk nauwelijks extra overlast veroorzaken. Er werd daarom besloten om tegemoet te komen aan de wens van de eigenaars van de lichte vrachtwagens om de afstanden die zij te voet moesten afleggen te beperken; vooral in de bewonerszones 5 Noord, 6 Plantin en 8 Brederode waren de afstanden van hun woning tot de beschikbare parkeerplaatsen vaak aanzienlijk.

Nadat het Parkeerbedrijf ook nog eens advies had ingewonnen bij de lokale verkeerspolitie, het bedrijf stadsontwikkeling/beleid/mobiliteit en bij de betrokken districten, werd besloten om het proefproject voor lichte vrachtwagens uit te breiden. Inmiddels is er in elke bewonerszone een tiental straten waar ook lichte vrachtwagens kunnen parkeren.

3.3 Parkings en parkeerterreinen

Samenwerkingsprotocol parkings

In 2010 maakte het Parkeerbedrijf afspraken met een aantal parkingexploitanten over een voordelig avondtarief en gunstige tarieven voor bewonersabonnementen. Daarnaast legden ze in het samenwerkingsprotocol vast dat de parkeertarieven voor wagens die langer dan drie uur geparkeerd staan in een parking lager zijn dan het straattarief.

Bewonersparking Van Hombeekplein

Begin 2008 al besliste de raad van bestuur van het Parkeerbedrijf om een concessionaris te zoeken voor de buurtparking onder het Frans Van Hombeekplein in Berchem. Vier partijen (Vinci PARK, Interparking, Parkeerbeheer/Arcade/Apcoa en Van Laere/OPC/Genkpark) stelden zich kandidaat voor deze concessie.

Na de eerste selectieronde bleek dat slechts één partij een heraanleg van het Frans Van Hombeekplein zelf had voorzien. Daarom werd de kandidaten gevraagd om in samenspraak met een ontwerper een nieuw voorstel in te dienen. Drie van de vier kandidaten voldeden in deze ronde aan de verwachtingen van de jury waarin ondermeer de stadsbouwmeester zetelde. In september 2009 leverden de drie kandidaten een finaal voorstel in. De keuze viel uiteindelijk op Parkeerbeheer/Apcoa.

Om de parking ook daadwerkelijk te kunnen realiseren keurde de raad van bestuur op 25 juni 2010 de oprichtingsakte van de nv Rantparking goed. De nv Rantparking is een SPV (een Special Purpose Vehicle, een vennootschap die slechts voor een enkele transactie wordt opgericht) die bestaat uit de firma's Apcoa, Parkeerbeheer en het Parkeerbedrijf.

Op 13 december 2010 werd het voorontwerp van de parking en het plein voorgesteld aan de bewoners.

Herinrichting VII Olympiadekruispunt

Zowel het parkeerbeleidsplan als het ondernemingsplan spreken over participatie van het Parkeerbedrijf in de aanleg en exploitatie van Park&Ride-parkings of stadsrandparkings. Deze veilige, professioneel geëxploiteerde en goed bereikbare parkings moeten bezoekers van de stad stimuleren om hun auto aan de stadsrand achter te laten om daar vervolgens over te stappen op het openbaar vervoer. Zo kan de parkeerdruk van de binnenstad verder worden verlicht.

In het ontwerp van de herinrichting van het VII Olympiadekruispunt is zo'n Park&Ride-parking opgenomen. In 2010 werd gewacht op de bouwvergunning. Aflevering hiervan lukte uiteindelijk niet meer voor het einde van het jaar, zodat de start van de heraanleg en de realisatie van de P&R-zone pas in 2011 zullen plaatsvinden.

3.4 Parkeersignalisatie in Antwerpen

Parkeerautomaten

De Antwerpse parkeerautomaten zijn uitgevoerd in het typische stadsgrijs en krijgen hun energie via zonnepanelen. De automaten zijn voorzien van informatieve stickers. Zo geven de stickers onder meer via kleurcodes (rood-lichtgroen-donkergroen-geel) de tariefzones aan. Parkeerders kunnen dus van veraf al zien of:

- zij zich in een dure of goedkopere zone bevinden (rood>groen>geel);
- het parkeren tot 19 of tot 22 uur betalend is;
- een dagticket mogelijk is (donkergroen).

De sticker vermeldt verder het automaatnummer (nodig voor het sms-parkeren), en informeert over eventuele vrijstellingen en over de manieren waarop betaald kan worden.

De stickers worden voortdurend geoptimaliseerd en geactualiseerd. Zo werden bijvoorbeeld de stickers met informatie over het sms-parkeren vervangen; de stickers kregen voor de duidelijkheid dezelfde kleur als de tariefzone waarin de parkeerautomaat staat.

Nieuwe betaalwijzen

Parkeerders kunnen aan de automaten betalen met muntstukken, via sms of met Proton. Het Protongebruik blijft dalen – niet alleen aan parkeerautomaten, maar ook in winkels. Het Parkeerbedrijf kijkt daarom uit naar andere betaalmogelijkheden, zoals betaling via bank- of kredietkaarten.

Daarom ging er op 14 december 2009 een proefproject van start op de Brouwersvliet, Oude Leeuwenrui en Oudevaartplaats. Parkeerders konden daar bij 19 parkeerautomaten terecht met betaalkaarten – zowel debetkaarten (Maestro, een primeur voor België) als kredietkaarten (Mastercard/Visa). Het proefproject wordt geëvalueerd in het voorjaar van 2011.

Centraal beheersysteem

De correcte werking, de opvolging van de geldinworpen en het ophalen van de parkeergelden gebeurt via een centraal beheersysteem. Dit Parkfolio-beheersysteem van Parkeon (de leverancier van de parkeerautomaten) geeft actuele gegevens over hoeveel en welke automaten bijvoorbeeld een defect vertonen of buiten werking zijn.

Ook is zichtbaar welke automaten geleeft moeten worden of welk betaalmiddel de parkeerders hebben gebruikt voor hun betalingen, welke munten op welk tijdstip in welke parkeerautomaat werden geworpen enzovoort. Zo kunnen onder meer de baliemedewerkers van de klantendienst snel en correct reageren op telefoontjes van parkeerders over bijvoorbeeld defecte automaten.

3.5 Parkeerkaarten

In 2010 werden er 46.006 parkeerkaarten uitgereikt. Het overgrote deel daarvan betrof bewonerskaarten (96,73%): parkeerkaarten voor Antwerpenaars die gedomicilieerd zijn in een straat waar bewonersparkeren van kracht is en die beschikken over een wagen.

In bijna twee procent (1,92%) van de gevallen werd er een bewonerskaart lichte vracht uitgereikt; dit is een aangepaste bewonerskaart waarmee ze in hun bewonerszone onbeperkt gratis mogen parkeren in alle straten voorzien van zogenoemde 'E9a-parkeerborden'. Zo'n E9a-parkeerbord geeft aan dat alle categorieën voertuigen daar mogen parkeren.

Tot slot ging het bij 0,12% van de aanvragen om autodeelkaarten, bij 0,17% om deelkaarten en 1,05% minder-hinderkaarten. De minder-hinderkaarten zijn bedoeld voor alle personen die beschikken over een garage die door infrastructuurwerken niet meer toegankelijk is. Zij komen in aanmerking voor een minder-hinderkaart – dus ook bewoners die niet gedomicilieerd zijn in de stad en die beschikken over een garage, of werknemers wiens bedrijfsparking door de werken niet meer toegankelijk is.

Voorwaarde is wel dat het betrokken district hiervoor toestemming geeft: de districtsvoorzitter en wijkcoördinator adviseren om minder-hinderkaarten uit te reiken; het Parkeerbedrijf start vervolgens de procedure op.

De kaarten werden uitgereikt door de klantendienst van het Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf en door de loketmedewerkers van de verschillende Antwerpse districten. Met hun bewonerskaart kunnen de betrokken bewoners onbeperkt gratis parkeren op reglementaire parkeerplaatsen in de omgeving van hun woonst.

Autodelen

Sinds 2005 ondersteunen de Stad Antwerpen en het Parkeerbedrijf Antwerpen autodeelprojecten in de stad. De reden daarvoor is simpel: autodelen is een efficiënte manier om de parkeerdruk te laten dalen. Elke autodeelgroep vervangt immers drie à vier wagens, al naargelang uit hoeveel leden het autodeelcollectief bestaat.

Het bestuursakkoord 2007-2012 vermeldt dat elk district minstens één standplaats voor gedeelde auto's moet krijgen. In nieuwe stadsprojecten wordt autodelen sowieso geïntegreerd. Het Parkeerbedrijf steunt dit project door autodeelplaatsen in te richten en te controleren. De bezetting van de voorziene autodeelplaatsen wordt nauwkeurig opgevolgd.

3.6 Betaalalternatieven

Gsm-parkeren

Antwerpen biedt gsm-parkeren op maat. Om tegemoet te komen aan de behoeften van zowel de occasionele als de veelgebruiker, wordt er gewerkt met twee systemen:

Sms-parkeren met Mobile-For

Proximus-gebruikers die willen gsm-parkeren hoeven zich niet te registreren voor het gebruik van Mobile-For; Mobistar- en Baseklanten nog wel. Iedereen kan het sms-parkeren bovendien eerst gratis uitproberen om te zien of deze manier van betalen hen bevalt. Gaan ze het systeem gebruiken, dan kunnen ze hun parkeerhistorie, factuur en instellingen altijd raadplegen via een persoonlijke webpagina op www.4411.be.

Belangrijke voordelen van het sms-parkeren zijn en blijven de real time-betaling (enkel de effectief gebruikte parkeertijd wordt aangerekend) en de gebruiksvriendelijkheid.

Gsm-parkeren met Park Line

Parkeerders die aangesloten zijn bij een andere provider dan Proximus moeten zich eerst online registreren. Na deze eenmalige registratie kunnen zij meteen overal in Antwerpen per gsm te betalen voor een parkeerplaats op het openbaar domein. Gsm-parkeren met Park-Line is zeer eenvoudig: parkeerders bellen naar 070 664 664. Een computerstom loodst hen door de inlogprocedure (o.a. intypen van de nummerplaat). Direct na het telefoontje start de parkeeractie. Ook het stoppen van de parkeeractie gebeurt door opnieuw naar hetzelfde nummer te bellen. In 2010 werden er via Parkline in totaal 18.195 parkeeracties geregistreerd voor een bedrag van 47.823,51 euro.

Parkeerwachters die de wagens controleren zien via hun handterminals of parkeerders geldig aangemeld zijn via Park-Line of Mobile-For: zodra zij de nummerplaat intypen in hun handheld maakt deze immers via een GPRS-verbinding contact met het centrale systeem.

Meer betalingen per sms

Het aantal parkeerders dat per sms betaalt blijft stijgen. In 2010 registreerde het Parkeerbedrijf:

- 1.576.202 sms-parkeertransacties op straat
- 7.153 sms-parkeertransacties in de parking Nationale Bank
- 925 sms-parkeertransacties parking Noorder- en Zuiderterras.

Ter vergelijking: in 2009 werd er 1.375.296 keer parkeergeld betaald via sms; 1.372.962 van deze transacties waren bovengronds en 2.334 transacties vonden ondergronds plaats (parking Nationale Bank).

Het aandeel van sms-betalingen in de totale ontvangsten van het straatparkeren is hiermee gestegen tot 32,86 procent (tegenover 28,56 procent in 2009).



Betaal in deze parking uw parkeerticket per sms*!

Bij het verlaten van de parking:

- 1/ sms ANNB spatie nummer parkeerticket (6 cijfers) naar 4411
- 2/ U ontvangt direct een sms* met het parkeerbedrag en de vrijgave van het parkeerticket
- 3/ Verlaat de parking op de gebruikelijke wijze (binnen 10 minuten)

P **Sms 4411 en betalen gaat vanzelf!** www.4411.be

Smart Park

Een Smart Park is een persoonlijke, elektronische parkeermeter die enkel de effectief gebruikte parkeertijd aanrekent. De eerste 15 minuten zijn bovendien altijd gratis. Voor mensen die hun parkeertijd niet op voorhand kunnen inschatten, is parkeren met Smart Park dus een aanrader. Parkeerders hoeven zo ook niet meer naar een parkeerautomaat te lopen.

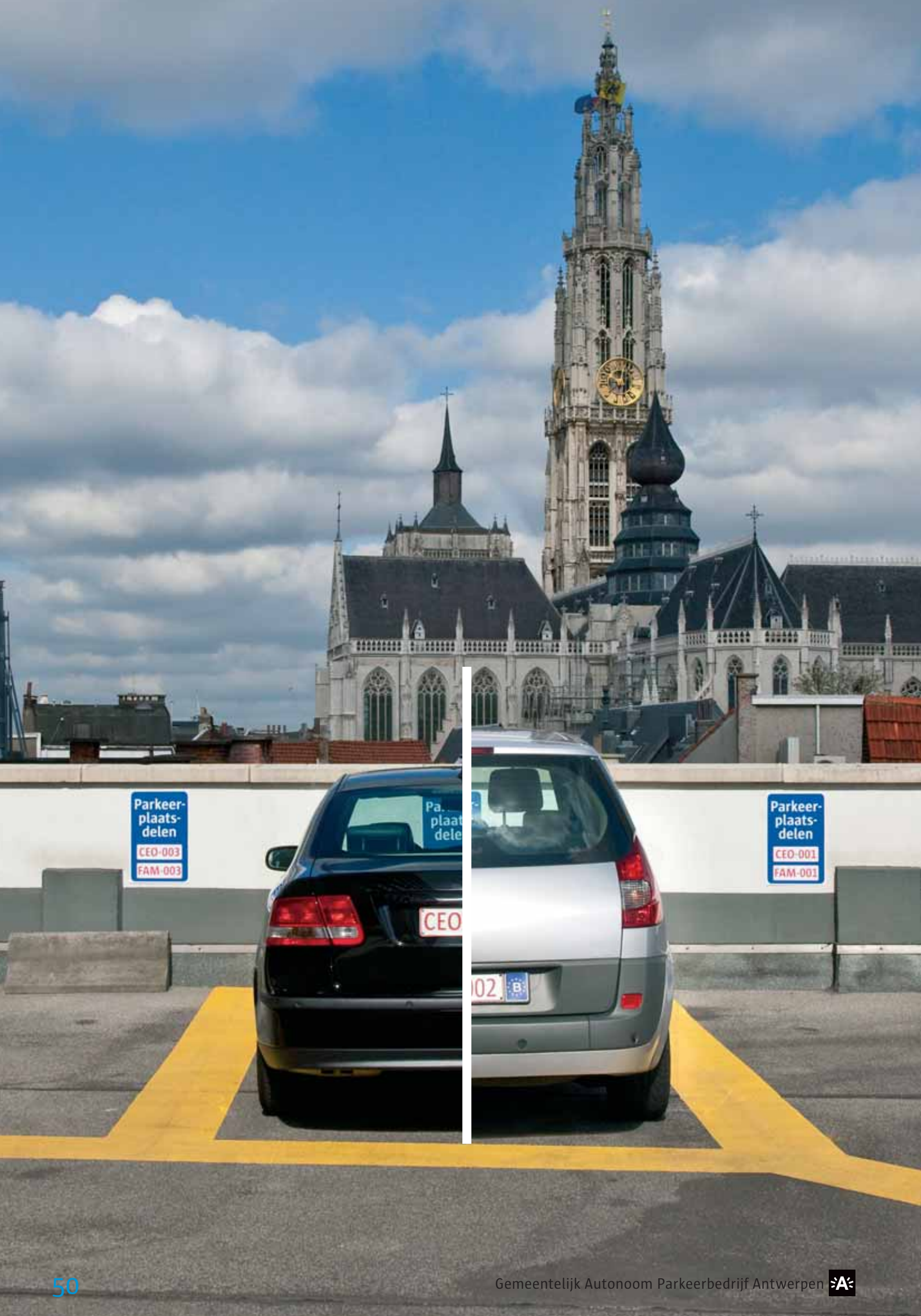
De Smart Park is ook een gemakkelijk parkeeralternatief voor bedrijven. Werkgevers kunnen hun werknemers een Smart Park meegeven. De werkgever krijgt een factuur van de aankoop van de Smart Parks en Smart Cards. Parkeergeld kan zo op een eenvoudige manier ingebracht worden als bedrijfskost.

De prijs voor een startkit bedraagt 116,50 euro. Wie een lege herlaadkaart omruilt voor een volle betaalt 50 euro. Een volledig nieuwe herlaadkaart kost 56,50 euro.

In 2010 verdubbelde de vraag naar Smart Parktoestellen, nadat de vraag aanvankelijk was gedaald sinds de invoering van het sms-parkeren in september 2006.

In 2010 werden er 51 starterskits verkocht, 15 extra toestellen (klanten die al een toestel bezitten en alsnog een extra aanschaffen) en 736 herlaadkaarten.

Ter vergelijking: in 2009 werden er 23 Smart Parktoestellen verkocht en 734 Smart Cards.



Parkeer-
plaats-
delen
CEO-003
FAM-003

Parkeer-
plaats-
delen
CEO-001
FAM-001

CEO

02 B

4. Projecten

4.1 Parkeermakelaar

Vlak voor de jaarwisseling nam Antwerpen als eerste Belgische stad een parkeermakelaar in de arm. De overeenkomst met het Nederlandse ParkKing werd getekend in december 2009; dit bedrijf, kwaliteitsmarktleider op het gebied van innovatieve en renderende concepten voor kleinschalig en grootschalig parkeren, was bij de gunningprocedure als winnaar uit de bus gekomen.

In 2010 kon parkeermakelaar Kristof Voeten (directeur ParkKing België) daadwerkelijk van start gaan met zijn zoektocht naar locaties voor buurtparkings en buurtfietsenstallingen. Hij begon met een inventarisatie van de parkeerfaciliteiten en -noden van Antwerpen.

De technische ondersteuning van projecten van de parkeermakelaar wordt gefinancierd door het Parkeerbedrijf. Zo investeerde het Parkeerbedrijf in 2010 onder meer in de bouw van een website voor de parkeermakelaar. De site legt niet alleen uit wat de parkeermakelaar precies doet, maar beschikt ook over een module die privé-aanbieders van parkeerruimte in contact kan brengen met bewoners die op zoek zijn naar parkeerruimte in hun buurt.

Buurtparkings

Voor de buurtparkings richt de parkeermakelaar zich onder meer op het opsporen van parkeerfaciliteiten die geschikt zijn voor meervoudig gebruik – denk bijvoorbeeld aan bedrijven of supermarkten die hun bedrijfsparking 's avonds en 's nachts openstellen voor bewoners. In 2010 vonden de eerste verkennende gesprekken plaats met vertegenwoordigers van bedrijven.

“ Na wat opknapwerk door het Parkeerbedrijf, krijgen de bewoners er met deze buurtparking zo'n vijftig parkeerplaatsen bij. ”

Ook werden de eerste afspraken gemaakt rond de huur (door het Parkeerbedrijf) van de buurtparking Handelstraat. Na wat opknapwerk zal deze ongebruikte, inpandige parkeerruimte circa vijftig parkeerplaatsen tellen voor buurtbewoners. Daarmee komt er tegelijkertijd meer ruimte voor kortparkeerders in deze drukke winkelstraat. De ondertekening van het contract en enkele noodzakelijke werken (zoals de vervanging van de toegangspoort en -controle) zullen plaatsvinden in 2011.

Buurtfietsenstalling

Het Parkeerbedrijf en de Stad Antwerpen willen meer Antwerpenaars en bezoekers op de fiets krijgen. Een struikelblok tussen de realiteit en de realisatie van deze doelstelling is het gebrek aan stallingsplaatsen voor fietsen. In Antwerpen zijn er immers veel woonwijken met

voornamelijk rijhuizen en appartementen. Bewoners kunnen hun fietsen vaak enkel in hun gang plaatsen of buiten op het voetpad.

Door het gebrek aan veilige fietsenstallingen zien veel bewoners ook af van de aankoop van een fiets. Of ze gebruiken een oude fiets waarmee ze alleen de strikt noodzakelijke verplaatsingen afleggen.

Om het fietsgebruik te stimuleren, moeten er dus faciliterende maatregelen genomen worden. Daarom zoeken het Parkeerbedrijf en de parkeermakelaar naar geschikte ruimtes voor buurtfietsenstallingen.

De allereerste buurtfietsenstalling opende, kort voor de jaarwisseling (half december 2009) in de Zénobe Grammestraat. Deze stalling biedt plaats aan 18 fietsen (met uitbreidingsmogelijkheden tot maximaal 40 fietsen). Er zijn ook 5 lockers om bijvoorbeeld helmen of regenkleedij op te bergen. Huurders betalen 5 euro per maand plus 10 euro waarborg voor de genummerde toegangsbadge.

“ Bewoners kunnen hun fiets vaak enkel in de gang of buiten op het voetpad plaatsen. ”

In 2010 kwamen er nog twee buurtfietsenstallingen bij:

- in februari opende er een stalling voor 20 fietsen in de Boomgaardstraat (groei tot maximaal 60 fietsen mogelijk);
- in juni volgde de derde buurtfietsenstalling, ditmaal in de Zwijgerstraat; deze stalling biedt nu plaats aan 29 fietsen (maximaal 70).

Verder startte het Parkeerbedrijf met de voorbereidende werkzaamheden voor de verhuur van nog twee fietsenstallingen. Deze zullen de deuren openen in de loop van 2011:

- Justitiestraat (nu 29 fietsen, in de toekomst max. 65);
- Handelsstraat (12 bij de start; maximaal 50 fietsen).

4.2 Publieke fietsen

Een andere manier om meer Antwerpenaars en bezoekers op de fiets te krijgen (en zo de mobiliteit en leefbaarheid van de stad te verbeteren en de parkeerdruk te verminderen) is via een stadsfietsenproject. Bewoners, werknemers/pendelaars en toeristen zouden dan met een jaarabonnement of dag-/weekkaart stadsfietsen kunnen lenen bij een fijnmazig stationsnetwerk.

In het ondernemingsplan 2009-2019 werd voor het eerst gesproken over het opzetten van een fietsparkeerbeleid met o.a. een systeem van publieke fietsen. De raad van bestuur van het Parkeerbedrijf gaf de firma Timenco vervolgens de opdracht om een fietsparkeerplan op te stellen, en hierin onder meer het concept van een public bikes-systeem verder uit te werken. Eind april 2009 keurde de raad van bestuur dit fietsparkeerplan goed; het stadsbestuur vroeg het Parkeerbedrijf om de verschillende fietsparkeerprojecten verder te concretiseren en de implementatie van onder meer de stadsfietsen te coördineren.



Om een vlotte opbouw en exploitatie van dit omvangrijke project te garanderen, besloot het Parkeerbedrijf in augustus 2009 op zoek te gaan naar een ervaren private partij. De openbare aanbesteding ging in het najaar van 2009 naar buiten en kandidaten moesten hun voorstellen begin 2010 indienen.

“ Wie voortaan geld in een parkeerautomaat steekt, draagt via die weg bij aan het stadsfietsenproject. ”

Op 26 november 2010 kwam het SmartBike-systeem van Clear Channel als winnaar uit de bus. Op 20 december 2010 volgde de officiële ondertekening van het contract. Daarbij werd afgesproken dat er eerste instantie duizend stadfietsen komen, verspreid over in totaal zo'n 80 stations in het gebied tussen de Singel en de Schelde. Als het systeem succesvol blijkt, wordt het aantal in 2012 opgetrokken tot 1.800 fietsen en circa 150 stations.

Het hele systeem zal 27 miljoen euro kosten, verdeeld over een periode van tien jaar; dit wordt gefinancierd via opbrengsten uit parkeergeld, via de verkoop van abonnementen, dagen en weekpassen en via partnerships. De exploitatie van het stadsfietsenproject zal verder onder meer structureel zorgen voor zo'n tien voltijdse banen in de sociale economie.

4.3 Vernieuwen parkeergeleidingssysteem

Antwerpen is toe aan een nieuw parkeergeleidingssysteem waarmee parkeerders sneller en efficiënter naar beschikbare parkeerplaatsen worden geleid. Op 20 januari 2010 werd de studieopdracht 'Parkeergeleiding' toegekend aan Tritel NV. Deze opdracht omvatte:

- een studie naar het vernieuwen en exploiteren van de parkeergeleiding;
- het opstellen van een bestek voor de huur en exploitatie van een parkeergeleidingssysteem en het begeleiden van de aanbestedingsprocedure;



- technische en projectgericht begeleiden van de implementatie van het nieuwe parkeergeleidingssysteem.

De raad van bestuur keurde het bestek 'Parkeergeleiding' goed op 26 november 2010, waarna het op 8 december 2010 wereldkundig werd gemaakt.

4.4 Nieuw softwareprogramma en nieuwe handterminals parkeercontrole

Begin 2010 wisselden de binnen- en buitendienst van het Parkeerbedrijf het programma Autoticket in voor het nieuwe backoffice-systeem ParkControl. Dankzij dit speciaal voor het Parkeerbedrijf op maat gemaakte systeem kunnen de klantencontacten nog beter worden opgevolgd. Zo kon de klantendienst ook op dit punt in 2010 de dienstverlening verder verbeteren.

Met de nieuwe handterminals van ParkControl kunnen de parkeerwachters ook foto's nemen, dit ter ondersteuning van hun waarneming dat er geen geldig parkeerticket op een zichtbare plaats in de wagen aanwezig is. Dit biedt als voordeel dat heel wat discussies met klanten sindsdien vrij snel kunnen worden afgesloten.

ParkControl werd speciaal op maat gemaakt voor het Parkeerbedrijf door de Nederlandse firma Sigmax. ParkControl is multifunctioneler dan het vorige systeem. Het nieuwe systeem logt alle gegevens die de parkeerwachters op straat invoeren en houdt deze gegevens ook bij. Wanneer zij op straat een voertuig tegenkomen zonder geldig parkeerbewijs, dan registreert het systeem alle controlestappen die zij uitvoeren. De parkeerwachters maken ook foto's telkens als zij een voertuig tegenkomen zonder geldig parkeerbewijs.

Via hun handterminals kunnen de parkeerwachters ook gemakkelijk het gsm-parkeren en de bewonerskaarten online controleren. Via een gprs-verbinding leggen zij contact met de

server en kunnen ze direct zien of er een geldige bewonerskaart of gsm-betaling geregistreerd is op de ingegeven nummerplaat. Ze kunnen in het nieuwe systeem ook teruggaan naar vaststellingen van eerder die dag, waardoor ze klanten met vragen over hun retributiebonnen soms makkelijker verder kunnen helpen.

De gegevens van alle geparkeerde wagens kunnen met het nieuwe systeem geregistreerd worden. Zo worden deze nieuwe handterminals ook gebruikt om parkeertellingen uit te voeren. Elk jaar opnieuw (in maart), registreren de parkeerwachters elk voertuig, ook de wagens die een geldig parkeerbewijs zichtbaar voor de voorruit hebben liggen. Door deze registratie krijgt het Parkeerbedrijf een overzicht van de verdeling van de parkeerbewijzen per controlegebied. Hieruit blijkt onder meer dat de meeste voertuigen wel in orde zijn, meestal via een bewonerskaart (51%), een ticket (20%) sms-parkeren (7%). Slechts voor 13% van de voertuigen dienden parkeerwachters een bon uit te schrijven. Met deze schat aan informatie kan het Parkeerbedrijf dan weer beter inspelen op de parkeerbehoeften van de Antwerpse bewoners en bezoekers.

Tot slot gebruiken parkeerwachters hun handterminals ook om meldingen te maken van bijvoorbeeld defecte parkeerautomaten, sluikestort of signalisatie die niet (meer) in orde is. Ze kunnen bovendien foto's toevoegen aan hun melding, waardoor de betreffende diensten onmiddellijk een betere inschatting van het probleem kunnen maken. Verder kunnen ze met de handhelds ook telefoneren om bijvoorbeeld de dispatch of de politie te kunnen bereiken.

4.5 Actie voor personen met een handicap

Op maandag 6 december 2010 startte het Parkeerbedrijf samen met de Antwerpse politie een bewustmakingscampagne rond de voorbehouden parkeerplaatsen voor personen met een handicap. Hoewel deze parkeerplaatsen altijd vrij dienen te worden gehouden, zien veel automobilisten er geen graten in om op een mindervalideplaats te parkeren. Elk jaar herinneren het Parkeerbedrijf en de verkeerspolitie foutparkeerders aan het nut van deze voorbehouden plaatsen en vragen hen om begrip.

De campagne startte met een sensibiliseringsactie waarbij parkeerwachters en politieagenten flyers onder de ruitenwissers van foutparkeerders staken. Op de flyer stond het vriendelijke, maar kordate verzoek de voorbehouden plaatsen in de toekomst vrij te laten voor de mensen die ze echt nodig hebben. Tijdens het tweede deel van de actie verbaliseerde de politie de foutparkeerders.

Zo werden er tussen 6 en 17 december 10.000 controles uitgevoerd bij meer dan 1.000 parkeerplaatsen die voorbehouden zijn voor mensen met een handicap. Het was het vierde opeenvolgende jaar dat deze bewustwordingsactie werd gehouden.

4.6 Inventieve oplossingen voor bewonersparkeren

Subsidiëring selectief autogebruik

Het invoeren van betalend parkeren in combinatie met bewonersparkeren alleen volstaat niet om de parkeerdruk in woonbuurten (vooral 's avonds) te laten afnemen. Het parkeerbeleidsplan 2008-2012 stelt dan ook voor om te onderzoeken of de stad selectief autogebruik kan stimuleren via subsidiëring. Er werd een reglement uitgewerkt voor het gebruik van een bewonersabonnement of buurtparking.

Bewoners vormen een prioritaire doelgroep in het Antwerpse parkeerbeleid. Om mensen te stimuleren zich in de stad te vestigen, worden bewoners vrijgesteld van de parkeerregelingen op straat. Antwerpenaars krijgen daartoe via een bewonerskaartensysteem maximaal twee gratis parkeerkaarten per gezin.

Aan dat systeem kleven enkele nadelen:

- Bewoners kunnen moeilijk gestimuleerd worden te investeren in een eigen parkeervoorziening; parkeren is immers gratis dankzij de bewonerskaarten.
- Bewoners die een garage hebben, gebruiken deze niet meer als garage (maar als hobbykamer, bergruimte...).
- Het hebben van een bewonerskaart geeft geen garantie op een vrije parkeerplaats. In veel zones zijn er meer bewonerskaarten in omloop dan er beschikbare parkeerplaatsen zijn op straat.
- De vele langparkerende bewoners beperken de mogelijkheden voor dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Op de openbare weg is dubbelgebruik vanzelfsprekend: niemand heeft een eigen plaats. De openbare weg is dan ook vooral bestemd voor categorieën die optimaal voor dubbelgebruik in aanmerking komen, zoals kortparkerende bezoekers.

Het Parkeerbedrijf stelt daarom voor om subsidie te geven aan bewoners die hun wagen niet langer op straat parkeren maar een abonnement aanschaffen voor een (buurt)parking. Zij krijgen twintig euro per maand (of 15 euro voor een parking zonder samenwerkingsovereenkomst), maar wel enkel na inlevering van hun bewonerskaart.

Voordelen van deze subsidieregeling zijn:

- De bewoners zijn zeker van een vrije, overdekte parkeerplaats; dit is vooral belangrijk in delen van het stadscentrum met een hoge parkeerdruk.
- Bewoners die hun wagens in betaalparkings parkeren zorgen voor een vermindering van het zoekverkeer en een toename van publieke parkeerruimte voor andere parkeerders.
- De marktwaarde van een parkeerplaats is hoog. Door de subsidieregeling kunnen de investeringskosten in een abonnement worden gedeeld (Parkeerbedrijf-gebruiker).
- Bewoners ervaren parkeermaatregelen (zoals de invoering van betalend parkeren, de uitbreiding van de betalende uren, de verhoging van tarieven,...) vaak als 'zijn-maatregelen'. Het aanbieden van een subsidie om gewenst mobiliteitsgedrag te stimuleren kan het draagvlak voor (toekomstige) parkeermaatregelen verhogen en een positief beeld creëren, zeker als de nodige communicatie wordt gevoerd om dit initiatief te promoten.

4.7 Procedures

Nieuwe invorderingsprocedure parkeerretributies: het dwangbevel

Het retributiereglement op het parkeren werd goedgekeurd door de gemeenteraad op 23 juni 2008. De wet van 22 februari 1965 werd bij wet van 22 december 2008 in die zin gewijzigd dat uitdrukkelijk wordt bepaald dat enkel de houder van de nummerplaat de retributies op het parkeren verschuldigd is. Het retributiereglement werd gewijzigd op basis van deze wetswijziging. In 2009 werd de geldigheidsperiode van een retributiebon al gewijzigd naar de twaalf eerstvolgende betalende uren – kleine, maar belangrijke wijzigingen die vooral nuttig zullen zijn bij de behandeling van bezwaarschriften.

Verder werden er in 2009 enkele wijzigingen goedgekeurd die in 2010 ingang zouden vinden. Zo kunnen de parkeerretributies die werden uitgeschreven sinds 1 januari 2010 via een nieuwe procedure worden geïnd. Deze invorderingsprocedure staat uitgebreid beschreven in het retributiereglement.

“ Het grootste voordeel is dat de betalingstermijn steeds korter wordt naarmate de procedure vordert. ”

De procedure komt erop neer dat het Parkeerbedrijf bij niet-betaling gebruik kan maken van een dwangbevel: een door de stadsontvanger uitgevaardigd betalingsbevel dat uitvoerbaar werd verklaard door het college van burgemeester en schepenen. Dit betalingsbevel heeft dezelfde kracht als een vonnis en kan zonder verdere tussenkomst van de rechter worden uitgevoerd door de gerechtsdeurwaarder.

Het Parkeerbedrijf vaardigt niet onmiddellijk een dwangbevel uit als een parkeerretributie niet betaald wordt. Het is de laatste stap in de inningsprocedure. Als de klant niet betaald worden er eerst aanmaningen tot betaling gestuurd. De aanmaning die het dwangbevel voorafgaat, wordt aangetekend opgestuurd. Zo kan de klantendienst van het Parkeerbedrijf er zeker van zijn dat de aanmaningen bij de juiste persoon terechtkomen.

Blijft de retributie ook na de aangetekende aanmaning onbetaald, dan wordt het dossier overgemaakt aan de gerechtsdeurwaarder. Deze stuurt op zijn beurt eerst nog een aanmaning. Als klanten hierop evenmin reageren, betekent de deurwaarder het dwangbevel bij gerechtsdeurwaarderexploot.

Klanten die bezwaar aantekenen tegen een retributie, ontvangen geen dwangbevel vooraleer zij een antwoord hebben gekregen. De klantendienst van het Parkeerbedrijf engageert zich om elk bezwaar grondig te onderzoeken en elke klant een duidelijk antwoord te verschaffen. Bij aanvaarding van de argumenten, wordt de retributie geannuleerd. Besluit het Parkeerbedrijf dat de retributie te betalen blijft, dan ontvangt de klant een brief met de toelichting van het besluit en wordt de inningsprocedure voortgezet. Klanten die na het dwangbevel nog steeds niet wensen te betalen, kunnen verzet aantekenen bij de burgerlijke rechtbank. Het grootste voordeel aan deze nieuwe procedure is dat de betalingstermijn steeds korter wordt naarmate de procedure vordert.

AntwerPen
Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen
PARKEERRETRIBUTIE: 104/8426/01987
Dag: 4/05/2018 uur: 17:10
Orteluskaart
Volkswagen
Vaststelling: Geen geldig parkeerbewijs

5. Financieel luik

Het financiële luik geeft een overzicht van de balans na winstverdeling, de resultatenrekening en de resultaatverwerking. Tevens wordt de financiële verhouding van het Parkeerbedrijf en de stad verduidelijkt.

De jaarrekening 2010 werd op 26 april 2011 goedgekeurd door de raad van bestuur van het Parkeerbedrijf.

De controle op de jaarrekeningen vond plaats door PKF Bedrijfsrevisoren en door het college van commissarissen en resulteerde in een verklaring zonder voorbehoud.

5.1 Balans na winstverdeling

BALANS NA WINSTVERDELING - ACTIVA		2010	2009
VASTE ACTIVA	20/28	3.064.128,82	3.060.680,57
MATERIELE VASTE ACTIVA	22/27	3.041.317,68	3.057.715,57
• Terreinen en gebouwen	22	2.332.500,00	2.332.500,00
• Installaties, machines en uitrusting	23	482.314,75	505.071,43
• Meubilair en rollend materieel	24	77.901,99	48.072,65
• Overig materieel vaste activa	26	148.600,94	172.071,49
FINANCIELE VASTE ACTIVA	28	19.699,00	2.965,00
Vorderingen en borgtochten in contanten	285/8	5.215,00	2.965,00
VLOTTENDE ACTIVA	29/58	4.662.005,11	7.862.773,97
VORDERINGEN OP MEER DAN EEN JAAR	29		41.638,00
Handelsvorderingen	290		41.638,00
VORDERINGEN OP TEN HOOGSTE EEN JAAR	40/41	2.665.618,86	3.453.749,10
Handelsvorderingen	40	1.882.786,70	3.124.790,01
Overige vorderingen	41	782.832,16	328.959,09
GELDBELEGGINGEN	50/53	662.442,11	652.795,71
Overige beleggingen	51/53	662.442,11	652.795,71
LIQUIDE MIDDELEN	54/58	1.269.150,94	3.655.162,59
OVERLOPENDE REKENINGEN	490/1	64.793,20	59.428,57
TOTAAL DER ACTIVA	20/58	7.726.133,93	10.923.454,54

BALANS NA WINSTVERDELING - PASSIVA		2010	2009
EIGEN VERMOGEN	10/15	3.360.876,77	2.541.216,58
KAPITAAL	10	900.000,00	900.000,00
Geplaatst kapitaal	100	900.000,00	900.000,00
RESERVES	13	1.482.931,20	1.370.834,53
Wettelijke reserve	130	90.000,00	90.000,00
Beschikbare reserves	133	1.392.931,20	1.280.834,53
OVERGEDRAGEN WINST	14	977.945,57	270.382,05
SCHULDEN	17/49	4.365.257,16	8.382.237,96
SCHULDEN OP MEER DAN EEN JAAR	17	1.203.539,09	1.461.056,62
Financiële schulden (kredietinstellingen)	170/4	1.203.539,09	1.461.056,62
SCHULDEN OP TEN HOOGSTE EEN JAAR	42/48	3.109.018,15	6.816.856,68
Schulden op meer dan één jaar die binnen het jaar vervallen	42	257.517,53	248.449,49
Handelsschulden (leveranciers)	44	1.505.049,09	3.811.237,68
Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten	45	286.819,51	451.904,49
Belastingen	450/3	19.250,60	170.210,25
Bezoldigingen en sociale lasten	454/9	267.568,91	281.694,24
Overige schulden	47/48	891.737,06	2.305.265,02
OVERLOPENDE REKENINGEN	492/3	52.699,92	104.324,66
TOTAAL DER PASSIVA		7.726.133,93	10.923.454,54

5.2 Resultatenrekening

RESULTATENREKENING		2010	2009
BEDRIJFSOPBRENGSTEN	70/74	14.825.224,29	14.868.113,01
Omzet	70	14.746.074,49	14.802.719,66
Andere bedrijfsopbrengsten	74	106.149,80	65.393,35
BEDRIJFSKOSTEN (-)	60/64	13.546.924,36	12.844.891,56
Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	60	10.061,67	8.763,04
Inkopen	600/8	10.061,67	8.763,04
Diensten en diverse goederen	61	10.526.562,01	10.092.463,75
Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen	62	2.678.038,94	2.369.342,60
Afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa	630	327.040,56	373.019,34
Waardeverminderingen oop voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvorderingen - Toevoegingen (terugnemingen)	631/4		
Andere bedrijfskosten	640/8	5.221,18	1.302,83
BEDRIJFSWINST (+)	9901	1.305.299,93	2.023.221,45
FINANCIELE OPBRENGSTEN	75	7.430,61	12.855,07
Opbrengsten uit vlottende activa	751	6.703,26	12.855,07
Andere financiële opbrengsten	752/9	727,35	
FINANCIELE KOSTEN (-)	65	70.576,37	70.789,69
Kosten van schulden	650	66.284,09	65.691,13
Andere financiële kosten	652/9	4.292,28	5.098,56
WINST UIT DE GEWONE BEDRIJFS-UITOEFENING, VOOR BELASTING (+)	9902	1.242.154,17	1.965.286,83
UITZONDERLIJKE OPBRENGSTEN	76		63.438,48
Andere uitzonderlijke opbrengsten	764/9		63.438,48
WINST VAN HET BOEKJAAR, VOOR BELASTING (+)	9903	1.242.154,17	2.028.725,31
BELASTINGEN OP HET RESULTAAT (+) (-)	67/77	422.493,98	682.024,78
Belastingen (-)	670/3	422.493,98	682.471,94
Regularisering van belastingen en terugneming van voorzieningen voor belastingen	77		447,16
WINST VAN HET BOEKJAAR (+)	9904	819.660,19	1.346.700,53
TE BESTEMMEN WINST VAN HET BOEKJAAR	9905	819.660,19	1.346.700,53

5.3 Resultaatverwerking

RESULTAATVERWERKING			
TE BESTEMMEN WINSTSALDO	9906	1.090.042,24	1.596.488,09
Te bestemmen winst van het boekjaar	9905	819.660,19	1.346.700,53
Overgedragen winst van het vorige boekjaar	14P	270.382,05	249.787,56
ONTREKING AAN HET EIGEN VERMOGEN	791/2	77.017,98	
TOEVOEGING AAN HET EIGEN VERMOGEN (-)	691/2	189.114,65	695.214,60
aan de wettelijke reserves	6920		
aan de overige reserves	6921	189.114,65	695.214,60
OVER TE DRAGEN WINST	14	977.945,57	270.382,05
UIT TE KEREN WINST (-)	694/6		630.891,44
Vergoeding van het kapitaal	694		630.891,44

5.4 De financiële verhouding tussen de stad Antwerpen en het Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf

Bij de start van het Parkeerbedrijf werd een 'beleids- en samenwerking overeenkomst' afgesloten tussen de stad en het autonome bedrijf, waarin in het bijzonder de financiële verhoudingen werden geregeld. De overeenkomst, goedgekeurd door de gemeenteraad op 24 maart 2003 en door de raad van bestuur van het bedrijf op 3 april 2003, definieert de publiekrechtelijke exploitatieopdracht van het bedrijf, evenals de exploitatieopdrachten betreffende het straatparkeren, het privaatparkeren en de samenwerking met andere exploitanten. Voorts wordt via deze overeenkomst het Parkeerbedrijf aangeduid als lasthebber van de stad voor de uitvoering van het parkeertoezicht en de inning van de retributies voor het langparkeren verschuldigd binnen het straatparkeren.

In 2010 werd aan de stad (voor het resultaat van 2009) een dividend uitgekeerd ten bedrage van 630.891,44 euro.

De te bestemmen winst over 2010 bedroeg 819.660,19 euro (na belastingen). De raad van bestuur besliste om dit resultaat als volgt te bestemmen:

- Bijzondere reserve Sportpaleis: 189.114,65 euro
- Met het oog op de verwachte kosten voor het project publieke fietsen, besliste de raad van bestuur om geen dividend uit te keren.

BESLUIT

Parkeeren organiseren in een stad als Antwerpen blijft een voortdurende evenwichtsoefening. De vaak tegenstrijdige parkeerbelangen van bewoners, bezoekers, werkgevers of werknemers moeten worden afgewogen tegen de bereikbaarheid van de stad alsook de levenskwaliteit en het comfort van bewoners en bezoekers.

Dankzij de vele suggesties van de Antwerpse burgers en bezoekers en dagelijkse inzet van alle medewerkers van het Parkeerbedrijf werd het afgelopen jaar heel wat gerealiseerd.

In 2011 werken we graag enthousiast verder aan de realisatie van het Parkeerbeleidsplan, met de focus op het faciliteren van parkeren voor fiets en auto, en zoals altijd met het STOP-principe als uitgangspunt.

Colofon

Redactie en samenstelling

Parkeerbedrijf Antwerpen, afd. communicatie en klantendienst
Met dank aan alle medewerkers van het Parkeerbedrijf

Fotografie

Sofie Silbermann
Mich Verbelen

Ontwerp en vormgeving

Nick Van Hee © Het Bureau bvba

Druk

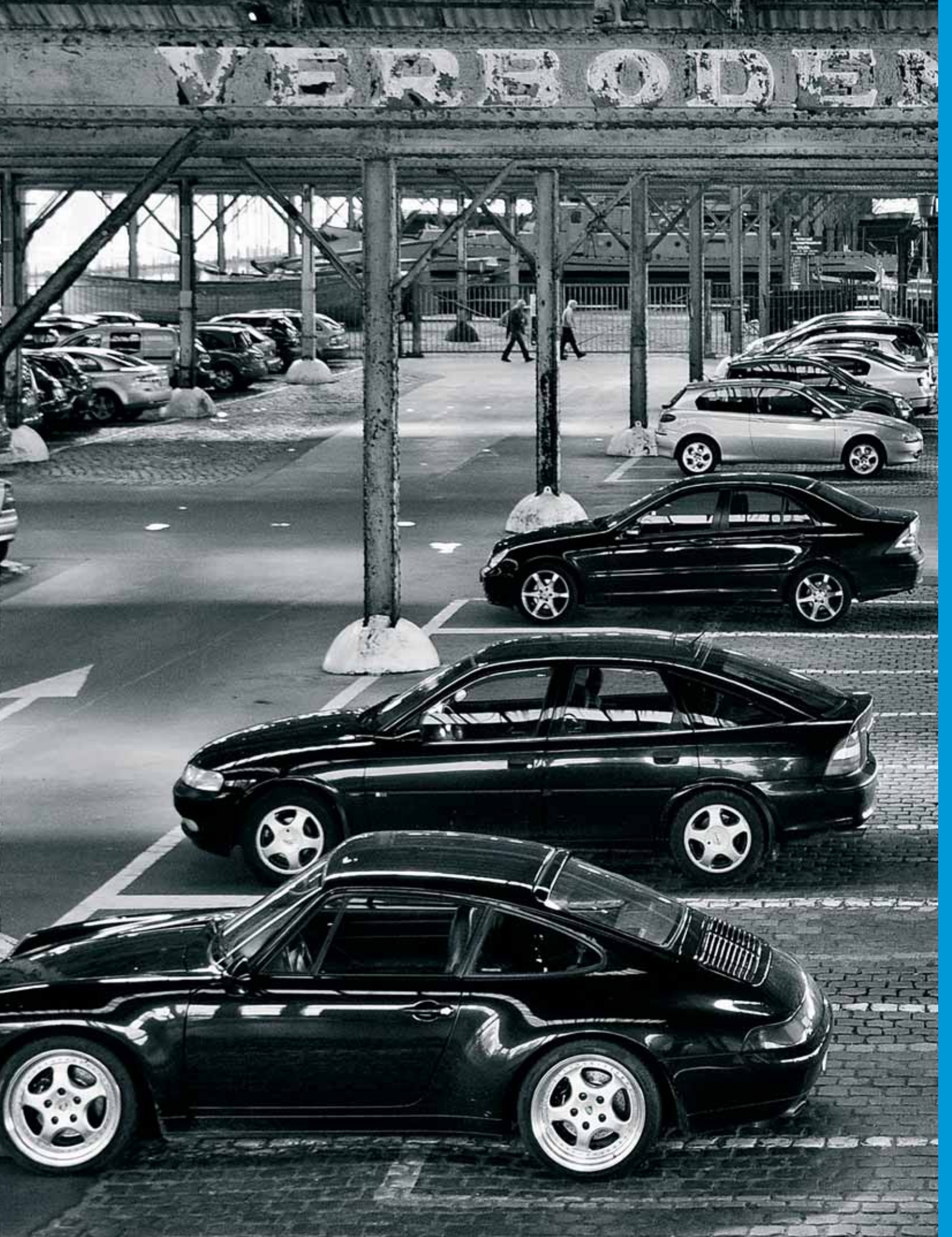
PX nv, Mortsel

Verantwoordelijke uitgever

Eric Dubois
Jordaenskaai 25
2000 Antwerpen
Tel: 03 727 16 60
Fax: 03 727 16 70
Mail: info@gapa.antwerpen.be
www.parkereninantwerpen.be

Met dank aan





Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen



werking Jordaenskaai 25 | 2000 Antwerpen
zetel Stadhuis | Grote markt 1 | 2000 Antwerpen

tel. 03 727 16 60 — fax 03 727 16 70
e-mail info@gapa.antwerpen.be

web www.parkereninantwerpen.be
btw BE 0267 396 039