



Jaarverslag 2011

Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen



Inhoudsopgave

OPDRACHT / WERKTERREIN

Hoe verdelen we de schaarse ruimte?.....	7
--	---

WERK IN UITVOERING / 2011

Waarom krijgen bewoners wel een parkeervergunning en werknemers niet?	11
Parkeervergunningen voor bewoners	12
Initiatieven die de parkeerdruk verlichten	14
Uitbreiding blauwe zones bewonersparkeren	14
Parkings en parkeerterreinen	15
Overige projecten: parkeergeleiding en netwerk oplaadpalen	15
Initiatieven die betalen voor parkeren gemakkelijker maken	17
Betalen voor parkeren = investeren in een leefbare stad	17
Munten, gsm of sms, proton en bankkaarten	20
Inventieve oplossingen voor bewonersparkeren	22
De Parkeermakelaar: 'alle beetjes helpen'	23
Vraag & aanbod parkeerplaatsen online	23
Buurtparking.....	25
Fietsparkeren	26
Velo. De handige fiets van 't stad	29
Klantendienst	32

WERKING / INTERNE ORGANISATIE

Bestuursorganen.....	35
Organisatieschema Parkeerbedrijf	36
Het team	38
Personeelsactiviteiten.....	40
Het Parkeerbedrijf leert bij	41

CIJFERS / FINANCIËLE RESULTATEN

Financiële resultaten 2011.....	43
---------------------------------	----



Een uitgekiend parkeerbeleid is een van de pijlers onder een leefbare, bereikbare stad.



Hoe verdelen we de schaarse ruimte?

Parkeerruimte in steden is schaars, zeker in de oude stadscentra. En de cijfers tonen in 2011 nog eens ondubbelzinnig dat de Antwerpse bevolking groeit. Net als het aantal auto's. En daarmee ook de behoefte aan parkeerplaatsen.

Hoeveel van de publieke ruimte kan en wenst de stad te geven aan geparkeerde auto's? Want auto's nemen openbare ruimte in waar anders kinderen kunnen spelen. Waar mensen kunnen winkelen. Of waar de stad bomen kan planten om het wonen en verblijven in Antwerpen verder te veraangename.

Daarnaast blijft ook de verdeling van de beschikbare (parkeer)ruimte een nauwkeurige evenwichtsoefening. Want wat doe je als stad met de vaak tegenstrijdige belangen van bewoners, bezoekers, winkeliers, werkgevers of werknemers? Hoe zorg je voor voldoende parkeerplaatsen voor bewoners terwijl ook bezoekers welkom blijven? Hoeveel reikt de verantwoordelijkheid van de overheid waar het gaat om het faciliteren van deze groepen?

Het Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen werkt inmiddels al zo'n tien jaar*) in opdracht van het stadsbestuur aan het Antwerpse 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 strategische 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 of de coördinatie van het

fietsparkeren en de supervisie over het Velo-project. Parkeren raakt aan veel beleidsterreinen, met vaak tegenstrijdige doelen (milieu, kwaliteit openbare ruimte, bereikbaarheid, economische vitaliteit,...). Een heldere kijk op parkeren is daarom essentieel.

Uitgangspunt daarbij blijft altijd weer de bereikbare, leefbare stad. Het parkeerbeleid vertrekt dan ook vanuit het **stop**-principe (eerst **stappers** en **trappers**, dan **openbaar** vervoer en individueel gebruikte **personenwagens**). Want hoe meer verplaatsingen te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer gebeuren, hoe aantrekkelijker, gezonder en verkeersveiliger de stad wordt. En hoe meer schaarse parkeerplaatsen op straat beschikbaar en bereikbaar zijn voor wie ze echt nodig heeft.

*) 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.

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 verkeersopstoppen, 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”.

Nieuwe ontwikkelingen...

Het bestuursakkoord 2007-2012 en het parkeerbeleidsplan 2008-2012 lagen ook in 2011 weer aan de basis van het werk van het Parkeerbedrijf. Maar vanzelfsprekend komen er altijd weer trends naar boven waarop de organisatie alert moet inspelen.

Zo zorgen momenteel onder meer sensibilisering rond duurzame mobiliteit en lancering van het Velo-project ervoor dat steeds meer Antwerpenaars de fiets of de tram 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 van leveranciers die een pakket willen afleveren. Wat dan weer drukke straten oplevert met veel automobilisten op zoek naar een parkeerplaats.

Bereikbaar blijven

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, buurtparkings, 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 werkkterrein op de voet, zodat Antwerpen daar waar mogelijk zijn voordeel mee kan doen.

Kortom: de samenstelling en uitvoering van een gedege en 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 2011 weer dagelijks aan werkten, samen met andere Antwerpse stadsdiensten, de verkeerspolitie, de districten en andere partners. Inspanningen die ertoe moeten leiden dat de stad bereikbaar blijft, en er mee voor zorgen dat Antwerpen de meest aangename stad is om in te wonen, in te werken en te bezoeken.

“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 Erasmusuniversiteit de “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 impuls- en 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.

Levendige binnensteden

Onderzoekers Michael Kodransky en Gabrielle Hermann concluderen in hun voorjaar 2011 verschenen studie ‘Europe’s parking U-turn. From accommodation to regulation’ dat het parkeerbeleid in verschillende steden in vooral noordwest Europa inmiddels zichtbaar positieve effecten opleverde: levendigere binnensteden, vermindering van het autogebruik, positieve effecten op luchtkwaliteit en een verbetering van het woon-, winkel- en verblijfmilieu.





Welke initiatieven nam het Parkeerbedrijf om de parkeerdruk te verlichten?



En hoe maakten we het betalend of bewonersparkeren gemakkelijker?

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

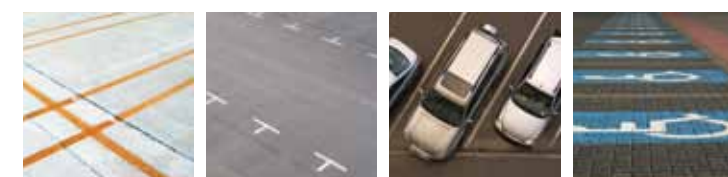
Parkeerbeleid is een voortdurende evenwichtsoefening. Een afweging van belangen van verschillende groepen parkeerders. Waar het gaat om de verdeling van schaarse parkeerruimte op straat geeft Antwerpen bewust voorrang aan bewoners en aan bezoekers die maar even een plaats nodig hebben. Zij moeten normaal gezien binnen redelijke tijd en op een aanvaardbare afstand van hun woning of bestemming een vrije parkeerplaats kunnen vinden.

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.

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. Zo ook in 2011. Dat lijkt in eerste instantie een redelijke vraag. Want ook deze groep is belangrijk voor de stad. Maar in de praktijk zou zo’n initiatief het effect van bewonerskaarten voor een belangrijk deel teniet doen. Dat zou het voor bewoners moeilijker maken een plaats te vinden én het zou veel extra (parkeer)verkeer aantrekken met opstoppen 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 het stukje over de ‘werkelijke kosten van parkeren’.



‘Consumenten onderschatten 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 verkeersopstoppen. En die opstoppen 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.

Parkeervergunningen voor bewoners

Op 31 december 2011 waren er **73.534 bewonersvergunningen** in omloop. Dat zijn er 1.980 meer dan eind 2010, deels ook door uitbreiding van het bewonersparkeren op Linkeroever en rond de Herentalsebaan. Zo’n vergunning betekent overigens nog niet dat de houders ervan ook een plaatsgarantie hebben, zoals dit overzicht van bewonersvergunningen versus beschikbare parkeerplaatsen op straat laat zien:

	bewoners- vergunningen	parkeerplaatsen	%
Zone 1 Paardenmarkt	2.011	1.977	102%
Zone 2 Centrum	5.620	3.304	170%
Zone 3 Zuid	3.753	3.130	120%
Zone 4 Diamant	1.013	892	114%
Zone 5 Noord	13.277	9.520	139%
Zone 6 Plantin	7.045	5.299	133%
Zone 7 Belgiëlei	9.800	6.988	140%
Zone 8 Brederode	8.294	5.715	145%
	50.813^{*)}	36.825	138%

*) Aantal uitgereikte bewonersvergunningen begin 2011; enkel de zones binnen de Singel

Lichte vrachtwagens

Ruim twee procent van de bewonerskaarten betreft een vergunning voor een lichte vrachtwagen. Bestuurders van bestelwagens 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-bord geeft aan dat alle categorieën voertuigen er 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: wanneer de districtsvoorzitter en wijkcoördinator besluiten om minderhinderkaarten uit te reiken, start het Parkeerbedrijf de procedure op. In 2011 kregen 627 personen een minderhinderkaart, dat is minder dan één procent van het totale aantal uitgereikte vergunningen.

Op 31 december 2011
telde Antwerpen

73.534 bewonersvergunningen
226 (auto)deelkaarten
1.548 vergunningen lichte vrachtwagens
627 minderhinderkaarten

Vergunningen voor autodelers

Antwerpen stimuleert waar mogelijk het autodelen – zowel het georganiseerd autodelen via bijvoorbeeld Cambio 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 auto-deelplaatsen in op locaties waar er voldoende vraag is en zorgt voor de controle. Ook het gebruik (de bezettingsgraad) van de voorziene plaatsen wordt nauwkeurig opgevolgd. In 2011 kwam er één Cambio-plaats bij op de Desguinlei.

Naast deze voorbehouden (gratis) plaatsen voor Cambio-leden ondersteunt het Parkeerbedrijf dus ook particuliere autodelers. Elke autodeelgroep vervangt immers al snel drie à vier wagens, afhankelijk van het aantal leden dat het collectief telt. Autodelers die binnen één bewonerszone wonen gebruiken de standaard

parkeervergunning voor bewoners (en zijn daardoor niet meegeteld in de autodeelcijfers). Wonen autodelers verspreid over verschillende bewonerszones, dan kunnen zij onder voorwaarden een parkeervergunning voor autodelers aanvragen.

In 2011 reikte het Parkeerbedrijf 226 (auto)deelkaarten uit: 138 deelkaarten waarmee Cambio-wagens gratis parkeren in alle zones en op de voorbehouden autodeelplaatsen, en 88 autodeelkaarten waarmee particuliere autodelers vrij parkeren in de bewonerszones waar de verschillende leden gedomicilieerd zijn. Zijn deze autodelers gedomicilieerd op minimaal 4 verschillende adressen, dan kunnen zij bij het Parkeerbedrijf ook een voorbehouden standplaats voor particuliere autodelers aanvragen. In 2011 kwam er één plaats bij voor particuliere autodelers.

Antwerpen gaat digitaal — het gele bewonersvignet verdwijnt

Sinds 30 maart 2011 hoeven Antwerpenaars niet langer het bekende gele, papieren bewonersvignet achter de voorruit van hun wagens te kleven. Alle gegevens staan voortaan in een databank die de parkeerwachters via hun handcomputers kunnen raadplegen.

De parkeerwachters controleren de parkeerbewijzen steeds meer digitaal. Ze voeren de nummerplaatgegevens van elke geparkeerde wagen in hun handcomputers in, waarna deze via een gprs-verbinding contact legt met de database waarin de informatie over bewonersvergunningen en sms-parkeersessies is opgesla-

gen. Zo kunnen ze meteen zien of de parkeerder een bewonersvergunning voor die zone heeft, of betaald heeft via sms. Het papieren bewonersvignet is dus niet langer nodig om controles uit te voeren.

Bewoners ontvangen bij een nieuwe aanvraag of verlenging wel een brief of (waar mogelijk) e-mail als bevestiging dat hun parkeervergunning is ingevoerd in het systeem. Dit bericht vermeldt onder meer de gegevens van de nummerplaat, de zone waarin de kaart geldig is en de geldigheidsduur. Zo verving de stad afgelopen jaar maandelijks gemiddeld zo’n 3.000 papieren bewonerskaarten door een digitale versie.





Initiatieven die de parkeerdruk verlichten

Uitbreiding 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 best voor een ondergrondse parking of een ander vervoersmiddel.

In 2011 realiseerde het Parkeerbedrijf (na het nodige onderzoek) de uitbreiding van twee blauwe zones: rond de Herentalsebaan en op Linkeroever. Bewoners van de betrokken straten kregen een brief in de bus met informatie over hoe en waar ze een parkeervergunning konden aanvragen waarmee ze onbeperkt blijven parkeren in hun zone. Bezoekers vonden informatieve flyers onder hun ruitenwissers in de weken voor de controles van start gingen.

Linkeroever

Tot voor kort parkeerden heel wat niet-Antwerpenaars hun auto's in de woonwijken op Linkeroever, vooral rondom de Blancefloerlaan. Via de voetgangerstunnel of met de tram stonden zij vervolgens binnen enkele minuten in het stadscentrum – voor hun werk, of om er te winkelen bijvoorbeeld.

Een parkeeronderzoek bevestigde het vermoeden dat er daardoor overdag te weinig parkeerplaatsen

overbleven voor bewoners en kortparkeerders. Daarom werd de bestaande blauwe zone Linkeroever op 15 december 2011 doorgetrokken naar de omliggende straten: Abraham Verhoevenlaan, Blancefloerlaan (tussen August Van Cauwelaertlaan en Galgenweellaan), Galgenweellaan (tussen Blancefloerlaan en Pluvierstraat), Gaston Burssenslaan, Halewijnlaan (tussen Lode Zielenslaan en Blancefloerlaan), Hanegraefstraat en de Lode Zielenslaan.

Herentalsebaan

Sinds 16 mei 2011 vinden bewoners en winkelbezoekers overdag gemakkelijker een parkeerplaats in de straten rond de Herentalsebaan en het AZ Monica.

Tot die tijd was er in deze buurt op straat een constant hoge parkeerdruk (91 procent, waarvan slechts 30 procent bewoners). Vele bezoekers (ruim 30 procent) stalden hun auto's hier de volledige dag, zo bleek uit tellingen van het Parkeerbedrijf. Dit percentage lag nog hoger in de straten op wandelafstand van het AZ Monica, waar vooral werknemers van dit ziekenhuis hun wagens tijdens de werkuren achterlieten.

Op de Herentalsebaan lag het percentage langparkeerders aanmerkelijk lager - daar kon toen al maximaal twee uur geparkeerd worden met de blauwe parkeerschijf.

Daarom breidde het Parkeerbedrijf de bestaande blauwe zone uit naar de straten rond de Herentalsebaan: de Dassastraat, Silsburgstraat, Corbletstraat, Papegaailaan, Florent Pauwelslei, Jos van Geellaan, Stevenslei, Van Den Hautelei, Schoggestraat, Karel Govaertsstraat, Corneel Franckstraat, Koudebeekstraat, Jaak Embrechtsstraat, Sint-Rochusstraat, Korte Sint-Rochusstraat, Waterbaan en de Dascottelei.

Bewoners kunnen met een bewonersvergunning nog altijd onbeperkt parkeren in deze zone, met uitzondering van het winkelgedeelte van de Herentalsebaan. Om de winkels bereikbaar te houden is de bewonersvergunning daar niet geldig tijdens de winkeluren.

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 binnenvaren) bood een uitgelezen kans voor de aanleg van zo'n P+R. De bouwvergunning arriveerde begin 2011, waarna de werken in de loop van 2011 van start gingen. De eerste automobilisten kunnen begin mei 2012 gebruik maken van de P+R.

Parking Scheldekaaien

Met de heraanleg van de Scheldekaaien komt er ter hoogte van de winder meer de meest geschikte partner voor de bouw en exploitatie van deze parking.



Overige projecten

Parkeergeleiding

Antwerpen is toe aan een nieuw parkeergeleidingsstelsel dat parkeerders sneller en efficiënter naar beschikbare parkeerplaatsen in publieke parkings leidt.

Begin 2010 startte Tritel NV met de 'Studieopdracht Parkeergeleiding', een studie rond het vernieuwen en exploiteren van de parkeergeleiding. Daarnaast schreef het bureau een bestek voor de huur en exploitatie van een parkeergeleidingssysteem en begeleidde het de aanbestedingsprocedure.

Eind november keurde de raad van bestuur het bestek 'Parkeergeleiding' goed, publicatie volgde op 8 december 2010. Op 11 april 2011 dienden drie kandidaten hun offertes in. De raad van bestuur besloot echter op 14 oktober om de werken niet toe te wijzen vanwege de hoge kostprijs, de onzekere verkeerscirculatie in de binnenstad en de onzekerheid over het meedoen van alle exploitanten. Een herschreven bestek voor een goedkoper geleidingssysteem met minder dynamische borden volgt in 2012.

Netwerk publieke oplaadpalen

Het Antwerpse Parkeerbedrijf werkte in 2011 via het iMove-platform samen met nog zeventien bedrijven en onderzoeksinstituten aan innovatieve projecten op het terrein van duurzame energie, voertuigtechnologie en mobiliteitsgedrag.

Als resultaat daarvan beschikken de Antwerpse districten vanaf het voorjaar 2012 over in totaal negen publieke oplaadpunten voor elektrische voertuigen. Tot nu toe konden bestuurders hun elektrische wagens in Antwerpen alleen thuis opladen, of bij enkele bedrijfs- en ondergrondse publieke parkings zoals Parking Nationale Bank en Parking Gerechtshof.

De oplaadpunten zijn waar mogelijk gepland bij Cambio-parkeerplaatsen. Zo zullen er op termijn verspreid over Antwerpen 'groene zones' ontstaan: plaatsen waar de stad in samenwerking met bijvoorbeeld De Lijn en Cambio verschillende initiatieven rond duurzaam vervoer concentreert, zoals de oplaadpalen, Velo's, Cambio-parkeerplaatsen en tram- en bushaltes.



Initiatieven die betalen voor parkeren gemakkelijker maken

Betalen voor parkeren = investeren in een leefbare stad

‘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 parkeerders zich gemakkelijk een ‘melkkoe voor lokale besturen’.

Daarom is het voor het Parkeerbedrijf en de stad Antwerpen belangrijk dat er structureel ruimte is om het hele 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 – de ‘leefbare en bereikbare 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.

2011: betaalbereidheid stijgt

Afgelopen jaar controleerden de parkeertoezichers ruim 2.200.000 geparkeerde auto's binnen het gebied met beperkte parkeertijd. Van die auto's kreeg minder dan 12 procent een retributiebon. In 2010 was dat 13 procent.

De bereidheid om te betalen blijft in heel Antwerpen stijgen. Dat is deels een kwestie van gewenning en aanvaarding. Daarnaast hebben ook initiatieven die betaling verder vergemakkelijken een positief effect – of dat nu een ruime keuze is uit verschillende betaalmiddelen of het inzetten van nieuwe technologieën.

Met het opgehaalde parkeergeld financiert het Parkeerbedrijf onder meer initiatieven rond buurtparkings en het Velo-project.

Gratis parkeren bestaat... niet

Niets is gratis, dus ook ‘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 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. Slechts 20 tot 25 procent van de parkeerkosten bij winkelgebieden wordt betaald door de gebruikers.

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

Gsm-parkeren

Antwerpen biedt gsm-parkeren op maat. Om tegemoet te komen aan de wensen van zowel occasionele als veelgebruikers, werkt het Parkeerbedrijf met twee systemen: Park-line en Mobile-for. Parkeerparkers die de wagens controleren zien via hun handcomputers of parkeerders geldig aangemeld zijn via Park-line of Mobile-for. Zodra zij de nummerplaatgegevens intypen in hun handcomputer, maakt deze immers via een gprs-verbinding contact met het centrale systeem dat alle gsm-parkeersessies registreert.



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) en de gebruiksvriendelijkheid.

Proximus-gebruikers die willen sms-parkeren hoeven zich niet te registreren voor het gebruik van Mobile-for; Mobistar- en Baseklanten nog wel aangezien deze providers parkeerbedragen niet wensen op te nemen op de telefoonfactuur. Iedereen kan het sms-parkeren bovendien eenmalig gratis uitproberen. Gebruikers kunnen hun parkeerhistorie, factuur en instellingen altijd raadplegen via een persoonlijke webpagina op www.4411.be.



Belparkeren met Park-line

Belparkeren met Park-line is zeer eenvoudig: wie wil parkeren belt naar 070 664 664. Een computerstelsel leidt 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 betalen voor parkeerplaatsen op het openbaar domein.

In 2011 werden er via Park-line in totaal 17.312 parkeeracties geregistreerd voor een bedrag van 47.312,48 euro (2010: 47.823,51 euro via 18.195 transacties).

7 april 2011: 5 miljoenste sms-betaling

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 Zuidterras parkings).

Op 7 april 2011 registreerde het Parkeerbedrijf Antwerpen de 5 miljoenste sms-betaling sinds de invoering van deze betaaloctie. De 5 miljoenste sms werd verstuurd door Godelieve Huysmans uit Lier. "Ik parkeer wekelijks twee tot driemaal via sms in Antwerpen. Handig, want je hoeft op voorhand niet in te schatten hoe lang je zal wegblijven en je betaalt altijd gepast."

Gemiddeld verstuurden parkeerders in Antwerpen in 2011 op een gewone weekdag samen zo'n 6.000 sms-betalingen, met uitschieters tot boven de 7.000 sms'jes per dag.

Antwerpen koploper

Eind december stond de teller op 1.742.475 sms-parkeersessies. Dat betekent dat zo'n 38 procent van de parkeersessies in Antwerpen inmiddels per gsm (37,5 procent sms + 0,4 procent Park-line) wordt betaald. Ter vergelijking: in 2010 ging het om 36 procent en in 2009 om 31 procent van de transacties. Daarmee is Antwerpen de absolute koploper van de zestien Belgische steden die werken met het open sms-systeem (dus voor iedereen toegankelijk, zonder inschrijving of betaling vooraf).

Smart Park

Een Smart Park is een persoonlijke, elektronische parkeermeter die enkel de effectief gebruikte parkeertijd aanrekent. De eerste 15 minuten zijn bovendien altijd gratis. De Smart Park is daarmee een gemakkelijk parkeeralternatief voor bedrijven: werkgevers kunnen hun werknemers of leveranciers een Smart Park meegeven. De werkgever krijgt een factuur van de aankoop van de Smart Parks en Smart Cards. Parkeergeld kan zo op een eenvoudige manier ingebracht worden als bedrijfskost.

Een startkit kost sinds 1 november 145 euro. Wie een lege herlaadkaart omruilt voor een volle betaalt 50 euro. Een volledig nieuwe herlaadkaart kost 56,50 euro.

In 2010 verdubbelde de vraag naar Smart Parks, na een aanvankelijke daling sinds de invoering van het sms-parkeren in september 2006. In 2011 werden er minder toestellen verkocht: Smart Park kondigde halverwege het jaar aan deze dienstverlening te zullen stoppen in de loop van 2012. Daarop vooruitlopend schortte ook het Parkeerbedrijf de verkoop op. Onderzoek naar een mogelijk alternatief is gestart.

2009

23 Smart Parktoestellen verkocht
en 734 Smart Cards

2010

51 starterskits verkocht + 15 extra
toestellen voor bestaande klanten
en 736 herlaadkaarten

2011

20 Smart Parktoestellen verkocht
en 584 Smart Cards

"Ik parkeer wekelijks twee tot driemaal via sms in Antwerpen. Handig, want je hoeft op voorhand niet in te schatten hoe lang je zal wegblijven en je betaalt altijd gepast."



Munten, gsm of sms, Proton en bankkaarten...

Parkeerders konden in 2011 bij automaten kiezen voor betalen met muntstukken, via gsm (bellen of sms) of betaalkaarten (Proton, Maestro of Visa/Mastercard). Daarnaast kunnen zij zich ook via www.4411.be aan- en afmelden voor een parkeersessie.

Sms-parkeren blijft sinds de invoering vijf jaar geleden aan populariteit toenemen. Protonbetalingen blijven dalen – niet alleen aan parkeerautomaten, maar ook in winkels.

Het Parkeerbedrijf kijkt daarom uit naar andere betaalmogelijkheden. In 2011 startte er een tweede proef met automaten voor betaling via bank- of kredietkaarten. 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.

De totale inkomsten uit parkeergelden (excl. de concessies) lagen in 2011 5,53 procent hoger dan vorig jaar.

	munten	sms (Mobile-for)	gsm (Park-line)	Proton	betaalkaarten	totaal
2009	7.810.692,50	3.553.415,36	56.220,08	257.312,13	-	11.677.640,07
2010	7.316.735,20	4.127.988,17	47.823,51	162.936,34	2.613,80 ^{*)}	11.658.097,02
2011	7.503.112,30	4.640.936,35	47.084,72	108.676,44	65.627,20 ^{*)}	12.365.437,01

^{*)} Betaling met betaalkaarten enkel bij een beperkt aantal testautomaten. Bedragen in euro.

Parkeergeld via Maestro, Mastercard en Visa: ‘Antwerpen eerste stad waar je met debetkaart kan betalen aan automaat’

Het Antwerpse Parkeerbedrijf blijft nieuwe betaalopties onderzoeken om het parkeerders zo gemakkelijk mogelijk te maken. Daarom peilde het Parkeerbedrijf in 2011 via twee proefprojecten naar de belangstelling voor betaling via betaalkaarten. De samenwerking met Maestro was meteen een primeur in België: het was voor het eerst dat je met een debetkaart kon betalen aan een parkeerautomaat.

De eerste test startte op 14 december 2010 en liep tot eind maart 2011. Parkeerders konden in die periode bij negentien automaten aan de Brouwersvliet, Oude Leeuwenrui en Oudevaartplaats betalen met Maestro, Mastercard of Visa.

De betrokken automaten registreerden in drie maanden tijd samen 4.191 transacties voor een totaalbedrag van 16.741 euro. Bij circa 30 procent van de transacties kozen parkeerders voor sms-parkeren, 65 procent betaalde nog met muntgeld en 5 procent gebruikte een betaalkaart. De laatste weken van de testfase steeg het aandeel van de betaalkaarten al tot 7 procent.

Parkeerders weten de nieuwe betaaloptie snel te vinden. Ter vergelijking: waar parkeerders in de rest van

de stad (circa 1.500 parkeerautomaten) in diezelfde periode maandelijks zo’n 12.000 euro betaalden via Proton (een bedrag dat eind 2011 al was gedaald tot 6.000 euro), registreerden de 19 automaten uit de proef meteen al voor zo’n 6.000 euro aan betalingen via Maestro, Mastercard of Visa.

In buurten of straten met vooral bewonersparkeren is de betaalkaartoptie weinig zinvol. Daarom startte het Parkeerbedrijf op 5 december 2011 een tweede test om te kunnen bepalen welke automaten best structureel een betaalkaartoptie krijgen.

De eerste proef was vooral gericht op zakelijke parkeerders. Voor de nieuwe proef selecteerde het Parkeerbedrijf 20 automaten in het stadscentrum, in straten waar vooral veel shoppers, toeristen, horeca- en andere stadsbezoekers parkeren: de buurten rond de Sint-Jansvliet, Ernest Van Dijckkaai, Vlasmakkt, Suikerrui en het Steenplein; aan de Leopoldstraat/Oudaan; rond de Frankrijklei, Quellinstraat en de Maria-Theresialei en één aan het Van Schoonbekeplein (vlakbij het MAS). Evaluatie van de tweede testfase volgt in het voorjaar van 2012.

Nieuw in 2011: Dagtickets via sms — praktischer en goedkoper

Antwerpen kent al langer parkeerzones waar parkeerders via de automaten een voordelig dagticket kunnen kopen (enkel in buurten waar geen ondergrondse publieke parkings zijn). Sinds half oktober kunnen ook sms-parkeerders in deze zones gebruik maken van het dagtarief.

Voorheen stopten parkeersessies van sms-parkeerders automatisch aan het einde van de betalende tijd. Nu kunnen ook sms-parkeerders tien uur lang parkeren

zonder extra sms’jes te sturen. Is het dagtarief aan het eind van de betalende tijd bereikt, maar is er nog geen 10 uur geparkeerd? Dan loopt de sessie automatisch door vanaf 9 uur op de eerstvolgende betalende dag.

Zo zijn sms-parkeerders dus niet alleen goedkoper af, ze hoeven ook niet langer de wekker te zetten om ’s morgens op tijd een sms’je te versturen of om naar de parkeerautomaat te wandelen voor een nieuw ticket.





Inventieve oplossingen voor bewonersparkeren

Op straat of in de garage?

Meer bewoners, meer auto's. Meer bewonerskaarten 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,...

Subsidie bewonersabonnementen in parkings

Antwerpenaars die hun parkeervergunning inleveren, krijgen sinds december 2011 korting op een bewonersabonnement van een publieke parking of een buurtparking. De voorwaarden om in aanmerking te komen zijn dezelfde voorwaarden die gelden voor de toekenning van een bewonersvergunning.

Bewoners dienen een aanvraag in bij het Parkeerbedrijf. Na goedkeuring krijgen zij een document waarmee ze bij de parking van hun keuze een abonnement kunnen afsluiten tegen de verlaagde bewonersprijs. Het Parkeerbedrijf betaalt het subsidiebedrag terug aan de betreffende parkingexploitant.

Daarvoor maakte het Parkeerbedrijf afspraken met de parkinguitbaters die eerder al het gezamenlijke tariefprotocol ondertekenden: Apcoa, B-Parking, Q-Park en Vinci Park. Voor bewonersabonnementen in deze parkings bedraagt de maandelijkse subsidie 20 euro per abonnement.

Voor parkings van exploitanten die dit protocol niet ondertekenden, waaronder Interparking en Unicorn Group, bedraagt de bewonerskorting 15 euro. Bewoners kunnen op elk moment afstand doen van de toegekende subsidie en opnieuw een parkeervergunning aanvragen.

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.

In 2011 kregen de activiteiten van de Parkeermakelaar een nieuwe impuls door de indiensttreding van een extra medewerker die zich kan focussen op uiteenlopende initiatieven op dit werkterrein, zoals:

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

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:

- 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 buurtparkings of buurtfietsenstallingen en publieke parkings met voordelige bewonersabonnementen.





Buutrparkings

Handelstraat Eerste Buutrparking is een feit

In november 2011 opende het Parkeerbedrijf aan de Handelstraat 35 de allereerste buutrparking, vooruitlopend op de heraanleg van deze drukke winkelstraat.

Buutrbewoners (maar bijvoorbeeld ook werknemers van omliggende winkels of bedrijven) die zeker willen zijn van een plaats, kunnen in deze parking voortaan hun auto's, motoren of fietsen stallen. Er is ruimte voor zo'n 38 auto's, 5 motoren en 50 fietsen.

Een vaste parkeerplaats voor een auto kost 65 euro per maand (of 45 euro met subsidie, na inlevering

van de bewonerskaart). Voor motoren bedraagt dit 35 euro en voor fietsen 5 euro (de vierde fiets binnen één gezin is gratis). De Handelstraat is daarmee meteen ook de vijfde buutrfietsenstalling (zie verder onder 'buutrfietsenstallingen').

Voorafgaand aan de opening investeerde het Parkeerbedrijf 9.750 euro in enkele noodzakelijke werken, zoals de vervanging van de toegangspoort en -controle.

Buutrparkings Delhaize en Den Bell Overdag klanten, 's avonds bewoners

Eén van de nieuwe pistes voor bewoners is de buutrparking volgens de 'dubbelgebruik'-formule. Dat zijn parkings van bedrijven, (overheids)organisaties of supermarkten waar overdag werknemers of klanten hun wagens parkeren. 's Avonds, 's nachts en (deels) in het weekend kunnen buutrbewoners er hun auto's stallen.

In 2011 voerde de Parkeermakelaar verkennende gesprekken met uiteenlopende bedrijven en or-

ganisaties. Dit resulteert onder meer in concrete afspraken met Delhaize Plantin en Moretuslei en Den Bell (het administratief centrum van de stad Antwerpen). Zij zullen als eersten bij wijze van test in het voorjaar van 2012 hun parkings openstellen voor dit deeltijds parkeren. Het Parkeerbedrijf regelt de verhuuradministratie en stort de ontvangen maandelijkse abonnementsbijdragen door aan de bedrijven.

Buutrparking Van Hombeeckplein

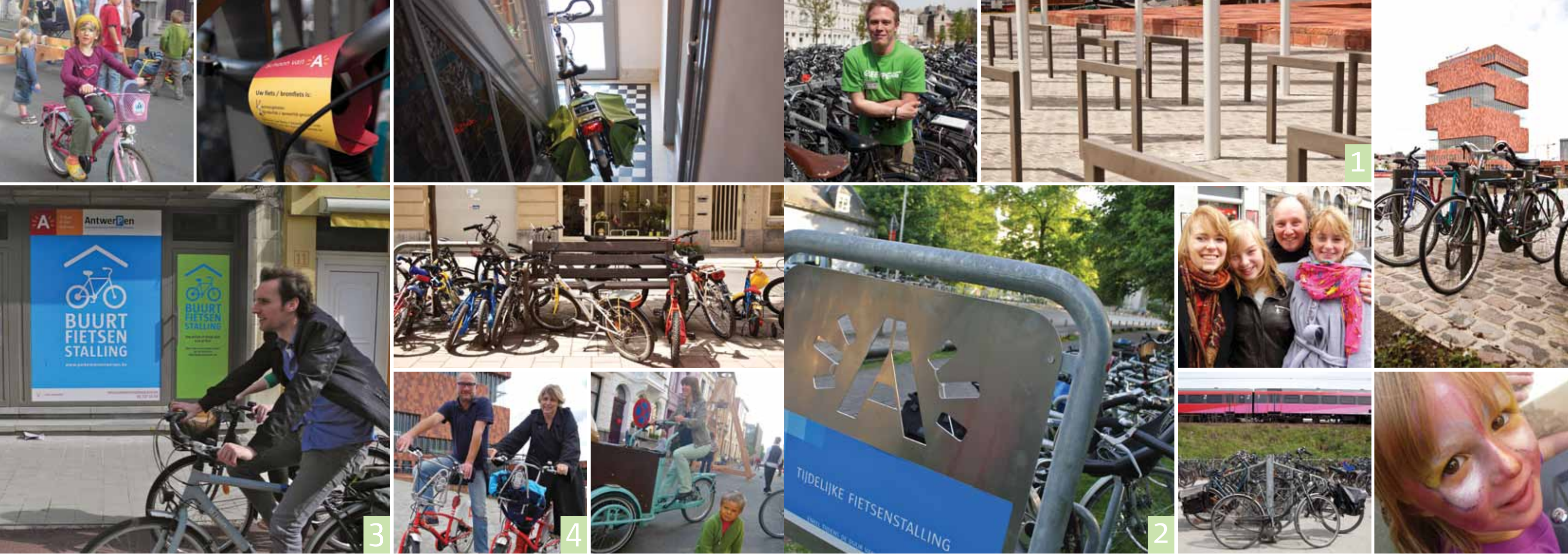
Het Parkeerbedrijf investeert ook zelf actief in leefbaarheid en bereikbaarheid van buurten. De bouw van de buutrparking onder het Berchemse Frans Van Hombeeckplein is daarvan een goed voorbeeld. Het gaat om een bewaakte parking die via een pasjessysteem enkel toegankelijk is voor abonnementhouders. Er zal plaats zijn voor 100 auto's en 70 fietsen. Naast omwonenden zullen ook niet-bewoners die in de buurt werken er een plaats kunnen huren.

Buutrbewoners konden net voor de jaarwisseling, op 13 december 2010, het voorontwerp van de parking en het plein bekijken. In 2011 werd het ontwerp ver-

der uitgewerkt om in de zomer de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning in te dienen. Deze vergunning zal uiteindelijk arriveren op 13 januari 2012.

De bouw en exploitatie van de parking en de herinrichting van het plein gebeurt via Rantparking NV, de in 2010 opgerichte publiek-private samenwerking tussen het Parkeerbedrijf, Apcoa Belgium NV en Besix Park NV.

Als alles volgens planning verloopt, start de bouw in mei 2012 en kunnen de bewoners hun auto's en fietsen al vanaf het voorjaar 2013 onder het plein stallen.



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.

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 fietshekjes of het inrichten van buurtfietsenstallingen.

Het Parkeerbedrijf signaleerde in het ondernemingsplan van 2008 al het belang van een fietsparkeerbeleid, waarna het samen met het bureau Timenco een fietsparkeerplan opstelde (goedgekeurd door de raad van bestuur in april 2009). Het Parkeerbedrijf kon vervolgens in 2010-2011 starten met de realisatie van verschillende fietsparkeerprojecten.

1 Fietshekjes

In 2011 realiseerde het Parkeerbedrijf zo'n 700 fietsparkeerplaatsen op het openbaar domein. De fietshekjes en -beugels staan verspreid over de stad in de buurt van bijvoorbeeld winkels, scholen of andere publieke plaatsen. Fietsers kunnen zo hun fietsen gemakkelijker stallen en vastmaken. Voor de stad betekent dit minder 'wildgeparkeerde' fietsen.

2 Mobiele fietsparking voor evenementen

Het Parkeerbedrijf kocht in 2011 een mobiele fietsparking voor evenementen. Daarin is plaats voor duizend fietsen van bezoekers van evenementen zoals de Zomer van Antwerpen, het Bollekesfeest of Laundry Day. Reservering, opslag en onderhoud verloopt via de dienst Patrimoniumonderhoud.

3 Buurtfietsenstalling

De Parkeermakelaar blijft zoeken naar ruimtes voor buurtfietsenstallingen. De allereerste buurtstalling opende eind 2009 in de Zénobe Grammestraat. In 2011 kwamen er (net als in 2010) twee stallingen bij:

- Zomer 2011 ging de fietsenstalling in de Justitiestraat open met plaats voor 32 fietsen van buurtbewoners. Op termijn is uitbreiding tot 65 fietsen mogelijk.
- In november volgde de buurtfietsenstalling in de Buurtparking Handelstraat voor maximaal 50 fietsen.

Alle 5 buurtfietsenstallingen samen bieden plaats aan maximaal 285 fietsen; naast de genoemde 115 nieuwe plaatsen, kunnen bewoners terecht met 40 fietsen in de Zénobe Grammestraat, 60 in de Boomgaardstraat en 70 in de Zwijgerstraat.



'In 2011 haalden alle Velo-gebruikers samen ruim 900.130 maal een Velo uit een van de stations.'

4

Publieke fietsen

Velo. De handige fiets van 't stad.

Sinds 9 juni 2011 kunnen Antwerpenaars én bezoekers gebruikmaken van 1.000 stadsfietsen die dag en nacht klaarstaan in een van de ruim 80 Velo-stations in het gebied tussen de Singel en de Schelde. Het project nam een vliegende start. De roodwitte fietsen zwermden binnen de kortste keren overal door de stad. In zeven maanden tijd verkocht Velo niet minder dan 17.000 jaarabonnementen.

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 aangeland 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 schuur te halen.

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 10 keer per dag of nog vaker een Velo uit een station haalt. Wie langer dan een halfuur achtereen

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. En ook voor toeristen liggen alle Antwerpse attracties met de Velo voortaan binnen trapbereik.

wil fietsen, betaalt een oplopend 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.





Velo in het kort

- 1e fase 2011: 82 stations voor in totaal 1.000 fietsen
- op 18 april start de bouw van de eerste Velo-fietsstations (Desguinlei/Montignystraat en de Leuvenstraat/Waalsekaai)
- bij de start op 9 juni zijn er 64 stations klaar en hebben al ruim 700 Antwerpenaars een Velo-jaarkaart
- de 10.000ste jaarkaartaanvraag arriveert op 24 augustus
- op 31 december 2011 waren er 16.770 jaarkaarten in omloop en verkocht Velo al 14.641 dag- en 2.018 weekpassen.
- 46% van de Velo-rijders is tussen 26 en 40 jaar
- er fietsen iets meer mannen (60%) dan vrouwen rond op de Velo's
- 60% van de Velo-gebruikers woont in de stad Antwerpen
- in juni maakte een Velo gemiddeld 1,92 ritten per dag; na 3 maanden steeg dit tot 4,4 ritten per dag, eind december lag het gemiddelde op 5,5 ritten per dag
- de gemiddelde rit duurt 16 minuten
- 25% van de ritten vindt plaats tussen 16 en 19 uur
- in totaal haalden de Velo-gebruikers in 2011 samen al ruim 900.130 maal een Velo uit een van de stations
- op 20 augustus (Bollekesfeest) waren er gemiddeld 6 ritten per fiets — de topdag was donderdag 29 september (29 °C): die dag registreerde Velo 9,6 ritten per fiets
- in 2013 groeit Velo door tot circa 130-150 stations voor in totaal 1.800 fietsen

Velo: samenwerking, groei en sociale economie

Het Parkeerbedrijf coördineert, evalueert en superviseert het Velo-project. Verder investeert het Parkeerbedrijf verspreid over een periode van 10 jaar zo'n 32 miljoen euro parkeergeld in het systeem. Daarnaast heeft Velo nog inkomsten uit de verkoop van jaarabonnementen, dag- en weekpassen en via partnerships.

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. De Smartbike-leverancier kwam op 26 november 2010 als winnaar uit de openbare aanbesteding. Op 20 december volgde de officiële ondertekening van het contract zodat de zoektocht naar stationslocaties in januari 2011 werkelijk van start kon gaan.

Volgens het contract telt de eerste fase (2011) 1.000 stadsfietsen verspreid over ruim 80 stations in het gebied tussen de Singel en de Schelde. In geval van een positieve evaluatie groeit Velo in een tweede fase (2013) naar 1.800 fietsen en 130 à 150 stations.

Voor de exploitatie werkt Velo-Antwerpen nauw samen met Levanto (sociale economie): 11 medewerkers gaan via deze organisatie aan de slag met het onderhoud en de verdeling van de stadsfietsen. In totaal telt Velo 20 medewerkers.

Het Parkeerbedrijf stak het afgelopen jaar ook de nodige tijd in gesprekken over samenwerking met De Lijn, de 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.

Klantendienst

‘Mystery calls’

Het Parkeerbedrijf zet jaar in jaar uit hoog in op klantvriendelijkheid. Zowel medewerkers als leidinggeven-den worden regelmatig getraind om klanten snel, correct en vriendelijk verder te helpen.

Ook in 2011 waren er weer cursussen klantvriendelijkheid voor nieuwe medewerkers. Daarnaast werkt het

Parkeerbedrijf met individuele coachingstrajecten aan de hand van *mystery calls* en *visits*: medewerkers van de klantendienst die in contact komen met klanten krijgen jaarlijks vier *mystery calls*. Elke parkeerwach-ter treft jaarlijks twee *mystery visits*.

Bezwaren

In 2011 controleerden de parkeertoezichters samen ruim 2.200.000 geparkeerde auto’s binnen het gebied met beperkte parkeertijd. Daarvan kreeg minder dan 12 procent (zo’n 260.000) een retributiebon. In 22.850 gevallen (circa 8 procent) leidde dit tot een bezwaar. De klantendienst annuleerde ongeveer de helft (11.355) van deze bonnen: 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.

Een kwart van de bezwaren kwam binnen via e-mail, 27 procent per brief, 39 procent telefonisch en 7 procent kwam via de balie. De klantendienst kon de meeste bezwaardossiers (83 procent) meteen afhandelen (64 procent van de niet-aanvaarde bezwaren en annuleringen). Voor 30 procent van de dossiers waren twee klantencontacten nodig om de indieners ervan te overtuigen dat de retributie terecht was uitgeschreven; 6 procent leidde tot 3 of meer contactmomenten.

Monitoring telefonische klantencontacten

Om de klantvriendelijkheid verder te kunnen optimaliseren kwam er eind 2009 een nieuwe telefooncentrale. Deze centrale biedt de mogelijkheid om enorm veel zaken te monitoren - bijvoorbeeld hoe lang klanten gemiddeld moeten wachten voor de telefoon wordt opgenomen, wat de maximale wachttijd is, de gemiddelde gesprekstijd, het aantal oproepen of de bedieningsgraad van de telefonische oproepen.

Door al deze parameters geregeld te analyseren, verzamelt de klantendienst sinds 2010-2011 de noodzakelijke informatie om te kunnen werken aan verdere verbetering van de dienstverlening.

De telefooncentrale in 2011:

Aantal oproepen	Gemiddelde gesprekstijd
2010 30.034	2 min. 36 sec.
2011 36.546	2 min. 34 sec.

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 over ontvangen retributiebonnen. Of telefoontjes over de aanvraag van voorbehouden parkeerplaatsen voor mensen met een handicap.

Opvallend was ook de positieve evolutie van de bedieningsgraad (het percentage bellers dat effectief een medewerker aan de lijn kreeg) door de keuze om meer collega’s in te loggen in de telefooncentrale: 92 procent tegenover 85 procent in 2010 (een percentage dat algemeen al als goed resultaat wordt beschouwd).

‘Klantgerichtheid
=
voldoen aan de verwachtingen
van de klant + 1’

Samenwerking met ombudsdienst stad Antwerpen

Soms contacteren bewoners de ombudsvrouw met het verzoek een retributie te annuleren of wanneer zij niet gelukkig zijn met een parkeerregime in hun straat. Daarom werkt het Parkeerbedrijf nauw samen met het team van ombudsvrouw Karla Blomme.

In een aantal gevallen gaat het om parkeerders die eerst contact opnamen 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 2011 waren dat er 97.

Anderen wenden zich meteen tot de ombudsvrouw zonder ooit het Parkeerbedrijf te hebben gecontacteerd. Dan wordt er een eerstelijnsklacht opgetekend (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.





Bestuursorganen

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 2011 negen keer bijeen en behandelde 52 punten, waarvan 39 A-punten en 13 B-punten.

Voorzitter	• Ludo Van Campenhout
Leden	• Patrick Janssens • Robert Voorhamme • Leen Verbist • Guy Lauwers • Monica De Coninck • Luc Bungeneers • Philip Heylen • Marc Van Peel • Erwin Pairen • Johan Van Brusselen • Eric Dubois (afgevaardigd bestuurder)
Leden met adviserende stem	• Cynthia Van der Linden • Jan Schaeken • Patricia de Somer • Roel Verhaert • Eddy Schevernels
Secretaris	• Saskia Ribbens

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 jaarrekeningen en de naleving van de statuten. Op 31 december 2011 bestond dit college uit:

- Toon Wassenberg
- Suzette Verhoeven
- 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 2011 veertien keer bijeen en behandelde in totaal 145 punten.

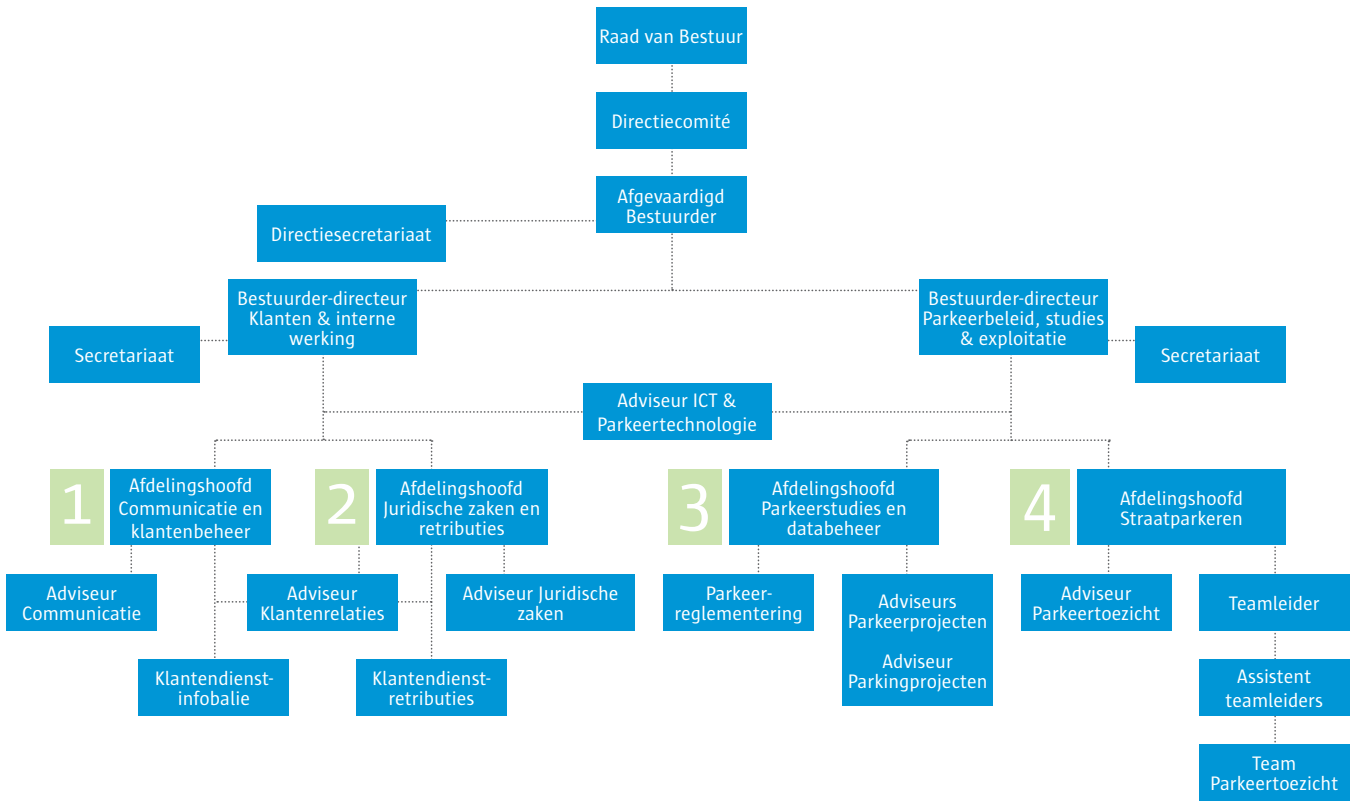
Voorzitter	• Eric Dubois (afgevaardigd bestuurder)
Leden	• Eddy Schevernels • Patricia de Somer • Jan Schaeken • Cynthia Van der Linden
Secretaris	• Saskia Ribbens

De 4 afdelingen

Het Parkeerbedrijf was in 2011 georganiseerd in 4 afdelingen met elk een afdelingshoofd: parkeerstudies en databeheer; straatparkeren; communicatie- en klantendienst en juridische zaken en retributies.

Eind 2011 begon het Parkeerbedrijf met de uitwerking van verschillende scenario’s voor een nieuwe organisatiestructuur, die de werkprocessen verder zal stroomlijnen en die maximaal inspeelt op de kennis, ervaring en talenten van de verschillende medewerkers. Die nieuwe structuur zal in de loop van 2012 concreet vorm krijgen.

Organisatieschema Parkeerbedrijf



Schematische voorstelling van het Parkeerbedrijf op 31 december 2011.

1 Communicatie en klantendienst

Deze afdeling bestaat bij volledige bezetting uit 5 medewerkers: het afdelingshoofd communicatie en klantendienst, een communicatieadviseur en 3 (balie)medewerkers klantendienst.

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

De communicatieafdeling werkt aan zowel de interne als externe communicatie. Zo worden de collega’s geïnformeerd via onder meer interne nieuwsbrieven. De externe communicatie verloopt onder meer via www.parkereninantwerpen.be, folders (voor o.a. de bewonerskaartzones, parkeerinfo voor werknemers en bezoekers), flyers en/of informatieve bewonersbrieven over nieuwe of veranderende parkeerregimes en het jaarverslag.

2 Juridische zaken en retributies

De afdeling juridische zaken en retributies werkt nauw samen met de communicatie- en klantendienst. De afdeling telt een afdelingshoofd, een juridisch adviseur, een adviseur klantenrelaties en 5 medewerkers.

De juridische zaken (waaronder gunningen) worden afgehandeld door de adviseur juridische zaken en het afdelingshoofd. De medewerkers behandelen 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 -fietsenstallingen en subsidies voor bewonersabonnementen.

De kwaliteitsbewaking van de klantencontacten gebeurt door de adviseur klantenrelaties. Zij bekijkt daarvoor zowel telefonische als face-to-face contacten en brieven of e-mails. Daarnaast neemt zij ook waar mogelijk initiatieven voor de verdere verbetering van de dienstverlening en ondersteunt ze de afdeling communicatie en klantendienst.

3 Parkeerstudies en databeheer

Dit 7-koppige team werkt aan de voorbereiding en praktische uitvoering van het parkeerbeleid. Zo behandelen de medewerkers parkeerreglementering bijvoorbeeld vragen over bestaande parkeersituaties of aanvragen van fietshekjes. Ook zorgen ze voor de nodige aanpassingen van de parkeerreglementeringen en de signalisatie en inrichting van laad- en loszones, kiss- and ridezones, voorbehouden parkeerplaatsen voor personen met een handicap, taxistandplaatsen en autodeelplaatsen.

Daarbij houden ze de kwaliteit van de signalisatie van parkeerplaatsen nauwlettend in de gaten. Want hoe

duidelijker de inrichting en signalisatie van de parkeerplaats, 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. In 2011 speelden de adviseurs onder meer een actieve rol bij het realiseren van het Velo-project en enkele buurtfietsenstallingen.

4 Straatparkeren

Het team straatparkeren bestaat naast het afdelingshoofd, de adviseur en de teamleider vooral uit parkeertoezichters – dagelijks lopen er 25 à 30 parkeertoezichters op straat. Zij voeren de parkeercontroles uit op de openbare weg in de zones waar betalend parkeren of schijfparkeren geldt. Daarbij controleren ze ook het correct gebruik van de autodeelplaatsen.

Parkeerders die geen geldig parkeerbewijs in hun wagen hebben liggen op het moment van de parkeercontrole, krijgen een parkeerretributie van 23 euro.

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

Hun opvallende rood-grijze uniform is dan ook bewust gekozen: zo zijn ze van ver herkenbaar voor klanten.



Kort na de jaarwisseling, op 9 januari 2012, overleed onze collega Nadia Vernimmen, assistent-teamleider parkeertoezicht. Nadia (links op de foto) werkte sinds 2006 bij het Parkeerbedrijf. We zullen haar enthousiaste inzet missen...

Het team

Het Parkeerbedrijf groeide ook in 2011 verder door. Er gingen **15 nieuwe collega's** van start (van wie *3 tijdelijk*; ook weer uit dienst in 2011) terwijl er tijdens het jaar 10 collega's afscheid namen. Daarmee telde het Parkeerbedrijf op 31 december 2011 73 vaste medewerkers:

Mieke Acke, Guido Allains, Yannick Anckaer, Nuanjan Anumart, Bujar Avdi, Maarten Baeyens, Christine Belmans, Belaïd Benhaddou, **Sophi Blockhuys**, *Claudie Carreon*, Johnny Daems, Danielle Dams, *Erika De Buyzer*, **Joris De Ceunynck**, Jo De Saunois, Martine De Waele, **Ivon Deden**, Abderrahmane Doubli, Stijn Druyts, Eric Dubois, Lahcen El Bacha, Mohamed El Haouari, **Noureddine El Moussaoui**, Yamani Elbali, Tom Eyckmans, Natalie Eykens, Thiemokho Moussa Fall, Chantal Gevers, Maysa Halim, Hendrik Heiremans, Vanessa Illegems, Glenn Jelyt, Jean-Philippe Krug, **Patrick Lesseine**, Kerry Lievens, Nzuzi Lucas, Marc Messiant, **Kim Meysmans**, **Britt Oomes**, **Michiel Penne**, Marina Pierloz, Sandra Popyn, Abdeloihid Rahou, Saskia Ribbens, Mieke Rijmenants, Veronique Sabister, Jan Schaecken, Daisy Schatterman, Hannah Schelhaas, Marc Schoutens, Nick Selleslaghs, *Jonah Simanjuntak*, Monique Sommerlinck, Katharina Strukelj, Gülsen Tekin, Peggy Theuns, Ilse Tindemans, **Tom Van Aken**, Luc Van Bogaert, Eric Van den Troost, Joost Van der Hallen, Cynthia Van der Linden, Leopold Van Gerwen, Patrick Van Hilst, **Ellen Vander Borgt**, Indra Vanderbiesen, Johnny Vanhentenryck, Johnny Verbeken, **Enrico Verboom**, Nadia Vernimmen, Patrick Vleminckx, Frederic Waegemans, Hakki Yaramis, Hasan Yilmaz, Abderrahim Zانبout en Charafidine Zerrad.

Rekrutering en selectie

Het Parkeerbedrijf beëindigde in het voorjaar van 2011 de samenwerking met het hrm-adviesbureau GITP. De eerste selectie van binnendienstmedewerkers gebeurt nu intern. De geselecteerde kandidaten gaan vervolgens door naar een assessmentbureau uit de Jobpunt Vlaanderen portefeuille.

Jobstudenten en stagiairs

Werkpieken vangt het Parkeerbedrijf waar nodig op met jobstudenten. Zo zaten er afgelopen jaar 4 jobstudenten op de binnendienst en gingen er 19 voor korte of langere periode aan de slag als parkeewachter. Voor ze van start gaan krijgen alle jobstudenten een intensieve opleiding.

Voor de aanwerving van parkeewachters blijft het Parkeerbedrijf samenwerken met de VDAB, al kwamen er via deze weg in 2011 geen nieuwe parkeewachters bij. Wel startten er in juli drie voltijdse parkeewachters, die de maanden daarvoor via een 'beroepsinlevingsovereenkomst' werkten bij het Parkeerbedrijf.

Daarnaast maakte de retributiedienst opnieuw plaats voor stagiairs van twee Antwerpse middelbare scholen: het SIHA en het Sint-Lievenscollege. Twee scholieren maakten op die manier enkele dagen per week kennis met de kantoorpraktijk. Het Parkeerbedrijf schonk het SIHA in 2011 opnieuw 600 euro als dank voor hun inzet.

Duurzame mobiliteit intern

Fietsdag voor werknemers

Op 3 mei 2011 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 (22 collega's) van het Parkeerbedrijf naar het gezamenlijk fietsontbijt in Park Spoor Noord. Daarmee werd het meteen ook een leuke teambuildingsactiviteit.

Ik Kyoto

Tot slot deden er ook in 2011 weer veel collega's (31) mee aan de 'Ik Kyoto'-actie (28 maart tot 21 juni), een actie die werknemers bewust maakt van hun ecologische voetafdruk en stimuleert om te voet, met de fiets, het openbaar vervoer of al carpoolend naar het werk te komen.

Personeelsactiviteiten

Familiedag Peerdsbos

In 2011 was er voor de derde keer in successie 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 mini-voetbaltoernooi, kinderen konden er vrijuit spelen en ter afsluiting was er een gezellige barbecue.

...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 lag er bij de start van het Velo-project een jaarkaart klaar voor het hele team. Daarnaast beschikt het Parkeerbedrijf inmiddels over twaalf bedrijfsfietsen 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.

Personeelsfeest

In 2011 organiseerde het Parkeerbedrijf opnieuw samen met Apcoa en Parkeerbeheer Berchem het jaarlijkse personeelsfeest. Tijdens en na het uitgebreide buffet waren alle deelnemers hard in de weer met het oplossen van een passionele moord.



Het Parkeerbedrijf leert bij...

Parkeren in andere steden

Het Parkeerbedrijf wisselt kennis en ervaringen over het werkterrein graag uit met andere steden. Zo was er eind maart een werkbezoek aan het Zwitserse Genève om de werkwijze en de software voor het vaststellen en opvolgen van parkeerretributies te bekijken. Ook het team van het Amsterdamse parkeerbedrijf Cition kwam naar Antwerpen om ideeën en ervaringen uit te wisselen.

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 kleine greep uit het aanbod van 2011:

- projectmanagement
- starten met leidinggeven
- onderweg naar persoonlijk meesterschap
- redactionele vaardigheden en communicatieplannen

Verder trok een van de bestuurder-directeurs in september 2011 naar het Poolse Krakau om het Antwerpse parkeermodel voor te stellen tijdens de CIVITAS-workshop "Parking policy and functioning of P&R systems in selected European cities".

- expert M-plus
- introductiecursus verkeerskunde en verkeersreglement
- opstellen van bestekken voor overheidsopdrachten
- onderzoek en evaluaties van de offertes in de praktijk
- publiek-private samenwerking: draaiboek voor een succesvolle realisatie
- masterclass PPS: DBFM-contracten
- ArcGIS desktop II
- Office 2010
- een van de adviseurs parkeerprojecten volgde in 2011-2012 het 3e (en laatste) jaar van de Hogeschool voor Verkeerskunde in Diepenbeek.





Cijfers 2011

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

De jaarrekening 2011 werd op 11 mei 2012 goedgekeurd door de raad van bestuur van het Parkeerbedrijf. De controle op de jaarrekeningen vond plaats door PKF Bedrijfsrevisoren en door het college van commissarissen en resulteerde in een verklaring zonder voorbehoud.

BALANS NA WINSTVERDELING - ACTIVA		2011	2010
VASTE ACTIVA	20/28	3.141.477,48	3.064.128,82
MATERIELE VASTE ACTIVA	22/27	3.119.125,52	3.041.317,68
Terreinen en gebouwen	22	2.332.500,00	2.332.500,00
Installaties, machines en uitrusting	23	427.353,53	482.314,75
Meubilair en rollend materieel	24	70.069,75	77.901,99
Overig materieel vaste activa	26	117.757,06	148.600,94
FINANCIELE VASTE ACTIVA	28	19.719,59	19.699,00
Vorderingen en borgtochten in contanten	285/8	4.715,00	5.215,00
VLOTTENDE ACTIVA	29/58	8.147.258,37	4.662.005,11
VORDERINGEN OP MEER DAN EEN JAAR	29		
Handelsvorderingen	290		
VORDERINGEN OP TEN HOOGSTE EEN JAAR	40/41	4.708.750,10	2.665.618,86
Handelsvorderingen	40	3.339.618,15	1.882.786,70
Overige vorderingen	41	1.369.131,95	782.832,16
GELDBELEGGINGEN	50/53	-	662.442,11
Overige beleggingen	51/53	-	662.442,11
LIQUIDE MIDDELEN	54/58	3.353.735,86	1.269.150,94
OVERLOPENDE REKENINGEN	490/1	84.772,41	64.793,20
TOTAAL DER ACTIVA	20/58	11.288.735,85	7.726.133,93

BALANS NA WINSTVERDELING - PASSIVA		2011	2010
EIGEN VERMOGEN	10/15	3.395.299,94	3.360.876,77
KAPITAAL	10	900.000,00	900.000,00
Geplaatst kapitaal	100	900.000,00	900.000,00
RESERVES	13	1.516.724,17	1.482.931,20
Wettelijke reserve	130	90.000,00	90.000,00
Beschikbare reserves	133	1.426.724,17	1.392.931,20
OVERGEDRAGEN WINST	14	978.575,77	977.945,57
SCHULDEN	17/49	7.893.435,91	4.365.257,16
SCHULDEN OP MEER DAN EEN JAAR	17	936.622,57	1.203.539,09
Financiële schulden (kredietinstellingen)	170/4	936.622,57	1.203.539,09
SCHULDEN OP TEN HOOGSTE EEN JAAR	42/48	6.933.285,06	3.109.018,15
Schulden op meer dan één jaar die binnen het jaar vervallen	42	266.916,52	257.517,53
Handelsschulden (leveranciers)	44	4.455.387,92	1.505.049,09
Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten	45	326.846,35	286.819,51
Belastingen	450/3	20.277,93	19.250,60
Bezoldigingen en sociale lasten	454/9	306.568,42	267.568,91
Overige schulden	47/48	1.714.959,58	891.737,06
OVERLOPENDE REKENINGEN	492/3	23.528,28	52.699,92
TOTAAL DER PASSIVA		11.288.735,85	7.726.133,93

RESULTATENREKENING		2011	2010
BEDRIJFSOPBRENGSTEN	70/74	17.336.146,36	14.825.224,29
Omzet	70	15.833.867,23	14.746.074,49
Andere bedrijfsopbrengsten	74	1.502.279,13	106.149,80
BEDRIJFSKOSTEN (-)	60/64	17.253.778,56	13.546.924,36
Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	60	6.994,58	10.061,67
Aankopen	600/8	6.994,58	10.061,67
Diensten en diverse goederen	61	13.929.163,07	10.526.562,01
Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen	62	2.972.496,80	2.678.038,94
Afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa	630	331.332,29	327.040,56
Waardeverminderingen op voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvorderingen -Toevoegingen (terugnemingen)	631/4		
Andere bedrijfskosten	640/8	13.791,82	5.221,18
BEDRIJFSWINST (+)	9901	82.367,80	1.305.299,93
FINANCIELE OPBRENGSTEN	75	28.209,07	7.430,61
Opbrengsten uit vlottende activa	751	28.029,22	6.703,26
Andere financiële opbrengsten	752/9	179,85	727,35
FINANCIELE KOSTEN (-)	65	70.897,77	70.576,37
Kosten van schulden	650	64.311,10	66.284,09
Andere financiële kosten	652/9	6.586,67	4.292,28
WINST UIT DE GEWONE BEDRIJFSUITOEFENING, VOOR BELASTING (+)	9902	39.679,10	1.242.154,17
UITZONDERLIJKE OPBRENGSTEN	76		
Andere uitzonderlijke opbrengsten	764/9		
WINST VAN HET BOEKJAAR, VOOR BELASTING (+)	9903	39.679,10	1.242.154,17
BELASTINGEN OP HET RESULTAAT (+) (-)	67/77	5.255,93	422.493,98
Belastingen (-)	670/3	5.255,93	422.493,98
Regularisering van belastingen en terugneming van voorzieningen voor belastingen	77		
WINST VAN HET BOEKJAAR (+)	9904	34.423,17	819.660,19
TE BESTEMMEN WINST VAN HET BOEKJAAR	9905	34.423,17	819.660,19

RESULTAATVERWERKING		2011	2010
TE BESTEMMEN WINSTSALDO	9906	1.012.368,74	1.090.042,24
Te bestemmen winst van het boekjaar	9905	34.423,17	819.660,19
Overgedragen winst van het vorige boekjaar	14P	977.945,57	270.382,05
ONTTREKKING AAN HET EIGEN VERMOGEN	791/2		77.017,98
TOEVOEGING AAN HET EIGEN VERMOGEN (-)	691/2	33.792,97	189.114,65
Aan de wettelijke reserves	6920		
Aan de overige reserves	6921	33.792,97	189.114,65
BEDRIJFSWINST (+)	14	978.575,77	977.945,57
UIT TE KEREN WINST (-)	694/6		
Vergoeding van het kapitaal	694		

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

Bij de start van het Parkeerbedrijf werd een ‘be-leids- 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 die verschuldigd zijn voor het straatparkeren.

De te bestemmen winst over 2011 bedroeg 34.423,17 euro (na belastingen). De raad van bestuur besliste om geen dividend uit te keren vanwege de te ver-wachten kosten voor het Velo-stadsfietsenproject.

Colofon

Redactie en samenstelling

Afdeling communicatie Gemeentelijk Autonom Parkeerbedrijf Antwerpen.
Met dank aan alle medewerkers van het Parkeerbedrijf.

Fotografie

Sofie Silbermann
Ivon Deden

Vormgeving

Ann Van der Kinderen
www.annvanderkinderen.be

Druk



Verantwoordelijk uitgever

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



