

PDF hosted at the Radboud Repository of the Radboud University Nijmegen

The version of the following full text has not yet been defined or was untraceable and may differ from the publisher's version.

For additional information about this publication click this link.

<http://hdl.handle.net/2066/134494>

Please be advised that this information was generated on 2020-11-29 and may be subject to change.

Verkeerskunde 4/2014

Doe het anders, laat parkeren aan ontwikkelaar

Karel Martens, Stephan Schneijderberg, Radboud Universiteit

Parkeren is een voorwaarde voor succesvolle gebiedsontwikkeling. Die stelling staat buiten kijf. Maar hoe voldoe je naar ieders tevredenheid aan de parkeervraag? Parkeernormen opgelegd door lokale overheden stuiten op steeds meer kritiek. Een andere benadering is om ontwikkelaars de ruimte te geven voor creatieve oplossingen. Een verkenning.

Gemeenten onderkennen dat parkeren een voorwaarde is voor succesvolle gebiedsontwikkeling en werken al sinds jaar en dag met parkeernormen. Mede door de economische crisis neemt de aversie tegen deze normen toe. Het zou de prijs van gebiedsontwikkeling onnodig opdrijven en menig plan in de ijskast doen belanden. Dat pleit voor een andere manier om te garanderen dat er voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd bij een nieuw kantoor of voorziening. De gemeente zou daarvoor niet langer op de stoel moeten gaan zitten van de ontwikkelaar, maar de juiste randvoorwaarden moeten creëren waarbinnen ontwikkelaars zelf kunnen beslissen over het gewenste parkeeraanbod. Dat zou kunnen leiden tot creatievere oplossingen voor de vraag naar parkeren, tot forse financiële besparingen, en daarmee tot nieuwe perspectieven voor menig ruimtelijk project.

De auto van stal naar de straat

De wijze waarop we momenteel in de ruimtelijke ordening omgaan met parkeren is in belangrijke mate een consequentie van een historische ontwikkeling. Het gebruik van de auto was in de eerste dagen van automobilität vergelijkbaar met het gebruik van paard en wagen: de auto werd gebruikt voor korte ritten, tijdelijk geparkeerd op straat in de nabijheid van winkels of andere bestemmingen en werd aan het eind van de dag weer op 'stal' gezet [1]. Vaak was die stal niet meer dan een schuur. Later zijn er in veel steden speciale gebouwen neergezet voor het parkeren van auto's, vaak met een bijbehorende 'valet parking' service. Met de verdere ontwikkeling van de auto kwam er echter een belangrijk verschil tussen auto's en paarden: in tegenstelling tot paarden, konden auto's onbepaalde tijd in de openbare ruimte worden achtergelaten. Het 'stallen', in een schuur of garage, werd langzamerhand overbodig. De openbare weg werd de natuurlijke 'stalling' voor de auto.

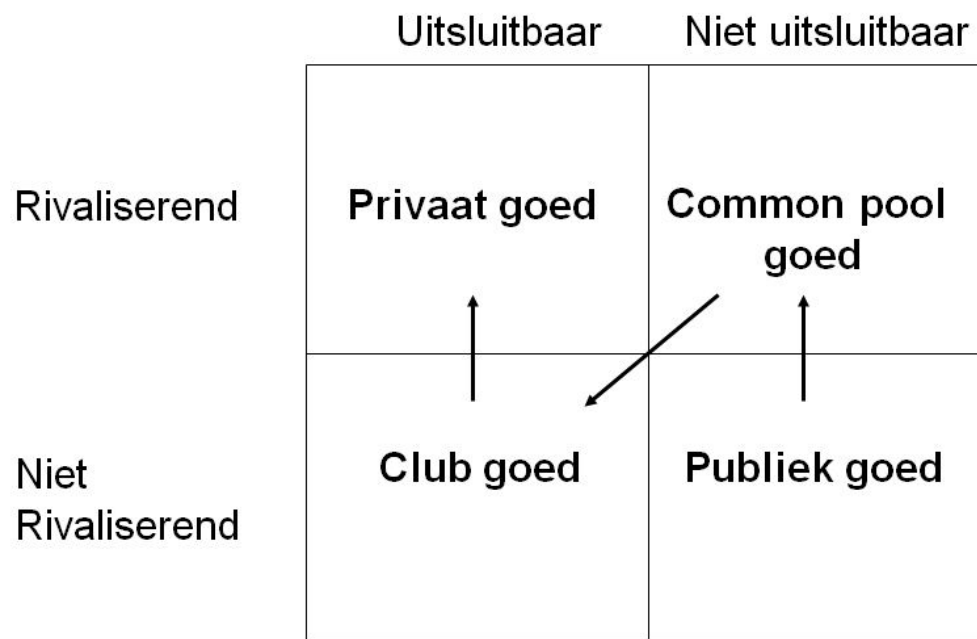
Zolang slechts een kleine minderheid zich een auto kon veroorloven, was dit geen probleem. Maar met het toenemende autobezit veranderde de situatie en ontstond er schaarste voor parkeren aan de openbare weg. Deze schaarste heeft ertoe geleid dat parkeren is veranderd van een publiek goed waarover iedereen vrijelijk kan beschikken, in een zogenoemde 'common pool resource' waarover intense competitie plaatsvindt.

De reactie van planologen om overbelasting van de openbare ruimte te voorkomen was de introductie van minimumparkeernormen [2]. Deze normen schrijven voor dat bij elke nieuwe ruimtelijke ontwikkeling een minimaal aantal parkeerplaatsen moet worden aangelegd, voldoende om te voorzien in de verwachte behoefte. Feitelijk werden private partijen gedwongen om een privaat goed aan te bieden (parkeerplaatsen op eigen terrein) om een klassieke 'tragedy of the commons' op te lossen. De keerzijde van deze oplossing is langzamerhand duidelijk geworden: grote parkeerterreinen, lage dichtheden, soms onaantrekkelijke wijken en bedrijventerreinen, en een overmatig gebruik van de auto. Nog belangrijker in deze tijd zijn de hoge kosten: de parkeerplaatsen moeten immers door iemand worden betaald. Juist in deze tijd drukken parkeerkosten zwaar op de exploitatie van nieuwe gebiedsontwikkelingen.

Eigendomsrechtentheorie

De vraag is dan ook of er geen betere oplossing is om schaarste aan parkeerplaatsen te voorkomen. De eigendomsrechtentheorie kan hierbij helpen. Deze theorie maakt een onderscheid in vier verschillende typen goederen, aan de hand van twee basale dimensies: rivaliteit en uitsluitbaarheid (figuur 1). Bij pure publieke goederen is er sprake van rivaliteit noch uitsluitbaarheid. Er is geen sprake van rivaliteit omdat het gebruik van zo'n goed door de ene persoon niet ten koste gaat van het gebruik door een andere persoon. Personen kunnen echter ook niet worden uitgesloten van gebruik, door bijvoorbeeld het vragen van een prijs of het vereisen van een vergunning. Typische voorbeelden van pure publieke goederen zijn dijkbescherming en defensie. Indien een openbare (snel)weg ruim voldoende capaciteit (in termen van motorvoertuigen per etmaal) biedt kan deze weg worden gezien als een quasi publiek goed. Typisch voor een publiek goed is dat de eigendomsrechten niet goed zijn toegeschreven: iedereen kan er ongevraagd gebruik van maken.

Diametraal tegenover de publieke goederen staan private goederen. Deze kunnen maar door één persoon tegelijkertijd worden gebruikt (rivaliteit) en het is mogelijk om anderen uit te sluiten van gebruik. Hieronder vallen vrijwel alle consumptiegoederen. Binnen het mobiliteitsdomein behoren voertuigen, maar ook brandstof hiertoe. De eigendomsrechten over een dergelijk goed behoren toe aan één persoon. Eigendomsrechten kunnen worden overgedragen door een transactie.



Figuur 1: Vier typen goederen en de onderlinge dynamiek tussen deze goederen

Goederen waarover wel rivaliteit bestaat, maar waarvan personen niet kunnen worden uitgesloten van consumptie, zijn zogenoemde 'common pool resources'. Een (snel)weg met *onvoldoende* capaciteit is hiervan een typisch voorbeeld. Automobilisten zijn hier elkaars concurrenten om het gebruik van de schaarse wegcapaciteit, terwijl er geen mogelijkheid is om een deel van de automobilisten uit te sluiten van gebruik door bijvoorbeeld een prijsmechanisme. Bij clubgoederen is het wel mogelijk om personen uit te sluiten van gebruik, waardoor rivaliteit over het goed kan worden voorkomen. Vaak vindt uitsluiting niet plaats door het prijsmechanisme, maar door een systeem van lidmaatschap, wat tevens de verklaring is voor de term clubgoederen.

Webster & Lai [3] geven aan dat er een natuurlijke dynamiek is in de status van quasi publieke goederen (zie de pijlen in figuur 1). Het feit dat het gebruik van publieke goederen gratis is, kan al snel leiden tot overmatig gebruik, zeker als het gaat om aantrekkelijke goederen en er bijvoorbeeld sprake is van toename van de bevolking. De goederen verschuiven zo naar het domein van de common pool resources. In die situatie ontstaat er rivaliteit over het goed en zitten gebruikers elkaar in de weg. Dat uit zich vaak in een of andere vorm van congestie. Dat zal al snel leiden tot de roep om mechanismen voor uitsluiting, zodat congestie kan worden voorkomen. De minst ingrijpende oplossing is dan het creëren van een clubgoed, waarbij de toegang wordt beperkt tot een gelimiteerd aantal gebruikers. Sommige steden passen deze strategie toe om verkeerscongestie te lijf gaan: zij ontzeggen voertuigen met een bepaalde nummerplaat de toegang tot de weg op bepaalde dagen. Dergelijke oplossingen zijn echter niet altijd even efficiënt, omdat mensen die veel waarde hechten aan het gebruik van een goed soms ook worden uitgesloten van gebruik. In de laatste stap naar een privaat goed is daarom sprake van een eenduidige toewijzing van eigendomsrechten, waarbij de prijs wordt gebruikt als het mechanisme om vraag en aanbod op een efficiënte manier bij elkaar te brengen.

De typologie van goederen kan ook worden toegepast op het domein van parkeren (figuur 2). Een korte rondgang langs de verschillende parkeervoorzieningen in een gemiddelde Nederlandse stad laat

zien dat alle vormen voorkomen. Straatparkeren in een gemiddelde woonwijk behoort tot de categorie publieke goederen. Mechanismen voor het uitsluiten van bepaalde autobestuurders ontbreken hier, terwijl de vraag meestal lager is dan het aanbod waardoor er geen sprake is van rivaliteit. Straatparkeren in de nabijheid van belangrijke bestemmingen behoort op bepaalde dagen en tijden vaak tot de categorie common pool resources. Er is wel degelijk sprake van rivaliteit, mede omdat geen enkele autogebruiker kan worden geweerd uit het gebied. Straatparkeren in en direct rondom binnensteden behoort vaak zowel tot de categorie clubgoederen als private goederen. Daar waar het gebruik via vergunningen is voorbehouden aan bewoners gaat het om een clubgoed. En daar waar moet worden betaald voor parkeren is de facto sprake van een privaat goed en wordt het prijsmechanisme gebruikt om mensen uit te sluiten van gebruik. Parkeren bij bedrijven, op eigen terrein, is eerder een clubgoed, omdat vaak alle medewerkers ongestoord gebruik kunnen maken van het parkeervoorzieningen.

	Uitsluitbaar	Niet uitsluitbaar
Rivaliserend	Betaald parkeren op straat of in voorzieningen	Parkeerplaatsen op openbare weg nabij belangrijke bestemming
Niet Rivaliserend	Parkeren voor vergunninghouders Parkeren bij bedrijven	Parkeerplaatsen op openbare weg in veel woonwijken

Figuur 2: Typologie van parkeervoorzieningen

Een alternatief voor parkeernormen

De eigendomsrechtentheorie biedt hiermee een handvat om het ontstaan van parkeernormen beter te begrijpen. De benadering onderstreept dat schaarste aan parkeerruimte ontstaat omdat de rechten over de parkeerplaatsen op de openbare weg (als publiek goed) niet goed zijn toebedeeld. Iedereen kan zich die plaatsen toe-eigenen, eenvoudigweg door het parkeren van de auto op een parkeerplaats. Hierdoor kunnen enerzijds ontwikkelaars zich als free-rider gedragen, door de aanleg van parkeerplaatsen tot een minimum te beperken en gebruikers van het vastgoed te verwijzen naar de beschikbare parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Anderzijds gedragen gebruikers zich als free-rider door deze panden te betrekken in de wetenschap dat zij zijn aangewezen op de openbare ruimte om in een deel van de parkeerbehoefte te voorzien. Gemeenten kunnen deze vormen van free-rider gedrag beperken door minimumnormen te stellen. Hierdoor worden ontwikkelaars gedwongen om

voldoende parkeerplaatsen aan te leggen voor toekomstige gebruikers. De overheid voorkomt zo een tragedy of the commons door private partijen te dwingen om een privaat goed aan te bieden.

Rechten over publiek goed beter definiëren

De eigendomsrechtentheorie onderstreept dat een dergelijke tragedy of the commons in veel gevallen efficiënter kan worden opgelost door de onduidelijke rechten over een publiek goed beter te definiëren. Dat kan door het creëren van uitsluitingsmechanismen, die ervoor zorg dragen dat een goed niet langer door iedereen in onbepaalde mate kan worden gebruikt. Er worden met andere woorden eigendomsrechten toegeschreven aan voorheen publieke goederen. Dat wil zeggen dat parkeerplaatsen niet langer beschikbaar zijn voor iedereen, maar alleen voor de 'rechthebbende'. Gemeenten doen dit feitelijk allang. Het toewijzen van rechten kan namelijk door parkeerplaatsen te reserveren voor vergunninghouders of door een prijsmechanisme toe te passen (waardoor een autobestuurder een tijdelijk eigendomsrecht moet verwerven over een parkeerplaats).

Parkeeroplossingen op straffe van onverkoopbaarheid

Door systematisch eigendomsrechten toe te wijzen over *alle* parkeerplaatsen in de openbare ruimte, kan een schaarste aan parkeerplaatsen in die openbare ruimte worden voorkomen. Belangrijker nog, het wordt mogelijk om de beslissing over het aantal te bouwen parkeerplaatsen over te laten aan ontwikkelaars. Die kunnen immers niet terug vallen op openbare parkeerplaatsen voor het bedienen van de parkeerbehoefte van de gebruikers van hun panden. Ze zullen zelf met oplossingen moeten komen, op straffe van onverhuurbaarheid of onverkoopbaarheid van hun pand. Dat heeft een belangrijk voordeel, want verwacht mag worden dat ontwikkelaars beter in staat zijn om de parkeervraag in te schatten dan gemeenten, omdat ze de consequenties van een over- of onderaanbod bij elke nieuwe ontwikkeling aan den lijve ondervinden.

Wellicht nog belangrijker is het feit dat marktpartijen veel flexibeler kunnen zijn in het bieden van parkeeroplossingen dan minimumparkeernormen dat ooit kunnen zijn. Zo kunnen ontwikkelaars er ook voor kiezen om slechts een deel van de parkeerplaatsen aan te leggen en een ander deel bij te huren via een lease-constructie voor lange termijn. Ook zullen ontwikkelaars vanzelf, zonder overheidsinterventie, op zoek gaan naar mogelijkheden voor dubbelgebruik, zeker wanneer zij investeren in een gebied waar de ene functie behoefte heeft aan parkeren overdag en de ander in de avond- en nachturen. Kortom, als de eigendomsrechten over de openbare parkeerplaatsen duidelijk zijn toegewezen, kan het oplossen van parkeerschaarste aan het zelf-organiserend vermogen van (markt)partijen worden overgelaten.

Het is goed om te benadrukken dat deze dynamiek niet alleen geldt op het moment dat een ontwikkelaar een pand met bijbehorende parkeervoorzieningen neerzet. Dezelfde zelforganiserende dynamiek kan ook optreden in een later stadium, als een gebruiker een pand verlaat en er een nieuwe gebruiker voor in de plaats komt. Ook de gebruikers van de panden zullen hun eigen parkeerprobleem moeten oplossen, bij gebrek aan gratis parkeerruimte in de openbare ruimte. Als een gebruiker een parkeerbehoefte heeft die het aanbod in het pand te boven gaat, dan zijn er legio mogelijkheden voor de gebruiker om een oplossing te zoeken. De meest voor de hand liggende is wellicht uitwijken naar een ander pand. Maar de gebruiker kan natuurlijk ook parkeerplaatsen bijhuren in een naastgelegen pand of in een nabijgelegen openbare parkeergarage. Ook kan het bedrijf sleutelen aan het eigen

mobilititeitsbeleid en werknemers via incentives aanzetten om op andere manier naar het werk te reizen. In het uiterste geval zou het parkeeraanbod alsnog kunnen worden uitgebreid. De mogelijkheden om vraag en aanbod naar parkeren met elkaar in balans te brengen zijn schier oneindig [4,5]. Voor een tekort aan parkeerplaatsen hoeft dan ook niet zomaar te worden gevreesd.

Drie condities voor het loslaten van parkeernormen

Welke condities zijn nodig om parkeernormen los te laten? Een eerste conditie is al geschetst: de eigendomsrechten over alle parkeerplaatsen moeten duidelijk zijn toegeschreven. Hoewel steden dit al voor een deel van hun parkeerareaal hebben gedaan, via (bewoners)vergunningen en betaald parkeerzones, heeft vrijwel geen enkele gemeente dit toegepast voor haar gehele parkeerareaal. Dat betekent dat free-rider gedrag nog steeds mogelijk is. En dat kan weer worden verklaard uit het feit dat autobestuurders in toenemende mate bereid zijn om soms op forse afstand van hun bestemming te parkeren, mits dat gratis kan. Dat geldt zeker voor forensen, die hun auto vrijwel dagelijks voor langere tijd moeten stallen en graag een langere loop- of fietsafstand accepteren in de ruil voor een gratis parkeerplaats. De uitstralingseffecten van menige ruimtelijke ontwikkeling gaan dus vaak de grenzen van de gebieden met parkeerregulering te boven, zeker in het merendeel van de middelgrote steden in Nederland. Er is hier dus – politiek lastig – werk aan de winkel voor gemeenten.

Een tweede conditie is de mogelijke toetreding van externe aanbieders. Dit wil zeggen dat een externe organisatie parkeerplaatsen aan zou kunnen bieden indien er voldoende vraag is. Een dergelijke vrije toetreding is een regulier onderdeel van elke markt. Het is nodig om te voorkomen dat het aanbod zich niet kan aanpassen aan de vraag, met forse prijsverhogingen tot gevolg. Hoewel dit in sommige gebieden, zoals historische stadscentra, gewenst kan zijn, belemmert een algemeen geldende beperking op een toename (of afname) van het aanbod een efficiënte marktwerking. Gemeenten kunnen uiteraard wel kwaliteitseisen stellen aan het additionele aanbod, omwille van bijvoorbeeld de veiligheid, ruimtelijke kwaliteit of verkeersafwikkeling. Overigens mag verwacht worden dat extra aanbod slechts mondjesmaat zal worden aangeboden, gezien de kosten verbonden aan parkeervoorzieningen, zeker in een binnenstedelijke context.

Een derde conditie is dat gemeenten niet langer de verantwoordelijkheid nemen voor de parkeerproblemen van burgers en bedrijven. Nu worden gemeenten niet alleen vaak aangesproken op een gebrek aan parkeervoorzieningen, maar voelt de lokale overheid zich veelal ook verantwoordelijk om het probleem aan te pakken. Dat nodigt free-rider gedrag uit, omdat partijen hun problemen kunnen afwentelen op de gemeente. De gemeente moet deze verantwoordelijkheid nadrukkelijk van zich afwerpen, zodat het voor private partijen duidelijk is dat zij zélf hun parkeerproblemen moeten oplossen.

Aanzetten in Nederland

Er wordt in Nederland al geëxperimenteerd met het 'loslaten' van parkeernormen. Zo heeft de gemeente Utrecht de vereniging van eigenaren in de wijk Kersentuin de ruimte gegeven om zelf het gewenste parkeerareaal voor de buurt te ontwikkelen. De bewoners hebben deze vrijheid aangewend om minder parkeerplaatsen dan de norm te ontwikkelen en autodelen in de wijk te introduceren. De gemeente Den Haag heeft een systeem ontwikkeld voor het afwijken van de parkeernormen. Indien er minder parkeerplaatsen gewenst zijn dan de norm vereist kunnen deze plaatsen worden afgekocht [6].

De gemeente Ede geeft bedrijven die zich willen vestigen op bedrijventerrein BTA 12 de ruimte om zelf de hoeveelheid parkeerplaatsen te bepalen. Bedrijven mogen bovendien het kavel maximaal bebouwen. Voor de openbare ruimte gaat een strikt parkeerregime gelden om oneigenlijk gebruik te voorkomen. Bovendien kunnen bedrijven ook parkeerplaatsen huren op een parkeerterrein van de gemeente, voor een vastgesteld bedrag van 650 euro per plaats per jaar [7].

Het onderling verhuren en huren van parkeerplaatsen is in veel steden al geruime tijd de normaalste zaak van de wereld. Het doorverhuren kan zeer lucratief zijn voor zowel eigenaren van onbenutte parkeerfaciliteiten, als voor gebruikers die onvoldoende parkeerruimte hebben om aan hun eigen vraag te voldoen. Twee interessante voorbeelden zijn de verhuurconstructies van Switchpark [8] en Yellowbrick [9]. Het bedrijf Switchpark verhuurt sinds 2009 leegstaande parkeerruimte via een online netwerk van parkeergebruikers. Op de website kan een parkeerplaats voor een bepaalde tijd worden gereserveerd en wordt betaald voor het daadwerkelijke gebruik. Hierdoor kan een parkeerder veilig en vaak voordelig parkeren en genereert een pandeigenaar extra inkomen. Eenzelfde constructie is door Yellowbrick opgezet voor het aanbieden van parkeerfaciliteiten in parkeergarages van onder andere Q-park en Schiphol.

Verandering in rol lokale overheid

Zelforganisatie is dus zeker niet nieuw op het gebied van parkeren. De vernieuwing in dit pleidooi zit in de verandering in rol van de lokale overheid. Niet langer probeert deze actief de vraag naar parkeren in te schatten en het aantal parkeerplaatsen voor te schrijven. In plaats daarvan creëert ze de voorwaarden waarbinnen partijen zelf hun parkeervraag kunnen oplossen.

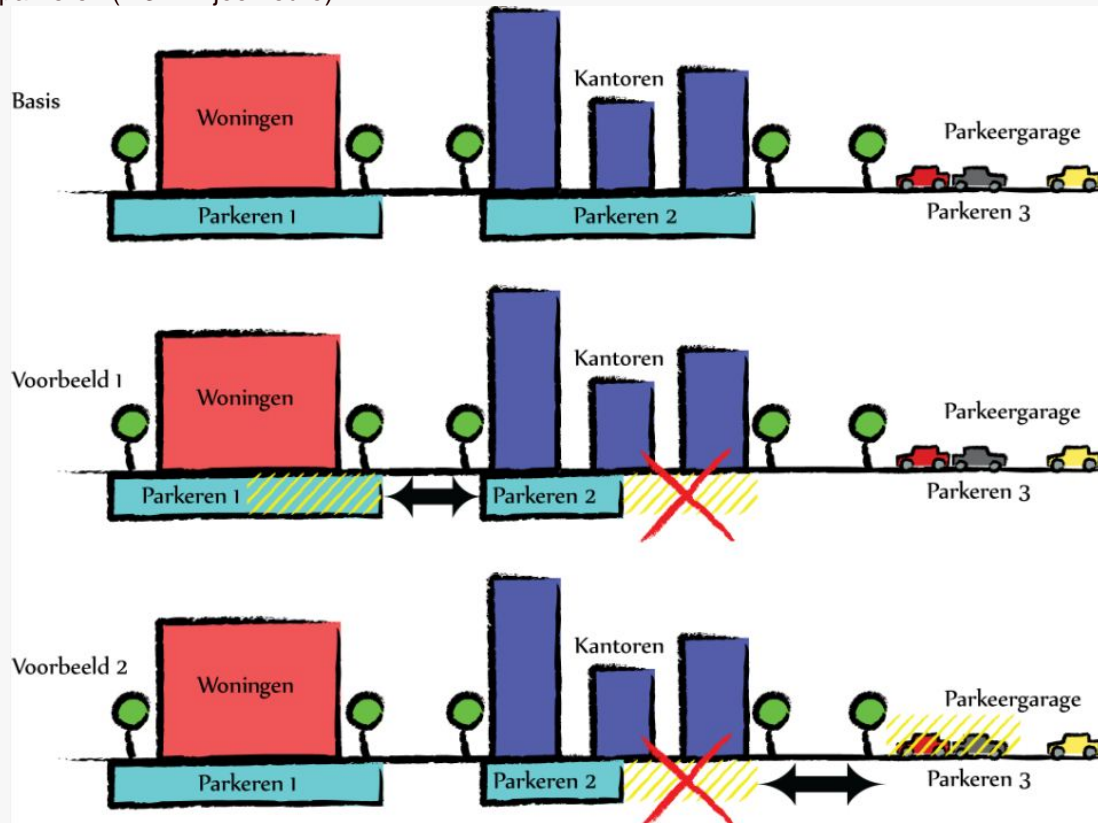
Prijsvoordelen

Door de schaarste aan ruimte in stedelijke gebieden lopen de kosten van de ontwikkeling van parkeerplaatsen al snel op [6,10,11, 12,13,14,15,18]. Zo liggen de ontwikkelkosten voor gebouwde parkeerfaciliteiten tussen 15.000 en 50.000 euro, terwijl een parkeerplaats op het maaiveld al snel tussen 5000 en 7500 euro kost. Uit onderzoek [16] blijkt dat ongeveer 10 tot 20 procent van de uitgaven aan parkeren door bedrijven weggegooid geld is, omdat geen efficiënt gebruik van wordt gemaakt. Bedrijven geven dus eigenlijk te veel geld uit aan parkeren. Dit kan in het geval van ondergrondse parkeerplaatsen al snel oplopen tot enkele honderdduizenden euro's per jaar.

Fictief voorbeeld van kostenbesparing

Voor een fictief voorbeeld is achterhaald welke kosten zouden kunnen worden bespaard als ontwikkelaars de ruimte wordt gegeven om zelf te bepalen hoeveel parkeerplaatsen worden aangelegd. Het gaat om een ontwikkeling van 7800 m² kantoren en 100 woningen. Het te (her)ontwikkelen terrein is gesitueerd aan de achterzijde van een station in een middelgrote stad, naast een openbare parkeergarage. Deze parkeergarage wordt op een reguliere dag momenteel maar voor 40 procent benut. Bij ontwikkeling van het parkeerareaal op basis van parkeernormen van de betreffende stad, zou de ontwikkelaar 324 plaatsen moeten realiseren. Vervolgens zijn er door een gedachten experiment twee alternatieve situaties voorgesteld. Hierbij is er vanuit gegaan dat de ontwikkelaar volledig voldoet aan de vraag naar parkeren voor alle functies. In situatie 1 kiest de ontwikkelaar ervoor om de helft van de parkeerplaatsen van de woningen overdag ter beschikking te

stellen voor de kantoren, waardoor er minder parkeerplaatsen voor de kantoren worden gebouwd. In situatie 2 huurt de ontwikkelaar parkeerplaatsen in de parkeergarage. Het resterende deel wordt wel regulier aangelegd. Situatie 1 resulteert in 24 procent besparing van de ontwikkelkosten voor parkeren (1.49 miljoen euro), terwijl situatie 2 resulteert in 38 procent besparing van de ontwikkelkosten voor parkeren (2.34 miljoen euro).



Figuur 3: Zelforganiserend parkeren: voorbeelden van mogelijke parkeeroplossingen

Expertmeeting

Een eerste bevinding van deze verkenning is dat een marktconforme werkwijze zoals zelforganiserend parkeren een drastische verandering betekent in het denken over het aantal aan te leggen parkeerplaatsen. Nadat (hiervoor beschreven) een duidelijk beeld is geschetst over de denkwijze en de mogelijke (juridische) veranderingen, is het principe van 'zelforganiserend parkeren' vervolgens voorgelegd aan experts in een tweetal workshops. Allereerst zijn tussenresultaten voorgelegd aan het kenniscluster voor parkeren[4] en in een latere fase aan bestuurders en pandeigenaren binnen de stadsregio Arnhem en Nijmegen [17]. Overwegend is op deze werkwijze positief gereageerd. De voornaamste positieve punten zijn lagere investerings- en exploitatiekosten en het duurzame karakter. De benadering biedt volgens experts meer ruimte om de voor- en nadelen van de aanleg van parkeerplaatsen af te wegen. De experts geven ook aan dat de benadering voortbouwt op eerste initiatieven in de Nederlandse planningspraktijk, hetgeen de acceptatie van de benadering ten goede kan komen.

Proefprogramma 'zelforganiserend parkeren'

Naast positieve punten kent de werkwijze volgens experts ook een aantal aandachtspunten. Veranderingen op het gebied van parkeren zijn politiek gevoelig, omdat een groot gedeelte van de

inwoners van een gemeente hiermee te maken heeft. Hierdoor zullen gemeentebesturen terughoudend zijn in de toepassing. Daarnaast moet ervoor worden gewaakt dat bedrijven niet uitsluitend ontwikkelen met het oog op de korte termijn. Er is mogelijk een risico dat winstbejag op de korte termijn leidt tot een tekort aan parkeerplaatsen en een onverhuurbaar pand op de lange termijn. Tot slot vragen experts zich af of ontwikkelaars en bedrijven de risico's goed in kunnen schatten, aangezien gemeenten deze taak feitelijk jarenlang van de marktpartijen heeft overgenomen. Hoewel de experts dus kanttekeningen plaatsen, zien zij voldoende voordelen in de benadering om te pleiten voor een proefprogramma 'zelforganiserend parkeren'.

Conclusie

Gemeenten werken al sinds jaar en dag met parkeernormen. In dit artikel is duidelijk gemaakt dat deze normen niet de enige manier zijn om 'het' parkeerprobleem op te lossen. Een oplossing is het 'verwijderen' van parkeerplaatsen uit het openbare domein. Door aan alle parkeerplaatsen duidelijke eigendomsrechten toe te kennen, kunnen beslissingen over aanleg en gebruik van parkeervoorzieningen worden overgelaten aan marktpartijen zelf. Zij zijn veel beter dan overheden in staat om het aanbod steeds weer opnieuw te laten aansluiten op de veranderende vraag.

Literatuur

- [1] McDonald, S. S. (2007). *The Parking Garage: Design and Evolution of A Modern Urban Form*. Urban Land Institute.
- [2] Shoup, D. (2005). *The High Cost of Free Parking*. Planners Press, American Planning Association, Chicago, Illinois & Washington D.C.
- [3] Webster, C. & Lai, L. (2003). *Property Rights, Planning and Markets; Managing Spontaneous Cities*. Cheltenham
- [4] Schneijderberg, S., Martens, K. & Talens, H. (2012). Een andere kijk op parkeren; Een marktgerichte benadering voor het aanbieden van parkeerfaciliteiten op werklocaties, CVS paper 22 november 2012.
- [5] Schneijderberg, S. (2013). Anders omgaan met parkeren; Herverdeling van eigendomsrechten op werklocaties. Masterscriptie planologie Radboud Universiteit, 8 januari 2013.
- [6] CROW (2006). *Openbaar Parkeren – De kosten, de opbrengsten en de maatschappelijke lasten*. Geraadpleegd maart 2013.
- [7] Gelderlander (2012). *Parkeren op industrieterrein A12 in Ede voor 650 euro per jaar*. Geraadpleegd op 17 juli 2013.
- [8] Switchpark (2012). *Hoe werkt Switchpark*. Geraadpleegd april 2013.
- [9] Yellowbrick (2013). *Yellowbrick; waar werkt het*. Geraadpleegd april 2013.
- [10] Den Helder (2009). *Uitwerking Stadshart Den Helder*; Advies haalbaarheid parkeerexploitatie verkorte versie – concept. Geraadpleegd april 2013.
- [11] Coevering, P. van de, et al. (2008). *Parkeerproblemen in woongebieden: oplossingen voor de toekomst*. NAi Uitgevers, Rotterdam. Planbureau voor de leefomgeving, Den Haag 2008
- [12] Verkeersnet (2009). *Ondergrondse parkeerplaats kost halve ton*. Geraadpleegd april 2013.

- [13] NUL20 (2010). **Parkeerprobleem; Corporaties schrikken terug voor hoge kosten gebouwd parkeren.** Geraadpleegd maart 2013.
- [14] Stec Groep (2013). **Brief aan de gemeente Tilburg over grondprijs Koningsoord.**Geraadpleegd maart 2013.
- [15] Teylingen (2010). **Parkeernota Teylingen; Toepassing parkeernormen en parkeerfonds gemeente Teylingen.** Geraadpleegd maart 2013.
- [16] Ommeren, J. van (2012). **Over Falend en Succesvol Parkeerbeleid.** Geraadpleegd 7 augustus 2012.
- [17] Expertmeeting, 2013. Gedurende het onderzoekstraject is een aantal pandeigenaren gevraagd voor een visie op nieuwe oplossingstrategieën voor gebiedsontwikkeling. Hier is geen openbaar stuk van.
- [18] Pas b.v. Voor een duidelijk beeld van ontwikkelprijzen van parkeerfaciliteiten is een interview afgenomen met een vastgoedrekenaar van het bedrijf Pas b.v. over mogelijke kosten (naast alle andere bronnen).