

Stilstaan bij parkeren.

JAARVERSLAG 2012

Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen



Stilstaan bij parkeren.

JAARVERSLAG 2012

Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen

Voorwoord

‘Parkeren’ is een complex verhaal van vele, elkaar beïnvloedende factoren. Daarom schetst dit jaarverslag naast de concrete initiatieven van 2012 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. Na het vele werk achter de schermen, worden de resultaten nu duidelijker zichtbaar: in 2012 kwamen er bijvoorbeeld weer twee buurtfietsenstallingen en zes buurtparkings bij.

Nieuw daarbij was de ingebruikname van de eerste buurtparkings volgens de ‘dubbelgebruik’-formule. Deze piste – waarbij bedrijven, organisaties of winkels buiten de openingsuren hun parkings beschikbaar stellen voor buurtbewoners – werd niet alleen enthousiast onthaald door bewoners.

Het proefproject trok ook de aandacht van verschillende binnen- en buitenlandse steden. De stad Antwerpen gaf trouwens zelf meteen het goede voorbeeld door bewonersplaatsen in te richten in de parking van het stedelijk administratief centrum Den Bell.

Maar ook via investering van parkeeropbrengsten in de Antwerpse stadsfietsen maakt het Parkeerbedrijf zijn voortrekkersrol waar. Zo gingen in 2012 onder meer de voorbereidingen voor de uitbreiding van het Velo-netwerk van start. Na de succesvolle lancering in 2011 zwermde de rood-witte stadsfietsen binnen de kortste keren overal door de stad. De Velo’s waren zo populair dat er in mei 2012 al ruim achttienduizend jaarkaarten in omloop waren – het absolute maximum voor dat moment, zoals u in dit jaarverslag kan lezen. Zo droegen ook de Velo’s en de Velo-gebruikers in 2012 (met niet minder dan 2.062.359 ritten) hun steentje bij aan het bereikbaar houden van Antwerpen.

Eerdere vernieuwingen van de parkeerdienstverlening bewezen ondertussen hun nut. Zo blijft het sms-parkeren toenemen: afgelopen jaar stuurden alle parkeerders samen in Antwerpen op een gewone weekdag gemiddeld zo’n 6.000 sms-berichten om parkeersessies te starten.

En natuurlijk hebben alle medewerkers en samenwerkingspartners ook in 2012 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
AUTONOOM PARKEERBEDRIJF ANTWERPEN



Inhoud

5

1

Opdracht & werkterrein

Wat als... Antwerpen geen
parkeerbeleid zou hebben? 6

8

2

Werk in uitvoering

Waarom krijgen bewoners wel een
parkeervergunning, en werknemers niet? 9

- » Parkeeronderzoeken, advisering en monitoring gezonde parkeerbalans 10
- » Wetenschappelijk onderzoek: Parkeerbedrijf experimenteert met Parkagent 11
- » Parkeerplanologische studie 11

Initiatieven om de parkeerdruk te
verlichten of bij te sturen 12

- » Parkeervergunningen voor bewoners 12
- » Uitbreiding blauwe zones bewonersparkeren 15
- » Parkings en parkeerterreinen 16
- » Overige projecten 18

Initiatieven om betalen voor
parkeren gemakkelijker te maken 19

- » Betalen voor parkeren = investeren in een bereikbare stad 19
- » Parkeertoezicht als noodzakelijke 'sluitstuk' van het parkeerbeleid 20
- » Munten, gsm of sms, Proton en bankkaarten 22

Inventieve oplossingen voor bewonersparkeren 26

- » De Parkeermakelaar: 'Alle beetjes helpen' 26
- » Buurtparkings 27
- » Vraag & aanbod parkeerplaatsen online 29
- » Fietsparkeren 29
- » Velo. De handige fiets van 't stad 31

Klantendienst 34

- » Optimalisering door monitoring klantencontacten 34
- » Parkeerbedrijf neemt klantendienst over van concessionarissen 37

Persberichten 2012
Het Parkeerbedrijf maakt nieuws 38

41

3

Werking & interne organisatie

Organisatieschema
Parkeerbedrijf 42

- » Voorstelling van het Parkeerbedrijf 43

Het team 44

- » 2012: Parkeerbedrijf past interne structuur aan 45

Het Parkeerbedrijf leert bij 51

Personeelsactiviteiten 52

- » Congressen en studiedagen
- » Duurzame mobiliteit intern 52

54

4

Cijfers & financieel resultaat

- » De financiële relatie tussen de Stad Antwerpen en het Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf 55

60

Colofon

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 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?

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 welkom blijven? Hoever reikt de 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 jaar¹⁾ in opdracht van het stadsbestuur

1) 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.

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

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 parkeer-toezicht en de opvolging van de retributiebonnen. Maar ook aan het verstrekken van informatie over parkeren, de coördinatie van het fietsparkeren en de sturing van en supervisie over het Velo-project behoren tot het werkterrein.

NIEUWE ONTWIKKELINGEN...

Ook afgelopen jaar lagen het bestuursakkoord 2007-2012 en het parkeerbeleidsplan 2008-2012 nog aan de basis van het werk van het Parkeerbedrijf. Maar vanzelfsprekend komen er daarnaast altijd weer trends naar boven 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.

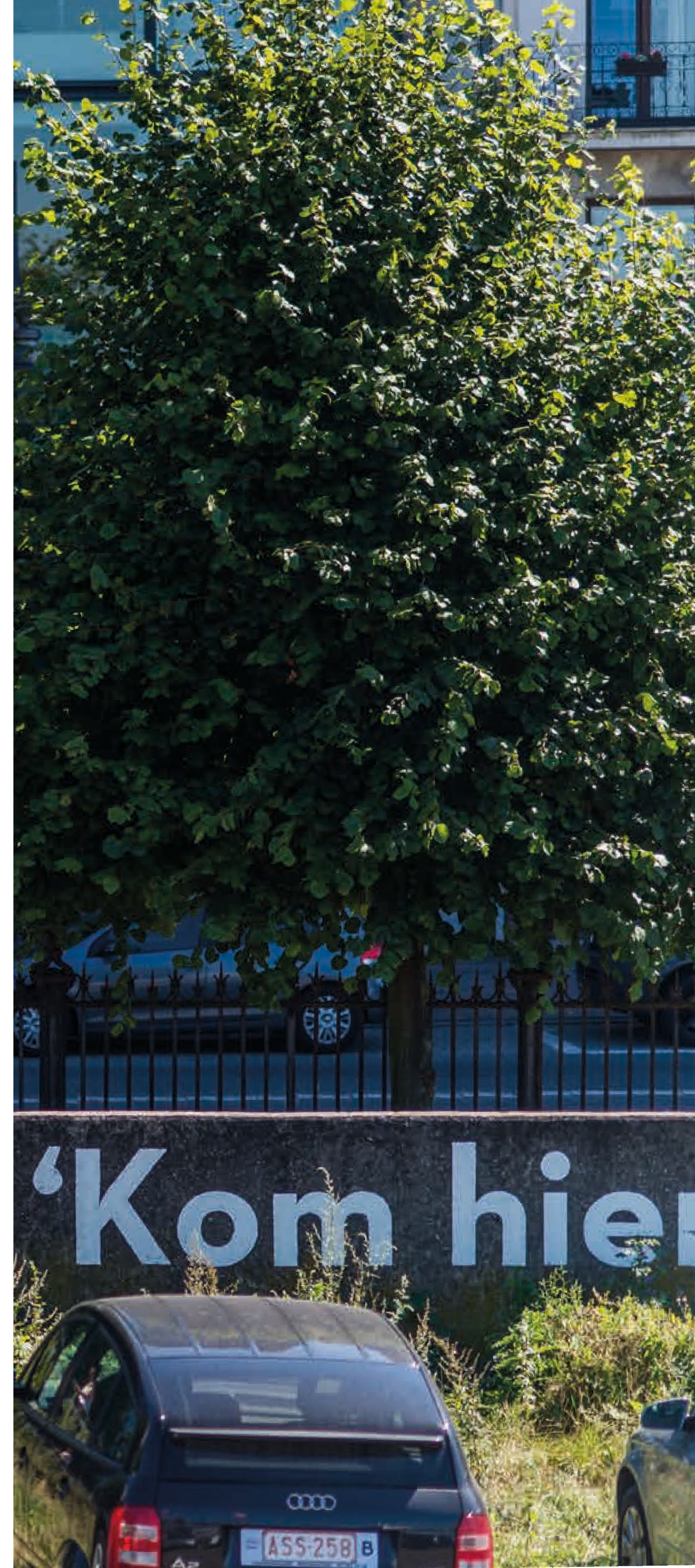
Antwerpen wil bereikbaar en aantrekkelijk blijven voor bewoners en bezoekers. Daarom focust het parkeerbeleid op:

- » **bewoners** stimuleren om hun vervoersmiddelen zoveel mogelijk **inpandig te stallen** (in eigen garages, 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 werkkerrein 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 accomodation to regulation*’, waarin onderzoekers Michael Kodransky en Gabrielle Hermann onder meer het Antwerpse parkeerbeleid naar voren schuiven als voorbeeld van de steden in vooral noord-west-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 uittekenen en 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 2012 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.





2 / *Werk in uitvoering 2012*



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)

‘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 om zo meer ruimte te realiseren voor bewoners.

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 2012. 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 bewonersvergunningen 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 de kadertekstjes over de ‘werkelijke kosten van parkeren’ en de vraag ‘wie wil er niet gratis parkeren’ op de volgende pagina.

‘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 de buurt.

‘Hoe maakten we het betalend of bewonersparkeren gemakkelijker en de handhaving efficiënter?’

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”.



Welke initiatieven nam het Parkeerbedrijf in 2012 om de parkeerdruk te verlichten of bij te sturen?’

PARKEERONDERZOEKEN, ADVISERING EN MONITORING GEZONDE PARKEERBALANS

Parkeermaatregelen worden beter niet zomaar genomen. Daarom zijn er elk jaar weer de nodige parkeeronderzoeken op initiatief van het Parkeerbedrijf, of als reactie op verzoeken van bijvoorbeeld bewoners of handelaars. Zo waren er in 2012 tellingen op Linkeroever, in Ekeren (omgeving Kristus Koningplein), in Wilrijk (omgeving Bist) en in een reeks winkelstraten vanwege het ‘proefproject winkelstraten’.

Parkeeronderzoeken vooraf kunnen uitwijzen of er inderdaad sprake is van een problematische situatie. Nogal eens is de perceptie 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.



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 Israëlsche 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.

Het Parkeerbedrijf verwacht in juli 2013 te kunnen starten met de eerste testen. Oplevering is gepland voor eind 2013.

PARKEERPLANOLOGISCHE STUDIE

Om ook voor de komende periode een afgewogen parkeerbeleid te kunnen uittekenen, is realistische, actuele informatie over beschikbare (parkeer)ruimte essentieel. Daarom startte het Parkeerbedrijf in 2012 met de voorbereiding van een parkeerplanologische studie.

Die opdracht begint in januari 2013 met een analyse van de bestaande parkeersituatie: een inventaris van het parkeerareaal, een analyse van het gebruik en een inschatting van de benodigde parkeerruimte.

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.

Op 31 december 2012 telde Antwerpen: 76.584 bewonersvergunningen, 222 (auto)deelkaarten, 1.740 vergunningen lichte vrachtwagens en 394 minderhinderkaarten.'



Initiatieven om de parkeerdruk te verlichten of bij te sturen

PARKEERVERGUNNINGEN VOOR BEWONERS

Op 31 december 2012 waren er **76.584 bewonersvergunningen** in omloop. Dat zijn er 3.050 meer dan eind 2011. Die stijging is deels het gevolg van uitbreiding van het bewonersparkeren op Linkeroever en het zuidelijk deel van het Eilandje. (figuur 1)

Zo'n bewonersvergunning betekent overigens nog niet dat de houders ervan ook een *plaatsgarantie* hebben, zoals (figuur 2) van bewonersvergunningen versus beschikbare parkeerplaatsen op straat laat zien.

	dec. 2011	dec. 2012
Bewonersvergunningen	73.534	76.584
Autodeelkaarten	226	222
Vergunningen lichte vrachtwagens	1.548	1.740
Minderhinderkaarten	627	394

Figuur 1: Aantal parkeervergunningen

01/03/2012

NU OOK BEWONERS-PARKEREN OP EILANDJE-ZUID

Bewoners van het zuidelijke deel van het Eilandje vinden sinds 1 maart overdag gemakkelijker een parkeerplaats dankzij uitbreiding van het bewonersparkeren naar de zone tussen het Bonapartedok/Willemdok en de Amsterdam- en Londenstraat. Invoering van betalend parkeren in combinatie met bewonersparkeren voor deze buurt was al voorzien in het Parkeerbeleidsplan 2008-2012.

In de straten onder het Bonaparte- en Willemdok was het bewonersparkeren al langer van kracht. Daardoor parkeerden relatief veel pendelaars hun auto in de buurt net boven deze dokken. Voor bewoners én voor bezoekers die even een boodschap willen doen bleef er te weinig ruimte over, zo bevestigden de nodige tellingen.

Bezoekers die hun auto in deze zone parkeren betalen nu van maandag tot en met zaterdag tussen 9 en 19 uur 60 eurocent voor het eerste uur, en daarna één euro per extra uur.

die voor de deur even hun auto willen in- of uitladen merken dat veel parkeerplaatsen langere tijd bezet zijn. Terwijl onder meer een gevarieerd aanbod van bereikbare buurtwinkels belangrijk is om buurten gezond en leefbaar te houden.

Daarom testte het Parkeerbedrijf in 2012 een speciale winkelstraat-parkeerregeling in de Brederodestraat, Handelstraat, Korte Zavelstraat, Sint-Gummarusstraat, Abdijstraat, Nationalestraat en op de Bredabaan. Bewoners parkeerden daardoor tijdens de winkeluren niet langer gratis voor de deur met hun bewonersvergunning ('bewonerskaart').

Buiten de winkeluren blijft de bewonersvergunning in deze winkelstraten gewoon geldig. En wie thuis voor zijn deur snel boodschappen wil uitladen, kan een gratis parkeerticket van 10 minuten nemen aan een van de parkeerautomaten. Daarnaast kunnen bewoners nog steeds onbeperkt gratis parkeren in de overige straten van hun zone, tenzij anders vermeld op de signalisatie. Tot slot kunnen ook buurtparkings zoals die aan de Plantinkaai of Handelstraat een oplossing bieden. Voor bezoekers of bewoners zonder vergunning veranderde er niets: zij blijven tot 19 of tot 22 uur (Nationalestraat) betalen voor een parkeerplaats.

Het Parkeerbedrijf voerde tellingen uit vlak vóór en na de proefperiode van een half jaar. De evaluatie van het proefproject volgt in 2013.

02/04/2012

TEST PARKEERREGELING WINKELSTRATEN

In de dagelijkse realiteit is het voor 'kort-parkeerders' niet eenvoudig om een parkeerplaats te vinden in Antwerpse winkelstraten. Leveranciers die snel een pakketje moeten afleveren, klanten van buurtwinkels en ook buurtbewoners

Ruim twee procent van de bewonerskaarten 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 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: de districtsvoorzitter en wijkcoördinator adviseren om minderhinderkaarten uit te reiken. Het Parkeerbedrijf start vervolgens de procedure op. In 2012 kregen 394 personen een minderhinderkaart, dat is minder dan één procent van het totale aantal uitgereikte vergunningen.



	Bewonersvergunning	Aantal plaatsen op straat		%
Zone 1 / Paardenmarkt	2.567 (2.011)	1.977	130%	(102%)
Zone 2 / Centrum	5.754 (5.620)	3.304	174%	(170%)
Zone 3 / Zuid	3.846 (3.753)	3.130	123%	(120%)
Zone 4 / Diamant	1.107 (1.013)	892	124%	(114%)
Zone 5 / Noord	14.623 (13.277)	9.520	154%	(139%)
Zone 6 / Plantin	7.256 (7.045)	5.299	137%	(133%)
Zone 7 / Belgiëlei	10.158 (9.800)	6.988	145%	(140%)
Zone 8 / Brederode	8.402 (8.294)	5.715	147%	(145%)
Totaal	53.713* (50.813)	36.825	146%	(138%)

Figuur 2: Bewonersvergunningen versus beschikbare parkeerplaatsen
* Aantal uitgereikte bewonersvergunningen eind 2012; enkel de zones binnen de Singel (tussen haakjes de aantallen op 31 december 2011)



In 2012 reikte het Parkeerbedrijf

222 autodeelkaarten uit:

84 deelkaarten waarmee Cambio-wagens gratis parkeren in alle zones en op de voorbehouden autodeelplaatsen.

138 autodeelkaarten waarmee particuliere autodelers vrij parkeren in de bewonerszones waar de verschillende leden gedomicilieerd zijn.

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 autodeelplaatsen in op locaties waar er voldoende vraag is en zorgt vervolgens voor de controle. Ook het gebruik (de bezettingsgraad) van de voorziene plaatsen wordt nauwkeurig opgevolgd.

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). Zijn deze autodelers gedomicilieerd op minimaal vier verschillende adressen, dan kunnen zij bij het Parkeerbedrijf ook een voorbehouden standplaats voor particuliere autodelers aanvragen.

Wonen de autodelers in verschillende bewonerszones, dan kunnen zij een parkeervergunning voor autodelers aanvragen: een parkeervergunning waarmee alle deelpartners vrij kunnen parkeren in de zones waarin zij gedomicilieerd zijn.

Dergelijke autodeelkaarten zijn begrijpelijkerwijs populair. Ook bij niet-autodelers, die via steeds creatievere wegen in het bezit van zo'n parkeervergunning proberen te komen. Om extra controle mogelijk te maken, werkt het Parkeerbedrijf sinds begin 2012 samen met Autopia (het Vlaams steunpunt voor particuliere autodelers) aan de uitreiking van autodeelvergunningen.

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 immers best voor een ondergrondse parking of een ander vervoersmiddel.



04/06/12

EERSTE UITBREIDING PARKEERZONE LINKEROEVER...

Om te beginnen een beetje geschiedenis: het centrum van Linkeroever was lang een ideale 'parkeerplaats' voor heel wat autobestuurders – veelal bezoekers van buiten Antwerpen. Maar ook voor bewoners van Linkeroever-noord. Zij stalden hun wagens vaak een (werk)dag lang voor de deur van bewoners, om van daaruit met de tram of bus of te voet door te reizen naar hun eindbestemming aan de overkant van de Schelde. Zo bleven er voor bewoners overdag te weinig parkeerplaatsen over. Zij vroegen dan ook om maatregelen.

Tellingen van het Parkeerbedrijf bevestigden de parkeerproblemen voor de bewoners. Uit zorg voor de bewoners en kortparkeerders voerde het Parkeerbedrijf begin 2011 al een beperkte blauwe zone in.

Pendelaars weken vervolgens uit naar parkeerplaatsen in de straten net buiten de blauwe zone, vooral in de buurt van ov-haltes. Daarom volgde er vanaf 4 juni 2012 een uitbreiding van de parkeerzone Linkeroever, waarbij de zonegrens ver genoeg van de tram- en bushaltes werd getrokken (minimum 500 meter) om pendelaars te ontmoedigen.

Bezoekers die langer dan twee uur willen parkeren kunnen gebruikmaken van de (gratis) P+R Blancefloerlaan of P+R Melsele en daar overstappen op de tram. Daarnaast werd ook de betalende zone in (vooral) niet-woonstraten uitgebreid. Bezoekers kunnen daar van maandag tot en met zaterdag tussen 9 en 19 uur maximaal tien uur parkeren voor 0,50 euro per uur.

11/09/12

...EN VERDERE UITBREIDING BLAUWE PARKEERZONE LINKEROEVER

Een deel van de Linkeroever-bewoners die buiten de blauwe zone vielen liet blijken niet gelukkig te zijn met de zone-uitbreiding. Daarom besliste het college om vanaf oktober de zone nog verder uit te breiden en bewonersvergunningen beschikbaar te stellen aan *alle* Linkeroever-bewoners. Voor die tijd kregen enkel bewoners van de straten waar betalend of schijfparkeren geldt een bewonersvergunning. De noordelijke grens van de huidige blauwe zone ligt nu op de Charles De Costerlaan. Aan de zuidrand valt nu ook de nieuwe Regatta-wijk binnen de blauwe zone. Evaluatie van deze aanpassing volgt in 2013 en wordt gekoppeld aan de evaluatie van de volledige parkeerzone.

Het opschuiven van de zonegrens verruimt de parkeermogelijkheden voor bewoners in de zone tussen de Emile Verhaerenlaan en de Charles de Costerlaan. Voordien stalden vooral pendelaars van buiten Antwerpen hun wagens langdurig in woonstraten zoals het begin van de Thonetlaan en de wijk Europark. De aangepaste zonegrens komt nu op 700 meter van de tramhaltes te liggen.

Bewoners van het gebied boven de Charles De Costerlaan kunnen vanaf 11 september ook een bewonersvergunning aanvragen. Het gebied wordt dus geen blauwe zone, maar bewoners kunnen wel onbeperkt parkeren in de blauwe en betalende zones van heel Linkeroever. Invoering van een blauwe zone zou immers betekenen dat bezoekers van de gezinnen in dat gebied of bijvoorbeeld de horeca van Sint-Anneke maximaal twee uur kunnen parkeren terwijl er daar voldoende parkeerruimte is.

27/04/12

ANTWERPEN SCHAFT

'BEURTELINGS PARKEREN' AF

Antwerpen telde begin 2012 nog 47 straten met het zogenoemde 'beurtelings parkeren'. Bewoners van dergelijke straten moeten vanwege deze regeling elke twee weken hun geparkeerde auto's verplaatsen naar de andere straatzijde. Om het de bewoners gemakkelijker te maken startte het Parkeerbedrijf met de afschaffing van dit beurtelings parkeren.

Beurtelings parkeren geldt enkel in smalle straten waar om veiligheidsredenen maar aan één kant van de weg kan worden geparkeerd. Het was ooit ingevoerd om de goten makkelijker te kunnen schoonmaken. Tegenwoordig lost de stad dit op via een tijdelijk parkeerverbod. Daardoor kon Antwerpen nu ingaan op de wens van veel bewoners om het beurtelings parkeren af te schaffen. Zij hoeven hun auto's dan niet langer op vaste momenten te verplaatsen en kunnen voortaan dus met een gerust hart op verlof vertrekken zonder de parkeerwisseldatum in de gaten te hoeven houden.

Als vaste parkeerzijde kiest het Parkeerbedrijf standaard voor de kant die de meeste parkeerplaatsen oplevert – dit hangt immers samen met bijvoorbeeld het aantal zijstraten of opritten. Daarna volgt er nog advies of goedkeuring van respectievelijk de verkeerspolitie, de dienst stadsontwikkeling en de districtscollages en -raden, voor de dossiers op de agenda's van college en gemeenteraad verschijnen.

Begin 2012 werd de regeling al afgeschaft in dertien van de 47 straten. Eind april gaf het college groen licht voor de afschaffing van het beurtelings parkeren in nog eens een reeks van elf straten (de Stockholmstraat, Wenenstraat en Berlijnstraat in Hoboken en de Wilrijkse Bouwkunststraat, Jules Draeyersstraat, Gladiolusstraat, Chrysantenstraat, Zonnedaauwstraat, Meerlenlaan, Sterrenlaan en de Hoge-Aardstraat). Na goedkeuring door de gemeenteraad op 29 mei volgde begin juni de aanpassing van de verkeerssignalisatie in deze straten.

In 2012 realiseerde het Parkeerbedrijf (na het nodige onderzoek) uitbreidingen van de zone Linkeroever en de zone Bredabaan (beide blauwe zone in combinatie met uitbreiding betalend parkeren). Bewoners van de betrokken buurten 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.

PARKINGS EN PARKEERTERREINEN

Park+Ride Olympiade

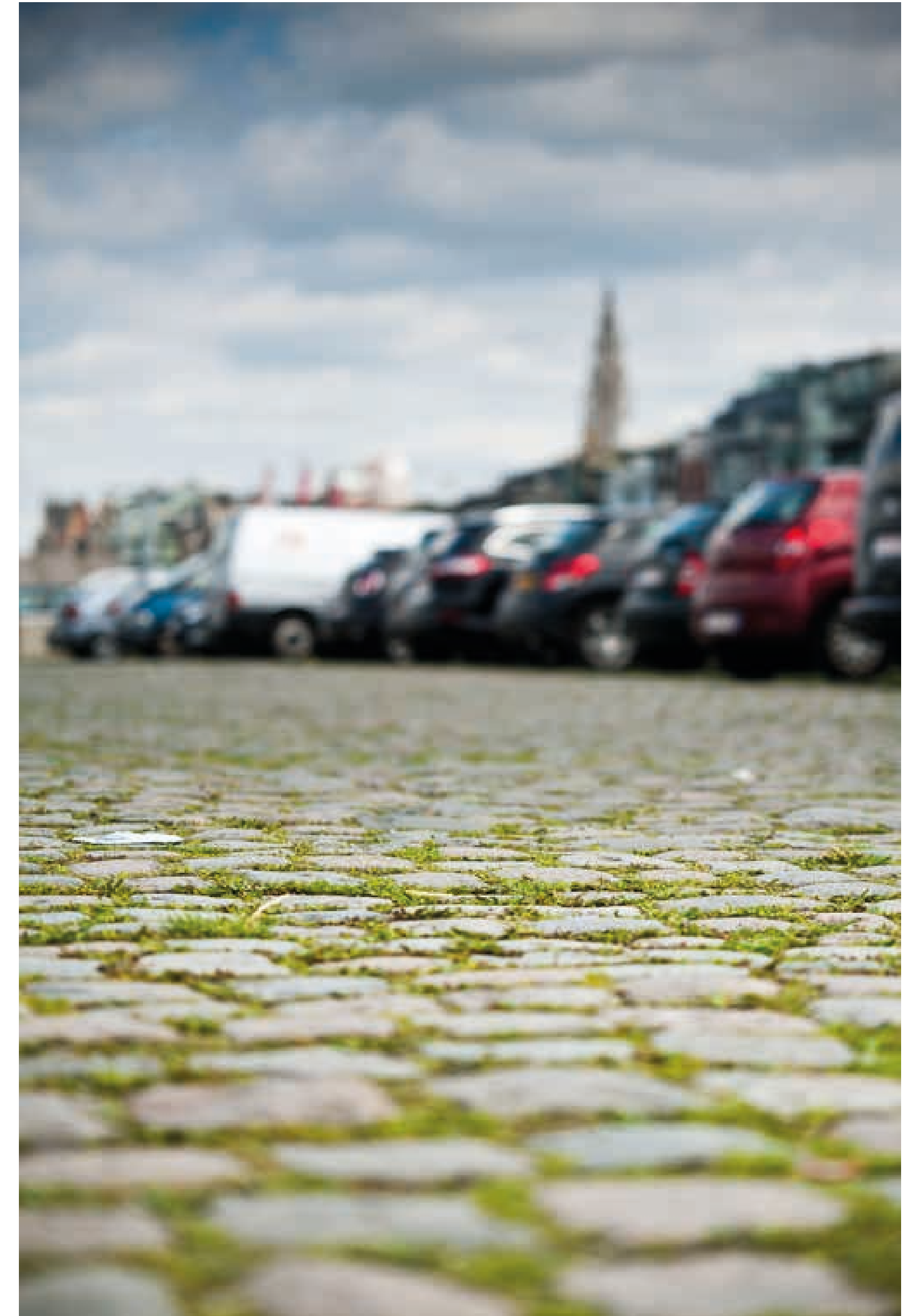
Om de verkeers- en parkeerdruk van de binnenstad te verlichten, stimuleert Antwerpen bezoekers om hun auto's aan de stadsrand achter te laten en verder te reizen met het openbaar vervoer. Daarom participeert het Parkeerbedrijf in de aanleg en exploitatie van stadsrandparkings (direct aan de stadsrand) 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 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 Metropolis, 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 de zomer van 2012 (voorlopig) gratis gebruikmaken van P+R Olympiade.



Parking Scheldekaaien

Met de heraanleg van de Scheldekaaien komt er ter hoogte van de wijken Sint-Andries en Zuid een zuidelijke stadsparking onder de kaaivlakte. Het Parkeerbedrijf startte met de voorbereiding van het project en riep kandidaten op om deze parking via een Publiek-Private Samenwerking (PPS) te realiseren en exploiteren. Vijf consortia dienden een voorstel in. De betrokken overheidsdiensten (het Parkeerbedrijf, AG Stadsplanning en Waterwegen en Zeekanaal) zullen de voorstellen tijdens de onderhandelingsfase beoordelen.



25/01/12

ANTWERPEN OPENT NETWERK PUBLIEKE OPLAADPALEN

Wie met een elektrische wagen, fiets of scooter rijdt, kon vanaf 25 januari 2012 gratis ‘tanken’ bij de eerste publieke oplaadpaal aan het Steenplein. In de loop van het voorjaar verschenen er in opdracht van het Parkeerbedrijf nog acht oplaadpunten op straat. Zo beschikken de meeste Antwerpse districten nu over een publiek oplaadpunt¹⁾ en zet Antwerpen een nieuwe stap in het stimuleren van duurzaam vervoer.

1) Het proefproject zorgde voor oplaadpalen op het Steenplein (Antwerpen), de Prins Albertlei 26 (Antwerpen), Uitbreidingstraat 470 (Berchem), Turnhoutsebaan 46 (Borgerhout), Maurice Dequeeckerplein 2 (Deurne), Italiëlei 112 (Antwerpen), Bist (Wilrijk), Victor Roosensplein (Merksem) en het Frederik van Eedenplein (Linkeroever). Hoboken had al langer een publiek oplaadpunt op de parking van Infrax.

Op termijn is een uitbreiding tot 15 oplaadpalen mogelijk.

Voordien 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 meeste oplaadpalen staan bij Cambio-parkeerplaatsen. Zo zullen er op termijn verspreid over Antwerpen ‘groene zones’ ontstaan: plaatsen waar de stad in samenwerking met bv. De Lijn en Cambio verschillende initiatieven rond duurzaam vervoer concentreert, zoals de oplaadpalen, Velo’s, Cambio-parkeerplaatsen en tram- en bushaltes.

Opladen starten via smartphone

Het opladen start eenvoudig met een badge, sms of door de QR-code op de oplaadpaal

te scannen. Antwerpen was hiermee de eerste Europese stad waar je het ‘tanken’ kan starten via de zogenaamde *Quick Response* (QR)-code op de oplaadpaal. Zodra gebruikers deze tweedimensionale streepjescode scannen met hun smartphone opent de 4242 applicatie waarmee het mogelijk is een oplaadsessie te starten en stoppen.

Wie nog geen smartphone heeft kan het opladen starten via een badge (aan te kopen voor 20 euro bij het Parkeerbedrijf) of via sms. De activering via sms is vergelijkbaar met het sms-parkeren. Een bericht sturen naar het nummer 4242 is voldoende om de oplaadsessie te starten en/of te stoppen. Dit werkt voor gebruikers van de meest gebruikte Belgische mobiele operatoren.

Gratis tanken

Gebruikers kunnen in de eerste proeffase gratis (volledig groene!) elektriciteit tanken bij de nu beschikbare oplaadpalen. De elektriciteitskosten komen voor rekening van het Parkeerbedrijf. Terwijl het voertuig oplaadt, zijn de bestuurders bovendien vrijgesteld van het betalen van parkeergeld. De bestuurders dienen wel zelf een oplaadkabel te voorzien.

Het Antwerpse publieke oplaadnetwerk is een van de proefprojecten binnen het iMove-platform, dat deel uitmaakt van een omvangrijker Vlaams proeftuinproject. Binnen de iMove-groep werkt het Antwerpse Parkeerbedrijf samen met nog 17 bedrijven en onderzoeksinstituten aan innovatieve projecten op terrein van duurzame energie, voertuigtechnologie en mobiliteitsgedrag.

OVERIGE 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. Het project startte in 2010 met de ‘Studieopdracht Parkeergeleiding’. Tritel nv schreef daarmee in opdracht van het Parkeerbedrijf een studie rond het vernieuwen en exploiteren van de parkeergeleiding in Antwerpen. Daarnaast schreef dit 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 2011 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 volgde in 2012.

Op 9 november 2012 dienden drie kandidaten een nieuwe offerte in. Na het beoordelen van deze aanbiedingen zal een gunningsvoorstel worden voorgelegd aan de nieuwe bestuursploeg. De gestanddoeningstermijn voor de offertes loopt tot 9 november 2013.

Initiatieven om betalen voor parkeren gemakkelijker te 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 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 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 hoger 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 parkeertoezichters 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.

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 bijvoorbeeld wordt betaald door de gebruikers.

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

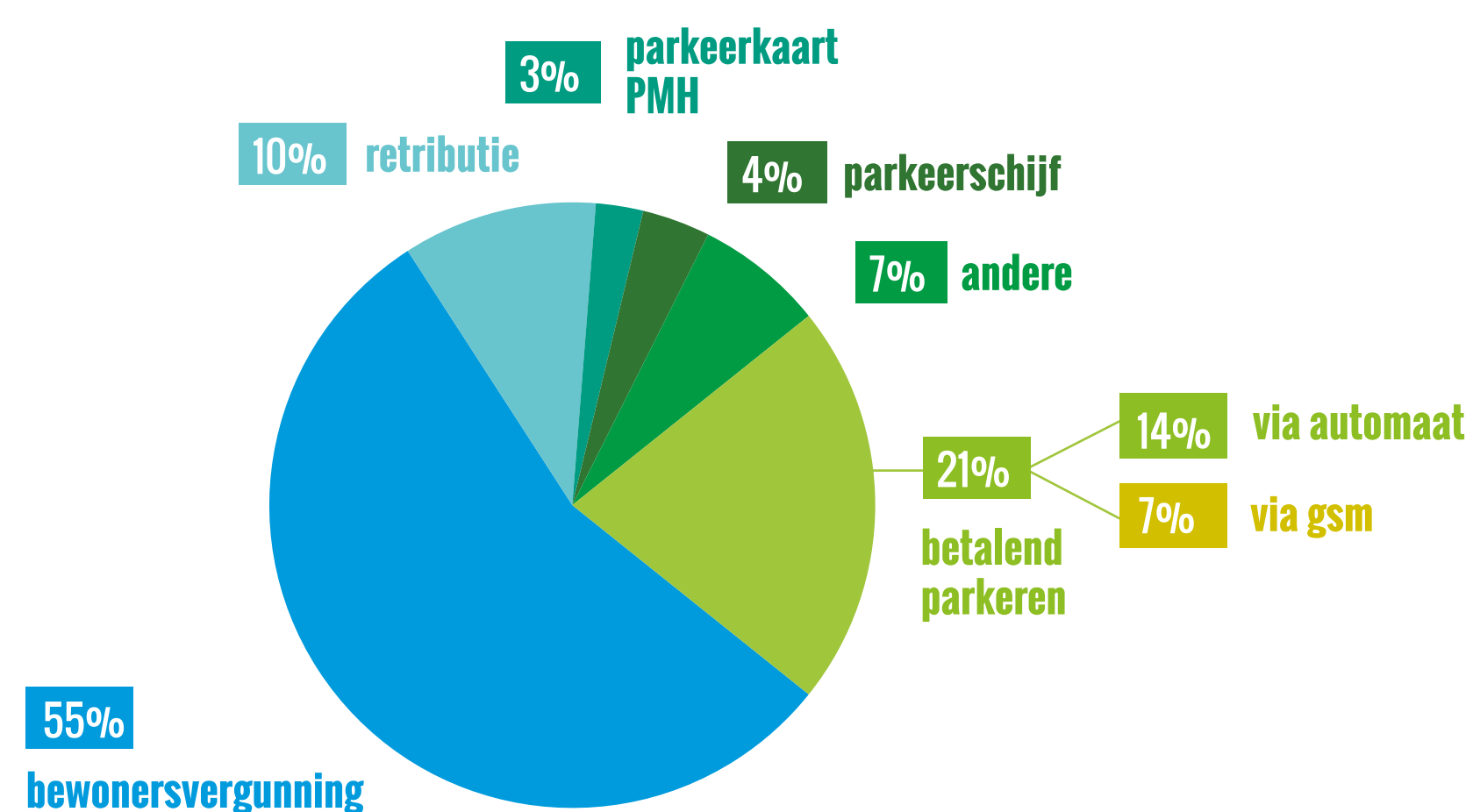
2012: betaalbereidheid stijgt

Afgelopen jaar controleerden de parkeertoezichers in Antwerpen ruim 2.500.000 geparkeerde wagens binnen het gebied met beperkte parkeertijd (tegenover zo'n 2.200.000 in 2011). Ruim tien procent (274.216) van deze auto's kreeg een retributiebon.

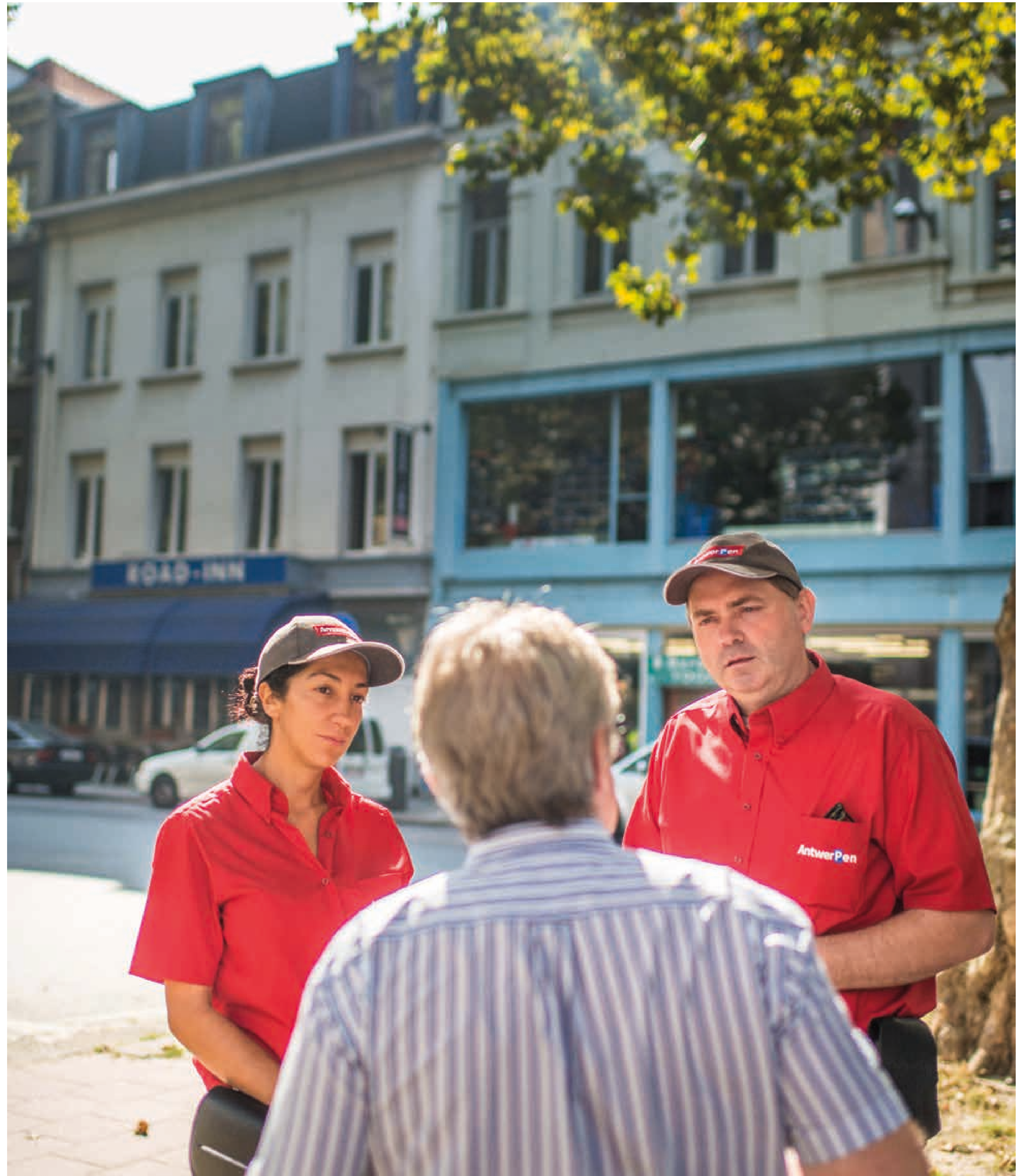
De bereidheid om te betalen blijft in heel Antwerpen stijgen: in maart 2011 kreeg 11,5 procent van de gecontroleerde parkeerders een retributiebon, in 2012 daalde dit tot circa tien procent. Dat is deels een kwestie van gewenning en aanvaarding van betalend parkeren. Daarnaast hebben ook initiatieven die betaling verder vergemakkelijken een blijvend positief effect – of dat nu een ruime keuze is uit verschillende betaalmiddelen of het inzetten van nieuwe technologieën.

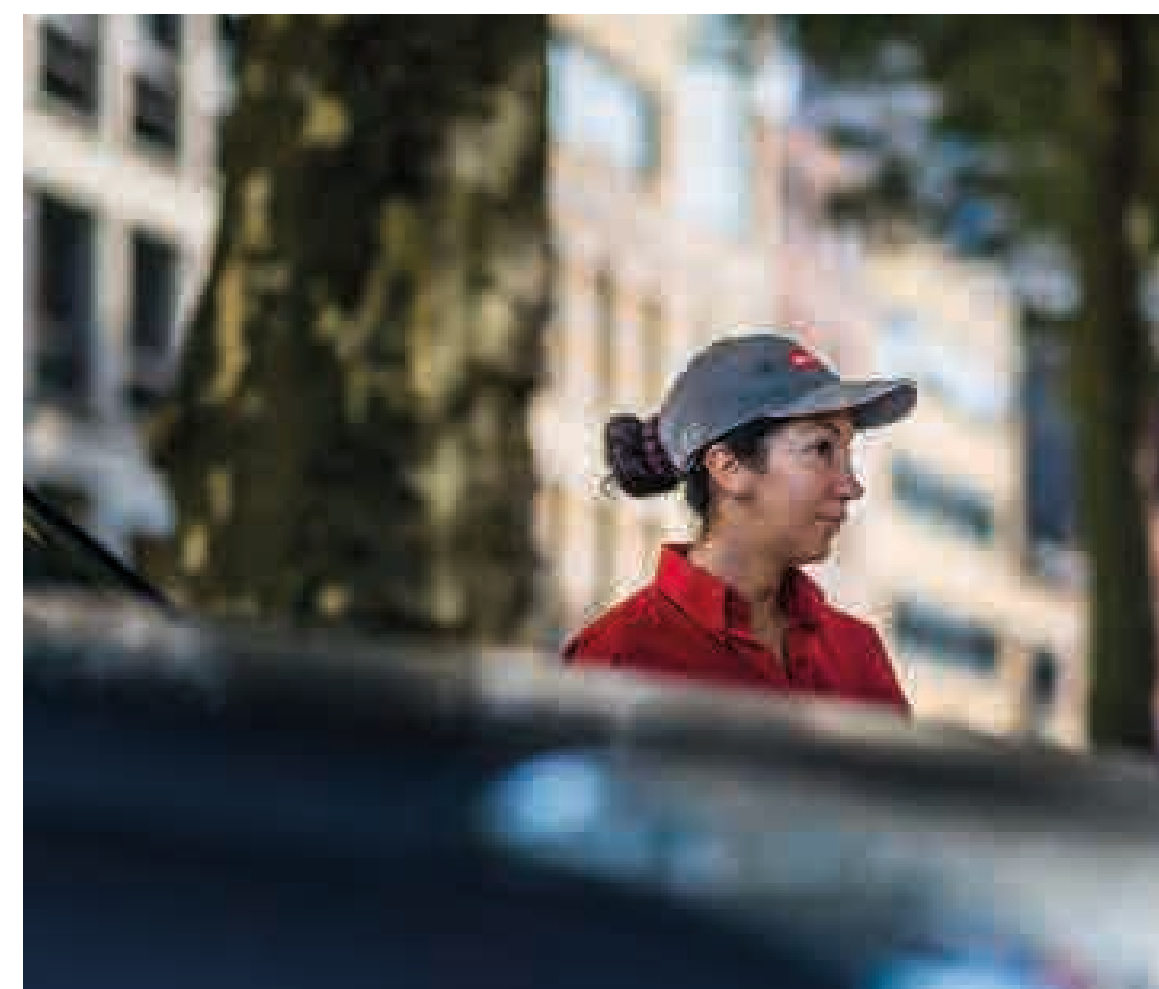
PARKEERTOEZICHT ALS NOODZAKELIJKE 'SLUITSTUK' VAN HET PARKEERBELEID

Tweemaal per jaar (in maart en oktober) registreren de parkeertoezichers 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. (figuur 3)



Figuur 3: Gebruik parkeerplaatsen maart 2013





HOE WERKEN DE PARKEERWACHTERS?

Dagelijks lopen er in Antwerpen zo'n 25 parkeertoezichers op straat, verdeeld over drie shifts (en exclusief de concessiegebieden – zie toelichting op pag. 37). 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 parkeewachters 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. Ligt er geen parkeerticket op het dashboard, dan voeren de parkeewachters 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 parkeewachters 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 parkeewachters 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.



MUNTEN, GSM OF SMS, PROTON EN BANKKAARTEN

Parkeerders konden in 2012 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 in 2006 aan populariteit toenemen. Protonbetalingen blijven dalen – niet alleen aan parkeerautomaten, maar ook in winkels. Vanwege de veranderende betaalmogelijkheden en -wensen volgt het Parkeerbedrijf de evoluties op dit terrein op de voet. 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 introductie van de betaalkaarten heeft haar effect dan ook niet gemist: terwijl slechts een derde van alle automaten deze optie biedt, lieten deze inkomsten de protonbetalingen meteen ver achter zich.

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

De totale inkomsten uit parkeergelden (excl. de concessies) lagen in 2012 een fractie hoger dan vorig jaar. (figuur 4)

	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 ¹	11.658.097,02
2011	7.503.112,30	4.640.936,35	47.084,72	108.676,44	65.627,20 ¹	12.365.437,01
2012	7.359.378,84	4.744.697,37	37.724,33	50.364,14 ²	202.408,50 ³	12.394.573,18

Figuur 4: De totale inkomsten uit parkeergelden (excl. de concessies) (alle bedragen in euro).
1) Betaling met betaalkaarten enkel bij een beperkt aantal testautomaten
2) De Proton-betaaloptie verdween zomer 2012 uit de automaten
3) Sinds de zomer hebben 431 automaten een betaalkaartoptie

11/06/12

PARKEERDERS KUNNEN MET KAART BETALEN BIJ RUIM 400 AUTOMATEN

Het Parkeerbedrijf startte op 11 juni met de aanpassing van de circa 1.500 Antwerpse parkeerautomaten. Zo'n 400 automaten kregen inmiddels een Maestro, Mastercard en Visa betaallooptie. Gezien de sterk afnemende populariteit van Proton-betalingen, greep het Parkeerbedrijf de gelegenheid meteen ook aan om deze betaal-mogelijkheid te verwijderen uit alle automaten

Tijdens de zomermaanden werden 392 automaten uitgerust met een Maestro, Mastercard en Visa betaallooptie. Deze kwamen bovenop de 39 automaten waar parkeerdere sinds de proefprojecten van 2010 en 2011 al met een kaart konden betalen.

Daarmee is circa 30 procent van het Antwerpse automatenpark nu geschikt voor betalingen met Maestro, Visa of Mastercard. In het stadscentrum gaat het om ongeveer één op de twee automaten. Dit maakt parkeren gemakkelijker voor vooral horecabezoekers, het zakelijk en winkelpubliek en toeristen. Parkeerdere hoeven hier enkel hun kaart in de automaat te steken; de code intikken is niet nodig.

In woonwijken of straten waar vooral Antwerpenaars met bewonersvergunningen parkeren kregen minder automaten een kaartfunctie. Alle automaten uitrusten met zo'n betaalkaartoptie is financieel niet verantwoord: het ombouwen kost circa 2.800 euro per automaat.

Uit de proefprojecten bleek dat parkeerdere de betaalkaart-optie snel wisten te vinden en dat het Protongebruik sterk bleef dalen. De gemiddelde Protonopbrengst bedroeg begin 2012 in heel Antwerpen maandelijks nog slechts 6.000 à 7.000 euro; de verwachting was dat dit nog verder zou dalen. Ter vergelijking: alleen al de 19 automaten van het eerste proefproject (Brouwersvliet en Oude Leeuwenrui) registreerden in maart 2011 meteen voor zo'n 6.000 euro aan betalingen met Maestro, Visa of Mastercard.

21/11/12

SMS-PARKEREN STARTEN VANUIT JE AUTO

Eind november lanceerde het Antwerpse Parkeerbedrijf **ProPark**. Deze gratis applicatie maakt sms-parkeren nog sneller en eenvoudiger. Het automaatnummer aflezen of een sms intypen om de parkeersessie te starten hoeft niet meer. Het is voldoende om de juiste parkeerautomaat te selecteren op een stratenplan of via een lijst, gesorteerd volgens afstand. Via die app kan je dus vanuit de auto al

een parkeersessie starten. Daarbij worden meteen ook de tarieven getoond.

Auto kwijt?

Er zitten nog enkele extra handigheidjes in de app. Zo is het mogelijk om meerdere nummerplaten op te slaan. Alle voorbijgeparkeersessies zijn te raadplegen in de historiek en een foto of notitie toevoegen kan bij iedere sessie. De Android en Windows-versies leiden bestuurders bovendien terug naar hun wagens: bij het starten registreert de app de parkeerlocatie. Om de auto terug te vinden vragen parkeerdere eenvoudigweg de route op van hun actuele locatie naar de plaats waar hun wagen geparkeerd staat.

De afrekening van de parkeersessies en sms-kosten blijven ongewijzigd. Voor Proximus-gebruikers verloopt dit via de gsm-factuur, gebruikers van andere (enkel Belgische) operatoren ontvangen hiervoor (na registratie) een factuur. De app kwam tot stand in samenwerking met het Kortrijkse Parkeerbedrijf (Parko).



Antwerpen eerste stad waar je met debetkaart kan betalen aan automaat'



Parkeergeld via Maestro, Mastercard en Visa

Het Antwerpse Parkeerbedrijf blijft pionieren als het gaat om onderzoek naar betaalloopties die het parkeerdere zo gemakkelijk mogelijk maken. Daarom peilde het Parkeerbedrijf in 2011 al 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.



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.

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) 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 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 2012 werden er via Park-line in totaal 13.547 parkeeracties geregistreerd voor een bedrag van 37.724,33 euro (2011: 47.312,48 euro via 17.312 transacties). De gemiddelde parkeerduur van de Park-line-gebruikers was in 2012 333 minuten, tegenover 321 minuten gemiddeld in 2011.



2006-2012: al 8.238.954 miljoen sms-betalingen.’

03/16/12
ACTIE VRIJHOUDEN
PARKEERPLAATSEN VOOR PERSONEN
MET EEN HANDICAP

Ook in 2012 werkten het Parkeerbedrijf en de Antwerpse verkeerspolitie weer samen aan de bewustmaking van auto-bestuurders om voorbehouden plaatsen voor personen met een handicap daadwerkelijk vrij te houden voor de

mensen die ze echt nodig hebben. Tal van chauffeurs nemen deze plaatsen immers in zonder dat zij over de correcte parkeerkaart beschikken. Ook het gebruik van gekopieerde of geleende kaarten zorgt voor heel wat ergernis. Parkeertoezichters steken tijdens de jaarlijkse campagneperiode waarschuwendende flyers onder de ruitenwissers van foutparkeerders. Daarnaast realiseert het Parkeerbedrijf ook extra persaandacht voor dit thema.

In een volgende fase takelt de politie systematisch foutgeparkeerde auto’s weg. Overtreders krijgen de rekening voor de takelkosten en een boete van honderd euro. Bij het gebruik van valse parkeerkaarten wordt bovendien het rijbewijs ingetrokken. Over heel 2012 stelde de verkeerspolitie 6.744 overtredingen vast rond foutparkeren op plaatsen voor personen met een handicap. In 2011 waren dat er 6.579. Een gestructureerde aanpak, verhoogde aandacht en controles zijn dus broodnodig.

Datum	Gecontroleerde plaatsen	Vaststellingen	Aard		
			Geen kaart	Vervallen	Misbruik
vrijdag 23 maart 2012	59	3	2	/	1
zaterdag 24 maart 2012	41	1	1	/	/
maandag 26 maart 2012	54	3	3	/	/
dinsdag 27 maart 2012	49	2	2	/	/
woensdag 28 maart 2012	94	7	7	/	/
donderdag 29 maart 2012	65	5	3	/	2
vrijdag 30 maart 2012	45	2	2	/	/

Figuur 5: actie vrijhouden parkeerplaatsen voor personen met een handicap in 2012

Parkeerwachters 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 3G-verbinding contact met het centrale systeem dat alle gsm-parkeersessies registreert.

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 betaaloptie.

In 2012 verstuurden 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. Eind december stond de teller op 1.742.475 parkeersessies (1.780.753 eind 2011). Op dit totaal zijn er 68.300 ‘0 euro-transacties’ (eerste, gratis sessies) en 76.096 webtransacties (dus zonder sms-kosten).

Dat betekent dat 38,6 procent van de parkeersessies in Antwerpen inmiddels per gsm wordt betaald (38,3 procent sms + 0,4 procent Park-line). Ter vergelijking: in 2011 ging het om 38 procent, in 2010 om 36 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).

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...

Op 8 mei gingen de eerste spades de grond in voor de bouw van buurtparking Vijfhoek onder het Berchemse Frans Van Hombeeckplein - de eerste buurtparking die in opdracht van het Parkeerbedrijf werd gerealiseerd.



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 2012 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. Ook Hangar 18 ging vanaf dat jaar verder onder de naam ‘buurtparking’. In 2012 volgden de buurtparkings elkaar dankzij alle inspanningen in snel tempo op.

Eén van de nieuwe pistes voor bewoners 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’.

Met zes in 2012 geopende buurtparkings stond de teller op 31 december op acht buurtparkings voor in totaal 551 auto-standplaatsen.

Enkele van deze buurtparkings bieden ook onderdak aan moto’s: Districtshuis Berchem (2), Europark (18/uitbreidbaar) en de Handelstraat (5/uitbreidbaar).



Buurtparkings op 31 december 2012

- » Buurtparking Delhaize (30 plaatsen; deeltijds)
- » Buurtparking Den Bell (40 plaatsen; deeltijds en 7/24)
- » Buurtparking Europark (124 plaatsen; 7/24)
- » Buurtparking Handelstraat (38 plaatsen; 7/24)
- » Buurtparking Hangar 18 (260 plaatsen; 7/24)
- » Buurtparking Karel de Grote-hogeschool (50 plaatsen; 7/24)
- » Buurtparking Districtshuis Berchem (5 plaatsen; deeltijds)
- » Buurtparking Eandis (5 plaatsen; deeltijds)



01/03/12

BUURTPARKING DEN BELL

De stad Antwerpen gaf het goede voorbeeld door vanaf maart via een proefproject twintig bewonersplaatsen te reserveren in de parking onder Den Bell – het administratief centrum van de stad Antwerpen. De plaatsen zijn bedoeld voor bewoners van de Brederodewijk die zelf geen in pandige garage of garagebox hebben. Op 1 juli verdubbelde Den Bell het aanbod tot veertig plaatsen.

Bij de ‘dubbelgebruik’-formule worden parkeerplaatsen zowel overdag als ‘s avonds, ‘s nachts en in het weekend optimaal gebruikt.’

01/04/12

BUURTPARKING DELHAIZE: OVERDAG KLANTEN, 'S AVONDS BEWONERS

Sinds 1 april kunnen dertig buurtbewoners van de Delhaize aan de Plantin Moretuslei op deze supermarktparking terecht met hun auto’s. Omwonenden kunnen daar parkeren van maandag tot en met vrijdag tussen 19 en 8 uur en in het weekend vanaf zaterdagavond 19 uur tot maandag 8 uur.

Delhaize wil zo volgens Christiane Steegmans (Senior Vice President Corporate Development Delhaize België) haar steentje bijdragen om de parkeerproblematiek én de leefkwaliteit van de buurt verder te verbeteren: “Het is niet toevallig dat Delhaize als eerste bedrijf in dit proefproject stapt. Delhaize wil een goede band hebben met alle betrokken mensen, niet alleen in onze winkels maar ook daar rond. Dit parkeerproject past perfect binnen dit engagement. Onze Delhaize Supermarkt Plantin is dé ideale locatie om te starten met dit eerste proefproject in Antwerpen door zijn centrale stedelijke ligging en de dicht bewoonde omgeving.”

01/06/12

BUURTPARKING KAREL DE GROTE-HOGESCHOOL OP 'T ZUID VANAF 1 JUNI

Voor bewoners van het Antwerpse Zuid maakte de Parkeermakelaar afspraken met de Karel de Grote-hogeschool. De school was bereid om vanaf 1 juni vijftig plaatsen voltijds ter beschikking te stellen in de parking van de campus tussen Singel en Montignystraat. Zo zorgt de buurtparking voor een beetje verlichting voor een buurt met een hoge parkeerdruk. Zowel buurtbewoners als niet-bewoners die in de buurt werken kunnen hier een abonnement nemen.

08/05/12

START BOUW BUURTPARKING VIJFHOEK EN HERINRICHTING VAN HOMBEECKPLEIN

Op 8 mei gingen de eerste spades de grond in voor de bouw van een volledig nieuwe parking onder het Berchemse Frans Van Hombeekplein. Deze 'Buurtparking Vijfhoek' is de eerste buurtparking die in opdracht van het Parkeerbedrijf wordt gerealiseerd. Zodra het 'dak' op de parking zit volgt meteen ook de volledige herinrichting van het plein.

Het gaat om een bewaakte parking die via een pasjessysteem enkel toegankelijk is voor abonnementhouders. Als de aanleg volgens planning verloopt kunnen omwonenden hier vanaf het voorjaar 2013 terecht. 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.

Herinvestering parkeergeld

De bouw van de buurtparking onder het Van Hombeekplein is een goed voorbeeld van een project waarmee het Parkeerbedrijf zelf actief investeert in de leefbaarheid en bereikbaarheid van buurten. Wordt dit proefproject een succes, dan kan de bouw van buurtparkings een oplossing bieden voor andere Antwerpse buurten waar er veel meer auto's van bewoners zijn dan parkeerplaatsen op straat.

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 de komende veertig jaar 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 parkeer-opbrengsten uit retributies, parkeerautomaten en sms-parkeren.

"Het Parkeerbedrijf investeert daarmee in leefbaarheid en bereikbaarheid van de buurt," aldus Eric Dubois, afgevaardigd bestuurder van het Antwerpse Parkeerbedrijf. "Die investering is nodig om de abonnementen betaalbaar te houden voor buurtbewoners. Om een idee te geven: de bouw van één ondergrondse parkeerplaats kost gemiddeld 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."

24/09/12

DISTRICTSHUIS BERCHEM STELT PARKING OPEN VOOR FIETSEN EN AUTO'S BUURTBEWONERS

Wie in de buurt van het Berchemse districtshuis woont, kan daar sinds 1 oktober terecht om zijn auto of fiets te stallen in de ondergrondse parking. Deze buurtparking telt vijf plaatsen voor personenwagens en tien voor fietsen van Antwerpenaars die aan de oostzijde van de Grotesteenweg (zijde Statiestraat, Driekoningenstraat) wonen en die niet over een eigen garage beschikken.

04/10/12

GRONDIGE FACELIFT VOOR BUURTPARKING EUROPARK OP LINKEROEVER

Het Antwerpse Parkeerbedrijf nam het beheer van de ondergrondse parking aan de Carel van Manderstraat op Linkeroever in de zomer van 2012 over van sociale huisvestingsmaatschappij Woonhaven Antwerpen. Het Parkeerbedrijf investeerde meteen flink in comfort en veiligheid.

Na een ware metamorfose heropende de parking de deuren op 4 oktober als 'Buurtparking Europark'. De voorheen grijsbetonnen muren en zuilen kregen een witte verflaag en de verlichting is vernieuwd. Om ongewenste bezoekers buiten te houden kwamen er nieuwe nooddeuren en een verbeterd toegangscontrolesysteem. Verder hangen er nu camera's en zijn de lijnen van de parkeervakken opnieuw aangebracht zodat iedereen netjes in de vakken kan parkeren.

Alle maatregelen samen zorgen voor een moderne en comfortabele parking waar buurtbewoners en pendelaars die in de omgeving werken hun auto's, moto's en fietsen droog en veilig kunnen stallen.

Minderhinderoplossing

De buurtparking kon meteen een tijdelijke (gratis) minderhinderoplossing bieden aan de bewoners

van de Ernest Claesstraat en de Carel van Manderstraat die vanwege de werkzaamheden niet op straat konden parkeren.

Verder reserveerde het Parkeerbedrijf twintig plaatsen voor de auto's van medewerkers van de nabijgelegen school. Daarnaast is er plaats voor zo'n twintig fietsen en achttien moto's – dit aantal kan worden uitgebreid.

Speciaal Woonhaven-tarief

Ondanks alle verbeterwerken handhaafde het Parkeerbedrijf een speciaal, betaalbaar maandtarief voor Woonhaven-huurders. Zij betalen 27 euro per maand voor een autostalplaats (of slechts 7 euro per maand mits inlevering van hun bewonersvergunning). Buurtbewoners en werknemers van omliggende bedrijven betalen maandelijks 50 euro (of 30 euro mits inleveren bewonersvergunning).

Een plaats in de fietsenstalling bedraagt 5 euro per maand.

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.

FIETSPARKEREN

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.

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.



Zorg ervoor dat fietsers hun rijwiel gemakkelijk kunnen stallen'

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.



‘Parkeer- en verkeersdruk
verminderen? Stimuleer het
fietsgebruik!



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.

1. Fietshekjes

In 2012 gaf het Parkeerbedrijf opdracht tot plaatsing van 500 zogenaamde ‘bovenlokale fietsparkeerhekjes’ op het openbaar domein: fietsparkeerplaatsen op cruciale plaatsen in de stad, zoals ov-knooppunten, pleinen en winkelstraten.

Medewerkers van het Parkeerbedrijf selecteren op basis van een reeks criteria de geschikte locaties voor deze ‘nietjes’, doen het nodige onderzoek ter plaatse, maken de technische fiches en geven tot slot de nodige plaatsingsinstructies aan de verkeerstechnische cel. Daarnaast zijn er nog de lokale fietsbeugels die worden geplaatst op verzoek van de districten of buurten.

De fietshekjes en -beugels 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 wild-geparkeerde 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 2012 kwamen er (net als in 2010 en 2011) twee stallingen bij:

- » Op 1 september werden er 20 fietsplaatsen ingericht in buurtparking Europark (Linkeroever).
- » In oktober volgden er 10 plaatsen onder het districtshuis Berchem.
- » Alle 7 buurtfietsenstallingen samen bieden plaats aan maximaal 215 fietsen. Naast de genoemde 30 nieuwe plaatsen, kunnen bewoners met hun rijwielen terecht in de Justitiestraat (45), Handelstraat (50), de Zénobe Grammestraat (20), de Boomgaardstraat (20) en in de Zwijgerstraat (50).



Antwerpse Velo's vaker gebruikt dan stadsfietsen waar ook ter wereld.'

'Velo: Laureaat
Thuis in de Stad'-prijs 2012

3. Publieke fietsen

VELO. DE HANDIGE FIETS VAN 'T STAD

Sinds 9 juni 2011 kunnen Antwerpenaars en bezoekers van de stad de klok rond gebruikmaken van Velo. Daarvoor staan er 1.000 stadsfietsen klaar in een van de ruim 80 Velo-stations in het gebied tussen de Singel en de Schelde. En het succes bleek groter dan verwacht: begin 2012 waren er al ruim 19.000 jaarkaarten in omloop. Daarmee zat het systeem aan z'n limiet en moest Velo half mei de abonnementenverkoop voorlopig opschorten.

De tijdelijke verkoopstop was nodig om de dienstverlening aan de abonnees op peil te kunnen houden. De limiet wordt immers bepaald door de combinatie van de aantallen stations, fietsen en jaarkaarten én het gemiddelde gebruik van de stadsfietsen.

'In 2012 haalden alle Velo-gebruikers samen ruim 2.062.359 maal een Velo uit een van de stations.'

Dat gemiddelde gebruik blijkt in Antwerpen vele malen hoger te liggen dan in andere steden waar stadsfietsen rondrijden. In 2012 haalden alle Velo-gebruikers samen ruim 2.062.359 maal een Velo uit een van de stations. Velo scoort in het laagseizoen al een gemiddelde van zo'n zes ritten per fiets per dag. Zelfs op regen- en sneeuwdagen haalt Velo nog een gemiddelde van vier ritten per dag. Maar op zomerse dagen stijgt dat al snel naar acht tot negen, met uitschieters tot tien ritten per dag per fiets.

Voor het Velo-verdeelteam is een dagelijks gemiddelde van acht ritten per fiets het maximum waarbij het nog kan zorgen voor voldoende fietsen en vrije plaatsen in de verschillende stations. Het grootste deel van de dag tenminste, want tijdens de piekuren is een goede verdeling al een stuk moeilijker en kunnen zij enkel wachten tot de fietsen weer 'neerdalen' in de stations.



2.062.359

verplaatsingen
in 2012

18.788

jaarkaartgebruikers
(onder wie 68% Antwerpenaars)

5.635

verplaatsingen
per dag (gemiddeld)

3.433

weekpassen
(5.499 totaal sinds start)

6,2

ritten gemiddeld
per dag per actieve fiets

8.960

belangstellenden stonden voor kortere
of langere tijd op de wachtlijst

167

dagen met 6.000
of meer ritten

15.898

dagpassen
(31.434 totaal sinds start)

9.294

ritten op topdag
25 05 2012

1.400

personen op de wachtlijst ontvingen
tussen okt/dec een uitnodiging tot
registratie

Om de druk op het systeem iets te verlichten kwamen er in de zomer alvast vijftig fietsen bij en ging het eerder geplande Velo-station op de De Keyserlei open. Ondanks de tijdelijke jaarkaarten-stop, bleven de dag- en weekpassen wel verkrijgbaar. Deze gebruikerscategorie fietst immers vooral in de minder drukke periodes, buiten de spitsuren. Velo-Antwerpen bleef de verkoop van deze passen wel voortdurend monitoren om indien nodig ook hier een tijdelijke stop in te voeren.

Begin oktober kregen de eerste mensen van de wachtlijst goed nieuws. Vooruitlopend op de uitbreiding van het stads-fietsensysteem in juni 2013, stuurde de Velo-klantendienst vanaf dat moment wekelijks een registratie-uitnodiging naar de bovenste honderd personen op de wachtlijst.

En verder:

- » telde Velo op 31 december 2012 84 stations voor in totaal 1.000 fietsen;
- » groeit Velo in 2013 door tot circa 150 stations voor in totaal 1.800 fietsen;
- » is 46% van de Velo-rijders tussen 26 en 40 jaar;
- » fietsen iets meer mannen (60%) 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.

02/07/12

NIEUWE VELO-APP BIEDT ACTUELE INFO OVER BESCHIKBARE FIETSEN

Velo lanceerde aan het begin van de zomer een nieuwe smartphone applicatie. Deze app biedt *real time*-informatie over het aantal beschikbare fietsen en vrije plaatsen in alle stations, en maakt het nog gemakkelijker om de weg naar het dichtstbijzijnde station te vinden. Er is ook een iPad-versie beschikbaar.

Voor Velo-gebruikers was vooral de *real time*-informatie over het aantal beschikbare fietsen en vrije plaatsen een grote vooruitgang. De nieuwe app krijgt zijn informatie direct uit de Velo-database, die om de minuut wordt geüpdatet. Eerdere (door enthousiaste fans ontwikkelde) apps haalden de stationsinfo van de Velo-website, waardoor er soms vertragingen tot een half uur konden optreden.

Verder kunnen gebruikers het dichtstbijzijnde Velo-station nu zowel via een stationsnamenlijst als op een stadsplan selecteren. De app berekent vervolgens de snelste weg naar het gewenste station, vertrekkend vanuit de locatie waar de gebruiker zich bevindt. Daarbij is er ook de optie om je favoriete stations in te geven, die dan bovenaan de lijst verschijnen.

De app speelde ook in op de wens van Velo-gebruikers om defecten op een snelle en eenvoudige manier te kunnen melden. Op het smartphone- of tabletscherm verschijnt nu een afbeelding van een Velo met vijf punten: op het zadel, stuur en op de onder-, voor- of achterkant van de fiets. Bij aanraking van bijvoorbeeld het stuur wordt de keuzemogelijkheid verder verfijnd tot 'bel, rem voorlicht, versnellingen of ander probleem'. Gebruikers kiezen een van die opties, kunnen daar desgewenst nog extra info aan toevoegen, geven het nummer van de defecte Velo in en de melding wordt automatisch verstuurd naar de Velo-verdeeldienst.



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 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

SAMENWERKING, GROEI EN SOCIALE ECONOMIE

Het Parkeerbedrijf coördineert, evalueert en superviseert het Velo-project. Verder investeert het Parkeerbedrijf 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, 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. 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 een tweede fase (2013) groeit Velo door naar 1.800 fietsen en zo'n 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 rond de 20 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.

Klantendienst

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

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 kwam er de afgelopen jaren een nieuwe telefooncentrale om de klantenservice te kunnen monitoren en gingen de baliemedewerkers flexibeler werken om ruimere openingstijden mogelijk te maken.

Daarnaast 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.



MYSTERY VISITS

Zowel medewerkers als leidinggeven-den 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.

	Aantal oproepen	Gemiddelde gesprekstijd
2010	30.034	2 min. 36 sec.
2011	36.546	2 min. 34 sec.
2012	37.494	2 min. 33 sec.

Figuur 6: de telefooncentrale in 2012 (enkel centrale lijn / balie)

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.

Bezwaren: mondigheid en menselijkheid

Het absolute aantal bezwaren daalde licht vergeleken met 2011. Dat is het directe gevolg van een geringer aantal uitgeschreven bonnen. Relatief gezien ontving het Parkeerbedrijf wel meer bezwaren in 2012 vergeleken met vorig jaar: mensen worden mondiger, staan meer met elkaar in contact via sociale media waardoor emotionele reacties zich snel verspreiden. Ook verschijnen er geregeld kranten-

artikels waarin de geldigheid van parkeerbonnen in twijfel wordt getrokken, is een mail sneller verstuurd dan (vroeger) een brief, enzovoorts. De kwaliteit van de vaststellingen blijft echter stijgen: het aantal 'onterechte' bezwaren steeg en er werden dus minder bonnen geannuleerd (50 procent in 2011, slechts 40 procent in 2012).

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, langskomen bij de balie of bezwaar aantekenen via e-mail.



	% 2012	% 2011
e-mail	26,7	25
brief	14,5	28
telefoon	48,8	38,3
balie	8	6,1
fax	2	2,6

Figuur 7: kanalen bezwaren bij retributiebonnen

Klantvriendelijkheid betekent dat voor iedereen dezelfde regels gelden.

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 2012 ongeveer 40 procent van de bonnen waarover parkeerders contact opnamen met de klantendienst.

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 bonn 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.

	2012	2011
gecontroleerde auto's	ca. 2.500.000	ca. 2.200.000
retributies	274.216 (ca. 11%)	260.000 (ca. 12%)
bezwaren	22.607 (ca. 8,2%	22.850 gevallen (ca. 8%)
annulaties	17.414 (ca. 40%)	11.355 (ca. 50%)

Figuur 8: aantal bezwaren en verzoeken om toelichtingen bij retributiebonnen





PARKEERBEDRIJF NEEMT KLANTDIENST 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.

Sluiting Parkeerwinkel Berchem

Gegevens van de nieuwe concessie Berchem-Vijfhoek kwamen meteen vanaf de start in juni 2011 al in de database van het Parkeerbedrijf terecht. Van de bestaande concessies sloot Parkeerbeheer Berchem als eerste op 1 juni 2012 de deuren van de parkeerwinkel in de Statiestraat. Ook de parkeerwinkel in de parking onder het St.-Jansplein zal op termijn verdwijnen.

Samenwerking met ombudsdienst stad Antwerpen

Ook in 2012 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' werkterrein 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 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 *tweedelijns*klachten.

In 2012 waren dat er 147.

Anderen wenden zich meteen tot de ombudsvrouw zonder ooit het Parkeerbedrijf te hebben gecontacteerd. Dat 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 *eerstelijns*klacht opgetekend (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 CONCESSIES

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

- » Berchem-Station (Parkeerbeheer)
- » St.-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 (open vanaf voorjaar 2013) 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/Lotto Arena of Antwerpen Expo hard nodig is om de leefbaarheid voor buurtbewoners te garanderen, terwijl het arbeidsreglement van het Parkeerbedrijf zondagswerk voorlopig niet toelaat.

Persberichten 2012

Het Parkeerbedrijf maakt nieuws

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.



20/01/12

Nu ook bewonersparkeren op Eilandje-zuid

25/01/12

Antwerpen opent netwerk publieke oplaadpalen

15/02/12

Buutparkings Delhaize en Den Bell: overdag klanten, 's avonds bewoners

16/03/12

Proefproject aangepaste parkeerregeling voor bewoners in winkelstraten

27/04/12

Antwerpen schaft overal 'beurtelings parkeren' af

02/05/12

Uitbreiding parkeerzone Linkeroever

02/05/12

Opening P+R Olympiade

08/05/12

Start bouw buutparking en herinrichting Van Hombeeckplein

08/05/12

Buutparking Karel de Grote-hogeschool op 't Zuid vanaf 1 juni

13/05/12

Wegens groot succes voorlopig geen nieuwe Velo-jaar kaarten

13/05/12

Nieuw Velo-station op De Keyserlei

25/05/12

Voorzichtig met parkeer-applicaties die het Parkeerbedrijf niet ondersteunt

11/06/12

Parkeerders kunnen binnenkort met kaart betalen bij ruim 400 automaten

02/07/12

Nieuwe Velo-app biedt actuele info over beschikbare fietsen

03/08/12

Europark: eerste buutparking op Linkeroever

07/09/12

Verdere uitbreiding blauwe parkeerzone Linkeroever

18/09/12

Driehonderd Velo-jaar kaarten beschikbaar vanaf oktober

24/09/12

Parking districtshuis Berchem: ruimte voor fietsen en auto's buurtbewoners

04/10/12

Buutparking Europark op Linkeroever officieel open na grondige facelift

21/11/12

Gratis applicatie maakt sms-parkeren in Antwerpen nog makkelijker

30/11/12

Actie rond foutparkeren op plaatsen voor personen met een handicap

14/12/12

Locaties 39 nieuwe Velo-stations bekend



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’ (zie pag. 9).

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 op woensdag 14 november 2012 in Het Nieuwsblad en De Standaard verscheen:

[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 schandalig 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 van 3 december 2012:

[\(...\) 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.

4/dec/12 Het Nieuwsblad **Politie start campagne tegen parkeren op plaatsen voor gehandicapten** De Antwerpse politie en het Parkeerbedrijf GAPA zijn gestart met een campagne om foutparkeren op voorbehouden plaatsen voor gehandicapten tegen te gaan. **3/dec/12** Gazet van Antwerpen **6.254 boetes voor foutparkeren** 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. **22/nov/12** Het Nieuwsblad & De Standaard **Nooit meer zoeken naar je wagen dankzij gratis app** Het Antwerps Parkeerbedrijf GAPA lanceerde woensdag de gratis parkeerapplicatie ProPark. **14/nov/12** Het Nieuwsblad & De Standaard **Ruim 2.500 parkeerboetes tijdens Boekenbeurs** Parkeerbedrijf GAPA en de Antwerpse politie schreven tussen 31 oktober en 11 november ruim 2.500 parkeerboetes uit in de zone ‘Expo’. **5/okt/12** Gazet van Antwerpen **Europark heropent als buurtparking na grote facelift** De bewoners van de Emile Verhaerenlaan, Ernest Claesstraat en Carel van Manderstraat hebben voortaan een eigen parking. **3/okt/12** Het Nieuwsblad **‘Versmallen en doorknippen van hoofdwegen nefast’** Van Campenhout: “Wij vinden dat het aantal parkeerplaatsen niet meer mag verminderen. Er is nu al een enorm tekort aan parkeergelegenheid in de stad. Wij pleiten dus voor het bouwen van buurtparkings. Die buurtparkings zullen niet gratis zijn, maar via subsidiëring zouden we die parkings wel betaalbaar kunnen houden. We zouden ook korting kunnen geven aan mensen die hun bewonerskaart inleveren bij het parkeerbedrijf GAPA.’ **2/okt/12** Het Laatste Nieuws **De Wever slaat, Janssens zalft** Wel, in ons Parkeerbedrijf, in onze zorg en in onze sport hébben we de voorbije zes jaar ongeveer 20 tot 25 procent mensen van buitenlandse origine aangeworven. **29/sep/12** Gazet van Antwerpen **Antwerpen krijgt fietstrommels** De stad Antwerpen gaat in 2013 twintig fietstrommels plaatsen. **27/sep/12** Gazet van Antwerpen **Protest tegen nieuwe parkeerregeling** Pendelaars parkeren massaal fout aan park and ride op Linkeroever **18/sep/12** Het Laatste Nieuws **“Parkeerplaatsen schrappen kan niet”** Van Campenhout: “GAPA (het Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf, red.) moet in de toekomst alleszins zijn rol blijven spelen bij de grote projecten die de komende legislatuur nog op stapel staan. Als er een nieuwe woonwijk wordt gebouwd, moet GAPA ervoor zorgen dat er in de buurt voldoende en betaalbare parkeergelegenheid is.” **27/aug/12** Gazet van Antwerpen **Tekort aan parkeerplaatsen voor bewoners neemt toe** Dat blijkt uit het jaarverslag van het Antwerpse Parkeerbedrijf GAPA. **27/08/2012** Gazet van Antwerpen **Een wagen hebben in de stad betekent meer lasten dan lusten.** Uit het jaarverslag 2011 van het Antwerpse Parkeerbedrijf GAPA blijkt dat er 36.825 parkeerplaatsen zijn in de gebieden binnen de Singel waar bewonersparkeren geldt. Voor deze plekken zijn er echter 50.813 bewonerskaarten in omloop. **7/aug/12** Gazet van Antwerpen **Parkeerproblemen in Ekeren Donk nog niet opgelost** Het Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen (GAPA), stelde voor een parkeerverbod langs één kant van de straat in te voeren. Het districtsbestuur, dat in deze materie een adviserende functie heeft, zag de schrapping van zo veel parkeerplekken niet zitten. **4/aug/12** Gazet van Antwerpen **Eerste buurtparking** De bewoners van de Ernest Claesstraat en Carel van Manderstraat kunnen vanaf 1 september terecht in een ondergrondse buurtparking. **2/aug/12** Het Nieuwsblad **‘Zonder parkeerplaats wordt mijn vrouw opgesloten’** Omdat de wagen van Staf Alpaerts betrokken raakte bij een verkeersongeval dreigt hij de parkeerplaats voor zijn gehandicapte vrouw te verliezen. ‘Maar mijn vrouw is nog steeds gehandicapt en moet geregeld worden vervoerd.’ **31/jul/12** Gazet van Antwerpen **Buurtparkeren kent succes** De gemiddelde bezettingsgraad in de buurtparkings bedraagt vijftig procent. Het Parkeerbedrijf GAPA is best tevreden. **24/jul/12** Het Laatste Nieuws **Groen wil minder bewonerskaarten** Volgens Gapa (het Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf, red.) kost een parkeerplaats in een ondergrondse parkeergarage 30.000 euro, bovengronds is dat 12.000 euro. **17/jul/12** Gazet van Antwerpen **Geen boete voor parkeren op voetpad** Auto’s die op een plaats staan waar ze niet mogen staan, vallen onder politionele bevoegdheid. Eric Dubois: “Wij vinden dat ook wel een lastige situatie, maar dat is nu eenmaal de wetgeving.” Of de foutparkeerder zich ook bewust is van dit achterpoortje is nog maar de vraag, maar volgens GAPA duikt het fenomeen wel vaker op. **12/jul/12** Gazet van Antwerpen **“Die agressie pikken we niet”** Nog maar kort nadat een parkeerwachter van het Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen (GAPA) in uw krant getuigd had over hoe herhaalde fysieke agressie in de stad hem tot ontslag

had gedwongen, heeft een parkeerwachter opnieuw klappen moeten incasseren. **10/jul/12** Het Laatste Nieuws **Geen parking voor gehandicapten** Koen Palinckx: “Het districtsbestuur noch GAPA kreeg ooit een vraag. Het is alert van Erik Bernard en we zullen GAPA vragen om aan Hof De Bist er één of twee voor te behouden en aan het Ekershof kan eventueel één plaats komen.” **21/jun/12** Het Nieuwsblad **Buitenlandse auto’s hebben parkeerkaart** Eric Dubois, afgevaardigd bestuurder van het Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Gapa, vindt het probleem overroepen. ‘We hebben een zeshonderdtal bewonerskaarten afgeleverd aan buitenlandse voertuigen. Dat is 0,8 procent van het totale aantal bewonerskaarten.’ **20/jun/12** Gazet van Antwerpen **Wij draaien op voor boetes van klanten** “Per maand krijgen wij van het Parkeerbedrijf aanmaningen voor zo’n 20.000 euro aan onbetaalde retributies **20/jun/12** Gazet van Antwerpen **Parkeerwachter stopt na pak slaag** De parkeerwachter werkt bij Gapa (Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen). Hij kiest ervoor om anoniem zijn verhaal te doen. **19/jun/12** Het Nieuwsblad **Geen enkel misdrijf en toch elke maand 20.000 euro parkeerboetes** Mustapha(28) en Rachid Bchiri(31) krijgen elke maand aanmaningen voor zo’n 20.000 euro aan onbetaalde parkeerbonnen **19/jun/12** Het Laatste Nieuws **Parkeergeleiding komt er dan toch** Het lijkt op de processie van Echternach, maar volgend jaar krijgen we dan toch écht een nieuw systeem van parkeergeleiding in Antwerpen. Het stedelijk Parkeerbedrijf GAPA heeft een bestek opgemaakt voor een soort ‘lightversie’. **16/jun/12** Gazet van Antwerpen **Parkeerbzones met verdiepingen** De P&R op de Blancefloerlaan op Linkeroever telt 320 parkeerplaatsen. Het terrein staat zo goed als altijd voor 94 procent vol. Het Antwerpse Parkeerbedrijf GAPA wil dit optrekken naar 1043. Dat zou ook de parkeerdruk op Linkeroever verlichten. **12/jun/12** Het Laatste Nieuws **Gratis parkeren alleen in Hoboken mogelijk** Branders. “Bovendien heeft het invoeren van betalend parkeren geen enkel

HET PARKEERBEDRIJF IN HET NIEUWS IN 2012

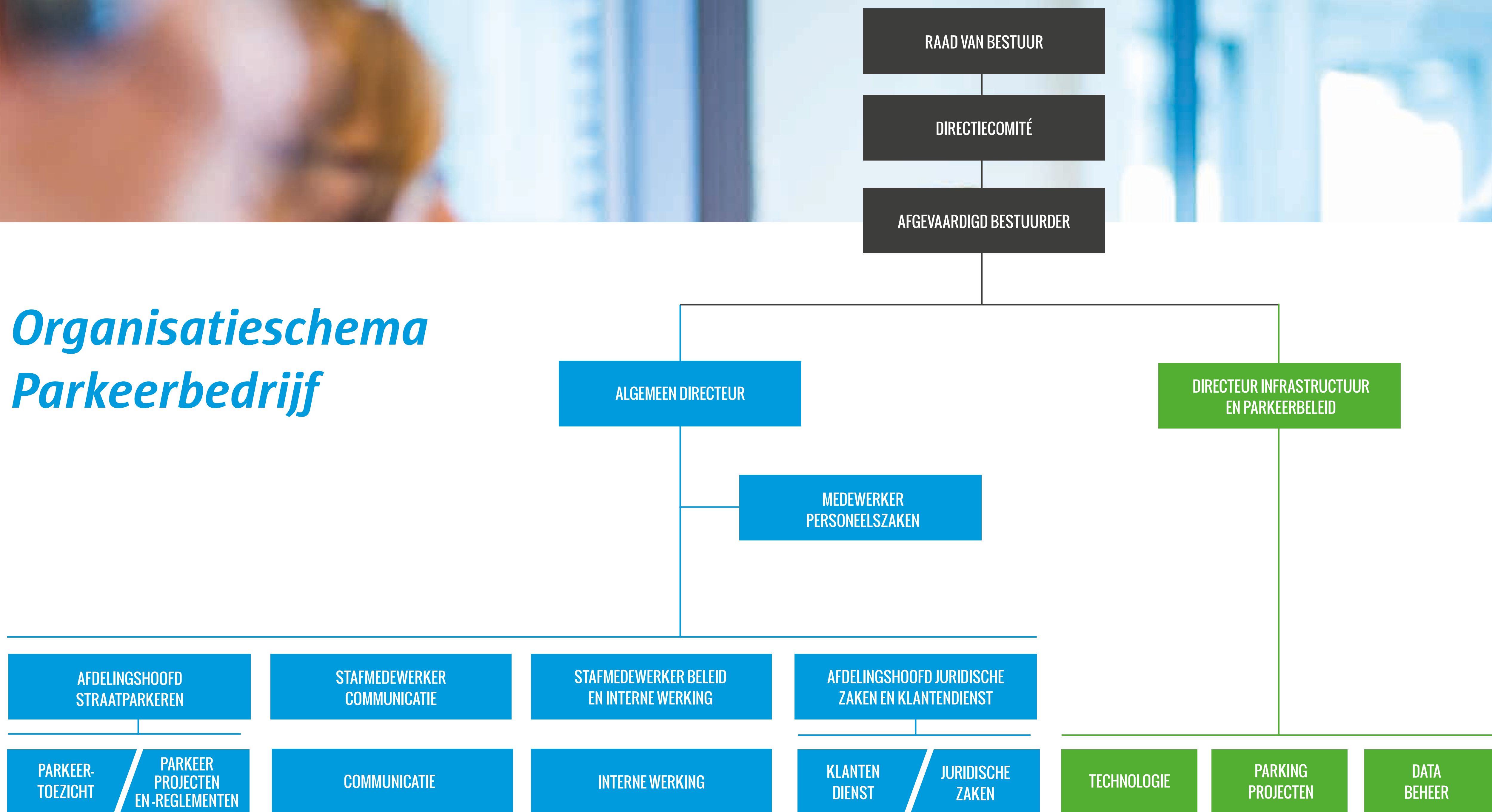
voordeel voor Hoboken, want de inkomsten van de parkeerautomaten gaan naar de stadAntwerpen en Parkeerbedrijf GAPA. **12/jun/12** Het Laatste Nieuws **Parkeren Linkeroever blijft probleem** Districtsschepen voor Mobiliteit Joris Giebens (Groen), Parkeerbedrijf GAPA en Woonhaven zijn op zoek naar een oplossing. **12/jun/12** Gazet van Antwerpen **Parkeer met kredietkaart Antwerpen** 400 parkeerautomaten krijgen Maestro-, Mastercard- en Visa-betaalmogelijkheid **9/jun/12** De Standaard **Parking grootstad, altijd volzet** In Antwerpen circuleren 72.000 bewonerskaarten, voor 46.000 plaatsen. En niemand die durft te zeggen dat we van onze auto’s af moeten. **9/jun/12** Het Nieuwsblad & De Standaard **Betalend parkeren op Linkeroever niet op punt** Bewoners van Linkeroever die net buiten het gebied voor betalend parkeren wonen, ondervinden problemen. Ze krijgen zelf geen bewonerskaart en stellen vast hoe de plaatsen voor hun deur worden ingenomen door tramreizigers. **6/jun/12** Gazet van Antwerpen **Parkeerbwinkel Berchem** Sinds 1 juni is de Parkeerbwinkel in de Statiestraat gesloten. **6/jun/12** Gazet van Antwerpen **“Slechts in paar straten betalen”** “Niet op de hele Linkeroever moet je voortaan betalen om te parkeren”, reageert het Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen op protest tegen het nieuwe reglement op Linkeroever. **5/jun/12** Gazet van Antwerpen **Pendelaars woedend over betalend parkeren Linkeroever** ‘Perfecte’ combinatie van auto en tram op Linkeroever valt in het water **31/mei/12** Gazet van Antwerpen **Toch boete met parkeer-app Antwerpen** Parkeerbedrijf waarschuwt voor risico’s bij gebruik van smartphone voor sms-parkeren Toch boete met parkeer-app **9/mei/12** Gazet van Antwerpen **Bouw buurtparking Berchem begint** Het is de eerste buurtparking die in opdracht van het Antwerpse Parkeerbedrijf GAPA wordt gerealiseerd. **3/mei/12** Gazet van Antwerpen **Parkeerplaats voor 195 auto’s** Het Generaal Robertsplantsoen kreeg een park and ride, waar plaats is voor 195 auto’s. **24/apr/12** De Standaard

Antwerpen worstelt met parkeerprobleem Overal in Antwerpen is er een parkeerprobleem. Volgens de stadsmonitor van de Vlaamse overheid ondervindt zestig procent van de Antwerpenaars problemen met parkeren. **23/apr/12** Gazet van Antwerpen **“We willen af van de betutteling door de stad”** Koen Kennis: “Een van de ideeën daarrond is het invoeren van een lokale administratieve sanctie (LAST) van 50 euro, bovenop de al bestaande GAS-retributies voor overlast en vandalisme. Sancties die ook door de parkeerwachters van het Autonoom Parkeerbedrijf (GAPA) kunnen worden opgelegd.” **16/apr/12** Het Laatste Nieuws **MAS wordt toegankelijker voor rolstoelgebruikers** “Dat is minder belangrijk dan de bereikbaarheid van het gebouw en de problemen bij de ingang en de trappen. Het Parkeerbedrijf van de stad (GAPA) gaat voor ons extra plaatsen aanleggen in de Van Schoonbekestraat en bij het Red Star Line-museum.” **31/mrt/12** Het Laatste Nieuws **Strengere voorwaarden voor taxichauffeurs** “We hebben intussen ook een akkoord met De Lijn en met Gapa over het gebruik van vrije tram- en busbanen”, zegt Van Avermaet. **28/mrt/12** Gazet van Antwerpen **Geen alternatief voor auto’s** **Marnixplaats** Schepen Van Campenhout (N-VA) vreest dat visgraatparkeren in zijstraten niet kan. “Dat wordt nu onderzocht door het Antwerpse Parkeerbedrijf GAPA” **17/mrt/12** Het Laatste Nieuws **Parkeervergunning van bewoners in zes winkelstraten niet meer geldig** “De stad voerde het systeem al in 2010 in op de Turnhoutsebaan, de Stenen Brug en in de Carnotstraat. Dat bleek een succes bij zowel handelaars als bewoners, daarom breiden we het systeem uit”, zegt Michiel Penne van het Parkeerbedrijf GAPA **17/mrt/12** Gazet van Antwerpen **Bewonerskaarten niet geldig tijdens openingsuren winkels** Stad start op 2 april met aangepaste parkeerregeling voor bewoners in winkelstraten **15/mrt/12** Gazet van Antwerpen **Parkeerwachters slingeren minder bestuurders op de bon** Het aantal bewonerskaarten weegt zwaar door op de Antwerpse parkeerproblemen, sms-parkeren zit in de lift en het aantal retributies is lichtjes gedaald. Dat blijkt uit een onderzoek van het Antwerpse Parkeerbedrijf GAPA. **8/mrt/12** Gazet van Antwerpen **Te weinig vrouwen in raden van bestuur Antwerpen** Ook het Gemeentelijk Parkeerbedrijf (GAPA) en Vastgoed & Stadsprojecten Antwerpen hebben nog niet voldoende vrouwelijke bestuurders. **6/mrt/12** Het Nieuwsblad & De Standaard **Archeologen onderzoeken Van Hombeeckplein** In mei starten de graafwerkzaamheden voor de aanleg van een buurtparking onder het Berchemse Frans Van Hombeeckplein **28/feb/12** Het Nieuwsblad **Absurde parkeersituatie op Kapelsesteenweg** Het gemeentebestuur van Brasschaat laat de blauwe zone regelmatig controleren. Aan de Ekerse kant werd er door Gapa nooit gecontroleerd.” **17/feb/12** Het Nieuwsblad **Delhaize en Bell laten buurtbewoners parkeren in bedrijfsparking** De eersten die zich kandidaat stelden voor zo’n proefproject, zijn de ‘Plantin Delhaize’ en het administratief centrum Den Bell. **17/feb/12** Gazet van Antwerpen **Nieuws uit uw district – buurtparkings** Buurtbewoners mogen auto bij Delhaize parkeren **16/feb/12** Gazet van Antwerpen **Buurtparkeren op parkings warenhuizen** Bewonersparkeren op de parkings van onder meer warenhuizen moet een antwoord bieden op het toenemend tekort aan plaats om de auto te stallen. **11/feb/12** Het Nieuwsblad **‘Maak parkeren in stad (beetje) betalend’** Sinds vorig jaar kan al wie zijn bewonersparkeerkaart inlevert bij het Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf (GAPA), rekenen op een korting voor een bewonersabonnement van een publieke parking of buurtparking. **1/feb/12** Gazet van Antwerpen **Voortaan enkel korte tijd parkeren op Bredabaan Merksem** Na het succes van een proefproject in Borgerhout, kunnen bewoners nu ook niet meer voor lange tijd parkeren op de Merksemse Bredabaan. **26/jan/12** Het Nieuwsblad & De Standaard **Stadsdiensten rijden voor het eerst elektrisch** Gapa, het Gemeentelijk Parkeerbedrijf, opent negen oplaadpunten verspreid over de stad. **25/jan/12** Het Laatste Nieuws **Parkeren op Eilandje betalend vanaf maart** Parkeren op het Eilandje in Antwerpen wordt vanaf 1 maart betalend tussen het Bonapartedok, het Willemdok en de as Amsterdamstraat - Londenstraat. **25/jan/12** Gazet van Antwerpen **“Stel parking van districtshuis open”** In de zoektocht naar extra parkeerplaatsen onderhandelt het Antwerpse Parkeerbedrijf GAPA met bedrijven over het openstellen van hun parking voor de buurt. **5/jan/12** Het Laatste Nieuws **Omruilactie bewonerskaarten geen succes** Antwerpenaars die hun bewonerskaart inleveren krijgen sinds eind oktober 15 tot 20 euro korting op een bewonersabonnement van een publieke parking. **4/jan/12** Gazet van Antwerpen **Weinig animo voor inwisselen bewonerskaart** Slechts elf Antwerpenaars geven kaart af voor korting op bewonersabonnement in parking.



3 / Werking & interne organisatie

Organisatieschema Parkeerbedrijf



Figuur 9: schematische voorstelling van het Parkeerbedrijf op 31 december 2012

VOORSTELLING VAN HET PARKEERBEDRIJF

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 2012 zes keer bijeen en behandelde 34 punten, waarvan **26 A-punten en 8 B-punten**.

Voorzitter

Ludo Van Campenhout

Leden

Patrick Janssens - Robert Voorhamme - Leen Verbist -
Guy Lauwers - Güler Turan - Luc Bungeneers -
Philip Heylen - Marc Van Peel - Erwin Pairen -
Johan Van Brusselen - Eric Dubois
(afgevaardigd bestuurder Parkeerbedrijf)

Leden met een 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 2012 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 2012 zestien keer bijeen en behandelde in totaal 108 punten.

Voorzitter

Eric Dubois (afgevaardigd bestuurder)

Leden

Eddy Schevernels - Patricia de Somer - Jan Schaeken -
Cynthia Van der Linden

Secretaris

Saskia Ribbens





Het team

De omvang van het Parkeerbedrijf-team bleef gelijk ten opzichte van 2011: er gingen **11 nieuwe collega's** van start terwijl er tijdens het jaar ook 11 collega's afscheid namen. Daarnaast waren er 3 (tijdelijke) collega's die in 2012 arriveerden en ook weer vertrokken.

Daarmee telde het Parkeerbedrijf op 31 december 2012, net als het jaar daarvoor, 73 vaste medewerkers.

Mieke Acke, Yannick Anckaer, Nuanjan Anumart, Bujar Avdi, Maarten Baeyens, Christine Belmans, Belaïd Benhaddou, **Hakeim Chiboub**, **Karen Coppejans**, **Dorien Cuypers**, Johnny Daems, 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, Hendrik Heiremans, Vanessa Illegems, Glenn Jelyt, Jean-Philippe Krug, **Kristel Lelie**, Patrick Lesseine, Kerry Lievens, Nzuzi Lucas, **Elena Marin**, Marc Messiant, Kim Meysmans, **Venus Moghimi**, **Wahidullah Nanikhel**, Britt Oomes, Michiel Penne, Marina Pierloz, Sandra Popyn, Saskia Ribbens, Mieke Rijmenants, **Hilde Roelans**, Jan Schaeken, Nick Selleslaghs, Monique Sommerlinck, Katharina Strukelj, 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, Hakki Yaramis, Hasan Yilmaz, Abderrahim Zانبout, Charafine Zانبout.



2012: PARKEERBEDRIJF PAST INTERNE STRUCTUUR AAN:

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

Het 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 werkte het Parkeerbedrijf eind 2011 verschillende scenario's uit voor een nieuwe, toekomstgerichte organisatiestructuur: een structuur die de werkprocessen verder zou stroomlijnen en flexibiliseren en die maximaal inspeelt op de kennis, ervaring en talenten van de verschillende medewerkers.

Die nieuwe structuur kreeg in 2012 concreet vorm. Medewerkers van de bestaande vier afdelingen (**parkeerstudies en databeheer**, het team **parkeertoezicht, communicatie en klantendienst** en **juridische zaken en retributies**) werden herschikt onder twee directies.

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

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



1. Team Straatparkeren

- » 39 parkeerwachters (35,6 fte)
- » aangevuld met jobstudenten (max. 38 fte)
- » assistent-teamleider (3 fte / 1 fte ingevuld)
- » teamleider (1 fte)
- » adviseur parkeertoezicht (1 fte)
- » medewerkers parkeerreglementering (2 fte / 1,8 fte ingevuld)
- » 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 parkeertoezichers. 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.

Parkeertoezichers

Dagelijks vertrekken er vanuit het Parkeerbedrijf circa 25 parkeertoezichers (exclusief deze van de concessies) voor parkeercontroles op de openbare weg in de zones waar betalend parkeren of schijfparkeren (blauwe zone) geldt (zie pag. 21 voor een uitgebreidere beschrijving van hun werk). In 2012 pleitte het Parkeerbedrijf opnieuw bij verschillende instanties voor uitbreiding van de bevoegdheden van parkeertoezichers. Foutparkeren is nu nog een bevoegdheid van de politie. Burgers vragen immers terecht om gelijktijdige aanpak van controle op betalend/beperkt parkeren en foutparkeren.

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 parkeersituaties, 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, kiss- and ridezones, 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 parkeerplaats, hoe meer parkeerders correct parkeren en hoe minder de parkeertoezichers 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 de 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 / 7,7 fte ingevuld)
- » adviseur klantenrelaties (1 fte)
- » adviseur juridische zaken (1 fte)
- » afdelingshoofd (1 fte / 0,8 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 klantendienstmedewerkers die de retributiedossiers 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 parkeerretibuties, verkopen Smart Parktoestellen, enzovoort.

Verder behandelt de klantendienst bezwaarschriften over parkeerretibuties, regelt het team de terugbetalingen, behandelt het schuldbemiddelingen en stelt het 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 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 klantendienst.

Ook de volledige administratie (registratie, facturatie,...) van alle buurtparking/-fietsenstallingklanten 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)
- » stafmedewerker communicatie (1 fte)

Met het toenemende belang van communicatie focust deze afdeling zich sinds begin 2012 nog nadrukkelijker op communicatie-initiatieven die Antwerpenaars, bedrijven 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 en 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.

Zo behoort tot het takenpakket van dit team onder meer:

- » opmaak parkeerbeleidsplan
- » realisatie van parkeermodellen (zie Parkagent, pag. 11)
- » parkeerplanologische studie (opdrachtoomschrijving, 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 parkeergeleidings-systeem
- » coördineren en opvolgen van concessies voor de exploitatie van parkings



Rekrutering en selectie

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. Zo was er in 2012 een uitgebreide selectieprocedure. Via vacatures op de websites van het Parkeerbedrijf en de VDAB kwamen er in twee weken tijd meer dan 100 reacties binnen. Geïnteresseerden werden uitgenodigd voor een infosessie waar ze meer konden horen over wat er allemaal komt kijken bij een job als parkeerwachter.

Die bijeenkomst en de daaropvolgende eerste screening van cv's door het Parkeerbedrijf en de VDAB leverde zo'n twintig kandidaten op. Na een individuele gespreksronde met deze kandidaten kon het Parkeerbedrijf uiteindelijk acht nieuwe collega's verwelkomen.

In juni volgde er via Werk@telier (een jobcoachproject van onder meer de VDAB voor jongeren die minstens zes maanden werkzoekend zijn) ook nog een stagiair-parkeerwachter. Deze kandidaat kon na een zeer geslaagde stage in september 2012 in dienst treden als parkeerwachter.

Jobstudenten en stagiairs...

Werkpieken vangt het Parkeerbedrijf waar nodig op met jobstudenten. Zo waren er afgelopen jaar afwisselend zes jobstudenten aan de slag bij de binnendienst. De parkeerwachters kregen versterking van twaalf 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 2012 twee stagiairs van het Sint-Lievenscollege: één bij de afdeling straatparkeren (ter ondersteuning van de medewerkers parkeerreglementering) en één bij de klantendienst. Tegen het einde van het jaar kwam er daar nog een derde stagiair bij. Deze laatsten nemen het volledige proces van het versturen van de betalingsaanmaningen voor hun rekening.



Het Parkeerbedrijf leert bij...

Met de wereldwijde modernisering van de steden en de toenemende mobiliteit en bevolkingsdichtheid (en het stijgend autobezit), 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.

Parkeren in andere steden

Het Parkeerbedrijf wisselt kennis en ervaringen over het werkterrein graag uit met andere steden. Zo waren er in 2012 contacten met vakcollega's uit Wenen (Oostenrijk), uit het Finse Helsinki, Mexico City en Odessa (Oekraïne).

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 de 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.

Personeelsactiviteiten

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 2012:

- » parkeerreglementering
- » workshop ‘usability en schrijven voor het internet’
- » congressen en studiedagen rond overheids-communicatiethema’s
- » real estate management
- » workshop feedback geven
- » praktijkdag ontslag
- » ArcGIS (m.b.t. verwerking van geografische data)
- » praktijksessie aanvullende Europese vakantie
- » National Tender Day (evoluties tender wetgeving)
- » BLDG – geodatabases bouwen
- » studiedag ‘middenkader bij overheid’
- » HRM – ‘de ladder van leiderschap’
- » opleiding Beheers- & beleidscyclus (BBC)
- » congressen, workshops, themabijeenkomsten Vexpan (Nederlands platform voor parkeren)
- » bijeenkomsten van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV)
- » trainingen klantvriendelijkheid – mystery calls en mystery visits



DUURZAME MOBILITEIT INTERN

Fietsdag voor werknemers

Op 8 mei 2012 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 (20 collega’s) van het Parkeerbedrijf naar het gezamenlijk fietsontbijt in Park Spoor Noord. Daarmee werd het meteen ook een leuke team-buildingsactiviteit.

...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 bedrijfs-fietsen 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.



Personeelsfeest

In januari 2012 verzamelden medewerkers van het Parkeerbedrijf, samen met de collega's van Apcoa en Parkeerbeheer Berchem, op de kade van het Willemdok voor een Festina Lente-rondvaart op de Schelde ter gelegenheid van het jaarlijkse personeelsfeest

Ik Kyoto

Tot slot deden er ook in 2012 in aanloop naar de zomer weer 12 collega's mee aan 'Ik Kyoto' - 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.

Familiedag Peerdsbos

In 2012 was er voor de vierde 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.



4 / *Cijfers & 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 2012 werd op 24 april 2013 goedgekeurd door de raad van bestuur van het Parkeerbedrijf. De controle op de jaarrekeningen vond plaats door Grant Thornton Bedrijfsrevisoren en door het college van commissarissen. Deze controle resulteerde in een verklaring zonder voorbehoud.

DE FINANCIËLE VERHOUDING TUSSEN DE STAD ANTWERPEN EN HET GEMEENTELIJK AUTONOOM PARKEERBEDRIJF

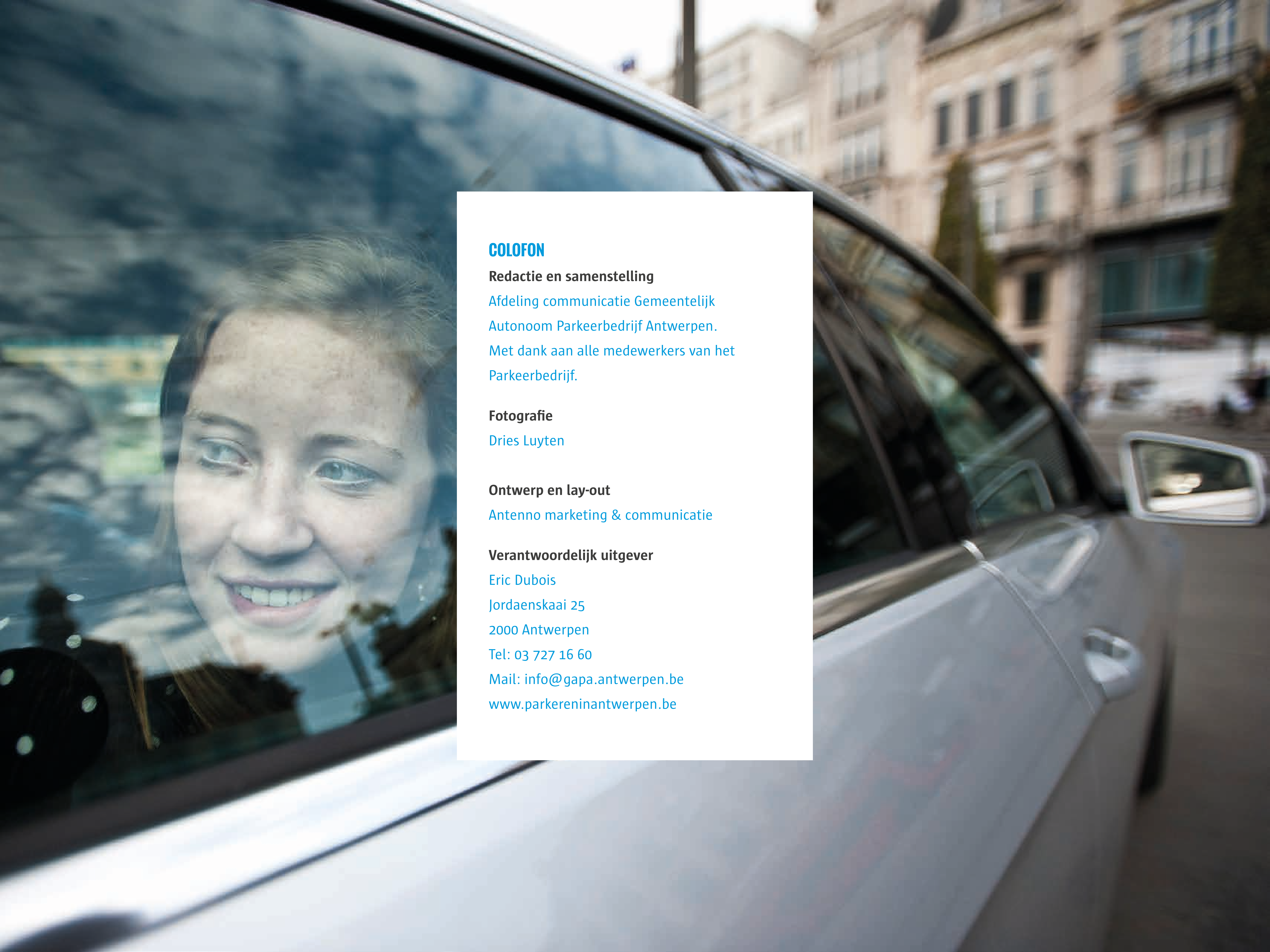
Bij de start van het Parkeerbedrijf werd een ‘beleids- en samenwerkingsovereenkomst’ afgesloten tussen de stad en het autonome bedrijf, waarin in het bijzonder de financiële verhoudingen werden geregeld. Deze overeenkomst (goedgekeurd door de gemeenteraad op 24 maart 2003 en door de raad van bestuur 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 die verschuldigd zijn voor het straatparkeren.

BALANS NA WINSTVERDELING - ACTIVA	toelichting	2012	2011
VASTE ACTIVA	20/28	3.906.335	3.141.478
Immateriële vaste activa	21	1.536	2.632
Materiële vaste activa	22/27	3.852.493	3.119.126
• Terreinen en gebouwen	22	2.332.500	2.332.500
• Installaties, machines en uitrusting	23	810.335	427.354
• Meubilair en rollend materieel	24	61.553	70.070
• Overig materieel vaste activa	26	648.105	117.757
Financiële vaste activa	28	52.306	19.720
Verbonden ondernemingen	280/1		
Deelnemingen	280		
Vorderingen	281		
Ondernemingen waarmee een deelnemingsverhouding bestaat	282/3	47.071	14.484
Deelnemingen	282	47.071	14.484
Vorderingen	283		
Andere financiële vaste activa	284/8	5.235	5.236
Aandelen	284	520	521
Vorderingen en borgtochten in contanten	285/8	4.715	4.715,00
VLOTTENDE ACTIVA	29/58	7.281.208	8.147.258
Vorderingen op meer dan één jaar	29		
Handelsvorderingen	290		
VORDERINGEN OP TEN HOOGSTE EEN JAAR	40/41	3.616.771	4.708.750
Handelsvorderingen	40	2.105.661	3.339.618
Overige vorderingen	41	1.511.110	1.369.132
Geldbeleggingen	50/53	-	-
Overige beleggingen	51/53	-	-
Liquide middelen	54/58	2.437.833	3.353.736
Overlopende rekeningen	490/1	1.226.604	84.772
TOTAAL DER ACTIVA	20/58	11.187.543	11.288.736

BALANS NA WINSTVERDELING - PASSIVA		2012	2011
EIGEN VERMOGEN	10/15	3.359.477	3.395.300
Kapitaal	10	900.000	900.000
Geplaatst kapitaal	100	900.000	900.000
Reserves	13	1.574.338	1.516.724
Wettelijke reserve	130	90.000	90.000
Beschikbare reserves	133	1.484.338	1.426.724
Overgedragen winst (verlies)	14	862.345	978.576
Kapitaalsubsidies	15	22.794	
SCHULDEN	17/49	7.828.066	7.893.436
Schulden op meer dan één jaar	17	659.964	936.623
Financiële schulden	170/4	659.964	936.623
Kredietinstellingen	173	659.964	936.623
Schulden op ten hoogste één jaar	42/48	7.155.923	6.933.285
Schulden op meer dan één jaar die binnen het jaar vervallen	42	276.659	266.916
Financiële schulden	43		169.175
Kredietinstellingen	430/8		169.175
Handelsschulden	44	5.256.156	4.455.388
Leveranciers	440/4	5.256.156	4.455.388
Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten	45	332.292	326.846
Belastingen	450/3	7.131	20.278
Bezoldigingen en sociale lasten	454/9	325.161	306.568
Overige schulden	47/48	1.290.816	1.714.960
Overlopende rekeningen	492/3	12.179	23.528
TOTAAL DER PASSIVA	10/49	11.187.543	11.288.736

RESULTATENREKENING		2012	2011
BEDRIJFSOPBRENGSTEN	70/74	17.531.437	17.336.146
Omzet	70	14.947.882	15.833.867
Andere bedrijfsopbrengsten	74	2.583.555	1.502.279
BEDRIJFSKOSTEN	60/64	17.607.612	17.253.778
Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	60	2.190	6.994
Aankopen	600/8	2.190	6.994
Diensten en diverse goederen	61	14.123.694	13.929.163
Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen	62	3.152.858	2.972.497
Afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa	630	317.894	331.332
Waardeverminderingen op voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvorderingen -Toevoegingen (terugnemingen)	631/4		
Andere bedrijfskosten	640/8	10.976	13.792
BEDRIJFSWINST (BEDRIJFSVERLIES)	9901	-76.175	82.368
FINANCIËLE OPBRENGSTEN	75	24.524	28.209
Opbrengsten uit vlottende activa	751	13.120	28.029
Andere financiële opbrengsten	752/9	11.404	180
FINANCIËLE KOSTEN	65	50.419	70.898
Kosten van schulden	650	45.589	64.311
Andere financiële kosten	652/9	4.830	6.587
WINST (VERLIES) UIT DE GEWONE BEDRIJFSUITOEFENING VOOR BELASTING	9902	-102.070	39.679
UITZONDERLIJKE OPBRENGSTEN	76	43.450	
Andere uitzonderlijke opbrengsten	764/9	43.450	
WINST (VERLIES) VAN HET BOEKJAAR VOOR BELASTING	9903	-58.620	39.679
Belastingen op het resultaat (+) (-)	67/77	-3	5.256
Belastingen (-)	670/3		5.256
Regularisering van belastingen en terugneming van voorzieningen voor belastingen	77	3	
WINST (VERLIES) VAN HET BOEKJAAR	9904	-58.617	34.423
TE BESTEMMEN WINST (VERLIES) VAN HET BOEKJAAR	9905	-58.617	34.423

RESULTAATVERWERKING		2012	2011
TE BESTEMMEN WINST (VERLIES)	9906	919.959	1.012.369
Te bestemmen winst van het boekjaar	9905	-58.617	34.423
Overgedragen winst van het vorige boekjaar	14P	978.576	977.946
ONTTREKKING AAN HET EIGEN VERMOGEN	791/2		
TOEVOEGING AAN HET EIGEN VERMOGEN	691/2	57.614	33.793
aan de wettelijke reserves	6920	57.614	
aan de overige reserves	6921		33.793
OVER TE DRAGEN WINST (VERLIES)	(14)	862.345	978.576
UIT TE KEREN WINST	694/6		
VERGOEDING VAN HET KAPITAAL	694		

A photograph of a woman with blonde hair, smiling and looking out of the driver's side window of a car. The background shows a city street with buildings and a clear sky. The car's side mirror and door handle are visible in the foreground.

COLOFON

Redactie en samenstelling

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

Fotografie

Dries Luyten

Ontwerp en lay-out

Antenno marketing & communicatie

Verantwoordelijk uitgever

Eric Dubois

Jordaenskaai 25

2000 Antwerpen

Tel: 03 727 16 60

Mail: info@gapa.antwerpen.be

www.parkereninantwerpen.be

