



JAARVERSLAG 2014

Gemeentelijk Autonoom Parkeer- en mobiliteitsbedrijf

JAARVERSLAG 2014

Gemeentelijk Autonoom Parkeer- en mobiliteitsbedrijf

Voorwoord

Parkeren in Antwerpen is een onderwerp dat niemand onberoerd laat. Het Gemeentelijk Autonoom Parkeer- en mobiliteitsbedrijf probeert parkeren in Antwerpen zo gebruiksvriendelijk mogelijk te maken door een uitgekiend beleid en een klantvriendelijke aanpak. 2014 was ook een jaar van introspectie en innovatie om ook de komende jaren bij te dragen aan een bereikbare en leefbare stad.

Bouwen op sterke producten

Steden als Antwerpen zullen gezien de schaarse openbare ruimte niet meer volledig kunnen voldoen aan aanhoudende vraag naar parkeerplaatsen op straat. Een verdeling van de beperkte parkeerruimte vraagt dus om keuzes. Het doel dat bij elke beslissing voor ogen wordt gehouden, is een economisch gezonde en leefbare stad waarbij aan de verplaatsingsbehoefte wordt voldaan. Een stad waarbij de bewoners en kortparkeerders de prioriteit krijgen. Antwerpen wil haar bezoekers verleiden om gebruik te maken van het off-street parkeeraanbod in de stad en zal daarbij ook linken leggen naar andere vervoersmodaliteiten, zoals het openbaar vervoer, de fiets en de taxi.

Voor Antwerpenaars is parkeren op de straat niet altijd eenvoudig. Er zijn steeds meer wagens en de plaats op het openbaar domein wordt steeds schaarser. Door een parkeerregime van betalend parkeren voor bezoekers en parkeervergunningen voor bewoners, wordt een gedeelte al opgevangen. Bijkomend neemt het parkeer- en mobiliteitsbedrijf zijn verantwoordelijkheid op in het aanbieden van creatieve parkeeroplossingen. Via het Parkeermakelaar-initiatief bijvoorbeeld, dat de nodige extra parkeermogelijkheden buiten de openbare weg realiseert in buurtparkings voor auto's, motoren als fietsen. Naast creatieve maatregelen neemt GAPA ook infrastructurele maatregelen; in drukke woonbuurten wordt waar mogelijk geïnvesteerd in buurtparkings om de parkeerdruk op straat te verlichten. Voor fietsers werden speciale fietstrommels ontworpen waar de fiets in alle veiligheid kan worden gestald. Verder blijft de stad investeren in grote en comfortabele fietsenparkings.

Introspectie en innovatie

2014 was een jaar van introspectie. De naamsverandering van Parkeerbedrijf naar Parkeer- en mobiliteitsbedrijf laat al een glimp doorschijnen van de gewijzigde visie en missie. Om performant te blijven en de toekomstige uitdagingen een antwoord te bieden, werd een nieuwe organisatiestructuur uitgetekend. In de volgende pagina's stellen we graag de vernieuwde werking voor.

Tegelijkertijd werd er ook ingezet op innovatie. Zo werd het nieuwe parkeergeleidingssysteem uitgerold. Dit systeem zal de bezoeker van Antwerpen vanaf de toegangswegen van de stad begeleiden naar een parking. Bovendien informeren de moderne schermen ook over andere stadsgerelateerde informatie. De parkeerautomaten werden voor een proefproject in een nieuw jasje gestoken. De parkeerder zal via aanraakschermen de gewenste parkeerinformatie terugvinden. De automaten functioneren bovendien op zonne-energie en het sms-parkeren wordt uitgebreid met betalingswijze via een app.

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.

Koen Kennis

VOORZITTER GEMEENTELIJK AUTONOOM
PARKEER- EN MOBILITEITSBEDRIJF ANTWERPEN



Parkeer- en mobiliteitsbedrijf

Inhoud

5

1 / Voorstelling

1 Wat als... Antwerpen geen parkeer- en mobiliteitsbeleid zou hebben?	6
2 Vernieuwd parkeer- en mobiliteitsbedrijf	7
2.1 Nieuwe organisatiestructuur	7
2.2 Resultaten	7
2.3 Nieuwe missie, visie en doelstellingen	8

9

2 / Activiteiten

1 Beleidsvoorbereidend	10
Globale plaatje	12
1.1 Parkeeronderzoeken	12
De gezonde parkeerbalans	13
Resultaten van parkeeronderzoeken 2014	15
1.2 Parkeerplanologische studie	15
Parkeerplanologische studie en parkagent	16
Resultaten	16
2 Parkeren	18
2.1 Parkeren op straat (on-street)	18
Parkeervergunningen	19
Betalend parkeren	23
Duurste plaatsen: in de straat in het centrum	23
Nieuwe tarieven in 2014	23
Betaalmogelijkheden	24
Inkomsten uit betalend parkeren	27
2.2 Parkeren in parkings (off-street)	28
Parkings en parkeergeleiding	28
Park & Rides	28
Parkeergeleiding	30
Parkeermakelaar	30
Buurtparkings	31
Parkeermakelaar online	31
Bewonersabonnementen in publieke parkings	31
buurftietsenstallingen	31
2.3 Parkeertoezicht	33
Parkeertoezichters	33
Hinderlijk parkeren	35
Inkomsten uit retributies	35
3 Klantendienst	36
3.1 Klantgerichte visie	37
Samenwerking met ombudsdienst stad Antwerpen	38
3.2 Monitoring vragen en klachten	38
3.3 Communicatie naar klanten	38

39

3 / Organisatie

1 Managementstructuur	40
2 Financiële resultaten	42
2.1 De financiële verhouding tussen de stad Antwerpen en het Gemeentelijk Autonoom Parkeer- en mobiliteitsbedrijf	46

47

4 / Colofon

1 / *Voorstelling parkeer- en mobiliteitsbedrijf*



1 | Wat als... Antwerpen geen parkeer- en mobiliteitsbeleid zou hebben?



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

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

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

Vanzelfsprekend zijn er ook altijd weer de nodige trends waarop de organisatie alert moet inspelen. Zo kiezen bewoners ook vaak voor de fiets of Velo voor kort transport binnen de stad.

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

Het betekent onbedoeld ook dat er steeds meer wagens van bewoners voor langere tijd ‘voor de deur’ blijven staan. Bewoners die overdag thuiskomen met de auto en een parkeerplaats zoeken om bijvoorbeeld hun boodschappen uit te laden, vinden deze steeds moeilijker op de 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. Dit creëert op sommige plaatsen ‘parkeer-zoek-verkeer’.

Een heldere kijk op parkeren is dus essentieel. Het Gemeentelijk Autonoom Parkeer- en mobiliteitsbedrijf bedrijf Antwerpen neemt de rol op om een parkeer- en mobiliteitsbeleid te ontwikkelen en uit te rollen. Dit is een samenhangend beleid dat duidelijke, weloverwogen keuzes maakt om een leefbare en bereikbare stad te creëren.

2 | Vernieuwd parkeer- en mobiliteitsbedrijf

2014 is een belangrijk jaar voor het Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen geweest. Om op de uitdagingen een passend antwoord te blijven vinden, werd de bestaansreden opnieuw gedefinieerd. Bovendien volgde een functionele inkanteling in de stad Antwerpen, waarmee het bedrijf aansluiting vindt op de beleids- en organisatieprincipes van de stad Antwerpen.

Het stadsbestuur besliste in het voorjaar van 2014 om het Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf om te vormen naar het Parkeer- en mobiliteitsbedrijf en als autonome entiteit te behouden. Finaal heeft de wijziging twee gevolgen: de organisatiestructuur werd herzien, een nieuwe missie werd geformuleerd, waardoor het bedrijf naast het bepalen van het parkeerbeleid ook taken kan opnemen rond de mobiliteitsvisie.

2.1 Nieuwe organisatiestructuur

Het Parkeer- en mobiliteitsbedrijf kreeg in 2014 een nieuwe organisatiestructuur. Voor de directie werden personeelsleden van de stad Antwerpen geselecteerd. Dit om de link met de stad Antwerpen te versterken en de kennis en expertise uit te wisselen met de mobiliteitsdienst. Voor het organigram werd voor een meer horizontale structuur gekozen. Hiermee wordt gestreefd naar een performante organisatie, waarbij maximaal wordt ingezet op de expertise die in huis is.

2.2 Resultaten

In 2014 zijn er organisatorische resultaten op verschillende vlakken geboekt. Op personeelsvlak is er een nieuw arbeidsreglement dat volledig afgestemd is op de rechtspositieregeling van de stad Antwerpen. Daarnaast werden de beleidsmedewerkers van het parkeerbedrijf al bij de mobiliteitsdienst gehuisvest. De eerste voorbereidingen om taken op te nemen voor het vaststellen van een gemeentelijke administratieve sancties voor stilstaan en parkeren werden getroffen. Op financieel vlak zijn alle voorbereidingen voorzien om te werken volgens de principes van beleids- en beheercyclus (BBC) van de Vlaamse Decreetgeving. Hiermee sluit het Parkeer- en mobiliteitsbedrijf mee aan bij het financieel beheerssysteem van de stad Antwerpen, zoals bepaald door de hogere overheid. Tot slot is er ook gewerkt aan nieuwe producten zoals de stijging van het aantal buurtparkings voor fietsen, wagens en moto's.

PARKEERBEDRIJF VERRUIMT DE ACTIVITEIT MET MOBILITEIT

Stijn Valgaeren, manager van het parkeer- en mobiliteitsbedrijf: "Parkeren is niet langer beperkt tot het aanbieden van een plaats om de wagen te stallen. De visie wordt verruimd door mobiliteit mee in de scope op te nemen. Zo wordt er ook gekeken naar de weg die naar de parkeerplaats leidt en het streefdoel om het parkeerverkeer zo laag mogelijk te houden."

2.3 Nieuwe missie, visie en doelstellingen

Het parkeer- en mobiliteitsbedrijf definieerde ook een nieuwe missie en visie waaruit de doelstellingen volgden. Antwerpen wil bereikbaar en aantrekkelijk blijven voor bewoners en bezoekers, daarom focust het parkeer- en mobiliteitsbeleid op het stimuleren:

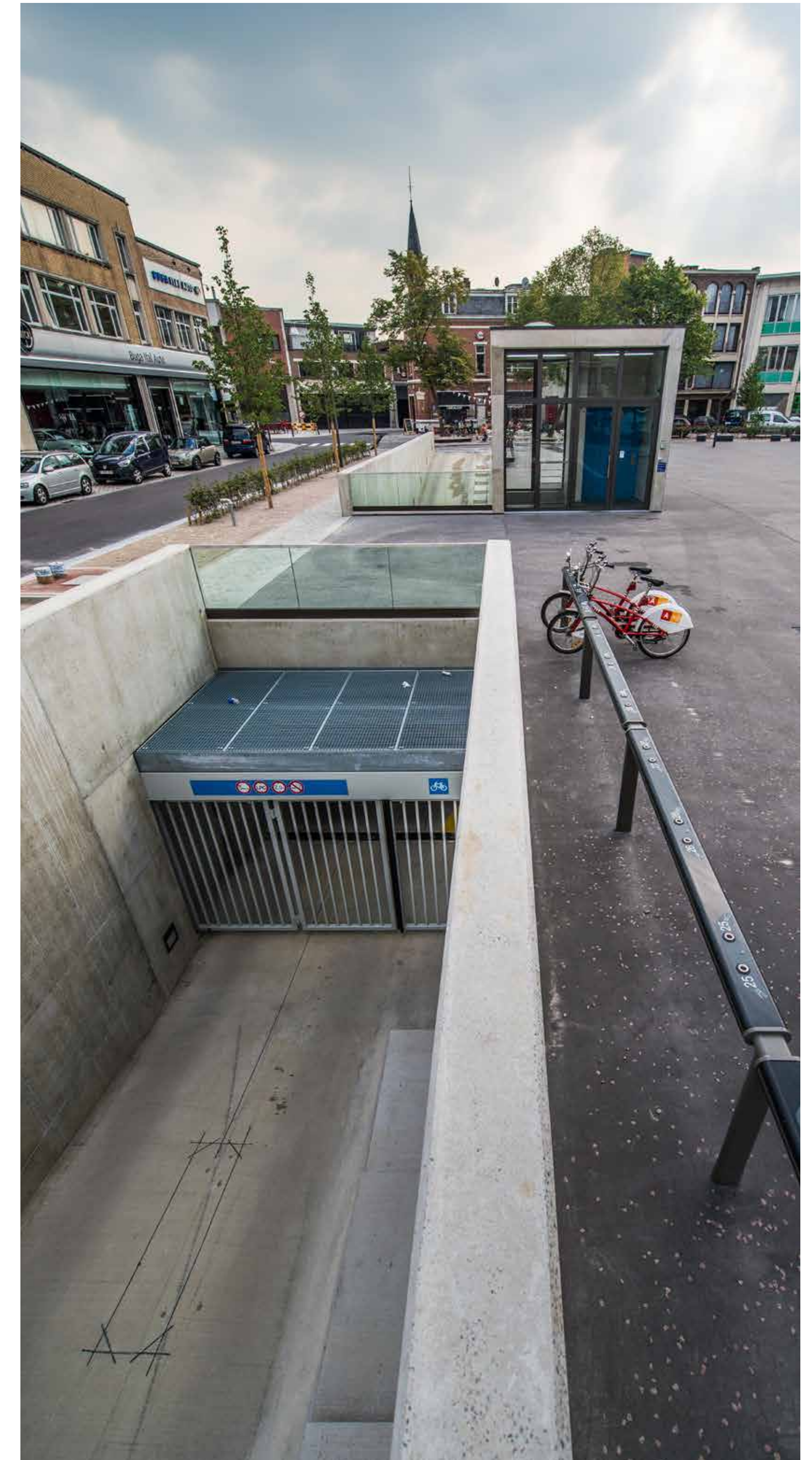
- van **bewoners** om hun vervoersmiddelen zoveel mogelijk in eigen garages, buurtparkings, via bewonersabonnementen in publieke parkings en buurtfietsenstallingen te stallen.
- van **bezoekers en pendelaars** om gebruik te maken van publieke parkings of Park+Rides.

Om dit mogelijk te maken voor bewoners, bezoekers en pendelaars werkt het parkeer- en mobiliteitsbedrijf aan beleidsvoorbereidende en uitvoerende maatregelen, alsook aan het verstrekken van actuele parkeerinformatie. Meer concreet gaat het om de volgende activiteiten:

- het onderzoeken, uitvoeren en evalueren van maatregelen in het kader van de optimalisering van het parkeer- en mobiliteitsbeleid van de stad Antwerpen: parkeernota's en reglementeringen.
- het ontwikkelen, beheren en exploiteren van de parkeer- en stallingsinfrastructuur van de stad Antwerpen: parkings, buurtfietsenstallingen, Parkeermakelaar, autodelen en mindervalidenplaatsen
- het ontwikkelen, beheren en exploiteren van het verkeers- en vervoersmanagement: parkeeronderzoeken.
- het ondersteunen van projecten ter verbetering van de mobiliteit in Antwerpen.
- het organiseren van communicatie en sensibilisering over parkeren en mobiliteit.
- het uitrollen van het parkeergeleidingssysteem.

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

Kortom: het uitvoeren van een gedegen, weloverwogen parkeer- en mobiliteitsbeleid 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 collega's van het parkeer- en mobiliteitsbedrijf ook in 2014 weer dagelijks aan werkten, samen met andere Antwerpse stadsdiensten, het beleid, 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 / *Activiteiten*



1 | Beleidsvoorbereidend

Een parkeer- en mobiliteitsbeleid uittekenen en uitrollen is een voortdurende evenwichtsoefening tussen de belangen van verschillende groepen parkeerders. Waar het gaat om de verdeling van schaarse parkeerruimte op straat geeft Antwerpen bewust voorrang aan bewoners. Zij moeten normaal gezien binnen een redelijke tijd en op een aanvaardbare afstand van hun woning of bestemming een vrije parkeerplaats kunnen vinden. Die voorrang geldt eveneens voor bezoekers die maar even een plaats nodig hebben, zoals zorgverleners, zakelijke bezoekers en winkelklanten. Ze hebben een grote maatschappelijke en economische bijdrage. Om te kijken hoe het parkeer- en mobiliteitsbedrijf de

doelstellingen in 2014 in de praktijk heeft omgezet, wordt eerst ingezoomd op het beleidsvoorbereidende werk en vervolgens op de resultaten op de straat.

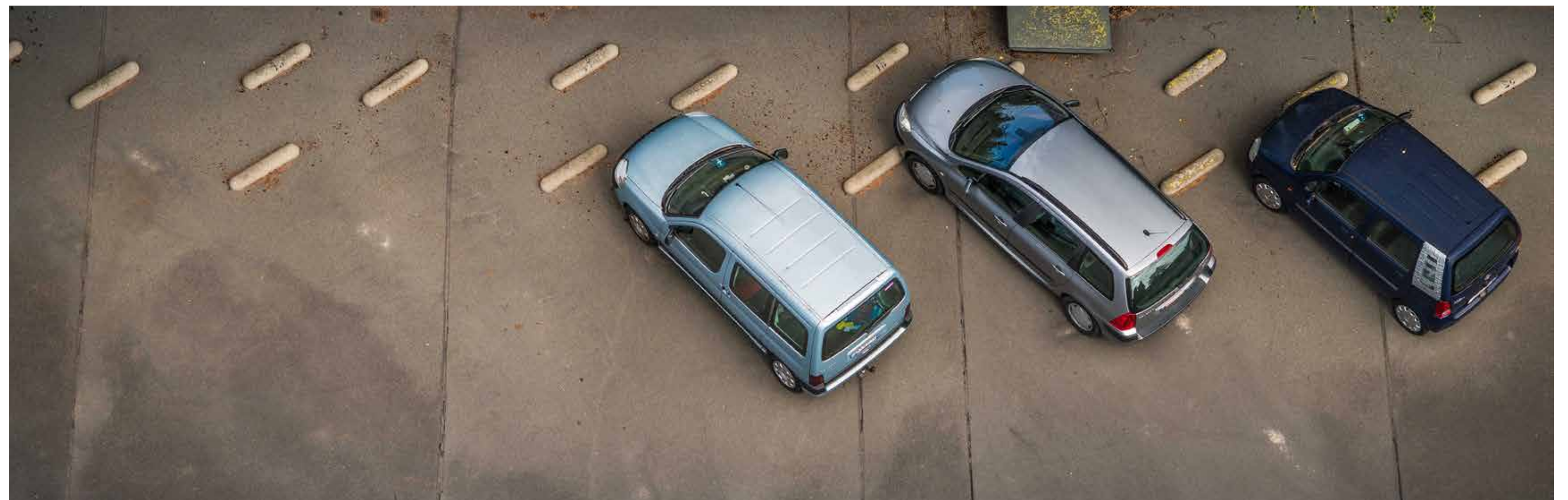
Om tot de best mogelijk parkeersituatie te komen stippelen de beleidsmedewerkers van de mobiliteitsdienst van de stad samen met het Parkeer- en mobiliteitsbedrijf het beleid uit. Door maatregelen zoals betalend parkeren of een beperking van de parkeertijd in te voeren, gaan bestuurders meer gespreid over de stad op zoek naar een parkeerplaats. Of door infrastructurele oplossingen, zoals een betere benutting van bestaande parkeercapaciteit buiten de openbare weg of de bouw van (buurt)parkings, wordt er meer open ruimte op de straat gecreëerd. Deze maatregelen raken aan het dagelijks leven en hebben dus een grote impact. Daarom vertrekken ze telkens vanuit een doordacht parkeeronderzoek of de parkeerplanologische studie. Deze bieden een objectief en realistisch antwoord op vragen als, ‘waarom bewoners wel een par-

keervergunning krijgen en werknemers niet?’. Of onderbouwen belangenafwegingen van de lokale overheid, zoals ‘De werkelijke kost van parkeren’ en ‘Wie wil er niet gratis parkeren’.

Globale plaatje

Naast parkeeronderzoeken hebben adviseurs van het parkeer- en mobiliteitsbedrijf ook 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 en handelaars die gemakkelijk vermeden kan worden. Aangezien terrassen voor cafés of restaurants vaak een aantal parkeerplaatsen innemen, passeren de vergunningen ook steeds langs het parkeer- en mobiliteitsbedrijf voor advies.

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





‘BETALEND PARKEREN IS DE SLEUTEL TOT EEN LOKAAL VERKEERSBELEID’

aldus Willy Miermans, verkeerskundige aan de Universiteit Hasselt. ‘Er is weinig plaats terwijl de vraag stijgt. Het is normaal dat een bestuur dat regelt met de elementen tijd en geld.’
(Het Nieuwsblad)

‘CONSUMENTEN ONDERSCHATTEN DE WERKELIJKE KOSTEN VAN PARKEREN.’

Consumenten onderschatten de werkelijke kosten van parkeren. De bouw van één ondergrondse parkeerplaats kost bijvoorbeeld minimaal zo’n 25 tot 30 duizend euro. Een (buurt)parking met honderd plaatsen betekent dus een investering van circa 3 miljoen euro.

WIE WIL ER NIET GRATIS PARKEREN?

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

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

1.1 Parkeeronderzoeken

De gezonde parkeerbalans

Parkeermaatregelen worden niet zomaar genomen. Elk jaar zijn er parkeeronderzoeken. Deze worden uitgevoerd op initiatief van het parkeer- en mobiliteitsbedrijf, maar ook als reactie op verzoeken van bijvoorbeeld bewoners, districtsbesturen of handelaars.

Wat houdt een parkeeronderzoek in? Parkeeronderzoeken hebben als doel om de parkeersituatie in een bepaald gebied te objectiveren. Er wordt niet uitgegaan van de perceptie, maar er wordt onder andere gemeten hoeveel parkeerplaatsen in de straat gemiddeld bezet zijn en hoe lang ze bezet zijn. Parkeeronderzoeken wijzen dus uit of er inderdaad sprake is van een problematische parkeersituatie. Bewoners of winkeliers geven aan dat ze het gevoel hebben dat sommige straten ‘altijd vol geparkeerd’ staan. De metingen kunnen dit gevoel dan weerleggen of nuanceren. Op basis van de cijfers wordt er vervolgens een voorstel opgesteld om een bepaalde parkeersituatie in te voeren. Dit wordt dan in een proefperiode getest en opnieuw gemeten. Pas na deze resultaten beslist het beleid of de maatregel blijvend is of niet.

Waarom zijn parkeeronderzoeken nodig? Het belang van een parkeeronderzoek is niet te onderschatten. Het toont immers na een korte periode of de gesuggereerde maatregelen zinvol zijn. Wanneer er bijvoorbeeld gekozen wordt voor ‘bewonersparkeren’ – bewoners hebben een vergunning en bezoekers betalen – in een straat waar structureel meer wagens van bewoners staan dan van bezoekers, dan heeft de maatregel geen zin.

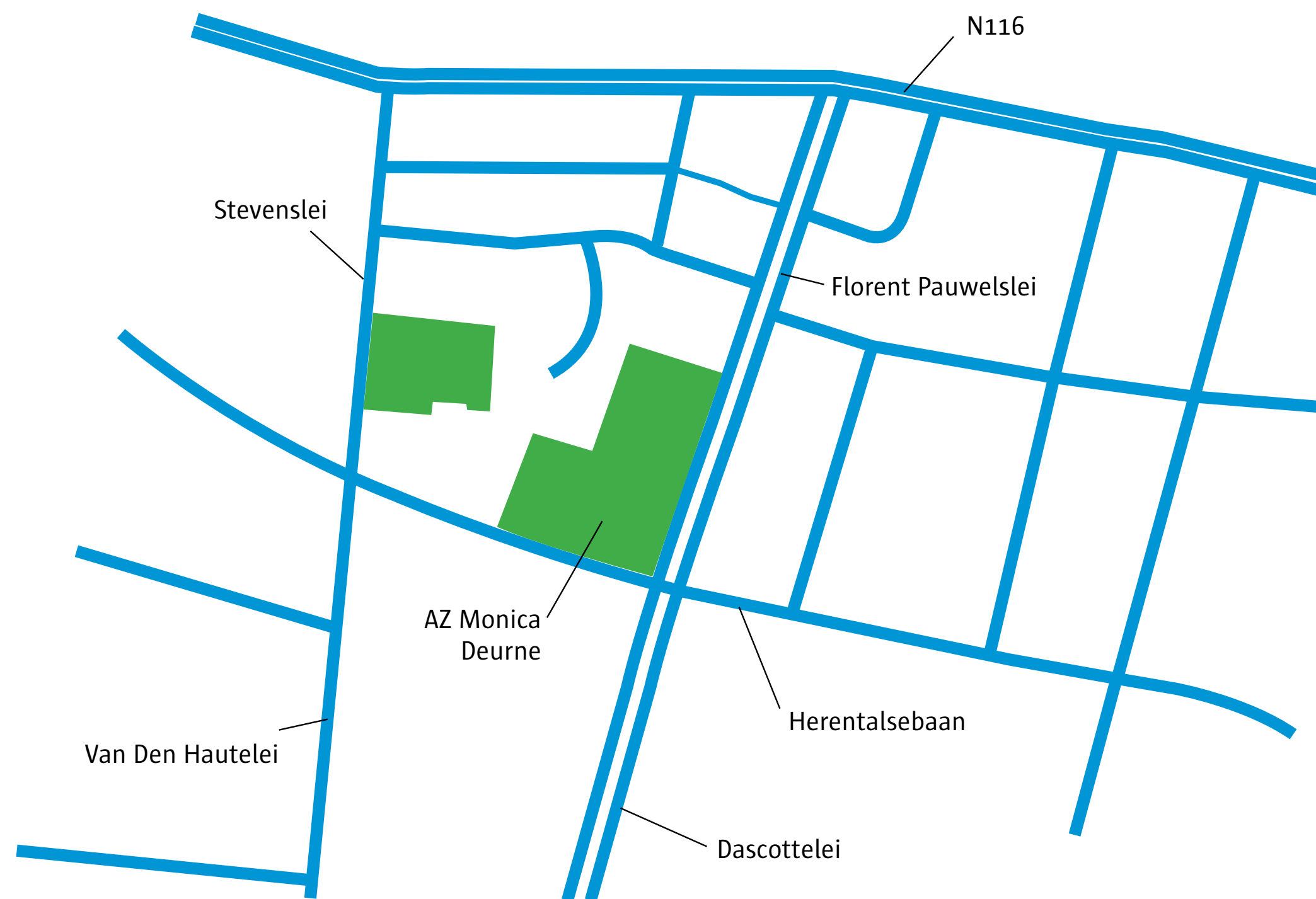
Wanneer is er sprake van een onevenwicht in de parkeerbalans? Cruciaal bij de advisering van parkeermaatregelen is de parkeerbalans. Het is steeds zoeken naar een goed evenwicht tussen de woon- en de economische omgeving. Voor bewoners moet de parkeerdruk realistisch blijven. Tegelijkertijd moeten de bezoekers die willen winkelen in de buurt en de handelaars ook verder geholpen worden. Dit levert een boeiend en complex spanningsveld op, waardoor beslissingen steeds voor specifieke lokale gebieden genomen worden.

Om het resultaat van een parkeerbalans te bepalen, worden er verschillende parameters tegen elkaar afgewogen. Twee ervan komen vaak terug: de bezettingsgraad en de rotatie. De bezettingsgraad geeft aan hoeveel parkeerplaatsen er in een straat ingenomen kunnen zijn. De rotatie verduidelijkt of deze plaats steeds door dezelfde wagen bezet blijft of dat er vaak een andere wagen staat.

Bij een ideale parkeerbalans mag de bezettingsgraad van de beschikbare plaatsen op straat niet te hoog zijn en er moet voldoende rotatie zijn. Er wordt gesproken van een hoge parkeerdruk wanneer wagens van bezoekers lang op één plaats blijven staan. Of wanneer in winkelstraten veel bewoners heel de dag op plaatsen staan die bedoeld zijn voor shoppers. Zo hebben ze niet veel kans om een vrije plek te parkeren voor de duur van hun winkelbezoek. De resultaten worden telkens vergeleken met de situatie voor de wijziging en die van erna. In deze scenario's zal het parkeer- en mobiliteitsbedrijf de parkeerdruk op verschillende manieren bijsturen om zo meer ruimte te realiseren voor bewoners en ‘kortparkeerders’.



HERENTALSEBAAN



Kaart: Herentalsebaan in de omgeving van het ziekenhuis AZ Monica

De Herentalsebaan en het ziekenhuis AZ Monica liggen in een blauwe zone. Dit betekent dat er gratis geparkeerd kan worden, maar slechts voor twee uur. Zo wil de stad voorkomen dat auto's van winkel- en/of ziekenhuisbezoekers of -personeel een groot deel van de parkeerplaatsen in woonstraten langdurig bezetten.

Klachten en meldingen gaven aan dat er een hoge parkeerdruk is aan de rand van de blauwe zone en de betalende zone. Het parkeeronderzoek bevestigt deze meldingen, met name dat er ten noorden en ten oosten meer wagens staan die gebruik willen maken van de blauwe zone.

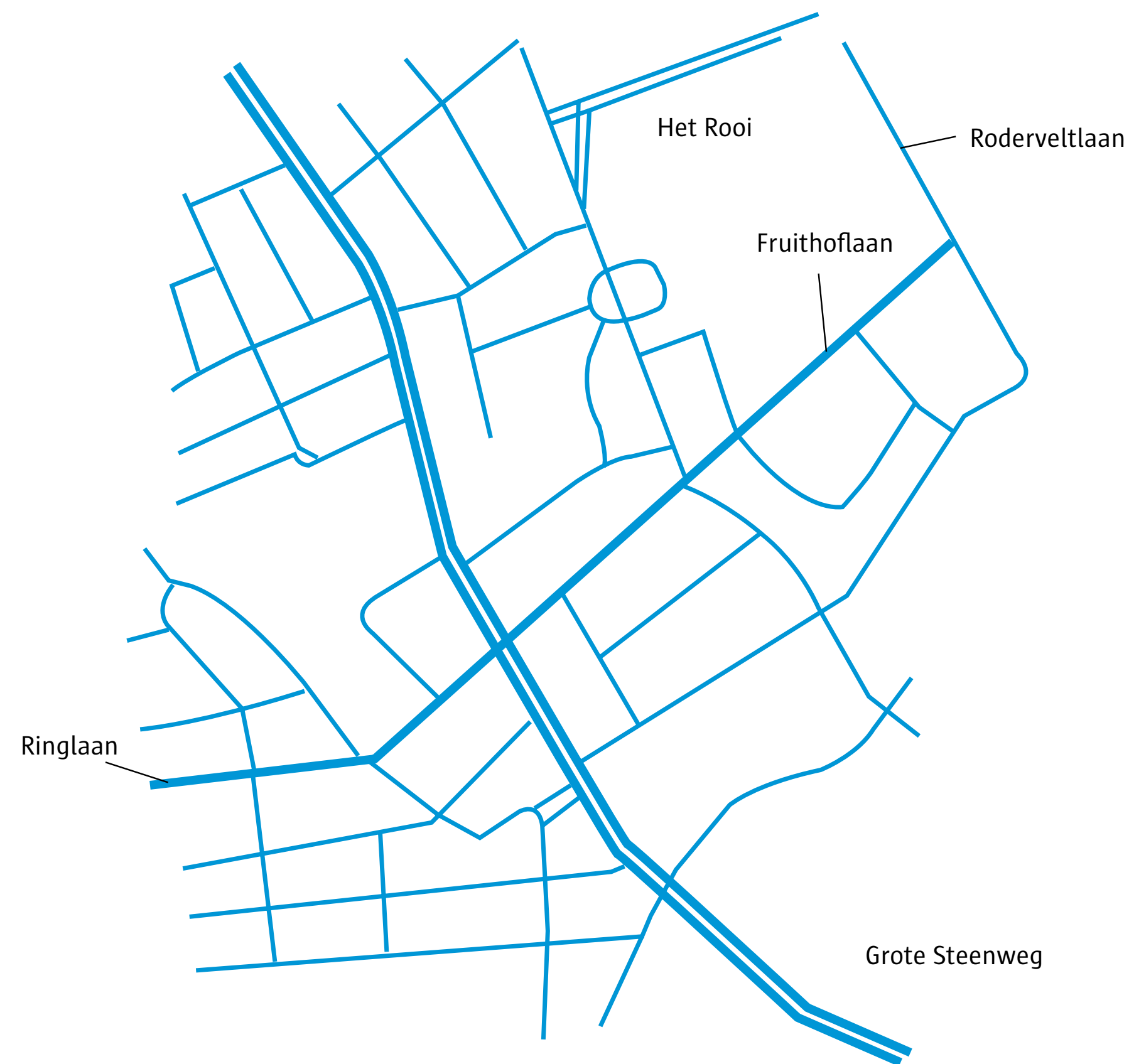
LUCHTHAVEN DEURNE



Kaart: Luchthaven Antwerpen in Deurne

De luchthaven van Deurne breidt vanaf april 2015 het aantal vluchten uit. Dit zorgt uiteraard voor flink wat meer passagiers. De luchthaven zal daarvoor een extra parkeerterrein aanleggen op het luchthaventerrein. Bewoners uit de woonwijken vlakbij de luchthaven vrezen desondanks voor een stijgende parkeerdruk in hun straten. Om eventuele effecten van de uitbreiding op de parkeersituatie in de buurt in de toekomst objectief te kunnen vaststellen, bracht het parkeer- en mobiliteitsbedrijf via tellingen de situatie van 2014 alvast in kaart. De tellingen worden herhaald na het verhogen van het aantal vluchten en zullen getoetst worden aan de oorspronkelijke situatie. Vervolgens kunnen er conclusies getrokken worden.

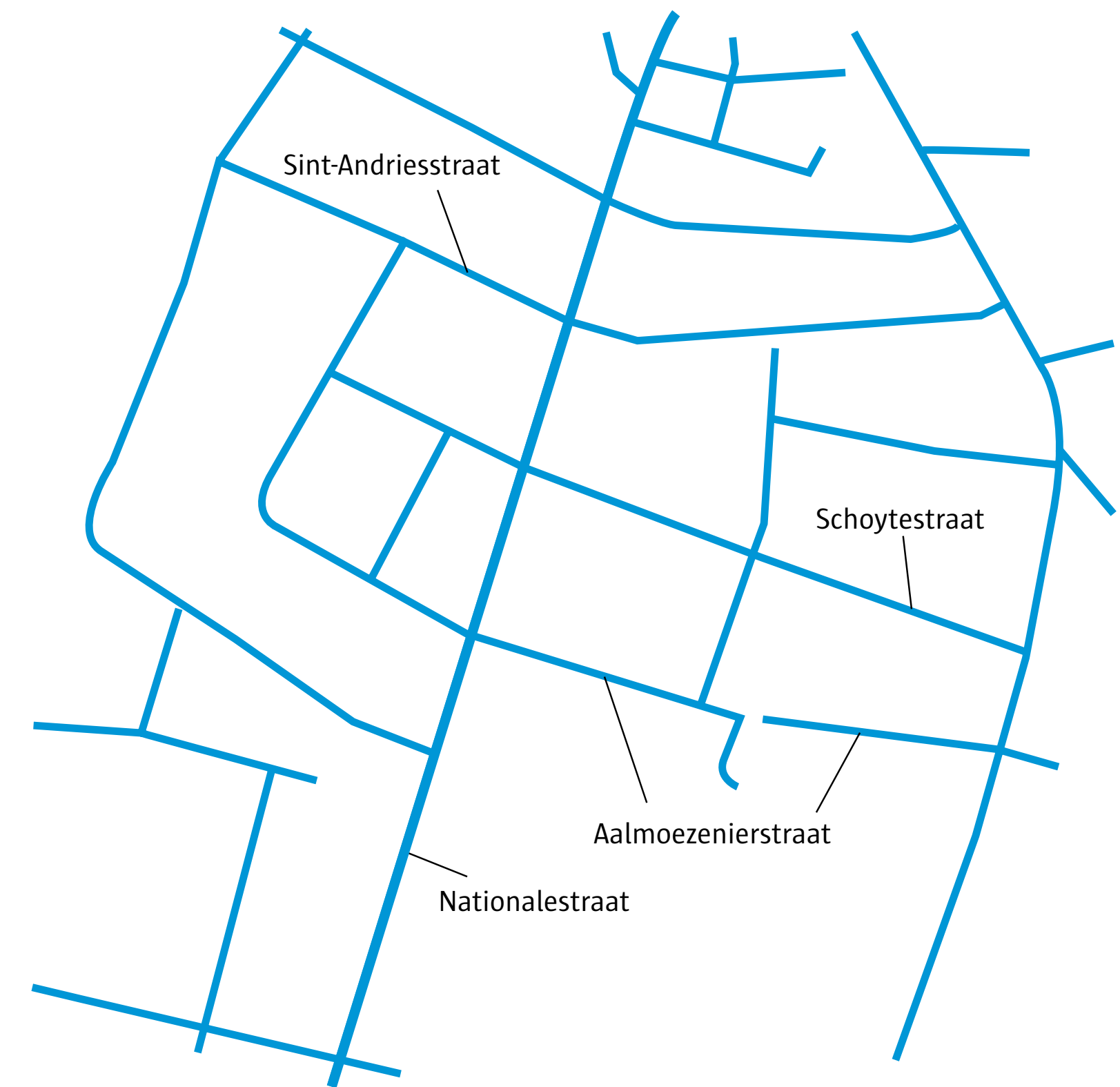
BERCHEM EXTRA MUROS



Kaart: Omgeving Fruithoflaan en Rooi in Berchem

Ook stond het Parkeer- en mobiliteitsbedrijf tijdens een mobiliteitsbeurs in Berchem klaar om bewoners een toelichting te geven over de resultaten van het parkeeronderzoek dat in 2013 plaatsvond in het gedeelte van Berchem dat buiten de Singel ligt ('Berchem extra muros'). Meer bepaald gaat het om de zone rond het Middelheim Museum, de Veldekens, het Rooi en de Fruithoflaan. In een proefproject werd de blauwe zone afgeschaft en vervangen door gratis parkeren. In 2015 zal er opnieuw een parkeeronderzoek worden uitgevoerd om de resultaten van het proefproject te vergelijken met de oorspronkelijke situatie.

NATIONALESTRAAT



Kaart: Omgeving Nationalestraat

In de Nationalestraat in het centrum van Antwerpen werd het parkeeronderzoek afgerond. In 2012 werd het onderzoek gestart, maar de metingen werden pas uitgevoerd na de werken in 2014. Het doel van het onderzoek is om na te gaan of één parkeerplaats door meer mensen gebruikt wordt wanneer er geen bewonersparkeren is in de straat. Daarom wordt er een proefperiode ingezet, waarbij deze parkeersituatie geldt. Het onderzoek bevestigt dat wanneer bewoners geen parkeervergunning hebben in de straat, er een grotere rotatie is van het aantal wagens. Dat betekent dat de kans vergroot om een parkeerplaats te vinden tijdens de openingsuren van de winkels. Er werd daarom besloten dat parkeervergunningen voor bewoners in de Nationalestraat enkel geldig zijn tussen 18 en 9 uur.

01 | 06 | 14

BEWONERSPARKEREN IN DAM-BUURT SINDE JUNI 2014

Op 1 juni werd er bewonersparkeren ingevoerd in de straten tussen Park Spoor Noord en de IJzerlaan/Slachthuislaan. Buurtbewoners kunnen hier gratis en onbeperkt blijven parkeren met een vergunning voor de nieuwe 'bewonerszone Dam'. Bezoekers betalen nu in deze woonwijk van maandag tot en met zaterdag tussen 9 en 19 uur om er hun auto te stallen.

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

01 | 10 | 14

WINKELSTRAATREGELING NATIONALESTRAAT

Om winkels bereikbaar te houden, kiest de stad ervoor om parkeren in winkelstraten tijdens de openingsuren betalend te maken voor iedereen. Zo krijgen bewoners en aan bezoekers die snel, voor korte tijd een parkeerplaats nodig hebben voorrang.

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

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

Voor de stad definitief beslist om parkeren om tijdens de winkeluren in een bepaalde winkelstraat betalend te maken, wordt het effect eerst getest via een proefperiode. Zo werd in 2013 na de evaluatie van zo'n testperiode besloten deze parkeerregeling definitief in te voeren in de Handelstraat, Korte Zavelstraat en Sint-Gummarusstraat. De proefprojecten in de Nationalestraat, Abdijstraat, Brederodestraat en op de Bredabaan werden verlengd.

Evaluatie van de Nationalestraat volgde in 2014, na de heraanleg. Metingen leerden dat de maatregelen inderdaad het gewenste effect opleveren. Op 1 oktober is het winkelstraatparkeren hier dan ook definitief ingevoerd.

Buurtbewoners kunnen tijdens de winkeluren dus niet langer met hun vergunning gratis parkeren in de Nationalestraat. Enkel op zondag en op andere dagen tussen 18 uur en de volgende morgen 9 uur kunnen zij daar nog wel gratis staan. Tijdens de winkeluren kunnen zij bovendien nog steeds onbeperkt gratis parkeren in alle overige straten van hun bewonerszone, tenzij anders vermeld op de signalisatie.

Verder kan wie snel boodschappen wil in- of uitladen een gratis parkeerticket van 10 minuten nemen aan een van de parkeerautomaten. Tot slot kunnen in enkele buurten ook buurtparkings een oplossing bieden voor bewoners die hun auto's overdag langer willen stallen.

1.2 Parkeerplanologische studie

 **Hoeveel autoparkeerplaatsen zijn er in Antwerpen binnen de Singel?**

In 2014 werden de resultaten van de parkeerplanologische studie bekendgemaakt. Het parkeer- en mobiliteitsbedrijf liet deze studie uitvoeren om realistische, actuele informatie te hebben over de beschikbare (parkeer)ruimte. Bovendien vormen de resultaten van de inventarisatie de basis voor het simulatiemodel: Parkagent. In dit onderdeel worden de parkeerplanologische studie, Parkagent en de resultaten toegelicht.

Parkeerplanologische studie en parkagent

De parkeerplanologische studie is een grootschalig parkeeronderzoek van het gebied tussen de Kaaieren en de Singel. De inventarisatie van de beschikbare parkeerplaatsen en de analyse van het gebruik en inschatting van de benodigde parkeerruimte werd reeds in 2006 uitgevoerd. In januari 2013 werd dit onderzoek door een extern studiebureau herhaald. Doel van het onderzoek is om op een overkoepelende manier een visie en beleid uit te zetten over parkeren. Ook via de enquêtetool van de stad Antwerpen, De stadsmonitor, werden Antwerpenaars bevraagd over hun parkeergedrag.

De inventarisatie van de parkeerplanologische studie houdt in dat voor elke straat in de kernstad alle parkeerplaatsen in beeld zijn gebracht: op de straat, in de buurt- en privéparkings. Op basis van de bouwvergunningen kon steekproefgewijs ook een inschatting worden gemaakt van het aantal parkeerplaatsen in garages van bedrijven en bewoners. Bij de inventarisatie werden de tellingen gegroepeerd in drie categorieën:

- Op straat: alle parkeerplaatsen op het openbaar domein
- Offstreet of rotatieparkings: de publieke betaalparkings waar bezoekers tijdens de openingsuren vrij binnen- en buiten kunnen rijden. Voorbeelden hiervan zijn de parking Nationale Bank en grote Markt.
- Offstreet/privaatgebruik:bedrijfsparkingsof(buurt)parkings waar parkeerders enkel met abonnement terecht kunnen. Voorbeelden hiervan zijn de parking Den Bell en Frans van Hombeeckplein in Berchem.

De data van de parkeerplanologische studie werd ook gebruikt voor het parkeermodel 'Parkagent'. Dit simulatiemodel werd opgestart in 2010 door de Radboud Universiteit van Nijmegen en de Universiteit Tel Aviv. Het model was al uitgewerkt voor het stratenmodel van Tel Aviv dat rastervormig is. De onderzoekers zochten ook een complex stratenmodel en zijn zo bij de stad

Antwerpen terecht gekomen. Op basis van de gebundelde data kan parkeergedrag gesimuleerd worden of met andere woorden hoe mensen denken als ze op zoek gaan naar een parkeerplaats.

B. Resultaten

Wat laat de studie ons zien over het gebruik van de plaatsen?

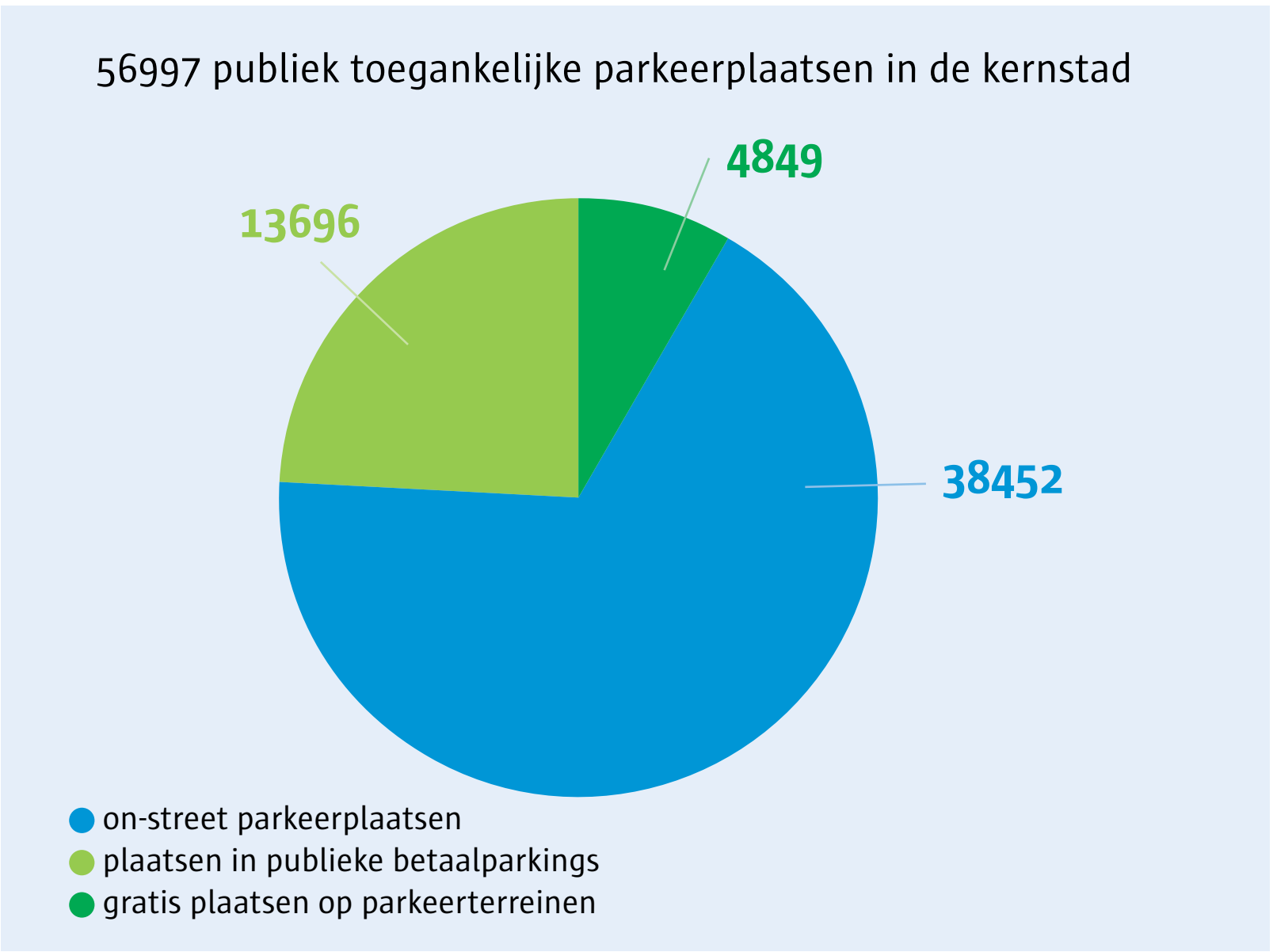
- Auto's van bewoners blijven gemiddeld langer op straat geparkeerd staan dan die van bezoekers. Dat is logisch, aangezien bewoners daar met hun vergunning gratis kunnen staan:
 - Auto's van bewoners staan gemiddeld 8.30 uur stil op straat.
 - De gemiddelde parkeertijd van bezoekers op straat is 5.15 uur.
- Uit de bewonersenquête blijkt dat 48% van de gezinnen beschikt over een garageplaats – bij hun huis of in een buurt-

parking, privéparking of via een bewonersabonnement in een publieke parking. 83% van de garages in de woningen wordt ook effectief gebruikt als parking.

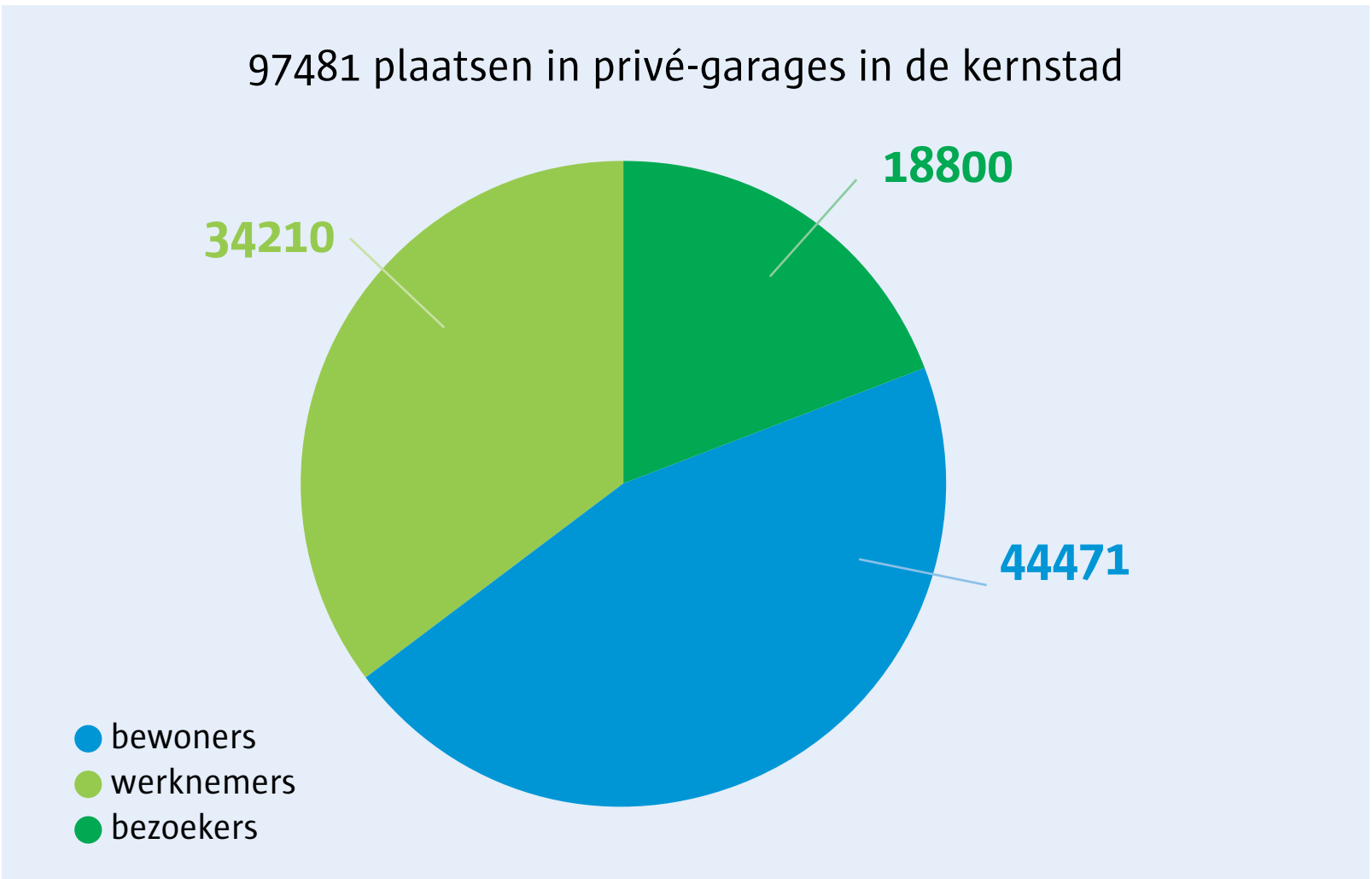
- Het gebruik van de rotatieparkings verschilt in de loop van de dag en of het en werk- of weekenddag is:
 - Op werkdagen zijn deze parkings 's morgens relatief leeg. Rond de middag stijgt de bezetting om dan 's avonds weer af te nemen.
 - Alle parkings samen zijn op weekdays gemiddeld voor circa 50% gevuld. Maar er zijn verschillen per locatie. Zo worden de centumparkings rond de Meir op doordeweekse dagen minder gebruikt dan de parkeergarages rond de stations.
 - In het weekend zien we een vergelijkbare trend: de parkings staan gemiddeld slechts halfvol. Maar dan worden juist de centumparkings rond de winkelstraten intensiever gebruikt.



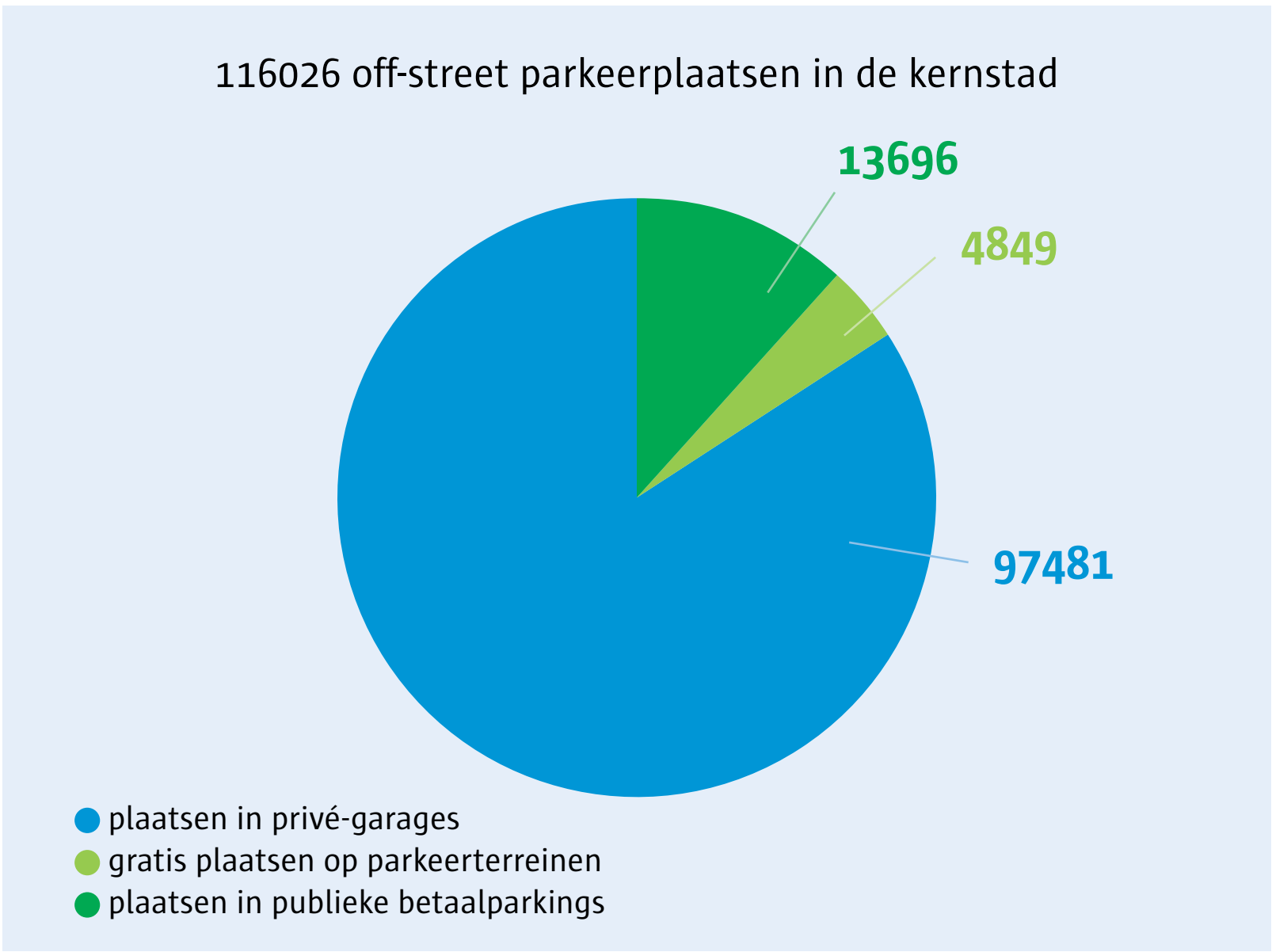
Resultaten parkeerplanologische studie



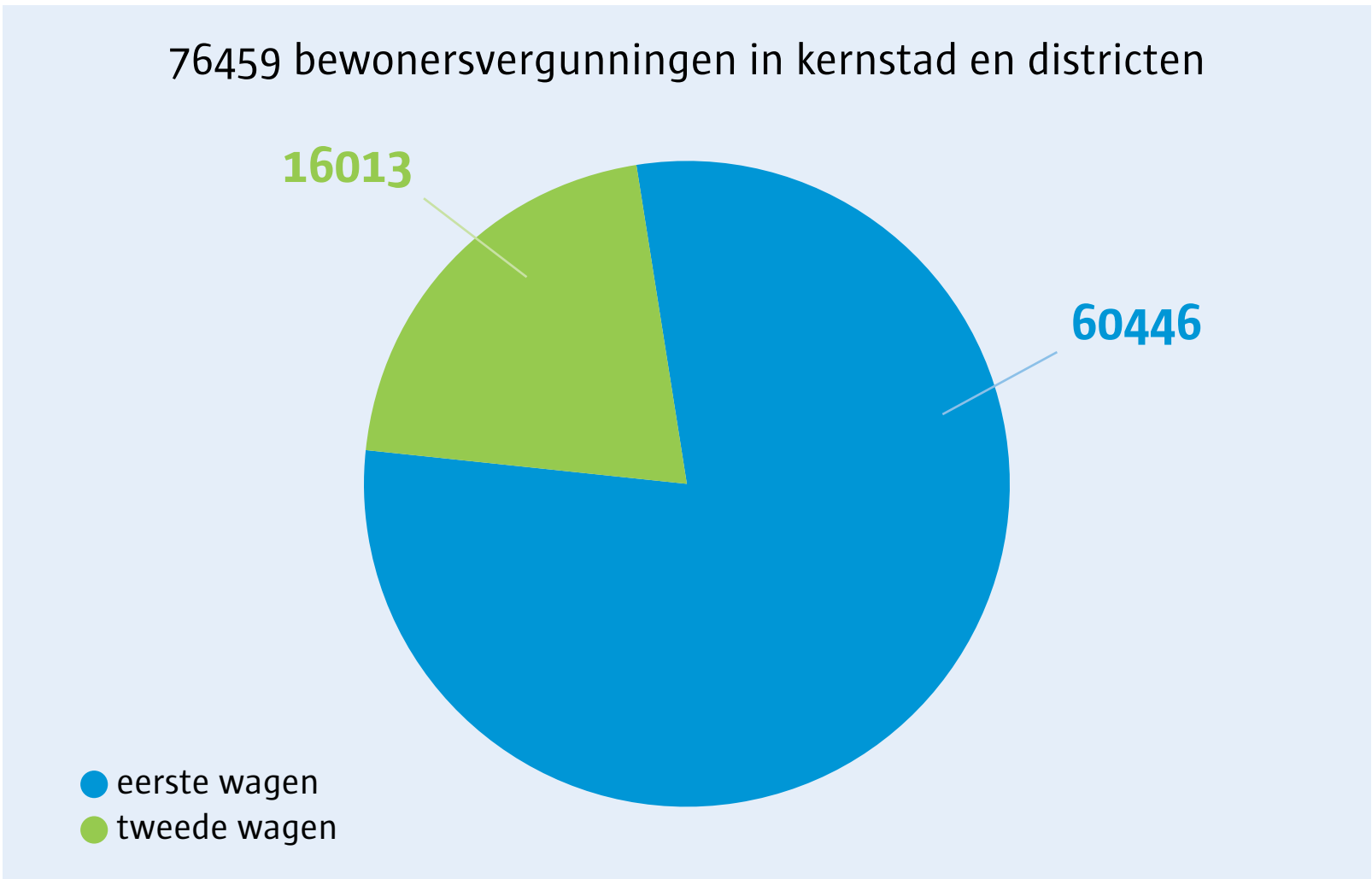
Uit de resultaten voor het aantal beschikbare parkeerplaatsen in de kernstad, blijkt dat er ruim voldoende parkeerplaatsen zijn voor iedereen. Er zijn 56.000 publieke plaatsen, 38.000 hiervan zijn op de straat, 13.000 in publieke betaalparkings en 4.800 plaatsen zijn gratis.



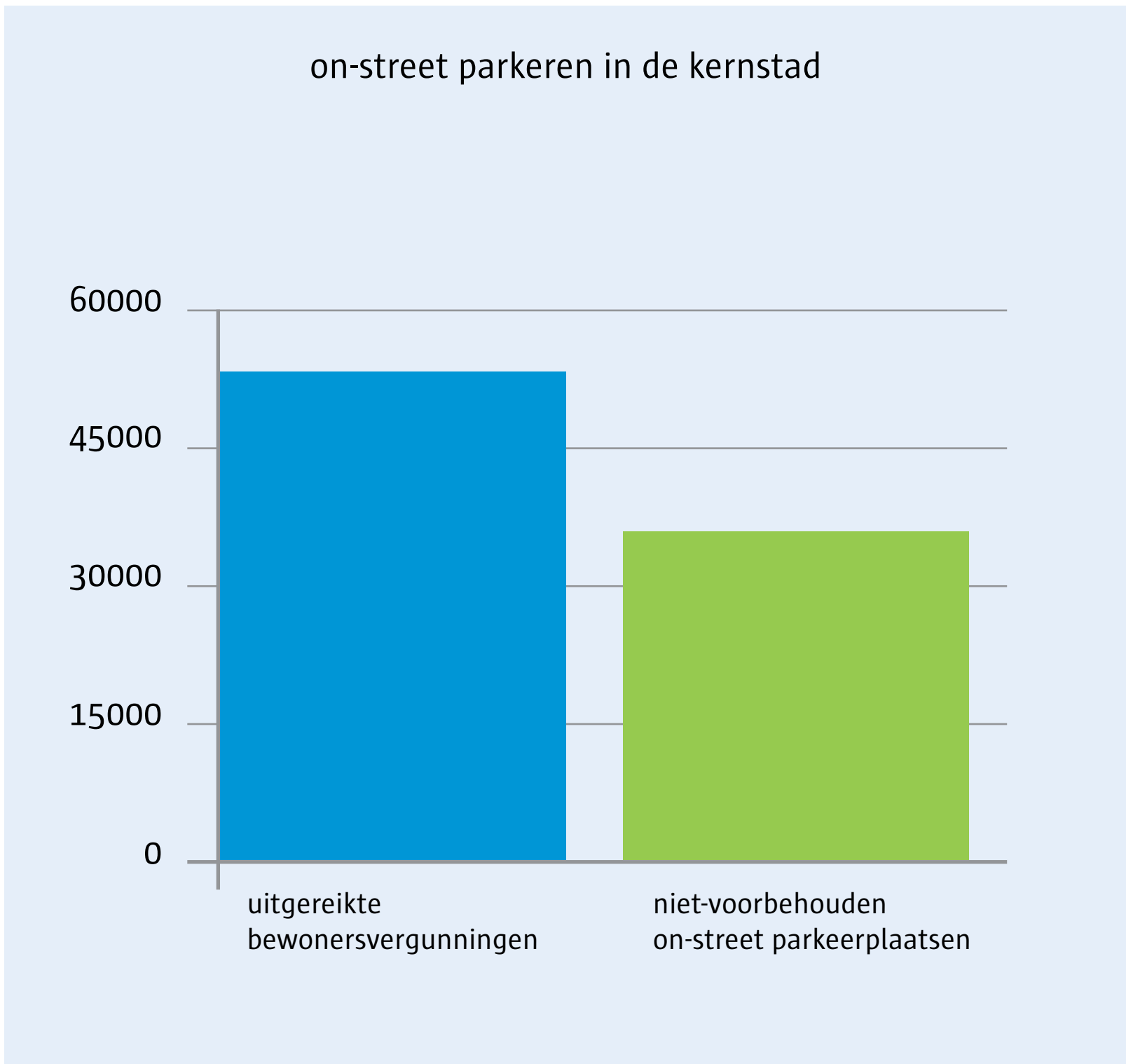
De grafiek geeft weer hoeveel van de ca. 97.000 plaatsen er ter beschikking zijn voor bewoners, werknemers en bezoekers in bijvoorbeeld bedrijven die parkings voorzien voor hun werknemers of klanten.



Off-street parkeerplaatsen zijn plaatsen in privé-garages, publieke betaalparkings of gratis plaatsen op parkeerterreinen. Deze cijfers bieden een antwoord op vragen zoals ‘indien alle parkeerplaatsen op de straat worden geschraapt, hoeveel parkeerplaatsen zijn er dan nog ter beschikking?’



Bewoners van de stad Antwerpen kunnen een parkeervergunning aanvragen. Hiermee kunnen ze gratis in een zone rond hun woning parkeren. In totaal maken 76.459 inwoners gebruik van de bewonersvergunning.



Op de straat parkeren kan zowel voor bewoners met een parkeervergunning als bezoekers die ofwel in een blauwe of betalende zone staan. 946 parkeerplaatsen werden voorbehouden voor bepaalde doelgroepen, zoals gehandicapten, laad- en loszones en autodelen.

Antwerpen telt binnen de Singel veel plaatsen op privéterrein, tegenover elke parkeerplaats op straat, zijn er 3,04 private parkeerplaatsen. Bekijken we de situatie puur op cijfers en alle parkings worden benut, dan komt er op straat heel wat plaats vrij om groen aan te leggen... OF Binnen de kernstad hebben we meer dan voldoende plaats. Per parkeerplaats op straat zijn er drie ergens inpandig voorzien.

Opmerking:
De resultaten van de parkeerplanologische studie zijn een momentopname van begin 2014.

2 | Parkeren

Mensen komen niet naar de stad om er te parkeren, maar om er te wonen, werken, ondernemen, winkelen, studeren, naar school te gaan enzovoort. Het parkeer- en mobiliteitsbedrijf wil daarom in de eerste plaats al deze activiteiten faciliteren door het aanbod in parkeermogelijkheden zo transparant mogelijk te maken. Daarnaast heeft het ook de opdracht om mee te werken aan een zo aangenaam mogelijke stad en dus aan de beschikbaarheid aan publieke ruimte. Ruimte die we delen en die op straat beschikbaar moet zijn. Om hier een lijn in te trekken, werd de keuze gemaakt om parkeren op de straat mogelijk te maken voor bewoners en voor bezoekers die kort parkeren. Wie langer wenst te parkeren, wordt zo veel mogelijk gestimuleerd om dit in een parking te doen. In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van het aanbod om op de straat te parkeren en in parkings.

2.2.1 Parkeren op straat (on-street)

Het parkeerbeleid moet duidelijke uitspraken doen over ‘parkeren op straat’: wie mag de ruimte gebruiken, voor hoe lang en tegen welke prijs. Dit is geen gemakkelijke opdracht, omdat het eenvoudigweg aan ruimte ontbreekt om iedereen gratis en onbeperkt in tijd in de straten van Antwerpen te parkeren. De voorkeur wordt daarom gegeven aan bewoners en bezoekers die even passagiers moeten afzetten, klanten bezoeken, een winkel binnenspringen of de taxi instappen. Dit noemen we de kortparkeerders. Hier zoomen we in op de maatregelen die worden genomen om de bewoners en kortparkeerders te faciliteren.

Parkeervergunningen

In Antwerpen geldt het betalend parkeerregime voor het gebied tussen de Ring en de kaaïen. Vijf groepen kunnen van deze regel afwijken: bewoners, lichte vrachtwagens, minderhinderkaarten, mindervaliden en autodelen. Daarnaast zijn er ook blauwe zones. In deze zones moet er niet betaald worden, maar is de parkeerduur wel beperkt.

Op 31 december 2014 telde Antwerpen

78 009 bewonersvergunningen
124 vergunningen voor georganiseerd autodelen
300 particuliere autodeelvergunningen
1 623 vergunningen lichte vrachtwagens
64 minderhinderkaarten

	dec. 2011	dec. 2012	dec. 2013	dec. 2014
Bewonersvergunningen	73 534	76 584	76 362	78 009
Autodeelvergunningen	226	222	200	424
Vergunningen lichte vrachtwagens	1 548	1 740	1 657	1 623
Minderhinderkaarten	627	394	187	64

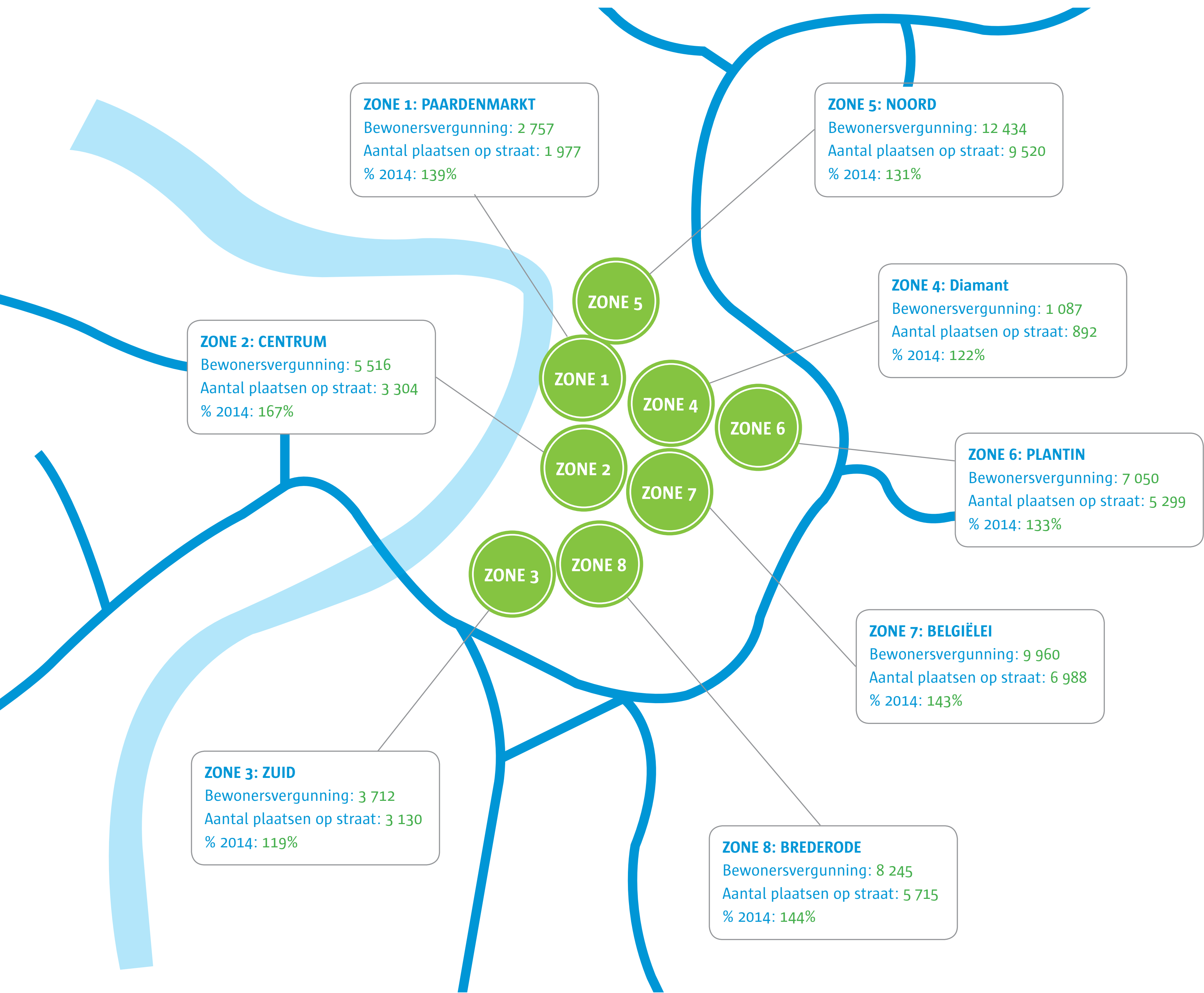
In de tabel wordt het aantal vergunningen per groep doorheen de tijd weergegeven.



Bewonersvergunningen

Op 31 december 2014 waren er 78 009 bewonersvergunningen in omloop. Dat is twee procent meer vergeleken met de 76 362 bewonersvergunningen eind 2013. Die lichte stijging is onder meer het gevolg van uitbreiding van het betalend parkeren in de zones op Linkeroever en het zuidelijk deel van het Eilandje.

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



Lichte vrachtwagen

Ruim twee procent van de parkeervergunningen betreft een vergunning voor een **lichte vrachtwagen**. Bestuurders van zo’n bestelwagen mogen hiermee in hun bewonerszone onbeperkt gratis parkeren in alle straten waar het verkeersbord met een blauwe achtergrond en enkel een witte letter P staat, de zogenoemde ‘E9a-parkeerborden’. Dit bord geeft aan dat alle categorieën voertuigen er mogen parkeren. De locatie voor lichte vrachtwagens moet voldoende breed zijn, zodat er geen hinder voor andere automobilisten is. Daarom werden deze parkeerzones vooral aan parkeerstroken langs grote verkeersassen of middenbermen ingericht.

Minder minderhinderkaarten

Een minderhinderkaart is een tijdelijke parkeervergunning voor mensen die door werkzaamheden in de straat niet in hun garage of (bedrijfs)parking kunnen parkeren. Dus ook werknemers en bewoners die niet gedomicilieerd zijn in Antwerpen kunnen zo’n kaart aanvragen. De termijn is afgestemd op de duur van de werken en is vooral bedoeld als compensatie voor de mogelijke hinder door de werken. Voorwaarde is wel dat het betrokken district hiervoor toestemming geeft: de districtsvoorzitter en wijkcoördinator adviseren om minderhinderkaarten uit te reiken. Het parkeer- en mobiliteitsbedrijf start vervolgens de procedure op.

Blauwe zones

In buurten waar bezoekers gratis kunnen parkeren, is het voor bewoners en kortparkeerders vaak moeilijk zoeken naar een vrije plek overdag. Bezoekers stallen hun auto er immers vaak voor een langere periode en late de alternatieve parkings links liggen. Waar dit voor parkeerproblemen zorgt, wordt een blauwe zone ingericht. Bewoners kunnen dan een bewonerskaart aanvragen. De bezoekers die hun wagen voor meer dan twee uur willen parkeren tussen 9 en 19 uur, worden gestimuleerd om dit in een parking te doen. Of te kiezen voor een ander vervoersmiddel zoals de fiets of het openbaar vervoer. In 2014 zijn er geen nieuwe blauwe zones ingevoerd.

‘Antwerpen maakt autodelen nog aantrekkelijker en legt criteria vast voor nieuwe initiatieven?’



Autodelen

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

Eind 2014 waren er 424 autodeelvergunningen uitgereikt:

- 300 particuliere autodeelvergunningen waarmee particuliere autodelers vrij parkeren in de bewonerszones waar de verschillende leden gedomicilieerd zijn. Dat zijn er 199 meer ten opzichte van 2013.
- 124 vergunningen voor georganiseerd autodelen, waaronder Cambio en Bolides. Dit is een stijging van 40 vergunningen ten opzichte van 2013.

Omdat er nog geen duidelijke regelgeving bestond rond autodelen verduidelijkte Antwerpen vanaf 1 januari 2014 de autodeelvoorwaarden om het autodelen verder te stimuleren. Zo kunnen particuliere autodelers – bijvoorbeeld burens of kennissen die op eigen initiatief een wagen delen – voortaan hun parkeervergunning direct aanvragen bij het parkeer- en mobiliteitsbedrijf. Vroeger verliep dit deels via Autopia, het Vlaams steunpunt voor autodelen.

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

CRITERIA VOOR ERKENNING PARTICULIER AUTODELEN

De erkenningsvoorwaarden voor particulier autodelen:

- een autodeelgroep bestaat uit minimum twee verschillende leden.
- per nummerplaat zijn de leden op minstens twee verschillende adressen in Antwerpen gedomicilieerd.
- het voertuig is ingeschreven op naam en domicilie van één van de leden.
- de leden moeten beschikken over een rijbewijs.
- alle leden van de autodeelgroep dienen aan te tonen dat zij over een permanent gebruiksrecht op het voertuig beschikken doordat ze zijn opgenomen in de verzekeringspolis van het voertuig.

PARTICULIER AUTODELEN

Autodelers die binnen één bewonerszone wonen, gebruiken de standaard parkeervergunning voor bewoners en zijn daardoor niet meegeteld in de autodeelcijfers. Autodelers die verspreid over meerdere bewonerszones wonen, krijgen een autodeelvergunning waarmee ze vrij kunnen parkeren in alle bewonerszones waar de verschillende leden gedomicilieerd zijn.

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

- januari 2014: 10 standplaatsen
- januari 2015: 13 standplaatsen

Omdat autodelen steeds populairder wordt, verschijnen er ook steeds meer **commerciële autodeelorganisaties** op de markt. Om de schaarse parkeerruimte op een correcte manier te verdelen, legde het parkeer- en mobiliteitsbedrijf nu een reeks criteria vast waaraan deze initiatieven moeten voldoen om erkend te worden als autodeelorganisatie door de stad Antwerpen. Zo dienen de gebruikers bijvoorbeeld formeel lid of abonnee te zijn van de autodeelorganisatie, moeten ze de wagen ook voor maar een uurtje of nog korter kunnen gebruiken en moeten er heldere prijsafspraken zijn. IS de organisatie niet erkend, dan krijgen ze geen autodeelvergunning.

In 2014 kregen Cambio (april) en Bolides (mei) als eersten een officiële erkenning van het college van burgemeester en schepenen. Die erkenning geldt voor onbepaalde duur, maar de stad zal alle organisaties jaarlijks evalueren. Daarvoor moeten de autodeelorganisaties onder meer elk halfjaar informatie doorgeven aan het parkeer- en mobiliteitsbedrijf over het aantal voertuigen, gebruikers en ritten. Wanneer een organisatie niet langer voldoet aan de criteria kan de erkenning worden ingetrokken.

Organisaties met autodeelambities die op de goede weg lijken maar nog niet helemaal voldoen aan de voorwaarden, kunnen erkenning krijgen als proefproject voor één jaar. Zo krijgen organisaties die nieuwe concepten willen uittesten een kans. Dergelijke proefprojecten worden intensief opgevolgd en begeleid. Na een positieve evaluatie kunnen ook deze organisaties een langlopende erkenning aanvragen.

CRITERIA VOOR ERKENNING COMMERCEEL AUTODELEN

Om een vergunning te verkrijgen wordt het bedrijf afgetoetst aan de volgende erkenningsvoorwaarden:

- gebruikers moeten lid/abonnee zijn van de organisatie. Dit lidmaatschap hoeft niet betalend te zijn.
- De statuten, vastgelegd in het Belgisch staatsblad, van de organisatie stipuleren dat het een autodeelorganisatie is.
- Korte gebruiksduur is mogelijk, vanaf één uur of korter.
- Selfservice toegang tot de wagen.
- De prijszetting gebeurt transparant.
- Transparante gebruikerscode en procedure voor probleemmelding en klachten.

CAMBIO EN BOLIDES

In 2014 kregen Cambio en Bolides een officiële erkenning van de stad Antwerpen als commercieel autodeelbedrijf.

Cambio

Cambio is een autodeelorganisatie waarbij de wagen steeds terugkeert naar een vaste parkeerplaats. Het parkeer- en mobiliteitsbedrijf richt in overleg met Cambio de autodeelplaatsen in op locaties waar er voldoende vraag is. Het gebruik van de voorziene plaatsen wordt nauwkeurig opgevolgd. Alle Cambio wagens hebben bovendien een autodeelvergunning waarmee ze vrij mogen parkeren in heel Antwerpen.

In 2014 werden er twee nieuwe autodeelplaatsen geopend bij het stadspark aande Van Eycklei en twee plaatsen in Berchem aan het Frans Van Hombeeckplein. Eind 2014 bood Cambio 79 wagens op 30 verschillende locaties aan met één of meer standplaatsen in vergelijking met 52 wagens op 18 locaties in 2013.

Bolides

Bolides startte als nieuw autodeelinitiatief in mei 2013 met een proefproject in Zurenborg. Bolides werkt niet met vaste autodeelplaatsen. De wagens behoren tot een Bolides-community. Er is een afgebakende zone waarbinnen de leden de wagens ophalen en terug parkeren. Zij kunnen de wagens lokaliseren, openen en starten met een app op hun smartphone. Bij de start beschikten de Bolides-wagens over een bewonersvergunning voor hun eigen zone (community). Sinds hun erkenning krijgen ook zij vergunningen voor heel Antwerpen, zodat de auto's ook van zone kunnen wisselen. Het parkeer- en mobiliteitsbedrijf en stadsontwikkeling/mobiliteit volgen de werking en evolutie van Bolides van dichtbij op.

- Januari 2014: 3 wagens voor 1 Bolides-community

Zones voor personen met een handicap

Mensen met een handicap kunnen een kaart aanvragen om op daarvoor voorbehouden zones te parkeren. Deze zones zijn aangeduid met een bord en een blauwe markering op de parkeerplaats. De parkeerplaatsen voor personen met een handicap zijn absoluut noodzakelijk en belangrijk voor de zelfstandigheid, participatie en bewegingsvrijheid van mensen met beperkte mobiliteit. Het geeft hen bijvoorbeeld de mogelijkheid om alleen naar de winkel te gaan of om een voorstelling bij te wonen. Kortom: om deel te nemen aan de samenleving.

Het parkeer- en mobiliteitsbedrijf en de verkeerspolitie organiseren jaarlijks een campagne rond parkeerplaatsen voor per-

sonen met een handicap. Die aandacht blijft nodig, aangezien tal van chauffeurs die niet beschikken over de vereiste parkeerkaart parkeerplaatsen blijven innemen die bedoeld zijn voor personen met een handicap. Ook het gebruik van gekopieerde of ontleende kaarten zorgt voor heel wat ergernis.

In 2011 stelde de verkeerspolitie in Antwerpen 6579 overtredingen vast rond foutparkeren op plaatsen voor personen met een handicap. In 2012 steeg dat aantal tot 6744 vaststellingen. In 2013 werden er nog 6631 vaststellingen gedaan. In 2014 zijn het er: 7084. Een gestructureerde aanpak, verhoogde aandacht en controles blijven dus broodnodig.



16 | 10 | 14 KUNSTWERK EN CAMPAGNE STIMULEREN AUTOMOBILISTEN OM PARKEERPLAATSEN VOOR PERSONEN MET EEN HANDICAP VRIJ TE HOUDEN

Met de onthulling van een 'parkeerkunstwerk' gaf Antwerpen op 16 oktober het officiële startschot van de jaarlijkse bewustmakingscampagne rond (fout) parkeren op plaatsen voorbehouden voor personen met een handicap – een gezamenlijke actie van de Antwerpse verkeerspolitie en het Gemeentelijk Auto- en mobiliteitsbedrijf Antwerpen.

Gelijke Kansen in Vlaanderen vroeg automobilisten in 2014 via een kunstproject om voorbehouden parkeerplaatsen voor personen met een handicap te respecteren. Daarvoor gingen er in zes steden (naast Antwerpen ook in Brussel, Gent, Brugge, Leuven en Hasselt) kunstenaarsduo's aan de slag met de creatie van een 'parkeerkunstwerk'. De duo's bestonden steeds uit een kunstenaar zonder en een kunstenaar met een handicap die samen een ontwerp maakten en uitvoerden op één parkeerplaats voor personen met een handicap.

Parkeerreliëf

In Antwerpen namen Karel Verhoeven en Tonia In den Kleef die opdracht op zich. Aangezien Tonia In den Kleef een beeldhouwster met een visuele beperking is, kreeg Antwerpen een tastbaar reliëfwerk: witgeschilderde loden platen met uitsparingen van abstracte sculpturale vormen tot gestileerde vormen van een blindengeleidehond, wandelstok of oog.

Het kunstwerk bedekt een van de vier voorbehouden parkeerplaatsen op het Steenplein. In totaal zijn er in Antwerpen ongeveer 1750 plaatsen voor personen met een handicap verspreid over de hele stad. Het is de bedoeling dat het werk een jaar lang blijft liggen. Bestuurders met een geldige parkeerkaart voor personen met een handicap kunnen gewoon blijven parkeren op deze plaats.

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 de gene die op de fiets of te voet komt.

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

Zo werkt gratis parkeren ook marktversturend: 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.

Betalend parkeren is investeren in een bereikbare stad

Betalend parkeren

Weinig mensen wenst graag te betalen om te parkeren. Helaas zijn er zoveel wagens, dat erg goedkoop parkeren binnen de kortste keren zou leiden tot verstopte binnensteden. Bewoners, bezoekers en werknemers zouden dan zelf eindeloos in de file staan of rondjes rijden op zoek naar een parkeerplaats. Parkeertarieven worden daarom zo meer en meer gekozen dat langparkeerders gestimuleerd worden om hun wagen buiten de stad te laten en met het openbaar vervoer of de fiets zich in de stad te verplaatsen. Daarnaast wordt het opgehaalde parkeergeld geïnvesteerd in noodzakelijke parkeer- en mobiliteitsinitiatieven zoals buurtparkings en het Velo-project. De vraag blijft natuurlijk: “Wat is een redelijk parkeertarief?”

Duurste plaatsen: in de straat in het centrum

Parkeertarieven zijn zonaal verschillend. In het centrumgebied waar de druk het hoogst is, ligt het tarief het hoogst. Dat is niet alleen in Antwerpen zo, deze visie wordt internationaal toegepast. In andere grootsteden liggen de tarieven zelfs gemiddeld hoger als in Antwerpen.

Het tarief ‘on-street’ wordt steeds samen gezien met het tarief ‘off-street’. Onder de noemer ‘off-street’ vallen alle parkings in privaat of commercieel bezit. Het is de rol van het parkeer- en mobiliteitsbedrijf om een fiat te geven over de parkeertarieven die de private markt voorstelt. Het gaat dan om parkings zoals Nationale Bank, Justitiepaleis, noorder- en zuiderterras. In de regel moet het ‘off-street’ parkeren goedkoper zijn dan parkeren in de straat.

Nieuwe tarieven in 2014

De parkeertarieven werden op 1 januari 2014 geïndexeerd nadat deze vijf jaar lang gelijk waren gebleven. De gemiddelde tariefsverhoging was 8,7 procent, gelijk aan de inflatie over die periode. In de ene zone was de stijging iets meer dan de andere, vanwege afronding tot ‘ronde getallen’ om cash betalingen mogelijk te houden:

- **Rode zone**

Stijging van 10 cent voor het 1e uur (van 1,50 euro naar 1,60 euro) en iets meer voor de volgende uren: in totaal 60 cent meer voor een blok van drie uur. Bovendien is de maximaal toegestane parkeerduur drie uur, om zo te stimuleren dat langparkeerders kiezen voor een parking. Dit straattarief is dan ook afgestemd op de tarieven van de ondergrondse parkings.

- **Groene zone**

Het uurtarief steeg van 60 cent naar 70 cent. Voor een parkeerticket van drie uur betalen parkeerders in deze zones nu 30 cent meer.

- **Gele zone**

Het uurtarief bleef gehandhaafd op 50 euro; enkel het dagtarief (10 uur) steeg met 20 cent van 2,50 naar 2,70 euro.

Met deze tarieven is parkeren in Antwerpen nog altijd goedkoper dan Brussel, vergelijkbaar met andere grotere steden in Vlaanderen en zeer goedkoop vergeleken met de buurlanden.

Betaalmogelijkheden

Het parkeer- en mobiliteitsbedrijf heeft de voorbije jaren bewust de keuze gemaakt om betalend parkeren zo gebruiksvriendelijke mogelijk te maken, door de verschillende betaalmogelijkheden uit te breiden: via munten, bankkaart, sms of smartphone. Elke gebruiker kan telkens opnieuw kiezen op welke manier hij of zij betaalt, gelijk te houden:

Om dit mogelijk te maken, werkt het parkeer- en mobiliteitsbedrijf samen met verschillende leveranciers:

- Apcoa: leverancier van de parkeerautomaten
- Mobile For: aanbieder van sms-betalingen en betalen via de website www.4411.be
- Park Mobile: aanbieder van sms-betalingen en belparkeren

De aanvulling met de betaalmogelijkheden zoals bankkaarten en kredietkaarten is vooral voor buitenlandse bezoekers interessant. Het populaire sms-parkeren is immers enkel mogelijk met een abonnement bij een Belgische provider. Verder is het toenemend cashless betalen ook een positieve trend. Minder munten in de automaten betekent immers ook minder diefstal en valsmunterij.

SMS-BETALING ZIJN POPULAIRST. 12 MILJOEN SMS-BETALINGEN VOOR EEN PARKEERSESSIE SINDS 2006

In 2006 startte het Antwerpse parkeer- en mobiliteitsbedrijf als eerste in Europa met sms-betalingen voor parkeersessies. In 2011 werd de 5 miljoenste sms-betaling uitgevoerd en in 2013 volgde de 10 miljoenste betaling. In 2014 staat de teller van parkeersessies met een sms op 1.950.000. Kortom, sms betalingen blijft de belangrijkste stijger binnen de betaalmogelijkheden van een parkeersessie.

BETALEND PARKEREN VIA DE GSM. HOE GAAT HET IN ZIJN WERK?

Antwerpen biedt gsm-parkeren op maat. Om tegemoet te komen aan de wensen van zowel occasionele als veelgebruikers, werkt het Parkeerbedrijf met twee systemen:

Mobile For in 4 kenmerken

1. Real time betalingen via een sms.
2. Proximus-gebruikers hoeven zich niet te registreren, want de betalingen gebeuren via de gsm-factuur.
3. Klanten van andere providers registreren zich eerst. Mobile For zorgt dan voor een maandelijkse facturatie.
4. Klanten betalen ook voor de sms. Wie niet voor de sms wenst te betalen kan ook telkens via www.4411.be de parkeersessie starten en eindigen.

Park-line in 3 kenmerken

1. Wie wil parkeren belt naar een centraal nummer. De parkeeractie start direct na het telefoontje. Om de betaling te stoppen bel je hetzelfde nummer.
2. Een eenmalige online registratie volstaat.
3. Het eerste kwartier van elke sessie is gratis.

In 2014 werd leverancier Park-line overgenomen door Park Mobile. Het succes van sms-parkeren is zo groot, dat het bel-parkeren offline werd gehaald.

12 | 05 | 14

EERSTE AUTOMATEN MET GROOT AANRAAKSCHEM OP ZONNE-ENERGIE EN BANKKAART ALS BETAALMOGELIJKHEID

Antwerpen was in mei 2014 de eerste stad ter wereld met parkeerautomaten met grotere, gebruiksvriendelijke aanraakschermen die volledig op zonne-energie draaien. Het gaat om een test, waarbij het Antwerpse Parkeerbedrijf samen met de exploitant onderzoekt of deze nieuwe technologie ook toepasbaar is steden met intensief gebruikte parkeerautomaten en smallere straten met weinig licht. Tegelijkertijd wordt het aantal parkeerautomaten waar met munten betaald kan worden afgebouwd. Antwerpen zet in op innovatie.

Gebruiksvriendelijke schermen

Een belangrijk voordeel van parkeerautomaten met deze 7 inch grote aanraakschermen is de gebruiksvriendelijkheid. Grotere schermen leiden de gebruikers immers gemakkelijker door de betaalstappen. Bovendien kan de stad via die schermen (in de toekomst) nuttige informatie meegeven over bijvoorbeeld wegenwerken of interessante locaties in de buurt, of zelfs toegang bieden tot de stedelijke website of de mogelijkheid om een Velo-dagpas te kopen.

Wereldprimeur

In Nederland zijn parkeerautomaten met grotere touchscreens al langer in gebruik. Maar al die automaten zijn aangesloten op netstroom. Het leggen van de noodzakelijke kabels kost veel tijd en geld en zorgt telkens voor hinder op straat. Automaten op zonne-energie zijn dus veel eenvoudiger en goedkoper.

Alle Antwerpse parkeerautomaten werken al op zonne-energie. Maar tot nu toe waren enkel automaten met een klein, energiezuinig scherm in staat om de gevraagde dienstverlening te leveren. Grote schermen die alle dagen de klok rond beschikbaar moeten zijn verbruiken immers zeer veel energie. Een druk bezochte stad zoals Antwerpen, met intensief gebruikte parkeerautomaten, is dan dus perfect om te testen of de nieuwe zonnepanelen ook voldoende energie kunnen leveren voor deze grote schermen.

Tijdens de testperiode (tot en met september 2014) bieden de automaten enkel nog statische parkeerinformatie. Als de proef slaagt kan de leverancier in een volgende fase de nodige android-technologie installeren, zodat parkeerders en voorbijgangers via de automaten gebruik kunnen maken van verschillende apps of een interactief stadsplan.

Veel of weinig zonlicht

De vijf testlocaties (Steenplein 22, Godefriduskaai 18, Oudevaartplaats 70-72, Frankrijklei 52 en Draakstraat 24-26) zijn geselecteerd op uiteenlopende criteria om zo te kunnen bepalen of de technologie geschikt is voor alle mogelijk locaties in de stad: plaatsen met veel of juist weinig zonlicht, waar automaten intensief of minder intensief worden gebruikt enzovoort. Zo staat er bijvoorbeeld een testautomaat op een plaats met relatief weinig licht (de Draakstraat in Zurenborg), maar ook op een plaats die veel bezoekers trekt en waar de automaten dus intensief worden gebruikt – zoals de Godefriduskaai bij het MAS.

Om de automaten maximaal te kunnen testen kunnen parkeerders hier zowel betalen met muntgeld alsook met bankkaarten (maestro, VISA en mastercard).

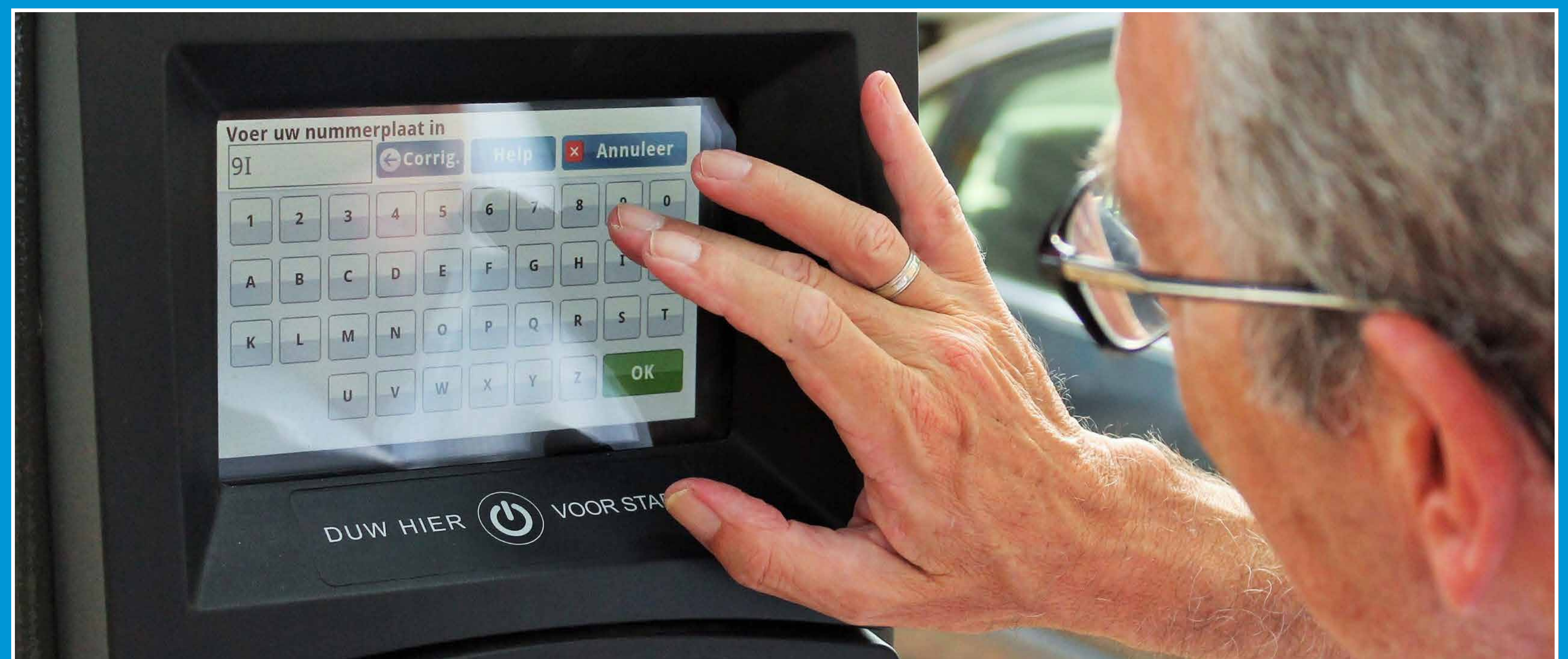
Steeds minder automaten met muntoptie

Steeds minder mensen hebben muntgeld op zak. Autobestuurders kiezen bij parkeerautomaten dan ook almaar vaker voor betaling via hun gsm of bankkaart om gemakkelijk het juiste bedrag te kunnen betalen. Daarom

telde Antwerpen in 2014 al bijna 450 parkeerautomaten met een bankkaartoptie en gsm-parkeren kan overal in de stad.

In mei 2014 plaatste het Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen verspreid over de stad in totaal zeventig muntloze parkeerautomaten. De locaties zijn zo gekozen dat er tijdens deze proeffase in alle gevallen nog automaten op wandelafstand beschikbaar zijn die muntgeld accepteren. Stadsplannetjes op de nieuwe automaten geven aan waar parkeerders deze automaten kunnen vinden.

Voordeel van de nieuwe, muntloze automaten is dat ze minder onderhoud vergen, onder meer omdat de onderdelen die de munten selecteren en transporteren het kwetsbaarst zijn. Ze zijn bovendien minder gevoelig voor vandalisme en storingen. Exploitanten hoeven ook niet langer met auto's door de stad te rijden om de automaten leeg te maken.





26 | 11 | 14

PROEF MET NUMMERPLAATINGAVE BIJ VIJF AUTOMATEN

Eind november zijn vijf parkeerautomaten omgebouwd voor een eerste test met nummerplaatingave bij het parkeren. Dat betekent dat parkeerders daar vanaf dat moment via het aanraakscherm van de automaat naast de gewenste parkeertijd ook de kentekengegevens van hun auto moesten invoeren.

Nummerplaatingave zorgt er in de toekomst voor dat parkeertoezichters ook deze auto's digitaal zullen kunnen controleren via hun handcomputers, zoals dat al langer gebeurt met controle van sms-parkeren en bewonersvergunningen. In de testfase krijgen parkeerders nog gewoon een papieren ticketje uit de automaat om achter de voorruit van hun auto's te leggen. Deze test is vooral bedoeld om te zien of parkeerders via de instructies op de schermen vlot de juiste gegevens invoeren.

Het gaat om een test (tot en met voorjaar 2015) met de vijf automaten met grote aanraakschermen die het voorbije voorjaar geplaatst zijn op de Godefriduskaai aan het MAS, Steenplein 22, Oude-vaartplaats 70-72, Frankrijklei 52 en de Draakstraat 24-26.

Parkeerders die bij deze automaten kiezen voor nummerplaatingave kunnen betalen met muntgeld of een bankkaart (maestro, VISA en mastercard). Ook de tien minuten gratis parkeertijd verloopt via de nummerplaatingave. Vanzelfsprekend kunnen parkeerders op deze locaties ook nog altijd kiezen voor sms-parkeren.

Mocht de nummerplaatingave definitief worden ingevoerd, dan zou dat handig zijn voor de parkeerders. Een ticketje achter de voorruit leggen is dan immers niet meer nodig. Parkeerders hoeven in dat geval niet meer terug naar hun auto, maar kunnen meteen naar hun bestemming gaan. Bijkomend voordeel is dat er geen papieren ticketjes meer zijn die kunnen wegwaaien of die per ongeluk op hun kop op het dashboard liggen, waardoor parkeerders soms ondanks correcte betaling toch een bon onder de ruitenwissers vinden.



Wat levert betalend parkeren Antwerpen op?

Inkomsten uit betalend parkeren

De ontvangsten uit het betaalde parkeergeld stegen in 2014 met 12,49 procent, iets meer dus dan de indexering van 8,7 procent. Deze stijging kan voornamelijk verklaard worden door twee zaken:

- De ontvangsten door de tariefverhoging stegen met 10 procent. Dat is vooral het gevolg van een toenemend aantal betalende parkeersessies. Zo waren er 2014 maandelijks circa twintigduizend sms-sessies meer dan 2013. Op jaarbasis is dit goed voor zo'n negentien procent meer omzet via sms-betalingen. Het aandeel van de sms-betalingen bedraagt momenteel maandelijks rond 45 procent van de betaalde sessies. Aan de parkeerautomaten is er een stijging van circa vier procent op te merken.
- De uitbreiding van het betalend parkeren in onder andere de Damwijk zorgde ook voor een toename van de inkomsten met 2,49 procent.

DE TOTALE INKOMSTEN UIT PARKEERGELDEN (EXCLUSIEF CONCESSIONS) LAGEN IN 2014 HOGER DAN VORIG JAAR. ALLE BEDRAGEN ZIJN UITGEDRUKT IN EURO.

	2013	2014	Stijging van:
Munten	6 990 015	7 259 866	3,86%
SMS	4 728 152	5 713 839	20,85%
Betaalkaart	546 547	823 133	50,61%
TOTAAL	12 264 714	13 796 838	12,49%
- % stijging tgv tariefverhoging			10,00%
- % stijging tgv uitbreiding met zone Dam			2,49%

13 | 11 | 14

182 EXTRA PARKEERPLAATSEN OP LINKEROEVER

Langs de Blancefloerlaan is vorig jaar een derde Park & Ride (P+R) ingericht. Pendelaars hebben daar nu 182 extra plaatsen om hun auto te parkeren.

De twee bestaande P+R's aan de Blancefloerlaan, samen goed voor een 320-tal plaatsen, waren dikwijls snel volzet. De 182 extra plaatsen moeten het tekort aan parkeerplaatsen opvangen, meer parkeergelegenheid bieden voor pendelaars en het pendelverkeer weghouden uit de woonstraten op Linkeroever. De extra P+R ligt aan de Blancefloerlaan, tussen de rotonde van Zwijndrecht en de R1/E34, vlakbij de sportterreinen van FC Turksport.

Langparkeerders kunnen snel hun auto kwijt op de P+R en dan het openbaar vervoer nemen. Tram- en bushalte 'Schep Vreugde' ligt naast de P+R. Tram 3 brengt passagiers overdag om de 10 minuten op 10 minuten tijd tot in het centrum van de stad.

Deze P+R is één van de initiatieven waarmee de stad Antwerpen 'langparkeerders' stimuleert om hun auto's aan de rand van de stad te stallen, om zo Antwerpen bereikbaar te houden.

2.2 Parkeren in parkings (off-street)

Om zoveel mogelijk vrije ruimte op de straat te creëren, streeft het parkeer- en mobiliteitsbedrijf er naar om automobilisten die hun wagen voor meer dan drie uur willen parkeren, maximaal naar inpandige garages te leiden. Onder off-street parkeren vallen verschillende mogelijkheden zoals Park & Rides, parkeergarages en parkeerterreinen. Ook privé-garages vallen onder deze noemer. Hierin neemt de Parkeermakelaar een grote rol op.

parkings en parkeergeleiding

Park & Rides

In Antwerpen geldt het betalend parkeerregime voor het gebied tussen de ring en de kaaïen. 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 parkeer- en mobiliteitsbedrijf in de aanleg en de exploitatie van stadsrandparkings, die aan de stadsrand liggen en de Park & Rides, die verder buiten de stad liggen.

Parkeergeleiding

In 2014 werd er achter de schermen hard gewerkt aan de voorbereiding van de lancering van het nieuwe parkeergeleidingssysteem samen met softwareleverancier FLOW en het bedrijf Cofely Fabricom. FLOW zorgt voor de correcte werking van de borden 24 uur per dag, zeven dagen per week. Cofely Fabricom levert de palen en borden en staat in voor de snelle oplossing van mogelijke defecten en voor het technische onderhoud.

Een parkeergeleidingssysteem bestond vroeger ook al in Antwerpen, maar dit was gedateerd en functioneerde niet meer klantgericht. Om dit aan te passen aan de hedendaagse normen en situatie

heeft Technum een studie gedaan naar een parkeergeleidingssysteem in Antwerpen. De keuze werd gemaakt om in het straatbeeld signalisatie te voorzien op de punten waar de automobilist een keuze moet maken om naar een parking te gaan. Op deze borden wordt aangegeven of de parking volzet is of nog vrije plaatsen over heeft. De automobilist kan kiezen om een bepaalde lus te volgen: centrum, zoo, enzovoort. Op die manier wordt hij niet enkel naar een parking gestuurd, maar wordt er ook over de weg naar de parking een ingreep gedaan.

FLOW zorgt ervoor dat de database van de exploitanten van de parkings in real time wordt gekoppeld aan de informatie op de borden. Onder de signalisatie bevinden zich ook tekstvlakken waarop verkeersinformatie kan worden getoond. Deze technologie is hypermodern, omdat de LED-verlichting zich aanpast aan de lichtinval en er verschillende sensoren in zitten die tijdig het onderhoud van het bord aankondigen, zodat dit maximaal kan blijven werken.



Inventieve oplossingen voor bewonersparkeren



ANTWERPEN KRIJGT HYPERMODERNE PARKEERGELEIDING

Het nieuwe parkeergeleidingssysteem zorgt er vanaf half maart 2015 voor zorgen dat bezoekers voortaan vlot via door de stad uitgestippelde P-routes kunnen rijden naar een van de 12 170 parkeerplaatsen in de 34 parkings die langs deze routes liggen.

Het nieuwe systeem vangt het autoverkeer vanuit alle windrichtingen meteen op vanaf de Antwerpse Ring. Van daaruit zullen 238 P-borden op 137 locaties parkeerders vlot begeleiden naar vrije parkingplaatsen in of rond het stadscentrum. Zo is de parkeergeleiding een efficiënte parkeerhulp die het zoekverkeer doet dalen. Het systeem kan bovendien worden ingezet om het verkeer vlot door de stad leiden tijdens de geplande wegenwerken die in de loop van 2015 starten om zo Antwerpen bereikbaar te houden.

Hoofdroute en zes parkeerlussen

De borden zullen een hoofdroute markeren en zes aftakkingen die parkeerders elk via een lus langs een reeks parkings in de gewenste buurt leiden: Centrum, Meir-Universiteit, Meir-Schouwburg, Zoo, Diamant en Scheldekaaien.

Aan die parkeerlussen liggen in totaal 12 170 plaatsen verspreid over 34 parkings. Het Antwerpse parkeer- en mobiliteitsbedrijf bedrijf werkt hiervoor samen met zeven parkingexploitanten: Antwerpse Parkings, Apcoa Belgium, B-Parking, Interparking, My Park, Q-Park en Vinci Park. Toekomstige parkings kunnen gemakkelijk mee worden opgenomen in het systeem.

Op straat zullen er vier soorten P-borden te zien zijn:

1. statische borden met enkel een naam en een vaste pijl (vergelijkbaar met verkeersborden);
2. borden waarop de tekst vast is maar waarvan de richting van de pijl van op afstand kan worden aangepast in geval van bijvoorbeeld werken, evenementen of verkeersdrukte;
3. borden langs de lussen die het totale, actuele parkeerplaatsenaanbod vermelden van de verschillende parkings op die routes en - in diezelfde categorie - de vol/vrij-borden bij de parkingingangen;
4. full matrix borden, waarop teksten of symbolen volledig flexibel naar keuze kunnen verschijnen.

Inspelen op de actualiteit..

De volledig flexibele borden worden geplaatst op strategische plekken waar belangrijke verkeersstromen passeren – bijvoorbeeld bij afritten van de Ring of op de Leien bij het gebouw waar vroeger de Nationale Bank gevestigd was. Medewerkers van de stad en de verkeerspolitie kunnen de informatie voor deze borden via een centraal systeem vooraf programmeren om zo bijvoorbeeld in een periode van wegenwerken vlote alternatieve parkeerroutes aan te geven. De verkeerspolitie kan de borden bovendien ook op elk gewenst moment binnen enkele minuten aanpassen en zo inspelen op actuele verkeersinformatie. Zo kan dit systeem bv. ook gebruikt worden om ervoor te zorgen dat de borden automatisch doorverwijzen naar andere parkeerlussen zodra de parkings aan een bepaalde lus vol zijn.

De flexibele borden bij de P+R Olympiade geven ook actuele informatie over de dienstregeling van De Lijn. Parkeerders kunnen zo exact zien over hoeveel minuten de eerstvolgende trams of bussen arriveren.

Het parkeergeleidingssysteem betekent voor Antwerpen een investering van iets meer dan drie miljoen euro voor een periode van tien jaar. Dit bedrag omvat zowel de aankoop van het systeem, alsook de monitoring, eventuele verplaatsing van de borden en het onderhoud. Het onderhoud wordt mee gefinancierd door de parkingexploitanten.

Parkeermakelaar

Om Antwerpen nu en in de toekomst bereikbaar en aantrekkelijk te houden, neemt het parkeer- en mobiliteitsbedrijf verschillende initiatieven om bewoners te stimuleren hun vervoersmiddelen zoveel mogelijk inpandig te stallen. In eigen garages bijvoorbeeld, of in buurtparkings, via bewonersabonnementen in publieke parkings, in buurtfietsenstallingen, enzovoort. Om het aanbod en de vraag bij elkaar te brengen, werd de ‘Parkeermakelaar’ in het leven geroepen. Hij gaat zelf op zoek naar potentiële locaties voor nieuwe buurtparkings. Bijvoorbeeld een samenwerking met supermarkten of leegstaande bedrijfscomplexen. Op die manier kunnen alle parkeerplaatsen die nu niet optimaal benut worden, een oplossing bieden aan mensen die zoeken naar een plek.

- Ook in 2014 werkte het Parkeermakelaar-team weer volop aan:
- zoeken en inrichten van **buurtparkings** voor bewoners van buurten waar de parkeerdruk op straat hoog is;
 - onderhouden van een **online platform** als verzamelplaats voor parkeervraag en -aanbod;
 - onderhandelen van voordelige **bewonersabonnementen in publieke parkings**;
 - en de inrichting en exploitatie van **buurtfietsenstallingen**.

Buurtparkings

In november 2011 opende het parkeer- en mobiliteitsbedrijf aan de Handelstraat een **allereerste buurtparking**. In de periode 2012 en 2014 volgden de buurtparkings elkaar dankzij alle inspanningen in snel tempo op. In 2014 openden twee buurtparkings de deuren, goed voor 35 autostaanplaatsen (10 voltijdse en 25 deeltijdse plaatsen).

Eén van de pistes waarop het parkeer- en mobiliteitsbedrijf voor het bewonersparkeren extra inzet is de buurtparking volgens de ‘dubbelgebruik’-formule. Dat zijn parkings van bedrijven, overheidsorganisaties 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 parkeer- en mobiliteitsbedrijf regelt de verhuuradministratie en stort de ontvangen maandelijkse abonnementsbijdragen door aan de bedrijven. Daarnaast legt het de huurformules vast en regelt het de toegangscontrole en extra investeringen. Zo openden Delhaize Plantin en

Moretuslei en Den Bell in het voorjaar van 2012 als eersten hun parkings voor ‘**deeltijds bewonersparkeren**’.

Op 31 december 2014 telde Antwerpen 12 buurtparkings met in totaal 706 plaatsen. In 2014 sloten twee parkings de deuren: de Handelstraat werd vervangen door een ruimere parking in Gasstraat en het gebouw van de Karel de Grote hogeschool werd gesloopt om plaats te maken voor nieuwbouw. Daarmee verdwenen er in totaal 85 plaatsen. Twee bestaande parkings werden uitgebreid: in de Eandis-parking aan de Boomgaardstraat kwamen er 5 deeltijdse plaatsen bij en op de parking Markgravelei 12 voltijdse plaatsen.

Hieronder vindt u het overzicht terug van de verschillende buurtparkings.

Buurtparking	Auto	Moto	Fiets	Deeltijds
2000 Hangar 18	260	-	-	7/24
2000 SD Worx	25	10	-	deeltijds
2000 Zwijgerstraat	-	-	50	7/24
2018 AVA Brederode	15	-	-	deeltijds
2018 Boomgaardstraat	-	-	20	7/24
2018 Delhaize Plantin Moretus	30	-	-	deeltijds
2018 Den Bel	40	10	-	deeltijds en 7/24
2018 Eandis	10	-	-	deeltijds
2018 Justitiestraat	-	-	45	7/24
2018 Markgravelei	17	-	-	7/24
2018 Sanderusstraat	45	-	-	7/24
2018 Van Eycklei *)	-	-	5	7/24
2018 Wolfstraat	-	-	-	7/24
2050 Europark	124	18	20	7/24
2060 Gasstraat	40	5	24	7/24
2600 Districtshuis Berchem	5	2	10	auto deeltijds - fiets 1/24
2600 Vijfhoek	100	-	70	deeltijds en 7/24
Zénobe Grammestraat	-	-	20	7/24
Totaal	711	35	264	

01 | 02 | 14 PARKING SD WORX 'S AVONDS EN IN HET WEEKEND OPEN VOOR BUURT- BEWONERS

Vanaf februari 2014 konden omwonenden van de SD Worx-kantoren aan de Brouwersvliet buiten de kantooruren een autostaanplaats huren in de SD Worx parking aan de Rouaansekaai.

Het gaat om een deel van de SD Worx-parking aan de Rouaansekaai. Overdag parkeren hier personeelsleden. Buiten de kantooruren stelt het bedrijf nu vijftientig plaatsen beschikbaar voor auto's van buurtbewoners. Met een bewonersabonnement kunnen zij dan op werkdagen binnenrijden vanaf 18 uur, om uiterlijk 's morgens 7.30 uur weer te vertrekken. In het weekend mogen zij hier doorlopend parkeren van vrijdagavond 18 uur tot maandagochtend 7.30 uur.

Het gaat om een proefproject van een jaar. Na een positieve evaluatie kan het worden verlengd of uitgebreid. 'In een grootstad is de symbiose tussen wonen en werken heel belangrijk. We zijn dan ook blij dat we met dit initiatief mee kunnen bijdragen aan de leefkwaliteit van onze buurt', zei SD Worx ceo Steven Van Hoorebeke bij de opening.

01 | 02 | 14 VIJFTIEN EXTRA PLAATSEN IN BUURT- PARKING SANDERUS- STRAAT

Op 1 februari breidde de buurt-parking Sanderusstraat het aantal voltijdse bewonersplaatsen uit van dertig naar vijfenveertig. Zo konden de buurtbewoners die op de wachtlijst stonden voor een plaats op deze parking, alsnog snel aan een plaats geholpen worden.

01 | 11 | 14

AVA Brederodestraat opent klantenparking 's avonds en op zondag voor auto's van buurtbewoners

Sinds november kunnen omwonenden van de AVA-winkel buiten de winkeluren een autostaanplaats huren op de klantenparking aan de Brederodestraat.

AVA stelt tien plaatsen beschikbaar op de klantenparking aan de Brederodestraat 15. Buurtbewoners kunnen hier met een bewonersabonnement van maandag t/m vrijdag binnenrijden vanaf 18 uur, om uiterlijk 's morgens 9.00 uur weer te vertrekken. In het weekend mogen zij hier doorlopend parkeren van zaterdagavond 18.00 uur tot maandagochtend 9.00 uur.

Parkeermakelaar 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 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 als ook de buurtparkings of buurtfietsenstallingen en publieke parkings met voordelige bewonersabonnementen.

Bewonersabonnementen in publieke parkings

Om het voor bewoners zo aantrekkelijk mogelijk te maken om niet meer op de straat te parkeren, faciliteert het parkeer- en mobiliteitsbedrijf ook bij het zoeken naar een plek in een publieke parking. Antwerpenaars die hun bewonerskaart inleveren en een abonnement nemen in een off-street parking, krijgen hiervoor een toelage. De subsidie wordt betaald aan de exploitant van de parking die dit in korting op een abonnement aanbiedt.

Buurtfietsenstallingen

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**. Veel Antwerpenaars zijn wel overtuigd dat de fiets een goed alternatief is, maar ze hebben geen plaats in hun woonst of op de straat om hun fiets veilig achter te laten. Ook hier tracht de Parkeermakelaar oplossingen aan te reiken.

Fietsen in de stad zijn niet onbelangrijk. Ze vormen één van de opties om de parkeer- en verkeersdruk te verminderen. Bovendien dragen fietsers ook bij aan een leefbare stad, aangezien ze geen CO2 meer uitstoten, fietsen bijdraagt aan de fysieke gezondheid van de Antwerpenaars en er minder plaats in de publieke ruimte wordt ingenomen. Het parkeer- en mobiliteitsbedrijf heeft dan ook een fietsbeleidsplan opgemaakt om de visie in de realiteit om te zetten.

Voor de Antwerpenaar is het een prioriteit om hun fiets op een veilige manier te kunnen stallen. Dit is een uitdaging want Antwerpen kent veel woonwijken met voornamelijk rijhuizen en appartementen, waar enkel in de gang ruimte is of buiten op het voetpad. Daarom kopen ze vaak een slecht uitgeruste fiets die niet in orde is. Ze maken er enkel korte verplaatsingen mee, want fietsen is dan minder aangenaam en bovendien onveilig. Fietsgebruik stimuleren doe je dus best door fietsen gemakkelijker te maken: door een systeem van publieke fietsen of via praktische initiatieven zoals het plaatsen van fietsparkeerhekjes en het inrichten van buurtfietsenstallingen, waar bewoners hun fietsen snel en veilig kunnen parkeren.



In 2014 werden op verschillende vlakken successen geboekt.

- Het zeer succesvolle Velo-project biedt goed uitgeruste fietsen aan Antwerpenaars en bezoekers aan. In 2014 werden ze operationeel overgedragen aan de stad Antwerpen, die de werking verder zet.
- Medewerkers van het parkeer- en mobiliteitsbedrijf gaan op de straat op zoek naar geschikte plaatsen voor de plaatsing van **fietshekken**. Ze krijgen hiervoor suggesties van de buurtbewoners, handelaars en het district. Vervolgens onderzoeken ze ter plaatse of een fietshek haalbaar is, maken ze de technische fiches op en geven ze de nodige plaatsingsinstructies aan de verkeerstechnische cel. Deze fietshekjes staan verspreid over de stad in de buurt van bijvoorbeeld winkels scholen of andere publieke plaatsen. Fietzers kunnen zo hun fietsen gemakkelijker stallen en vastmaken. Voor de stad betekent dit minder wildgeparkeerde fietsen.
- De Parkeermakelaar zoekt ook steeds naar andere oplossingen, zoals ruimtes voor **buurtfietsenstallingen**. Dit zijn ruimtes die leeg staan in privaat of overheidsbezit en waar al dan niet tijdelijk fietsen in gestald kunnen worden. De allereerste buurtfietsenstalling opende eind 2009 in de Zénobe Gramestraat. Tussen 2010 en 2013 kwamen er jaarlijks twee stallingen bij. In 2014 kwamen er geen nieuwe buurtfietsenstallingen bij en de buurtparking in de Handelsstraat, goed voor 50 fietsplaatsen, sloot de deuren. De zoektocht naar buurtfietsenstallingen is een hele uitdaging. In de wijken waar de stallingen het hardst nodig zijn, is de vrije ruimte vaak niet aanwezig. Daarnaast moeten verhuurders van de ruimte ook een btw-registratie regelen, wat zorgt voor een grote bureaucratische last waarop verhuurders afknappen.
- In 2014 werden er ook 9 **fietstrommels** geplaatst die in totaal 45 plaatsen aan fietsen aanbieden. Zo'n fietstrommel is een metalen box waarin er plaats is voor vijf fietsen. De huurders kunnen het slot van de box openen met een badge.

15 | 09 | 14 ANTWERPEN OPENT EERSTE FIETSTROMMEL

In 2012 werd Antwerpen door de Vlaamse overheid gekroond als Fietsstad. Het prijzengeld van die prestatie investeert de stad nu in fietstrommels.

Antwerpenaars konden in september 2014 kennismaken met de fietstrommels. Toen verschenen de eerste negen trommels in het straatbeeld: in district Antwerpen aan de Van Eycklei en de Sint-Elisabethstraat, in Borgerhout op het Terloplein, Luitenant Naeyaertplein en in de Reuzenstraat en in Wilrijk op het Frans Nagelsplein.

De fietstrommels zijn metalen boxen waarin plaats is voor vijf fietsen. De boxen zijn afgesloten met een elektronisch slot, dat huurders met een badge kunnen openen. Zo zijn de trommels een alternatief voor bewoners die thuis geen plaats hebben om hun fiets(en) te stallen. De traphallen van oudere huizen of appartementsgebouwen zijn daarvoor immers vaak minder geschikt.

Vanaf januari 2015 volgen er nog trommels op acht verschillende locaties verspreid over vijf districten: Antwerpen (Everaertsstraat en twee in de Lovelingstraat), Borgerhout (Herman Van den Reekstraat en Berchemlei), Ekeren (Groot Hagelkruis), Berchem (Uitbreidingstraat en Dianalaan) en Wilrijk (twee trommels op het plein aan de Vaderlandstraat).

2.3 Parkeertoezicht

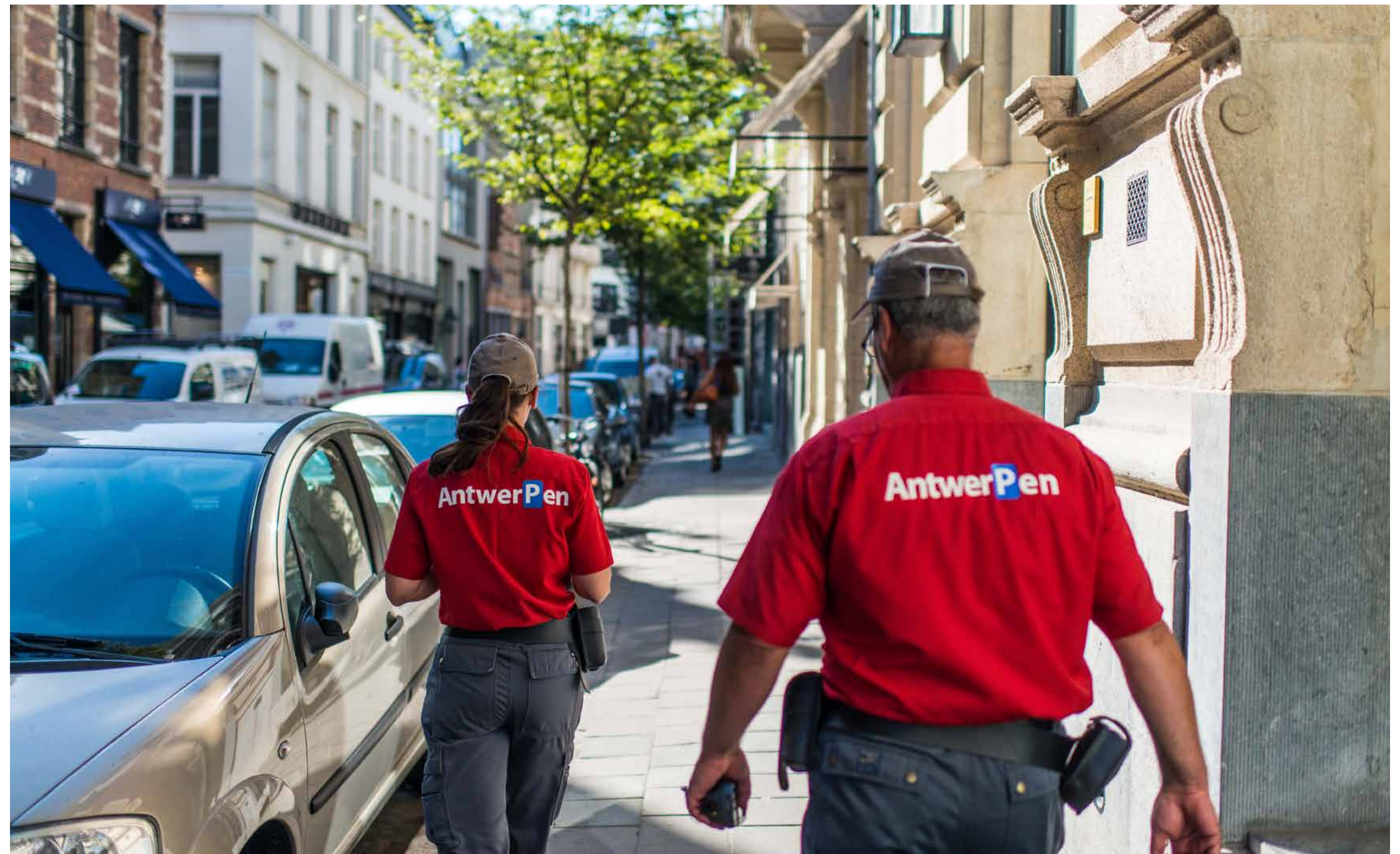
Werd er geen parkeergeld betaald? Of te weinig? Werd de parkeerschijf niet achter de ruit teruggevonden in een blauwe parkeerzone? Werd er met een bewonersvergunning net buiten de zone of in een andere zone geparkeerd? Dan volgt een parkeerbon voor de bestuurder. Een correct en effectief parkeertoezicht zorgt ervoor dat meer parkeerders correct betalen. De inkomsten van de retributies vloeien terug naar de stad Antwerpen en worden benut om de verkeersveiligheid te bevorderen, de stoep heraan te leggen enzovoort.

Parkeertoezichers

Dagelijks lopen er in Antwerpen zo'n 45 parkeertoezichers op straat, verdeeld over drie shiften. Zij voeren de parkeercontroles uit op de openbare weg in de zones waar betalend parkeren of schijfparkeren in de blauwe zone geldt. Tegelijkertijd controleren ze ook het correct gebruik van autodeelplaatsen en voorbehouden plaatsen voor elektrische voertuigen die aan het opladen zijn.

Naast hun controlerende functie hebben de parkeerwachters vooral ook een informerende rol. Hun opvallende rood-grijze uniform is dan ook bewust gekozen: zo zijn ze van ver herkenbaar voor klanten. Ze worden op straat immers geregeld aangesproken door parkeerders met vragen over parkeertarieven, bewonerskaarten, sms-parkeren, enzovoort. Daarom hebben de parkeerwachters als extra service ook altijd stadsplannetjes, flyers over sms-parkeren en zelfs Europese blauwe parkeerschijven op zak om uit te delen aan parkeerders die geen schijf bij zich hebben.

Parkeerders krijgen met markeringen meer duidelijkheid over waar ze effectief mogen staan en kunnen een boete dus vermijden. Wanneer de politie wordt opgeroepen bij een overtreding, zal er een proces-verbaal worden opgesteld. Dit geldt zowel voor auto's die over de belijning van parkeerstroken staan, als voor auto's die inritten zonder markeringen deels of volledig blokkeren. Indien nodig kan de politie ook opdracht geven tot het wegslepen van foutgeparkeerde auto's.





DE PARKEERTOEZICHTER AAN HET WERK

Parkeertoezichers hebben een zeer specifieke taak. Ze zorgen ervoor dat elke wagen gelijk behandeld wordt en dat kan enkel volgens vaste handelingen. Hoe gaat dit in zijn werk?

Stap 1: Bij het begin van elke controle start de parkeerwachter met de bestaande situatie na te gaan: is dit een parkeerzone of een woonerf, zijn de borden goed zichtbaar of staan er tijdelijke parkeerborden enzovoort.

Stap 2: Vervolgens testen de parkeerwachters de automaten die zij passeren. Komt er in ruil voor hun testmunt een correct ticket uit de automaat, dan is alles in orde en starten ze de controle van de geparkeerde wagens.

Stap 3: 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.

Stap 4: Controle van de parkeerbewijzen gebeurt meer en meer digitaal. Licht er geen parkeerticket op het dashboard, dan voeren de parkeerwachters de nummerplaatgegevens van de wagen in hun handcomputers in. Via de 3G-verbinding geeft het systeem meteen aan of de auto bijvoorbeeld beschikt over een bewonersvergunning voor die zone of dat er op die nummerplaat een sms-parkeersessie is gestart. Wie op het moment van de parkeercontrole geen geldig parkeerbewijs in zijn wagen heeft liggen, noch beschikt over een geldige bewonersvergunning voor die zone of op andere manier niet in orde is, krijgt een parkeerretributie van 30 euro.

BIJKOMENDE TAAK VOOR DE PARKEERTOEZICHTER

Eind 2014 startten de eerste parkeertoezichers met opleiding tot 'GAS-ambtenaar stilstaan en parkeren'. Zo zijn zij ook gemachtigd om het foutparkeren aan te pakken. De controle op foutparkeren ligt nu nog volledig bij de lokale politie.

Geparkeerde auto's op een busstrook, op of te dichtbij een zebra-pad, parkeren in een parkeervrije straat, voor een garagepoort en dubbelparkeren. Deze parkeersituaties zorgen geregeld voor gevaarlijke situaties voor fietsers en voetgangers. Bovendien zorgt het voor frustraties bij automobilisten die wel netjes parkeren en een stuk te voet moeten. En zeker bij parkeerders die wel parkeergeld betalen en bijvoorbeeld vijf minuten te laat bij hun auto arriveren en een retributie vinden vanwege overschrijding van de parkeertijd: "Je kan hier nog beter foutparkeren dan netjes betalen".

Tot voor kort mocht enkel de Lokale politie bonnen uitschrijven aan foutparkeerders. Zo'n bon is dan een proces-verbaal en valt binnen het strafrecht.

Parkeertoezichers konden enkel bonnen uitschrijven voor 'zwart-parkeren', dus wanneer parkeerders op een gereguleerde plaats op straat staan en niet of te weinig betaald hebben in een zone waar (en op een moment waarop) er betalend parkeren geldt. Of als zij in een blauwe zone geen parkeerschijf op hun dashboard gelegd hebben. Zo'n bon heet een retributie – een soort belasting waarvan het bedrag (en de invorderingsprocedure) is vastgelegd in het gemeentelijk retributiereglement. Vóór oktober 2002 zat dit 'zwart-parkeren' nog in het strafrecht en voerde de politie ook deze parkeercontroles uit.

Een recente wijziging van de wetgeving biedt nu de mogelijkheid om parkeertoezichers, die de opleiding tot GAS-ambtenaar hebben gevolgd, te laten optreden tegen zwart- én foutparkeren. Zo wordt de aanpak van het foutparkeren een stuk efficiënter. Parkeertoezichers kunnen dan op hun route tegelijkertijd het niet-betalen én foutparkeren aanpakken en zo mee zorgen voor een aangename en verkeersveiliger stad.

Hinderlijk parkeren

De stad Antwerpen stimuleert inwoners om waar mogelijk hun auto's in garages of op inritten te parkeren. Zo blijft er immers meer parkeerruimte over op straat voor wie geen garage heeft. Alleen parkeren andere automobilisten hun wagens soms zó dicht bij een inrit of garagepoort, dat eigenaars niet of zeer moeilijk nog hun garage binnen- of buiten kunnen rijden. Bewoners die geregeld hinder ondervinden van auto's die hun in- en uitritten blokkeren, kunnen daarom sinds december 2014 bij de stad terecht met een verzoek om markeringen aan te brengen op de straat.

Parkeerders beseffen vaak niet dat ze een garagepoort al blokkeren wanneer ze hun wagens (in hun ogen netjes) tot vlak naast een inrit parkeren, of in de krappe ruimte tussen twee inritten. Dat geldt zeker bij inritten in smalle(re) straten waar ook aan de overkant nog eens auto's geparkeerd staan, en bij relatief smalle inritten of inritten die gebruikt worden door vrachtwagens.

Oplossing

Om bewoners te helpen en tegelijk de situatie voor parkeerders te verduidelijken, kunnen eigenaars die vaak last hebben van auto's die hun inrit blokkeren (doordat ze te dichtbij geparkeerd



staan) voortaan op antwerpen.be digitaal een aanvraag indienen om parkeerstroken in hun straat te laten aanbrengen die hun inritten vrijhouden.

Alle aanvragen worden getoetst aan een vaste checklist:

- Hoe breed is de rijbaan (en hoe breed moet de inrit dan zijn om gemakkelijk te kunnen in- en uitrijden)?
- Is het een terugkerend probleem dat niet veroorzaakt wordt door festiviteiten, werken of andere tijdelijke elementen?
- Is/zijn het telkens dezelfde persoon/personen (uit de buurt) die hinderlijk geparkeerd staan?
- Is de straat zo smal dat het voor een gemiddelde wagen moeilijk is om in of uit een normale inrit te rijden?

Als daaruit een positief advies rolt, dan onderzoekt het parkeer- en mobiliteitsbedrijf ter plaatse of markering op die locatie een goede oplossing is.

Het parkeer- en mobiliteitsbedrijf krijgt ook wel eens de vraag om in de plaats van markeringen paaltjes of bloembakken te plaatsen. Dit is echter geen optie, omdat ze veel ruimte in nemen en leiden tot minder parkeerplaatsen. Ze zijn daarnaast



ook veel duurder in aankoop en onderhoud, bemoeilijken het onderhoud van de straat en zorgen vaak voor beschadigingen aan manoeuvrerende auto's.

Garage-eigenaars denken wel het best goed na voor zij markeringen aanvragen. Parkeerstroken links en rechts van een inrit maken het immers in de praktijk onmogelijk voor eigenaars om zelf nog voor hun eigen poort of inrit te parkeren. De inrit-ruimte tussen de vakken is immers vaak kleiner dan een autolengte, en de wagens mogen volgens de wegcode niet over de markeringen komen.

Inkomsten uit retributies

Wat doet het parkeer- en mobiliteitsbedrijf met alle inkomsten? Het parkeer- en mobiliteitsbedrijf ziet twee vormen van inkomsten: de betaalsessies en de retributiebonnen. Respectievelijk worden de eerste geherinvesteerd door het parkeer- en mobiliteitsbedrijf. De inkomsten uit de retributiebonnen vloeien door naar de stad Antwerpen.

In 2014 kenden de inkomsten uit de retributies een stijgende lijn. Enerzijds omdat het **retributietarief** van 23 euro werd opgetrokken **tot 30 euro**. Daarmee is de hoogte van het Antwerpse retributiebedrag nu vergelijkbaar met de tarieven die gelden in andere grote steden in België. In Nederlandse steden bedragen de boetes voor het niet betalen van parkeergeld al snel meer dan het dubbele. Wanneer het tarief niet hoog genoeg is, dan zal er meer misbruik worden gemaakt van de parkeerders.

We kenden een kleine toename van het aantal retributiebonnen **+ 4,6 procent**, door effectievere inzet van de parkeertoezichers.

3 | Klantendienst



Klantvriendelijkheid betekent dat voor iedereen dezelfde regels gelden

Het parkeer- en mobiliteitsbedrijf streeft naar een klantgerichte aanpak. De parkeertoezichters op de straat zijn een eerste aanspreekpunt. Daarnaast kunnen mensen met vragen steeds terecht bij onze klantendienst via een persoonlijk contact in het loket, een telefoontje of mail. Alle vragen worden zo snel mogelijk en correct beantwoord.

Klantgerichte visie

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

Het beleid is daarom menselijk en rechtlijnig. Maakt een parkeerder bijvoorbeeld bij het sms-parkeren een foutje zoals het ingeven 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. Klanten krijgen in dergelijke situaties dus steeds het voordeel van de twijfel. Voor de toekomst worden ze wel verondersteld de regels te kennen. Vaker met hetzelfde excuus langskomen werkt niet. Om bewust misbruik te voorkomen worden alle gegevens immers vastgelegd in het klantenmanagementsysteem.

TRAINING KLANTVRIENDELIJKHEID

Zowel medewerkers als leidinggevenden worden regelmatig getraind om klanten snel, correct en vriendelijk verder te helpen. Zo was er in 2014 bijvoorbeeld een training waarbij het klantenteam leerde hoe je op een correcte, positieve en klantvriendelijke manier kan omgaan met verbale agressie. Verder waren er tips om, in de mate van het mogelijke, een zo hoog mogelijke klantentevredenheid na te streven.

HET PRODUCT ZELF MEER KLANTGERICHT MAKEN

Een klantgerichte service aanbieden lijkt eenvoudiger gezegd dan gedaan. Toch streeft het parkeer- en mobiliteitsbedrijf ernaar om van A tot Z klantvriendelijk te zijn.

Het parkeer- en mobiliteitsbedrijf is verantwoordelijk voor het parkeertoezicht in heel Antwerpen. Maar in vier Antwerpse buurten/straten werkt wordt het parkeertoezicht via concessies geregeld:

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

In deze gevallen nemen medewerkers van de concessionaris voor een stukje de rol over van de parkeertoezichters. Bijvoorbeeld in de zone Sportpaleis/ Lotto Arena en de zone Antwerp Expo vinden vaak grote evenementen plaats. De extra aanwezigheid van hun personeel op deze piekmomenten, zorgt ervoor dat straattoezicht vlot verloopt en dat de parkeerdruk op de straat afneemt, omdat er extra parkings worden opengesteld.

In de praktijk werkt deze regeling goed en zijn de bewoners tevreden. Een punt waar het parkeer- en mobiliteitsbedrijf nog verder aan heeft gewerkt, is de uniformiteit naar de klanten toe. Zo schreven de concessionarissen bonnen zelf uit. Sinds 2012 neemt het parkeer- en mobiliteitsbedrijf deze rol over. Dit betekent voor de klant dat er één duidelijk aanspreekpunt is en heeft deze de garantie dat iedereen op een klantvriendelijke manier wordt verder geholpen, ongeacht wie de bon heeft geschreven. hoog mogelijke klantentevredenheid na te streven.

Samenwerking met ombudsdienst stad Antwerpen

Wanneer Antwerpenaars een klacht en een vraag hebben over parkeren dan kunnen ze deze rechtstreeks stellen aan de klantendienst van het parkeer- en mobiliteitsbedrijf. Daarnaast bestaat er in Antwerpen ook een ombudsvrouw die alle klachten over stadsgerelateerde zaken behandelt. Ook zij krijgt klachten binnen over parkeren. Om alles vlot te laten verlopen, werkt de klantendienst nauw samen met de ombudsvrouw.

Klachten kunnen op twee manieren op het bureau van de ombudsdienst terechtkomen. Allereerst kan het om mensen gaan die zich meteen tot de ombudsvrouw richten zonder ooit het parkeer- en mobiliteitsbedrijf te hebben gecontacteerd. Bijvoorbeeld een bewoner die niet gelukkig is met de parkeersituatie in zijn straat. Of iemand die de ombudsvrouw verzoekt om een retributie te laten annuleren. In dit geval wordt er een **eerste-lijnsklacht** opgetekend. De klantendienst van het parkeer- en mobiliteitsbedrijf neemt de klacht over, beantwoordt de klant en stuurt tegelijkertijd een antwoord naar de ombudsvrouw.

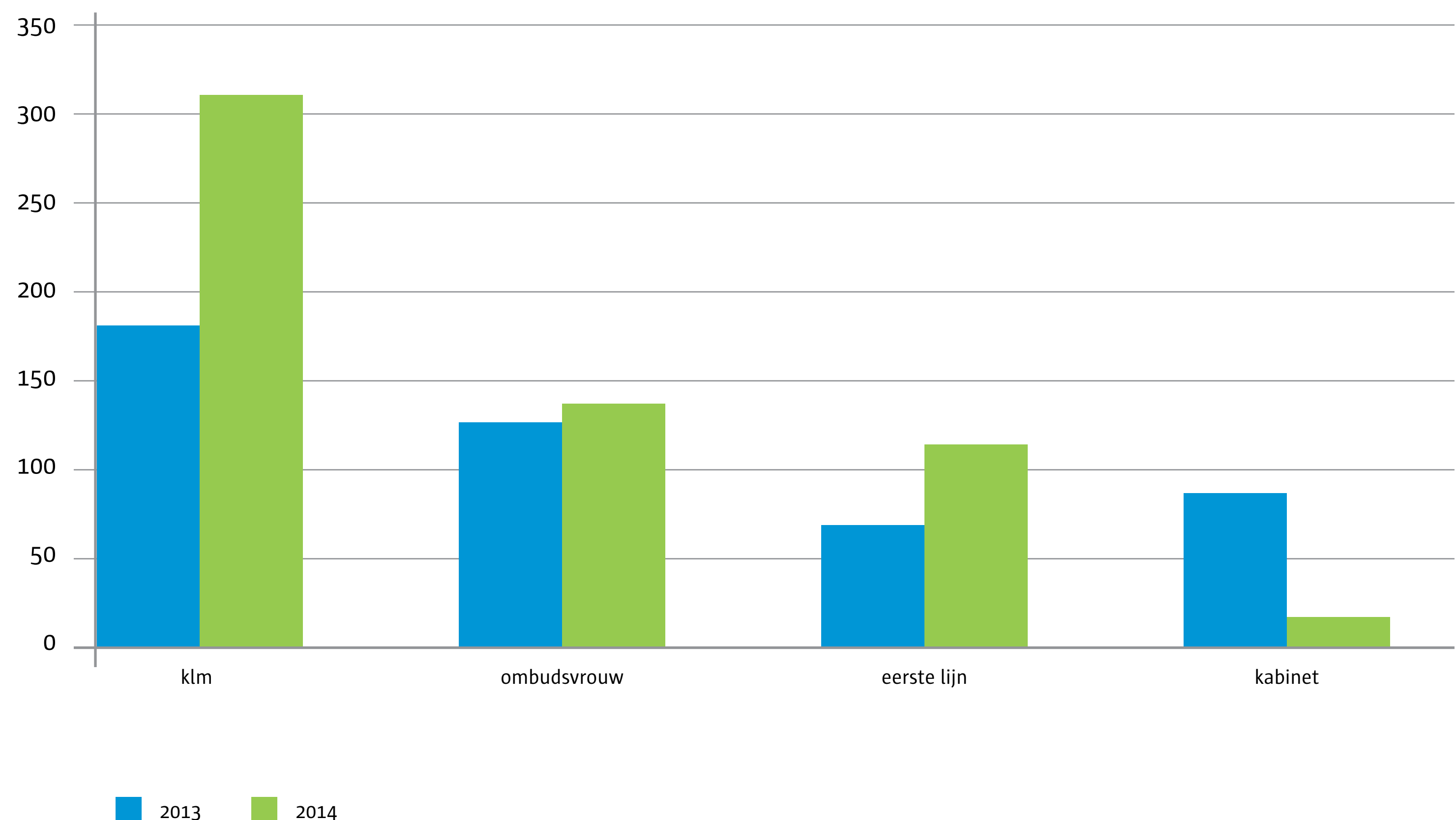
In het tweede geval hebben klanten reeds contact opgenomen met het parkeer- en mobiliteitsbedrijf. Wanneer hun klacht wordt afgewezen, nemen ze contact op met de ombudsdienst. In dit geval beantwoordt de ombudsvrouw de klacht zelf, na zich inhoudelijk te hebben verdiept in het dossier. Dergelijke klachten registreert het Parkeerbedrijf als **tweedelijnsklachten**.

Jaarlijks publiceert de ombudsvrouw een jaarverslag waarin een overzicht wordt gegeven over de klachten die werden behandeld. Ook in 2014 kreeg het parkeer- en mobiliteitsbedrijf aandacht. Dat is logisch voor stadsdiensten met veel klantencontacten, zeker als het ook nog eens een ‘gevoelig’ werkterrein betreft, zoals parkeren.

Resultaten Dankzij de doorgedreven klantgerichtheid slaagde het parkeer- en mobiliteitsbedrijf er voor het tweede achtereenvolgende jaar in om uit de klachten top-3 van de ombudsvrouw te blijven. Wat parkeren/parkeerretributies betreft, ontving de ombudsdienst in 2014 **135** klachten. In 2013 waren dat er in totaal 107 en in 2012 nog 207. De lichte stijging lijkt vooral het gevolg van een toename van het aantal uitgeschreven retributies: + 5,5%.

Op grond van vooraf vastgelegde criteria annuleerde de klantendienst in 2014 ongeveer 56 procent van de bonnen waarover parkeerders contact opnamen met de klantendienst. In 2013 was dit nog 46 procent van de bonnen.

Het aantal dossiers die via de ombudsvrouw, kabinetten, klantendienst en eerste lijnsklacht werden opgenomen in 2013 en 2014.



Monitoring vragen en klachten

De klantendienst krijgt door de band genomen drie soorten vragen: algemene infovragen, klachten over retributies en aanvragen voor parkeervergunningen. De drempel om een deze drie vragen te stellen, wordt bewust laag gehouden. Zo blijft de procedure voor iedereen toegankelijk. Zo hoeft een bezwaar bijvoorbeeld niet schriftelijk te worden ingediend. Wie een bon krijgt kan ook telefonisch contact opnemen voor verdere uitleg of bezwaar aantekenen via e-mail.

	% 2014	% 2013	% 2012	% 2011
e-mail	38,8	29,6	26,7	25
brief	10,3	12,8	14,5	28
telefoon	38,1	46,5	48	38,3
balie	6,6	7,8	8	6,1
fax	0,8	1,5	2	2,6

Het aandeel van de vragen die via e-mail, brief, telefoon, balie en fax worden gesteld van 2011 tot en met 2014.

De klantendienst beantwoordde in 2014 wekelijks gemiddeld ruim 800 telefoontjes. Dat zijn er ruimschoots meer dan de 700 in 2013, wat vooral het gevolg is van een verschuiving van baliebezoek naar telefonisch contact. De openingsuren van de balie zijn in de loop van 2014 aangepast van 8 tot 17 uur naar 8 tot 13 uur.

Bij de telefoontjes gaat het om vragen 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.

In 2014 zette het parkeer- en mobiliteitsbedrijf de nodige stappen op gebied van e-dienstverlening. Bewoners konden hun parkeervergunningen al langer van thuis uit via e-mail aanvragen. Maar parallel daaraan zijn eind 2014 enkele diensten geïntegreerd in het stedelijke e-loket en wordt er achter de schermen hard gewerkt aan de verdere automatisering van de aanvraagprocedure van bewonersvergunningen.

Communicatie naar klanten

Wanneer er wijzigingen zijn op het terrein of nieuwe beleidsdoelstellingen worden uitgerold, dan communiceert het parkeer- en mobiliteitsbedrijf dit op verschillende manieren aan de Antwerpenaars en bezoekers van de stad: persberichten, parkereninantworten.be, infobrieven die op adres worden bezorgd enzovoort.

Hieronder vindt u een overzicht van de persberichten die in 2014 werden opgenomen door de verschillende media.

- 31 | 01 | 14 Extra parkeerstroken op middenberm Beatrijslaan
- 21 | 01 | 14 Parking SD Worx 's avonds en in het weekend open voor buurtbewoners
- 31 | 01 | 14 Twee Velo-stations voor Dam-wijk
- 06 | 03 | 14 Velo gaat verkoop jaarkaarten monitoren wegens groot succes
- 22 | 04 | 14 Uitbreiding autodeelorganisatie Bolides naar 't Zuid
- 12 | 05 | 14 Antwerpen start proef met muntloze parkeerautomaten
- 19 | 05 | 14 Wereldprimeur voor Antwerpen: parkeerautomaten met grote touchscreens volledig op zonne-energie
- 26 | 06 | 14 9 op 10 Velogebruikers tevreden over Antwerpse leenfietsen
- 08 | 09 | 14 Antwerpen opent eerste fietstrommel
- 01 | 10 | 14 Winkelstraat-regeling in Nationalestraat
- 16 | 10 | 14 Kunstwerk en campagne stimuleren automobilisten om parkeerplaatsen voor personen met een handicap vrij te houden
- 27 | 10 | 14 AVA Brederodestraat opent klantenparking 's avonds en op zondag voor auto's van buurtbewoners
- 13 | 11 | 14 182 extra parkeerplaatsen op P+R Linkeroever
- 26 | 11 | 14 Proef met kentekenparkeren bij vijf Antwerpse automaten
- 05 | 12 | 14 Stad pakt hinderlijk parkeren aan inritten aan
- 15 | 12 | 14 Nieuwe Cambio-autodeelplaatsen aan Van Eycklei en Van Hombeeckplein

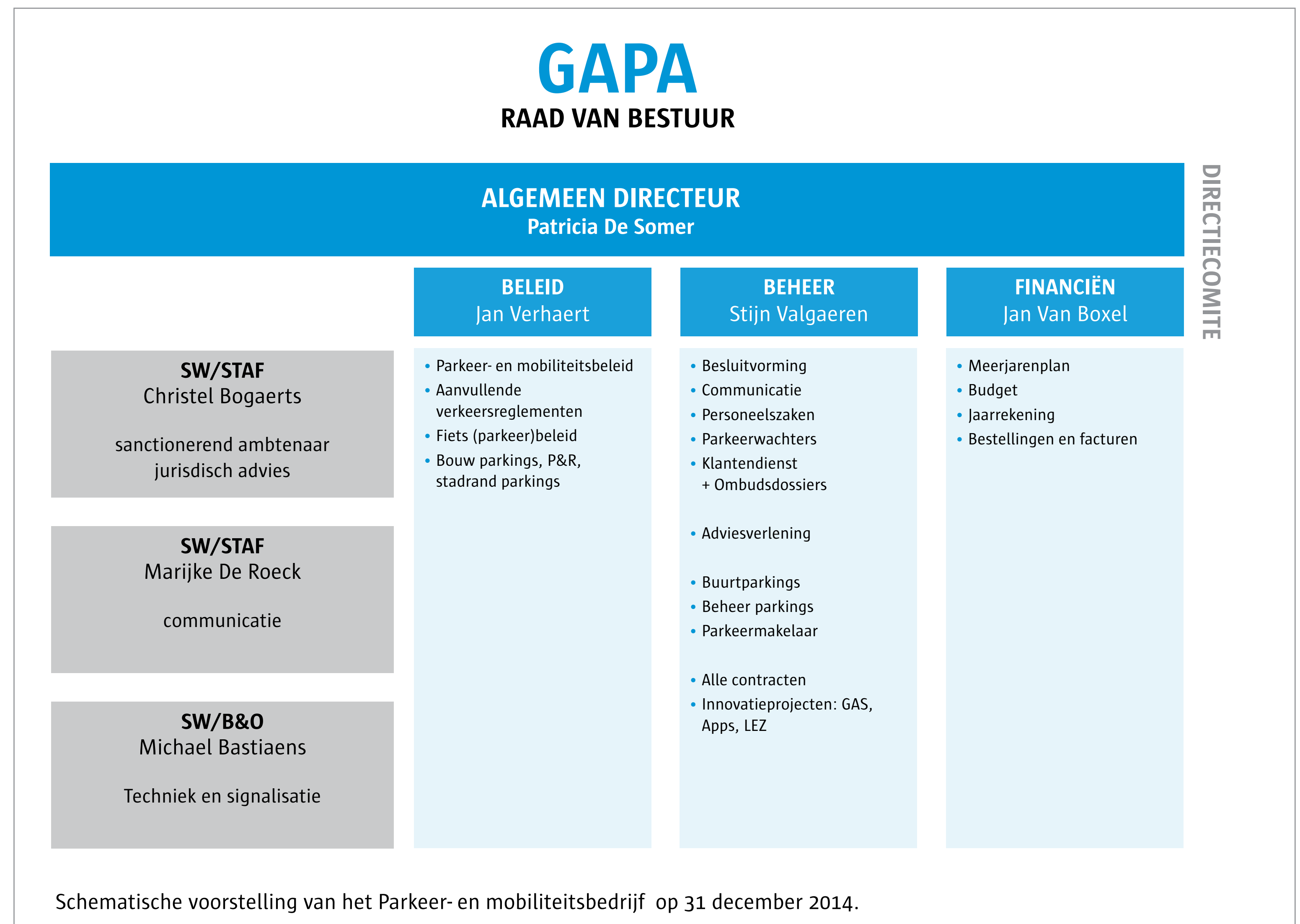
3 / *organisatie*



1 | Managementstructuur

De raad van bestuur van het Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen besliste rond de jaarwisseling van 2013 naar 2014 om de structuur en de werking van het parkeer- en mobiliteitsbedrijf te reorganiseren. Er werd gekozen om de link met de stad Antwerpen en meer bepaalde de mobiliteitsdienst, te vergroten. Daarom werd het parkeer- en mobiliteitsbedrijf ondergebracht in de Groep stad Antwerpen.

Het parkeer- en mobiliteitsbedrijf zelf kreeg – onder leiding van een volledig vernieuwd management – een doorstart als operationele uitvoeringsmaatschappij die het parkeer- en mobiliteitsbeleid op het terrein zal realiseren. Daarop volgt ook de naamsverandering naar Gemeentelijk Autonoom Parkeer- en mobiliteitsbedrijf Antwerpen. In dit jaarverslag werd er verkort verwezen naar parkeer- en mobiliteitsbedrijf.



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 2014 negen keer bijeen (waarvan 1 digitale zitting) en behandelde 53 punten, waarvan 45A-punten en 8 B-punten.

Voorzitter

Koen Kennis

Leden

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

Leden met adviserende stem

Patricia De Somer
Jan Verhaert
Jan Van Boxel
Stijn Valgaeren

Secretaris

Karen Coppejans
a.i. Saskia Ribbens

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- en mobiliteitsbedrijf.

Het directiecomité van het Parkeerbedrijf kwam in 2014 30 keer bijeen en behandelde in totaal 178 punten.

Voorzitter

Patricia De Somer

Leden

Jan Verhaert
Jan Van Boxel
Stijn Valgaeren

Secretaris

Karen Coppejans
a.i. Saskia Ribbens



2 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 parkeer- en mobiliteitsbedrijf en de stad verduidelijkt.

De jaarrekening 2014 werd op 18 augustus 2015 vastgesteld door de raad van bestuur van het parkeer- en mobiliteitsbedrijf en zal ter goedkeuring worden voorgelegd aan de gemeenteraad van 21 september 2015. De controle op de jaarrekeningen vond plaats door Grant Thornton Bedrijfsrevisoren. Deze controle resulteerde in een verklaring zonder voorbehoud.



BALANS NA WINSTVERDELING - ACTIVA	Codes	2014	2013
VASTE ACTIVA	20/28	4.535.497	4.164.827
Immateriële vaste activa	21	168.911	4.074
Materiële vaste activa	22/27	4.326.227	4.120.416
• Terreinen en gebouwen	22	2.332.500	2.332.500
• Installaties, machines en uitrusting	23	959.688	695.421
• Meubilair en rollend materieel	24	51.318	64.165
• Overig materieel vaste activa	26	951.779	980.748
• Vaste activa in aanbouw en vooruitbetalingen	27	30.942	47.582
Financiële vaste activa	28	40.359	40.337
Verbonden ondernemingen	280/1		
• Deelnemingen	280		
• Vorderingen	281		
Ondernemingen waarmee een deelnemingsverhouding bestaat	282/3	35.306	35.306
• Deelnemingen	282	35.306	39.831
• Vorderingen	283		
Andere financiële vaste activa	284/8	5.053	5.031
• Aandelen	284	521	521
• Vorderingen en borgtochten in contanten	285/8	4.532	4.510
VLOTTENDE ACTIVA	29/58	6.049.667	6.549.940
Vorderingen op meer dan één jaar	29		
Handelsvorderingen	290		
VORDERINGEN OP TEN HOOGSTE EEN JAAR	40/41	3.701.925	2.393.617
Handelsvorderingen	40	3.520.806	2.213.357
Overige vorderingen	41	181.119	180.260
Geldbeleggingen	50/53	-	-
Overige beleggingen	51/53	-	-
Liquide middelen	54/58	2.207.201	3.955.864
Overlopende rekeningen	490/1	140.542	200.459
TOTAAL DER ACTIVA	20/58	10.585.164	10.714.767

BALANS NA WINSTVERDELING - PASSIVA	Codes	2014	2013
EIGEN VERMOGEN	10/15	4.873.200	2.792.196
Kapitaal	10	900.000	900.000
Geplaatst kapitaal	100	900.000	900.000
Reserves	13	1.632.909	1.632.909
Wettelijke reserve	130	90.000	90.000
Beschikbare reserves	133	1.542.909	1.542.909
Overgedragen winst (verlies)	14	2.336.253	244.548
Kapitaalsubsidies	15	4.038	14.739
SCHULDEN	17/49	5.711.964	7.922.571
Schulden op meer dan één jaar	17	75.985	373.208
• Financiële schulden	170/4	75.985	373.208
• Kredietinstellingen	173	75.985	373.208
Schulden op ten hoogste één jaar	42/48	5.624.865	7.534.595
• Schulden op meer dan één jaar die binnen het jaar vervallen	42	297.222	286.756
• Financiële schulden	43		
• Kredietinstellingen	430/8		
• Handelsschulden	44	2.659.934	4.829.214
• Leveranciers	440/4	2.659.934	4.829.214
• Schulden mbt belastingen, bezoldigingen en sociale lasten	45	1.280.693	374.249
• Belastingen	450/3	999.180	20.527
• Bezoldigingen en sociale lasten	454/9	281.513	353.721
• Overige schulden	47/48	1.387.016	2.044.376
Overlopende rekeningen	492/3	11.114	14.768
TOTAAL DER PASSIVA	10/49	10.585.164	10.714.767

RESULTATENREKENING	Codes	2014	2013
BEDRIJFSOPBRENGSTEN	70/74	17.605.810	15.038.718
Omzet	70	17.024.437	14.624.504
Andere bedrijfsopbrengsten	74	581.373	414.214
BEDRIJFSKOSTEN	60/64	14.407.152	14.514.723
Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	60	1.141	2.268
Aankopen	600/8	1.141	2.268
Diensten en diverse goederen	61	10.808.143	10.689.904
Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen	62	3.037.781	3.384.157
Afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa	630	488.641	426.408
Waardeverminderingen op voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvorderingen -Toevoegingen (terugnemingen)	631/4	-51.346	
Andere bedrijfskosten	640/8	122.791	11.987
BEDRIJFSWINST (BEDRIJFSVERLIES)	9901	3.198.658	523.994
FINANCIËLE OPBRENGSTEN	75	31.088	28.831
Opbrengsten uit vlottende activa	751	11.406	12.944
Andere financiële opbrengsten	752/9	19.682	15.887
FINANCIËLE KOSTEN	65	27.815	36.088
Kosten van schulden	650	18.591	31.722
Andere financiële kosten	652/9	9.224	4.366
WINST (VERLIES) UIT DE GEWONE BEDRIJFSUITOEFENING VOOR BELASTING	9902	3.201.932	516.737
UITZONDERLIJKE OPBRENGSTEN	76	591	385
Andere uitzonderlijke opbrengsten	764/9	591	385
UITZONDERLIJKE KOSTEN	66	433	
Minderwaarden bij de realisatie van vaste activa	663	433	
WINST (VERLIES) VAN HET BOEKJAAR VOOR BELASTING	9.903	3.202.090	517.122
BELASTINGEN OP HET RESULTAAT (+) (-)	67/77	1.110.385	178.348
Belastingen (-)	670/3	1.110.385	181.066
Regularisering van belastingen en terugneming van voorzieningen voor belastingen	77		2.718
WINST (VERLIES) VAN HET BOEKJAAR	9904	2.091.705	338.774
TE BESTEMMEN WINST (VERLIES) VAN HET BOEKJAAR	9905	2.091.705	338.774

RESULTAATVERWERKING	Codes	2014	2013
TE BESTEMMEN WINST (VERLIES)	9906	2.336.253	1.201.119
Te bestemmen winst (verlies) van het boekjaar	9905	2.091.705	338.774
Overgedragen winst van het vorige boekjaar	14P	244.548	862.345
ONTREKKING AAN HET EIGEN VERMOGEN	791/2		3.125
aan de reserves	792		3.125
TOEVOEGING AAN HET EIGEN VERMOGEN	691/2		61.696
aan de wettelijke reserves	6920		
aan de overige reserves	6921		61.696
OVER TE DRAGEN WINST (VERLIES)	(14)	2.336.253	244.548
UIT TE KEREN WINST	694/6		898.000
Vergoeding van het kapitaal	694		898.000

De financiële verhouding tussen de stad Antwerpen en het Gemeentelijk Autonoom Parkeer- en mobiliteitsbedrijf

Bij de start van het parkeerbedrijf werd een ‘beleids- en samenwerkingsovereenkomst’ afgesloten tussen de stad en het 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 parkeer- en mobiliteitsbedrijf aan als lasthebber van de stad voor de uitvoering van het parkeertoezicht en voor de inning van de retributies voor die verschuldigd zijn voor het straatparkeren.

In januari 2015 werd de ‘beleids- en samenwerkingsovereenkomst’ vervangen door een beheersovereenkomst (goedgekeurd door de raad van bestuur op 20 januari 2015 en door de gemeenteraad op 26 januari 2015) met het parkeer- en mobiliteitsbedrijf.



Colofon

Redactie en samenstelling

Gemeentelijk Autonoom Parkeer- en mobiliteitsbedrijf Antwerpen.
Met dank aan alle medewerkers.

Verantwoordelijk uitgever

Patricia De Somer
Grote Markt 1
2000 Antwerpen

Grafisch ontwerp

Anneke Van der Kinderen

Fotografie

Dries Luyten
Elisabeth Verwaest
Guy Obijn
Walter Saenen
Helen Van den Poel

Tekst

Stijn Valgaeren
Isabel Michiels

Tel: 03 727 16 60

Mail: info@gapa.antwerpen.be

www.parkereninantwerpen.be

