

## PDF hosted at the Radboud Repository of the Radboud University Nijmegen

The following full text is an author's version which may differ from the publisher's version.

For additional information about this publication click this link.

<http://hdl.handle.net/2066/134520>

Please be advised that this information was generated on 2019-04-22 and may be subject to change.

## **Zelforganiserend parkeren**

Karel Martens

*Gepubliceerd in Parkeer24, 2014*

De lokale overheid heeft nog altijd een stevige vinger in de pap op het gebied van parkeren. Met parkeernormen reguleren gemeente het aantal parkeerplaatsen dat moet worden aangelegd bij een nieuw bouwproject. Dat kan de kosten van een project flink opdrijven. Tijd daarom voor een andere benadering.

### ***Weg met normen***

De rol van de overheid is fors in beweging. Maar op het gebied van parkeren lijkt ze nog steeds vast te houden aan haar klassieke regulerende rol. Met bindende parkeernormen schrijven gemeenten voor hoeveel parkeerplaatsen een investeerder moet aanleggen bij een project.

Deze rol is de onvermijdelijke consequentie van het feit dat parkeren op straat zich in het publieke domein bevindt. Zolang iedereen gebruik kan maken van de openbare weg om auto's te stallen, lopen gemeenten het risico dat investeerders in gebiedsontwikkeling slechts mondjesmaat zullen investeren in parkeren op eigen terrein. Minimum parkeernormen moeten dit typische free-rider gedrag voorkomen. Het gevolg is dat op veel locaties een overmaat is aan parkeerplaatsen, die slechts een beperkt deel van de dag worden gebruikt.

De basisgedachte van zelforganiserend parkeren is dat free-rider gedrag ook op een slimmere manier kan worden voorkomen. Dat kan door eenvoudigweg de straatparkeerplaatsen uit het openbare domein te halen. Gebiedsontwikkelaars zullen dan zelf een goede inschatting moeten maken van het benodigde aantal parkeerplaatsen. De gemeente schrijft niet langer voor hoeveel parkeerplaatsen moeten worden aangelegd, maar zorgt er voor dat betaald parkeren wordt ingevoerd of dat straatparkeren middels vergunningen wordt gereguleerd. De markt kan dan de rest doen.

### ***Voordelen***

De toepassing van zelforganiserend parkeren heeft veel voordelen. Niet langer hoeft de gemeente op de stoel van de ontwikkelaar te zitten en in te schatten hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn. Die rol ligt bij de ontwikkelaar, die veel beter in staat is om in te schatten wat de parkeerbehoefte is. Bovendien zijn ze beter dan gemeenten in staat om op een creatieve manier in die behoefte te voorzien, bijvoorbeeld door contracten af te sluiten over medegebruik van parkeerplaatsen op nabijgelegen percelen, door het (laten) plaatsen van deelauto's, of door het mengen van functies die parkeerplaatsen op verschillende momenten van dag of week gebruiken. Zo kunnen investeerders de investeringskosten verlagen en dus de rentabiliteit van gebiedsontwikkelingen verhogen.

### ***Nieuwe rol voor gemeenten***

Zelforganisatie is zeker niet nieuw op het gebied van parkeren. Bedrijven huren en verhuren al onderling parkeerplaatsen. De vernieuwing zit in de verandering in rol van de lokale overheid. Niet langer probeert deze actief het aantal parkeerplaatsen voor te schrijven, maar legt de bal bij marktpartijen. Deze rol invulling van zelforganiserend parkeren is, voor zover bekend, nog niet toegepast in Nederland. Wel zijn meer en meer gemeenten geïnteresseerd om meer te doen met minder parkeerplaatsen. Zelforganiserend parkeren kan hiervoor het governance model zijn. Tijd voor een proeftuin.