



Zegelparkeren

Systeemsuggestie voor betaald parkeren

Inleiding en doelstelling

De problemen die de parkeersituatie in vele van onze grotere steden opwerpt, berusten in hoge mate op gebrek aan ruimte. Naast de noodzaak van parkeergaragebouw dient naar andere methoden te worden gezocht welke de rechtvaardige verdeling van de parkeerruimte op straten en pleinen beogen. In de binnensteden blijkt steeds meer behoefte te bestaan aan langparkeergelegenheid voor zakenbezoek en bewoners van de stadscentra. Zij kunnen hun vraag in dezen niet opschorten tot de eerste parkeergarage in de stad is geopend, noch mag men verwachten dat één garage de problemen van alle langparkeerders oplost. Niet voordat een zodanige dichtheid van parkeergarages in een centrum bereikt is dat de loopafstand voor langparkeerders nergens groter is dan 300 m, mag men de vraag naar langparkeerplaatsen op de grond i.e. openbare weg of parkeerterrein verwaarlozen. Deze toestand zullen de meeste steden niet binnen 10 à 15

door T. Zoete

Medewerker Adviesbureau voor Verkeersordening
Goudappel & Coffeng, Deventer

jaar bereiken. In de voor ons liggende tijd zal derhalve iets gedaan moeten worden voor zowel de langparkeerder als het economische klimaat voor de parkeergarage. De idee van het parkeren met bonnen of zegels is al vrij oud. Tot een praktische toepassing is het tot nu toe echter alleen in Westminster, Londen, gekomen ten behoeve van de citybewoners. Dit systeem wordt hier voor de lezer bekend geacht. De nadelen in de vorm van beperktheid tot een bepaalde groep personen, de reservering van plaatsen voor deze groep en de uitvoering waarbij alleen voor hele dagen wordt betaald, heeft ons bureau er toe gebracht een nieuw systeem te ontwikkelen dat een oplossing biedt voor vele tot nu toe gekende problemen. De spelregels kunnen landelijk van toepassing zijn terwijl de tarieven eventueel gemeentelijk kunnen variëren. Het zegelparkeren kan interessant worden voor centra van middelgrote en grote steden.

Werkwijze

Het voor parkeren meest aantrekkelijke deel van de binnenstad wordt tot zegelzone verklaard. Binnen de zone mag men tegen betaling onbeperkt parkeren. Men dient daartoe voorzien te zijn van een „dagstrookblokje” voor de geldende maand en voldoende parkeergzegels (zie figuur). Het dagstrookblokje bestaat uit strookjes, voor iedere dag van de maand één, twee aan twee gebonden. Ieder dagstrookje is voorzien van de datum en de uren van 8-18 uur met cijfers aangegeven. Achter iedere twee uurs cijfers is ruimte om een zegeltje te plakken voor het tussenliggende uur. De blokjes zijn gratis verkrijgbaar bij bijv. benzinstations e.d., waar ook de zegeltjes in velletjes van 10 of 50 verkocht zouden kunnen worden. Voor het parkeren dient de dagstrook van de geldende datum op het blokje zichtbaar te zijn (de strookjes van de voorgaande data zijn afgescheurd). De automobilist plakt nu achter de uren gedurende welke hij denkt te parkeren een zegeltje en hangt het blokje tegen de voorruit van de auto, zodanig dat het dagstrookje met zegel(tjes) van buiten af goed zichtbaar is. Het blokje kan hiertoe aan de bovenzijde voorzien zijn van een gaatje waarmee het aan een zuignaphaakje opgehangen kan worden. Parkeermeters kunnen binnen de zone blijven voorkomen.

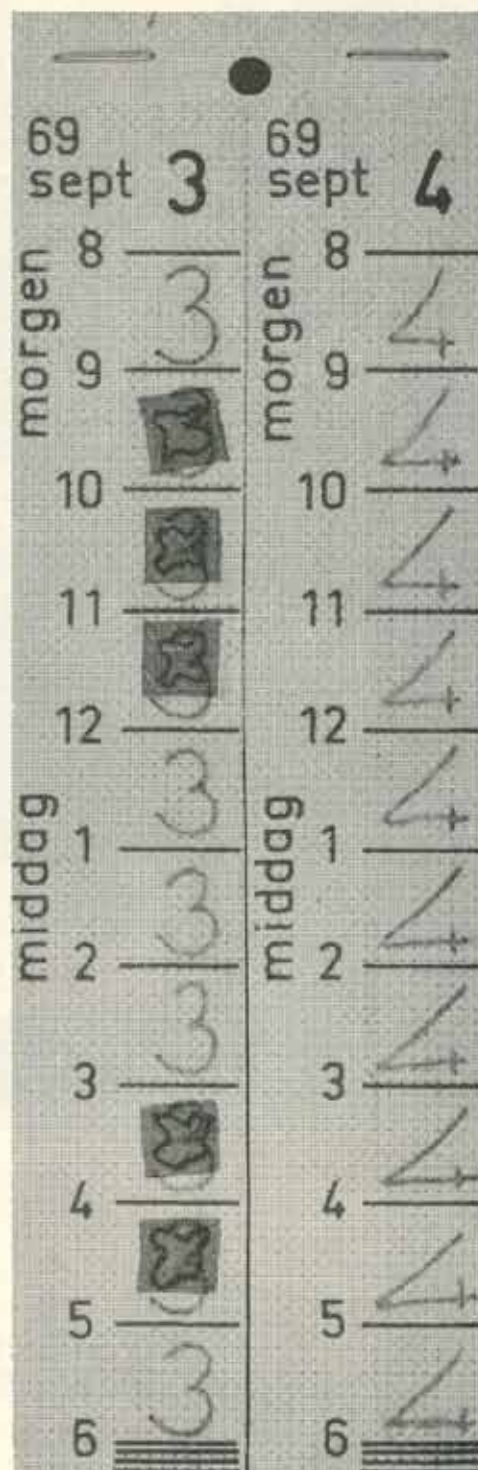
Voordelen van het systeem

In de eerste plaats komt een belangrijk aantal plaatsen vrij doordat woon-werk-sleur-parkeerders van het autogebruik naar het centrum zullen afzien (afhankelijk van het tarief). De langparkeerder wordt op deze wijze selectief geweerd. Men behoudt geheel de vrijheid van parkeerduurkeuze.

Door het ontbreken van de noodzaak tot vakindelen, als bij de parkeermeters, behoudt de beschikbare parkeerterruimte een grotere capaciteit. Iedere auto waar of hoe dan ook op openbaar terrein opgesteld, valt onder de regels.

Tot nu toe was men geneigd, ter vermindering van de „dure” parkeermeter, in de buurt naar een goedkopere (gratis) plaats te zoeken. De prijs van het zegel hoeft echter niet beslist onder het parkeermeter tarief te liggen. Parkeermeters blijven een functie behouden door op bepaalde plaatsen een grotere parkeeromzet te forceren met de ingebouwde tijdlimiet. Het aantal meters kan echter beperkt blijven.

Onbevoegd parkeren, zoals de in een „onbewaakt” ogenblik doorgedraaide parkeerschijf mogelijk maakt, is bij dit systeem uitgesloten. De prijs van de zegeltjes kan eenvoudig gewijzigd worden tot ieder denkbaar bedrag. Dit in tegenstelling tot de parkeermeter, waarvan tariefwijziging een technische ingreep vergt in



Figuur 1. Dagstrookboekje op ware grootte.

alle meters en bovendien alleen sprongen van tien en vijftig cent toelaat. De tarieven kunnen zo nodig per gemeente variëren.

Geplakte maar nog niet verbruikte parkeertijd kan elders in de zegelzone nog benut worden.

De kosten van parkeren in de binnenstad wordt gelijk verdeeld over alle bezoekers naar rato van de geparkeerde tijd. Met de netto-opbrengst kunnen garageplaatsen gesubsidieerd worden, hetzij in de aanlooptijd der garage, hetzij continu. In het laatste geval kunnen de garagetarieven tot weinig boven het straat tarief gebracht worden. Dan geldt niet langer — althans in

mindere mate — „wie het eerst komt, het minst be-
taalt”.

Inwoners van de zegelzone

De inwoners van de zegelzone kunnen om begrijpelijke redenen hun parkeertijd economisch minder hoog waarderen dan de incidentele bezoeker. Een gelijk tarief voor beide groepen kan daarom minder gewenst zijn. Een scheiding kan eenvoudig bereikt worden door voor de inwoners anders gekleurde, lager geprijsde (eventueel gratis) zegels uit te geven welke echter alleen gebruikt mogen worden in combinatie met een bepaalde ontheffingskaart o.d. op de voorruit. Deze kaart ware éénmaal per jaar door de gemeentesecretarie af te geven aan degenen die binnen de zegelzone zowel hun domicilie als hun auto geregistreerd hebben.

Nadelen van het systeem

De automobilist moet voorzien zijn van een dagstrookblokje en zegeltjes. De moeite die gepaard gaat met het verkrijgen ervan is echter vergelijkbaar met de regelmatige aankoop van postzegels e.d. De dagstrookblokjes kunnen landelijk geldig zijn, de zegeltjes helaas alleen gemeentelijk of eventueel regionaal. De opbrengst mag dan niet het hoofddoel zijn, zij vormt een welkome verlichting aan de financiële zijde van de gemeentelijke parkeerproblemen. Een stad met veel forensen zou zich door parkeren in het centrum met elders gekochte zegeltjes financieel terecht benadeeld voelen, in tegenstelling tot de gemeenten waar de zegeltjes werden gekocht. Een landelijke pot zou echter ook niet voldoen i.v.m. een bezwaarlijk voor iedere gemeente bevredigende verdeelsleutel. Het probleem lijkt echter groter dan het is. Het langparkeren geschiedt voor het merendeel door regelmatige bezoekers. De vreemdeling kan hetzij zegels aanschaffen bij het binnenkomen van de stad, of ook zijn toevlucht nemen tot de parkeermeter of parkeergarage en eventueel alsnog zegels kopen. Een ogenschijnlijk nadeel lijkt de noodzaak tot het plakken van zegeltjes voor kort oponthoud (niet zichtbaar laden of lossen). De praktijk leert echter dat men ook nu vaak voor vijf tot tien minuten parkeren toch zijn toevlucht tot een parkeermeter moet nemen en het tarief voor een half of een heel uur moet betalen. Men kan aannemen dat de investering in het gratis beschikbaar gestelde dagstrookblokje betaald wordt door de betaalde parkeertijd. Het maandelijks overschot van niet gebruikte blokjes is een verlies. Men mag echter verwachten dat na een korte aanlooptijd de ervaring voldoende zal zijn om dit verlies redelijk te kunnen beperken. De betaling geschiedt vooraf. Wie langer wil parkeren dan waarvoor zegeltjes werden geplakt, kan bijplakken. Zoals bekend, mag men parkeermeters niet „bijvoeden”.

Details

In het voorgaande is het principe van het zegelparkeren met voor- en nadelen uiteengezet. Bij velen zullen vragen rijzen wat de details betreft. In het volgende wordt op een aantal aspecten gewezen welke bij het ontwerpen van het systeem ter sprake kwamen. Met opzet wordt het dagstrookblokje twee stroken breed gedacht. Men biedt de automobilist daarmee de mogelijkheid twee opeenvolgende weekdagen het stadscentrum te verlaten en zijn auto in de zegelzone te parkeren. Hij kan dan dus twee dagstrookjes met de nodige zegeltjes beplakken. Een breder blokje met drie of vier stroken naast elkaar zou de visuele controle belangrijk moeilijker maken. Bovendien achten wij het nodig i.v.m. het ruimtegebrek in de stadscentra, het onbeheerd laten staan van de auto op deze wijze te

limiteren tot twee dagen en drie nachten (zondagen extra). In verband met deze parkeermogelijkheid van twee dagen dient in het blokje op het laatste strookje van de maand een strookje voor de eerst volgende weekday te volgen. Een verbod tot ophangen van meerdere blokjes om zodoende meer dagen te kunnen staan, kan nodig zijn.

In verband met de hele uren waartussen de zegels gelden, leek het reëel, parkeren tot een half uur voor en na het hele geparkeerde uur zonder zegel toe te laten, zoals ook de parkeerschijf theoretisch een extra half uur kan geven. Dit leidt echter tot een praktisch bezwaar. Langparkeerders zouden slechts om het andere uur een zegeltje plakken en suggereren dat ze steeds in het niet beplakte uur tijdens het halfuurslag even weg zijn geweest met de auto. Deze vorm van misleiding zou alleen op het halfuurslag geconstateerd kunnen worden. Redelijker lijkt het parkeren zonder zegel slechts een kwartier voor en na een beplakt uur toe te staan.

In ons land pleegt men vindingrijk te zijn in het ontduiken van dit soort belastingen en alleen al ten behoeve van de sport zoeken velen naar mogelijkheden hiertoe. Om te voorkomen dat men delen van beplakte dagstroken afknijpt en op onbeplakte stroken plakt, moet de strook over de gehele lengte van de datum voorzien zijn. Daarnaast zijn de zegeltjes van het zelfklevende type dat na opplakken niet meer onbeschadigd verwijderd kan worden. De zegels moeten bovendien transparant, niet te donker van kleur, spaarzaam bedrukt zijn en kleiner dan de er voor beschikbare plakruimte. Het uiterlijk van de dagstroken moet per maand variëren wat het achtergrondpatroon betreft. Afwisseling in kleur lijkt minder geschikt i.v.m. de kleur van de zegels.

Voor de invoering van het systeem is een wetswijziging noodzakelijk t.a.v. de onbepaalde parkeerduur. Bovendien ware na te gaan in hoeverre de boete voor te lang parkeren op kan lopen naarmate het aantal onbetaalbare uren toeneemt i.v.m. de schadeloosstelling aan de gemeente.

Parkeerzegelsysteem in Engeland

Een door een Engelse firma (Thomas De La Rue & Co. Ltd.) ontworpen parkeerzegelsysteem is bijzonder geschikt voor de regeling van betaald langparkeren op straat door de bewoners van bepaalde stadswijken. Het systeem is als proef sinds januari 1968 in gebruik in Westminster, Belgravia, Ebury en Knightsbridge in de agglomeratie Groot-Londen en sinds november van dat jaar wettelijk toegestaan voor geheel Groot-Brittannië.

Hoewel de bewoners van een stadswijk wettelijk geen aanspraak kunnen maken op parkeerplaatsen in hun wijk, verwachten zij hier voor hun eigen auto's meer parkeerfaciliteiten dan voor de voertuigen die het eigendom zijn van niet-wijkbewoners. Zij verwachten binnen redelijke loopafstand van hun woningen te kunnen parkeren en een redelijke kans te hebben na

korte ritten buiten de wijk bij terugkomst weer een parkeerplaats te vinden. Bovendien willen zij voor dit parkeren over het algemeen vooruit betalen, zodat zij bijvoorbeeld niet meer gedwongen zijn in alle vroege parkeermeters te gaan „vullen”. Zij zien in, dat voor deze privileges betaald zal moeten worden, doch wensen over het algemeen (met name de niet-autobezitters) geen algemene belasting te accepteren ter dekking van de kosten voor het instellen van parkeerregelingen en het hiermede verbonden administratieve apparaat en de exploitatie.

Ook van overheidszijde bestaan bepaalde wensen ten aanzien van de regeling van het parkeren door wijkbewoners. Het dient eenvoudig te realiseren en te exploiteren te zijn, terwijl zowel kapitaalsuitgaven als administratiekosten tot een minimum beperkt moeten blijven. Ontduiking dient uiteraard zo moeilijk mogelijk te worden gemaakt. Bovendien zal een systeem, dat niet alleen de eigen kosten dekt, maar dat ook financieel voordeel oplevert een basis kunnen vormen voor toekomstige parkeervoorzieningen buiten de rijbaan en andere lange termijn oplossingen.

Het basisprincipe van dit systeem is dat van de bewoners uitsluitend betaling wordt geëist indien hun vervoermiddel ook werkelijk geparkeerd staat. Indien dit principe niet wordt geaccepteerd rijzen er problemen omtrent de juistheid van de vooruitbetaling, daar geen enkele inwoner van een wijk een parkeerplaats, waar en wanneer dan ook, kan worden gegarandeerd. Anderzijds dient het systeem voldoende flexibiliteit te bezitten om een automobilist in staat te stellen bijvoorbeeld een avond te voren te betalen voor het parkeren gedurende de volgende dag; in de loop van die dag korte ritten te maken zonder genoodzaakt te zijn iedere keer bij terugkomst te moeten betalen voor het parkeren van zijn auto; en zelfs weken of maanden van te voren lange vakantie- of zakenreizen te plannen.

Hiertoe zijn twee documenten nodig: een parkeerkaart en een boekje parkeerzegels. De parkeerkaart is een transparante plastic plaat, bedrukt als een kalenderblad. De rugzijde van deze plaat is voorzien van een kleefstof, waarop een vel papier is geplakt. Dit papier is zodanig bewerkt dat achter iedere datum een afzonderlijk vierkant stukje kan worden verwijderd, waarin dan een parkeerzegel zo kan worden geplakt, dat deze aan de voorkant, achter de voorgedrukte datum, zichtbaar is.

Aan de bovenzijde van de kaart wordt door de overheidsinstantie die met de uitgifte van de kaarten belast is, een registratiestrook bevestigd, waarop het kenteken van het betreffende voertuig is vermeld, alsmede het voor intern gebruik bij deze instantie toegekende registratie(volg)nummer en een zone-aanduiding. De overheidsinstantie controleert de betrouwbaarheid van de wijkbewoners alvorens tot uitgifte van de kaarten over te gaan en neemt de gebruikte kaarten in voordat nieuwe worden verstrekt. Een kaart per kalendermaand is in de praktijk het meest geschikt gebleken, zowel qua afmetingen als voor de administratie. De kaarten kunnen voor verscheidene maanden tegelijk worden verstrekt teneinde administratiekosten te drukken en de distributie te vereenvoudigen.

De parkeerzegels zijn eigenlijke kwitanties voor de vooruitbetaling van de kosten voor een dag parkeren en worden verkocht in boekjes van £1.- of £5.- waarde. Zij zijn niet van een datum voorzien.

Bij de parkeerkaarten wordt een houder verstrekt waarin zij aan de binnenzijde van de autoruit kunnen worden bevestigd. De parkeerzegels zijn verkrijgbaar bij de lokale autoriteiten of via enkele garagebedrijven.



De Engelse parkeerkaart.

Verkeerstechniek

Abonnementsprijs:

Voor leden ANWB f 7,80;
voor niet-leden f 12,50 per jaar.
Betaling van abonnementsgeld uitsluitend na ontvangst van en met gebruikmaking van de nota.
Abonnementen, welke vóór 15 november niet zijn opgezegd, worden beschouwd als te zijn vernieuwd.

Losse nummers f 1,—.

Advertenties:

ANWB, Afdeling advertenties,
postbus 2200, Den Haag
telefoon 81.43.81 - giro 16.63.30.
Advertentiekopij dient steeds uiterlijk de 20ste van een voorgaande maand in ons bezit te zijn.