

**Aan:** Annemarie Ekhart | Staatsbosbeheer  
**Van:** Dirk Moorees | Empaction  
**Datum:** 19 maart 2024  
**Betreft:** Advies over invoering betaald parkeren Vinkeveense Plassen

---

## Samenvatting

- In het coalitieakkoord 2022-2026 van gemeente De Ronde Venen is opgenomen dat er betaald parkeren wordt ingevoerd rondom de Vinkeveense Plassen. Deze wens/ambitie staat als volgt geformuleerd:

*“Om de onderhoudskosten van de Vinkeveense Plassen te kunnen blijven betalen, voeren we betaald parkeren in bij Eiland 1 en 4. Daarnaast verminderen we hiermee verkeersoverlast. Waar en op welke manier we dit precies doen, vraagt om nadere uitwerking in overleg met alle betrokkenen.”*
- Om de haalbaarheid te toetsen is het eerdere verkennende onderzoek naar de invoering van betaald parkeren uit 2019 geactualiseerd. De belangrijkste bevindingen van deze actualisatie zijn:
  - Om betaald parkeren op de parkeerterreinen Zandeiland 4 en Winkelpolder mogelijk te maken is in kaart gebracht welke parkeertechniek hiervoor nodig is. De voorkeur gaat uit naar het toepassen van een parkeermanagementsysteem met slagbomen. De eenmalige investering in deze techniek komt voor beide terreinen samen uit op circa € 154.000. Een virtuele afsluiting met enkel kentekencamera's is technisch ook mogelijk. Op een andere recreatielocatie met deze techniek heeft Staatsbosbeheer echter geen goede ervaring opgedaan. In de dagelijkse operatie leverde dit bij zowel bezoekers als de beheerorganisatie te veel verwarring en extra werk op.
  - Naast parkeertechniek is gekeken welke aanpassingen en maatregelen er op en rondom de parkeerterreinen nodig zijn om het systeem met betaald parkeren goed te laten functioneren. Hierbij is een onderscheid gemaakt in een set van minimale maatregelen en een wensenpakket. De minimale maatregelen bestaan uit een vol/vrij signalering voor Zandeiland 4, markering van de parkeervakken op het onverharde deel van Zandeiland 4 en het beter fysiek afsluiten van parkeerterrein Winkelpolder aan de zijde van de Molenkade. Voor de investering in de minimale maatregelen is circa € 50.000 geraamd. Het verbeteren van de kwaliteit van de parkeerterreinen valt nadrukkelijk buiten de scope van de minimale maatregelen. De huidige inrichting en staat van onderhoud is derhalve uitgangspunt.
  - Voor de te verwachten parkeeromzet zijn er parkeertellingen tijdens de seizoenen 2022 en 2023 geanalyseerd. Tevens is gekeken naar het aandeel 'vaste' duikers met een vergunning. Uitgangspunt is dat deze groep een sterk gereduceerd parkeertarief betaalt. Verder nemen we voor beide locaties 10 jaarabonnementen mee ten behoeve van werknemers van de duikshop Airdiving, het recreatieschap en horeca.
  - Uit een benchmark van parkeertarieven bij recreatiegebieden in den lande blijkt dat het dagtarief anno 2023 varieert van € 6,00 tot € 8,50 per dag. Voor de Vinkeveense Plassen zijn 5varianten doorgerekend, waarbij er gevarieerd is met parkeertarieven van € 6,00 tot € 8,00 per dag. In alle varianten betalen de duikers een gereduceerd tarief van respectievelijk € 2,00 per keer in geval een dagvergunning en € 10,00 per jaar in geval van een jaarvergunning.

- Met een vast tarief voor bezoekers van minimaal € 8,00 per dag (zonder de mogelijkheid van een lager dagdeel- of uurtarief) en het huidige aantal parkeerders als uitgangspunt, is een positieve businesscase mogelijk. De investering wordt in jaar 6 terugverdiend en het cumulatieve saldo na een looptijd van 15 jaar bedraagt ruim € 265.000. Belangrijke kanttekening en risico bij de businesscase is dat het huidige aantal parkeerders met de invoering van betaald parkeren kan afnemen. Ten eerste is er ‘concurrentie’ in de omgeving: in de directe nabijheid van de Vinkeveense Plassen zijn diverse alternatieve recreatielocaties (o.a. Oudekerk, Hoge Dijk, Loosdrecht, Aalsmeer en Hoofddorp). Daarnaast kunnen mensen er voor kiezen om op een andere manier naar de locatie te komen (fiets) of te carpoolen. Op het moment dat we voor deze effecten met circa 10% minder parkeerders rekenen, dan is de businesscase nog net positief, maar de terugverdientijd wordt relatief lang. Een hoger dagtarief dan € 8,00 wordt mede gezien het huidige kwaliteitsniveau van de terreinen als niet passend gezien.
- De aandachtspunten voor het vervolgtraject zijn:
  - Voor het afsluiten van de parkeerterreinen is onttrekking aan de openbaarheid juridisch vereist. Hiervoor is een raadsbesluit nodig inclusief de mogelijkheden van bezwaar en beroep conform Algemeen Wet Bestuursrecht.
  - Het invoeren van betaald parkeren kan op weerstand rekenen bij de diverse doelgroepen die al jaren gewend zijn aan ‘vrij’ parkeren. Het is daarom raadzaam om stakeholders aan de voorkant van het besluit over de invoering van betaald parkeren goed te betrekken. Dus niet pas naar buiten treden als het besluit is genomen, maar al in een vroeg stadium ruimte creëren om stakeholders mee te laten denken en input te leveren. De praktijk leert dat een open planproces leidt tot betere resultaten: verbetering van plannen, betere besluiten, meer draagvlak, minder bezwaren en uiteindelijk tijdswinst.
  - Om betalende bezoekers een ‘minimaal kwaliteitsniveau’ te kunnen bieden is het wenselijk om de kwaliteit van beide parkeerterreinen te verbeteren. Momenteel houden we hier geen rekening mee in de businesscase. Als er een groter investeringsbedrag gedekt moet worden uit de parkeerexploitatie dan moet het parkeertarief verder omhoog, en dat lijkt niet realistisch.

## 1. Aanleiding

In 2019 heeft Empaction in opdracht van het toenmalige Recreatie Midden-Nederland (RMN) een verkennend onderzoek naar betaald parkeren rondom de Vinkeveense Plassen uitgevoerd. Concreet is toen gekeken naar de mogelijke invoering van betaald parkeren op de locaties Zandeiland 4 en Winkelpolder. In totaal gaat het op deze terreinen om circa 1.000 parkeerplaatsen. De afgelopen jaren heeft het onderwerp betaald parkeren diverse malen op de agenda gestaan, maar invoering heeft niet plaatsgevonden.

In de loop van 2022 is betaald parkeren weer actueel geworden omdat gemeente De Ronde Venen het onderwerp heeft opgenomen in haar coalitieakkoord. De wens/ambitie staat als volgt geformuleerd:

*“Om de onderhoudskosten van de Vinkeveense Plassen te kunnen blijven betalen, voeren we betaald parkeren in bij Eiland 1 en 4. Daarnaast verminderen we hiermee verkeersoverlast. Waar en op welke manier we dit precies doen, vraagt om nadere uitwerking in overleg met alle betrokkenen.”*

Ter voorbereiding op een bestuurlijk besluit heeft Staatsbosbeheer aan Empaction gevraagd om de oorspronkelijke businesscase te actualiseren.

Voorliggende notitie behandelt achtereenvolgens:

- Advies over de toe te passen parkeertechniek (paragraaf 2);
- Een nadere duiding van de eenmalige en structurele kosten (paragraaf 3);
- Advies over de ‘minimaal’ uit te voeren flankerende maatregelen (paragraaf 4).
- Een check op de actuele bezoekersaantallen (paragraaf 5);
- Actualisatie van de parkeerexploitatie (paragraaf 6);
- Aandachtspunten in het vervolgtraject (paragraaf 7).

## 2. Advies over de toe te passen parkeertechniek

Het recreatieschap heeft aan Staatsbosbeheer gevraagd of het toepassen van kentekencamera's zonder slagbomen een optie is. Met daarbij de verwachting dat dit lagere kosten met zich meebrengt.

Het is inderdaad technisch mogelijk om een parkeerterrein virtueel af te sluiten met enkel kentekencamera's. Natuurmonumenten heeft hier sinds een paar jaar ervaring mee op een paar kleinschalige parkeerlocaties. Belangrijk nadeel van deze variant is dat circa 40% van de parkeerders niet betaalt of vergeet te betalen voor de parkeerhandeling. Achteraf volgt er dan een incassoprocedure waarbij de betaling alsnog wordt 'afgedwongen'. Je kunt dit vergelijken met het innen van een verkeersboete, maar dan een privaatrechtelijke variant. Vooral incidentele bezoekers hebben door het ontbreken van een fysieke slagboom niet door dat er betaald moet worden en worden dan later thuis onaangenaam verrast met een incassoprocedure. Naast dat het niet gastvrij is voor de bezoekers zorgt de incassoprocedure ook voor extra administratieve rompslomp aan de kant van parkeerbeheer. Zeker tijdens drukke dagen in het hoogseizoen is dit niet te onderschatten. Staatsbosbeheer heeft met een vergelijkbaar proces zonder slagbomen praktijkervaring opgedaan bij een recreatiegebied in Zeeland. Net als bij de Vinkeveense Plassen een locatie met een relatief grote groep incidentele bezoekers. De insteek met enkel kentekencamera's gaf dermate veel vragen, onduidelijkheid en operationeel gedoe dat daar al snel besloten is om alsnog met slagbomen te gaan werken.

Aanbevolen wordt om voor de parkeerlocaties rondom de Vinkeveense Plassen een *ticketless* en *cashless parkeersysteem* toe te passen inclusief *kentekenherkenning*. In basis komen we dan voor zowel Zandeiland 4 als Winkelpolder uit op de volgende functionaliteit:

Doelgroep	Functionaliteit
vaste gebruikers	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bij het inrijden wordt het kenteken door de kentekencamera gelezen en gaat de slagboom altijd open.</li> <li>- Parkeerrechten van vaste gebruikers worden op basis van vastgestelde criteria en tarieven in het parkeersysteem toegekend en geadmistreerd.</li> <li>- Bij het uitrijden van de parkeervoorziening wordt het kenteken van de vaste gebruikers automatisch herkend en gelezen</li> <li>- Indien nodig (kenteken wordt niet herkend) vindt via een back up (QR code en/of contactloze pas) autorisatie voor het uitrijden plaats.</li> </ul>
kortparkeren bezoekers	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bij het inrijden wordt het kenteken door de kentekencamera gelezen en gaat de slagboom altijd open.</li> <li>- Vooraf aan het uitrijden wordt standaard via Bankpas of Creditcard betaald bij een betaalautomaat.</li> <li>- Bij de uitritterminal kan als back up ook contactloos met een bankpas worden betaald en uitgereden.</li> </ul>
<i>Optioneel</i> kortparkeren bezoekers via parkeerprovider(s)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bij het inrijden wordt het kenteken door de kentekencamera gelezen en gaat de slagboom altijd open.</li> <li>- Bij het uitrijden van de parkeervoorziening wordt het kenteken gelezen en vindt autorisatie voor het uitrijden geregeld.</li> <li>- De parkeeractie wordt achteraf gefactureerd en geïnd door één of meerdere parkeerprovider(s). Over de omzet die via parkeerproviders loopt</li> <li>- De parkeerprovider(s) maken de verschuldigde parkeeromzet periodiek over naar de exploitant/opdrachtgever van de parkeerlocatie.</li> </ul>

### 3. Nadere duiding van de eenmalige en structurele kosten

#### *Eenmalige investering*

Voor het laten functioneren van parkeertechniek is er op beide locaties behoefte aan zowel een energie-aansluiting als een dataverbinding<sup>1</sup>.

Op Zandeiland 4 lijkt de stroomaansluiting geen probleem te vormen. Voor Winkelpolder is dit ook mogelijk, maar is meer graafwerk nodig: het stroomnetwerk ligt aan de zijde van de Molenkade, dit is op circa 150 meter afstand van de in- en uitrit.

Voor wat betreft de dataverbinding: op beide locaties is er momenteel geen vast internet aanwezig. Wel wordt er gebruik gemaakt van 5G mobiel netwerk. Het bereik van dit mobiele netwerk is goed. Daarnaast is onlangs bekend geworden dat er voldoende animo is voor glasvezel in het gebied. De werkzaamheden voor de aanleg hiervan starten in het voorjaar van 2024, voor het einde van zomer 2025 moet alle (buiten)gebieden in de gemeente zijn aangesloten.

Voor het extra graafwerk en de bekabeling van de stroomaansluiting op locatie Winkelpolder hebben we de oorspronkelijke raming (2019) voor de parkeertechniek opgeplust met circa € 25.000. Hiermee komen we voor Winkelpolder uit op een eenmalige investering van € 100.000. Voor Zandeiland 4 blijft € 54.000 het uitgangspunt. Voor de gehanteerde bedragen in de parkeertechniek hebben we

<sup>1</sup> Er zijn ook parkeertechniek-leveranciers die kunnen uit de voeten met een 4G/5G mobiel netwerk en voor de energie doen ze een beroep op een lokale oplossing met zonnepanelen. Echter, dit betreft altijd maatwerk op locatie en is mede afhankelijk van ligging ten opzichte van de zon (bomen/schaduw) alsmede het bereik van het mobiele netwerk ter plaatse.

eind november een check gedaan bij leverancier IP Parking. De voor de investering gehanteerde bedragen zijn actueel.

#### *Structurele exploitatielasten*

Staatsbosbeheer heeft de afgelopen jaren op diverse locaties in den lande ervaring opgedaan met betaald parkeren.

Een belangrijke constatering is dat de dagelijkse operatie van de betaald parkeerlocaties niet onderschat moet worden. Dit betreft namelijk geen core business van Staatsbosbeheer en dat is de reden waarom er voor dit soort activiteiten altijd een externe partij wordt opgeschakeld. Denk hierbij aan professionele parkeerdienstverleners als bijvoorbeeld Apcoa, P1, PCH of InPublic.

In de exploitatieberekening van 2019 hebben we rekening gehouden met een post onderhoud en schoonmaak van de terreinen. Uitgangspunt in de geactualiseerde berekening is dat deze activiteiten reeds zijn voorzien en gedekt in de huidige begroting van het recreatieschap. De exploitatielasten van beide terreinen samen hebben we daarmee met +/- € 30.000 naar beneden bijgesteld ten opzichte van de raming in 2019. De exploitatielasten bedragen nu € 110.000 op jaarbasis.

#### **4. Afstemming over aanpassingen en flankerende maatregelen**

In 2019 zijn er flankerende maatregelen geïnventariseerd en geadviseerd alvorens betaald parkeren in te voeren. Staatsbosbeheer heeft in gesprek met de gemeente beoordeeld wat er anno 2023 nog opportuun is. Met als uitgangspunt dat het recreatieschap bij voorkeur zo min mogelijk aanpassingen of maatregelen wil treffen ('sober en doelmatig'). Het overzicht van de beoordeling anno 2023 is opgenomen in **bijlage 1**.

De volgende punten worden als '**minimale maatregelen**' beoordeeld:

- Vol/vrij signalering in combinatie met een led-scherm waarop ruimte is voor een tekstuele boodschap ter hoogte van de afslag/brug naar de ingang van parkeerterrein Zandeiland 4. Dit scherm dient duidelijk zichtbaar te zijn vanaf de Baambrugse Zuwe, zodat auto's die hier langs rijden kunnen besluiten om door te rijden en niet af te slaan. Zeker tijdens piekmomenten (terrein volledig bezet) is het van belang dat auto's niet in een fuik terecht komen. Met een duidelijke tekst op het ledscherm kunnen auto's worden geweerd en geadviseerd om door te rijden richting Winkelpolder.
- Aanduiding c.q. markering van parkeervakken op het onverharde deel van Zandeiland 4, zodat ook daar duidelijk is waar auto's kunnen parkeren.



- Het sluiten van het 'lek' op parkeerterrein Winkelpolder: aan de zijde van de Molenkade is het momenteel mogelijk om via het groen/gras het parkeerterrein te bereiken, dit verkeersgedrag is nu al onwenselijk en zeker ook op het moment dat de locatie een betaald parkeerregime krijgt.



- Handhaving van parkeermaatregelen in de openbare ruimte valt binnen de scope van de werkzaamheden van de gemeente. Met de invoering van betaald parkeren neemt het risico op uitwijkgedrag naar de omgeving toe. Daarmee wordt handhaving nog belangrijker. Uitgangspunt in de doorrekening van de exploitatie is dat de gemeente de kosten voor (een waar nodig intensievere) handhaving voor haar rekening neemt. Het gaat hierbij om handhaving van het parkeerverbod op de Baambrugse Zuwe alsmede het parkeerverbod en vergunningparkeren op de Molenkade en Plaswijk.

De volgende punten worden als **wenselijk** beoordeeld, maar zijn niet noodzakelijk:

- Vol/vrij signalering in combinatie met een led-scherm waarop ruimte is voor tekstregels ter hoogte van de afslag naar de ingang van parkeerterrein Winkelpolder. Waarbij bezoekers tevens kunnen zien/lezen of Zandeiland 4 vol staat en op basis hiervan kunnen besluiten om niet verder het gebied in te rijden. Dit voorkomt zoekverkeer en extra drukte.
- Zandeiland 4 is deels onverhard. Met regenachtig weer staan er op dit deel van het parkeerterrein flinke plassen. Om betalende bezoekers een 'minimaal kwaliteitsniveau' te kunnen bieden is het wenselijk om dit deel van het terrein ook te verharden. Type verharding is nader te bepalen.
- Op locatie Winkelpolder zijn op het eerste deel betonplaten als rijloper toegepast. Het merendeel van het terrein is echter onverhard. Net als bij Zandeiland 4 is het wenselijk om ook hier een 'minimaal kwaliteitsniveau' te realiseren. Gezien de omvang van de locatie en de relatief natte ondergrond zal nader uitgezocht moeten worden wat hier mogelijk is.
- Duidelijke herkenbare rijroutes en entrees van zowel Zandeiland 4 als Zandeiland 1: verbetering van bebording en verwijzing is wenselijk.
- Op Zandeiland 4 is het inpassen van een keermogelijkheid wenselijk zodat auto's die de brug over zijn gereden nog kunnen besluiten om terug te rijden. Nog voor dat ze de slagboom door rijden hebben ze dan een mogelijkheid om te keren en terug te rijden. Dit vraagt om een verkeerskundig ontwerp en een inpassing binnen de eigendomsgrenzen van het

recreatieschap. Mocht dit fysiek niet mogelijk zijn (de ruimte is beperkt) dan dient het niet kunnen keren duidelijk gemaakt te worden op het ledscherm vanaf de Baambrugse Zuwe.

In deze fase van het proces is er voor bovenstaande 'wenselijke maatregelen' nog *geen* kostenraming opgesteld. Vooralsnog wordt er in de businesscase enkel rekening gehouden met een investering die nodig is voor het treffen van de 'minimale maatregelen'. Hiervoor is in totaal € 50.000 aangehouden.

- minimale maatregelen | € 50.000
- minimale maatregelen + wensenpakket | € 50.000 + € PM

## 5. Check op actuele bezoekersaantallen

Staatsbosbeheer heeft gegevens van Parkeagle gekregen over de gemeten bezetting met sensoren op de parkeerterreinen van Zandeiland 4 en Winkelpolder tijdens de seizoenen 2022 en 2023. Deze cijfers zijn nader geanalyseerd. De conclusie is dat de ingeschatte bezoekersaantallen van de oorspronkelijke businesscase redelijk overeenkomen. Toch zijn er een aantal correcties doorgevoerd met betrekking tot het gebruik van de parkeerterreinen:

- De 'vaste' groep duikers blijkt in de praktijk een groter aandeel in het totaal aantal parkeerhandelingen te hebben dan tot nu toe voorzien. Uitgangspunt is dat deze 'vaste' groep een sterk gereduceerd parkeertarief betaalt, omdat de verwachting is dat het aantal duikers anders verder afneemt. Dit betekent concreet minder parkeeropbrengsten dan oorspronkelijk voorzien.
- Op locatie Winkelpolder houden we in de geactualiseerde parkeereexploitatie rekening met een 10-tal auto's per dag van bewoners die met invoering van betaald parkeren geen gebruik meer zullen maken van het parkeerterrein, maar hun auto zullen gaan parkeren op het vakantiepark en/of op de Molenkade.
- Verder nemen we voor beide locaties 10 jaarabonnementen mee ten behoeve van werknemers van de duikschool, het recreatieschap en een tweetal horeca gelegenheden.
- Voor circa 10% van het totaal aantal parkeerhandelingen zijn geen parkeerinkomsten gerekend. Uitgangspunt hierbij is dat deze parkeerders thuis horen bij Watersportvereniging Vinkeveen Abcoude (WVA) of dat deze parkeerders slechts kort verblijven vanwege bijvoorbeeld het bijvullen van duikflessen op Zandeiland 4.

## 6. Actualisatie van de parkeerexploitatie

- Voor de initiële investering in de benodigde parkeertechniek op Zandeiland 4 en Winkelpolder gaan we uit van in totaal € 154.000.
- Voor de initiële investering in de minimale maatregelen gaan we uit van in totaal € 50.000.
- Voor de jaarlijkse beheer- en onderhoudskosten gaan we uit van in totaal € 110.000.
- Voor de inschatting van de parkeeropbrengst gaan we uit van de actuele parkeerhandelingen op basis van de parkeerdata van Parkeagle inclusief het voortschrijdend inzicht zoals toegelicht in paragraaf 5.
- **Bijlage 2** bevat een update/actualisatie van de parkeerexploitatie inclusief de onderliggende uitgangspunten.
- **Bijlage 3** bevat een benchmark van parkeertarieven bij recreatiegebieden in den lande: het dagtarief varieert van € 6,00 tot € 8,50 per dag.
- Er zijn 5 varianten doorgerekend, waarbij gevarieerd is met parkeertarieven van € 6,00 tot € 8,00 per dag. In alle varianten betalen de duikers een gereduceerd tarief van respectievelijk € 2,00 per keer in geval van een dagvergunning en € 10,00 per jaar in geval van een jaarvergunning<sup>2</sup>.
- Met een vast tarief voor bezoekers van € 7,00 per dag (variant 3) is de investering na circa 15 jaar terugverdiend. Het cumulatieve saldo na een looptijd van 15 jaar bedraagt ruim € 7.000.
- Met een vast tarief voor bezoekers van € 8,00 per dag (variant 4) is de investering in jaar 6 terugverdiend en het cumulatieve saldo na een looptijd van 15 jaar bedraagt ruim € 265.000. Op het moment dat we naast het dagtarief van € 8,00 tevens de mogelijkheid in bouwen van een lager tarief van € 4,00 voor een halve dag (variant 5) dan is business case de gehele looptijd negatief.

variant	tarieven (incl. BTW)	cumulatief terugverdientijd investering	cumulatief totaal na 15 jaar
1	€ 6,00 per dag   € 3,00 per ½ dag	gehele looptijd negatief	- € 638.000
2	€ 6,00 per dag   vast tarief	gehele looptijd negatief	- € 251.000
3	€ 7,00 per dag   vast tarief	in exploitatiejaar 15	+ € 7.000
4	€ 8,00 per dag   vast tarief	in exploitatiejaar 6	+ € 265.000
5	€ 8,00 per dag   € 4,00 per ½ dag	gehele looptijd negatief	- € 251.000

- Belangrijke kanttekening en risico bij de businesscase is dat het huidige aantal parkeerders met de invoering van betaald parkeren kan afnemen. Ten eerste is er 'concurrentie' in de omgeving: in de directe nabijheid van de Vinkeveense Plassen zijn diverse alternatieve recreatielocaties (o.a. Oudekerk, Hoge Dijk, Loosdrecht, Aalsmeer en Hoofddorp). Daarnaast kunnen mensen er voor kiezen om op een andere manier naar de locatie te komen (fiets) of te carpoolen.
- Op het moment dat we voor bovengenoemde potentiële effecten met circa 10% minder parkeerders rekenen, dan is de businesscase zoals berekend in variant 4 nog net positief, maar de terugverdientijd wordt relatief lang. Een hoger dagtarief dan € 8,00 wordt mede gezien het huidige kwaliteitsniveau van de terreinen als niet passend gezien.

variant	tarieven (incl. BTW)	cumulatief terugverdientijd investering	cumulatief totaal na 15 jaar
4 + risico	€ 8,00 per dag   vast tarief	in exploitatiejaar 14	+ € 35.776

<sup>2</sup> De duikers betalen reeds € 9,00 voor een dagvergunning en € 28,00 voor een jaarvergunning. De kosten voor betaald parkeren komen daar bovenop. Dat betekent € 11,00 voor 1 dag duiken en parkeren. En € 38,00 voor een jaar duiken en parkeren.

## 7. Aandachtspunten in vervolgtraject

- **Onttrekking aan de openbaarheid:** hoofdlijnen juridisch advies zijn opgenomen in **bijlage 4**.
  - o Onttrekking aan de openbaarheid is juridisch vereist.
  - o Hiervoor is een raadsbesluit nodig.
  - o Mogelijkheden voor bezwaar en beroep conform Algemeen Wet Bestuursrecht.
- **Betrekken van stakeholders in de omgeving:** duikers, bezoekers, Watersportvereniging Vinkeveen Abcoude (WVA), bedrijven, bewoners en eventuele andere doelgroepen.
  - o Het invoeren van betaald parkeren kan op weerstand rekenen bij de diverse doelgroepen die al jaren gewend zijn aan 'vrij' parkeren, nut en noodzaak van betaald parkeren dient goed uitgelegd te worden.
  - o Ter voorbereiding op het raadsbesluit over de onttrekking aan de openbaarheid kan participatie van stakeholders worden georganiseerd. Het is raadzaam om vooraf aan dit formele traject met zienswijzen, bezwaar en beroep stakeholders te informeren en betrekken. Dus niet pas naar buiten treden als het besluit is genomen, maar al in een vroeg stadium ruimte creëren om stakeholders mee te laten denken en input te leveren. De praktijk leert dat een open planproces leidt tot betere resultaten: verbetering van plannen, betere besluiten, meer draagvlak, minder bezwaren en uiteindelijk tijdswinst.
  - o Ter overweging: Natuurmonumenten spreekt in haar communicatie over de invoering van een 'parkeerbijdrage'. En legt hier een link met het beheer en onderhoud van het natuurgebied. Deze boodschap sluit goed aan op de argumenten van gemeente De Ronde Venen.
- **Doelgroep duikers op Zandeiland 4:** op Zandeiland wordt het hele jaar door gedoken. De duikers betalen reeds voor een duikvergunning. Uitgangspunt is dat voor het parkeren van de duikers een extra bedrag wordt gevraagd 'bovenop' de kosten van de vergunning. Is dit opportuun?
  - o Vinden we het legitiem dat duikers ook betalen voor parkeren?
  - o Uitgangspunt is nu dat het parkeerrecht onderdeel wordt van de duikvergunning: € 2,00 per dag extra voor parkeren bij een dagvergunning en € 10 per jaar extra voor parkeren bij een jaarvergunning.
- **Flankerende maatregelen:** om betalende bezoekers een 'minimaal kwaliteitsniveau' te kunnen bieden is het wenselijk om de kwaliteit van beide parkeerterreinen te verbeteren. Deze investering kan echter niet gedekt worden uit de parkeerexploitatie.
  - o Momenteel houden we enkel rekening met een minimaal pakket aan maatregelen. Eventuele extra maatregelen (wensenpakket) zijn nader af te stemmen en financieel te ramen.
  - o Als er een groter investeringsbedrag gedekt moet worden uit de parkeerexploitatie dan moet het parkeertarief verder omhoog, en dat lijkt niet realistisch.

### Parkeerbijdrage: Kosten eerlijker verdelen

Even uitwaaien, een flinke wandeling, een rondje hardlopen of op stap met de boswachter? Je bent welkom in een van onze natuurgebieden. Om alle bezoekers zo goed mogelijk te ontvangen, zorgen we dat er bijvoorbeeld wandel- en fietspaden, gemarkeerde routes, parkeerplaatsen en bankjes langs de paden zijn. Het beheer van onze natuurgebieden is kostbaar. Daarom vragen we iedereen mee te helpen de natuur bijzonder te houden. Omdat leden van Natuurmonumenten al bijdragen via hun lidmaatschap, genieten zij voordeel en kunnen gratis parkeren. Met deze parkeerbijdrage helpen ook niet-leden mee. Wel zo eerlijk.



Onderstaande vraag- en aandachtspunten over campers en de boottrailer spelen wel een rol op de parkeerterreinen, maar zijn in het kader van de invoering van betaald parkeren niet noodzakelijk.

- **Campers op Zandeiland 4 en Winkelpolder:** op beide locaties wordt momenteel geparkeerd door campers. Wat doen we met het parkeren van campers in relatie tot de invoering van betaald parkeren?
  - o Wat is het beleid voor het parkeren en overnachten van campers in het Plassengebied?
  - o Waar willen deze groep gebruikers bij voorkeur laten parkeren en liggen deze camperlocaties binnen of buiten de slagbomen? Het parkeren en laten 'overnachten' van campers tegen een hoger parkeertarief kan een kans zijn voor de parkeerexploitatie.

- **Trailerhelling voor boten op Zandeiland 4:** in de huidige situatie is er een helling voor het te water later van boten. Wat is de toekomst van deze boothelling?
  - Er wordt de afgelopen periode regelmatig gesproken over het mogelijk opheffen c.q. sluiten van de trailerhelling, wat is de stand van zaken?
  - Met de invoer van betaald parkeren komt de boothelling 'achter de slagboom' te liggen en wordt daarmee niet langer gratis toegankelijk. Dit kan positief uitpakken voor de particuliere havens. De 'concurrentie' met de gratis toegankelijke boothelling vervalt hiermee.

## **Bijlagen**

1. Beoordeling van flankerende maatregelen – gesprek gemeente najaar 2023
2. Update/actualisatie parkeerexploitatie
3. Benchmark parkeertarieven bij recreatiegebieden in den lande
4. Juridische beschouwing – onttrekking aan de openbaarheid

## Bijlage 1 | Beoordeling van flankerende maatregelen

Hieronder volgt een overzicht van de aandachts- en knelpunten en mogelijke oplossingsrichtingen zoals geïnventariseerd en opgenomen in het parkeeronderzoek voor het Bestemmingsplan Plassengebied d.d. september 2019. De tekst is 1:1 overgenomen uit het onderzoek. Per punt wordt in **rood** aangegeven wat de huidige status is, hoe hier anno 2023 tegenaan gekeken wordt en in hoeverre dit wel/niet moet worden aangepakt op het moment dat je op korte termijn betaald parkeren in wil voeren op Zandeiland 4 en Winkelpolder.

### Zandeiland 4

- Samen met de ontwikkeling en verplaatsing van diverse functies op Zandeiland 4 & 5 kan de huidige entree vanaf de Baambrugse Zuwe worden gereconstrueerd. Onderzocht moet worden of de huidige relatief krappe draaicirkels verruimd kunnen worden.  
**Vooralsnog zijn er geen plannen om de entree te reconstrueren. Voor de invoer van betaald parkeren is deze reconstructie ook geen vereiste. Het was meer een kans om zaken te verbeteren op het moment dat er ontwikkelingen plaats vinden (werk met werk maken). Ter overweging: het inpassen van een keermogelijkheid zodat auto's zonder dat ze de slagboom door rijden, kunnen keren en terug kunnen rijden.**
- De huidige entree zit 'verstopt' en is niet goed aangegeven. Het realiseren van een duidelijk herkenbare poort c.q. entree van het Zandeiland is een belangrijke ontwerpogave als onderdeel van de eerder genoemde reconstructie.  
**Een verbetering van de bebording en verwijzing kan, maar is geen vereiste voor de invoering van betaald parkeren.**
- Op het huidige parkeerterrein komt het regelmatig voor dat duikers de doorgang (deels) versperren. Mogelijk kan het parkeerterrein achterin een duidelijk herkenbare 'zone' krijgen waar duikers wat meer ruimte kunnen krijgen om zich achter de auto om te kleden, zonder dat andere parkeerders hier last van hebben. In deze zone kunnen tevens voldoende plekken duidelijk gemarkeerd en gereserveerd worden voor de boottrailers.  
**Dit 'gedrag' is nog steeds een aandachtspunt. De vraag is tevens of het legitiem is om voor het gebruik van de boothelling extra geld te vragen (naast een bedrag voor parkeren). Het is wel wenselijk om een goede/betere indeling van het parkeerterrein te maken (breedte van vakken e.d.), zodat er volwaardige parkeerplekken zijn. Tevens kan overwogen worden om het onverharde deel van Zandeiland 4 aan te pakken zodat hier ook tijdens regenachtige periodes fatsoenlijk geparkeerd kan worden.**
- Tijdens piekmomenten komt het voor dat het parkeerterrein op Zandeiland 4 volledig vol is. Een vol/vrij signalering die zichtbaar is vanaf de Baambrugse Zuwe voorkomt onnodig zoekverkeer op het Zandeiland. Tevens kan hierbij desgewenst doorverwezen worden naar parkeerterrein Winkelpolder.  
**Een vol/vrij signalering is voor Zandeiland 4 een vereiste. Is relatief eenvoudig te realiseren en mee te nemen in de aanschaf van de parkeertechniek die nodig is om betaald parkeren mogelijk te maken.**

### Baambrugse Zuwe

- De verkeersveiligheid en de vrije toegang voor nood- en hulpdiensten dient te worden gewaarborgd. Hiervoor is een combinatie van maatregelen nodig.

- Langs de gehele Baambrugse Zuwe moet aan beide zijden duidelijker worden aangegeven waar je wel en niet mag parkeren.  
**De gemeente heeft afgelopen seizoen (1 april – 1 oktober 2023) ervaring op gedaan met een volledig parkeerverbod op de Baambrugse Zuwe. Dit is redelijk goed verlopen, handhaving door de gemeente is wel noodzakelijk.**
- Waar fysiek mogelijk en gewenst worden ‘formele’ parkeervakken en parkeerzones aangebracht. Daar waar het fysiek kan (voldoende breedte) maar sprake is van een zachte/drassige berm kan gewerkt worden met (groene) bermverharding. Deze formele parkeerzones moeten zo worden aangebracht dat de weg over de volledige lengte beschikbaar blijft om te rijden en elkaar op een normale manier te passeren.
- Daar waar parkeren ongewenst is dient dit duidelijk gemarkeerd te worden. Bij voorkeur met eenduidige paaltjes die in het gehele Plassengebied eenduidig worden toegepast.  
**Met een volledig parkeerverbod zijn deze maatregelen niet langer nodig.**
- Handhaving op parkeren tijdens de drukke dagen in de periode april t/m september is een belangrijke randvoorwaarde om de verkeersveiligheid te waarborgen. Parkeren buiten de vakken is niet toegestaan en wordt bestraft.  
**Ervaring met het parkeerverbod is redelijk goed. Handhaving vanaf de vroege ochtend door de gemeente is noodzakelijk.**

#### **Parkeerterrein Winkelpolder**

- De huidige staat/kwaliteit van parkeerterrein Winkelpolder is onder de maat. De routing en layout van dit terrein dient aangepakt te worden. De afwatering dient geregeld te worden en er dient (groen)verharding te worden toegepast.  
**Dit is geen vereiste voor de invoering van betaald parkeren op Winkelpolder. Echter, het lijkt wel raadzaam om met de vaste beheer- en onderhoudsaannemer van Staatsbosbeheer een ronde te maken en te kijken welke maatregelen ‘eenvoudig’ en ‘pragmatisch’ genomen kunnen worden zodat de staat en kwaliteit (ook tijdens regenachtige periodes) verbeterd kan worden.**
- De entree is vanaf de Vinkenkade momenteel onduidelijk en onherkenbaar. Het realiseren van een duidelijk herkenbare poort c.q. entree van Winkelpoort is een belangrijke ontwerpogave als onderdeel van de herontwikkeling. Belangrijk aandachtspunt hierbij is het duidelijk benoemen van de bestemmingen/locaties Zandeiland 1 & 2.  
**Een verbetering van de bebording en verwijzing is wenselijk, maar geen vereiste voor de invoering van betaald parkeren.**
- Net als het parkeerterrein op Zandeiland 4 kan ook Winkelpolder uitgerust worden met een vol/vrij signalering. Deze dient duidelijk zichtbaar te zijn vanaf Vinkenkade. Tevens moet op Winkelpolder kenbaar gemaakt worden of het parkeerterrein op Zandeiland vol of vrij is. Als dit terrein vol is kan men bij Winkelpolder al besluiten om niet verder het gebied in te rijden.  
**Een vol/vrij signalering is geen vereiste in het kader van betaald parkeren, maar kan wel een extra service zijn op drukke dagen. Is relatief eenvoudig te realiseren en mee te nemen in de aanschaf van de parkeertechniek die nodig is om betaald parkeren mogelijk te maken.**

#### **Molenkade en Plaswijk**

- De (recreatie)woningen aan de Molenkade en Plaswijk hebben een beperkt aantal parkeerplaatsen beschikbaar. Om te voorkomen dat deze plaatsen tijdens piekdagen bezet

worden door bezoekers van het Plassengebied is het raadzaam om beide straten volledig exclusief te bestemmen als vergunninghouderszone (E9 regime).

- Uiteraard is handhaving in de periode april t/m september daarbij een belangrijke randvoorwaarde

**Handhaving van maatregelen (parkeerverbod en E9) is een vereiste en vindt plaats.**

### **Herenweg en Achterbos**

- Het belangrijkste knelpunt dat hier opgelost moet worden is structurele handhaving van de blauwe zone. Dit gebeurt.
- Het moet voor bezoekers aan de legakkers niet langer mogelijk zijn om de auto langdurig op Achterbos en Herenweg te stallen. Indien noodzakelijk kan er gewerkt worden met een wegsleepregeling en/of wielklem. Dit gebeurt.
- Met handhaving wordt tevens geborgd dat de plekken vrij blijven waar ten behoeve van de doorstroming en het elkaar kunnen passeren geen parkeervakken zijn aangebracht. Op Achterbos willen we een paar vakken weghalen.
- Ten westen van Achterbos zijn de legakkers nog grotendeels groen en ongerept. Slechts een paar locaties zijn ingericht als parkeerlocatie. Met het oog op de intensivering/bebouwing van de legakkers in de toekomst is het raadzaam om één of twee locaties te reserveren waar parkeren wordt toegestaan. Uiteraard met een zorgvuldige ruimtelijke inpassing. Dat doen we (voorlopig) niet.
- Het gemeentelijk parkeerterrein verdient een opknapbeurt. Het terrein staat matig aangegeven en er is geen enkele vorm van routing en lay-out. Ook een vorm van (groen)verharding en goede afwatering zijn noodzakelijk om hier een aantrekkelijke parkeerlocatie van te maken. Is gebeurd/opgeknapt.

**De maatregelen bij Herenweg en Achterbos zijn in het kader van betaald parkeren op Zandeiland 4 en Winkelpolder minder relevant. Er kan altijd een uitwijk-effect zijn.**

### **Openbaar vervoer**

- Met het schrappen van de bushalte in het Plassengebied is het gebied niet langer ontsloten door openbaar vervoer. Wel ligt er een treinstation in Abcoude en zijn er bushaltes aan de provinciale weg.
- Mogelijk is het voor recreatieschap, gemeente en ondernemers interessant om tijdens piekdagen en/of gedurende bepaalde weken van het seizoen de handen in één te slaan en gezamenlijk een pendeldienst door het gebied te laten rijden tussen station Abcoude en de bushaltes aan de provinciale weg. Door te experimenteren kan ervaring worden opgedaan en kunnen vraag en aanbod beter op elkaar worden afgestemd.

**In de communicatie en uitleg rondom de invoering van betaald parkeren is het fijn als je bezoekers kunt wijzen op alternatieve vervoerwijzen. De gemeente onderzoekt momenteel de mogelijkheden voor alternatieve vormen van bereikbaarheid. De kern is om deelmobiliteit aan te bieden vanaf de OV-haltes Abcoude-Carpool, Vinkeveen-Carpool en Vinkeveen-Centrum/Viaduct.**

## Bijlage 2 | Update/actualisatie parkeereexploitatie

### Uitgangspunt initiële investering – Zandeiland 4 + Winkelpolder | € 204.000 eenmalig

- Aanschaf en installatie van parkeertechniek | € 129.500
- Extra reservering voor stroomaansluiting Winkelpolder | € 24.500
- Flankerende maatregelen ‘minimaal pakket’ | € 50.000

#### Opmerking: de volgende kosten zijn nog te ramen:

- Projectleiding en omgevingsmanagement om te komen tot invoering, aanschaf en implementatie parkeertechniek en flankerende maatregelen;
- Proces gemeente: onttrekken aan openbaarheid;

### Uitgangspunt structurele exploitatielasten – Zandeiland 4 + Winkelpolder | € 110.000 per jaar

- Centrale meldkamer en personeelskosten | € 25.000
- Energie en data | € 20.000
- Managementfee parkeerbeheer | € 15.000
- Onderhoudsovereenkomst parkeertechniek | € 10.000
- Diverse licenties parkeertechniek | € 7.500
- Bank en creditcard kosten | € 5.000
- Verzekering | € 5.000
- Diverse overige kosten | € 5.000
- Reservering vandalisme en niet-verhaalbare schades | € 17.500

### Uitgangspunt aantal parkeerhandelingen | circa 30.000 op jaarbasis

- Regulier parkeertarief Winkelpolder | 14.400 parkeerhandelingen
- Regulier parkeertarief Zandeiland 4 | 6.435 parkeerhandelingen
- 663 dagvergunningen duikers Zandeiland 4 | 663 parkeerhandelingen
- 985 jaarvergunningen duikers Zandeiland 4 | 8.208 parkeerhandelingen
- 50 schoolhouders duikers Zandeiland 4 | 433 parkeerhandelingen

### Varianten parkeertarief

- **Variant 1**  
€ 6,00 per dag  
€ 3,00 per halve dag
- **Variant 2**  
€ 6,00 per dag
- **Variant 3**  
€ 7,00 per dag
- **Variant 4**  
€ 8,00 per dag
- **Variant 5**  
€ 8,00 per dag  
€ 4,00 per halve dag
- **Parkeren duikvergunningen in alle varianten:**  
€ 2,00 per dag  
€ 10,00 per jaar

**Resultaten parkeereexploitatie per variant: zie volgende pagina's**



## Parkeereexploitatie variant 2

Jaartal	Kosten	Variant 2   € 6,00 per dag			
		Omzet	Saldo	Cumulatief	
2024	€ 314.000,00	€ 113.252,89	€ -200.747,11	€ -200.747,11	
2025	€ 110.000,00	€ 113.252,89	€ 3.252,89	€ -197.494,21	
2026	€ 110.000,00	€ 113.252,89	€ 3.252,89	€ -194.241,32	
2027	€ 110.000,00	€ 113.252,89	€ 3.252,89	€ -190.988,43	
2028	€ 110.000,00	€ 113.252,89	€ 3.252,89	€ -187.735,54	
2029	€ 110.000,00	€ 113.252,89	€ 3.252,89	€ -184.482,64	
2030	€ 110.000,00	€ 113.252,89	€ 3.252,89	€ -181.229,75	
2031	€ 110.000,00	€ 113.252,89	€ 3.252,89	€ -177.976,86	
2032	€ 110.000,00	€ 113.252,89	€ 3.252,89	€ -174.723,97	
2033	€ 110.000,00	€ 113.252,89	€ 3.252,89	€ -171.471,07	
2034	€ 206.000,00	€ 113.252,89	€ -92.747,11	€ -264.218,18	
2035	€ 110.000,00	€ 113.252,89	€ 3.252,89	€ -260.965,29	
2036	€ 110.000,00	€ 113.252,89	€ 3.252,89	€ -257.712,40	
2037	€ 110.000,00	€ 113.252,89	€ 3.252,89	€ -254.459,50	
2038	€ 110.000,00	€ 113.252,89	€ 3.252,89	€ -251.206,61	
			€ -251.206,61		
		<b>dag</b>	<b>halve dag</b>		
	€	<b>6,00</b>	€ -		
	<b>ptarief excl btw</b>	€ 4,96	€ -		
	<b>parkeerders</b>	20.835			
	€	103.314,05	€ -		
	<b>beheerskosten</b>	<b>opstart</b>	<b>fase 2</b>		
	€ 110.000,00	€ 204.000,00	€ 96.000,00		
	<b>soort</b>	<b>stuks</b>	<b>tarief incl btw</b>	<b>tarief excl btw</b>	<b>omzet</b>
	dagpenning	663	€ 2,00	€ 1,65	€ 1.095,87
	jaarpenning	985	€ 10,00	€ 8,26	€ 8.140,50
	school	50	€ -	€ -	€ -
	abonnement	10	€ 85,00	€ 70,25	€ 702,48

### Parkeerexploitatie variant 3

Jaartal	Kosten	Variant 3   € 7,00 per dag			
		Omzet	Saldo	Cumulatief	
2024	€ 314.000,00	€ 130.471,90	€ -183.528,10	€ -183.528,10	
2025	€ 110.000,00	€ 130.471,90	€ 20.471,90	€ -163.056,20	
2026	€ 110.000,00	€ 130.471,90	€ 20.471,90	€ -142.584,30	
2027	€ 110.000,00	€ 130.471,90	€ 20.471,90	€ -122.112,40	
2028	€ 110.000,00	€ 130.471,90	€ 20.471,90	€ -101.640,50	
2029	€ 110.000,00	€ 130.471,90	€ 20.471,90	€ -81.168,60	
2030	€ 110.000,00	€ 130.471,90	€ 20.471,90	€ -60.696,69	
2031	€ 110.000,00	€ 130.471,90	€ 20.471,90	€ -40.224,79	
2032	€ 110.000,00	€ 130.471,90	€ 20.471,90	€ -19.752,89	
2033	€ 110.000,00	€ 130.471,90	€ 20.471,90	€ 719,01	
2034	€ 206.000,00	€ 130.471,90	€ -75.528,10	€ -74.809,09	
2035	€ 110.000,00	€ 130.471,90	€ 20.471,90	€ -54.337,19	
2036	€ 110.000,00	€ 130.471,90	€ 20.471,90	€ -33.865,29	
2037	€ 110.000,00	€ 130.471,90	€ 20.471,90	€ -13.393,39	
2038	€ 110.000,00	€ 130.471,90	€ 20.471,90	€ 7.078,51	
			€ 7.078,51		
		<b>dag</b>	<b>halve dag</b>		
	€	<b>7,00</b>	€ -		
	<b>ptarief excl btw</b>	€ 5,79	€ -		
	<b>parkeerders</b>	20.835			
	€	120.533,06	€ -		
	<b>beheerskosten</b>	<b>opstart</b>	<b>fase 2</b>		
	€ 110.000,00	€ 204.000,00	€ 96.000,00		
	<b>soort</b>	<b>stuks</b>	<b>tarief incl btw</b>	<b>tarief excl btw</b>	<b>omzet</b>
	dagpenning	663	€ 2,00	€ 1,65	€ 1.095,87
	jaarpennning	985	€ 10,00	€ 8,26	€ 8.140,50
	school	50	€ -	€ -	€ -
	abonnement	10	€ 85,00	€ 70,25	€ 702,48

**Parkeerexploitatie variant 4**

Jaartal	Kosten	Variant 4   € 8,00 per dag			
		Omzet	Saldo	Cumulatief	
2024	€ 314.000,00	€ 147.690,91	€ -166.309,09	€ -166.309,09	
2025	€ 110.000,00	€ 147.690,91	€ 37.690,91	€ -128.618,18	
2026	€ 110.000,00	€ 147.690,91	€ 37.690,91	€ -90.927,27	
2027	€ 110.000,00	€ 147.690,91	€ 37.690,91	€ -53.236,36	
2028	€ 110.000,00	€ 147.690,91	€ 37.690,91	€ -15.545,45	
2029	€ 110.000,00	€ 147.690,91	€ 37.690,91	€ 22.145,45	
2030	€ 110.000,00	€ 147.690,91	€ 37.690,91	€ 59.836,36	
2031	€ 110.000,00	€ 147.690,91	€ 37.690,91	€ 97.527,27	
2032	€ 110.000,00	€ 147.690,91	€ 37.690,91	€ 135.218,18	
2033	€ 110.000,00	€ 147.690,91	€ 37.690,91	€ 172.909,09	
2034	€ 206.000,00	€ 147.690,91	€ -58.309,09	€ 114.600,00	
2035	€ 110.000,00	€ 147.690,91	€ 37.690,91	€ 152.290,91	
2036	€ 110.000,00	€ 147.690,91	€ 37.690,91	€ 189.981,82	
2037	€ 110.000,00	€ 147.690,91	€ 37.690,91	€ 227.672,73	
2038	€ 110.000,00	€ 147.690,91	€ 37.690,91	€ 265.363,64	
			€ 265.363,64		
		<b>dag</b>	<b>halve dag</b>		
	€	<b>8,00</b>	€ -		
	<b>ptarief excl btw</b>	€ 6,61	€ -		
	<b>parkeerders</b>	20.835			
	€	137.752,07	€ -		
	<b>beheerskosten</b>	<b>opstart</b>	<b>fase 2</b>		
	€ 110.000,00	€ 204.000,00	€ 96.000,00		
	<b>soort</b>	<b>stuks</b>	<b>tarief incl btw</b>	<b>tarief excl btw</b>	<b>omzet</b>
	dagpenning	663	€ 2,00	€ 1,65	€ 1.095,87
	jaarpennning	985	€ 10,00	€ 8,26	€ 8.140,50
	school	50	€ -	€ -	€ -
	abonnement	10	€ 85,00	€ 70,25	€ 702,48



**Parkeerexploitatie variant 4 + risico +/-10% parkeerders**

Jaartal	Kosten	Variant 4   € 8,00 per dag			
		Omzet	Saldo	Cumulatief	
2024	€ 314.000,00	€ 132.385,12	€ -181.614,88	€ -181.614,88	
2025	€ 110.000,00	€ 132.385,12	€ 22.385,12	€ -159.229,75	
2026	€ 110.000,00	€ 132.385,12	€ 22.385,12	€ -136.844,63	
2027	€ 110.000,00	€ 132.385,12	€ 22.385,12	€ -114.459,50	
2028	€ 110.000,00	€ 132.385,12	€ 22.385,12	€ -92.074,38	
2029	€ 110.000,00	€ 132.385,12	€ 22.385,12	€ -69.689,26	
2030	€ 110.000,00	€ 132.385,12	€ 22.385,12	€ -47.304,13	
2031	€ 110.000,00	€ 132.385,12	€ 22.385,12	€ -24.919,01	
2032	€ 110.000,00	€ 132.385,12	€ 22.385,12	€ -2.533,88	
2033	€ 110.000,00	€ 132.385,12	€ 22.385,12	€ 19.851,24	
2034	€ 206.000,00	€ 132.385,12	€ -73.614,88	€ -53.763,64	
2035	€ 110.000,00	€ 132.385,12	€ 22.385,12	€ -31.378,51	
2036	€ 110.000,00	€ 132.385,12	€ 22.385,12	€ -8.993,39	
2037	€ 110.000,00	€ 132.385,12	€ 22.385,12	€ 13.391,74	
2038	€ 110.000,00	€ 132.385,12	€ 22.385,12	€ 35.776,86	
			€ 35.776,86		
		<b>dag</b>	<b>halve dag</b>		
	€	<b>8,00</b>	€ -		
<b>ptarief excl btw</b>	€	6,61	€ -		
<b>parkeerders</b>		18.520			
	€	122.446,28	€ -		
<b>beheerskosten</b>	<b>opstart</b>	<b>fase 2</b>			
€ 110.000,00	€ 204.000,00	€ 96.000,00			
	<b>soort</b>	<b>stuks</b>	<b>tarief incl btw</b>	<b>tarief excl btw</b>	<b>omzet</b>
	dagpenning	663	€ 2,00	€ 1,65	€ 1.095,87
	jaarpennning	985	€ 10,00	€ 8,26	€ 8.140,50
	school	50	€ -	€ -	€ -
	abonnement	10	€ 85,00	€ 70,25	€ 702,48

### Bijlage 3 | Benchmark parkeertarieven in den lande

- **Henschotermeer – Utrecht**
  - € 3,00 per uur
  - € 8,50 per dag
  - € 85,00 per jaar
  
- **Natuurmonumenten – diverse locaties**
  - € 1,75 per uur
  - € 7,00 per dag
  
- **Hemelriek – Drenthe**
  - € 2,00 per uur
  - € 6,50 per dag
  
- **Elswout – Noord Holland**
  - € 1,50 per uur
  - € 6,50 per dag
  - € 85,00 per jaar
  
- **Zandenplas – Gelderland**
  - € 6,00 per dag tot 6 meter
  - € 12,00 per dag > 6 meter

## Bijlage 4 | Juridische beschouwing – onttrekking aan de openbaarheid

Adviesnotitie – jurist Emile Vrijman van Staatsbosbeheer

- De Wegenwet zelf geeft geen definitie van het begrip “weg”. Deze definitie is wel te vinden in de rechtspraak van de Raad van State. Volgens deze hoogste bestuursrechter zijn *wegen* in de zin van de Wegenwet:

*“verkeersbanen die een functie vervullen ten behoeve van het afwikkelen van het openbare verkeer en die derhalve naar hun aard of functie een grote, onbepaalde publieksgroep dienen”.*

- Een weg is volgens artikel 4 van de Wegenwet openbaar wanneer deze:
  - gedurende een periode van 30 jaar voor iedereen toegankelijk is (geweest);
  - 10 jaar voor iedereen toegankelijk is en er sprake is onderhoud door overheid; of
  - Als zodanig bestemd door eigenaar en overheid.
- Of de wegenwet ook van toepassing is op een parkeerplaats hangt volgens de Raad van State in een uitspraak uit 2019 af van de vraag of het parkeren bijdraagt aan de afwikkeling van het openbare verkeer. Of een parkeerterrein bijdraagt aan de afwikkeling van het openbare verkeer, hangt – blijkens deze uitspraak - af van de omstandigheden van het geval. Omdat de Raad van State het aannemelijk achtte dat het betreffende parkeerterrein minstens 30 jaar lang een voor iedereen toegankelijke parkeergelegenheid was geweest, oordeelde de Raad van State dat het betreffende parkeerterrein een openbare weg is in de zin van de Wegenwet. Gelet op de parkeerplaatsen rond de Vinkeveense Plassen waarvoor het invoeren van betaald parkeren overwogen wordt, ga ik er van uit dat deze als “openbare weg” kunnen worden gekwalificeerd.
- Volgens de rechtspraak, kan een parkeerplaats niet langer worden gezien als een openbare weg in de zin van de Wegenwet, wanneer er feitelijke belemmeringen bestaan om het betreffende terrein te kunnen betreden. Deze belemmeringen moeten daadwerkelijk aanwezig zijn. Het enkele plaatsen van slagbomen is onvoldoende. Bepalend is dat deze ook daadwerkelijk worden neergelaten.
- Het onttrekken van de beoogde parkeerplaatsen aan de openbaarheid is een besluit dat op grond van de Wegenwet voorbehouden is aan het bevoegd gezag. In deze aangelegenheid is dat de gemeenteraad van de gemeente Ronde Venen. Een dergelijke besluit wordt een “verkeersbesluit” genoemd. Een verzoek tot onttrekking van de genoemde parkeerplaatsen aan de openbaarheid ten behoeve van het invoeren van betaald parkeren kan gedaan worden door “iedere belanghebbende bij de weg”. Gelet op het feit dat het recreatieschap Stichtse Groenlanden eigenaar is van de betreffende parkeerplaatsen, kan zij in deze aangelegenheid als belanghebbende in de zin van de Wegenwet worden aangemerkt.
- Op de voorbereiding van de beslissing op het verzoek is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing. Dit betekent dat het door de gemeenteraad te nemen verkeerbesluit een besluit is in de zin van de Awb, waartegen bezwaar en beroep openstaan.