



EVALUATIE BETAALD PARKEREN STRAND



Auteur(s)	J.A. van den Berk
Datum	8 februari 2024
Versie	3.0.
Status	Definitief

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Doel	3
1.3 Opzet en afbakening	4
2. Situatie parkeren “buiten de slagbomen”	5
2.1 Ter Heijde	5
2.2 Kleine Geest, Molenwijk en Duindam	5
2.3 Arendsduin en Schelpenpad	6
3. Het belang van betaald parkeren aan het strand	7
3.1 Betaald parkeren past binnen de gestelde beleidsdoelen	7
3.2 Dekken van kosten voor faciliteren en in goede banen leiden strandbezoekers	7
4. Functioneren van het parkeersysteem	9
4.1 Problemen in 2021 en 2022	9
4.2 Situatie na verbeteringen in 2023	9
5. Capaciteit versus bezetting	10
5.1 Capaciteit van de drie parkeerterreinen	10
5.2 Bezetting van de drie parkeerterreinen	10
6. Uitgaven versus inkomsten parkeersysteem	11
6.1 Kosten parkeersysteem	11
6.2 Inkomsten parkeersysteem	11
6.3 Vergelijking inkomsten met uitgaven parkeersysteem	12
7. Prognose financiën	13
8. Conclusies	15

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De Westlandse kust trekt jaarlijks honderdduizenden bezoekers van binnen en buiten de gemeente. Om een wandeling te maken, te zonnen, te sporten of voor een andere activiteit. Een groot deel van deze bezoekers komt met de auto.

De drie grote parkeerterreinen bij de strandopslagen Vlugtenburg, Beukel en Molenslag zijn de belangrijkste parkeerterreinen voor deze bezoekers. De gemeente huurt deze drie parkeerterreinen van het Hoogheemraadschap van Delfland. Daarnaast wordt er door strandbezoekers ook buiten de drie grote parkeerterreinen geparkeerd, zoals bij de strandopslagen in Ter Heijde en in de omgeving van strandopslag Schelpenpad. Op drukke dagen parkeren ook veel strandbezoekers hun auto in de woonwijken nabij strandopslag Molenslag. Het parkeren van strandbezoekers buiten de drie grote parkeerterreinen zorgt daarbij regelmatig voor overlast voor omwonenden.

Voor 2020 werd gedurende het strandseizoen de exploitatie van de drie grote parkeerterreinen uitbesteed aan externe exploitanten. In ruil voor een jaarlijkse vergoeding aan de gemeente mochten de exploitanten vervolgens aan de parkeerders een parkeervergoeding vragen waarvan de hoogte door de gemeente was vastgesteld. Dit was een vast bedrag van € 2,- per dag in het voor- en naseizoen en € 4,- per dag in het hoogseizoen.

Op 28 november 2018 heeft de commissie EFO gesproken over de memo Kustparkeren. In de commissie werden drie mogelijke opties besproken voor het parkeren op de drie grote parkeerterreinen: betaald parkeren, betaald parkeren met gedifferentieerd tarief en gratis parkeren. De fracties gaven in grote meerderheid aan een voorkeur te hebben voor betaald parkeren met gedifferentieerd tarief. In september 2019 is een voorstel aan de raad voorgelegd om vanaf het strandseizoen 2020 bij deze parkeerterreinen betaald parkeren met gedifferentieerd tarief in te voeren, en daarbij te kiezen voor een beleid bestaande uit het eerste uur gratis, een vast uurtarief en een maximaal dagtarief. De raad heeft dit voorstel geamendeerd en gekozen om in plaats van alleen het 1ste uur, de eerste 2 uur parkeren gratis te maken.

In het vervolg op dit raadsbesluit zijn in overleg met de raad (Commissie EFO 08-01-2020) de exacte tarieven bepaald en is na aanbesteding een overeenkomst gesloten met WPS Parking Systems voor het beheer en onderhoud van het parkeersysteem (slagbomen, betaalautomaten, software). De overeenkomst is ingegaan op 14 april 2020 en eindigt op 31 maart 2024. De overeenkomst kan maximaal 6 maal voor een periode van 12 maanden worden verlengd. Op verzoek van de raad is het betaald parkeren bij het strand nu geëvalueerd.

1.2 Doel

Het doel van deze rapportage is het evalueren van het betaald strandparkeren met gedifferentieerd tarief tot nu toe. Hierbij wordt gekeken naar vier aspecten: het belang van het betaald parkeren, het functioneren van het systeem, de bezetting van de parkeerterreinen en het financiële resultaat. Waarbij ook rekening gehouden wordt met de belangen van omwonenden en het geldende beleid.

1.3 Opzet en afbakening

Omdat keuzes ten aanzien van het parkeren op de drie grote parkeerterreinen invloed hebben op de parkeersituatie in de omgeving van deze drie terreinen, wordt allereerst in hoofdstuk 2 ingegaan op de parkeersituatie “buiten de slagbomen”. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 gekeken naar het belang van het betaald parkeren aan het strand voor zowel het behalen van de beleidsdoelen als ook voor de financiën. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op het functioneren van het bestaande parkeersysteem. Welke problemen waren er in 2021 en 2022, en hoe is de situatie na de in 2023 uitgevoerde verbeteringen. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de capaciteit versus bezetting van de drie grote parkeerterreinen en in hoofdstuk 6 worden vervolgens de uitgaven aan het parkeersysteem vergeleken met de inkomsten ervan. In hoofdstuk 7 wordt een financiële prognose voor de komende jaren uitgewerkt. In hoofdstuk 8 volgen tenslotte de conclusies. Omdat de data van het startjaar 2020 niet volledig zijn, wordt dit jaar niet meegenomen in deze evaluatie.

2. Situatie parkeren “buiten de slagbomen”

2.1 Ter Heijde

In Ter Heijde geldt voor de periode van 15 mei tot 15 september vergunningparkeren tussen 08:00 en 20:00 uur. In deze periode is iets minder dan de helft van de ruim 520 openbare parkeerplaatsen in Ter Heijde toegewezen aan vergunninghouders. In vrijwel alle straten liggen zowel vergunningplaatsen als ook vrije parkeerplaatsen. Dit laatste heeft tot doel dat er in alle straten voldoende ruimte is om ook bezoekers van bewoners in de straat te laten parkeren.

Tot het begin van het strandseizoen 2023 waren er in Ter Heijde klachten over de zichtbaarheid van het feit dat er vergunningparkeren geldt. Men vond dat dit niet voldoende duidelijk werd aangegeven. Daarom zijn aan het begin van het strandseizoen 2023 de informatieborden bij de entree van het dorp verbeterd, en zijn er verschillende extra borden geplaatst in het dorp zelf. Ook zijn waar nodig de p-tegels vervangen. Na deze aanpassingen zijn er vanuit inwoners geen klachten meer bekend over de onduidelijke informatievoorziening.

Er zijn in het strandseizoen 2023 eerder verkeersregelaars ingezet met als doel Ter Heijde dicht te zetten voor autoverkeer dan voorgaande jaren. Voorheen werden de verkeersregelaars op de dag zelf opgeroepen op het moment dat het te druk werd. In 2023 zijn de verkeersregelaars proactief ingezet op de dagen dat het de verwachting was dat het druk zou worden. Hierdoor is overlast van autoverkeer in Ter Heijde verder beperkt. In het vrije opmerkingenveld in de enquête die is uitgevoerd in het kader van de kustvisie hebben verschillende bewoners van Ter Heijde aangegeven de inzet van de verkeersregelaars positief te vinden. Toch zijn er ook nadelen: ook bezoekers van bewoners en leden van de lokale surfclub komen op deze momenten het dorp niet meer in.

Er komen wel eens verzoeken om her en der extra vergunningparkeerplaatsen aan te leggen, om de periode waarin het vergunningparkeren geldt uit te breiden, of om de tijdstippen waarop het vergunningparkeren geldt uit te breiden. Deze wensen hebben niet alleen voorstanders maar ook tegenstanders. Voor het strandseizoen van 2024 zijn er geen plannen om wijzigingen aan te brengen in de huidige situatie.

2.2 Kleine Geest, Molenwijk en Duindam

Ook de buurten Kleine Geest, Molenwijk en Duindam in Monster liggen op zodanig korte afstand van het strand dat bewoners van deze wijken overlast ervaren van het parkeren door strandbezoekers. Een aantal bewoners uit deze wijken heeft in de enquête voor de kustvisie daarom aangegeven ook graag vergunningparkeren in de wijk te willen, net als in Ter Heijde. Een aantal bewoners uit de wijk Kleine Geest heeft dit verzoek een aantal jaren geleden ook al gedaan bij de gemeente. Toen indertijd wat breder in de wijk bekend werd dat dat verzoek was gedaan, kwamen er ook tegengeluiden van andere wijkbewoners. Die vonden de nadelen van vergunningparkeren groter dan de overlast die ze ervaren van strandbezoekers.

Dat er in deze wijken overlast is door het parkeren van strandbezoekers is een feit. Het aantal dagen per jaar waarop mensen overlast hebben, is ook wel afhankelijk van de locatie. Hoe dicht er iemand bij een strandopgang woont, des te vaker daar strandbezoekers voor de deur parkeren. Het aantal keren dat strandbezoekers zo massaal in deze wijken parkeren dat er voor thuiskomende bewoners in de wijk zelf vrijwel geen vrije parkeerplaats meer te vinden is, is echter beperkt. Dat verklaart ook de tegengeluiden.

Voor dit moment is de conclusie dat de mate van overlast (combinatie van intensiteit en frequentie) onvoldoende structureel is om in (één van) deze wijken vergunningparkeren in te voeren. De voordelen wegen niet op tegen de mate van overlast en de benodigde inzet die het kost om het vergunningparkeren in te voeren en te handhaven.

2.3 Arendsduin en Schelpenpad

Bij de strandopgangen Arendsduin en Schelpenpad liggen geen formele parkeervoorzieningen. Uit de gehouden enquête voor de kustvisie blijkt dat bezoekers dit vaak juist waarderen omdat deze delen van het strand hierdoor rustiger zijn.

Bij de gemeente komen wel klachten/meldingen binnen over onveilige verkeerssituaties als gevolg van geparkeerde auto's die in de berm parkeren bij Schelpenpad (Haagweg). Aangezien er een rechterlijke uitspraak is dat je mag parkeren in de bermen, is handhaven hierop niet mogelijk. Ook het instellen van een parkeerverbod zet hier geen zoden aan de dijk aangezien dat alleen geldt voor het parkeren op een rijbaan en niet voor het parkeren in een berm zoals hier gebeurt. Gedacht wordt daarom aan het plaatsten van heggen langs de Haagweg. Dit is echter wel een dure ingreep. De Haagweg staat op de planning voor herinrichting. Die is nu voorzien voor 2026/2027. Het voornemen is deze optie te overwegen bij de toekomstige herinrichting van de Haagweg. Het op korte termijn fysiek tegengaan van het parkeren door het aanbrengen van fysieke obstakels in de vorm van bijvoorbeeld keien is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet gewenst langs een weg waar een snelheidslimiet van 50km/uur geldt.

3. Het belang van betaald parkeren aan het strand

3.1 Betaald parkeren past binnen de gestelde beleidsdoelen

In december heeft de raad de nieuwe Kustvisie vastgesteld. Kern van de visie is dat het Westlandse strand een familiestrand is en blijft dat uitblijkt in rust en ruimte. De kust biedt bescherming, heeft sterke natuur(waarden) en mensen kunnen er naar hartenlust recreëren. De kust moet goed bereikbaar zijn voor iedereen, maar we willen geen massatoerisme aantrekken. Wat betreft bereikbaarheid wordt specifiek benoemd dat we grote waarde hechten aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het voorkomen van mogelijke overlast. Ook wordt benoemd dat er extra aandacht nodig is voor verkeersveiligheid.

Betaald parkeren past binnen deze beleidsdoelen. Indien het parkeren bij de Westlandse stranden volledig gratis zou zijn, heeft dat een extra aantrekkende werking op met name dagjesmensen. Ook uit omliggende gemeenten. Dit zorgt voor extra verkeer en meer verkeersonveiligheid op wegen richting de stranden terwijl er op de drukke(re) dagen nu al overlast is vanwege de huidige hoeveelheid verkeer die het strand aantrekt. Ook zal hierdoor de parkeeroverlast in bijvoorbeeld de omliggende wijken van Molenslag, waar bezoekers naar uitwijken als (de toegangsweg naar) Molenslag vol is, toenemen. Daarbij past het aantrekken van extra dagjesmensen door gratis parkeren niet bij het doel om geen massatoerisme te willen aantrekken. Ten slotte beperkt gratis parkeren de prikkel voor bezoekers om met alternatieve vervoerswijzen zoals de fiets naar het strand te komen.

Overigens is vanuit het beleid ook de eerste 2 uur gratis parkeren goed te verantwoorden. Dit vergroot de bereikbaarheid van het strand en de duinen voor mensen die daar bijvoorbeeld een wandeling willen maken en zo de natuur en rust en ruimte willen ervaren die kenmerkend is voor de Westlands kust. Dit is een jaarrondactiviteit die niet samenhangt met de verkeers- en parkeeroverlast die op de piekmomenten wordt ervaren. Omdat dit vaker structurele bezoekers betreft, zal een deel van deze mensen niet bereid zijn elke keer te betalen. De verwachting is dan ook dat bij het eventueel afschaffen van de eerste 2 uur gratis parkeren de parkeeroverlast in de woonwijken nabij de strandopgangen behoorlijk zal toenemen. De eerste 2 uur gratis parkeren draagt dan ook bij aan het voorkomen van parkeeroverlast in deze wijken.

3.2 Dekken van kosten voor faciliteren en in goede banen leiden strandbezoekers

Om de toestroom van automobilisten naar de kust te faciliteren en in goede banen te leiden worden door de gemeente kosten gemaakt. Enerzijds zijn dit kosten voor de huur van de drie grote parkeerterreinen van het Hoogheemraadschap van Delfland en het beheer en onderhoud van deze terreinen. Dit zijn de kosten die we als gemeente maken om het parkeren van bezoekers te kunnen faciliteren. De kosten voor de huur van de parkeerterreinen zijn vaste kosten welke jaarlijks worden geïndexeerd. De kosten voor beheer zijn afhankelijk van het aantal gewenste maaierondes, dat weer wordt beïnvloed door het aantal uren zon.

Daarnaast maken we als gemeente kosten voor het begeleiden van het verkeer op drukke(re) dagen. Dit zijn de kosten voor de inzet van de verkeersregelaars en de gastheren. De inzet van verkeersregelaars is van belang om op drukke(re) dagen, wanneer er veel bezoekers met de auto naar het strand toekomen, verkeersoverlast en onveilige verkeerssituaties in de omgeving van de drie parkeerterreinen en in Ter Heijde zoveel als mogelijk te voorkomen. De gastheren hebben als doel om het parkeren op de parkeerterreinen zelf goed te laten verlopen.



De kosten voor verkeersbegeleiding zijn grotendeels afhankelijk van het aantal drukke(re) dagen gedurende het strandseizoen en het aantal verkeersregelaars en gastheren dat op een drukke(re) dag wordt ingezet.

In de tabel hieronder staan de uitgaven die afgelopen 3 jaar gemaakt zijn op deze posten.

Vaste posten autobereikbaarheid strand*	Begroot in 2019	Uitgaven 2021	Uitgaven 2022	Uitgaven 2023
Huur parkeerterreinen	€ 70.000,-	€ 75.026,-	€ 78.508,-	€ 89.707,-
Onderhoud parkeerterreinen	€ 55.000,-	€ 38.306,-	€ 29.177,-	€ 11.637,-
Verkeersbegeleiding	€ 50.000,-	€ 49.873,-	€ 105.828,-	€ 143.553,-
Totaal uitgaven vaste posten	€ 175.000,-	€ 163.205,-	€ 213.513,-	€ 244.897,-

*) exclusief kosten ambtelijke inzet.

Ten opzichte hetgeen begroot bij de vaststelling van het raadsbesluit blijkt dat er met name meer kosten gemaakt zijn voor begeleiding van het verkeer dan vooraf bedacht. Dit komt doordat er meer dan begroot gastheren en verkeersregelaars zijn ingezet ten behoeve van verkeersveiligheid, doorstroming en een fijne strandbeleving. In 2021 was de inzet van verkeersregelaars nog beperkt, wat op de drukke dagen leidde tot chaotische en gevaarlijke verkeerssituaties. De inzet van verkeersregelaars is daarom in 2022 op met name de drukke dagen geïntensiveerd. Uiteindelijk bleek ook deze inzet niet voldoende om gevaarlijke situaties en foutparkeren te voorkomen. Daarom zijn in 2023 nog meer en pro-actiever verkeersregelaars ingezet. Ook bij Ter Heijde. Voor de gastheren geldt dat deze in 2021 en 2022 meer en in 2023 ook tot later zijn ingezet dan verwacht vanwege de problemen met het systeem. In 2023 zijn extra gastheren ingezet om gasten te informeren over de mogelijkheden van QR betalen. Naast de kosten voor verkeersbegeleiding stijgen de verschillende kosten, zoals de huurkosten van de parkeerterreinen, als gevolg van inflatie.

De kosten voor het faciliteren en in goede banen leiden van het strandparkeren grotendeels los van de wijze waarop we het parkeren organiseren. Ook bij een ander parkeersysteem of bij gratis parkeren maken we de kosten voor huur, beheer en onderhoud van de parkeerterreinen. En ook bij een ander parkeersysteem of bij gratis parkeren is de inzet van verkeersregelaars en de inzet van toezicht op de parkeerterreinen op de drukke(re) momenten van belang.

Door het betaald parkeren aan het strand kunnen de kosten voor het faciliteren en het in goede banen leiden van het strandparkeren geheel of in ieder geval voor een deel worden gedekt door de inkomsten uit het parkeren van de strandbezoekers.

4. Functioneren van het parkeersysteem

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het functioneren van het parkeersysteem. Omdat er tussen het strandseizoen van 2022 en het strandseizoen in 2023 al een aantal maatregelen genomen zijn om het parkeersysteem te verbeteren, wordt in dit hoofdstuk een onderscheid gemaakt tussen enerzijds het functioneren van het systeem in 2021 en 2022, en anderzijds het functioneren van het systeem in 2023.

4.1 Problemen in 2021 en 2022

In 2021 en 2022 deden zich drie problemen met het parkeersysteem voor:

1. De wifi ter plaatse was te zwak waardoor er storing ontstond bij de slagbomen en parkeerautomaten;
2. De capaciteit van de parkeerautomaten was onvoldoende waardoor op de piekmomenten een te lange rij wachtenden ontstond voor de automaat;
3. De slagbomen waren relatief eenvoudig te openen zonder parkeerticket.

4.2 Situatie na verbeteringen in 2023

Omdat de problemen tot ongewenste situaties leidden, zijn er voor het strandseizoen 2023, vooruitlopend op de evaluatie, al 3 verbeteringen doorgevoerd:

1. De internetverbinding van de slagbomen en parkeerautomaten is verbeterd;
2. Er is QR-betalen ingevoerd waardoor de strandbezoekers niet persé meer bij de automaten hoeven af te rekenen;
3. Er is voor gezorgd dat de slagbomen niet meer eenvoudig opengeduwde kunnen worden en er is camerabewaking geïnstalleerd.

De maatregelen hebben de situatie sterk verbeterd. De slagbomen en automaten hebben veel minder vaak storing en de wachtrijen zijn sterk verminderd. Net als het aantal klachten. Alleen op de echte piekdagen ontstond er nog wel eens een wachtrij tegen het eind van de middag, als heel veel mensen tegelijkertijd naar huis willen. Van de betalende bezoekers in 2023 heeft 35% gebruik gemaakt van QR betalen.

Wel blijkt er nog onduidelijkheid te zijn over de vraag of je nog iets met je inrijkaartje moet doen als je binnen 2 uur weer weg wilt rijden. Daarnaast wordt aangegeven dat door lichtinval van de zon de schermen van de automaten niet altijd even goed te lezen zijn.

5. Capaciteit versus bezetting

5.1 Capaciteit van de drie parkeerterreinen

De drie parkeerterreinen voor het strand met betaald parkeren hebben de volgende capaciteit:

- Vlughtenburg: circa 1200 parkeerplaatsen;
- Beukel: circa 900 parkeerplaatsen;
- Molenslag: circa 1000 parkeerplaatsen.

In totaal betreft de capaciteit van de drie parkeerterreinen dus ongeveer 3100 parkeerplaatsen.

5.2 Bezetting van de drie parkeerterreinen

Uit de bezettingsdata van de drie parkeerterreinen blijkt dat het aantal dagen dat te categoriseren is als 'druk' beperkt is. Voor een 'druke dag' hanteren we daarbij het criterium dat op een dergelijke dag op minimaal één van de drie parkeerterreinen het aantal uitgegeven inrijtickets hoger ligt dan de capaciteit van het betreffende terrein. Aangezien niet alle parkeerders een hele dag blijven, betekent dit niet automatisch dat een terrein dan ook volledig vol staat, maar het is wel een goede indicator voor het feit dat het een druke dag is. Op de overige dagen is er op alle terreinen namelijk altijd ruimschoots restcapaciteit aanwezig. In 2021 is, waarschijnlijk vanwege Corona, het aantal druke dagen heel beperkt, dus dit jaar is niet representatief. In onderstaande tabel zijn de druke dagen van 2022 en 2023 weergegeven, met daarbij het aantal parkeerders per dag per parkeerterrein.

2022

Terrein	Capaciteit	Drukke(re) dagen*												
		15-5-2022	17-6-2022	18-6-2022	17-7-2022	18-7-2022	19-7-2022	24-7-2022	3-8-2022	10-8-2022	11-8-2022	12-8-2022	13-8-2022	14-8-2022
Vlughtenburg	1200	960	897	935	1041	795	1409	1112	1150	1217	1116	1238	1238	1217
Beukel	900	821	958	979	1146	1051	1567	1336	1160	1346	1292	1439	1784	1680
Molenslag	1000	1073	976	1249	1387	1146	1892	1743	1334	1450	1420	1370	1873	1560
Totalen	3100	2854	2831	3163	3574	2992	4868	4191	3644	4013	3828	4047	4895	4457

2023

Terrein	Capaciteit	Druke(re) dagen*									
		10-6-2023	11-6-2023	25-6-2023	8-7-2023	20-8-2023	6-9-2023	7-9-2023	8-9-2023	9-9-2023	10-9-2023
Vlughtenburg	1200	1021	600	1302	931	1128	1272	912	1177	1286	1360
Beukel	900	1082	1257	1144	1301	1144	1214	817	1036	1462	2216
Molenslag	1000	1677	1667	1837	1698	1641	1479	1121	1344	2087	2147
Totalen	3100	3780	3524	4283	3930	3913	3965	2850	3557	4835	5723

*) aantal parkeerders over een gehele dag op minimaal één van de drie terreinen hoger dan capaciteit. Aangezien niet alle parkeerders een hele dag blijven betekent dit niet automatisch dat een terrein dan ook volledig vol staat.

Legenda	 Aantal parkeerders over gehele dag ≤ capaciteit
	 Aantal parkeerders over gehele dag $1x \leq 1,5x$ capaciteit
	 Aantal parkeerders over gehele dag $1,5x \leq 2x$ capaciteit
	 Aantal parkeerders over gehele dag $> 2x$ capaciteit

Uit de data blijkt dat vanuit het oogpunt van parkeercapaciteit bekeken, er in de afgelopen twee jaar 10 respectievelijk 13 dagen als druk kunnen worden bestempeld. Ook blijkt dat de verhouding tussen het aantal parkeerders en de capaciteit op Molenslag vaak hoger ligt dan op beide andere parkeerterreinen en dan met name Vlughtenburg. Dit terwijl juist Molenslag het parkeerterrein is waar bij hoge bezetting de meeste overlast in de omgeving ontstaat.



6. Uitgaven versus inkomsten parkeersysteem

6.1 Kosten parkeersysteem

De kosten voor het parkeersysteem zijn te onderscheiden in afschrijvingskosten (kapitaallasten) en kosten voor uitbesteding van het beheer en onderhoud van het parkeersysteem. In de tabel hieronder staan de uitgaven die afgelopen 3 jaar gemaakt zijn voor het parkeersysteem.

Posten parkeersysteem	Begroot in 2019	Uitgaven 2021	Uitgaven 2022	Uitgaven 2023
Kapitaallasten parkeersysteem*	€ 25.000,-	€ 5.000,-	€ 61.612,-	€ 60.268,-
Uitbesteding beheer en onderhoud van het parkeersysteem	€ 65.000,-	€ 36.250,-	€ 69.884,-	€ 82.803,-
Totaal uitgaven parkeersysteem	€ 90.000,-	€ 41.250,-	€ 131.496,-	€ 143.071,-

*) *afschrijving vanaf 2022 voor periode van 10 jaar*

Vergeleken met de begrote bedragen, dan valt vooral het verschil bij de kapitaallasten op. Dit komt doordat in het begrote bedrag geen overhead (personeelskosten) meegerekend was. Uiteindelijk is besloten deze overhead wel mee te nemen in de kapitaallasten.

6.2 Inkomsten parkeersysteem

Voor de parkeerterreinen Vlugtenburg, Beukel en Molenslag gelden gedurende het strandseizoen tussen 8 uur 's-ochtends en 7 uur 's-avonds de volgende parkeertarieven:

- Laagseizoen (april, mei en september):
 - Eerste 2 uur gratis;
 - Daarna € 1,00 per uur (betalen per half uur);
 - Met een maximum van € 4,00 (dagkaart).
- Hoogseizoen (juni, juli en augustus):
 - Eerste 2 uur gratis;
 - Daarna € 2,50 per uur (betalen per half uur);
 - Met een maximum van € 8,00 (dagkaart).

Buiten genoemde tijden en maanden is het parkeren gratis. Voor mensen die vaak het strand bezoeken zijn er per parkeerterrein een beperkt (70) aantal abonnementen beschikbaar. Deze kosten € 95,- per seizoen.

In onderstaande tabel is voor de jaren 2021, 2022 en 2023 te zien:

- Het aantal geregistreerde uitgegeven tickets;
- Het aantal geregistreerde tickets max. 2 uur geparkeerd tussen 8:00 en 19:00 uur;
- Het aantal geregistreerde tickets waarvoor is betaald;
- Het aantal uitrijkaarten dat los is verkocht;
- Het aantal ontbrekende tickets (verschil tussen enerzijds het aantal uitgegeven tickets en anderzijds het aantal geregistreerde gratis uitrijdingen en betalingen);
- Inkomsten tickets exclusief btw.

Hierbij wordt per jaar een onderscheid gemaakt tussen het laagseizoen en het hoogseizoen.



Jaar en seizoen	Uitgegeven tickets		Binnen 2 uur	Aantal betalingen	Uitrij-kaarten	Ontbrekende tickets		Inkomsten* (excl. btw)
2021:								
- laagseizoen	56.420		24.486	15.297	0	16.637		€ 23.251,-
- hoogseizoen	<u>89.914</u>		<u>32.867</u>	<u>31.688</u>	<u>0</u>	<u>25.359</u>		<u>€ 118.291,-</u>
- totaal	146.914		57.353	46.985	0	41.996		€ 141.542,-
2022:								
- laagseizoen	56.392		26.418	16.484	0	13.490		€ 24.703,-
- hoogseizoen	<u>118.440</u>		<u>37.317</u>	<u>45.634</u>	<u>1.132</u>	<u>34.357</u>		<u>€ 195.473,-</u>
- totaal	174.832		63.735	62.118	1.132	47.847		€ 220.176,-
2023:								
- laagseizoen	81.185		40.806	29.487	0	10.892		€ 47.391,-
- hoogseizoen	<u>99.257</u>		<u>51.362</u>	<u>38.406</u>	<u>0</u>	<u>9.489</u>		<u>€ 152.551,-</u>
- totaal	180.442		92.168	67.893	0	20.381		€ 199.942,-

*) Het aantal abonnementen dat is verkocht is dermate beperkt dat deze niet zijn meegenomen.

Uit de tabel valt op dat het aantal bezoekers en ook de inkomsten in 2021 achterblijven ten opzichte van de inkomsten in 2022 en 2023. Waarschijnlijk speelt Corona hier een rol in. Dit jaar is dan ook niet representatief wat betreft inkomsten. Kijkend naar 2022 en 2023 valt op dat de opbrengsten respectievelijk zo'n € 113.000,- en € 133.000,- lager zijn dan begroot in het raadsbesluit (€ 333.000,-).

Opvallend is ook het aantal "ontbrekende tickets" in met name 2021 en 2022. In 2021 is 29% van het aantal ingereden tickets niet geregistreerd als uitgereden / betaald. En in 2022 betrof dit 27%. Redenen hiervoor zijn dat bij technische problemen de slagboom is opengezet, en omdat het redelijk eenvoudig was voor bezoekers om zelf de slagboom te openen. Dankzij de drie gedane verbeteringen aan het systeem is het aantal ontbrekende tickets in 2023 teruggebracht naar 11%. Helaas zijn technische storingen aan een technisch systeem, zeker in een zanderige omgeving als het strand, nooit helemaal te voorkomen. Uiteraard hebben storingen ook invloed op de inkomsten. Als in 2022 het aantal ontbrekende tickets 11% betrof in plaats van 27%, waren de inkomsten waarschijnlijk zo'n € 35.000,- hoger geweest (afgerond € 255.000,- in plaats van € 220.000,-).

6.3 Vergelijking inkomsten met uitgaven parkeersysteem

In onderstaande tabel worden de inkomsten uit het betaald parkeren vergeleken met de uitgaven voor het parkeersysteem.

Posten parkeersysteem	Begroot in 2019	Uitgaven 2021	Uitgaven 2022	Uitgaven 2023
Inkomsten parkeersysteem	€ 333.000,-	€ 141.542,-	€ 220.176,-	€ 199.942,-
Uitgaven parkeersysteem	€ 65.000,-	€ 41.250,-	€ 131.496,-	€ 143.071,-
Saldo opbrengsten parkeersysteem	€ 268.000,-	€ 100.292,-	€ 88.680,-	€ 56.871,-

Uit de tabel blijkt dat het parkeersysteem op zichzelf jaarlijks voor een positief saldo heeft gezorgd. Al is dat door hogere afschrijvingskosten en minder inkomsten niet het bedrag wat is begroot.



7. Prognose financiën

In paragraaf 3.2 is een overzicht gegeven van de kosten die gemaakt worden voor de huur en het beheer/onderhoud van de parkeerterreinen en voor de begeleiding van het verkeer op de drukke(re) dagen. In paragraaf 6.3 zijn de inkomsten van het betaald parkeren vergeleken met de uitgaven aan het parkeersysteem. In de tabel hieronder worden de kosten en opbrengsten van de afgelopen 3 jaar met elkaar vergeleken.

In deze tabel staat ook een prognose van hoe de financiële situatie voor de komende jaren zonder aanvullende maatregelen zal zijn. Om een prognose te maken moeten we rekening houden met een aantal zaken die in deze evaluatie naar voren zijn gekomen:

- 2021 is vanwege Corona (minder inkomsten en minder uitgaven aan verkeersbegeleiding) en het feit dat er in 2021 nog geen kapitaallasten werden afgeschreven voor het systeem geen representatief jaar voor zowel inkomsten als uitgaven.
- Op verschillende kosten is sprake van enige indexering/inflatie. 2023 is daarom uitgangspunt voor de uitgaven, waarbij voor de prognose rekening moeten worden gehouden met enige verdere indexering/inflatie.
- Er zijn in het strandseizoen 2023 eerder verkeersregelaars ingezet dan voorgaande jaren. Als we uit blijven gaan van gelijke inzet, zal in een goed strandjaar zoals 2022 meer kosten gemaakt worden voor het inzetten van verkeersregelaars dan in een mindere goed strandjaar als 2023. In een jaar met mooi weer worden er vanwege het goede weer waarschijnlijk ook meer kosten gemaakt voor beheer van de parkeerterreinen (extra maaionde).
- In 2023 is dankzij de verbeteringen aan het systeem het aantal ontbrekende tickets teruggebracht van 27% naar 11%. Als in 2022 het aantal ontbrekende tickets net als in 2023 11% betrof in plaats van 27%, waren de inkomsten waarschijnlijk zo'n € 35.000,- hoger geweest (afgerond € 255.000,- in plaats van € 220.000,-)

Aangezien we geen invloed hebben op het weer van de komende jaren, maken we een prognose voor een strandjaar vergelijkbaar met 2022 en een prognose voor een strandjaar vergelijkbaar als 2023.

Posten autobereikbaarheid strand*	Begroet in 2019	Uitgaven 2021	Uitgaven 2022	Uitgaven 2023	Prognose* jaar als 2022	Prognose* jaar als 2023
Huur parkeerterreinen	€ 70.000,-	€ 75.026,-	€ 78.508,-	€ 89.707,-	€ 95.000,-	€ 95.000,-
Onderhoud parkeerterreinen	€ 55.000,-	€ 38.306,-	€ 29.177,-	€ 11.637,-	€ 30.000,-	€ 15.000,-
Verkeersbegeleiding	€ 50.000,-	€ 49.873,-	€ 105.828,-	€ 143.553,-	€ 160.000,-	€ 145.000,-
Kapitaallasten parkeersysteem*	€ 25.000,-	€ 5.000,-	€ 61.612,-	€ 60.268,-	€ 60.000,-	€ 60.000,-
Uitbesteding beheer en onderhoud van het parkeersysteem	€ 65.000,-	€ 36.250,-	€ 69.884,-	€ 82.803,-	€ 80.000,-	€ 80.000,-
Totaal uitgaven	€ 265.000,-	€ 235.282,-	€ 345.009,-	€ 378.968,-	€ 425.000,-	€ 395.000,-
Totaal inkomsten	€ 333.000,-	€ 141.542,-	€ 220.176,-	€ 199.942,-	€ 255.000,-	€ 200.000,-
Totaal uitgaven	€ 265.000,-	€ 235.282,-	€ 345.009,-	€ 378.968,-	€ 425.000,-	€ 395.000,-
Saldo kosten autobereikbaarheid strand	€ 68.000,-	- € 93.740,-	- € 124.833,-	- € 188.026,-	- € 170.000,-	- € 195.000,-

*) getallen afgerond op 5000 euro.

Als we naar het totaaloverzicht kijken, dan blijkt dat de afgelopen 3 jaar het betaald parkeren op zichzelf gezien geld opgeleverd heeft, maar dat de opbrengsten van het betaald parkeren onvoldoende zijn geweest om de verschillende kosten te dekken.

Uit de prognose voor de komende jaren blijkt dat zonder maatregelen te nemen er de komende jaren een jaarlijks tekort van € 170.000,- tot € 195.000,- euro per jaar te verwachten zal zijn op het organiseren van de autobereikbaarheid van het strand.

8. Conclusies

Uit de evaluatie blijkt dat het huidige systeem van betaald parkeren op de drie parkeerterreinen met de eerste 2 uur gratis aansluit bij het kustbeleid. Het voorkomt extra overlast wat betreft verkeer en parkeren in de woonwijken nabij de verschillende strandafslagen. Daarnaast is betaald parkeren van belang om ervoor te zorgen dat de kosten voor de huur en het beheer/onderhoud van de parkeerterreinen en voor de begeleiding van het verkeer op de drukke(re) dagen voor in ieder geval een deel worden gedekt door de inkomsten uit het parkeren van de strandbezoekers.

Wat betreft het functioneren van het systeem is de conclusie dat de in 2023 genomen maatregelen om de internetverbinding te verbeteren en QR betaling in te voeren het functioneren van het parkeersysteem duidelijk hebben verbeterd. Daarbij is er ook voor gezorgd dat de slagbomen niet meer eenvoudig opengeduwde kunnen worden en is er camerabewaking geïnstalleerd. Dankzij deze verbeteringen is het aantal ontbrekende tickets teruggebracht van 27% in 2022 naar 11% in 2023.

Wel blijkt er nog onduidelijkheid te zijn over de vraag of je nog iets met je inrijkaartje moet doen als je binnen 2 uur weer weg wilt rijden. Daarnaast wordt aangegeven dat door lichtinval van de zon de schermen van de automaten niet altijd even goed te lezen zijn.

Wat betreft de bezetting van de 3 parkeerterreinen blijkt dat op veruit de meeste dagen in het jaar de aanwezige parkeercapaciteit ruim voldoende is voor de vraag. Uit de data blijkt dat vanuit het oogpunt van parkeercapaciteit bekeken er in de afgelopen twee jaar 10 respectievelijk 13 dagen als druk kunnen worden bestempeld. Waarbij opvalt dat het parkeerterrein bij Molenslag eerder druk is dan op de beide andere parkeerterreinen. Dit terwijl juist Molenslag het parkeerterrein is waar bij hoge bezetting de meeste overlast in de omgeving ontstaat.

Als we de kosten kijken, dan blijkt dat de afgelopen 3 jaar het betaald parkeren op zichzelf gezien geld opgeleverd heeft, maar dat de opbrengsten van het betaald parkeren onvoldoende zijn geweest om de kosten te dekken voor huur, beheer en onderhoud van de parkeerterreinen en voor de verkeersbegeleiding. Dit is anders dan vooraf begroot. Een belangrijk verschil maakt dat in het belang van doorstroming en verkeersveiligheid er meer veel meer inzet is geweest voor verkeersbegeleiding dan begroot. Ook zijn anders dan vooraf begroot overheadskosten in de kapitaallasten opgenomen. Daarnaast zijn de inkomsten minder hoog dan begroot. Uit de prognose voor de komende jaren blijkt dat zonder maatregelen te nemen er de komende jaren een jaarlijks tekort van € 170.000,- tot € 195.000,- euro per jaar te verwachten zal zijn op het organiseren van de autobereikbaarheid van het strand.