

# Parkeermarkt heeft toekomst

Update: maart 2026

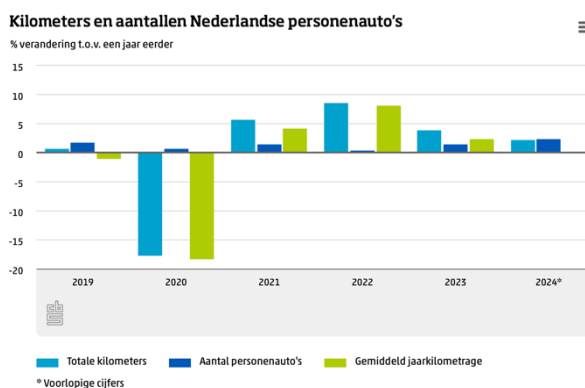
## Introductie

Recente mobiliteitsdata<sup>3</sup> bevestigen dat de auto een dominante positie behoudt binnen de Nederlandse mobiliteit. In 2015 telde Nederland circa 8,0 miljoen personenauto's; op 1 januari 2026 zijn dat er 9,4 miljoen. Dit betekent een groei van ongeveer 18% in tien jaar tijd. Op basis van lange-termijnsenario's van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het KiM wordt richting 2040<sup>4</sup> uitgegaan van een verdere toename van het wagenpark tot circa 12 miljoen voertuigen.

Tegelijkertijd verandert de ruimtelijke context waarin automobilititeit plaatsvindt. Gemeenten sturen steeds nadrukkelijker op de kwaliteit van de openbare ruimte, waardoor straatparkeren wordt teruggedrongen en parkeertarieven in veel steden structureel zijn verhoogd. De parkeerfunctie verschuift daardoor geleidelijk naar professionele off-street voorzieningen.

Daarnaast dragen technologische ontwikkelingen – zoals elektrificatie, digitalisering en rijhulpsystemen – bij aan efficiëntere, veiligere en beter georganiseerde mobiliteit.

Volgens het CBS reden Nederlandse personenauto's in 2024 circa 122 miljard kilometer<sup>1</sup>, terwijl alle motorvoertuigen samen circa 151 miljard kilometer<sup>2</sup> aflegden. Daarmee ligt het autogebruik inmiddels weer boven het niveau van vóór de pandemie.



De combinatie van volumegroei van het wagenpark, structurele mobiliteitsontwikkeling en ruimtelijke schaarste onderstreept dat parkeren niet verdwijnt, maar van vorm verandert. Kwalitatief goed gepositioneerde parkeervoorzieningen blijven daarmee een vaste schakel binnen het mobiliteitssysteem van de komende decennia en vormen de basis voor de verdere ontwikkeling van parkeervastgoed als exploitatie- en beleggingscategorie.



<sup>1</sup> CBS (2025), *Verkeersprestaties personenauto's 2024*.

<sup>2</sup> CBS (2025), *Verkeersprestaties motorvoertuigen 2024*.

<sup>3</sup> KiM (2025), *Mobiliteitsbeeld 2025*.

<sup>4</sup> Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat & KiM (2021), *Toekomstperspectief Automobilititeit 2040*.

<sup>5</sup> Catella (2016), *Parking in Europe: Investors focus on multi-storey car parks*; sectorinzichten o.a. European Parking Association (EPA).

# Parkeermarkt heeft toekomst

Update: maart 2026

## 1 Ontwikkeling parkeervastgoed vanuit de exploitatie

Vanuit operationeel perspectief blijft parkeervastgoed een relevante en stabiele vastgoedcategorie, waarbij de exploitatie in toenemende mate wordt bepaald door de interactie tussen stedelijk beleid, mobiliteitsontwikkeling en technologische innovatie.

In stedelijke gebieden wordt parkeren op straat structureel teruggedrongen ten gunste van openbare ruimte, vergroening en leefkwaliteit. Deze beleidsmatige ontwikkeling leidt tot een verdere concentratie van parkeercapaciteit in professioneel geëxploiteerde off-street parkeervoorzieningen. Tegelijkertijd zorgt de toenemende schaarste aan stedelijke ruimte voor een structurele stijging en differentiatie van parkeertarieven, waarbij prijsstelling steeds meer wordt afgestemd op locatie, tijd en vraag. In veel gevallen ontwikkelen parkeertarieven zich daarbij op of boven inflatieniveau, wat bijdraagt aan een stabiele en in de tijd groeiende exploitatiebasis.

De exploitatie van parkeergarages wordt daarnaast verder geoptimaliseerd door digitalisering en datagedreven sturing. Toepassingen zoals parkeerapps, reserveringssystemen, stedelijke parkeergeleiding en dynamische prijsmodellen dragen bij aan een hogere bezettingsgraad en een efficiëntere benutting van beschikbare capaciteit. Hierdoor ontstaat niet alleen een betere gebruikerservaring, maar ook een optimalisatie van opbrengsten per parkeerplaats.

Parallel hieraan verschuift het exploitatiemodel van parkeervoorzieningen richting multifunctionele mobiliteitshubs. De integratie van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen, logistieke functies en aanvullende diensten – zoals afhaalpunten en kortverblijfvoorzieningen – creëert nieuwe inkomstenstromen en verbreedt de rol van parkeergarages binnen stedelijke mobiliteitsnetwerken.

De exploitatie blijft daarbij in sterke mate locatiegebonden. Parkeervoorzieningen functioneren primair in relatie tot stedelijke bestemmingen zoals winkelgebieden, kantoren, zorginstellingen en mobiliteitsknooppunten. Hierdoor behouden goed gepositioneerde parkeergarages een structureel gebruiksniveau, waarbij bezettingsgraad, tariefstructuur en aanvullende diensten gezamenlijk bepalend zijn voor de operationele prestaties.

Parkeren wordt daarnaast in toenemende mate ingezet als sturingsinstrument binnen stedelijk beleid. In plaats van uitsluitend te voorzien in de vraag, wordt parkeercapaciteit actief gereguleerd om mobiliteit, bereikbaarheid en de kwaliteit van de openbare ruimte te beïnvloeden. Dit vergroot het belang van professioneel beheerde parkeervoorzieningen binnen het stedelijk systeem en versterkt de positie van exploitanten die in staat zijn om vraag, prijs en capaciteit effectief te managen.



<sup>1</sup> CBS (2025), *Verkeersprestaties personenauto's 2024*.

<sup>2</sup> CBS (2025), *Verkeersprestaties motorvoertuigen 2024*.

<sup>3</sup> KiM (2025), *Mobiliteitsbeeld 2025*.

<sup>4</sup> Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat & KiM (2021), *Toekomstperspectief Automobilititeit 2040*.

<sup>5</sup> Catella (2016), *Parking in Europe: Investors focus on multi-storey car parks*; sectorinzichten o.a. European Parking Association (EPA).

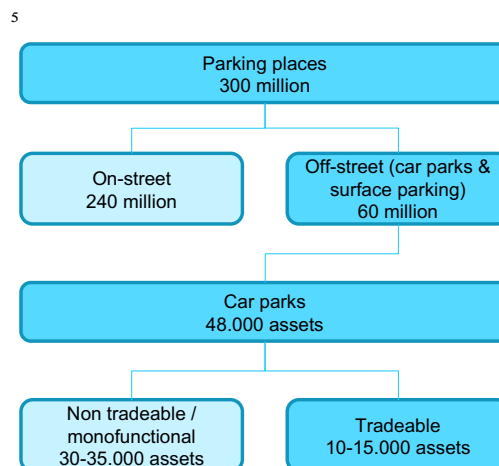
# Parkeermarkt heeft toekomst

Update: maart 2026

## 2. Parkeergarages als vastgoedbelegging

Binnen de Europese vastgoedmarkt wordt parkeervastgoed beschouwd als een gespecialiseerde nichecategorie. Sectoranalyses schatten dat er in Europa circa 300 miljoen parkeerplaatsen zijn, waarvan ongeveer 60 miljoen off-street voorzieningen betreffen.

Het aantal parkeergarage-assets wordt geschat op circa 48.000 locaties, waarvan ongeveer 10.000 tot 15.000 verhandelbaar zijn binnen de vastgoedmarkt. De waarde van deze Europese ‘tradable’ parkeervastgoedmarkt wordt in marktanalyses vaak geschat op meer dan €200 miljard.



Het primaire beleggingsrisico hangt samen met veranderingen in mobiliteitsgedrag, parkeerbeleid en stedelijke ontwikkeling. In de praktijk worden vastgoed- en exploitatierisico's echter vaak gescheiden. Langlopende huur- of exploitatieovereenkomsten – veelal 10 tot 25 jaar – dragen bij aan voorspelbare kasstromen voor de eigenaar, terwijl operationele risico's grotendeels bij de exploitant liggen.

De onderliggende exploitatie wordt ondersteund door structurele factoren zoals stedelijke schaarste, de beleidsmatige verschuiving van straatparkeren naar off-street voorzieningen en stijgende parkeertarieven. In veel stedelijke gebieden ontwikkelen parkeertarieven zich daarbij op of boven inflatieniveau, wat bijdraagt aan een stabiele en in de tijd groeiende exploitatiebasis.

Parkeervastgoed kenmerkt zich daarnaast door relatief stabiele gebruikspatronen, doordat parkeren direct verbonden is aan dagelijkse mobiliteit en bestemmingen. In combinatie met langlopende contractstructuren resulteert dit in een voorspelbare kasstroom in vergelijking met andere vastgoedcategorieën.

Binnen de vastgoedbeleggingsmarkt worden parkeergarages doorgaans gewaardeerd op basis van exploitatiekasstromen en locatiekwaliteit. Transacties vinden zowel plaats op individuele assets als in portefeuilleverkoop van exploitanten en beleggers. Afhankelijk van locatie, contractstructuur en risicoprofiel liggen bruto aanvangsrendementen (yields) voor parkeervastgoed doorgaans tussen die van retail- en infrastructuurvastgoed.

De ontwikkeling van nieuwe parkeervoorzieningen in binnenstedelijke gebieden is bovendien beperkt door ruimtelijke, beleidsmatige en financiële factoren. Hierdoor blijft het aanbod van kwalitatieve parkeergarages relatief schaars, wat de positie van bestaande assets binnen de vastgoedmarkt versterkt.

<sup>1</sup> CBS (2025), *Verkeersprestaties personenauto's 2024*.

<sup>2</sup> CBS (2025), *Verkeersprestaties motorvoertuigen 2024*.

<sup>3</sup> KiM (2025), *Mobiliteitsbeeld 2025*.

<sup>4</sup> Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat & KiM (2021), *Toekomstperspectief Automobilitéit 2040*.

<sup>5</sup> Catella (2016), *Parking in Europe: Investors focus on multi-storey car parks*; sectorinzichten o.a. European Parking Association (EPA).

# Parkeermarkt heeft toekomst

Update: maart 2026

Voor goed gepositioneerde parkeergarages leiden deze kenmerken tot stabiele exploitatiekasstromen en een relatief voorspelbaar inkomstenprofiel, waarbij exploitatieprestaties direct doorwerken in de waardering van het vastgoed. Daarmee positioneert parkeervastgoed zich als een langetermijnbelegging binnen de vastgoedmarkt.

### 3. De investeringsmarkt voor parkeervastgoed in beweging

De investeringsmarkt voor parkeervastgoed heeft zich de afgelopen jaren ontwikkeld tot een gespecialiseerde en volwassen niche binnen de Europese vastgoed- en infrastructuurmarkt. Traditioneel waren vooral institutionele beleggers, zoals pensioenfondsen, verzekeraars en infrastructuurfondsen, actief in grotere parkeernetwerken en portefeuilletransacties in Europese steden. Parkeervastgoed werd daarbij vaak benaderd als een infrastructuurgerelateerde belegging met langjarige exploitatieperspectieven en relatief stabiele kasstromen.

Dit institutionele karakter van de sector blijkt onder meer uit de eigendomsstructuren van grote Europese exploitanten. Zo is parkeeroperator Interparking grotendeels in handen van institutionele investeerders, waaronder AG Insurance en pensioenfonds APG, en exploiteert het bedrijf ruim 2.000 parkeervoorzieningen in meer dan 16 landen. Ook APCOA, met circa 1,8 miljoen parkeerplaatsen op meer dan 13.000 locaties in Europa, is in 2024 overgenomen door investeringsmaatschappij Strategic Value Partners (SVP). Daarnaast is Q-Park, actief in meerdere Europese landen, in handen van een investeringsconsortium bestaande uit KKR, Pontegadea en Interogo, waarmee ook deze exploitant onderdeel is van de internationale institutionele investeringsmarkt, waarin zowel private equity als langetermijnkapitaal van family offices actief is. Deze eigendomsstructuren illustreren dat parkeervastgoed in toenemende mate wordt benaderd als een infrastructuur- en cashflowgedreven beleggingscategorie.

De investeringsdynamiek binnen de sector is de afgelopen jaren echter veranderd. Onder invloed van stijgende rente, veranderende kapitaalmarktomstandigheden en een bredere herpositionering van vastgoedportefeuilles zijn institutionele beleggers selectiever geworden in hun allocatie naar parkeervastgoed. Nieuwe investeringen richten zich in toenemende mate op grootschalige portefeuilles, strategische binnenstedelijke locaties en schaalbare exploitatieplatformen, waarbij efficiëntie, professionalisering en integratie met mobiliteits- en stedelijke functies centraal staan.

Tegelijkertijd blijft er binnen de markt belangstelling bestaan van private en particuliere beleggers. De Europese parkeermarkt is nog altijd relatief gefragmenteerd, waarbij een aanzienlijk deel van de parkeervoorzieningen in handen is van gemeenten, lokale exploitanten of onafhankelijke eigenaren. Deze fragmentatie biedt ruimte voor investeringen in individuele assets en kleinere portefeuilles, evenals voor verdere consolidatie binnen de sector.

Voor particuliere beleggers vindt toegang tot deze markt doorgaans plaats via gespecialiseerde parkeervastgoedfondsen. Deze fondsen bundelen kapitaal en investeren in professioneel beheerde parkeervoorzieningen, waarbij exploitatie, assetmanagement en technisch beheer centraal worden georganiseerd. Binnen deze structuren ontstaat een duidelijke scheiding tussen eigendom en exploitatie, waarbij beleggers zich richten op het vastgoed en de bijbehorende kasstromen, terwijl gespecialiseerde exploitanten verantwoordelijk zijn voor de operationele prestaties.

Binnen de huidige marktomstandigheden verschuift de focus in de investeringsmarkt van volume groei naar kwaliteit, locatie en exploitatie-efficiëntie. Investeringen concentreren zich in toenemende mate op goed gepositioneerde parkeervoorzieningen met een sterke operationele basis en schaalvoordelen in beheer en exploitatie, waarbij de combinatie van locatiekwaliteit en exploitatieprestaties bepalend is voor de investeringsbeslissing.

<sup>1</sup> CBS (2025), *Verkeersprestaties personenauto's 2024*.

<sup>2</sup> CBS (2025), *Verkeersprestaties motorvoertuigen 2024*.

<sup>3</sup> KiM (2025), *Mobiliteitsbeeld 2025*.

<sup>4</sup> Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat & KiM (2021), *Toekomstperspectief Automobilitéit 2040*.

<sup>5</sup> Catella (2016), *Parking in Europe: Investors focus on multi-storey car parks*; sectorinzichten o.a. European Parking Association (EPA).

# Parkeermarkt heeft toekomst

Update: maart 2026

De investeringsmarkt voor parkeervastgoed ontwikkelt zich daarmee tot een volwassen en gespecialiseerde vastgoedcategorie, waarin institutionele en private beleggers naast elkaar opereren. De combinatie van fragmentatie, professionalisering en structurele vraag ondersteunt een blijvende positie van parkeervastgoed binnen de Europese vastgoedbeleggingsmarkt en draagt bij aan een toenemende toegankelijkheid voor verschillende typen beleggers.

## Conclusie

Mobiliteit en stedelijke inrichting blijven zich ontwikkelen onder invloed van technologische innovaties, veranderend gebruik en beleidskeuzes. Elektrificatie, digitalisering en nieuwe mobiliteitsdiensten beïnvloeden de manier waarop parkeervoorzieningen worden gebruikt en geëxploiteerd, terwijl de auto en individuele mobiliteit een structurele rol blijven spelen binnen het mobiliteitssysteem.

Tegelijkertijd neemt de druk op stedelijke ruimte verder toe en sturen gemeenten actief op de kwaliteit en inrichting van de openbare ruimte. Parkeren op straat wordt in veel steden teruggedrongen, waardoor parkeercapaciteit zich in toenemende mate verplaatst naar professioneel geëxploiteerde off-street voorzieningen. Hierdoor neemt het belang van goed gepositioneerde parkeergarages binnen stedelijke mobiliteitsstructuren verder toe.

De exploitatie van parkeervoorzieningen ontwikkelt zich daarbij richting een meer professioneel en datagedreven model, waarin tariefdifferentiatie, capaciteitsbenutting en aanvullende diensten bijdragen aan stabiele en groeiende inkomstenstromen. Tegelijkertijd blijft de onderliggende vraag naar parkeren sterk verbonden aan stedelijke bestemmingen en mobiliteitsstromen.

Binnen de vastgoedmarkt vertaalt deze combinatie van structurele vraag, stedelijke schaarste en professionele exploitatie zich in een beleggingscategorie met relatief voorspelbare kasstromen en een directe relatie tussen exploitatieprestaties en vastgoedwaarde. De investeringsmarkt ontwikkelt zich daarbij verder, met een blijvende rol voor institutionele beleggers in grootschalige portefeuilles en een toenemende toegankelijkheid voor private en particuliere beleggers via gespecialiseerde fondsen.

Parkeervastgoed ontwikkelt zich daarmee tot een volwassen en gespecialiseerde vastgoedcategorie, waarin exploitatie, locatie en schaal bepalend zijn voor de langetermijnwaarde. Voor beleggers ligt de nadruk daarbij steeds meer op kwaliteit en operationele prestaties, in plaats van op volumegroei.

Parkeren verdwijnt niet, maar transformeert mee met de stad en het mobiliteitssysteem. Voor beleggers betekent dit dat parkeervastgoed, mits goed gepositioneerd en professioneel geëxploiteerd, een relevante en stabiele rol kan blijven spelen binnen een gediversifieerde vastgoedportefeuille.

Zoals *The Economist* treffend stelt:

*“Parking influences the way cities look, and how people travel around them, more powerfully than almost anything else.”*

Dekfordt BV, maart 2026  
Matthieu Dekkers



<sup>1</sup> CBS (2025), *Verkeersprestaties personenauto's 2024*.

<sup>2</sup> CBS (2025), *Verkeersprestaties motorvoertuigen 2024*.

<sup>3</sup> KiM (2025), *Mobiliteitsbeeld 2025*.

<sup>4</sup> Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat & KiM (2021), *Toekomstperspectief Automobieliteit 2040*.

<sup>5</sup> Catella (2016), *Parking in Europe: Investors focus on multi-storey car parks*; sectorinzichten o.a. European Parking Association (EPA).