



# JAARVERSLAG 2013

Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen

# **JAARVERSLAG 2013**

Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen

# Voorwoord

'Parkeren' is een complex verhaal van vele, elkaar beïnvloedende factoren. Daarom schetst dit jaarverslag naast de concrete initiatieven van 2013 ook in korte hoofdstukken het waarom achter de uiteenlopende parkeermaatregelen. Zodat u weet waarom een moderne, gezellige en economisch gezonde stad als Antwerpen een uitgekiend parkeerbeleid nodig heeft om werkelijk waar te maken dat het hier aangenaam wonen, werken en verblijven is. Hoe een breed en samenhangend parkeerbeleid er mee voor zorgt dat de stad bereikbaar en leefbaar blijft.

Steden als Antwerpen zullen gezien de schaarse openbare ruimte nimmer volledig kunnen voldoen aan een schier eindeloze vraag naar parkeerplaatsen op straat. Een verdeling van de beperkte parkeerruimte vraagt dus om keuzes. En om inspanningen van alle betrokkenen. Bewoners of bezoekers kunnen bijvoorbeeld zelf een bijdrage leveren aan de oplossing door hun auto's waar mogelijk te stallen in eigen garages, bedrijfs-, huur- of openbare parkings.

Maar vanzelfsprekend pakt ook het Antwerpse Parkeerbedrijf waar mogelijk telkens opnieuw zijn verantwoordelijkheid op als het gaat om creatieve parkeeroplossingen. Via het Parkeermakelaar-initiatief bijvoorbeeld, dat de nodige extra parkeermogelijkheden buiten de openbare weg realiseert of ontsluit voor bewoners én bezoekers – zowel voor auto's, motoren als fietsen. Zo kwamen er ook in 2013 weer nieuwe buurtparkings en buurtfietsenplaatsen bij. Waaronder de Buurtparking Vijfhoek, de eerste buurtparking die volledig in opdracht van het Parkeerbedrijf is gerealiseerd

Ook via investering van parkeeropbrengsten in de Antwerpse stadsfietsen maakt het Parkeerbedrijf zijn voortrekkersrol waar. Zo realiseerde het in 2013 de uitbreiding van het Velo-netwerk, waarbij het deelfietsensysteem doorgroeide van zo'n 1 000 naar 1 800 fietsen en van ruim 80 naar 150 stations. Daar werd meteen dankbaar gebruik van gemaakt: gemiddeld waren er afgelopen jaar dagelijks bijna 7 000 Velo-ritten. En op topdag 27 oktober waren dat er maar liefst 12 347. Meer cijfers en andere Velo-weetjes leest u vanaf pagina 30.

Eerdere vernieuwingen van de parkeer-dienstverlening bewezen ondertussen hun nut. Zo blijft het sms-parkeren populair: afgelopen jaar stuurden alle parkeeders samen in Antwerpen op een gewone weekdag gemiddeld zo'n 6.200 sms-berichten om parkeersessies te starten.

En natuurlijk hebben alle medewerkers en samenwerkingspartners ook in 2013 opnieuw de nodige stappen gezet om op verschillende vlakken de dienstverlening nog verder te verbeteren. Ik bedank iedereen dan ook graag voor de betrokkenheid en inzet, en nodig u uit om op de volgende pagina's meer te lezen over de verschillende realisaties van het team.

**Koen Kennis**

VOORZITTER GEMEENTELIJK  
AUTONOM PARKEERBEDRIJF ANTWERPEN



# Inhoud

5

## 1 / Opdracht & werkterrein

Wat als... Antwerpen geen parkeerbeleid zou hebben?

6

8

## 2 / Werk in uitvoering / 2013

Waarom krijgen bewoners wel een parkeervergunning, en werknemers niet?

9

- » Parkeeronderzoeken, advisering en monitoring gezonde parkeerbalans

10

Initiatieven om de parkeerdruk te verlichten of bij te sturen

11

- » Wetenschappelijk onderzoek: Parkeerbedrijf experimenteert met Parkagent
- » Parkeerplanologische studie
- » Parkeervergunningen voor bewoners
- » Parkeerregeling winkelstraten
- » Vergunningen voor autodelers
- » Parkings en parkeerterreinen
- » Overige projecten: parkeergeleiding,...

11

11

12

14

15

17

18

Initiatieven om betalen voor parkeren gemakkelijker te maken

19

- » Betalen voor parkeren = investeren in een bereikbare stad
- » Parkeertoezicht als noodzakelijke 'sluitstuk' van het parkeerbeleid: hoe werken de parkeertoezichters
- » Munten, gsm of sms en bankkaarten

19

20

21

Inventieve oplossingen voor bewonersparkeren

24

- » De Parkeermakelaar: 'Alle beetjes helpen'
- » Buurtparkings
- » Vraag & aanbod parkeerplaatsen online
- » Fietsparkeren
- » Velo. De handige fiets van 't stad

24

25

27

28

30

Klantendienst

33

Het Parkeerbedrijf maakt nieuws

36

38

## 3 / Werking & interne organisatie

Organisatieschema Parkeerbedrijf

39

Het team

41

Het Parkeerbedrijf leert bij

47

Personeelsactiviteiten

48

49

## 4 / Cijfers & financiële resultaten



**1**

***Opdracht & werkterrein***

# ‘Wat als... Antwerpen geen parkeerbeleid zou hebben?’



**Parkeerruimte** in steden is **schaars**, zeker in de oude stadscentra. En de cijfers tonen nog eens ondubbelzinnig dat de Antwerpse bevolking groeit. Net als het aantal auto's. En daarmee ook de behoefte aan parkeerplaatsen.

*Hoeveel* van de ruimte kan en wenst de stad te geven aan geparkeerde auto's? Want auto's nemen publieke ruimte in waar anders mensen kunnen winkelen of waar kinderen kunnen spelen. Zo raakt parkeren aan uiteenlopende beleidsterreinen, met vaak tegenstrijdige doelen: van milieu, kwaliteit openbare ruimte, bereikbaarheid tot economische vitaliteit. Want zet je op een vrijkomend terrein bijvoorbeeld een parkeergebouw of een school? Of extra bedrijfsruimte?

Daarnaast blijft ook de *verdeling van de beschikbare parkeerruimte* over verschillende categorieën automobilisten een nauwkeurige evenwichtsoefening. Want wat doe je als stad met de veelal botsende belangen van bewoners, bezoekers, winkeliers, werkgevers of werknemers? Hoe zorg je voor voldoende parkeerplaatsen op straat voor bewoners terwijl ook bezoekers en ondernemers welkom blijven? Hoever reikt de (onder meer financiële) verantwoordelijkheid van de overheid waar het gaat om het faciliteren van deze groepen?

Een heldere kijk op parkeren is daarom essentieel. Het Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen werkt inmiddels ruim tien jaar\*) in opdracht van het stadsbestuur aan het Antwerpse

Antwerpen wil dé aantrekkelijkste stad zijn – een stad waar het aangenaam wonen, werken en verblijven is.

parkeerbeleid. Een samenhangend parkeerbeleid dat duidelijke, weloverwogen keuzes maakt is immers een van de pijlers onder een leefbare, bereikbare stad. Het is de sleutel tot een duurzaam mobiliteitsbeleid. De missie van het Parkeerbedrijf formuleert het zo:

**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.**

De opdracht van het Parkeerbedrijf omvat zowel het beleidsvoorbereidende werk (parkeerbeleidsnota's, parkeeronderzoeken,...) alsook uiteenlopende uitvoerende taken. Denk bijvoorbeeld aan initiatieven rond parkeerreglementering of de organisatie van het parkeertoezicht en de opvolging van de retributiebonnen. Maar ook aan het verstrekken van informatie over parkeren en de coördinatie van het fietsparkeren behoren tot het werkterrein.

\*) Het Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen werd in 2001 opgericht door het stadsbestuur om een samenhangend parkeerbeleid voor te bereiden en uit te voeren. In 2002 was de organisatie werkelijk operationeel.

## Nieuwe ontwikkelingen...

Vanzelfsprekend zijn er ook altijd weer de nodige trends waarop de organisatie alert moet inspelen. Zo zorgen het Velo-project en de hernieuwde trek naar de stad van mensen die niet langer dagelijks in de file willen staan er bijvoorbeeld voor dat steeds meer Antwerpenaars de fiets kiezen voor verplaatsingen binnen de stad.

Dat is goed nieuws voor het milieu en voor een vlotte verkeersdoorstroming. Maar het betekent onbedoeld ook dat er steeds meer wagens van bewoners voor langere tijd 'voor de deur' blijven staan. Bewoners die overdag thuis met de auto arriveren en willen parkeren of boodschappen willen in- of uitladen, vinden daardoor steeds moeilijker een parkeerplaats op straat. Hetzelfde geldt voor bezoekers die maar even een plaats nodig hebben – denk aan korte bezoeken van thuisverplegers of leveranciers die een pakket willen afleveren. Wat dan weer drukke straten oplevert met veel automobilisten op zoek naar een parkeerplaats.

Antwerpen wil bereikbaar en aantrekkelijk blijven voor bewoners en bezoekers. Daarom focust het parkeerbeleid op:

- **bewoners** stimuleren om hun vervoersmiddelen zoveel mogelijk **inpandig te stallen** (in eigen garages, buurt-parkings, via bewonersabonnementen in publieke parkings, buurtfietsenstallingen,...);
- **bezoekers** en **pendelaars** de weg wijzen naar **publieke parkings** of **Park+Rides**.

Antwerpen staat daarin niet alleen. Deze ontwikkelingen sluiten nauw aan bij trends in andere steden. Het Parkeerbedrijf volgt de (inter)nationale ontwikkelingen en ervaringen binnen het werkterrein op de voet, zodat Antwerpen daar waar mogelijk zijn voordeel mee kan doen.

Geregeld is het Antwerpse Parkeerbedrijf ook wereldwijd trendsetter. Zoals bijvoorbeeld blijkt uit de case study 'Europe's parking U-turn. From accommodation to regulation', waarin onderzoekers Michael Kodransky en Gabrielle Hermann onder meer het Antwerpse parkeerbeleid naar voren schuiven als voorbeeld van de steden in vooral noordwest Europa waar een gedegen

parkeerbeleid inmiddels zichtbaar positieve effecten opleverde: levendigere binnensteden, vermindering van het autogebruik, positieve effecten op luchtkwaliteit en een verbetering van het woon-, winkel- en verblijfmilieu.

Kortom: het uitvoeren van een gedegen, weloverwogen parkeerbeleid en daarbij ook alert inspelen op nieuwe trends, zodat iedereen zich vlot, veilig en comfortabel kan verplaatsen in en naar de stad. Dat is waar alle medewerkers van het Parkeerbedrijf ook in 2013 weer dagelijks aan werkten, samen met andere Antwerpse stadsdiensten, de kabinetten, de verkeerspolitie, de districten en andere partners. Inspanningen die ertoe moeten leiden dat de stad bereikbaar blijft, en die er mee voor zorgen dat Antwerpen de meest aangename stad is om in te wonen, in te werken en te bezoeken.



A close-up, low-angle shot of a person's legs from the knees down. They are wearing dark blue denim shorts and vibrant sneakers with a green and yellow tiger-stripe pattern and white soles. The person is standing on a skateboard with a black deck and blue wheels. The background is a blurred city street with a white car and a metal fence.

**2 / *Werk in uitvoering / 2013***



# ‘Waarom krijgen bewoners wel een parkeervergunning en werknemers niet?’



Parkeerbeleid is een voortdurende evenwichtsoefening. Een afweging van belangen van verschillende groepen parkeerders. Waar het gaat om de verdeling van schaarse parkeerruimte op straat geeft Antwerpen bewust voorrang aan bewoners (zij moeten normaal gezien binnen redelijke tijd en op een aanvaardbare afstand van hun woning of bestemming een vrije parkeerplaats kunnen vinden). Die voorrang geldt eveneens voor bezoekers die maar even een plaats nodig hebben: een groep die economisch en maatschappelijk gezien van groot belang is – denk aan zorgverleners of zakelijke bezoekers en winkelklanten.

Daarvoor mag de zogenoemde ‘bezettingsgraad’ van de beschikbare parkeerplaatsen op straat niet te hoog zijn (<85%) en moet er voldoende doorstroming (‘rotatie’) zijn. Wanneer er in sommige woonbuurten of -straten structureel te veel wagens van niet-bewoners langdurig geparkeerd staan, dan kan het Parkeerbedrijf de parkeerdruk op verschillende manieren bijsturen om zo meer ruimte te realiseren voor bewoners en ‘kortparkeerders’.

Eén optie is bijvoorbeeld de invoering van bewonersparkeren in combinatie met betalend parkeren, of met een beperking van de parkeertijd (bijvoorbeeld een blauwe zone).

Als reactie daarop klinkt geregeld ook de roep om invoering van een parkeervergunning voor werknemers. Dat lijkt in eerste in-

stantie een redelijke vraag. Want ook deze groep is belangrijk voor de stad. Maar in de praktijk zou zo’n initiatief het effect van bewonersvergunningen voor een belangrijk deel teniet doen. Dat zou het voor bewoners en zakelijke kortparkeerders moeilijker maken een plaats te vinden én het zou veel extra (parkeer)verkeer aantrekken met opstoppingen en een verminderde bereikbaarheid als gevolg.

Daarnaast zijn er ook infrastructurele oplossingen mogelijk, zoals een betere benutting van bestaande parkeercapaciteit buiten de openbare weg, of de bouw van (buurt)parkings. Oplossingen die ook een serieuze belangenafweging vragen van de lokale overheid – zie bijvoorbeeld de kadertekstjes over de ‘werkelijke kosten van parkeren’ en de vraag ‘wie wil er niet gratis parkeren’.

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

(Het Nieuwsblad)

---

## ‘CONSUMENTEN ONDSCHATTEN DE WERKELIJKE KOSTEN VAN PARKEREN.’

Consumenten onderschatten de werkelijke kosten van parkeren. De bouw van één ondergrondse parkeerplaats kost bijvoorbeeld minimaal zo’n 25 tot 30 duizend euro. Een (buurt)parking met honderd plaatsen betekent dus een investering van circa 3 miljoen euro. De vraag is of een samenleving bereid is het particuliere autobezit op deze manier te ondersteunen.

Los van de investering stimuleert de aanwezigheid van een parking met voldoende parkeerplaatsen ook een verdere stijging van het autobezit en -gebruik. Dat leidt vervolgens tot onbedoelde neveneffecten als verkeersopstoppingen. En die opstoppingen zorgen op hun beurt weer voor een verslechtering van de luchtkwaliteit in de stad, een verminderde bereikbaarheid en daarmee een extra economische kost voor winkels en bedrijven of waardevermindering van onroerend goed in buurt.

‘Welke initiatieven nam het Parkeerbedrijf in 2013 om de parkeerdruk te verlichten of bij te sturen?’

---

## WIE WIL ER NIET GRATIS PARKEREN?

‘Met uitzondering van het monopolybord bestaat er niet zoiets als “gratis parkeren”. Gratis parkeren leidt in feite tot “het grootste probleem waar je nooit bij hebt stilgestaan”. We willen allemaal gratis parkeren. Maar we willen ook de verkeersopstoppingen, luchtvervuiling en het energieverbruik verminderen. We willen betaalbare woningen, efficiënt transport, groene ruimte, goed stedelijk design, levendige steden en een gezonde economie. Het gratis parkeren conflicteert helaas met al deze doelstellingen.’

*Bron: fragment uit een interview van Streetsblog LA met gerenommeerd econoom/parkeerspecialist en UCLA-professor Donald Shoup, auteur van o.a. het standaardwerk “The High Cost of Free Parking”.*

## Parkeeronderzoeken, advisering en monitoring gezonde parkeerbalans

Parkeermaatregelen neem je beter niet zomaar. Daarom zijn er elk jaar weer de nodige parkeeronderzoeken – op initiatief van het Parkeerbedrijf, maar ook als reactie op verzoeken van bijvoorbeeld bewoners of handelaars. Zo waren er in 2013 onder meer tellingen in de Dam-wijk en in de buurt rond het winkelcentrum TIR. Daarnaast waren er tellingen in een reeks winkelstraten ter evaluatie van het ‘proefproject winkelstraten’ (zie ook pagina 14).

Verder vroeg het Berchemse districtsbestuur om een parkeeronderzoek in het gedeelte van Berchem dat buiten de Singel ligt (‘Berchem extra muros’). Daar zijn heel wat nieuwe ontwikkelingen gepland die het parkeren in deze buurt kunnen beïnvloeden. Het Parkeerbedrijf nam meteen ook de evaluatie van de blauwe zones in deze buurt mee in dit onderzoek (zone Middelheim en zone Fruithof).

Tot slot was er rond het Merksemse ZNA Jan Palfijnziekenhuis een onderzoek op verzoek van omwonenden en districtsbestuur. Zij hadden de indruk dat er in de woonstraten rond het ziekenhuis vooral veel bezoekers en werknemers van het ziekenhuis parkeren.

Uit het onderzoek bleek echter dat er op geen enkel moment van de dag een tekort aan plaatsen is, en dat hier een normale verhouding is tussen geparkeerde wagens van bewoners en bezoekers. Bovendien zet het Jan Palfijnziekenhuis zeer sterk in op het stimuleren van werknemers en bezoekers om op een andere manier dan met de wagen naar het ziekenhuis te komen.

Parkeeronderzoeken vooraf kunnen uitwijzen of er inderdaad sprake is van een problematische situatie. Nog al eens is de per-

ceptie van bewoners of winkeliers dat sommige straten ‘altijd vol geparkeerd’ staan, terwijl objectieve metingen dit weerleggen of nuanceren. Onderzoeken tonen bovendien of de gesuggereerde maatregelen wel zinvol zijn – zo lost de invoering van bewonersparkeren in een straat waar structureel veel meer wagens van bewoners zijn dan parkeerplaatsen bijvoorbeeld voor de bewoners zelf weinig op.

Evaluatie een halfjaar na invoering van maatregelen levert dan weer nuttige informatie op over het behaalde effect van de maatregelen.

Daarbij dient het Parkeerbedrijf altijd weer te zoeken naar een goed evenwicht tussen het belang van de omgeving (voorkomen van ongewenste parkeerdruk) en het economisch belang van de stad (zich blijven ontwikkelen). Dat levert soms een lastig spanningsveld op.

### Voorkomen beter dan genezen...

Daarnaast hebben adviseurs van het Parkeerbedrijf een belangrijke signalerende rol bij stedelijke projecten in straten en buurten waar sprake is van heraanleg, nieuwbouw of renovatie. Dergelijke projecten bieden immers kansen om vooraf aan te sturen op de realisatie van de nodige/gewenste parkeervoorzieningen. Achteraf parkeerproblemen moeten oplossen is vaak een kostbare zaak en levert onnodige frustraties op bij bewoners, bezoekers, handelaars,...

Ook de aanvraag van terrasvergunningen voor cafés of restaurants passeren het Parkeerbedrijf voor advies.

## En hoe maakten we het betalend of bewonersparkeren gemakkelijker en de handhaving efficiënter?

Vanuit diezelfde gedachte stelt het Parkeerbedrijf zijn expertise ter beschikking aan de ontwikkeling van wetenschappelijk onderbouwde parkeermodellen zoals Parkagent.

### **Wetenschappelijk onderzoek: Parkeerbedrijf experimenteert met Parkagent**

Het Antwerpse Parkeerbedrijf werkt samen met wetenschappers van de Radboud Universiteit Nijmegen (Nederland) en het Department of Geography and Human Environment van de Israëliische Tel Aviv University, aan de ontwikkeling van het parkeersimulatiemodel **Parkagent**. Dit is een innovatief parkeermodel, dat het gedrag van duizenden individuele autobestuurders tegelijkertijd kan simuleren.

Zo kan Parkagent de effecten van veranderingen in het parkeerbeleid doorrekenen. Denk bijvoorbeeld aan de gevolgen van verhoging of verlaging van parkeertarieven (hoeveel auto's minder/meer betekent dit voor de stad of een buurt), de bouw van parkings of zelfs de effecten van verschillende keuzes van de precieze plaats van de ingang van een parking.

Zo'n model kan de stad Antwerpen, projectontwikkelaars en particuliere parkeergarage-exploitanten dus van cruciale informatie voorzien op gebied van (te verwachten) parkeerdruk, gewenste

loopafstanden tot bestemming en zoektijden naar parkeerplaatsen. Budgetten kunnen op basis hiervan bijvoorbeeld effectiever ingezet worden.

In 2013 werkten de partners samen aan verder vervolmaking van het model. Het Parkeerbedrijf verwacht in de loop van 2014 te kunnen starten met de eerste testen. Oplevering is gepland voor eind 2014.

### **Parkeerplanologische studie**

Om ook voor de komende periode een afgewogen parkeerbeleid te kunnen uittekenen, is realistische, actuele informatie over beschikbare (parkeer)ruimte essentieel. Daarom voerde het Parkeerbedrijf in 2013 een 'parkeerplanologische studie' uit.

Deze opdracht startte in januari 2013 met een analyse van de bestaande parkeersituatie: een inventarisatie van het parkeerareaal, een analyse van het gebruik en een inschatting van de benodigde parkeerruimte. In de loop van het jaar volgde er nog een onderzoek via de stadsmonitor. Begin 2014 zullen de resultaten bekend zijn.

De resultaten van de inventarisatie vormen ook een essentiële basis voor het Parkagent simulatiemodel. Om betrouwbare voorspellingen te doen moet Parkagent immers 'weten' hoeveel parkeerplaatsen er in een straat of gebouw aanwezig zijn.



## Initiatieven om de parkeerdruk te verlichten of bij te sturen



### Parkeervergunningen voor bewoners

Op 31 december 2013 waren er **76 362 bewonersvergunningen** in omloop. Dat zijn er 222 meer dan eind 2012 (**76 584**). Die lichte stijging is deels het gevolg van uitbreiding van het bewonersparkeren op Linkeroever en het zuidelijk deel van het Eilandje.

	dec. 2011	dec. 2012	dec. 2013
Bewonersvergunningen	73 534	76 584	76 362
Autodeelkaarten	226	222	200
Vergunningen lichte vrachtwagens	1 548	1 740	1 657
Minderhinderkaarten	627	394	187

Zo'n bewonersvergunning betekent overigens nog niet dat de houders ervan ook een plaatsgarantie hebben, zoals dit overzicht van bewonersvergunningen versus beschikbare parkeerplaatsen op straat laat zien:

	Bewonersvergunning	Aantal plaatsen op straat	% 2013 (2012/2011)
<b>Zone 1 Paardenmarkt</b>	2 713 (2 713/2 567)	1 977	130% (130/102%)
<b>Zone 2 Centrum</b>	5 654 (5.654/5 754)	3 304	174% (174/170%)
<b>Zone 3 Zuid</b>	3 803 (3 803/3 846)	3 130	123% (123/120%)
<b>Zone 4 Diamant</b>	1 113 (1 113/1 107)	892	124% (124/114%)
<b>Zone 5 Noord</b>	13 934 (13 934/14 623)	9 520	154% (154/139%)
<b>Zone 6 Plantin</b>	7 203 (7 203/7 256)	5 299	137% (137/133%)
<b>Zone 7 Belgiëlei</b>	9 954 (9 954/10 158)	6 988	145% (145/140%)
<b>Zone 8 Brederode</b>	8 411 (8 411/8 402)	5 715	147% (147/145%)
<b>Totaal</b>	<b>52 785*</b> (52 785/53.713)	<b>36 825</b>	<b>146%</b> (146/138%)

\*) Aantal uitgereikte bewonersvergunningen eind 2013; enkel de zones binnen de Singel (tussen haakjes de aantallen op respectievelijk 31 december 2013 en 2012)

Ruim twee procent van de bewonersvergunningen betreft een vergunning voor een **lichte vrachtwagen**. Bestuurders van zo'n bestelwagen mogen hiermee in hun bewonerszone onbeperkt gratis parkeren in alle straten waar zogenoemde 'E9a-parkeerborden' staan (de blauwe borden, met daarop enkel een witte letter 'P'). Zo'n E9a-parkeerbord geeft aan dat alle categorieën voertuigen mogen parkeren.

Het Parkeerbedrijf zocht hiervoor naar (delen van) straten waar deze wagens zo min mogelijk overlast opleveren voor bewoners. Denk aan parkeerstroken langs grote verkeersassen of middenbermen.

### Minder minderhinderkaarten

Minderhinderkaarten zijn tijdelijke parkeervergunningen voor automobilisten die beschikken over een plaats in een eigen garage of in een (bedrijfs)parking, die door infrastructuurwerken tijdelijk niet toegankelijk is. Dus ook werknemers en bewoners die niet gedomicilieerd zijn in Antwerpen kunnen zo'n kaart aanvragen. Voorwaarde is wel dat het betrokken district hiervoor toestemming geeft: de districtsvoorzitter en wijkcoördinator adviseren om minderhinderkaarten uit te reiken. Het Parkeerbedrijf start vervolgens de procedure op. Op 31 december 2013 hadden 187 personen een minderhinderkaart, dat is minder dan één procent van het totale aantal uitgereikte vergunningen.

## Uitbreiding zones bewonersparkeren

### Bewonersparkeren in Dam-buurt vanaf 1 juni 2014

Eind 2013 gaf het college zijn fiat voor invoering van bewonersparkeren in de straten tussen Park Spoor Noord en de IJzerlaan/Slachthuislaan per 1 juni 2014. Buurtbewoners kunnen er gratis en onbeperkt blijven parkeren met een vergunning voor de nieuwe 'bewonerszone Dam'. Bezoekers zullen er vanaf juni betalen om te parkeren: van maandag tot en met zaterdag tussen 9 en 19 uur betalen zij dan voor het eerste uur 0,70 euro en daarna 1,10 euro per extra uur. Een dagticket (max. 10 uur parkeren) kost 3,80 euro.

De stad wil op die manier de schaarse parkeerruimte zo goed mogelijk verdelen door meer ruimte te realiseren voor bewoners en kortparkeerders. In de Dam-buurt is er overdag immers te weinig parkeerruimte voor bewoners en kortparkeerders. Dat blijkt uit tellingen die het Antwerpse Parkeerbedrijf uitvoerde op verzoek van bewonersgroepen. De nieuwe regeling moet daar verandering in brengen, zodat bewoners en parkeerders die bijvoorbeeld kort op bezoek komen of snel een boodschap doen of klant bezoeken voortaan makkelijker parkeerplaats vinden. Zo vermindert meteen ook het zoekverkeer.

### Blauwe zones bewonersparkeren

In buurten waar geen betalend parkeren geldt, stallen veel niet-bewoners hun auto's dag in dag uit op straat. Om van daaruit naar hun werk door te reizen bijvoorbeeld. Bewoners vinden daardoor overdag niet altijd even gemakkelijk een plaatsje. Evenmin als bezoekers die maar even parkeerruimte nodig hebben.

In zo'n geval kan invoering van een blauwe zone in combinatie met bewonersparkeren een oplossing bieden. Bezoekers kunnen daar dan tussen 9 en 19 uur nog maximaal twee uur parkeren met een parkeerschijf. 'Langparkeerders' kiezen immers best voor een ondergrondse parking of een ander vervoersmiddel. In 2013 zijn er geen nieuwe blauwe zones ingevoerd.



## Parkeerregeling winkelstraten definitief in Sint-Gummarusstraat, Handelstraat en Korte Zavelstraat, overige proefprojecten verlengd

In zeven Antwerpse winkelstraten geldt sinds 2012 een aangepaste parkeerregeling. De stad wil via die regeling meer ruimte bieden aan kortparkeerders én het zoekverkeer verminderen. Om buurten vitaal te houden is onder meer een gevarieerd aanbod van bereikbare buurtwinkels immers belangrijk.

Na een evaluatie in 2013 werd besloten deze parkeerregeling definitief in te voeren in de Handelstraat, Korte Zavelstraat en Sint-Gummarusstraat. De proefprojecten in de Nationalestraat, Abdijstraat, Brederodestraat en op de Bredabaan zijn in 2013 verlengd. Door de winkelstratenregeling kunnen bewoners in deze straten tijdens de winkeluren niet langer gratis parkeren met hun bewonersvergunning.

### Waarom?

In de dagelijkse praktijk is het voor 'kortparkeerders' niet eenvoudig om een plaatsje te vinden in Antwerpse winkelstraten. Klanten van buurtwinkels, leveranciers die snel een pakket moeten afleveren, hulpverleners of buurtbewoners die even voor de deur hun auto willen in- of uitladen merken dat veel parkeerplaatsen langere tijd bezet zijn.

Parkeeronderzoeken bevestigen dat 45 tot 60 procent van de plaatsen in winkelstraten overdag langdurig bezet is door auto's van bewoners, auto's die soms dagen aan één stuk voor de winkels geparkeerd staan. Daarom kiest de stad ervoor om in een aantal winkelstraten tijdens de openingsuren voorrang te geven aan het 'kortparkeren'.

Bewoners kunnen daardoor tijdens de winkeluren geen gebruik maken van hun parkeervergunning. Van maandag tot en met zaterdag tussen 9 en 18 uur betalen zij dus net als bezoekers voor een parkeerplaats in deze winkelstraten.

Buiten de openingsuren blijft de bewonersvergunning in de winkelstraten gewoon geldig. En tijdens de winkeluren kunnen zij nog steeds onbeperkt gratis parkeren in alle overige straten van hun bewonerszone, tenzij anders vermeld op de signalisatie. Verder kan wie thuis snel boodschappen wil uitladen een gratis parkeerticket van 10 minuten nemen aan een van de parkeerautomaten. Tot slot kunnen in enkele buurten ook buurtparkings een oplossing bieden voor bewoners die hun auto's overdag langer willen stallen.

### Evaluatie proefprojecten

Het Parkeerbedrijf liet na de afgesproken proefperiode van zes maanden tellingen uitvoeren om het effect te meten. Op basis van die evaluatie besloot het stadsbestuur om de regeling definitief in te voeren in de Handelstraat, Sint-Gummarusstraat en Korte Zavelstraat. In de Abdijstraat, Nationalestraat, Brederodestraat en op de Bredabaan is het proefproject verlengd.

Uit de tellingen bleek dat in de Handelstraat, Sint-Gummarusstraat en Korte Zavelstraat het aantal langparkeerders zoals verwacht afnam. Daardoor kunnen dagelijks meer parkeerders gebruikmaken van de beperkte parkeerruimte op straat. Deze klanten, leveranciers en andere bezoekers vinden ook sneller

een plaats, zodat het zoekverkeer vermindert. Ook bewoners die voor de deur hun boodschappen willen uitladen vinden nu sneller een plek. Het aantal geparkeerde auto's van bewoners in de zone rond de winkelstraten bleef gelijk.

In de Nationalestraat is het proefproject verlengd omdat de heraanleg een goede evaluatie onmogelijk maakte. De tellingen staan voorlopig gepland voor oktober – evaluatie van de resultaten en een definitieve beslissing volgt begin 2014.

In de Brederodestraat wordt de proefperiode verlengd om zo een tweede telling te kunnen doen nadat de geplande werken zijn afgerond, aangezien de parkeersituatie door de heraanleg licht zal veranderen. Tellingen op de Bredabaan zijn eveneens gepland na de heraanleg.

Evaluatie van de regeling in de Abdijstraat maakt deel uit van een uitgebreider onderzoek dat het Parkeerbedrijf momenteel uitvoert in de hele zone TIR. Zo kan het parkeerbeleid in de verschillende straten beter op elkaar worden afgestemd.

De parkeerregeling voor winkelstraten was al eerder tot tevredenheid van handelaars en bewoners ingevoerd op de Turnhoutsebaan en in de Driekoningenstraat/Statiestraat.





## Vergunningen voor autodelers

Antwerpen stimuleert waar mogelijk het autodelen – zowel het georganiseerd autodelen via bijvoorbeeld Cambio of Bolides, alsook het delen van een eigen auto met vrienden of kennissen. De reden daarvoor is simpel: autodelen is een efficiënte manier om de parkeerdruk te laten dalen.

Het Parkeerbedrijf richt in overleg met Cambio autodeelplaatsen in op locaties waar er voldoende vraag is. Het gebruik van de voorziene plaatsen wordt nauwkeurig opgevolgd. Alle Cambio wagens hebben bovendien een autodeelvergunning waarmee ze vrij mogen parkeren in heel Antwerpen.

Bolides is een nieuw autodeelinitiatief dat in mei 2013 in Antwerpen startte met een proefproject in Zurenborg. Bolides werkt niet met vaste autodeelplaatsen. De wagens behoren tot een

community – een afgebakende zone waarbinnen de leden de wagens ophalen en terug parkeren. Zij kunnen de wagens lokaliseren, openen en starten met een app op hun smartphone. De Bolides-wagens beschikken over een bewonersvergunning voor hun eigen zone (community).

Het Parkeerbedrijf en Stadsontwikkeling/mobiliteit volgen de werking en evolutie van Bolides van dichtbij op.

Verder ondersteunt het Parkeerbedrijf ook particuliere autodelers. Elke autodeelgroep vervangt immers al snel vier à acht wagens, afhankelijk van het aantal leden dat het collectief telt.

Autodelers die binnen één bewonerszone wonen gebruiken de standaard parkeervergunning voor bewoners (en zijn daarvoor niet meegeteld in de autodeelcijfers). Autodelers die verspreid over meerdere bewonerszones wonen, krijgen een

autodeelvergunning waarmee ze vrij kunnen parkeren in alle bewonerszones waar de verschillende leden gedomicilieerd zijn. Zijn deze autodelers gedomicilieerd op minimaal vier verschillende adressen, dan kunnen zij bij het Parkeerbedrijf ook een voorbehouden standplaats voor particuliere autodelers aanvragen.

**Eind 2013 waren er 185 autodeelkaarten in omloop: 84 deelkaarten waarmee Cambio-wagens gratis parkeren in alle zones en op de voorbehouden autodeelplaatsen (ook 84 in 2012); 101 autodeelkaarten (138 in 2012) waarmee particuliere autodelers vrij parkeren in de bewonerszones waar de verschillende leden gedomicilieerd zijn.**

Dat lijkt een achteruitgang of stagnering, maar dit is het gevolg van een grondige ‘opkuis’ waarbij fraudegevallen en inmiddels opgeheven autodeelgroepen uit de bestanden zijn verwijderd.

## 30 | 10 | 13 – 22 | 11 | 13 FEEST VOOR CAMBIO: 1500 ANTWERPSE AUTODELERS EN EERSTE STANDPLAAT- SEN IN MERKSEM EN DEURNE

Autodeelpionier cambio had in 2013 alle reden om te feesten. Op 30 oktober was er de feestelijke opening van de eerste standplaats in Merksem, op het Kroonplein, waarbij de organisatie meteen de 1500<sup>ste</sup> Antwerpse cambio-autodeler in de bloemetjes kon zetten. Kort daarna verschenen de cambio-auto's ook op het Victor Roosensplein.

Een maand na de opening van de eerste plaatsen in Merksem, kreeg ook Deurne een eerste cambiostandplaats met twee vaste plaatsen aan de Gallifortlei.

Alles bij elkaar telde Antwerpen op 31 december 2013 al 30 cambiolocaties voor in totaal 79 wagens, een bijna-verdubbeling in ruim een jaar tijd. Verdere uitbreiding voor begin 2014 is ook al gepland.

Antwerpen en cambio hebben de ambitie om op termijn aanwezig te zijn in elk district, om zo alle Antwerpenaars deelauto's te kunnen aanbieden op wandel- of fietsafstand van hun huis.

## 22 | 11 | 13 ANTWERPEN MAAKT AUTO- DELEN NOG AANTREKKELIJ- KER EN LEGT CRITERIA VAST VOOR NIEUWE INITIATIEVEN

Antwerpen wil het autodelen verder stimuleren. Eén deelauto 'vervangt' immers al snel vier tot acht 'eigen wagens' waardoor de nodige parkeerruimte vrijkomt. Daarom maakt de stad zowel het particulier alsook het georganiseerd autodelen aantrekkelijker. Zo krijgen groepen van bijvoorbeeld vier of meer burens of vrienden voortaan een vergunning waarmee zij hun deelauto in heel Antwerpen gratis kunnen parkeren. Verder kunnen leden van autodeelorganisatie cambio op steeds meer plaatsen terecht.

Antwerpen vergemakkelijkt en verduidelijkt vanaf 1 januari 2014 de autodeelvoorwaarden om het autodelen verder te stimuleren. De nodige voorbereidingen hiervoor werden in 2013 nog gerealiseerd. Zo kunnen particuliere autodelers – bijvoorbeeld burens of kennissen die op eigen initiatief een wagen delen – voortaan hun parkeervergunning direct aanvragen bij het Antwerpse Parkeerbedrijf. Nu verloopt dat nog deels via Autopia, het Vlaams steunpunt voor autodelen.

Telt zo'n particuliere autodeelgroep minstens vier leden, dan krijgt hun deelauto bovendien een parkeervergunning voor de hele stad. De mogelijkheid om een voorbehouden parkeerplaats aan te vragen blijft, zodat er voor deze deelauto's altijd een vrije parkeerplaats is in de buurt. Voor groepen met minder dan vier leden verandert er niets: zij ontvangen een parkeervergunning voor de zones waarin de autodelers wonen.



“Eén deelauto  
vervangt al snel  
vier tot acht  
eigen wagens”

### Nieuw: criteria voor autodeelorganisaties

Omdat autodelen steeds populairder wordt, verschijnen er ook steeds meer commerciële autodeelorganisaties op de markt. Om de schaarse parkeerruimte op een correcte manier te verdelen, legde het Antwerpse Parkeerbedrijf nu een reeks criteria vast waaraan deze initiatieven moeten voldoen om als erkende organisatie parkeervergunningen te kunnen aanvragen voor hun deelwagens.

Zo dienen de gebruikers bijvoorbeeld formeel lid of abonnee te zijn van de autodeelorganisatie, moeten ze de wagen ook voor maar een uurtje of nog korter kunnen gebruiken en moeten er heldere prijsafspraken zijn.

De erkenning geldt voor onbepaalde duur, maar de stad zal alle organisaties jaarlijks evalueren. Daarvoor moeten de autodeelorganisaties onder meer elk halfjaar informatie doorgeven aan het Parkeerbedrijf over het aantal voertuigen, gebruikers en ritten. Wanneer een organisatie niet langer voldoet aan de criteria kan de erkenning worden ingetrokken.

Organisaties met autodeelambities die op de goede weg lijken maar nog niet helemaal voldoen aan de voorwaarden, kunnen erkenning krijgen als proefproject voor één jaar.

Zo krijgen ook organisaties die nieuwe concepten willen uittesten een kans – zoals momenteel Bolides. Dergelijke proefprojecten worden intensief opgevolgd en begeleid. Na een positieve evaluatie kunnen ook deze organisaties een langlopende erkenning aanvragen.



## Parkings en parkeerterreinen

### Park+Ride Olympiade

Om de verkeers- en parkeerdruk van de binnenstad te verlichten, stimuleert Antwerpen bezoekers om hun auto's aan de stadsrand achter te laten en verder te reizen met het openbaar vervoer. Daarom participeert het Parkeerbedrijf in de aanleg en exploitatie van stadsrandparkings (direct aan de stadsrand) en Park+Rides (P+R, verder buiten de stad): veilige, professioneel geëxploiteerde en goed bereikbare parkings.

De herinrichting van het VII Olympiadekruispunt (waar automobilisten vanaf de A12 de stad binnenrijden) bood een uitgelezen kans voor de aanleg van zo'n P+R. Zo kreeg het Generaal Robertsplantsoen in de loop van 2012 een P+R waar plaats is voor 195 auto's. De parking ligt pal naast de begin-/eindhalte van tram 6 – de 'evenementenlijn' die onder meer bioscoop Metro-

polis, het Sportpaleis, het Centraal Station, de Antwerpse Zoo, de Koningin Elisabethzaal, deSingel en Antwerp Expo passeert.

Bezoekers die Antwerpen binnenrijden via de A12, kunnen hier dus voortaan snel hun auto parkeren en overstappen op het openbaar vervoer om verder te reizen naar hun werk, om uitgebreid te gaan shoppen of om een evenement bij te wonen.

Daarmee is de P+R een van de initiatieven waarmee het Antwerpse Parkeerbedrijf 'langparkeerders' stimuleert om hun auto's aan de rand van de stad te stallen, om zo Antwerpen bereikbaar te houden.

Parkeerders konden vanaf zomer 2012 en in heel 2013 gratis gebruikmaken van P+R Olympiade. Het Parkeerbedrijf trof in 2013

voorbereidingen om de P+R vanaf februari 2014 te kunnen afsluiten om de ruimte zo vrij te houden voor pendelaars/bezoekers. Zij kunnen dan de eerste 12 uur gratis parkeren. Abonnementhouders van De Lijn krijgen op aanvraag een gratis abonnement.

### Parking Scheldekaaien

Met de heraanleg van de Scheldekaaien is het wenselijk dat er een stadsparking onder de kaai vlakte wordt ingericht. De aanvankelijke plannen voor zo'n parking bleken echter niet realiseerbaar te zijn. Het Parkeerbedrijf onderzoekt nu samen met de andere betrokken partners de alternatieve mogelijkheden om de parking alsnog te realiseren.



## En andere projecten...

### Parkeergeleiding

Antwerpen is toe aan een nieuw parkeergeleidingssysteem waarmee parkeerders sneller en efficiënter naar beschikbare parkeerplaatsen in publieke parkings worden geleid.

De keuze van zo'n systeem is geen eenvoudige zaak. Het gaat immers om forse budgetten, terwijl het sturen van (parkeer)verkeer tegelijkertijd lastiger wordt: parkeergeleiding heeft concurrentie gekregen van gps en apps, die bestuurders lang niet altijd langs de (door steden en gemeenten) gewenste wegen naar hun bestemming leiden.

Ook voor Antwerpen is vernieuwing van de parkeergeleiding geen eenvoudig dossier. In 2010 was er een aanbestedingsprocedure opgestart en ook weer gestopt – onder meer omwille van de hoge kostprijs van het model dat toen op tafel lag.

In 2012 volgde er een nieuw bestek voor een goedkoper geleidingssysteem met minder dynamische borden. Hiervoor dienden drie kandidaten een offerte in. Gunning van dit dossier volgt naar verwachting in het voorjaar van 2014. Plaatsing van de borden is gepland voor de tweede helft van dat jaar – afhankelijk van de Brabo 2-werken.



# Initiatieven om betalen voor parkeren gemakkelijker maken

## Betalen voor parkeren = investeren in een bereikbare stad

### Wat is een redelijk parkeertarief?

‘Betalen voor parkeren op de openbare weg’ blijft altijd weer een boeiend thema tijdens verjaardagsfeestjes, op online fora, op café of in de bedrijfsrefter. Zonder het ‘verhaal achter het betalend parkeren’ te kennen, voelen parkeerdere zich gemakkelijk een ‘melkkoe voor lokale besturen’.

Daarom is het voor het Parkeerbedrijf en de stad Antwerpen belangrijk dat er structureel ruimte is om via verschillende kanalen het volledige mobiliteits- en parkeerverhaal te vertellen. Zodra duidelijk wordt dat parkeergeld heffen geen doel op zich is, maar een middel om een hogere doel te realiseren – een ‘bereikbare en leefbare stad’ – is er immers meer begrip. Pas dan realiseren automobilisten zich dat gratis of goedkoper parkeren binnen de kortste keren leidt tot verstopte binnensteden waar zij (als bewoners, werknemers, winkelbezoekers,...) ook zelf eindeloos in de file staan of rondjes rijden op zoek naar een parkeerplaats. Handhaving door de parkeertoezichers is dan ook het noodzakelijke ‘sluitstuk’ van een parkeerbeleid.

Met het opgehaalde parkeergeld, financiert het Parkeerbedrijf bovendien noodzakelijke parkeer- en mobiliteitsinitiatieven zoals buurtparkings en het Velo-project.

### 2013: betaalbaarheid stabiliseert

Het afgelopen jaar controleerden de parkeertoezichers in Antwerpen ongeveer 2 533 517 geparkeerde wagens binnen het gebied met beperkte parkeertijd (tegenover zo’n 2 500 000 in 2012 en 2 200 000 in 2011). Zo’n 11,6 procent (293 888) van deze auto’s kreeg een retributiebon.

De bereidheid om te betalen bleef in Antwerpen ongeveer stabiel: in maart 2011 kreeg 11,5 procent van de gecontroleerde parkeerdere een retributiebon, in 2012 iets meer dan tien procent om in 2013 lichtjes te stijgen tot 11,6 procent. Verdere acceptatie van betalend parkeren en initiatieven die betaling verder vergemakkelijken lijken dus een blijvend positief effect te hebben – of dat nu een ruime keuze is uit verschillende betaalmiddelen of het inzetten van nieuwe technologieën.

## WAT ALS ANTWERPEN GEEN PARKEERBELEID ZOU HEBBEN...?

### ROME DEED DE TEST:

#### ‘Bevrijdingsdag voor automobilisten’

In april 2008 verkozen de Romeinen Giovanni Alemanno tot nieuwe burgemeester. Eén van de populairste punten in zijn verkiezingsprogramma betrof het afschaffen van betalend parkeren: dat was volgens hem immers niets meer of minder dan ‘geld aftroggelen van onschuldige automobilisten’.

Kort na de verkiezingen liet Alemanno alvast de parkeercontrole stopzetten, vooruitlopend op volledige, officiële afschaffing van het betalend parkeren. De lokale pers schreef enthousiast over de ‘bevrijdingsdag voor automobilisten’.

Drie dagen van verkeerschaos later schreven diezelfde kranten dat de burgemeester betalend parkeren best terug zou invoeren. Nog een dag later schreeuwden de krantenkoppen al om ‘Herinvoering parkeergeld NU’.

## GRATIS PARKEREN BESTAAT... NIET

‘Gratis parkeren’ wordt door iemand betaald: vastgoedeigenaren, ondernemers, overheden, consumenten, enzovoort. De (hoge) kosten van parkeren worden doorberekend in de prijzen van alle overige producten en diensten, dus worden uiteindelijk afgewenteld op de consument/parkeerder, maar ook op degene die op de fiets of te voet komt.

Of als de stad of een andere overheid betaalt, betalen burgers (en dus ook zij die niet of op een andere manier naar bijvoorbeeld een winkelgebied komen) voor de parkeerkosten van anderen. Uit onderzoek blijkt dat slechts 20 tot 25 procent van de parkeerkosten bij winkelgebieden wordt bijvoorbeeld betaald door de gebruikers.

Zo werkt gratis parkeren ook marktverstoring: bij doorberekening van de werkelijke kosten, zouden parkeerdere andere keuzes maken en bijvoorbeeld voor langdurig bezoek gebruik maken van P+R terreinen of vaker kiezen voor openbaar vervoer en/of de fiets.

## Hoe werken de parkeerwachters?

Dagelijks lopen er in Antwerpen zo'n 25 parkeertoezichters op straat, verdeeld over drie shiften (en exclusief de concessiegebieden – zie pagina 35). Zij voeren de parkeercontroles uit op de openbare weg in de zones waar betalend parkeren of schijfparkeren (blauwe zone) geldt. Tegelijkertijd controleren ze ook het correct gebruik van autodeelplaatsen en voorbehouden plaatsen voor elektrische voertuigen die aan het opladen zijn.

Elke controle start met het checken van de signalisatie: is dit een parkeerzone of een woonerf, zijn de borden goed zichtbaar of staan er tijdelijke parkeerborden enzovoorts. Vervolgens testen de parkeerwachters de automaten die zij passeren: komt er in ruil voor hun testmunt een correct ticket uit de automaat, dan is alles in orde en starten ze de controle van de geparkeerde wagens. Terwijl zij de auto's controleren houden ze ook in de gaten of er niet toevallig iemand net aan de automaat staat om te betalen.

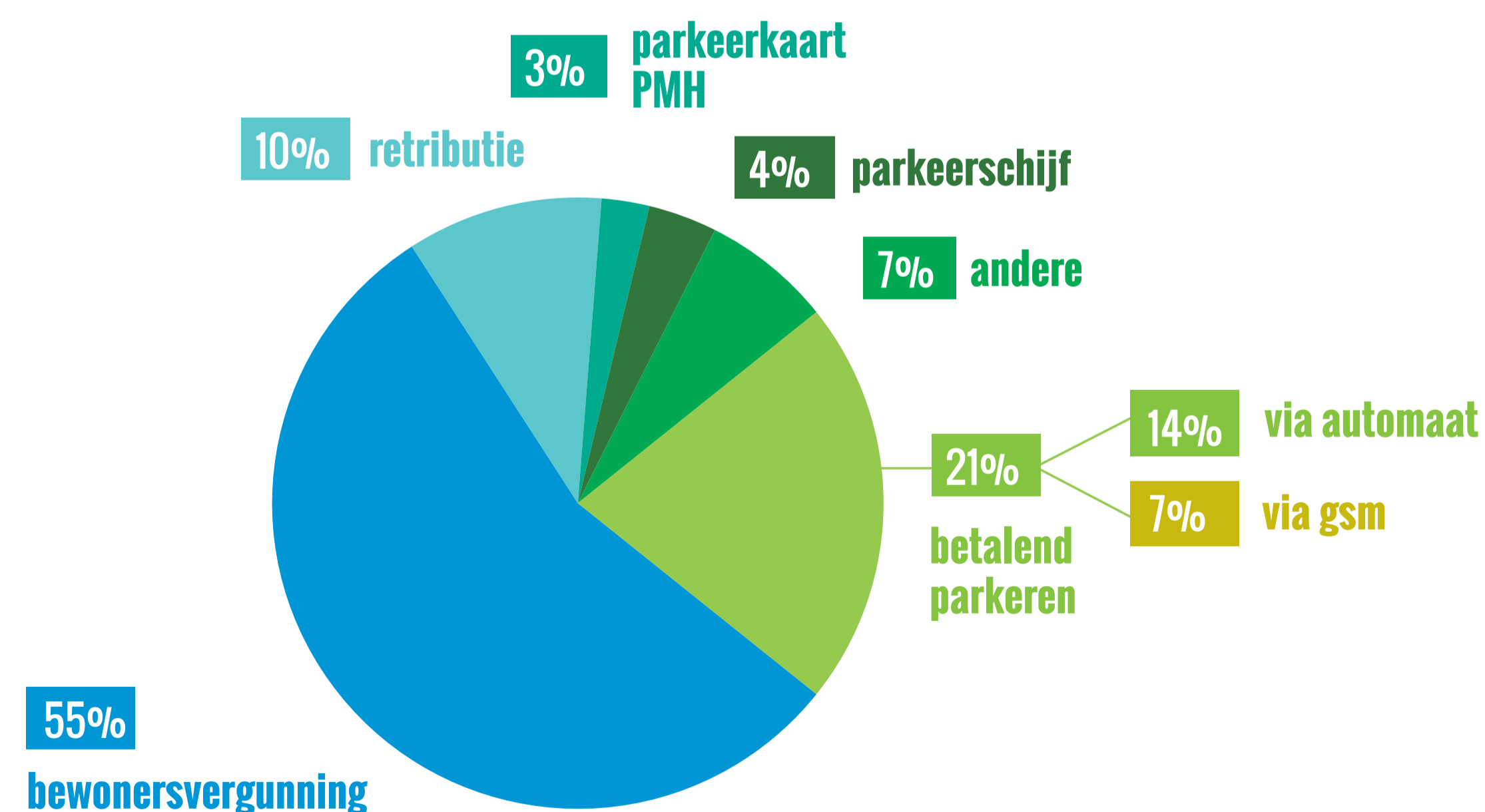
Controle van de parkeerbewijzen gebeurt steeds meer digitaal. Licht er geen parkeerticket op het dashboard, dan voeren de parkeerwachters de nummerplaatgegevens van de wagen in hun handcomputers in. Via de 3G-verbinding geeft het systeem meteen aan of de auto bijvoorbeeld beschikt over een bewonersvergunning voor die zone of dat er op die nummerplaat een sms-parkeersessie is gestart. Wie op het moment van de parkeercontrole geen geldig parkeerbewijs in zijn wagen heeft liggen, noch beschikt over een geldige bewonersvergunning voor die zone of op andere manier niet in orde is, krijgt een parkeerretributie van 23 euro.

Naast hun controlerende functie hebben de parkeerwachters vooral ook een informerende rol. Hun opvallende rood-grijze uniform is dan ook bewust gekozen: zo zijn ze van ver herkenbaar voor klanten. Ze worden op straat immers geregeld aangesproken door parkeerders met vragen over parkeertarieven,

bewonerskaarten, sms-parkeren, enzovoort. Daarom hebben de parkeerwachters als extra service ook altijd stadsplannetjes, flyers over sms-parkeren en zelfs Europese blauwe parkeerschijven op zak om uit te delen aan parkeerders die geen schijf bij zich hebben.



## Gebruik parkeerplaatsen maart 2013



Tweemaal per jaar (in maart en oktober) registreren de parkeertoezichters alle voertuigen die geparkeerd staan op plaatsen waar parkeren is toegestaan. Dat levert het Parkeerbedrijf nuttige informatie op over het parkeergedrag in de verschillende buurten van de stad.

## Parkeergeld via munten, gsm of sms en bankkaarten...

Het Antwerpse Parkeerbedrijf blijft pionieren als het gaat om onderzoek naar betaalopties die het parkeerders zo gemakkelijk mogelijk maken. Parkeerders konden in 2013 bij automaten kiezen voor betaling met muntstukken, via gsm (bellen of sms) of betaal kaarten (Maestro of Visa/Mastercard). Daarnaast kunnen zij zich ook via [www.4411.be](http://www.4411.be) aan- en afmelden voor een parkeersessie.

Vanwege de veranderende betaalmogelijkheden en -wensen volgt het Parkeerbedrijf de evoluties op dit terrein op de voet. Sms-parkeren blijft sinds de invoering in 2006 aan populariteit toenemen. Ook peilde het Parkeerbedrijf al in 2011 via twee proefprojecten naar de belangstelling voor betaling via betaal kaarten. Die samenwerking met Maestro was meteen een primeur in België: het was voor het eerst dat je met een debetkaart kon betalen aan een parkeerautomaat.

Zeker voor buitenlandse bezoekers is dit een belangrijke aanvulling, aangezien het populaire sms-parkeren enkel mogelijk is via een gsm met een abonnement bij een Belgische provider.

Verder is het toenemend cashless betalen een goede zaak: minder munten in de automaten maakt deze minder aantrekkelijk voor diefstal en het tijdrovende legen van de automaten vermindert. Voor klanten zijn de parkeerafrekeningen via de gsm en betaal kaarten overzichtelijker.

De totale inkomsten uit parkeergelden (excl. de concessies) lagen in 2013 een fractie lager dan vorig jaar (alle bedragen in euro):

	<b>munten</b>	<b>sms (Mobile-for)</b>	<b>gsm (Park-line)</b>	<b>Proton</b>	<b>betaalkaarten</b>	<b>totaal</b>
<b>2009</b>	7 810 692,50	3 553 415,36	56 220,08	257 312,13	-	11 677 640,07
<b>2010</b>	7 316 735,20	4 127 988,17	47 823,51	162 936,34	2 613,80 <sup>1)</sup>	11 658 097,02
<b>2011</b>	7 503 112,30	4 640 936,35	47 084,72	108 676,44	65 627,20 <sup>1)</sup>	12 365 437,01
<b>2012</b>	7 359 378,84	4 744 697,37	37 724,33	50 364,14 <sup>2)</sup>	202 408,50 <sup>3)</sup>	12 394 573,18
<b>2013</b>	6 990 015,13	4 728 152,18	28 811,06	-	546 546,80	12 293 525,17

1) Betaling met betaal kaarten enkel bij een beperkt aantal testautomaten

2) De Proton-betaaloptie verdween zomer 2012 uit de automaten

3) Sinds zomer 2012 hebben 431 automaten een betaal kaartoptie



## Gsm-parkeren

Antwerpen biedt gsm-parkeren op maat. Om tegemoet te komen aan de wensen van zowel occasionele als veelgebruikers, werkt het Parkeerbedrijf met systemen van Mobile-for (1) en Park-line (2). Parkeerwachters die de wagens controleren zien via hun hand-computers of parkeerders geldig aangemeld zijn via Park-line of Mobile-for. Zodra zij de nummerplaatgegevens intypen in hun hand-computer, maakt deze immers via een 3G-verbinding contact met het centrale systeem dat alle gsm-parkeersessies registreert.

### 1

#### Sms-parkeren met Mobile-for

Belangrijke voordelen van het sms-parkeren zijn en blijven de real time-betaling (enkel de effectief gebruikte parkeertijd wordt aangerekend), het voorkomen van de stress 'om te laat terug te zijn bij je wagen' en de gebruiksvriendelijkheid.

Proximus-gebruikers die willen sms-parkeren hoeven zich niet te registreren voor het gebruik van Mobile-for; klanten van overige providers dienen zich wel te registreren aangezien deze providers de parkeerbedragen niet wensen op te nemen op de telefoonfactuur. Iedereen kan het sms-parkeren bovendien eenmalig gratis uitproberen.

Bij het sms-parkeren betalen de klanten voor het versturen en ontvangen van de sms-berichten. Maar gratis gebruikmaken van deze dienst is ook mogelijk: parkeerders kunnen zich via de website van Mobile-for ([www.4411.be](http://www.4411.be)) kosteloos aan- en afmelden en betalen dan alleen nog de parkeerbijdrage.

Via een persoonlijke webpagina op diezelfde 4411.be-site kunnen gebruikers ook hun parkeerhistorie, factuur en instellingen altijd raadplegen.

### 2

#### Belparkeren met Park-line

Belparkeren met Park-line is zeer eenvoudig: wie wil parkeren belt naar 070 664 664. Een computerstem loodst de parkeerders door de inlogprocedure (o.a. intoetsen van de nummerplaatgegevens). De parkeeractie start direct na het telefoontje. Om de betaling te stoppen bel je hetzelfde nummer.

Om het systeem te kunnen gebruiken moeten de parkeerders zich eerst online registreren. Na deze eenmalige registratie kunnen zij meteen overal in Antwerpen per gsm te betalen voor parkeerplaatsen op het openbaar domein.

Het grote voordeel van het gebruik van Park-line is dat het eerste kwartier van elke sessie gratis is.

In 2013 werden er via Park-line in totaal 9 694 parkeeracties geregistreerd (vgl. 2012 13 547 / 2011 17 312) voor een bedrag van 28 811,03 euro (2012 37 724,33 euro / 2011 47 312,48 euro).

De gemiddelde parkeerduur van de Park-line-gebruikers was 332.33 minuten in 2013, tegenover 333 minuten in 2012 en 321 minuten gemiddeld in 2011.

## 2006-2013: al 10 016 950 miljoen sms-betalingen

Het Antwerpse Parkeerbedrijf startte in september 2006 als eerste in Europa het sms-parkeren, samen met Mobile-for. Antwerpenaren én bezoekers omarmden het sms-parkeren in snel tempo: het eerste jaar betaalden ze samen zo'n 70 000 parkeersessies per sms; in 2010 steeg dit tot ruim 1,5 miljoen (1 576 021 sms-parkeertransacties op straat, 7 153 in de parking Nationale Bank en 925 op de Noorder- en Zuiderterras parkings).

Op 7 april 2011 registreerde het Parkeerbedrijf Antwerpen de 5 miljoenste sms-betaling sinds de invoering van deze betaaloctie. In 2012 verstuurdde parkeerders in Antwerpen op een gewone weekdag samen gemiddeld zo'n 6 000 sms-betalingen, met uitschieters tot boven de 7 200 sms'jes per dag.

In 2013 verstuurdde parkeerders in Antwerpen op een gewone weekdag samen gemiddeld zo'n 6 200 sms-betalingen, met uitschieters tot boven de 7 500 sms'jes per dag.

10 miljoenste sms-betaling  
op 27 december 2013

Eind december stond de teller op 1 777 996 parkeersessies (1 780 753 in 2012; 1 742 475 eind 2011). Op dit totaal zijn er 69 460 '0 euro-transacties' (eerste, gratis sessies).

Dat betekent dat 38,7 procent van de parkeersessies in Antwerpen inmiddels per gsm wordt betaald (38,5 procent sms + 0,2 procent Park-line). Ter vergelijking: in 2012 ging het om 38,6 procent, in 2011 om 38 procent, in 2010 om 36 en in 2009 om 31 procent van de transacties.

Daarmee blijft Antwerpen de absolute koploper van de 23 Belgische steden die werken met het open sms-systeem (dus voor iedereen toegankelijk, zonder betaling vooraf).

## 13 | 11 | 13

### ACTIE ROND FOUTPARKEREN OP PLAATSEN VOOR PERSONEN MET EEN HANDICAP

Van maandag 18 tot en met vrijdag 29 november was er in Antwerpen de jaarlijkse editie van de bewustmakingscampagne rond foutparkeren op plaatsen voorbehouden voor personen met een handicap. De Antwerpse verkeerspolitie en het Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen willen via dit gezamenlijke initiatief bestuurders stimuleren om deze voorbehouden plaatsen vrij te laten voor mensen die ze echt nodig hebben.

Tal van chauffeurs nemen parkeerplaatsen in van personen met een handicap hoewel ze niet over de correcte parkeerkaart beschikken. Ook het gebruik van een gekopieerde of ontleende kaart zorgt voor heel wat ergernis. De 1 702 voorbehouden parkeerplaatsen in Antwerpen zijn nochtans bewust ingericht om plaats te bieden aan alle mensen die door hun handicap nood hebben aan een parkeerplaats vlakbij hun bestemming.

Tijdens de campagneperiode laten parkeerwachters van het Parkeerbedrijf eerst flyers achter onder de ruitenwissers van foutgeparkeerde auto's en controleert de politie intensief op het rechtmatig gebruik van de parkeerkaart voor personen met een handicap.

Vervolgens start de politie met verbaliseren en met het systematisch takelen van foutgeparkeerde auto's. Overtreders betalen naast de takelkosten ook een boete van honderd euro. Bij het gebruik van valse of vervalste parkeerkaarten wordt bovendien het rijbewijs ingetrokken.

De actie kadert binnen het zonaal veiligheidsplan en het parkeerbeleid van de stad Antwerpen. Ook buiten deze actieperiode controleert de Antwerpse politie geregeld het correcte gebruik van parkeerplaatsen voor personen met een handicap.



	Gecontroleerde plaatsen 2013 (2012)	Vaststellingen	Aard		
			geen kaart	vervallen	misbruik
<b>totaal</b>	1 322 (407)	45 (23)	44 (20)	1 (-)	0 (3)

# Inventieve oplossingen voor bewonersparkeren

Meer bewoners, meer auto's. Meer bewonersvergunningen dan parkeerplaatsen op straat. Bewoners die garages hebben maar deze ruimtes vaak gebruiken voor andere doeleinden. Meer Antwerpenaars die de fiets of de tram nemen voor verplaatsingen binnen de stad waardoor steeds meer wagens van bewoners voor langere tijd stilstaan op straat én waardoor bezoekers of bewoners die even snel een boodschap willen doen moeilijker een parkeerplaats vinden. Wat dan weer drukke straten oplevert met veel automobilisten op zoek naar een parkeerplaats...

Om Antwerpen nu en in de toekomst bereikbaar en aantrekkelijk te houden, neemt het Parkeerbedrijf dan ook verschillende initiatieven om bewoners te stimuleren hun vervoersmiddelen zoveel mogelijk inpandig te stallen. In eigen garages bijvoorbeeld, of in buurtparkings, via bewonersabonnementen in publieke parkings, in buurtfietsenstallingen,...



## De Parkeermakelaar: 'Alle beetjes helpen'

Elke 'nieuwe' parkeerplaats buiten de openbare weg helpt om de parkeerdruk op straat te verminderen. Daarom zoeken medewerkers van het Antwerpse Parkeerbedrijf onder de noemer 'Parkeermakelaar' voortdurend naar **alternatieve, extra parkeermogelijkheden** voor bewoners en bezoekers. Naar stallingsruimte buiten de openbare weg dus, voor zowel auto's, motoren als fietsen.

Ook in 2013 stak het Parkeermakelaar-team weer volop energie in uiteenlopende initiatieven, zoals:

- zoeken en inrichten van buurtparkings voor bewoners van buurten waar de parkeerdruk op straat hoog is;
- inrichting en exploitatie van buurtfietsenstallingen;
- onderhouden van een online platform als verzamelplaats voor parkeervraag en -aanbod;
- onderhandelen van voordelige bewonersabonnementen in publieke parkings.





## Buurtparkings

In november 2011 opende het Parkeerbedrijf aan de Handelstraat een allereerste buurtparking. In 2012 en 2013 volgden de buurtparkings elkaar dankzij alle inspanningen in snel tempo op. Hoogtepunt in 2013 was de opening van buurtparking Vijfhoek – de allereerste Antwerpse buurtparking die in opdracht van het Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen is gebouwd

Eén van de pistes waarop het Parkeerbedrijf voor het bewonersparkeren extra inzet is de buurtparking volgens de ‘dubbelgebruik’-formule. Dat zijn parkings van bedrijven, (overheids)organisaties of winkels waar overdag werknemers of klanten hun wagens parkeren. 's Avonds, 's nachts en (deels) in het weekend kunnen buurtbewoners er hun auto's stallen. Het Parkeerbedrijf regelt de verhuuradministratie en stort de ontvangen maandelijkse abonnementsbijdragen door aan de bedrijven.

Zo openden Delhaize Plantin en Moretuslei en Den Bell in het voorjaar van 2012 als eersten hun parkings voor ‘deeltijds bewonersparkeren’. Later dat jaar volgden Districtshuis Berchem en Eandis (in de Boomgaardstraat) hun voorbeeld.

In 2013 kwamen er 4 buurtparkings bij met een 7/24 stalmogelijkheid voor auto's.

Daarmee stond de teller op **31 december** op **12 buurtparkings met in totaal 742 autostandplaatsen**. Verder maakte den Bell plaats voor 10 extra moto's en in het Districtshuis Berchem kwamen er 10 fietsplaatsen bij.

Buurtparking	Auto	Moto	Fiets	Deeltijds
Delhaize	30	-	-	deeltijds
Den Bell	40	10	-	deeltijds en 7/24
Europark	124	18	20	7/24
Handelstraat	38	5	-	7/24
Hangar 18	260	-	-	7/24
Karel de Grote-hogeschool	50	-	-	7/24
Districtshuis Berchem	5	2	10	deeltijds
Eandis	5	-	-	deeltijds
Vijfhoek	100	-	70	deeltijds en 7/24
Sanderusstraat	45	-	-	7/24
Markgravelei	5	-	-	7/24
Gasstraat	40	5	24	7/24
Zénobe Grammestraat	-	-	20	7/24
Justitiestraat	-	-	45	7/24
Boomgaardstraat	-	-	20	7/24
Zwijgerstraat	-	-	50	7/24
<b>Totaal</b>	<b>742</b>	<b>40</b>	<b>259</b>	



## 01 | 02 | 13 TWEE NIEUWE BUURTPAR- KINGS: SANDERUSSTRAAT EN MARKGRAVELEI

Wie in de omgeving van de Sanderusstraat of Markgravelei woont of werkt, kan sinds 1 februari 2013 voordelig en vlot parkeren in twee nieuwe buurtparkings. Het totale aantal buurtparkings in Antwerpen kwam met de opening van deze parkings op tien.

De buurtparking Sanderusstraat telt dertig plaatsen (45 vanaf 2014) op het terrein van de Regie der Gebouwen (Sanderusstraat 70-72). De vijf plaatsen van buurtparking Markgravelei liggen op de parking van GZA Woonzorg aan de Markgravelei 95.

## 01 | 04 | 13 OPENING BUURTPARKING GASSTRAAT

Op maandag 1 april opende het Parkeerbedrijf een nieuwe buurtparking aan de Gasstraat 56. De ruime parking biedt plaats aan 40 auto's, 24 fietsen en 5 moto's van omwonenden die voordelig en vlot willen parkeren.

Een 24/7-abonnement kost maandelijks 66,41 euro voor auto's, 35,76 euro voor moto's en 5,11 euro voor fietsen. Wie zijn bewonersvergunning inlevert betaalt door een subsidie van het Parkeerbedrijf slechts 46,41 euro per maand voor een autostandplaats.

## 01 | 05 | 13 BUURTPARKING VIJFHOK: PARKEERBEDRIJF OPENT EERST 'EIGEN' PARKING

**Wie in de buurt van het Berchemse Van Hombeeckplein woont of werkt kon vanaf 1 mei een plaats huren in Buurtparking Vijfhoek. Deze parking (voor honderd auto's en zeventig fietsen) is de allereerste buurtparking die volledig in opdracht van het Antwerpse Parkeerbedrijf is gerealiseerd. Wanneer dit project een succes blijkt, kan het mogelijk navolging krijgen in andere Antwerpse buurten.**

De bouw en exploitatie van de parking en de financiering van de herinrichting van het plein verloopt via Rantparking nv, een publiek-private samenwerking tussen het Antwerpse Parkeerbedrijf, Apcoa Parking en Besix Park nv.

De stad Antwerpen betaalt veertig jaar lang jaarlijks 350 000 euro voor de financiering van deze buurtparking. Dat komt neer op 14 miljoen euro over de volledige periode. Dat geld is een directe herinvestering van de verwachte bovengrondse parkeeropbrengsten uit retributies, parkeerautomaten en sms-parkeren.

Het Parkeerbedrijf investeert zo de opbrengsten uit het betalend parkeren in leefbaarheid en bereikbaarheid van de buurt. Die investering is nodig om de abonnementen betaalbaar te houden voor buurtbewoners. De bouw van één ondergrondse parkeerplaats kost gemiddeld immers zo'n 30 000 euro. De inkomsten uit de abonnementen dekken – bij volledige bezetting – enkel de exploitatie van de parking. Een abonnementsprijs die de exploitatie- én bouwkosten volledig zou dekken, zou dus ver boven de nu gehanteerde maandprijzen uitkomen.

Buurtparking Vijfhoek kent een reeks abonnement-varianties:

- 24/7 bewoners gedomicilieerd in parkeerzone 7 Belgiëlei: 70 euro/maand (met subsidie / inlevering van bewonersvergunning: 50 euro/maand)
- 24/7 voor niet-bewoners: 90 euro per maand
- kantooruren (8 – 19 uur): 70 euro per maand (met subsidie / inlevering van bewonersvergunning): 50 euro/maand
- 's avonds en 's nachts (17 – 9 uur): 30 euro per maand (met subsidie / inlevering bewonersvergunning: 10 euro/maand)
- 24/7 fiets: 5 euro per maand

### Leerlingen bedanken parkeerders met Kunstwerk

De officiële opening van Buurtparking Vijfhoek vond plaats op 24 april met de onthulling van een speciaal Parking-Kunstwerk. Dit street art-werk is een ontwerp van leerlingen van de Academie Berchem Beeldende Kunst en de Merodeschool.

Met fantasierijke bomen en vogels op de parkingmuren en kleurrijke blaadjes die tot op de vloer lijken te dwarrelen, geven zij de parkeerders ook onder de grond een stukje 'groen'. Zo is hun werk een symbolisch 'dankjewel' aan de buurtbewoners die hun auto's en fietsen onder het plein stallen, zodat er bovengronds meer speel- en verblijfsruimte overblijft.

Leerlingen van de Academie Berchem en van de Merodeschool werkten de weken vóór opening in hun klassen keihard aan een kleurrijk kunstwerk voor enkele parkingmuren. De docenten voegden hun ontwerpen samen tot een geheel. De Antwerpse street art-kunstenaars Ephameron en New2 zorgden voor de nodige adviezen en ondersteuning bij de uitvoering van het ontwerp.

Op woensdag 17 april kon de pers al tijdens een sneak preview zien hoe New2 en de Academie-leerlingen met hun spuitbussen de eerste parkingmuren onder handen namen.





## Vraag & aanbod parkeerplaatsen online

Om het zoeken naar stallingsplaatsen te vergemakkelijken brengt de Parkeermakelaar vraag en aanbod in heel Antwerpen samen op [www.parkeermakelaar.be](http://www.parkeermakelaar.be):

- **aanbieders** (particulieren en bedrijven) zetten hier hun beschikbare parkeerplaats(en) gratis online (ook plaatsen die slechts een deel van de dag beschikbaar zijn);
- **autobestuurders, motorrijders en fietsers** zien in één oogopslag of er plaatsen te huur zijn in de buurt van hun woning of werk; zij vinden hier zowel het particuliere aanbod alsook de buurt-parkings of buurtfietsenstallingen en publieke parkings met voordelige bewonersabonnementen.

## Fietsparkeren

Een van de opties om de parkeer- en verkeersdruk te verminderen (en zo mee de mobiliteit en leefbaarheid van de stad te verbeteren) is Antwerpenaars en bezoekers stimuleren om vaker de fiets te nemen. Zeker voor kortere afstanden is de fiets in de stad een prima alternatief voor de wagen om van A naar B te rijden.

Deze wens omzetten in realiteit is niet vanzelfsprekend. Antwerpen kent immers veel woonwijken met voornamelijk rijhuizen en appartementen, waar bewoners hun fietsen vaak enkel in hun gang kunnen stallen. Of buiten op het voetpad. Veel bewoners kopen daarom bij gebrek aan veilige stalplaatsen geen fiets. Of ze gebruiken een oude fiets waarmee ze alleen de strikt noodzakelijke verplaatsingen doen.

Fietsgebruik stimuleren doe je best door fietsen gemakkelijker te maken – bijvoorbeeld via een systeem van publieke fietsen, of via praktische initiatieven zoals het plaatsen van fietsparkeerhekjes of het inrichten van buurtfietsenstallingen, waar bewoners hun fietsen snel en veilig kunnen parkeren.

Het Parkeerbedrijf signaleerde in het ondernemingsplan van 2008 al het belang van een fietsparkeerbeleid, waarna het samen met een externe partner een fietsparkeerplan opstelde (goedgekeurd door de raad van bestuur in april 2009). Het Parkeerbedrijf startte vervolgens in 2010 met de realisatie van verschillende fietsparkeerprojecten.

‘Voor circa een kwart van alle verplaatsingen van minder dan een kilometer binnen de stad kiezen Antwerpenaars nog altijd voor de auto. Voor ritten van nog geen vijf kilometer is dat bijna de helft. Dat zijn afstanden die je perfect te voet of met de fiets kan afleggen.’



‘Parkeer- en verkeersdruk verminderen?  
Stimuleer het fietsgebruik!  
‘Zorg ervoor dat fietsers hun rijwiel  
gemakkelijk kunnen stallen’

# 1

## Fietshekjes

Medewerkers van het Parkeerbedrijf bekijken op verzoek van de districten (en op basis van een reeks criteria) of door buurtbewoners en handelaars gesuggereerde locaties geschikt zijn voor de plaatsing van fietshekjes. Dit betreft het nodige onderzoek ter plaatse, het opmaken van de technische fiches en het geven van de nodige plaatsingsinstructies aan de verkeerstechnische cel.

Deze fietshekjes staan verspreid over de stad in de buurt van bijvoorbeeld winkels, scholen of andere publieke plaatsen. Fietzers kunnen zo hun fietsen gemakkelijker stallen en vastmaken. Voor de stad betekent dit minder wildgeparkeerde fietsen.

# 2

## Buurtfietsenstalling

De Parkeermakelaar blijft zoeken naar ruimtes voor buurtfietsenstallingen. Dat is niet altijd even gemakkelijk: juist in de buurten waar de stallingen het hardst nodig zijn, zijn geschikte panden schaars. Daarnaast ketsen onderhandelingen geregeld op het laatste moment nog af, bijvoorbeeld zodra de eigenaars horen dat zij als verhuurder een btw-registratie moeten regelen.

Wordt er een buurtparking ingericht, dan komen daar (waar mogelijk) standaard ook plaatsen voor fietsen.

De allereerste buurtfietsenstalling opende eind 2009 in de Zénobe Grammestraat. In 2013 kwamen er opnieuw 2 stallingen bij, net als in 2010, 2011 en 2012:

- Gasstraat (1 april, 24 plaatsen)
- Vijfhoek (1 mei, 70 plaatsen)
- Zo was er op 31 december in alle 8 buurtfietsenstallingen samen plaats voor maximaal 259 fietsen. Naast de genoemde 94 nieuwe plaatsen, kunnen bewoners met hun rijwielen terecht in de Justitiestraat (45), Handelstraat (50), de Zénobe Grammestraat (20), de Boomgaardstraat (20), in de Zwijgerstraat (50), op Linkeroever in buurtparking Europark (20) en onder het districtshuis Berchem (10)



2013 was voor Velo het jaar van de uitbreiding. Sinds 9 juni 2011 stonden er voor Antwerpenaars én bezoekers al 1 000 stadsfietsen klaar in een van de ruim 80 Velo-stations in het gebied tussen de Singel en de Schelde. Met deze uitbreiding groeide het stadsfietsensysteem door naar zo'n 1 800 fietsen voor in totaal 150 stations.



### 3 / Publieke fietsen

## Velo. De handige fiets van 't stad

### Velo - voor wie?

De Velo's zijn ideaal voor Antwerpenaars die thuis geen plaats hebben voor een fiets. Maar ook voor inwoners die al wel een fiets hebben is het handig. Je fietst bijvoorbeeld naar een Velo-station op 't Zuid, en als je na een paar uur winkelen of uitgaan te voet bent aanbeland op de Meir of de Oudaan, dan neem je een fiets uit het Velo-station daar in de buurt om weer naar huis te fietsen. Of je stapt thuis voor de deur op de Velo voor een kort ritje naar de bakker of de supermarkt, waarvoor het soms net teveel moeite is om je eigen fiets uit de tuin of garage te halen. Hetzelfde geldt voor inwoners van de districten of voor pendelaars die vanuit omliggende gemeenten per trein, bus of (bedrijfs)auto arriveren: zij kunnen voortaan gemakkelijk overstappen op de Velo om zo het laatste stukje naar hun werk, klanten, de winkel, school, het café of restaurant te rijden. Ook voor toeristen liggen veel Antwerpse attracties met de Velo voortaan binnen trapbereik.

### Korte ritten

Velo is de missing link binnen het bestaande openbaar vervoer. En omdat Velo een vorm van openbaar vervoer is, stimuleert het systeem korte ritten. Zo kunnen zoveel mogelijk mensen gebruikmaken van de fietsen. Elke rit opnieuw fiets je het eerste halfuur gratis. Zelfs als je tien keer per dag of nog vaker een Velo uit een station haalt. Wie langer dan een halfuur achtereen wil fietsen, betaalt een olopend tarief.

Zo is Velo een aanvulling op (en geen vervanging van) bestaande fietsverhuurdiensten. Toeristen die bijvoorbeeld een langere route door of rond de stad willen fietsen worden doorverwezen naar andere verhuurbedrijven.

### Samenwerking, groei en sociale economie

De bouw van de stations en de exploitatie is uitbesteed aan Clear Channel Belgium, het bedrijf dat het SmartBike-systeem al in verschillende wereldsteden introduceerde. Vanaf de start zorgde het Parkeerbedrijf voor de coördinatie, evaluatie en supervisie van het Velo-project. Eind 2013 verhuisde het contract naar de stad Antwerpen.

Antwerpen investeert verspreid over een periode van tien jaar zo'n 32 miljoen euro parkeergeld in het systeem. Daarnaast heeft Velo nog inkomsten uit de verkoop van jaarabonnementen, dagen weekpassen en via partnerships.

### Samenwerking

Voor de exploitatie werkt Velo-Antwerpen nauw samen met Levanto (sociale economie). Zo zijn er 14 medewerkers die via deze organisatie zorgdragen voor de verdeling van de stadsfietsen. In totaal, dus inclusief de Levanto-collega's, telt Velo 27 medewerkers.

Het Parkeerbedrijf stak het afgelopen jaar ook de nodige tijd in gesprekken over samenwerking met De Lijn, NMBS (o.a. de Blue-bikes) en verschillende Antwerpse stedelijke initiatieven zoals de A-kaart en de toeristische Antwerp City Card.

Zo zou het door tariefintegratie, gedeelde kaarten,... voor het grote publiek op termijn nog gemakkelijker moeten worden om de verschillende vervoersdiensten te combineren met een minimaal aantal kaarten op zak. Woners kopen daarom bij gebrek aan veilige stalplaatsen geen fiets. Of ze gebruiken een oude fiets waarmee ze alleen de strikt noodzakelijke verplaatsingen doen.

## 07|06|13 STARTSCHOT UITBREIDING VELO – NU OOK STADSFIE- SEN OP LINKEROEVER

Op 7 juni zette Velo de langverwachte stap 'over het water'. Met de feestelijke opening van het fietsstation bij de voetgangerstunnel, activeerde het Velo-team in één keer alvast twaalf van de geplande veertien stations op Linkeroever.

Voor Velo was dit meteen het officiële startschot van de uitbreidingsfase. Ook al waren er vanaf 3 mei al bijna dagelijks extra stations geopend binnen het bestaande servicegebied tussen Singel en Schelde. Daarbij kregen de populairste locaties voorrang, waaronder de Godfriduskaai, Centraal Station/Astridplein, Meir/Antoon van Dijck, Eiermarkt en een tweede station op de Groenplaats.

In totaal ging Velo zo twee jaar na de start (zoals het contract tussen Antwerpen en exploitant Clear Channel voorzag) van ruim 80 stations voor in totaal 1 000 fietsen naar 150 stations voor zo'n 1 800 fietsen.

## 20|05|13 JAARKAART-WACHTLIJST VERSNELD WEGGEWERKT

Velo was al vanaf de start een veel groter succes dan verwacht. Het gemiddelde gebruik blijkt in Antwerpen flink hoger te liggen dan in andere steden waar stadsfietzen rondrijden. In mei 2012 was de limiet van het systeem in de eerste fase dan ook bereikt met bijna 20 000 jaar kaarten. De dag- en weekpassen bleven verkrijgbaar.

Om de dienstverlening aan de bestaande klanten op peil te houden, reikte Velo sinds 15 mei 2012 tijdelijk geen nieuwe jaar kaarten meer uit. Vanaf oktober liet Velo weer mondjesmaat nieuwe abonnementhouders toe en kregen wekelijks de bovenste honderd Velo-fans een registratie-uitnodiging.

Vanaf 20 mei 2013 schakelde Velo een versnelling hoger en vertrokken er wekelijks duizend uitnodigingen voor de aanschaf van een Velo-jaar kaart naar de bovenste belangstellenden op de wachtlijst. Door de eerste stations al in de loop van mei te openen, zorgt Velo ervoor dat er gelijk met de toename van het aantal abonnementhouders ook extra stadsfietzen beschikbaar zijn om zo de dienstverlening op peil te houden.

Begin juni 2013 was de jaar kaarten-wachtlijst weggewerkt. In totaal stonden er 8 960 belangstellenden voor korte of langere tijd op de wachtlijst.

## Robuustere Velo's die tegen eens stootje kunnen...

Met de uitbreiding van 2013 kwamen er zo'n achthonderd extra Velo's bij. Deze nieuwe stadsfietzen zien er iets anders uit dan de modellen die rondrijden sinds de start van het project.

Het opvallendst is de vervanging van de fietsketting door een cardanas. De cardanaandrijving is onderhoudsvriendelijker, gaat langer mee en levert een hoger rendement voor de fietsers – de drie versnellingen blijven zoals ze zijn.

Ook de voorremmen zijn verder verbeterd: in plaats van de remblokjes op het voorwiel, hebben de Velo's nu (net als op het achterwiel) een rempad op de vooras. Dit systeem is minder slijtagegevoelig en is nog veiliger met regenweer.

De Velo's zijn verder iets robuuster en daarmee ook duurzamer dan de eerste modellen – het frame en stuur zijn verstevigd om het intensieve gebruik op te vangen. Daardoor werden de fietzen ook iets zwaarder: bij lancering in 2011 woog een Velo circa 17 kilo. De extra of vervangfietsen die Velo vervolgens in het systeem plaatste wegen net geen 22,5 kilo. Met de serie 2013 (met o.a. de cardanas) kwam er 600 gram bij.



## Velo in het kort

Feiten & cijfers 2013 (of op 31 december 2013)

**30 794**

jaarkaartgebruikers

**14 226**

dagpassen  
(45 432 totaal sinds start)

**3 173**

weekpassen  
(8 575 totaal sinds start)

**6 987**

verplaatsingen per dag  
(gemiddeld)

**5,25**

ritten gemiddeld p/dag  
p/actieve fiets

**214**

dagen met 6 000  
of meer ritten

**12 347**

ritten op topdag 27 oktober 2013

En verder:

- telde Velo op 31 december 2013 143 stations voor in totaal 1 800 fietsen;
- is 46% van de Velo-rijders tussen 26 en 40 jaar en is 68% Antwerpenaar;
- fietsen iets meer mannen (57%) dan vrouwen rond op de Velo's;
- duurt de gemiddelde rit circa 12 minuten;
- vindt 25% van de ritten plaats tussen 16 en 19 uur.







Klantgerichtheid

=

voldoen aan de verwachtingen van de klant +1

# Klantendienst

Het Parkeerbedrijf zet dag in dag uit, jaar in jaar uit hoog in op klantvriendelijkheid. Collega's in alle functies worden gestimuleerd om actief mee te denken over verdere verbetering van de dienstverlening.

Zo zette het Parkeerbedrijf de nodige stappen op gebied van e-dienstverlening: bewoners kunnen hun parkeervergunningen nu al van thuis uit via e-mail aanvragen. Parallel daaraan zette het Parkeerbedrijf het proces in gang om deze dienstverlening ook zo snel mogelijk te integreren in het stedelijke e-loket.

## Optimalisering door monitoring klantencontacten

De klantendienst beantwoordt wekelijks gemiddeld ruim 700 telefoontjes: van vragen om informatie over bijvoorbeeld parkeertarieven, buurtfietsenstallingen, buurtparkings, sms-parkeren of bewonersvergunningen tot meldingen van defecte parkeerautomaten of vragen/klachten over ontvangen retributiebonnen. Of telefoontjes over de aanvraag van voorbehouden parkeerplaatsen voor mensen met een handicap.

### De telefooncentrale in 2013

	Aantal oproepen (enkel centrale lijn / balie)	Gemiddelde gesprekstijd
2010	30 034	2 min. 36 sec.
2011	36 546	2 min. 34 sec.
2012	37 494	2 min. 33 sec.
2013	37 415	2 min. 39 sec.

Om de klantvriendelijkheid te kunnen meten en optimaliseren, investeerde het Parkeerbedrijf eind 2009 al in een nieuwe telefooncentrale. Deze centrale biedt de mogelijkheid om enorm veel zaken te monitoren en analyseren: de gemiddelde of maximale wachttijd bij telefonische oproepen, de gemiddelde gespreksduur, het aantal oproepen enzovoorts.

Verder zette de klantendienst een opvolgingssysteem op ('cockpit') om de doorlooptijden van klantencontacten te meten en te beoordelen aan de hand van vastgelegde streeftijden. Klanten die enkel informatie vragen dienen bijvoorbeeld binnen twee dagen antwoord te krijgen. Bij (complexere) bezwaren mag dat maximaal drie weken duren. Zo kan de klantendienst prioriteiten stellen en collega's waar nodig extra laten bijspringen.

## MYSTERY VISITS

Zowel medewerkers als leidinggevendenden worden regelmatig getraind om klanten snel, correct en vriendelijk verder te helpen.

Daarnaast werkt het Parkeerbedrijf met individuele coachingstrajecten aan de hand van mystery calls en mystery visits: medewerkers van de klantendienst die in contact komen met klanten krijgen jaarlijks vier mystery calls. Parkeerwachters treffen jaarlijks elk twee mystery visits.



Het Parkeerbedrijf houdt de drempel om een bezwaar in te dienen bewust laag, zodat de procedure voor iedereen toegankelijk blijft. Zo hoeft een bezwaar bijvoorbeeld niet schriftelijk te worden ingediend. Wie een bon krijgt kan ook telefonisch contact opnemen voor verdere uitleg of bezwaar aantekenen via e-mail.

#### Verzoeken om toelichting en bezwaren retributiebonnen 2013:

	% 2013	% 2012	% 2011
<b>e-mail</b>	29,6	26,7	25
<b>brief</b>	12,8	14,5	28
<b>telefoon</b>	46,5	48	38,3
<b>balie</b>	7,8	8	6,1
<b>fax</b>	1,5	2	2,6

Bij de behandeling van bezwaren hanteert het Parkeerbedrijf duidelijke, voor alle klanten gelijke richtlijnen. ‘Klantvriendelijkheid’ betekent immers niet dat klanten per definitie gelijk krijgen, maar wel dat de regels voor iedereen gelijk zijn.

Het beleid is daarom rechtlijnig maar menselijk. Maakt een parkeerder bijvoorbeeld bij het sms-parkeren een foutje bij het ingeven van de nummerplaatgegevens (denk daarbij aan het intoetsen van het cijfer ‘0’ in plaats van de letter ‘O’), dan kan dit eenmalig door de vingers worden gezien. Hetzelfde geldt voor een ticket dat omgekeerd in de wagen lag, of een te laat verlengde bewonersvergunning.

Zo krijgen klanten in dergelijke situaties dus het voordeel van de twijfel. Voor de toekomst worden ze wel verondersteld de regels te kennen – tien maal met hetzelfde excuus langskomen werkt niet, om bewust misbruik te voorkomen.

Op grond van vooraf vastgelegde criteria annuleerde de klantendienst in 2013 ongeveer 46 procent van de bonnen waarover parkeerders contact opnamen met de klantendienst.

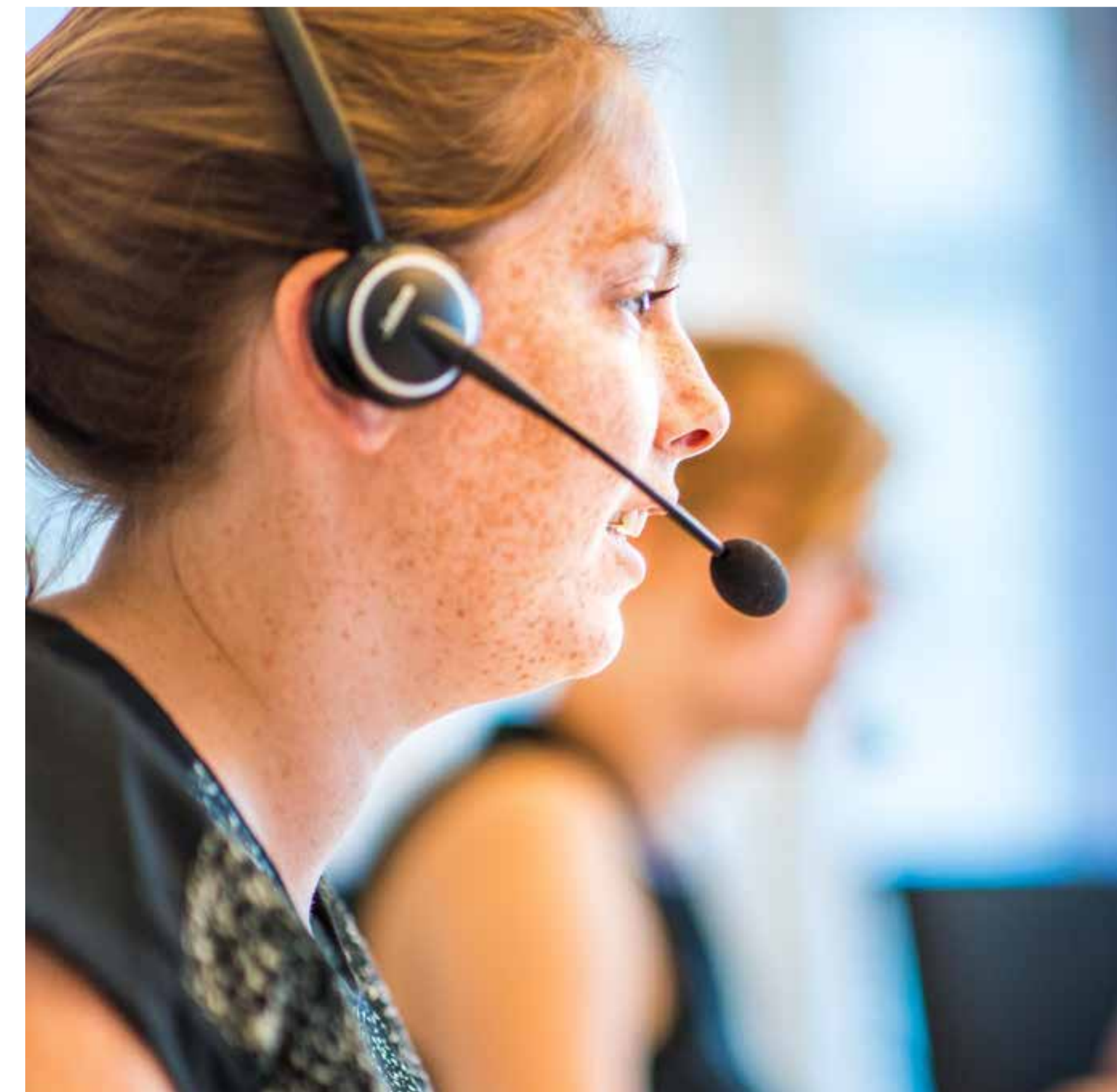
	2013	2012	2011
<b>gecontroleerde auto's</b>	2 533 517	ca. 2 500 000	ca. 2 200 000
<b>retributies</b>	293 888 (11,6%)	274 216 (ca. 11%)	260 000 (ca. 12%)
<b>bezwaren</b>	30 752	22 607 (ca. 8,2%)	22 850 (ca. 8%)
<b>annulaties</b>	14 226 (ca. 46%)	17 414 (ca. 40%)	11 355 (ca. 50%)

#### Constructief en persoonlijk

Ook op andere punten hanteert de klantendienst een constructieve, persoonlijke aanpak:

- De klantendienst stuurt gepersonaliseerde antwoorden als reactie op bezwaren.
- Indien mogelijk krijgen klanten tips mee om retributies voortaan te vermijden, of wordt er (mee)gezocht naar alternatieve oplossingen (parkeren in de dichtstbijzijnde buurtparking,...).
- Klanten die een bon kregen omdat ze nog een oude parkeerschijf hadden liggen, krijgen gratis een nieuwe schijf. Lag het parkeerticket omgekeerd op het dashboard? Dan ontvangen ze een tickethouder.
- Klanten die via e-mail een bezwaar indienen krijgen altijd een ontvangstbevestiging met vermelding van de verwachte behandelingstermijn. Bovendien wordt de procedure stopgezet tot het dossier is behandeld, zodat zij in de tussentijd zeker geen aanmaningen ontvangen.

‘Klantvriendelijkheid’ betekent dat voor iedereen dezelfde regels gelden



## Parkeerbedrijf neemt klantendienst over van concessionarissen

Het Antwerpse Parkeerbedrijf is verantwoordelijk voor het parkeertoezicht in heel Antwerpen. Maar in enkele zones werkt het Parkeerbedrijf met concessionarissen.

Voorheen vermeldden de retributiebonnen die waren uitgeschreven door concessionarissen ook de contactgegevens van deze organisaties. Parkeerders dienden zich immers ook tot hun klantendiensten te wenden met vragen en klachten over deze retributies.

Sommige klanten contacteerden echter automatisch 'het Parkeerbedrijf' en volledige uniformiteit in klantendienst was niet vanzelfsprekend bij verdeling van de activiteiten over verschillende organisaties. Daarom startte het Parkeerbedrijf in 2012 met de behandeling van reacties op de bonnen die de concessionarissen uitschreven. Dit zorgt voor meer duidelijkheid en uniformiteit voor klanten: zo is er voor klanten immers één duidelijk aanspreekpunt en kan het Parkeerbedrijf garanderen dat zij allemaal even klantvriendelijk geholpen worden, ongeacht wie de bon uitschreef.

### Samenwerking met ombudsdienst stad Antwerpen

Ook in 2013 kreeg het Parkeerbedrijf weer de nodige aandacht in het jaarverslag van de ombudsvrouw. Dat is logisch voor stadsdiensten met veel klantencontacten, zeker als het ook nog eens een 'gevoelig' werkteerterrein betreft, zoals parkeren. Daarom werkt het Parkeerbedrijf nauw samen met het team van ombudsvrouw Karla Blomme.

In een aantal gevallen gaat het om parkeerders die eerst contact opnemen met het Parkeerbedrijf, en na afwijzing van hun klacht dan in tweede instantie aankloppen bij de ombudsdienst. De ombudsvrouw beantwoordt de klacht zelf, na inhoudelijke informatie te hebben ingewonnen bij medewerkers van het Parkeerbedrijf. Dergelijke klachten registreert het Parkeerbedrijf als tweedelijnsklachten. In 2013 waren dat er 78 (tegenover 147 in 2012).

Anderen wenden zich meteen tot de ombudsvrouw zonder ooit het Parkeerbedrijf te hebben gecontacteerd. Dan kan gaan om een bewoner die bijvoorbeeld niet gelukkig is met een parkeerregime in zijn straat. Of iemand die de ombudsvrouw verzoekt een retributie te laten annuleren.

Dan wordt er een eerstelijnsklacht opgetekend. In 2013 waren dat er 29 (ter vergelijking: 60 in 2012; 79 in 2011). De afspraak met de ombudsdienst is dat het Parkeerbedrijf de klant in dat geval rechtstreeks antwoordt en tegelijkertijd een kopie van dat antwoord naar de ombudsvrouw stuurt.



## PARKEERBEDRIJF EN CONCESSIONARISSEN

In vier Antwerpse buurten/straten werkt het Parkeerbedrijf voor het parkeertoezicht via concessies:

- Berchem-Station (Parkeerbeheer)
- Sint-Jansplein (Apcoa)
- Berchem-Vijfhoek (PPS/Rantparking NV)
- Sport, blauwe zone rond Sportpaleis (Apcoa)

In drie van de vier gevallen gaat het om niet-rendabele parkings. Zo is bijvoorbeeld Buurtparking Vijfhoek onderdeel van een concessie: om de abonnementen betaalbaar te houden voor buurtbewoners, brengt de verkoop daarvan bij volledige bezetting juist voldoende op om de exploitatiekosten te dekken. Voor verdere financiering van deze buurtparking is de omgeving mee in de exploitatie van de concessie gestoken zodat de inkomsten uit het straatparkeren de verliezen compenseren.

Ook in de zone rond Sportpaleis/Lotto Arena en de zone Antwerpen Expo worden medewerkers van concessionarissen ingezet. Zij kunnen dankzij hun aanwezigheid in verschillende steden en gemeenten flexibeler personeel inzetten op piekmomenten, wanneer er veel evenementen plaatsvinden. Wanneer er zowel in het Sportpaleis als in de Lotto Arena evenementen zijn, combineren zij het straattoezicht in deze zone bovendien met de openstelling van parking Lobroek.

De zones Sportpaleis en Expo zijn bovendien de enige Antwerpse buurten waar ook op zondag betalend of schijfparkeren geldt – hét moment waarop controle in de buurten rond Sportpaleis/Lottoarena of Antwerpen Expo hard nodig is om de leefbaarheid voor buurtbewoners te garanderen, terwijl het arbeidsreglement van het Parkeerbedrijf zondagswerk voorlopig niet toelaat.

# Het Parkeerbedrijf maakt nieuws

## Persberichten 2013

Het Parkeerbedrijf brengt nieuws over bijvoorbeeld parkeermaatregelen of extra dienstverlening actief naar buiten. Onder meer via stedelijke kanalen zoals De Nieuwe Antwerpenaar.

Daarnaast is er een intensieve samenwerking met de stedelijke persdienst: het Parkeerbedrijf levert de kant-en-klare goedgekeurde teksten, de persdienst verstuurt de berichten op de afgesproken datum via de up-to-date-perscontactenlijst.



- 
- 24 | 01 | 13 Twee nieuwe buurtparkings: Sanderusstraat en Markgravelei
- 
- 29 | 03 | 13 Locaties 27 nieuwe Velo-stations bekend; eerste stations openen al in mei
- 
- 01 | 04 | 13 Opening buurtparking Gasstraat
- 
- 15 | 04 | 13 Opening Buurtparking Vijfhoek en 'sneak preview' ParkingKunstwerk
- 
- 24 | 04 | 13 Vanaf 1 mei auto's en fietsen stallen in Buurtparking Vijfhoek
- 
- 03 | 05 | 13 Eerste van reeks nieuwe Velo-stations open
- 
- 22 | 05 | 13 Locaties 5 nieuwe Velo-stations bekend; nieuwe tarieven vanaf 7 juni
- 
- 07 | 06 | 13 Startschot uitbreiding Velo – vanaf vandaag ook stadfietsen op Linkeroever
- 
- 05 | 07 | 13 Parkeerregeling winkelstraten definitief in Sint-Gummarusstraat, Handelstraat en Korte Zavelstraat, overige proefprojecten verlengd
- 
- 24 | 10 | 13 Feest voor cambio: 1500 Antwerpse autodelers, 1ste standplaats in Merksem en netwerk bijna verdubbeld in 1 jaar tijd
- 
- 13 | 11 | 13 Actie rond foutparkeren op plaatsen voor personen met een handicap
- 
- 22 | 11 | 13 Antwerpen maakt autodelen nog aantrekkelijker en legt criteria vast voor nieuwe initiatieven
- 
- 20 | 12 | 13 Bewonersparkeren in Antwerpse wijk Dam vanaf 1 juni
-

## Parkeren in de media

Een genuanceerd ‘parkeerverhaal’ brengen in enkele zinnen is niet gemakkelijk. Het ‘waarom’ van parkeermaatregelen blijft maar al te vaak verstopt achter ‘nieuwsfeiten’ die veelal de nodige emoties oproepen.

Terwijl juist het antwoord op die ‘waarom’-vraag essentieel is voor een goed begrip. Zodat bijvoorbeeld duidelijk wordt dat ‘betalend parkeren’ geen doel op zich is, maar het logische gevolg is van de keuze voor ‘bewonersparkeren’.

Parkeerbeleid gaat immers onder meer over keuzes maken tussen de belangen van verschillende categorieën mensen. Maatregelen die in eerste instantie onsympathiek lijken, zijn immers noodzakelijk. Neem bijvoorbeeld het artikel dat verscheen in Het Nieuwsblad en De Standaard:

### **RUIM 2 500 PARKEERBOETES TIJDENS BOEKENBEURS**

*ANTWERPEN - Heel wat bezoekers hielden een ongewenst souvenir over aan hun uitstapje naar de Antwerpse Boekenbeurs. Parkeerbedrijf GAPA en de Antwerpse politie schreven tussen 31 oktober en 11 november immers ruim 2 500 parkeerboetes uit in de zone ‘Expo’. (...)*

In een eerste reactie zal het grote publiek meelevend zeggen: ‘Allez, is dat nu nodig, bonnen uitdelen aan goedwillende beursbezoekers – da’s toch niet tof om onder je ruitenwissers te vinden na een gezellig dagje uit.’

En zo’n bon-ontvanger stuurt een boze tweet de lucht in om zijn ergernis te ventileren, er verschijnt een ingezonden brief in de krant, er gaat een klacht naar de ombudsvrouw en de krant,... en een journalist belt naar het Parkeerbedrijf voor een reactie. Of hij belt niet en er staat een emotionele kop in de krant.

Maar zou de blauwe zone er niet zijn (of zou er niet worden gecontroleerd), dan is er in diezelfde buurt in plaats van een bezoeker een boze bewoner die een tweet de lucht in stuurt om zijn ergernis te ventileren: “Ik heb een halfuur rondgereden in mijn buurt om uiteindelijk een kilometer van mijn deur te parkeren vanwege de massa auto’s van Boekenbeursbezoekers...” En er gaat een ingezonden brief naar de krant, een klacht naar de ombudsvrouw, de burgemeester en de krant ‘omdat het schandelijk is dat de stad niet zorgt voor parkeerplaatsen voor zijn bewoners’. En een journalist belt het Parkeerbedrijf voor een reactie... Of belt niet, en er staat wederom een emotioneel, en (vaak) veroordelend stuk in de krant of online, mét daaronder de nodige zwart-witreacties.

Of neem deze reactie uit de Gazet van Antwerpen:

*(...) De Werkgroep Antwerpen Toegankelijk had het voorstel gedaan aan GAPA om aan elke straathoek een parkeerplaats aan te leggen voor personen met een handicap. “Daar is spijtig genoeg weinig mee gebeurd”, zegt Huybrechts.*

Maar wat als het Parkeerbedrijf wél op elke straathoek een plaats voor personen met een handicap inricht? Dat betekent een zeer forse vermindering van het aantal (toch al schaarse) parkeerplaatsen op straat, terwijl die plaatsen tot grote frustratie van bewoners zeer vaak leeg zullen blijven.



A photograph of a person's lower legs and feet as they walk barefoot on a paved road. The person is wearing blue shorts. A distinct shadow is cast on the asphalt in front of them. The background shows a road with white lane markings and some greenery.

# 3 / *Werking & interne organisatie*

# Organisatieschema Parkeerbedrijf



Schematische voorstelling van het Parkeerbedrijf op 31 december 2012.

## Raad van bestuur

De leden van de raad van bestuur van autonome gemeentebedrijven worden aangesteld door de gemeenteraad. De raad van bestuur van het Parkeerbedrijf telt 12 leden; alle politieke partijen zijn hierin vertegenwoordigd.

De raad van bestuur kwam in 2013 negen keer bijeen en behandelde 48 punten, waarvan 40A-punten en 8 B-punten.

### Voorzitter

Koen Kennis

### Leden

Rob Van de Velde  
Paul Cordy  
Wendy Simons  
Elke Brydenbach  
Edwin De Cleyn  
Nahima Lanjri  
Philippe De Backer  
Toon Wassenberg  
Staf Wouters  
Marij Preneel  
Mohamed Chebaa Amimou

### Leden met adviserende stem

Eric Dubois  
Cynthia Van der Linden  
Jan Schaeken

### Secretaris

Karen Coppejans

## College van commissarissen

De gemeenteraad stelt ook het college van commissarissen samen. Deze commissarissen zien toe op het financieel beheer van het Parkeerbedrijf en controleren de naleving van de statuten.

Op 31 december 2013 bestond dit college uit:

Caroline Bastiaens  
Koen Laenens  
Paul De Weerd (PKF bedrijfsrevisoren)

## Directiecomité

De leden van het directiecomité dragen zorg voor het dagelijks bestuur en de uitvoering van de beslissingen van de raad van bestuur. Verder vertegenwoordigen ze waar nodig het Parkeerbedrijf.

Het directiecomité van het Parkeerbedrijf kwam in 2013 22 keer bijeen en behandelde in totaal 114 punten.

### Voorzitter

Eric Dubois (afgevaardigd bestuurder)

### Leden

Cynthia Van der Linden  
Jan Schaeken  
Ilse Tindemans  
Ivon Deden

### Secretaris

Karen Coppejans





## Het team

Het Parkeerbedrijf-team groeide in 2013 lichtjes ten opzichte van het vorige jaar: er gingen **7 nieuwe collega's** van start terwijl er tijdens het jaar 3 collega's afscheid namen. De extra's collega's waren vooral parkeertoezichters – dit betrof invulling van al langer openstaande vacatures. Daarnaast was er 1 (tijdelijke) collega die in 2013 arriveerde en ook weer vertrok en kondigden in november/december 4 medewerkers hun vertrek aan voor begin 2014.

Daarmee telde het Parkeerbedrijf op 31 december 2013 77 vaste medewerkers (in 2011 en 2012 waren dat er 73):

Mieke Acke • Nuanjan Anumart • Bujar Avdi • Maarten Baeyens • Christine Belmans • Belaïd Benhaddou • Hakeim Chiboub • Karen Coppejans • Dorien Cuypers • Johnny Daems • **Nashwan Dahar** • Danielle Dams • Joris De Ceunynck • Jo De Saunois • Martine De Waele • Ivon Deden • Abderrahmane Doubli • Stijn Druyts • Eric Dubois • Lahcen El Bacha • Mohamed El Haouari • Yamani Elbali • Tom Eyckmans • Natalie Eykens • Pape Fall Thiemokho • Chantal Gevers • Maysa Halim • Vanessa Illegems • Glenn Jelyt • Jean-Philippe Krug • **Dirk Lauwers** • Kristel Lelie • Patrick Lesseine • Kerry Lievens • Nzuzi Lucas • Elena Marin • Marc Messiant • Venus Moghimi • Wahidullah Nanikhel • **Nathalie Neiryck** • Britt Oomes • **Nasraddine Ouadi** • Michiel Penne • Marina Pierloz • Sandra Popyn • Saskia Ribbens • Mieke Rijmenants • Hilde Roelans • Jan Schaeken • Nick Selleslaghs • Monique Sommerlinck • Katharina Strukelj • **Vela Tang** • Gülsen Tekin • Peggy Theuns • Ilse Tindemans • Luc Van Bogaert • Lora Van den hole • Eric Van den Troost • Joost Van der Hallen • Cynthia Van der Linden • Leo Van Gerwen • Patrick Van Hilst • Ellen Vander Borgt • Indra Vanderbiesen • Johnny Vanhentenryck • Johnny Verbeken • Sandra Vervloet • Patrick Vleminckx • Tobias Vyncke • Frederic Waegemans • **Kevin Willemen** • **Joke Wilmssen** • Hakki Yaramis • Hasan Yilmaz • Abderrahim Zanbout • Charafidine Zerrad.

‘Efficiënter werken  
en nog meer gericht  
op onze klanten...’

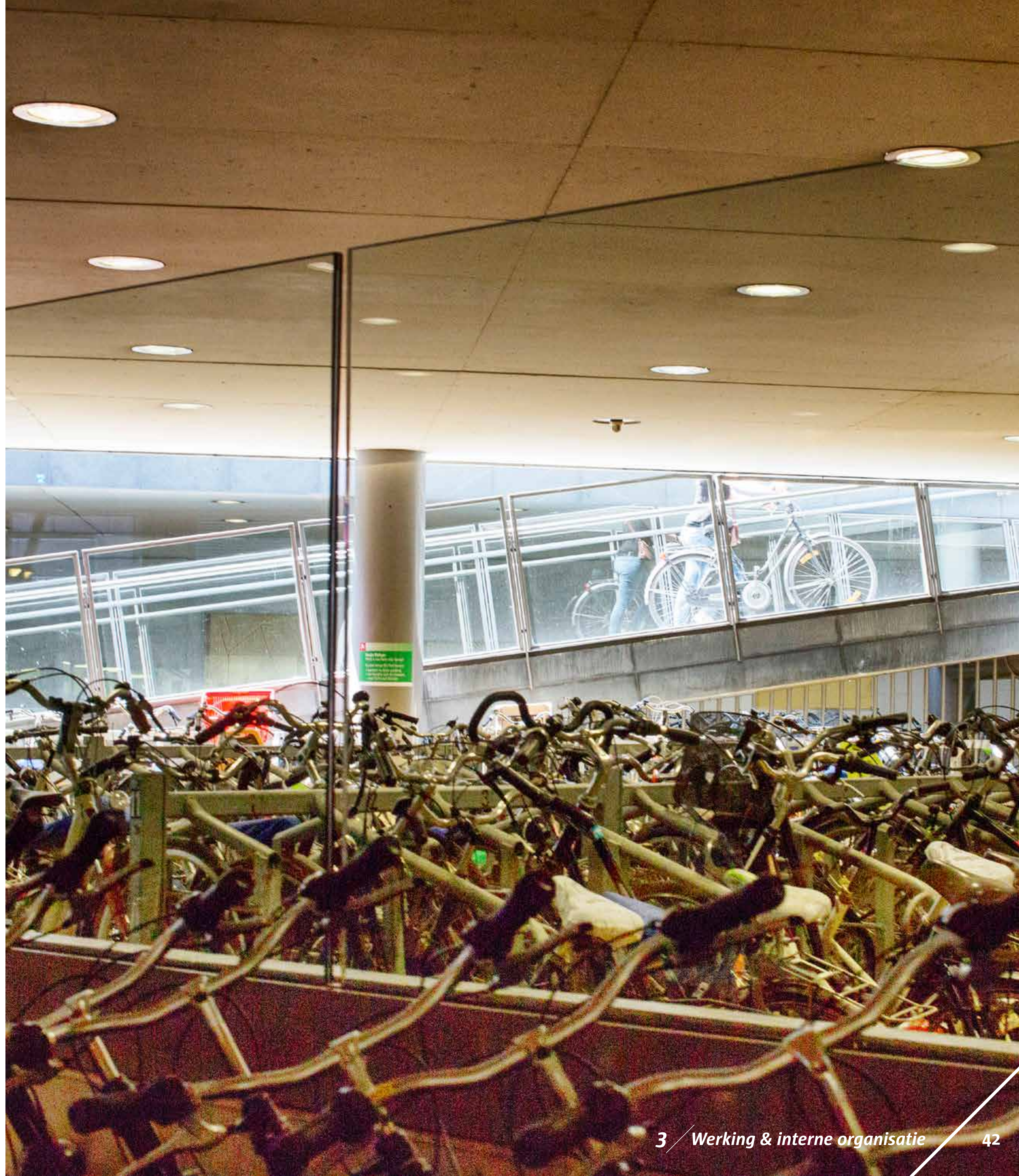
Het parkeer-werkterrein evolueerde door de jaren heen, een veranderende samenleving vraagt extra inspanningen van klantendienst, communicatie, nieuwe technologieën enzovoorts.

Dat heeft ook consequenties voor de interne organisatie. Daarom hergroepeerde het Parkeerbedrijf in 2012-2013 het team om zo de werkprocessen verder te stroomlijnen en flexibiliseren en maximaal in te spelen op de kennis, ervaring en talenten van de verschillende medewerkers.

De afdelingen/teams zijn **Straatparkeren** (1), **Communicatie** (2), **Beleid en interne werking** (3) en **Juridische zaken en klantendienst** (4). Deze vallen onder de **algemene directie**.

Verder zijn **technologie**, **parkingprojecten** en **databaseer** gebundeld onder de **directie infrastructuur en parkeerbeleid** (5).

Om de samenwerking verder te verbeteren, elkaar beter te leren kennen en zo ook meer zicht te krijgen op elkaars werk, was er begin 2013 een teamdag in het Felixpakhuis.



# 1

## Team Straatparkeren

- 44 parkeerwachters (36,9 fte)
- aangevuld met jobstudenten
- assistent-teamleider (3 fte / 0 fte ingevuld)
- teamleider (1 fte)
- adviseur parkeertoezicht (1 fte)
- medewerkers parkeerreglementering (2 fte)
- adviseurs parkeerprojecten (3 fte)
- technisch tekenaar GIS (1 fte - gedetacheerd naar Stadsontwikkeling)
- afdelingshoofd (1 fte)

Voorheen bestond het team Parkeertoezicht naast het afdelingshoofd, de adviseur en de teamleider vooral uit parkeertoezichters. De nieuwe structuur bundelt alle activiteiten die met parkeren op het publiek domein te maken hebben, dus ook het team parkeerprojecten en -reglementen. Dat vergemakkelijkt de doorstroming van informatie.

### Parkeertoezichters

Dagelijks vertrekken er vanuit het Parkeerbedrijf circa 25 parkeertoezichters (exclusief deze van de concessies) voor parkeercontroles op de openbare weg in de zones waar betalend parkeren of schijfparkeren (blauwe zone) geldt.

### Parkeerprojecten en -reglementen:

Het team parkeerprojecten en -reglementen werkt aan de voorbereiding en praktische uitvoering van het parkeerbeleid. Zo behandelen de medewerkers parkeerreglementering bijvoorbeeld vragen of klachten over bestaande parkeersitu-



aties, parkeersignalisatie of aanvragen van fietshekjes. Ook verzorgen ze de procedures voor de nodige aanpassingen van de parkeerreglementeringen en de signalisatie en inrichting van laad- en loszones, voorbehouden parkeerplaatsen voor personen met een handicap, taxistandplaatsen en autodeelplaatsen.

Daarbij houden ze de kwaliteit van de signalisatie (borden, lijnen,...) van parkeerplaatsen nauwlettend in de gaten. Want hoe duidelijker de inrichting en signalisatie van de parkeer-

plaats, hoe meer parkeerders correct parkeren en hoe minder de parkeertoezichters hoeven op te treden.

De adviseurs parkeerprojecten werken verder aan de uitvoering en begeleiding van parkeeronderzoeken en leveren adviezen over uiteenlopende parkeervraagstukken – bijvoorbeeld rond inschatting van parkeerbehoefte bij stedelijke (nieuw) bouwprojecten. Verder spelen de adviseurs een actieve rol bij de locatiebepaling van de Velo-stations en fietsvoorzieningen op straat.

## 2 / Team Juridische zaken en klantendienst

- 9 medewerkers klantendienst (9 fte / 8,26 fte ingevuld)
- adviseur klantenrelaties (1 fte)
- adviseur juridische zaken (1 fte)
- afdelingshoofd (1 fte / 1 fte ingevuld)

De afgelopen jaren waren de onderdelen juridische zaken en retributies al nauw vervlochten met de communicatie- en klantendienst. De balie-collega's werkten formeel weliswaar binnen de afdeling communicatie en klantendienst, terwijl klantendienst medewerkers die de retributiedossier afhandelen binnen het team juridische zaken en retributies vielen. Maar in de dagelijkse realiteit worden er aan de balie ook vragen over retributies behandeld én zijn collega's van de retributiedienst voortdurend flexibel beschikbaar om piekmomenten aan de balie op te vangen. Daarom besloot het Parkeerbedrijf al deze klantencontacten te bundelen in één team juridische zaken en klantendienst.

De medewerkers van de **klantendienst** beantwoorden telefonische vragen, vragen die per e-mail binnenkomen en ontvangen klanten aan de infobalie. Ze maken bewonerskaarten, minderhinderkaarten en filmkaarten aan, helpen klanten verder met informatieve vragen over parkeren en parkeerretributies, verkopen Smart Parktoestellen, enzovoort.

Verder behandelt de klantendienst bezwaarschriften over parkeerretributies, regelen de terugbetalingen, behandelen schuldbemiddelingen en stellen afbetalingsplannen op. Ook klachten die binnenkomen via de stad, ombudsvrouw of kabinetten worden hier beantwoord. Daarnaast zijn zij ook verantwoordelijk voor de administratieve opvolging van de buurtparkings en -fietsstallingen en subsidies voor bewonersabonnementen.

De adviseur klantenrelaties staat in voor de kwaliteitsbewaking van de klantencontacten. Zij bekijkt daarvoor zowel telefonische als face-to-face contacten alsook 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.

Ook de volledige administratie (registratie, facturatie,...) van alle buurtparking/-fietsstallingklanten gebeurt binnen deze afdeling.

Alle **juridische zaken** (waaronder gunningen, contracten van grote dossiers als Velo, Parking Opera, Scheldekaaien,...) worden afgehandeld door de adviseur en het afdelingshoofd juridische zaken.



### 3 / Team Communicatie

- adviseur communicatie (1 fte / vacature vanaf eind december 2013)
- afdelingshoofd communicatie (1 fte)

Met het toenemende belang van communicatie focust deze afdeling zich nadrukkelijk op communicatie-initiatieven die Antwerpenaars en bezoekers informeren over het parkeerbeleid, specifieke maatregelen en het 'waarom' daarachter, om zo begrip en acceptatie te realiseren.

De baliemedewerkers 'verhuisden' dus naar het team klantendienst. Al is in de dagelijkse praktijk informatieverstrekking aan de collega's van de klantendienst (en bij uitbreiding aan alle collega's) vanzelfsprekend nog altijd een belangrijk onderdeel van het werk.

Andere taken variëren van communicatieadvies, -planning en -ondersteuning aan management en afdelingen, productie en -begeleiding van uiteenlopende communicatiedragers (bewonersfolders, website, jaarverslag, enz.), persbeleid, -evenementen en -contacten, supervisie communicatie en klantendienst Velo, uitvoering van stedelijk communicatieluik Velo (pers,...), interne communicatie, organisatie openingen, evenementen of presentaties/aanwezigheid beurzen, contacten & synergieën zoeken in communicatie met andere stadsdiensten en externe partners, tot initiatieven rond imago of participatie.

Zo zette 'communicatie' het afgelopen jaar de eerste stappen in de richting die op de langere termijn meer begrip, draagvlak voor het parkeerbeleid moeten opleveren: van een focus op betalen (een middel), naar een focus op het uiteindelijke doel van het parkeerbeleid: een bereikbaar en leefbaar Antwerpen.

### 4 / Team Beleid en interne werking

- 2 medewerkers directiesecretariaat (1,6 fte)
- stafmedewerker beleid en interne werking (1 fte)

De afdeling beleid en interne werking ondersteunt de directie en afgevaardigd bestuurder op uiteenlopende terreinen: van het coördineren van de aankopen (logistiek) en het efficiënt organiseren van de administratieve taken (optimalisering interne processen) tot het correct opvolgen en afhandelen van de e-besluitvorming en opvolging van de groepsbrede werking stad Antwerpen, financiële meerjarenplanning en coördinatie implementatie beleids- en beheerscyclus (BBC).

### 5 / Team Infrastructuur en parkeerbeleid

- adviseur technologie (1 fte)
- adviseur parkingprojecten (1 fte)
- adviseur databeheer (1 fte)

Tot slot zijn de onderdelen technologie, parkingprojecten en databeheer nu gebundeld onder de directie infrastructuur. Deze directie is verantwoordelijk voor het off-street parkeren (de parkingprojecten buiten het openbaar domein en de parkeermakelaar) en het verzamelen en beheren van data ter ondersteuning van het parkeerbeleid. Verder volgt de adviseur technologie de (vak)technologische ontwikkelingen op de voet en zorgt hij voor de nodige technologische en ict-ondersteuning van alle diensten van het Parkeerbedrijf.

Tot het takenpakket behoort onder meer:

- opmaak parkeerbeleidsplan
- realisatie van parkeermodellen (zie Parkagent, pag. 11)
- parkeerplanologische studie (opdrachtschrijving, coördinatie studiebureau, uitwerken beleidsadvies)
- verzamelen, toegankelijk maken en analyseren van parkeerdata
- inventariseren van de parkeerinfrastructuur en parkeercijfers (in GIS):
- uitvoeren van haalbaarheidsstudies voor parkings
- opvolgen van het ontwerp van parkings in diverse projecten
- coördineren en opvolgen van de realisatie van parkings en hun technische uitrusting
- uitbouwen van 'parkeermakelaar'-projecten: zoeken naar meervoudig te gebruiken parkeerplaatsen, beheren van het webplatform, realiseren van buurtparkings en buurtfietsenstallingen,...
- aanspreekpunt voor off-street parkeervoorzieningen voor klanten en exploitanten
- contract- en projectbeheer van het parkeergeleidingssysteem
- coördineren en opvolgen van concessies voor de exploitatie van parkings



## Rekrutering en selectie

In 2013 werd er voor het eerst gebruik gemaakt van de mogelijkheid tot de 'interne verruimde mobiliteit'. Dit betekent dat het Parkeerbedrijf bij openstaande vacatures eerst bekijkt of er kandidaten beschikbaar zijn binnen de groep Stad Antwerpen.

Zo stapten er via interne mobiliteit 4 parkeerwachters en 1 medewerker klantendienst over naar het Parkeerbedrijf – collega's die daarvoor bij de stad werkten als onder meer polyvalent medewerker, medewerker districts- en loketwerking, gemeenschapswacht of administratief assistent.

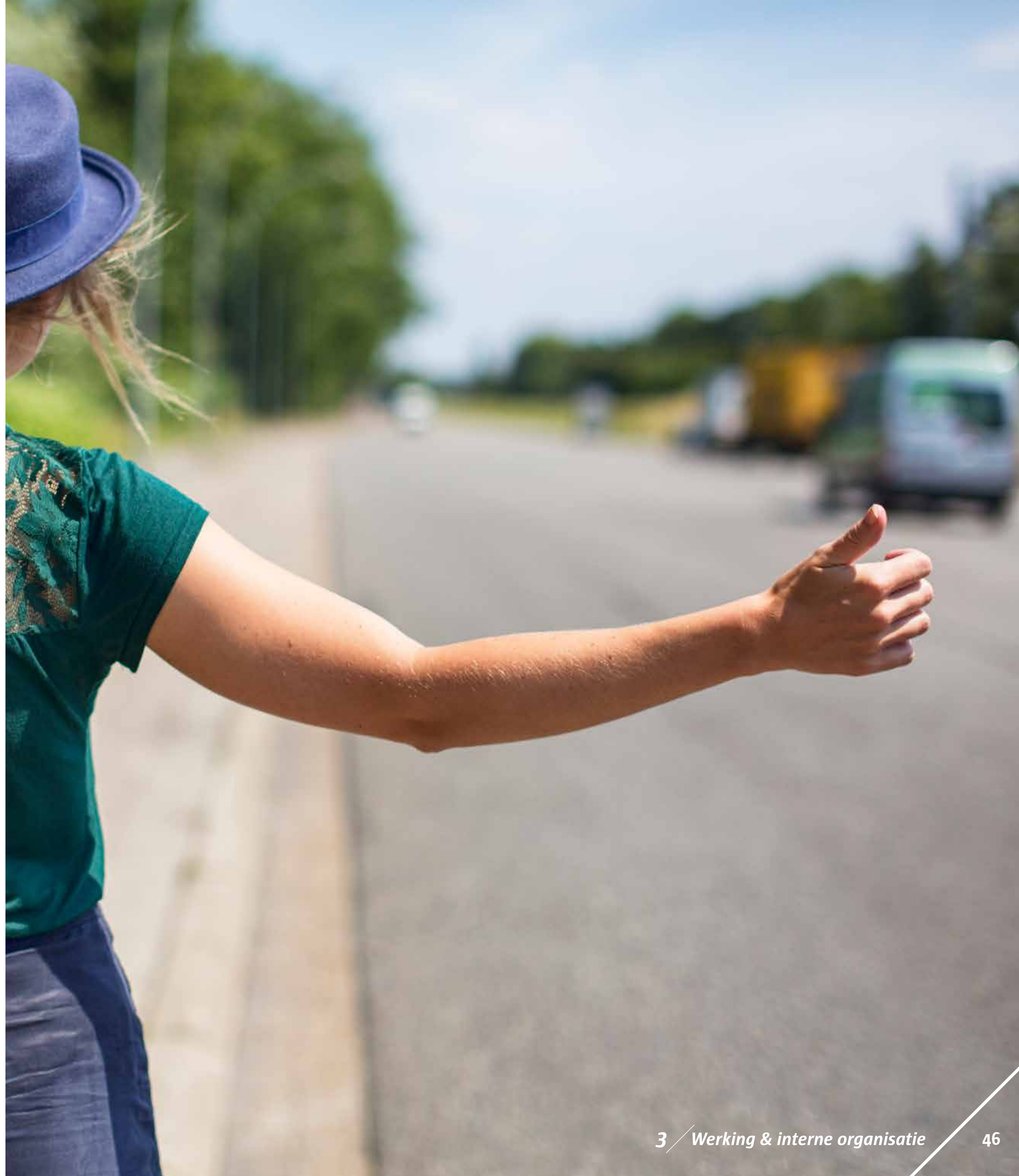
Het Parkeerbedrijf regelt zelf de eerste fase van werving en selectie van de binnendienstmedewerkers. Geselecteerde kandidaten doorlopen vervolgens een assessmentprocedure bij een door Jobpunt Vlaanderen aanbevolen bureau. Voor de aanwerving van parkeerwachters blijft het Parkeerbedrijf samenwerken met de VDAB.

## Jobstudenten en stagiairs...

Werkpieken vangt het Parkeerbedrijf waar nodig op met jobstudenten. Zo waren er afgelopen jaar afwisselend 5 jobstudenten aan de slag bij de binnendienst. De parkeerwachters kregen versterking van 19 jobstudenten.

Voor ze van start gaan krijgen alle jobstudenten een intensieve opleiding.

Daarnaast bood het Parkeerbedrijf opnieuw graag plaats aan stagiairs om enkele dagen per week kennis te maken met de kantoorpraktijk. Zo startten er in september 2013 2 stagiairs van het Sint-Lievenscollege, beide ter ondersteuning van de klantendienst.



# Het Parkeerbedrijf leert bij...

Met de wereldwijde modernisering van de steden en de toenemende mobiliteit en bevolkingsdichtheid (en het stijgend auto-bezit), neemt ook de noodzakelijke kennisontwikkeling binnen het werkterrein parkeren een grote vlucht.

Dat is hard nodig om bijvoorbeeld de verschillende vooroordelen over parkeren te kunnen weerleggen en zo een serieus, doelgericht parkeerbeleid te kunnen ontwikkelen.



## PARKEERMYTHES: “NO PARKING, NO BUSINESS...?”

Gaan winkels failliet als er onvoldoende parkeerplaatsen voor de deur zijn? Kopen automobilisten meer dan fietsers? Het Nederlandse Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) onderzocht voor het project ‘Vervoer naar retail’ in samenwerking met onder meer de Rotterdamse Erasmus-universiteit zogenoemde ‘10 parkeermythes’\*). Een van de conclusies van hun onderzoek is dat factoren als nabijheid, leefbaarheid, een gevarieerd aanbod, kwaliteit van de winkels en de sfeer van winkelgebieden vaak veel belangrijker zijn voor de omzet dan de parkeercapaciteit of -prijs.

### Impulsaankopen

Ook de gedachte dat automobilisten meer besteden dan andere klanten blijkt relatief: zij kunnen weliswaar meer producten tegelijk vervoeren en besteden daardoor per bezoek gemiddeld meer dan klanten die op een andere manier naar de winkel komen. Maar ze komen minder vaak. Fietsers en wandelaars gaan vaker naar supermarkten, waardoor ze ook meer besteden aan impulsaankopen én meer versaankopen.

\*) De 10 parkeermythes - 1 ‘No parking, no business’; 2 Gratis parkeren trekt consumenten; 3 Automobilisten besteden meer dan andere klanten; 4 Automobilisten zijn de belangrijkste klanten; 5 Ik ga failliet als mijn winkelstraat autovrij wordt; 6 Groter winkelgebied betekent meer parkeerplaatsen; 7 Hogere parkeertarieven jagen de klandizie naar winkelgebieden met gratis parkeren; 8 Ov- en fietsgericht winkelgebied met restrictief parkeerbeleid kan niet rendabel zijn; 9 Gratis parkeren bestaat; 10 Hogere parkeerkosten leiden tot lagere omzet.

## Parkeren in andere steden

Het Parkeerbedrijf wisselt kennis en ervaringen over het werkterrein graag uit met andere steden. Zo kreeg het Parkeerbedrijf ook in 2013 weer verschillende vakcollega's op bezoek:

- 16.01.2013 Hasselt
- 17.01.2013 Siemens Duitsland
- 30.05.2013 Brussels Parkeeragentschap
- 25.06.2013 Rio De Janeiro
- 19.06.2013 Turnhout
- 25.09.2013 Breda (fietsparkeren)

## Congressen en studiedagen

Om de kennis over het werkterrein up-to-date te houden en veranderingen en trends op de Europese parkeermarkt te volgen, stimuleert het Parkeerbedrijf medewerkers ook om deel te nemen aan congressen en studiedagen. Dit is belangrijk om onze positie als koploper te behouden.

Daarnaast volgden alle medewerkers individueel of in groep uiteenlopende opleidingen, trainingen of coachingstrajecten – een greep uit het aanbod van 2013:

- Trainingen klantendienst en/of parkeertoezicht: 'Omgaan met boze klanten', 'Klantvriendelijkheid' (o.a. mystery calls en mystery visits)
- Opleidingen 'Het ABC van de BBC' en 'BBC in de praktijk'
- Infomoment 'Duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid'
- Parkeervak 2013
- Studiedagen 'Wijzigingen GAS-wetgeving' en 'Gemeentelijke Administratieve Sancties (GAS) en overlast?'
- Congressen en studiedagen rond overheidscommunicatie thema's

- Congressen en themabijeenkomsten Vexpan (Nederlands platform voor parkeren)
- Opleidingen van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV): lokaal mobiliteitsbeleid, verkeersreglementering, parkeerbeleid in al zijn facetten',...
- Ict-opleidingen zoals: cursus database design, Citrix XenApp 6.5 Administration, Certificatieprogramma Data Protection Officer,...
- HR-praktijksessies van SD Worx: de arbeidsgeneesheer, het eenheidsstatuut,...
- Opleiding 'medewerkers motiveren'
- Antwerp Management School opleiding 'Financieel management'
- TIDE training en workshop op 12 en 13 november 2013 in Stuttgart: 50 steden wisselen kennis uit over parkeer- en mobiliteitsthema's

## Duurzame mobiliteit intern

### Fietsdag voor werknemers

Op 7 mei 2013 organiseerde de stad Antwerpen de jaarlijkse fietsdag voor werknemers. Zo wil de stad duurzame alternatieven voor de auto promoten voor de dagelijkse verplaatsing naar het werk, zoals de fiets en het openbaar vervoer.

En ook dit jaar fietste een flinke delegatie (19 collega's) van het Parkeerbedrijf naar het gezamenlijk fietsontbijt in Park Spoor Noord. Daarmee werd het meteen ook een leuke teambuildingsactiviteit.

### ...en ook de rest van het jaar.

Het Parkeerbedrijf stimuleert zijn medewerkers ook de rest van het jaar om te kiezen voor duurzaam vervoer. Daarom beschikt het hele team bijvoorbeeld over een Velo- jaarkaart.

Daarnaast staan er bij het Parkeerbedrijf twaalf bedrijfsfietsen klaar voor wie langer dan een halfuur een fiets nodig heeft (de maximale gratis gebruikstijd van een Velo), of een bestemming heeft buiten het Velo-servicegebied, zoals collega's die bijvoorbeeld naar de districten moeten voor een vergadering, parkeeronderzoek of parkeercontrole.

### Familiedag Peerdsbos

In 2013 was er voor de vijfde keer op rij de Parkeerbedrijf Familiedag. Medewerkers, hun partners en kinderen kregen een warm onthaal in het Peerdsbos. Collega's konden eens rustig bijpraten of deelnemen aan het petanque- of mini-voetbaltoernooi, kinderen konden er vrijuit spelen en ter afsluiting was er een gezellige barbecue.





A photograph of a person in blue jeans walking a small white dog on a red leash on a cobblestone street. The person is partially visible, sitting on a bench. The dog is in the foreground, looking towards the camera. The background shows a blurred car and a building.

# 4 / *Cijfers en financiële resultaten*



## *Cijfers & financiële resultaten*

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

De jaarrekening 2013 werd op 22 april 2014 goedgekeurd door de raad van bestuur van het Parkeerbedrijf. De controle op de jaarrekeningen vond plaats door Grant Thornton Bedrijfsrevisoren. Deze controle resulteerde in een verklaring zonder voorbehoud.

<b>BALANS NA WINSTVERDELING - ACTIVA</b>	<b>Codes</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>
<b>VASTE ACTIVA</b>	<b>20/28</b>	<b>4.164.827</b>	<b>3.906.335</b>
Immateriële vaste activa	21	4.074	1.536
Materiële vaste activa	22/27	4.120.416	3.852.493
• Terreinen en gebouwen	22	2.332.500	2.332.500
• Installaties, machines en uitrusting	23	695.421	810.335
• Meubilair en rollend materieel	24	64.165	61.553
• Overig materieel vaste activa	26	980.748	648.105
• Vaste activa in aanbouw en vooruitbetalingen	27	47.582	
Financiële vaste activa	28	40.337	52.306
Verbonden ondernemingen	280/1		
• Deelnemingen	280		
• Vorderingen	281		
Ondernemingen waarmee een deelnemingsverhouding bestaat	282/3	35.306	47.071
• Deelnemingen	282	39.831	47.071
• Vorderingen	283		
Andere financiële vaste activa	284/8	5.031	5.235
• Aandelen	284	521	520
• Vorderingen en borgtochten in contanten	285/8	4.510	4.510
<b>VLOTTENDE ACTIVA</b>	<b>29/58</b>	<b>6.549.940</b>	<b>7.281.208</b>
Vorderingen op meer dan één jaar	29		
Handelsvorderingen	290		
<b>VORDERINGEN OP TEN HOOGSTE EEN JAAR</b>	<b>40/41</b>	<b>2.393.617</b>	<b>3.616.771</b>
Handelsvorderingen	40	2.213.357	2.105.661
Overige vorderingen	41	180.260	1.511.110
Geldbeleggingen	50/53	-	-
Overige beleggingen	51/53	-	-
Liquide middelen	54/58	3.955.864	2.437.833
Overlopende rekeningen	490/1	200.459	1.226.604
<b>TOTAAL DER ACTIVA</b>	<b>20/58</b>	<b>10.714.767</b>	<b>11.187.543</b>

<b>BALANS NA WINSTVERDELING - PASSIVA</b>	<b>Codes</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>
<b>EIGEN VERMOGEN</b>	<b>10/15</b>	<b>2.792.196</b>	<b>3.359.477</b>
Kapitaal	10	900.000	900.000
Geplaatst kapitaal	100	900.000	900.000
Reserves	13	1.632.909	1.574.338
Wettelijke reserve	130	90.000	90.000
Beschikbare reserves	133	1.542.909	1.484.338
Overgedragen winst (verlies)	14	244.548	862.345
Kapitaalsubsidies	15	14.739	22.794
<b>SCHULDEN</b>	<b>17/49</b>	<b>7.922.571</b>	<b>7.828.066</b>
Schulden op meer dan één jaar	17	373.208	659.964
• Financiële schulden	170/4	373.208	659.964
• Kredietinstellingen	173	373.208	659.964
Schulden op ten hoogste één jaar	42/48	7.534.595	7.155.923
• Schulden op meer dan één jaar die binnen het jaar vervallen	42	286.756	276.659
• Financiële schulden	43		
• Kredietinstellingen	430/8		
• Handelsschulden	44	4.829.214	5.256.156
• Leveranciers	440/4	4.829.214	5.256.156
• Schulden mbt belastingen, bezoldigingen en sociale lasten	45	374.249	332.292
• Belastingen	450/3	20.527	7.131
• Bezoldigingen en sociale lasten	454/9	353.721	325.161
• Overige schulden	47/48	2.044.376	1.290.816
Overlopende rekeningen	492/3	14.768	12.179
<b>TOTAAL DER PASSIVA</b>	<b>10/49</b>	<b>10.714.767</b>	<b>11.187.543</b>

<b>RESULTATENREKENING</b>	<b>Codes</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>
<b>BEDRIJFSOPBRENGSTEN</b>	<b>70/74</b>	<b>15.038.718</b>	<b>17.531.437</b>
Omzet	70	14.624.504	14.947.882
Andere bedrijfsopbrengsten	74	414.214	2.583.555
<b>BEDRIJFSKOSTEN</b>	<b>60/64</b>	<b>14.514.723</b>	<b>17.607.612</b>
Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	60	2.268	2.190
Aankopen	600/8	2.268	2.190
Diensten en diverse goederen	61	10.689.904	14.123.694
Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen	62	3.384.157	3.152.858
Afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa	630	426.408	317.894
Waardeverminderingen op voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvorderingen -Toevoegingen (terugnemingen)	631/4		
Andere bedrijfskosten	640/8	11.987	10.976
<b>BEDRIJFSWINST (BEDRIJFSVERLIES)</b>	<b>9901</b>	<b>523.994</b>	<b>-76.175</b>
<b>FINANCIËLE OPBRENGSTEN</b>	<b>75</b>	<b>28.831</b>	<b>24.524</b>
Opbrengsten uit vlottende activa	751	12.944	13.120
Andere financiële opbrengsten	752/9	15.887	11.404
<b>FINANCIËLE KOSTEN</b>	<b>65</b>	<b>36.088</b>	<b>50.419</b>
Kosten van schulden	650	31.722	45.589
Andere financiële kosten	652/9	4.366	4.830
<b>WINST (VERLIES) UIT DE GEWONE BEDRIJFSUITOEFENING VOOR BELASTING</b>	<b>9902</b>	<b>516.737</b>	<b>-102.070</b>
<b>UITZONDERLIJKE OPBRENGSTEN</b>	<b>76</b>	<b>385</b>	<b>43.450</b>
Andere uitzonderlijke opbrengsten	764/9	385	43.450
<b>WINST (VERLIES) VAN HET BOEKJAAR VOOR BELASTING</b>	<b>9.903</b>	<b>517.122</b>	<b>-58.620</b>
<b>BELASTINGEN OP HET RESULTAAT (+) (-)</b>	<b>67/77</b>	<b>178.348</b>	<b>-3</b>
Belastingen (-)	670/3	181.066	
Regularisering van belastingen en terugneming van voorzieningen voor belastingen	77	2.718	3
<b>WINST (VERLIES) VAN HET BOEKJAAR</b>	<b>9904</b>	<b>338.774</b>	<b>-58.617</b>
<b>TE BESTEMMEN WINST (VERLIES) VAN HET BOEKJAAR</b>	<b>9905</b>	<b>338.774</b>	<b>-58.617</b>

RESULTAATVERWERKING	Codes	2013	2012
<b>TE BESTEMMEN WINST (VERLIES)</b>	<b>9906</b>	<b>1.201.119</b>	<b>919.959</b>
Te bestemmen winst (verlies) van het boekjaar	9905	338.774	-58.617
Overgedragen winst van het vorige boekjaar	14P	862.345	978.576
<b>ONTREKKING AAN HET EIGEN VERMOGEN</b>	<b>791/2</b>	<b>3.125</b>	
aan de reserves	792	3.125	
<b>TOEVOEGING AAN HET EIGEN VERMOGEN</b>	<b>691/2</b>	<b>61.696</b>	<b>57.614</b>
aan de wettelijke reserves	6920		
aan de overige reserves	6921	61.696	57.614
<b>OVER TE DRAGEN WINST (VERLIES)</b>	<b>(14)</b>	<b>244.548</b>	<b>862.345</b>
<b>UIT TE KEREN WINST</b>	<b>694/6</b>	<b>898.000</b>	
Vergoeding van het kapitaal	694	898.000	

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

Bij de start van het Parkeerbedrijf werd een 'beleids- en samenwerkingsovereenkomst' afgesloten tussen de stad en het autonome bedrijf, waarin in het bijzonder de financiële verhoudingen werden geregeld. Deze overeenkomst (goedgekeurd door de gemeenteraad op 24 maart 2003 en door de raad van bestuur van het Parkeerbedrijf op 3 april 2003) definieert de publiekrechtelijke exploitatieopdracht van het bedrijf, evenals de exploitatieopdrachten op vlak van het straatparkeren, het privaatparkeren en de samenwerking met andere exploitanten. Verder duidt deze overeenkomst het Parkeerbedrijf aan als lasthebber van de stad voor de uitvoering van het parkeertoezicht en voor de inning van de retributies voor die verschuldigd zijn voor het straatparkeren.



# Colofon

## Redactie en samenstelling

Afdeling communicatie

Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen.

Met dank aan alle medewerkers van het Parkeerbedrijf.

Fotografie: Elisabeth Verwaest, Dries Luyten

Lay-out: Ann Van der Kinderen

## Verantwoordelijk uitgever

Patricia De Somer

Jordaenskaai 25

2000 Antwerpen

Tel: 03 727 16 60

Mail: [info@gapa.antwerpen.be](mailto:info@gapa.antwerpen.be)

[www.parkereninantwerpen.be](http://www.parkereninantwerpen.be)

