



**TOO
GETHR**

SLIM PARKEERBEHEER VOOR COMMERCIEEL EN RESIDENTIEEL VASTGOED

Over de vastgoedontwikkelingen in Nederland en hoe je met slim parkeerbeheer omgaat met een beperkt aantal parkeerplekken.

WHITEPAPER



INHOUDSOPGAVE

1.	Introductie	3
2.	De ontwikkelingen van vastgoed in Nederland	4
3.	De impact van een autoluw beleid	6
4.	Flexibel parkeren voor efficiënter gebruik	8
5.	Slim gebruik van lege parkeerplekken	10
6.	Hoe ziet parkeerdata eruit?	12
7.	De toekomst van parkeren is flexibel	18
	Over Toogethr	19
	Bronnen	20

1. INTRODUCTIE

Binnenstedelijke gebieden krijgen steeds meer te maken met een lage parkeernorm. Gemeenten willen hun binnensteden autoluw maken terwijl bewoners en bedrijven graag meer eigen parkeerplekken willen dan de parkeernorm voorschrijft. Daartussen bewegen ontwikkelaars, vastgoedeigenaren en -beheerders zich. Wordt er gekozen voor wonen, werken en verblijven, of wordt de schaarse ruimte ingezet om te parkeren?

De noodzaak om slim om te gaan met de beschikbare ruimte vereist elke betrokkene om creatief te werk te gaan. Mixed-use gebouwen zijn in de afgelopen jaren een slimme oplossing geworden om op ruimte en kosten te besparen door het gezamenlijke gebruik van gemeenschappelijke ruimten, waaronder de parkeerfaciliteiten. De vraag blijft: hoe maak je optimaal gebruik van de schaarse parkeerfaciliteiten zonder dat het impact heeft op de huurderstevredenheid?

In dit whitepaper ontdek je hoe je met slim parkeerbeheer je gehele parkeerfaciliteit efficiënter gebruikt. We bespreken:

- ✓ Wat de ontwikkelingen van vastgoed in Nederland zijn;
- ✓ Welke gevolgen dat heeft voor parkeren;
- ✓ Hoe het parkeergedrag van zakelijke en residentiële parkeerders eruit ziet;
- ✓ Hoe je met Toogethr Smart Parking je parkeerfaciliteiten efficiënter beheert;
- ✓ Hoe de toekomst van parkeren eruit ziet

Met Toogethr Smart Parking zetten vastgoedontwikkelaars- en eigenaren slim parkeerbeheer in om geld te besparen, hun parkeerbeheer te automatiseren en geld te verdienen met parkeren.

2.

DE ONTWIKKELINGEN VAN VASTGOED IN NEDERLAND

Het ambitieuze plan van de Rijksoverheid om 1 miljoen woningen bij te bouwen voor 2030, moet ervoor zorgen dat het woningtekort verleden tijd wordt. In 16 gebieden door het hele land is er grootschalige woningbouw gepland voor in totaal bijna 300.000 woningen.

Daarnaast breiden steden in; in de binnensteden wordt er slim gebruik gemaakt van beschikbare ruimte, en al gebruikte ruimte wordt opnieuw ingericht.

De introductie van Novex-wijken

Om grote slagen te slaan zijn er 17 gebieden door het hele land aangewezen als NOVEX-locatie¹. Deze Novex locaties doen in eerste instantie sterk denken aan de Vinex locaties. Maar waar de Vinex-wijken nog vooral eenzijdig zijn qua woningaanbod met voornamelijk eengezinswoningen, wordt dat in Novex-wijken anders ingericht. Het moeten gemengde wijken worden met naast eengezinswoningen, ook appartementen, levensloopbestendige woningen, winkelaanbod en overige kleinschalige bedrijvigheid.

Uitbreiden in de binnenstad

De Novex-wijken rekken de gemeentegrenzen op. De uitbreiding lost een gedeelte van het woonprobleem op. De afgelopen jaren kijken beleidsmakers en ontwikkelaars vaker naar inbreiding; het ontwikkelen van woningen, kantoren en recreatie binnen de grenzen van een stad. De schaarse ruimte in de binnensteden vraagt het uiterste van beleidsmakers en ontwikkelaars om creatief en effectief gebruik te maken van de beperkte ruimte.

Young Urban Professionals

De binnensteden trekken vooral jongvolwassenen tussen de 18 en 25 jaar aan, die er willen wonen vanwege hun studie of werk². Deze dynamische young professionals zorgen ervoor dat ook werkgevers zich graag in de stad vestigen.

Door dichtbij huis, vrienden, horeca en sociale activiteiten te zitten, worden bedrijven aantrekkelijker voor jong talent en profiteren ze van de levendige energie van het stadsleven.

Mixed-use gebouwen

Om aan de toenemende vraag van woonruimte te voldoen, wordt er steeds vaker naar mixed-use gebouwen gekeken. Denk aan moderne panden waarin appartementen en kantoorruimtes worden gecombineerd, terwijl de begane grond bruist van horeca, winkels of recreatieve voorzieningen. Deze slimme mix zorgt voor een levendige omgeving, omdat het gebouw de hele dag door in gebruik is.

Daarnaast verkleint het de afhankelijkheid van de auto: bewoners kunnen eenvoudig beneden een boodschap doen, werken of genieten van een kop koffie. Hoe dichter het mixed-use gebouw bij het OV zit, hoe minder parkeerplekken er gebouwd hoeven te worden en hoe meer het pand waard is.

Toch blijft de vraag naar parkeerplekken groot en het aanbod schaars, voornamelijk door het autoluwe beleid van gemeenten en de lage parkeernorm als onderdeel hiervan.



3.

DE IMPACT VAN EEN AUTOLUW BELEID

Projectontwikkelaars besparen tienduizenden euro's per parkeerplek wanneer ze minder parkeervoorzieningen hoeven aan te leggen. Deze trend wordt versterkt door gemeenten die bewust kiezen voor een lagere parkeernorm.

Als onderdeel van hun autoluwe beleid worden bovendien openbare parkeerplekken geschrapt, stijgen de kosten voor betaald parkeren en wordt de maximumsnelheid verlaagd. Dit alles heeft één doel: autobezit en -gebruik in de binnenstad ontmoedigen, waardoor er meer ruimte ontstaat voor voetgangers, fietsers en groen.



Lage parkeernorm bij nieuwbouw

Bij nieuwbouwprojecten stellen gemeenten de parkeernorm steeds verder naar beneden bij. Waar vroeger vrijwel elke woning recht had op een eigen parkeerplaats, is dat nu niet langer vanzelfsprekend. In stedelijke toplocaties worden de parkeervoorzieningen drastisch beperkt:

- ✓ In **Amsterdam** geldt een parkeernorm van 0,3 per woning (30-60m² bvo) en maximaal 1 parkeerplaats per 250m² bvo voor kantoren;
- ✓ **Utrecht** hanteert een norm van 0,28 voor woningen tot 55m² bvo op A-locaties;
- ✓ **Rotterdam** gaat nog verder met slechts 0,1 parkeerplek per woning tot 40m² bvo op A-locaties.

Hoe ga je om met deze lagere parkeernormen? Volgens **Niels Peereboom, Chief Product Officer bij Toogethr**, vraagt dit om een verandering in mindset:

"Mensen die in binnensteden en nieuwbouwprojecten willen wonen of werken, moeten hun verwachtingen bijstellen. Er is simpelweg niet genoeg ruimte om iedereen een parkeerplek te bieden – en dat hoeft ook niet. Niet iedereen is altijd thuis of op kantoor."

Met deze aanpak sturen steden aan op minder autobezit en meer gebruik van deelmobiliteit, fiets en OV. De vraag is: hoe speel je hier als bewoner of bedrijf op in?

4.

FLEXIBEL PARKEREN VOOR EFFICIËNTER GEBRUIK

Parkeren wordt steeds dynamischer, vooral in mixed-use omgevingen waar verschillende gebruikersstromen elkaar gedurende de dag afwisselen. Dit maakt parkeerbeheer complexer, omdat de beschikbare plekken efficiënt verdeeld moeten worden tussen bewoners, medewerkers en bezoekers.

Hoe lager de parkeernorm, hoe groter de uitdaging. Om parkeerproblemen te voorkomen of op te lossen, is een flexibel parkeersysteem essentieel. Denk aan gedeelde parkeerplekken, slimme reserveringssystemen en real-time monitoring, zodat de beschikbare ruimte optimaal wordt benut.

De vraag is niet langer of er voldoende parkeerplaatsen zijn, maar hoe ze slimmer kunnen worden gebruikt.



Recht op parkeren

Hoe zorg je ervoor dat huurders tevreden blijven? Huurders hechten veel waarde aan zekerheid over hun parkeermogelijkheden. Met slim parkeerbeheer kun je deze zekerheid bieden, maar dat betekent niet per se dat iedere huurder een vaste parkeerplek heeft.

Zekerheid over parkeren draait om de beschikbaarheid van een plek op momenten dat deze nodig is, zonder dat dit altijd dezelfde plek hoeft te zijn. Dit vraagt om een flexibele en efficiënte invulling van parkeerfaciliteiten, waarbij technologie en goed beheer een sleutelrol spelen.

Automatische handhaving van de parkeerfaciliteiten

Wanneer huurders aangeven dat er te weinig parkeerplekken zijn en uitbreiding geen haalbare oplossing is, kan slim parkeerbeheer uitkomst bieden. Door huurders toegang te geven tot een eigen omgeving binnen het parkeermanagementsysteem, kunnen zij zelf hun toegewezen parkeerplekken beheren. Op basis van vooraf gemaakte afspraken krijgen ze gecontroleerde toegang tot de parkeerfaciliteiten.

De handhaving hiervan verloopt automatisch. Het systeem registreert elke parkeertransactie en bewaakt het maximale aantal toegestane parkeerbewegingen. Zodra een huurder dit maximum heeft bereikt, blijft de slagboom gesloten totdat er een plek vrijkomt. Dit zorgt voor een efficiënt gebruik van de beschikbare parkeerruimte zonder extra capaciteit te hoeven creëren.

Strenger parkeerbeleid

Een strenger parkeerbeleid helpt om de beschikbare parkeerruimte efficiënter te benutten en parkeerplekken te garanderen aan degenen die ze het meest nodig hebben. Huurders kunnen verschillende regels implementeren om het parkeerbeheer strikter te reguleren, zoals:

- ✓ Medewerkers die binnen een straal van 10 kilometer van kantoor wonen mogen op de drukste dagen niet parkeren;
- ✓ Medewerkers met een OV-reistijd van minder dan 30 minuten krijgen op piekmomenten geen parkeertoegang;
- ✓ Medewerkers die verder dan 50 kilometer van kantoor wonen krijgen voorrang op parkeerplaatsen.

Door deze regels in te voeren, wordt parkeren gereserveerd voor medewerkers die minder alternatieve reismogelijkheden hebben, terwijl anderen gestimuleerd worden om gebruik te maken van duurzamere vervoersopties.

5.

SLIM GEBRUIK VAN LEGE PARKEERPLEKKEN

Uit onze parkeerdata blijkt dat bedrijfsparkeerterreinen buiten kantoor tijden voor 98% leeg staan. Tegelijkertijd is er juist op die momenten een grote vraag naar parkeerplekken vanuit omwonenden bezoekers en mensen die de binnenstad bezoeken. Deze vraag neemt alleen maar toe omdat gemeenten openbare parkeerplekken verwijderen, parkeertarieven verhogen en het aantal auto's in Nederland blijft toenemen.

Door deze ongebruikte parkeerterreinen in de avonden en weekenden beschikbaar te stellen voor buurtbewoners, ontstaat een win-win situatie. Omwonenden krijgen toegang tot extra parkeergelegenheid, terwijl eigenaren van de parkeerterreinen extra inkomsten genereren uit plekken die anders onbenut zouden blijven.

Parkeerterreinen die samenwerken

Eigenaren van parkeerterreinen die vlakbij elkaar liggen, kunnen samenwerken voor meer rendement. Als een parkeerder aankomt bij het ene terrein wat vol blijkt te zijn, kan er worden geparkeerd op het parkeerterrein waarmee wordt samengewerkt. Daardoor wordt de bezettingsgraad verhoogd. Meer parkeren betekent meer rendement.

Zeker in binnenstedelijke gebieden wordt het steeds moeilijker voor bewoners en overige parkeerders om voor de deur te parkeren. Door samen te werken krijgen parkeerders meer mogelijkheden om te parkeren. Zo kunnen zij uitwijken naar een nabijgelegen parkeerplaats zonder onnodig tijd te verspillen en gefrustreerd te raken.

Enkele gemeenten, zoals Zwolle en Alphen aan den Rijn, experimenteren al met het delen van zakelijke parkeerterreinen met bewoners. Hierdoor wordt optimaal gebruik gemaakt van bestaande parkeerplekken, waardoor de behoefte aan extra parkeervoorzieningen specifiek voor bewoners afneemt. Dit draagt bij aan een efficiënter en duurzamer parkeerbeleid.

Parkeerplekken dubbel verhuren

In een mixed-use gebouw, waar wonen en werken worden gecombineerd, kunnen parkeerplekken efficiënt dubbel worden verhuurd. Zowel bewoners als bedrijven kunnen gebruikmaken van dezelfde plekken, afhankelijk van hun parkeerbehoefte op verschillende momenten van de dag.

Onze parkeerdata toont exact wanneer parkeerders arriveren en vertrekken. Door deze gegevens te analyseren, wordt duidelijk dat parkeerplekken optimaal kunnen worden gedeeld. Bewoners parkeren voornamelijk in de vertrekken om 08.00 uur en zijn weer terug om 18.00 uur. Medewerkers van bedrijven parkeren daar precies tussenin; ze arriveren om 08.50 uur, en vertrekken weer om 17.10 uur.

Hierdoor kunnen parkeerplekken dubbel worden verhuurd waardoor:

- ✓ Ontwikkelaars kosten besparen bij de realisatie van parkeerfaciliteiten;
- ✓ Gemeenten worden ondersteund bij het realiseren van een autoluw beleid;
- ✓ Eigenaren extra rendement uit parkeerplekken kunnen halen.

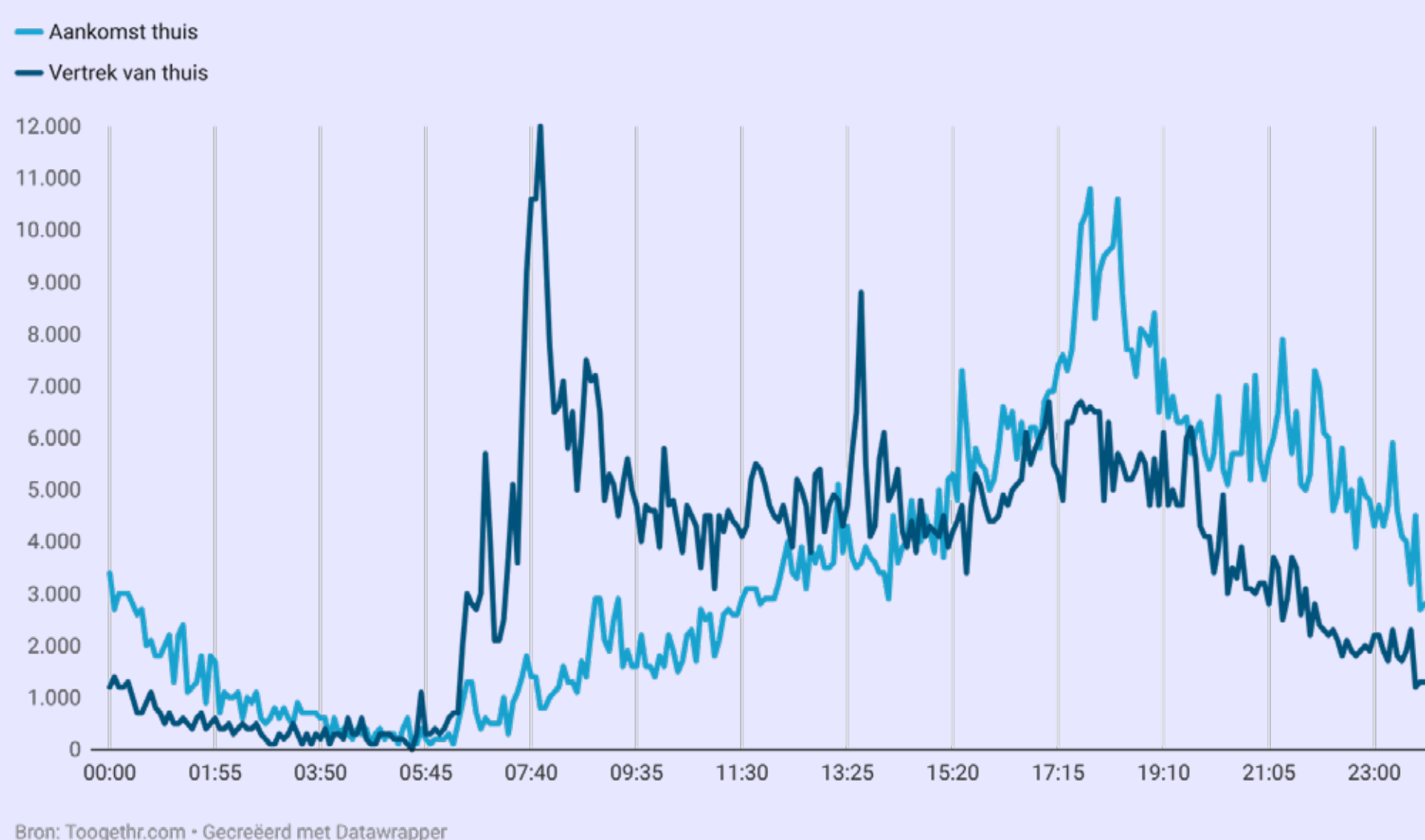
6.

HOE ZIET PARKEERDATA ERUIT?

Het parkeergedrag van bewoners

- ✓ 24% van de bewoners vertrekt tussen 06.25 en 10.00 uur.
- ✓ 39% van de bewoners komt weer thuis tussen 15.30 en 20.00 uur.

Aankomst- en vertrektijden van thuis.



Vertrekkende bewoners:

- ✓ In de ochtend rond 08.00 uur zien we het grootste verschil tussen thuiskomende en vertrekkende bewoners;
- ✓ Tussen middernacht en 06.30 uur 's ochtends vindt slechts 3,8% van alle vertrekken plaats;
- ✓ De piek is om 07.50 uur;
- ✓ Tot 20.20 uur is het aantal vertrekkende bewoners relatief stabiel waarna het snel afneemt tot 06.30 uur de volgende ochtend.

Thuiskomende bewoners:

- ✓ We zien dat bewoners het meest thuiskomen tussen 17.40 en 17.55 uur;
- ✓ Vanaf 18.25 uur neemt het aantal thuiskomers geleidelijk af totdat het laagste punt wordt bereikt om 05.30 uur;
- ✓ Tussen 02.00 en 07.30 uur vindt slechts 3,7% van alle thuiskomende aankomsten plaats.

Het parkeergedrag van kantoorpersoneel

De verschillen tussen aankomst en vertrek bij zakelijk gebruik zijn veel duidelijker:

Aankomende parkeerders:

✓ 36% komt binnen tussen 08.00 en 09.00 uur, waarbij de piek tussen 08.45 en 08.50 uur ligt.

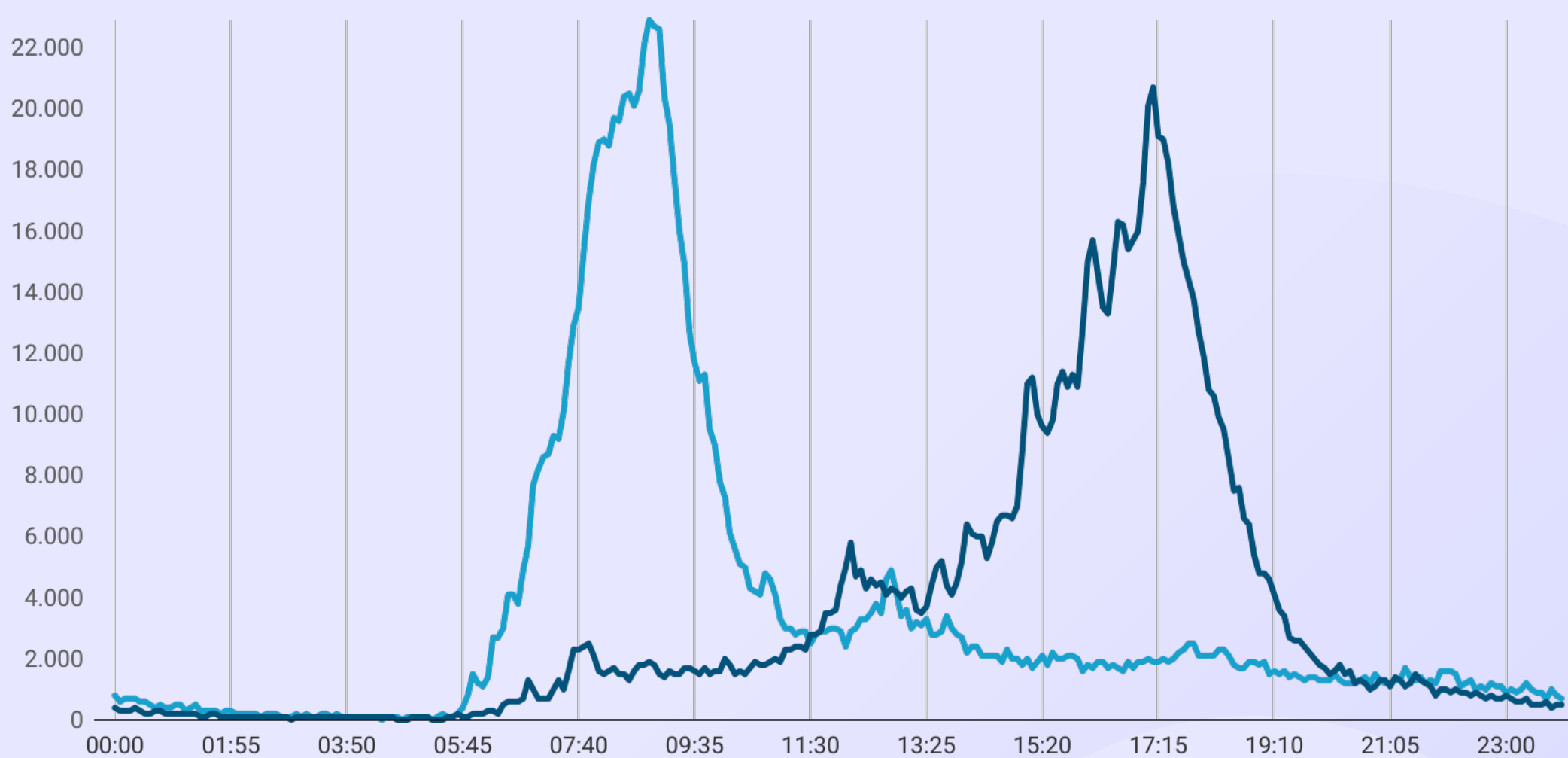
Vertrekkende parkeerders:

✓ 48% vertrekt tussen 16.00 en 18.00 uur, met een piek tussen 17.05 en 17.15 uur.

Tot 06.00 uur zijn er vrijwel geen aankomende medewerkers. De piek van aankomende parkeerders ligt tussen 08.45 en 08.50 uur. Tussen 17.05 en 17.10 uur ligt de piek van vertrekkende parkeerders. Na 20.00 uur is vrijwel iedereen vertrokken.

Aankomst- en vertrektijden op kantoor.

— Aankomst op kantoor
— Vertrek van kantoor

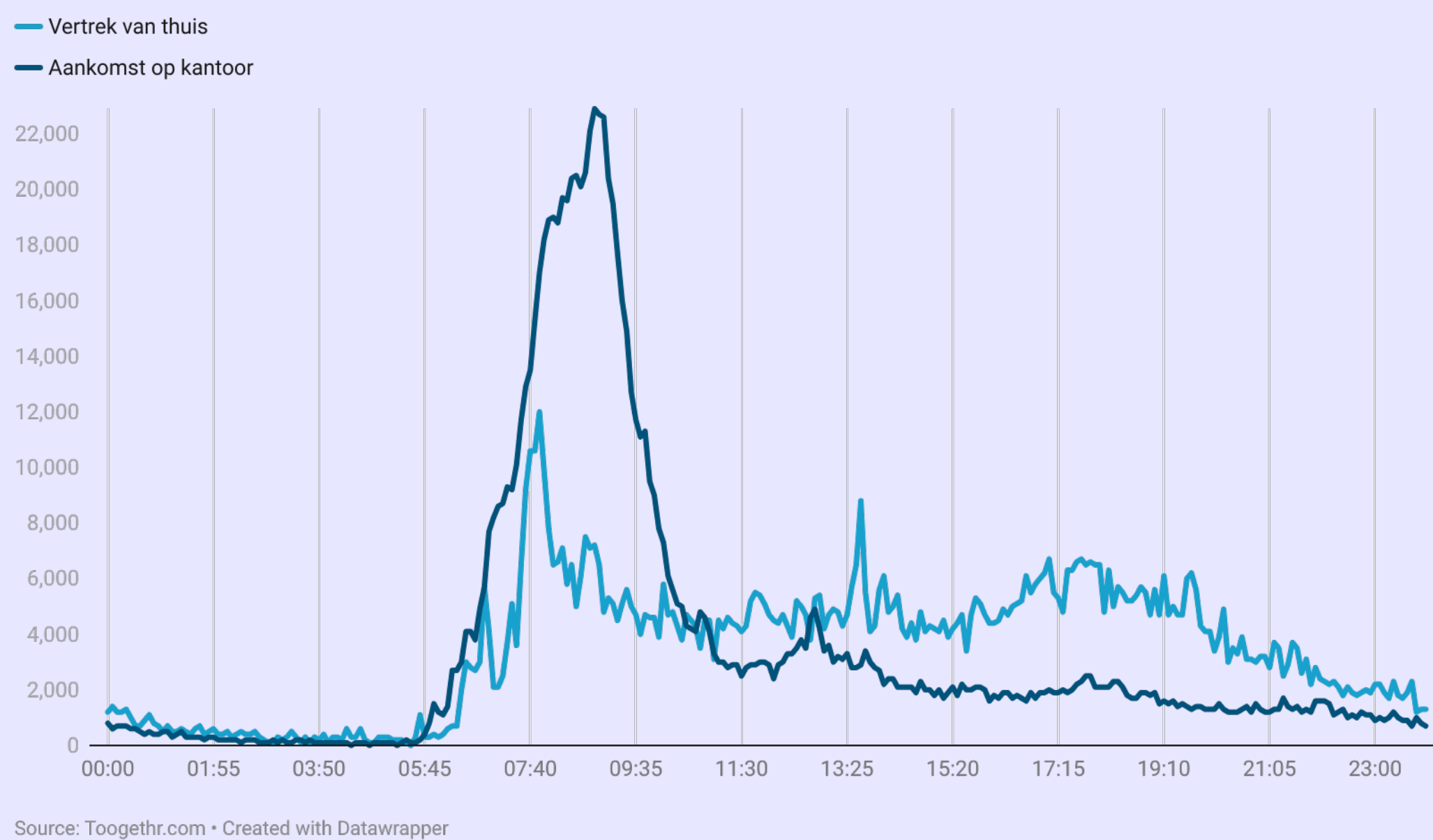


Bron: Toogethr.com • Gecreëerd met Datawrapper

Hoe beïnvloeden deze groepen elkaar?

Om de gebruikersstromen overzichtelijk en gezamenlijk weer te geven, zijn de parkeertransacties van bewoners en medewerkers geïndexeerd.

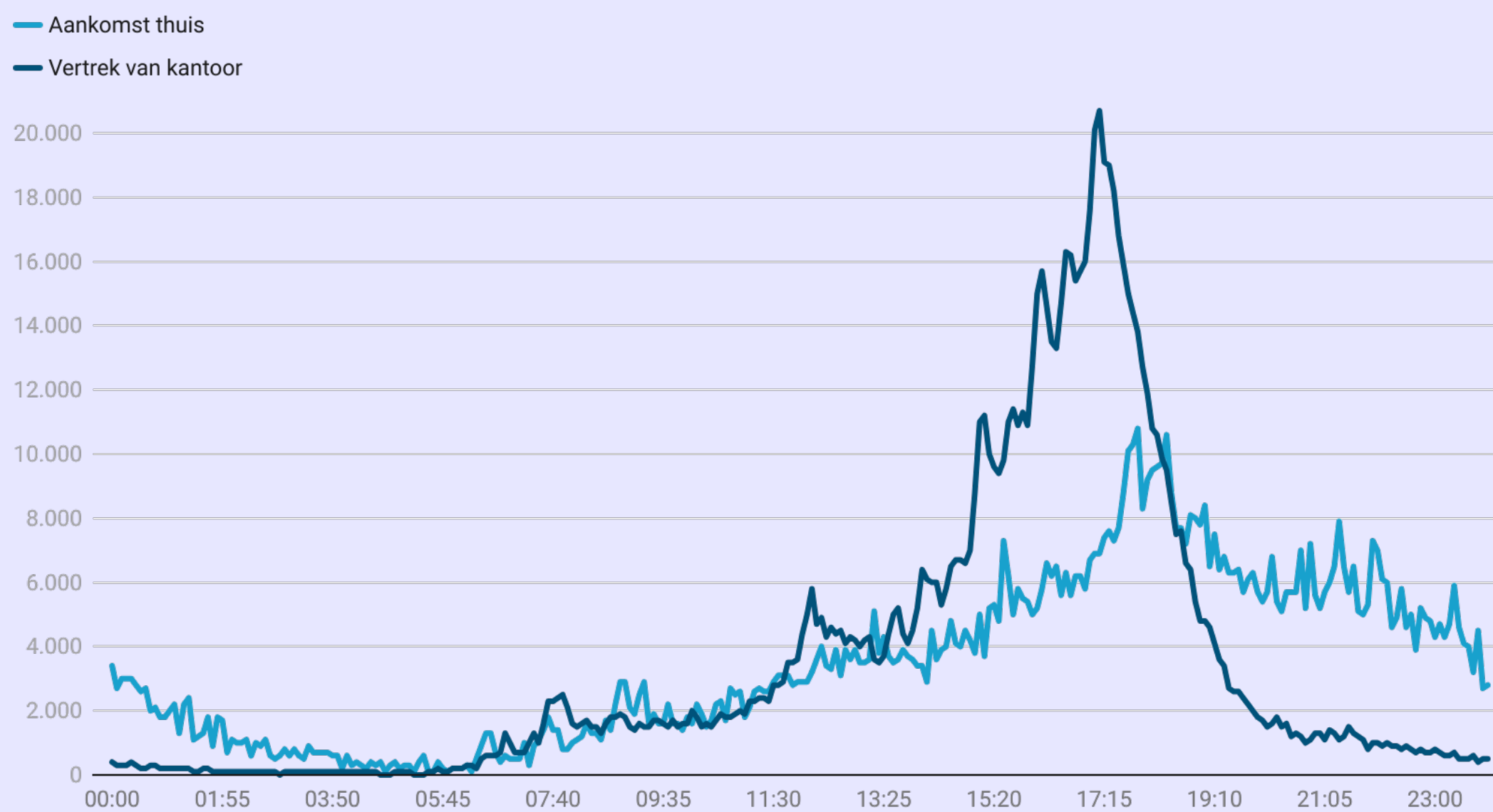
Vertrek van thuis. Aankomst op kantoor.



Vertrek van bewoners en aankomst van medewerkers overlappen in de ochtend:

- ✓ De piek van vertrekkende bewoners is om 07.50 uur;
- ✓ De piek van aankomende medewerkers is een uur later, namelijk om 08.50 uur.

Aankomsttijden thuis. Vertrektijden van kantoor.



Bron: Toogethr.com • Gecreëerd met Datawrapper

Weer thuiskomende bewoners komen aan nadat de medewerkers al zijn vertrokken:

- ✓ De eerste golf vertrekkende medewerkers, vertrekt vlak na het middaguur om 12.10 uur;
- ✓ Vervolgens stijgt het vanaf 13.30 uur geleidelijk door tot en met de piek om 17.10 uur;
- ✓ De piek van thuiskomende bewoners ligt op 17.50 uur; 40 minuten nadat de meeste medewerkers zijn vertrokken.

Wat betekent dit?

Uit onze analyse blijkt dat er een duidelijke samenhang bestaat tussen de aankomst- en vertrektijden van bewoners en kantoormedewerkers:

1. Bewoners vertrekken 's ochtends gemiddeld een uur voordat medewerkers arriveren;
2. Kantoorpersoneel vertrekt 40 minuten eerder van hun parkeerplek dan dat bewoners weer thuiskomen.

Dit schept mogelijkheden voor vastgoedeigenaren om parkeerplekken efficiënter in te zetten. Door een flexibel parkeerbeleid toe te passen, kunnen kantoormedewerkers tijdens werktijden gebruikmaken van de parkeerfaciliteiten, terwijl bewoners hier buiten kantoortijden toegang toe hebben. Met name in mixed-use gebouwen is dit eenvoudig te realiseren, aangezien beide doelgroepen dezelfde infrastructuur delen.

Hoe kunnen single-use parkeerfaciliteiten flexibeler worden benut?

Voor vastgoedeigenaren van single-use gebouwen, zoals woontorens of kantoorpanden, ligt de sleutel in een bredere kijk op parkeermanagement. Traditioneel worden parkeerfaciliteiten exclusief gereserveerd voor de huurders en bewoners van het pand. Tegelijkertijd zien we dat nabijgelegen parkeerterreinen vaak ongebruikt blijven, terwijl andere locaties te kampen hebben met een tekort aan plekken.

Door parkeerfaciliteiten tussen verschillende gebouwen te delen, ontstaan er twee belangrijke voordelen:

- ✓ **Extra rendement** voor vastgoedeigenaren met ongebruikte parkeerplekken;
- ✓ **Een oplossing** voor vastgoedeigenaren en huurders die kampen met een tekort aan parkeerplaatsen.

De kern van het probleem: inefficiënte benutting

Nederland telt bijna 20 miljoen parkeerplekken tegenover 9 miljoen auto's. Een groot deel van de oplossing ligt dan ook niet in het realiseren van meer parkeerplekken, maar in een efficiënter gebruik van bestaande capaciteit. Flexibilisering en slimme data-analyse kunnen hierbij een sleutelrol spelen.

Niels Peereboom, Chief Product Officer bij Toogethr: *“Onze technologie biedt een breed scala aan datapunten waarmee een effectief parkeerbeleid kan worden geformuleerd. Door data optimaal te benutten, kunnen vastgoedeigenaren en bedrijven hun parkeerbeheer aanzienlijk verbeteren.”*



Mixed-use versus single-tenant gebouwen

In mixed-use gebouwen verloopt het dubbelgebruik van parkeerplaatsen op natuurlijke wijze, doordat bewoners en kantoormedewerkers elkaar in hun parkeerbehoeften aanvullen. In single-tenant kantoorpanden is dit echter niet vanzelfsprekend. De meeste medewerkers arriveren tussen 08.45 en 09.00 uur en vertrekken rond 17.00 uur. Hierdoor ontstaan piekmomenten waarin de vraag naar parkeerplekken plots toeneemt, terwijl er buiten deze tijden juist een overvloed aan beschikbare plekken is.

Voor kantoorgebouwen geldt dat piekbelasting slechts enkele momenten per week voorkomt. Toch leidt dit tot frustratie onder medewerkers wanneer er op drukke momenten onvoldoende parkeerplekken beschikbaar zijn. De aanleg van extra parkeerplekken is vaak geen haalbare optie. Een slimmer gereguleerd parkeerbeleid biedt in dat geval een duurzamere oplossing.

De impact van groei en veranderend autogebruik

Bedrijven die snel groeien, kunnen alsnog te maken krijgen met structurele parkeerproblemen, bijvoorbeeld doordat het aantal medewerkers snel toeneemt. Ook kan een toename van leaseauto's of een veranderend mobiliteitsbeleid bij bewoners van woontorens leiden tot extra druk op parkeerfaciliteiten. Hoewel dit positieve ontwikkelingen zijn voor bedrijven en bewoners, is het huidige parkeerbeleid vaak niet flexibel genoeg om hierop in te spelen.

Door parkeerplekken dynamischer in te zetten en verder te kijken dan de grenzen van een individueel pand, kunnen vastgoedeigenaren en bedrijven parkeerruimte efficiënter benutten. Dit leidt niet alleen tot een betere parkeerervaring voor gebruikers, maar verhoogt ook de rendementen en duurzaamheid van vastgoedobjecten.

7. Conclusie

DE TOEKOMST VAN PARKEREN IS FLEXIBEL

Met Toogethr Smart Parking kunnen vastgoed-ontwikkelaars en -eigenaren hun parkeerbeheer slimmer inrichten. Dit bespaart kosten, automatiseert het parkeerbeheer en biedt nieuwe verdienmodellen. Tegelijkertijd helpt het gemeenten bij de invoering van een autoluw beleid.

Flexibel gebruik van parkeerplekken zorgt voor een maximale bezetting. Complete parkeerfaciliteiten kunnen zo worden ingezet dat ze op rustige momenten beschikbaar zijn voor bijvoorbeeld omwonenden. Daarnaast biedt een netwerk van gekoppelde parkeerterreinen parkeerders altijd een alternatief als hun eerste keuze vol is. Eigenaren bepalen zelf de tarieven, waardoor ze hun parkeeropbrengsten optimaliseren.

Dit systeem levert voordelen op voor alle betrokken partijen:

- ✓ Parkeerders vinden altijd een beschikbare plek;
- ✓ Ontwikkelaars kunnen met minder parkeerplekken toe;
- ✓ Vastgoedeigenaren genereren extra inkomsten;
- ✓ Gemeenten krijgen ondersteuning bij hun autoluwe beleid.

Benieuwd hoe Toogethr Smart Parking jou kan helpen met slim parkeerbeheer? Neem vrijblijvend contact met ons op.

NEEM CONTACT OP



OVER TOOGETHR

Toogethr helpt sinds 2016 bedrijven zoals Heineken, CBRE en Red Bull bij het optimaliseren van het parkeerterrein en het verduurzamen van het woon-werkverkeer. Met onze Smart Parkinge en Smart Charging software helpen we bedrijven bij het krijgen van inzicht, het verlagen van de parkeerdruk en het vergroten van het rendement.

Toogethr is onderdeel van de AutoBinck Group.

TOOGETHR

Utrecht

Stadsplateau 11
3521 AZ Utrecht
Nederland
info@toogethr.com

München

Raiffeisenallee 5
82041 Oberhaching
Duitsland
info@toogethr.com

BRONNEN

1. <https://www.volkshuisvestingnederland.nl/onderwerpen/grootschalige-woningbouwgebieden#:~:text=Momenteel%20zijn%20er%2017%20grootschalige,vervoer%20en%20voorzieningen%20gelegd%20worden.>
2. <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2022/32/trek-uit-de-randstad-blijft-toenemen>