



2019

Leefbaarheid omgeving Marken

Eindrapport



Patrick Lamper, Sam Klijn en
Jurgen Remmits
Windesheim Flevoland
5-6-2019

Leefbaarheid omgeving Marken

Een onderzoek naar problemen op het gebied van het parkeren en binnenrijden, pakketbezorging en zwaar verkeer op Marken



Patrick Lamper	patrick.lamper@windesheimflevoland.nl	1115996
Jurgen Remmits	jurgen.remmits@windesheimflevoland.nl	1117476
Sam Klijn	sam.klijn@windesheimflevoland.nl	1120237

Windesheim Flevoland, Hospitaaldreef 5, 1315RC Almere
Begeleider gemeente Waterland: Niek Zwaag
Gemeente Waterland, Pierebaan 3, 1141 GV Monnickendam
Begeleider comaker Windesheim: Thijs Homan
5 juni 2019

Voorwoord

Voor u ligt het rapport 'Leefbaarheid omgeving Marken.' Dit rapport is geschreven in het kader van een comakership van de opleiding Ruimtelijke Ontwikkeling - Mobiliteit en is in opdracht van de gemeente Waterland uitgevoerd. Tussen januari 2019 tot en met juni 2019 zijn wij als projectgroep bezig geweest met het onderzoek en het schrijven van dit rapport.

Samen met onze comaker begeleider, Niek Zwaag, hebben wij de onderzoeksvraag voor deze comaker opdracht bedacht. Het onderzoek dat wij hebben uitgevoerd was complex. Na uitvoerig kwantitatief onderzoek hebben wij de onderzoeksvraag en de daarbij behorende deelvragen kunnen beantwoorden. Tijdens dit onderzoek stonden onze stagebegeleider, Niek Zwaag, en onze begeleider vanuit de opleiding, Thijs Homan, altijd voor ons klaar. Zij hebben steeds onze vragen beantwoord, waardoor wij verder konden met ons onderzoek.

Bij deze willen wij graag onze begeleiders bedanken voor de fijne begeleiding en hun ondersteuning tijdens dit traject. Ook willen wij alle respondenten bedanken die mee hebben gewerkt aan dit onderzoek. Zonder hun medewerking hadden wij dit onderzoek nooit kunnen voltooien.

Tevens willen wij oud-begeleider Wouter Derks, de werkgroep verkeer van Marken en de bewoners bedanken voor de fijne samenwerking. Ook van onze vrienden en familie hebben wij wijze raad mogen ontvangen.

Wij wensen u veel leesplezier toe,

Jurgen Remmits, Sam Klijn en Patrick Lamper

Monnickendam, 5 juni 2019

Samenvatting

De gemeente Waterland krijgt klachten vanuit de eilandraad van Marken over de huidige verkeerssituatie. Marken was vroeger een eiland, maar is nu door middel van een dijk verbonden aan het vaste land. Hierdoor is Marken nu bereikbaar voor verkeer terwijl de oude kern van Marken hier nooit voor ontworpen is. Dit levert een aantal klachten op. Deze klachten zijn te verdelen in drie onderdelen; het binnenrijden en parkeren op Marken, bezorgingen op Marken en zwaar verkeer op Marken. De onderzoeksvraag luidt: “Welke maatregelen kunnen er genomen worden om de verkeersproblemen in het historische centrum van Marken te verminderen?”

Aanpak

Om deze vraag te kunnen beantwoorden is er onderzoek gedaan naar de aard van de klachten. Dit is gedaan door middel van een enquête onder de bewoners van Marken en door middel van verkeerstellingen. Daarna is er een literatuuronderzoek uitgevoerd naar mogelijke maatregelen voor de verschillende problemen. Deze maatregelen zijn aan de hand van een aantal vereisten getoetst en daaruit komen de beste maatregelen naar voren.

Bevindingen

Het onderzoek bestaat uit drie onderdelen. De bevindingen staan per onderdeel opgenoemd.

Binnenrijden en parkeren: Bezoekers van Marken rijden de grote parkeerplaats voorbij en komen elders in Marken terecht waar ze niet horen te zijn omdat ze geen bestemmingsverkeer zijn. Uit een schouw blijkt dat de parkeerplaats goed vindbaar is. De bebording naar de parkeerplaats toe is niet op orde. Er staan te veel borden en de borden zijn niet allemaal duidelijk. Dit zorgt voor verwarring.

Pakketbezorgingen: Er zijn klachten over pakketbezorgers. Door middel van een enquête zijn deze klachten onderzocht. Ze zorgen volgens de enquête voor overlast omdat ze in te grote voertuigen rijden, te vaak komen en omdat hun rijgedrag niet wenselijk wordt bevonden. Ze rijden namelijk te hard volgens bewoners en ze zouden geen gevoel hebben voor de situatie omdat ze de weg blokkeren als ze stilstaan om een pakketje te bezorgen.

Zwaar verkeer: In de oude kern van Marken mogen geen voertuigen komen boven de 5 ton. Er wordt nauwelijks op gehandhaafd en dus rijden zware vrachtwagens gewoon door. Hierdoor is er schade te zien in de vorm van verzakkingen en beschadigingen in en naast de weg.

Conclusie

Er zijn genoeg maatregelen te verzinnen die de overlast zouden kunnen verminderen. Niet elke maatregel is realistisch. Per onderdeel zijn de maatregelen afgewogen en is daar de beste maatregel uit gekomen. Wij bevelen de gemeente Waterland de volgende maatregelen aan;

- Handhaaf het inrijdverbod met uitzondering op bestemmingsverkeer met een camerasysteem dat kentekens herkent.
- Probeer de Kruisbaakweg aan te passen waardoor deze een afremmende werking heeft op verkeer.
- Vraag de Deen om een DHL pakketpunt te openen en vraag ze om langer open te blijven om het punt aantrekkelijker te maken.
- Plaats een PostNL pakket- en briefautomaat.
- Stimuleer het overladen op kleinere voertuigen om te voorkomen dat voertuigen zwaarder dan 5 ton Marken in rijden
- Handhaaf het inrijdverbod voor voertuigen zwaarder dan 5 ton met een camerasysteem dat kentekens herkent en herkent wanneer een wagen zwaarder is dan 5 ton.

Inhoudsopgave

Voorwoord	2
Samenvatting	3
1. Inleiding.....	6
1.1 Aanleiding.....	6
1.2 Probleemanalyse	6
1.3 Doelstelling.....	7
1.4 Onderzoeksvragen.....	7
1.5 Aanpak.....	8
1.6 Leeswijzer	9
2. Parkeren en binnenrijden Marken	10
2.1 Inleiding.....	10
2.2 Probleembeschrijving locatie	10
2.3 Wat voor maatregelen zijn er mogelijk?.....	13
2.4 Wat past het beste bij Marken?	17
2.5 Conclusie	19
3. Terugdringen bezorgmomenten.....	20
3.1 Inleiding.....	20
3.2 Probleembeschrijving	20
3.3 Wat voor maatregelen zijn er mogelijk?.....	20
3.4 Wat past het beste bij Marken?	26
3.5 Conclusie	27
4. Zwaar verkeer.....	28
4.1 Inleiding.....	28
4.2 Probleembeschrijving	28
4.3 Wat voor maatregelen zijn er mogelijk?.....	30
4.4 Wat past het beste bij Marken?	34
4.4 Conclusie	35
5. Conclusie/aanbeveling	36
Bibliografie	37
Bijlagen.....	39
1. Enquête	39
1.1 Vragen	39
1.2 Grafieken	42
1.3 Belangrijkste opmerkingen	44
2. Tellingen.....	46

3. Interviews.....	47
3.1 Handhaving.....	47
3.2 Gemeente.....	49
3.4 Werkgroep verkeer.....	52

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Marken is een voormalig eiland dat in gemeente Waterland ligt. Op dit moment is het een schiereiland in het Markermeer. Marken is een voormalig vissersdorp en is sinds het eind van de vorige eeuw een grote toeristische trekpleister. In alle seizoenen komen er dagelijks grote bussen, boten en vele auto's naar het historische centrum van Marken. De gemeente Waterland, de eilandraad en de eilandbewoners geven aan dat door het grote aantal toeristen het eiland tegen problemen op gebied van verkeer aanloopt. Uit onderzoeken van Oranjewoud (2009, 2016 & 2017) blijken er geen grote problemen te zijn op gebied van verkeer. Toch geven bewoners aan dat er een oplossing moet komen om de verschillende in- en externe stakeholders van Marken tevreden te stellen. De gemeente, eilandraad en de bewoners zien graag een oplossing waar iedereen tevreden mee is. Op Marken wonen actieve bewoners die graag mee denken en mee willen beslissen.

Daarom is er een onderzoek uitgevoerd waar verschillende maatregelen in staan beschreven om de verkeersproblemen in het historische centrum van Marken te verminderen. Deze zijn verdeeld onder de volgende onderdelen;

- Parkeren en binnenrijden Marken
- Pakketbezorging
- Zware vrachtwagens

1.2 Probleemanalyse

De problemen zijn onderverdeeld in drie onderdelen. Hieronder staat er per onderdeel genoemd wat het precieze probleem is.

Parkeren en binnenrijden Marken

Marken trekt veel toeristen aan en dat brengt problemen met zich mee. Bewoners klagen namelijk over geparkeerde voertuigen van toeristen. Bij binnenkomst op Marken is er een grote parkeerplaats waar bezoekers horen te parkeren en dat staat aangegeven langs de weg. Toch rijden veel bezoekers door langs het parkeerterrein en komen ze in het dorp terecht. Het is niet de bedoeling dat bezoekers de parkeerplaats voorbijrijden en ergens in het dorp parkeren. Het is zelfs verboden want auto's hebben een parkeervergunning nodig om in de kern van Marken te parkeren.

De toeristen die doorrijden leiden tot overlast, want er rijden onnodig veel mensen door de historische dorpskern. Toeristen die met de auto doorrijden raken in de historische kern in de problemen door de smalle straatjes en terugrijden is dan vaak lastig. De wegen zijn niet gemaakt voor veel autoverkeer, de straten zijn namelijk smal en de huizen zijn dicht op elkaar gebouwd. Er is bij de bouw van de huizen en straten nooit rekening gehouden met de uitvindingen als de auto. Dit omdat het een voormalig eiland is. Toen de Waterlandse Zeedijk werd aangelegd kwam het autoverkeer op. De wegen waren ruim genoeg voor de voormalige vervoersmogelijkheden, maar zijn nu te smal op Marken.

Waarom toeristen doorrijden was nog niet helemaal duidelijk. Er is daarom onderzocht waarom mensen doorrijden en hoe dit voorkomen kan worden. De eilandraad stelde dat de informatie bij het binnenrijden van Marken niet heel duidelijk is, pas echt bij het binnenrijden staan er borden. In dit onderzoek is er onderzocht of door middel van bebording bezoekers beter kunnen worden gestuurd.

Pakketdiensten

De stijgende trend in e-commerce is een knelpunt op Marken, steeds meer mensen bestellen hun producten via internet en laten het thuis bezorgen. Er zijn verschillende klachten van de eilandraad over pakketbezorgers die de weg blokkeren, te snel rijden en bezorgers die er te vaak komen.

De huisnummering op Marken is niet hetzelfde als wat men gewend is in de rest van Nederland. De huisnummering op Marken gaat namelijk op volgorde waarop de huizen zijn gebouwd. Hierdoor zijn pakketbezorgers die niet bekend zijn in de buurt bezig met het zoeken naar het juiste adres en dat neemt tijd in beslag. Ook is Marken, zoals eerder benoemd, niet gemaakt om autoverkeer te faciliteren in de meeste gebieden. Hierdoor hebben pakketbezorgers moeite om de adressen te bereiken en om hun bestelbus netjes aan de kant te zetten. In dit onderzoek is onderzocht of bewoners de klachten over pakketbezorgers ook zo ervaren als de eilandraad en is er naar passende maatregelen gezocht om de klachten te verhelpen.

Zwaar verkeer

Naast bestelbussen zijn zware vrachtwagens ook een probleem. In de haven van Marken zitten namelijk een aantal horecagelegenheden die bevoorraad moeten worden. De bevoorrading van deze horecagelegenheden gebeurt door middel van vrachtwagens. Deze vrachtwagens zijn zwaarder dan toegestaan volgens de eilandraad. Er geldt namelijk een maximaal gewicht van 5 ton per voertuig en deze vrachtwagens zijn volgens de eilandraad vaak toch te zwaar. Zij stellen dat hierdoor sprake is van schade in de berm en verzakkingen van de weg en dit veroorzaakt overlast bij bewoners door de trillingen. Naast het gewicht van de voertuigen is er nauwelijks plaats voor vrachtwagens in de smalle straten van de historische kern, waaronder de haven. Dit brengt ook de nodige problemen met zich mee. Denk hierbij aan opstoppingen tijdens het keren en tijdens het passeren van tegenliggers. In dit onderzoek is er onderzocht of deze vrachtwagens echt zwaarder zijn dan de 5 ton en zijn er oplossingen bedacht om dit probleem tegen te gaan.

1.3 Doelstelling

Het doel was om gemeente Waterland en de eilandraad van Marken een advies te geven waarmee de overlast van de verkeersproblemen die de bewoners ervaren teruggedrongen kan worden. Het advies bestaat uit een lijst van problemen en mogelijke oplossingen die zijn gecategoriseerd en onderverdeeld op verschillende punten. Na het doen van onderzoek naar oorzaken en op basis daarvan oplossingen bedacht te hebben voor de verschillende knelpunten is er een conclusie opgesteld. Na de oplossingen te hebben bedacht zijn de verschillende oplossingen afgewogen en daarbij is er een analyse van voor- en nadelen gedaan. Hieruit hebben wij de beste oplossingen gekozen en bevelen wij deze aan.

1.4 Onderzoeksvragen

Om de knelpunten volgens de gemeente Waterland voor Marken uit te werken is er een hoofdvraag opgesteld, deze hoofdvraag luidt:

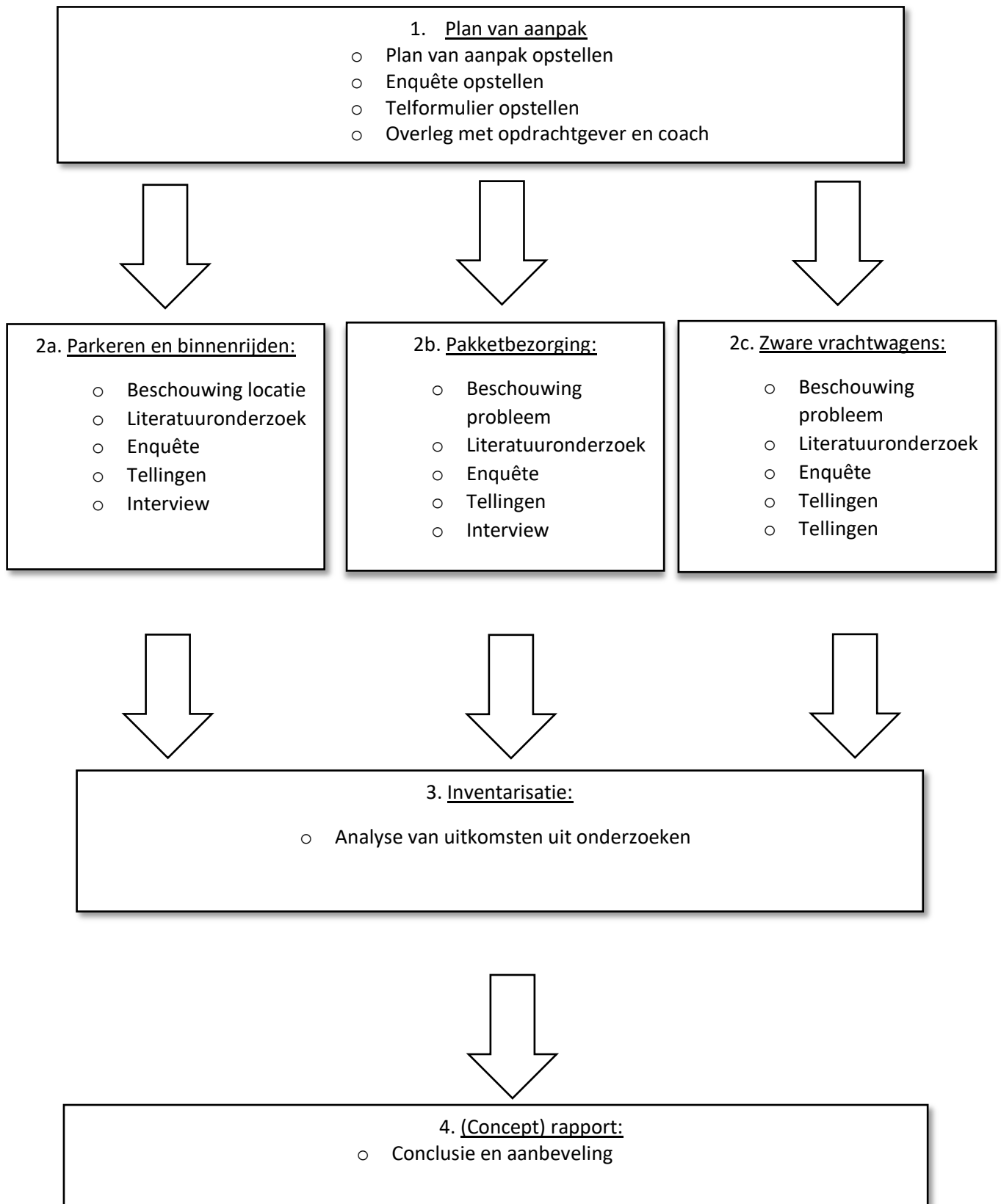
- Welke maatregelen kunnen er genomen worden om de verkeersproblemen in het historische centrum van Marken te verminderen?

Om deze hoofdvraag te beantwoorden zijn er ondersteunende deelvragen opgesteld, deze deelvragen zijn:

- Wat ervaren de bewoners aan overlast van de drie onderwerpen?
- Welke maatregelen zijn er nodig om niet-bestemmingsverkeer naar de parkeerplaatsen te leiden, waardoor zij niet meer in de historische kern terecht komen?
- Welke maatregelen zijn nodig om het aantal verschillende bestelbusjes van pakketjes te verminderen in de historische kern van Marken?
- Welke maatregelen worden nodig geacht om het vrachtverkeer op Marken te verminderen?

1.5 Aanpak

De aanpak van dit onderzoek staat beschreven in onderstaand diagram.



1.6 Leeswijzer

Hoofdstuk 2:

In hoofdstuk twee ligt de focus op het eerste onderdeel van het onderzoek, het inrijden van Marken. Hier vindt u een uitgebreide probleemanalyse, de literatuurstudie met mogelijke maatregelen voor dit knelpunt en een conclusie met aanbevelingen aan de gemeente Waterland.

Hoofdstuk 3:

In hoofdstuk drie wordt dieper ingegaan op het knelpunt pakketbezorging op het voormalig eiland. U leest hier over de ins- en outs van het probleem, de mogelijke maatregelen omschreven in de literatuurstudie en hier vindt u een conclusie met aanbevelingen.

Hoofdstuk 4:

Als laatste inhoudelijk hoofdstuk wordt in hoofdstuk vier dieper ingegaan op zwaar verkeer. Hier is er onderzoek gedaan naar het probleem en hier zal u ook een conclusie met aanbevelingen vinden.

Hoofdstuk 5:

Als afsluiting wordt er in hoofdstuk vijf een conclusie en definitieve aanbeveling gedaan. Hier vindt u ook de belangrijkste bevindingen van het onderzoek.

2. Parkeren en binnenrijden Marken

2.1 Inleiding

Het voormalige eiland Marken trekt jaarlijks meer dan vierhonderdduizend toeristen. Deze toeristen zijn dagjesmensen die graag een dagje over het schiereiland rondlopen (Gollin, 2015). Deze dagjesmensen komen met verschillende modaliteiten naar Marken. Dit zijn onder andere bussen, vaartuigen, auto's en motoren. 92% licht verkeer, 7% middelzwaar verkeer en 1% zwaar verkeer (Telwerk B.V., 2019)

2.2 Probleembeschrijving locatie

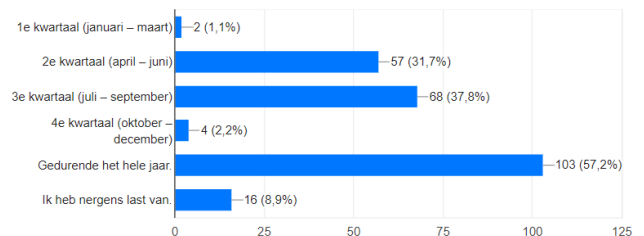
Zoals hierboven al vermeld trekt Marken veel toeristen aan met de auto. Dit brengt problemen met zich mee. Bewoners en handhaving klagen namelijk over foutgeparkeerde voertuigen van toeristen en het negeren van het inrijverbod. (Chris, 2019). Uit de enquête (zie bijlage 1) blijkt dat 78,9% van de bewoners van Marken zegt dat ze last hebben van voertuigen die het inrijverbod negeren. Als Marken wordt binnengereden is er aan de linkerkant een groot parkeerterrein aangelegd voor bezoekers van het eiland. De parkeerplaats is op afbeelding 1 te zien. Ondanks de bebording zien veel bezoekers het parkeerterrein niet of negeren ze dit. Als de bezoekers voorbij dit parkeerterrein rijden, negeren zij het inrijverbod. Het inrijdverbod wordt aangegeven door middel van een C12-bord met een onderbord waar "met uitzondering voor bestemmingsverkeer" op staat. Of bezoekers dit bewust negeren of het simpelweg niet weten is niet zeker. Op de vraag wat de bewoners van de huidige inrichting vinden zegt 55,6% dat ze het niet duidelijk vinden. Dit probleem is het hele jaar aanwezig, maar volgens de enquête is het probleem in het 2^e en 3^e kwartaal het grootst. Dit is te zien in grafiek 1. Ondanks dit krijgt de gemeente weinig klachten volgens de Niek Zwaag.



Afbeelding 1 De parkeerplaats. Bron: (Google, sd)

In welke periode ervaart u de meeste overlast?

180 antwoorden

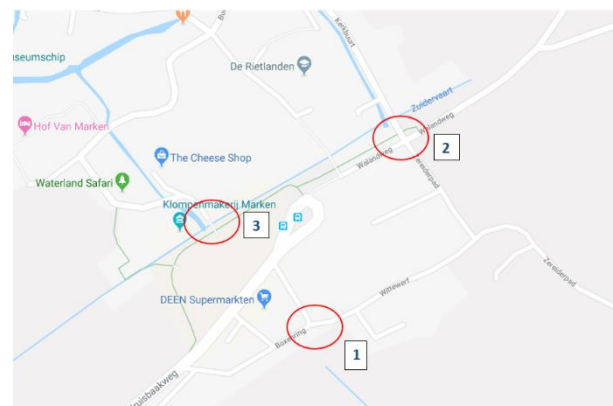


Grafiek 1 In welke periode ervaart u de meeste overlast?
Bron: enquête

'We krijgen bijna geen klachten meer, we weten wel dat er wat klachten zijn over het inrijden en dan met name het inrijden van auto's met buitenlandse kentekens.' – Niek Zwaag 2019

Marken heeft in totaal drie ingangsmogelijkheden. Niet-bestemmingsverkeer hoort daar niet te rijden in verband met het inrijdverbod. Deze mogelijkheden zijn te zien op afbeelding 2. Deze drie ingangen zijn;

1. De Boxenring
2. Walandweg
3. De Beatrixbrug



Afbeelding 2 Locaties van drie ingangen van Marken
Bron: (Google, sd)

Welke problemen zijn er zichtbaar en zouden verbeterd kunnen worden?

Een schouw bracht vijf probleemlocaties aan het licht. Deze probleemlocaties staan aangegeven op afbeelding 3. Per locatie wordt er beschreven wat het probleem is en wat een oplossing zou kunnen zijn.

Locatie 1

Op de Kruisbaakweg, ongeveer 175 meter voor Marken, staan twee A01-60-ZB borden (zone 60 km/uur). Deze borden moeten worden vervangen omdat de borden niet goed meer reflecteren. Hierdoor is de zichtbaarheid flink lager. De Europese Unie beschrijft volgens de website verkeerskunde in diverse richtlijnen (onder andere de ECE 070 en de ECE 104) nauwkeurig aan welke vereisten markerings- en signaalborden dienen te voldoen. Hier worden eisen gesteld aan afmeting, vorm en reflectiegraad van borden. (Verkeerskunde, sd). De twee A01-60-ZB borden (zone 60 km/uur) voldoen niet aan deze vereiste producteigenschappen, waaronder bijvoorbeeld retroreflectie, kleur. Dit is duidelijk te zien als je merken binnen rijdt.

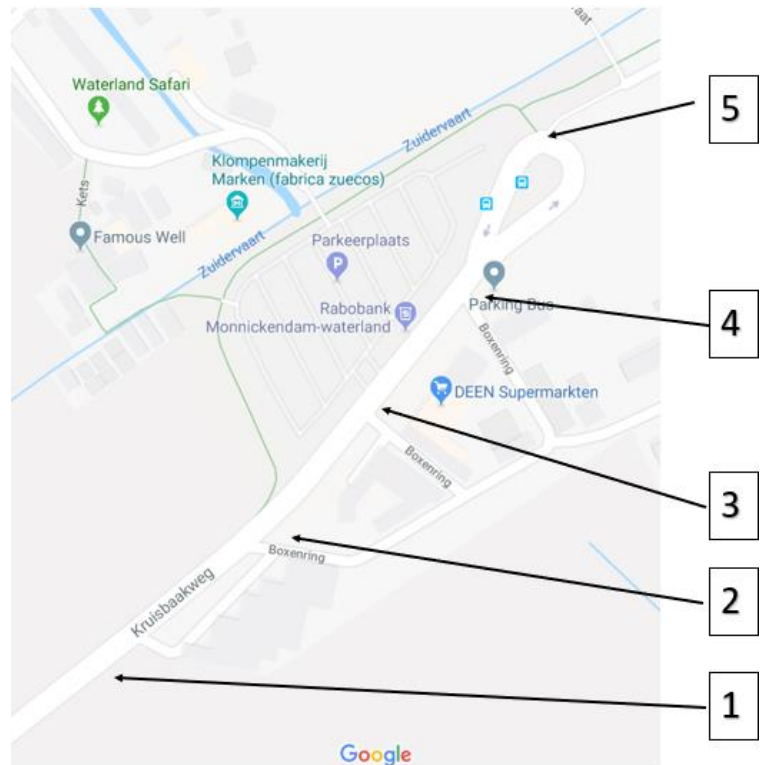
Daarbij zou het logischer zijn dat de twee borden vervangen zouden worden door twee A01-60 borden (maximumsnelheid). Het heeft namelijk geen meerwaarde om een zone 60 km/uur bord te plaatsen als het een stuk weg is van ongeveer 100 meter zonder afslagen.

Locatie 2

Binnen de bebouwde kom op de Kruisbaakweg staan er twee A01-30-ZB borden (zone 30 km/uur). De maximale snelheid lijkt voor de omgeving een goede keuze, er zijn namelijk veel verschillende verkeersstromen. Volgens het SWOV moet een lage snelheid fysiek worden afgedwongen door bijvoorbeeld drempels, plateaus, wegversmallingen of zigzagverleggingen van de weg (SWOV, 2018). Op dit moment ligt er een drempel maar de snelheid ligt veel hoger dan de 30 km per uur. Uit de tellingen door tellussen is er geconcludeerd dat de gemiddelde snelheid van de zeedijk naar Walandweg van de 14 dagen 43 km/uur is en van Walandweg naar zeedijk zelfs 49 km/uur is (Telwerk B.V., 2019). Deze lussen hebben in de 30km/uur zone gelegen. Er wordt dus aanzienlijk harder gereden dan de maximumsnelheid.

Locatie 3

De begeleiding naar de parkeerplaats is prima in orde. Het wegontwerp nodigt mensen uit om als eerst naar de parkeerplaats te rijden. Er is veel aandacht besteed aan het ontwerp. Dit kan je terugzien aan de aanvullende wegmarkering die geplaatst is en het zelfontworpen bord. Uit onderzoek van Barbera Hennequin blijkt dat je op moet letten met dit soort borden. Verkeerd of onduidelijk geplaatste borden kunnen aanleiding zijn voor het ontstaan van gevaarlijke situaties. Italiaanse, Spaanse en Belgische weggebruikers zeggen het vaakst, dat dit soort situaties hen eerder in problemen heeft gebracht (respectievelijk 58, 55 en 40%). Nederlandse weggebruikers bleken beduidend minder vaak door onduidelijke of verkeerd geplaatste borden in eigen land in de



Afbeelding 3 Locaties schouw Bron: (Google, sd)

problemen te zijn gekomen (18%) (Hennequin, 2015). Desondanks dat blijkt uit de enquête en de interviews dat dit bord duidelijk genoeg is en bezoekers begeleidt naar de parkeerplaats. Het enige wat logischer zou zijn is om alle verschillende voertuigen die op het bord staan afgebeeld gewoon te vervangen voor een grote P. Dit om ervoor te zorgen dat bezoekers sneller de parkeerplaats zien en minder bezig zijn met het bord. (Hennequin, 2015). Daarnaast zegt de verkeersgroep dat ze dit bord een paar meter van te voren herhaalt willen hebben en eventueel aan beide kanten van de weg. Dit om er voor te zorgen dat bezoekers het bord niet over het hoofd zien. (Verkeersgroep, 2019)

Locatie 4

Vorbij de parkeerplaats en de ingang van de Deen heb je een keerlus, ook wel de druppel genoemd. Deze lus is goed aangelegd. De lus haalt de snelheid van de voertuigen er goed uit, hierdoor valt het sneller op dat het verboden is om verder te rijden voor niet bestemmingsverkeer. Wat wij zelf hebben aanschouwd is dat een Marker zelf deze lus niet wilde maken en een "short cut" nam. De bestuurder heeft hierbij het D2-bord genegeerd. Voor de verkeersveiligheid is het verstandig om op deze locatie een fysieke rijbaanscheiding toe te passen zoals te zien op afbeelding 3, om ervoor te zorgen dat bestuurders de "short cut" niet meer gaan maken. De lijnbussen hebben een uitzondering voor het D2-bord. Wij zijn van mening dat het verstandig is dat de bus ook het D2-bord moet volgen. Aan deze kant zou namelijk ook ruimte voor een halte kunnen worden gemaakt. Je zorgt er zo voor dat er geen verwarring ontstaat onder de bezoekers die achter de bus rijden.



Afbeelding 4 Scheidingsbanden Bron: (strykverwoinfra, sd)

Locatie 5

De twee geslotenverklaringsborden richting de Kruisbaakweg en de oude kern zouden verbeterd kunnen worden. De geslotenverklaring is ondanks de vier talen niet duidelijk. De onduidelijk komt mede doordat het een omgebouwd bebouwde kom bord is. De bebouwde kom bord is te zien op afbeelding 4. Het C12-bord is erg klein en valt eigenlijk weg in de drukte van het bord. (Chris, 2019)



Afbeelding 5 Huidig bord Bron: (Zwaag)

Het zou verstandig zijn om een bord te plaatsen die de nadruk legt op de geslotenverklaring, zodat bezoekers van Marken het bord niet over het hoofd zien. Een voorbeeld van dat bord is te zien op afbeelding 5. Het C12-bord is duidelijk te herkennen voor iedereen. De verkeersborden van de Europese landen verschillen in uiterlijk, maar zijn in hoofdlijnen gelijk. Dit komt voornamelijk door het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer uit 1968. (Wettenbank, 2019)

Het onderbord zou voldoen als het enkel in het Nederlands staat. Bestemmingsverkeer uit het buitenland van de hotels, Airbnb of andere bestemmingen zouden op voorhand al informatie kunnen krijgen dat voor hun een uitzondering geldt. Doordat je de borden rustig houdt snappen mensen het ook sneller. (Hennequin, 2015) Een voorbeeld van een rustig bord is te zien op afbeelding 6.



Afbeelding 6 Nieuw bord Bron: Patrick Lamper

2.3 Wat voor maatregelen zijn er mogelijk?

Het binnenrijden van Marken ondanks het inrijverbod is een groot probleem. In dit hoofdstuk wordt er onderzocht wat voor maatregelen er bestaan voor het huidige probleem.

Verkeerspalen

Een bekend systeem om een weg volledig af te sluiten is om gebruik te maken van een verkeerspaal. Deze maatregel is onderzocht omdat 17,2% van de bewoners graag ziet dat het inrijden van Marken fysiek onmogelijk wordt gemaakt volgens de enquête. Op afbeelding 7 is er een versie van een verkeerspaal te zien. Deze verkeerspaal wordt ook wel een bollard of poller genoemd. Door gebruik te maken van dit systeem wordt de weg fysiek afgesloten. Pollers zijn goedkoop in onderhoud en kunnen in veel situaties worden gebruikt, dus ook op Marken.



Afbeelding 7 Poller
Bron: (Wikipedia, sd)

De paal zou kunnen werken in combinatie met een kentekenscanner. Hierdoor kunnen de bewoners doorrijden en kan niet-bestemmingsverkeer niet doorrijden. De kentekens van bewoners zijn immers al verzameld voor het huidige systeem met parkeervergunningen. Een voordeel aan een verkeerspaal met een kentekenscanner is dat er geen landschapsvervuiling is het niet nodig is om steeds een pasje te scannen om binnen te komen. Dit kost namelijk meer tijd dan het scannen van kentekens. Er is enkel een paal nodig met camera's om dit te realiseren. Doormiddel van een speciale website kan een bewoner zijn bezoekers en vooraf aan melden voordat ze daadwerkelijk gebruik kunnen maken van deze poller. Daarnaast kan een bedrijf ook vooraf toegang aanvragen.

Volgens Frans Penninx van het bedrijf Elpar, dat gespecialiseerd is in verkeerspalen, heeft een poller een tijd nodig van ongeveer 10 seconden tot deze in de grond is gezakt. Dit is echter afhankelijk van het type poller en de veiligheidsklasse. De prijs is afhankelijk van de situatie. De gemiddelde poller kost vijftien- tot twintigduizend euro. Dit is afhankelijk van de uitvoering, er zijn namelijk een aantal verschillende mogelijkheden (Penninx, 2019). Voor een bedrag van vijftien- tot twintigduizend euro heb je een sterke en betrouwbare verkeerspaal en een web-portal. Als de poller in storing zou treden kan je handmatig met een speciale sleutel de paal naar beneden krijgen.

Hulpdiensten kunnen altijd doorrijden door middel van het INCAR-systeem waar de poller op reageert. Pakketdiensten zouden met een transponder verder kunnen rijden als hier vooraf afspraken over worden gemaakt met vervoerders.

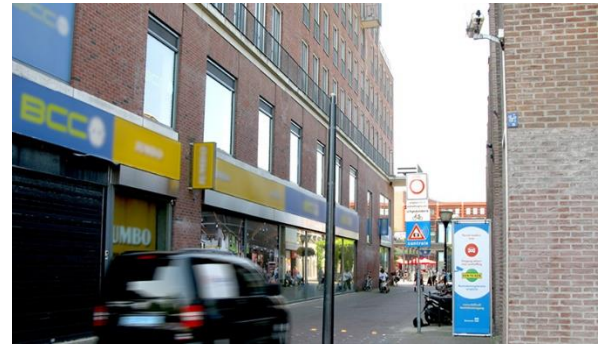
Het nadeel aan de poller is dat hij er ongeveer 10 seconden over doet om te zakken. (Portacon, sd) Logisch gerekend zou dit in de spits voor veel opstoppingen en irritaties kunnen zorgen. De levensduur van een poller is ongeveer 12 jaar volgens Elpar. (Portacon, sd)

Tabel 1 Samenvatting verkeerspaal

<i>Kosten</i>	vijftien- tot twintigduizend euro
<i>Slagingskans</i>	De poller duurt lang over het zakken (10 sec). Hierdoor kan er te veel vertraging ontstaan
<i>Levensduur</i>	12 jaar
<i>Experts</i>	De experts zien het in praktijk niet als een oplossing omdat het niet handig lijkt en omdat maar 5% doorrijdt volgens de werkgroep verkeer.

Camerahandhaving

Door middel van camerahandhaving is er te controleren of iemand ontheffing heeft. Bij camerahandhaving vindt de controle alleen niet vooraf plaats, maar achteraf. Deze camera staat of hangt op een plaats vanaf waar al het voorbijkomende verkeer gescand kan worden. Een voorbeeld hiervan is te zien op afbeelding 7. De camera hangt bij een in- of uitgang van een gebied in een smalle doorgang. Voorbijkomend verkeer kan daarom het zichtveld van de camera niet vermijden. Bij een voorbijrijdend voertuig controleert het systeem of het voertuig een ontheffing heeft en dus het gebied in had mogen rijden. Als dit niet het geval is dan kan een er een waarschuwing of een boete worden verstuurd. Bij dit systeem is het essentieel dat de weggebruiker goed wordt geïnformeerd dat dit gebied gesloten is voor mensen zonder ontheffing. Het systeem moet de uitgangspunten die de overheid heeft gedefinieerd volgen. Deze uitgangspunten hebben betrekking op juridisch en technisch gebied. 24,4% van de bewoners van Marken zegt in de enquête dat camerahandhaving een oplossing kan bieden voor het binnenrijden probleem.



Afbeelding 8 Camerahandhaving Bron: (verkeersnet, sd)

Na een telefoongesprek met Brickyard is het duidelijk geworden dat je met de camera's en de software veel problemen van Marken kan oplossen. De camera's kosten rond de tienduizend euro per stuk en daarnaast bedragen de kosten driehonderd euro per maand voor de software en het web-portal. In het web-portal staan alle kentekens van de bewoners van Marken. Deze zijn al beschikbaar omdat die data al wordt gebruikt voor het huidige systeem van parkeervergunningen. Er is een mogelijkheid dat bewoners, hoteleigenaren en bedrijven hun bezoekers kunnen aanmelden zodat zij zonder boete door kunnen rijden. (Haije, 2019)

Door de afhandeling uit te besteden hoeft er alleen betaald te worden als er daadwerkelijk opvolging plaatsvindt. Volgens Brickyard heeft camerahandhaving te volgende voordelen (Haije, 2019);

- 99% betrouwbaarheid
- Waar nodig selectieve toegang variabel in te stellen
- Nood- en hulpdiensten kunnen ongehinderd doorrijden
- Ontheffingen zijn achteraf te corrigeren
- Goedkoper dan beweegbare obstakels

Naast het controleren of de voertuigen een ontheffing hebben kan het systeem ook een oplossing bieden voor de te zware voertuigen boven de 5 ton. Het kenteken van het voertuig wordt dan in de database van het RDW gecontroleerd. In de database van het RDW staat het gewicht van het voertuig, zowel leeg als vol, geregistreerd.

Volgens brickyard gaan de camera's lang mee maar ze weten zelf nog niet hoe lang. Dit komt omdat het een nieuw concept is. Alle camera's van brickyard zijn nog niet vervangen. De langste staat op dit moment op 6 jaar maar de camera's zouden makkelijk 12 jaar mee kunnen gaan. (Haije, 2019)

'Als ze het doorrijden echt willen voorkomen zal een fysieke afsluiting met een kenteken-camera systeem het beste zijn. Het wegontwerp zou hetzelfde blijven.' –
Niek Zwaag 2019

Tabel 2 Samenvatting camerahandhaving

<i>Kosten</i>	Rond de tienduizend euro + onderhoud en softwarekosten
<i>Slagingskans</i>	De meeste bewoners van Marken zien deze maatregel werken in combinatie met het wegontwerp aanpassen. Daarnaast kunnen de verschillende bedrijven makkelijk hun bezoekers aan melden met de web portal. Hierdoor blijft iedereen tevreden.
<i>Levensduur</i>	12 jaar
<i>Experts</i>	De verschillende experts zien dit wel als mogelijke oplossing. Vooral Niek Zwaag zegt dat een combinatie met wegontwerp en een camera systeem een oplossing kan zijn.

Slagboom

Een andere manier om de weg volledig af te sluiten is het gebruik slagbomen. Dit werkt hetzelfde als de maatregel met de poller. Het voordeel aan een slagboom ten opzichte van de poller is dat een slagboom beter zichtbaar is, kijk maar naar de afbeelding 9. De slagboom zit op ooghoogte van de bestuurder en is daardoor beter zichtbaar dan de poller. Daarnaast doet een slagboom gemiddeld 3 seconden over het opendoen, dit is een stuk sneller dan een poller met 10 seconden. Hoe snel de slagboom precies open gaat hangt af van de keuze van het soort slagboom. Doordat de slagboom sneller open gaat dan een poller heeft hij een voorsprong op de poller. Daarin tegen staat een poller mooier in de openbare ruimte.



Afbeelding 9 Slagboom Bron: (Google, sd)

De kosten van een automatische slagboom verschillen. Het hangt af van de installatie die er nodig is, afhankelijk van de manier van bediening en beveiliging die er wordt gewenst. Het bedrag van een automatische slagboom start vanaf tweeduizend euro en loopt op naar mate er andere uitvoeringen worden geselecteerd. (Portacon, sd). Zoals eerder vermeld bij de maatregel over de poller zou de slagboom intensief worden gebruikt in Marken. Uit de telgegevens kan er bijvoorbeeld al gehaald worden dat er 1193 verkeersbewegingen gemiddeld zijn op een dag. (Telwerk B.V., 2019) hiernaast moeten er nog een aantal opties bij als een kentekenscanner, een web-portal en een optie om met een bezoekerspas binnen te komen om het systeem volledig te krijgen. Je hebt namelijk alleen voor tweeduizend euro een slagboom. (Portacon, sd). Marken heeft drie ingangen en zou dus ook drie slagbomen moeten hebben. De levensduur van een slagboom is ongeveer 10 jaar volgens Elpar. (Portacon, sd)

‘Het is een erg complex systeem zegt handhaving omdat je met zo veel verschillende verkeersstromen zit.’ - Handhaving

Tabel 3 Samenvatting slagboom

<i>Kosten</i>	Begint met 2 duizend euro
<i>Slagingskans</i>	De slagboom gaat sneller open dan een poller.
<i>Levensduur</i>	10 jaar
<i>Experts</i>	Doordat het een erg complex systeem is met verschillende verkeersstromen lijkt handhaving het niet handig om merken op deze manier af te sluiten.

Wegontwerp aanpassen

Het wegontwerp aanpassen zou kunnen bijdragen aan het verminderen van het doorrijden. De werkgroep verkeer ziet graag terug dat de bezoekers eerder naar de parkeerplaats worden geleid (groene pijl op afbeelding 10) of dat dat de hoofdweg over de parkeerplaats loopt. (Verkeersgroep, 2019) Uit de enquête blijkt dat 31,1% bewoners van Marken graag terug dat het wegontwerp wordt aangepast.

De levensduur van een wegontwerp is ongeveer 30 jaar. (CROW, sd) Het wegontwerp aanpassen zodat de hoofdweg bijvoorbeeld over de parkeerplaats gaat zal ongeveer 150 duizend euro kosten. (Ed, 2019)



Afbeelding 10 Plattegrond inrijden parkeerplaats
Bron: (Google, sd)

Tabel 4 Samenvatting wegontwerp

Kosten	150 duizend
Slagingskans	De meeste bewoners zien dit als mogelijke oplossing en denken dat zeker zou helpen om meer bezoekers richting de parkeerplaats te leiden
Levensduur	Streven 30 jaar volgens het CROW
Experts	<ul style="list-style-type: none"> - Niek Zwaag ziet het liefste niet dat het wegontwerp wordt aangepast. - Verkeersgroep ziet graag dat het wegontwerp wordt aangepast zodat meer mensen naar de parkeerplaatsen gaat - Handhaving vindt dat het wegontwerp al goed verwijst naar de parkeerplaatsen

Volledige afsluiting

Een andere mogelijke oplossing voor deze kwestie is het volledig afsluiten van Marken. Hiermee wordt bedoeld dat het eiland wordt afgesloten voor bewoners, bezoekers en bezorgers. Hulpdiensten zouden wel verder kunnen om de veiligheid van Marken te garanderen. De bewoners, bezoekers en bezorgers zouden dan op de centrale parkeerplaats moeten parkeren en verder moeten lopen naar hun bestemming. Deze oplossing is voor heel Marken niet gewenst zegt de verkeersgroep omdat bewoners zelf graag met hun auto zo dicht mogelijk bij hun huis willen parkeren. (Verkeersgroep, 2019)

De kosten zullen niet erg hoog zijn omdat je het gebied eigenlijk afsluit dus je hoeft de wegen alleen maar af te sluiten door een ander wegontwerp. Het wegontwerp aanpassen zou ongeveer 100 duizend euro kosten. (Ed, 2019)

Tabel 5 Samenvatting afsluiting

Kosten	100 duizend euro
Slagingskans	Deze oplossing is in de situatie van Marken niet gewenst omdat bewoners zelf graag met hun auto zo dicht mogelijk bij hun huis willen parkeren.
Levensduur	Zo lang als de gemeente zelf wilt
Experts	Geen mogelijkheid

2.4 Wat past het beste bij Marken?

In het hoofdstuk “wat past het beste bij Marken?” wordt er gebruik gemaakt van een tabel met scores en gegevens. Deze gegevens en scores kunnen gekoppeld worden aan een bepaalde waarde. Zoals te zien in de tabel hieronder.

Tabel 6 Score, plek & waarde aan de score

Score	Plek	Waarde aan de score
--	5	0
-	4	25
0	3	50
+	2	75
++	1	100

De kans is aanwezig dat in de tabel een indicator de zelfde score krijgt bij een maatregel. Dan wordt de score niet door vijf maar door 4 gedeeld (0-33-66-100). Dit is gedaan om een zo eerlijk en betrouwbare mogelijk een eind score te krijgen die je kan vergelijken met elkaar.

Tabel 7: Parkeren en binnenrijden Marken TOTAAL

--/0/+/++	Eenheid	De Poller	Achteraf camerahandhaving	Slagboom	Wegontwerp	Volledige afsluiting
Kosten	Duizend €	15	10	2	150	100
Slagingskans	--/0/++	-	++	0	++	-
Levensduur	jaar	12	12	10	30	Onbeperkt
Experts	--/0/++	-	++	-	0	-

→ cijfers omgezet naar een score

Tabel 8 Parkeren en binnenrijden Marken SCORE

--/0/+/++	Eenheid	De Poller	Achteraf camerahandhaving	Slagboom	Wegontwerp	Volledige afsluiting	
Kosten	--/0/++	0	+	++	--	-	5 (25)
Slagingskans	--/0/++	-	++	0	++	--	4 (33)
Levensduur	--/0/++	0	0	--	+	++	4 (33)
Experts	--/0/++	-	++	-	+	--	4 (33)

→ score omgezet naar een waarde

Tabel 9 Parkeren en binnenrijden Marken WAARDE

--/0/+/++	De Poller	Achteraf camerahandhaving	Slagboom	Wegontwerp	Volledige afsluiting
Kosten	50	75	100	0	25
Slagingskans	33	100	66	100	0
Levensduur	33	33	0	66	100
Experts	33	100	33	66	0
totaal	159	308	199	232	125

Tabel 10 Parkeren en binnenrijden Marken PLEK

Maatregel	Plek	Score
Achteraf camerahandhaving	1	308
Weg-ontwerp	2	232
Slagboom	3	199
De Poller	4	159
Volledige afsluiting	6	125

Uiteindelijk blijkt uit het onderzoek dat het verstandig is om met een kentekensysteem te werken. Door te werken met zo'n systeem wordt het handhaven een stuk makkelijker. De installatie hiervan kan zonder dat het de bewoners van Marken hindert. Op het voormalig eiland wordt op dit moment namelijk al gebruik gemaakt van parkeervergunningen die op kenteken staan.

Selectieve toegang van alleen bewoners en de bezoekers kan door middel van camerahandhaving op een publieksvriendelijk manier en een open straatbeeld. Camerahandhaving verandert het gedrag van weggebruikers. Zonder fysieke obstakels op straat blijft de doorgang voor nood- en hulpdiensten gewaarborgd, blijft het open karakter van een gebied bestaan en blijft de veiligheid van weggebruikers verzekerd.

Zoals al eerder vermeld in de vorige paragraaf: "In het web-portal kunnen alle kentekens van de bewoners worden ingezet, ook is er een optie dat bewoners, hoteleigenaren en bedrijven hun bezoekers aanmelden om ervoor te zorgen dat hun bezoek kan doorrijden. Brickyard zegt zelf dat ze graag een keer een proefinstallatie willen laten zien en de mogelijkheden willen bespreken" Camerahandhaving beheert de gemeente met een centraal backofficesysteem. De boa die de observatiebeelden moet beoordelen krijgt hierbij enkel de mogelijke overtreders te zien. Na accordering zet hij de export klaar voor het CJIB. Het voordeel aan deze installatie is dat ook het te zware vrachtverkeer geregistreerd wordt. Hierdoor kan er meteen ook gewaarschuwd en beboet worden.

Tabel 11 Kosten camerasysteem

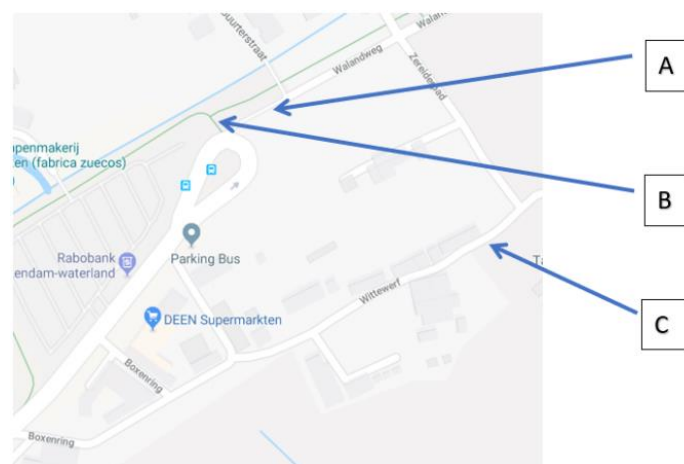
De camera's	Rond de 10.000 euro per stuk
Web portal	300 per maand
Plaatsing kosten	Niet bekend zonder offerte

Locaties

Als er kentekenhandhaving wordt toegepast moeten de camera's op de drie plekken komen te staan waar je Marken in rijdt.

- A. Walandweg
- B. De Beatrixbrug
- C. Boxenring

De camera's mogen alleen beboeten als alles juridisch in orde is. Bebording en wegontwerp moeten dus in orde zijn. Het is daarom van belang om dit zorgvuldig te realiseren. Het bedrijf dat gespecialiseerd is in de plaatsing van zulke camera's kan hier een adviserende rol vervullen.



Afbeelding 11 Eventuele locaties ANPR-camera's Bron: (Google, sd)

2.5 Conclusie

In dit deel van het onderzoek wordt er een antwoord gegeven op de vraag: ‘Welke maatregelen zijn er nodig om niet bestemmingsverkeer naar de parkeerplaatsen te leiden, waardoor zij niet meer in de historische kern terecht komen?’

Bezoekers van Marken rijden de grote parkeerplaats voorbij en komen elders in Marken terecht waar ze niet horen te zijn omdat ze geen bestemmingsverkeer zijn. Dit zorgt voor problemen in Marken. Uit een schouw blijkt dat de parkeerplaats goed vindbaar is. De bebording naar de parkeerplaats toe is niet op orde. Er staan te veel borden en de borden zijn niet allemaal duidelijk. Dit zorgt voor verwarring. Er is een maatregel nodig als de gemeente wenst dat er minder niet bestemmingsverkeer doorrijdt. Door de maatregelen met elkaar te vergelijken is er een top 5 ontstaan

Tabel 12 Parkeren en binnenrijden Marken PLEK

Maatregel	Plek	Score
<i>Achteraf camerahandhaving</i>	1	308
<i>Weg-ontwerp</i>	2	232
<i>Slagboom</i>	3	199
<i>De Poller</i>	4	159
<i>Volledige afsluiting</i>	6	125

Op plaats 1 is achteraf camerahandhaving gekomen. Camerahandhaving is op deze plek gekomen door onder andere de volgende dingen. Selectieve toegang van alleen bewoners en de bezoekers kan door middel van camerahandhaving op een publieksvriendelijk manier en een open straatbeeld. Camerahandhaving verandert het gedrag van weggebruikers. Zonder fysieke obstakels op straat blijft de doorgang voor nood- en hulpdiensten gewaarborgd, blijft het open karakter van een gebied bestaan en blijft de veiligheid van weggebruikers verzekerd. Het totaal plaatje van met de kosten, slagingskans, levensduur en experts heeft de uiteindelijke nummer 1 plaats gegeven.

3. Terugdringen bezorgmomenten

3.1 Inleiding

De stijgende trend in e-commerce is een knelpunt op Marken, steeds meer mensen bestellen hun producten via internet en laten het thuis bezorgen. Er zijn verschillende klachten van de eilandraad over pakketbezorgers die de weg blokkeren, te snel rijden en bezorgers die er te vaak komen. De eilandraad vraagt of er maatregelen genomen kunnen worden om de overlast te verminderen. Om dit te onderzoeken is er onderzocht hoeveel mensen er precies overlast ervaren en wat de oorzaken daarvan zijn. Zo kon er effectief naar oplossingen worden gezocht.

3.2 Probleembeschrijving

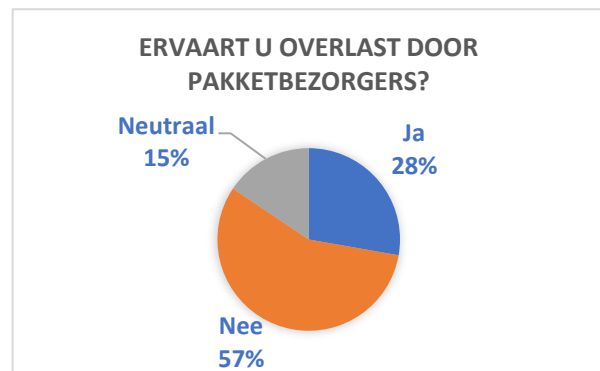
Uit de enquête onder de inwoners van Marken blijkt dat 27,8% van de bewoners overlast ervaart door pakketbezorgers, zie bijlage 1 en grafiek 2. Ook blijkt er uit de enquête dat mensen het meest last hebben van pakketbezorgers die de weg blokkeren, daarna last hebben van bezorgers die te hard rijden en als derde last hebben van bezorgers die in te grote wagens door Marken rijden. Verder gaven mensen aan dat bezorgers te vaak langs kwamen en dat er te veel verschillende bezorgbedrijven op Marken pakketten bezorgen. De gemeente krijgt zelf weinig klachten van bewoners over pakketbezorgers.

‘Nee, we krijgen daar niet veel klachten over, toevallig kreeg ik er van de week één en dat was dat ze met name te hard rijden.’ – Niek Zwaag 2019

Welke problemen zijn er zichtbaar en zouden verbeterd kunnen worden?

Na een schouw op Marken blijkt dat er ook op Marken veel verschillende bezorgers actief zijn. Veel verschillende bezorgbedrijven zijn actief op Marken. Het gaat hier om meer bezorgbedrijven dan enkel de grootste marktspelers als PostNL, DHL, DPD en GLS. Het gaat hier bijvoorbeeld ook om kleinere bedrijven die als service het product afleveren en bijvoorbeeld ook in huis plaatsen.

Het valt op dat zij in dezelfde bestelbussen rijden als elders in Nederland. Het ging soms wat langzamer, maar de bezorgers wisten elke keer hun bus door de smalle straten van het oude deel van Marken te manoeuvreren. Daarnaast moesten ze ook nog kijken naar de huisnummers aangezien het oude deel van Marken een andere structuur heeft dan de rest van Nederlandse woonwijken. Huizen staan daar niet netjes op een rij en de huisnummering heeft geen duidelijke structuur. Hierdoor zijn veel pakketbezorgers veel aan het zoeken naar het juiste adres en rijden zij langer rond dan in andere plaatsen.



Grafiek 2 Ervaart u overlast door pakketbezorgers? Bron: Enquête

3.3 Wat voor maatregelen zijn er mogelijk?

Er zijn verschillende oorzaken van overlast door pakketbezorgers op Marken. Hier staan verschillende maatregelen beschreven die overlast beperken of zelfs ervoor kunnen zorgen dat pakketbezorgers minder op Marken hoeven te komen. De meeste soorten van overlast komen door het rijgedrag van een pakketbezorger. Er is 36 keer aangegeven in de enquête dat bezorgers de weg blokkeren, er is 13 keer aangegeven dat ze te hard rijden en er is 9 keer aangegeven dat ze in te grote voertuigen rijden. Er zijn geen maatregelen te bedenken voor bestaande verkeersregels die overtreden worden als te

hard rijden. Wel worden deze klachten veroorzaakt omdat pakketbezorgers op Marken komen. De maatregelen zijn gericht op het verminderen van het aantal pakketbezorgers dat Marken binnen rijdt. Een pakketbezorger die er niet is kan immers geen overlast veroorzaken.

Pakketpunt

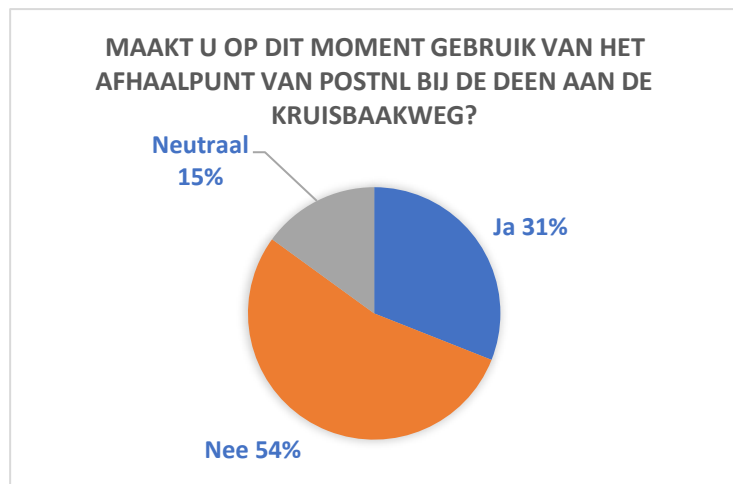
De werkgroep verkeer heeft gezegd dat zij het zien zitten als alle pakketjes worden afgeleverd bij een centraal punt op Marken. Het zou dan de bedoeling zijn dat de inwoners van Marken hun pakketjes zouden ophalen vanaf een bepaald punt dat dichtbij de grote parkeerplaats moet liggen. Hierdoor zouden pakketbezorgers Marken niet ver in hoeven te rijden.

Er zijn vier grote pakketbezorgers actief in Nederland. Dit zijn PostNL, DHL, DPD en GLS. PostNL en DHL hebben het grootste marktaandeel. PostNL heeft een marktaandeel van 60-65% en DHL heeft een marktaandeel van 25-30%. DPD en GLS hebben allebei een marktaandeel van 5-10% (Autoriteit Consument & Markt, 2017). UPS, TNT en FedEx zijn minder van belang. Zij zijn 'expressvervoerders' en bezorgen voornamelijk pakketten die met het vliegtuig Nederland zijn binnengekomen, maar opereren verder niet op grote schaal. DHL valt wel onder de expressvervoerders, maar opereert in Nederland wel op grote schaal (Inspectie SZW, 2017). Op Marken is er al een pakketpunt van PostNL, namelijk bij de Deen. PostNL heeft het grootste marktaandeel van pakketbezorgingen in Nederland met 60-65%. Op Marken is dus al een pakketpunt van de grootste speler op de bezorgmarkt aanwezig.

Uit de enquête blijkt dat van de 180 respondenten er 31,1% al gebruik maakt van het pakketpunt. Dit zijn 56 mensen. Er is ook gevraagd waarom mensen er wel of geen gebruik van maken. Het meest gegeven antwoord daarop is dat mensen toch liever hun pakketjes thuis bezorgd krijgen. Zij geven aan dat ze daarom ook juist online producten kopen. Deze groep is echter niet in de meerderheid. Dit is ook te zien aan de antwoorden van de vraag over de bereidheid van de Markers om hun spullen bij een centraal afhaalpunt te halen. 63,9% zegt bereid te zijn om dat te doen.

In de antwoorden van de enquête komen een aantal punten naar voren waarom er geen gebruik wordt gemaakt van het pakketpunt, terwijl ze wel bereid zijn om hun pakketjes af te halen bij een pakketpunt. Het grootste obstakel is dat de openingstijden van de Deen niet ruim genoeg zijn. Veel mensen komen toch langs de Deen als ze van hun werk af komen. Ze willen graag dan hun pakketje ophalen, maar sommigen komen pas na sluitingstijd Marken binnen. Hierdoor kiezen ze toch om het pakketje thuis te laten bezorgen ondanks dat ze weten dat ze niet thuis zijn.

Een andere belemmering is dat er geen DHL pakketpunt aanwezig is. Met een marktaandeel van 25-30% is DHL de tweede grootste speler op de bezorgingsmarkt. Dit komt ook terug in de enquête omdat er specifieke klachten zijn over het ontbreken van een DHL pakketpunt. Andere bezorgingsbedrijven worden niet genoemd. Door de openingstijden van de Deen ruimer te maken en naast een PostNL ook een DHL pakketpunt te starten zouden pakketbezorgers minder vaak moeten stoppen op Marken. Via hun website is het mogelijk om een Pakketpunt aan te vragen (DHL Parcel, 2018).



Grafiek 3 Maakt u op dit moment gebruik van het afhaalpunt van PostNL bij de Deen aan de Kruisbaakweg? Bron: Enquête

Een pakketpunt van DHL is vrijwel gratis aangezien DHL hier ook aan zal verdienen. Er zijn natuurlijk wel operationele kosten. Het is de bedoeling dat de Deen naast het PostNL pakketpunt dit ook gaat uitbaten. De Deen zal daar personeel voor nodig moeten hebben. Dit zullen supermarktmedewerkers zijn die bij de servicebalie staan en dit als extra taak krijgen. Uit onderzoek van het Vakcentrum blijkt dat winkeliers met een klein pakketpunt, tot 200 pakketten per week, 30 euro per week verlies draaien (Vakcentrum, 2016). Mocht de Deen geen DHL pakketpunt willen, dan zou de gemeente een overeenkomst kunnen sluiten om deze 30 euro per week te compenseren. Per jaar gaat dit om een bedrag van 1.560 euro. Om dit optimaal te laten werken moeten de openingstijden ruimer worden. Het is niet bekend hoeveel het kost om langer open te zijn. Deze kosten zullen voor de Deen zijn en niet voor de gemeente. Het plan is erg afhankelijk van de Deen. Dit betekent dat de slagingskans niet heel hoog is. Met name het overtuigen van de Deen om langer open te blijven kan lastig zijn. De experts zullen deze maatregel goed vinden aangezien er niemand wordt verplicht om dit te doen en omdat er zo meer mogelijkheden zijn voor bewoners die er voor kiezen om een pakket niet thuis te laten bezorgen.

Tabel 13 Samenvatting pakketpunt

<i>Kosten</i>	Geen kosten, tenzij er anders is afgesproken in een overeenkomst. Dat zou neerkomen op 1.560 euro per jaar.
<i>Slagingskans</i>	De slagingskans is hoog, ondanks dat de gemeente moet werken met een andere partij. Er is al een pakketpunt bij de Deen en dus zou de Deen makkelijker een tweede kunnen openen.
<i>Experts</i>	Gewenst.

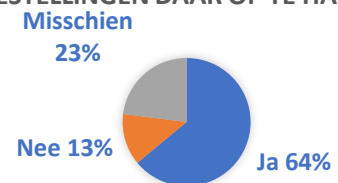
Pakket- en briefautomaat

PostNL heeft een nieuwe manier om pakketjes op te halen. In Nederland hebben ze nu een aantal automaten met kastjes. Als klanten een bestelling doen en aangeven dat de bestelling naar de dichtstbijzijnde PostNL locatie moet gaan kan het voorkomen dat de bestelling in zo'n pakket- en briefautomaat wordt bezorgd. Klanten krijgen dan een code via de mail of sms en kunnen met die code de deur van het vak waar hun pakket in ligt openen. (PostNL, 2018)

Op Marken zou er ook een automaat geplaatst kunnen worden. De Deen hoeft bijvoorbeeld niet de openingstijden ruimer te maken. Via de pakket- en briefautomaat is het altijd mogelijk om een pakketje op te halen. Zoals eerder benoemd is PostNL de grootste speler op de bezorgmarkt met een marktaandeel van 60-65%. Daarnaast heeft DHL ook een vergelijkbare automaat. Bewoners geven in grafiek 4 aan dat zij bereid zijn om bestellingen op te halen vanaf een centraal punt. Als er een pakket- en briefautomaat wordt geplaatst rond de Deen of de boxenring geldt dit als centraal punt.

De kosten hiervan zijn niet bekend. Veel postbedrijven bieden deze service aan, maar geven niet aan hoeveel dit kost. Het Canadese postbedrijf biedt dit aan voor flatgebouwen met meer dan 40 woningen. Zij geven aan dat alle kosten voor hen zelf zijn, aangezien zij aan de hand van de aanvraag bepalen of ze de automaat gaan

STEL DAT ER EEN CENTRAAL AFHAALPUNT KOMT ROND DE DEEN OF DE BOXENRING, ZOU U DAN BEREID ZIJN OM UW BESTELLINGEN DAAR OP TE HALEN?



Grafiek 4 Stel dat er een centraal afhaalpunt komt rond de Deen of de Boxenring, zou u dan bereid zijn om uw bestellingen daar op te halen? Bron: enquête



Afbeelding 12 Pakket- en briefautomaat
Bron: (PostNL, 2018)

plaatsen (Canada Post, sd). PostNL is momenteel bezig met het opbouwen van een netwerk van pakket- en briefautomaten. Zij geven aan in een persbericht de ambitie te hebben om er drieduizend te plaatsen (PostNL, 2014). Om deze redenen wordt er vanuit gegaan dat de pakket- en briefautomaat niets kost. Marken telt 840 huishoudens (Oozo, sd), de kans dat PostNL akkoord gaat met de plaatsing van een pakket- en briefautomaat is aanwezig, aangezien alle inwoners over de enige verbindingsweg van Marken, de Kruisbaakweg, rijden. Als de gemeente Waterland een plaats aan deze weg ter beschikking stelt aan PostNL, zou deze maatregelen gerealiseerd kunnen worden. Deze maatregel is daarom geheel afhankelijk van PostNL, waardoor de slagingskans gemiddeld is. De levensduur van een pakket- en briefautomaat is niet bekend. Omdat de automaat van PostNL is heeft de gemeente Waterland hier niets mee te maken. De levensduur wordt daarom als lang beschouwd. De experts zullen deze maatregel goed vinden aangezien er niemand wordt verplicht om dit te doen en omdat er zo meer mogelijkheden zijn voor bewoners die er voor kiezen om een pakket niet thuis te laten bezorgen.

Tabel 14 Samenvatting pakket- en briefautomaat

<i>Kosten</i>	Onbekend, afhankelijk van de overeenkomst tussen gemeente Waterland en PostNL
<i>Slagingskans</i>	De slagingskans is gemiddeld omdat PostNL hier aan mee moet werken om het plan te laten slagen.
<i>Experts</i>	Gewenst.

Bezorgdienst Deen

De Deen heeft een bezorgdienst om boodschappen aan huis te leveren (Deen Supermarkten, sd). De Deen rijdt dus sowieso al rond binnen de gemeente Waterland. De bezorgservice van Deen kent de structuur van Marken al. Zij zullen Marken beter kennen dan de gemiddelde pakketbezorger en zijn daarom sneller met bezorgen op Marken.

Als pakketbezorgers alle pakketten die op Marken bezorgd moeten worden bij de Deen aan de Kruisbaakweg afleveren dan zouden er geen pakketbezorgers meer in de woonkernen van Marken komen.

Dit zou voor een periode geprobeerd kunnen worden. Als het busje veel wordt gebruikt dan zou er na een bepaalde periode een kleiner elektrisch wagentje aangeschaft kunnen worden, zie afbeelding 8. Bewoners gaven namelijk aan dat de huidige bussen vaak te groot zijn. Met een kleine elektrische wagen wordt er zo min mogelijk overlast gegenereerd. Gemeente Waterland zou in overleg met de Deen een pilot kunnen beginnen. Stadsdistributie gaat steeds meer met elektrische voertuigen en dit wordt geadviseerd door het ministerie van economische zaken. Zij hebben een rapport uitgebracht met een stappenplan dat gemeenten helpt om dit te realiseren (Ministerie van economische zaken, 2013).



Afbeelding 13 Elektrische Bakwagen

De kosten hiervan zijn laag. Deen bezorgt al in het gebied en zou dus pakketjes mee kunnen nemen. Ze zullen dus meer adressen hebben en dus langer onderweg zijn. De operationele kosten zullen wat stijgen, maar die zijn voor de Deen. De gemeente betaalt enkel als er een overeenkomst is gesloten. De slagingskans van dit plan is dus ook laag, aangezien het weer afhankelijk is van een andere partij. De levensduur is afhankelijk van de gesloten overeenkomst. De experts zullen deze maatregel goed vinden aangezien er niemand wordt verplicht om dit te doen en omdat er zo meer mogelijkheden zijn voor bewoners die er voor kiezen om een pakket niet thuis te laten bezorgen.

Tabel 15 Samenvatting Bezorgdienst Deen

<i>Kosten</i>	Geen kosten, tenzij er een overeenkomst wordt gesloten met de gemeente.
<i>Slagingskans</i>	De slagingskans is laag omdat dit plan afhankelijk is van de Deen.
<i>Experts</i>	Gewenst.

Drones

De overlast komt door bezorgers die in busjes rondrijden. De oplossing zit het dus in het vermijden van busjes over de weg. Een nieuwe mogelijkheid is pakketbezorging door middel van drones. De laatste jaren worden hier grote stappen in gezet en steeds meer partijen experimenteren hiermee. Amazon is bijvoorbeeld al aan het testen met bezorgdrones in Amerika, Frankrijk, Israël, het Verenigd Koninkrijk en Oostenrijk.

Het KiM, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, heeft hier in 2017 een rapport over geschreven. Ze hebben daar drie soorten dronebezorgingen van elkaar onderscheiden (KiM, 2017). Bezorging vanaf een vast punt met een variabele bestemming, bezorging vanaf een variabel punt met een variabele bestemming en bezorging vanaf een variabel punt met een vaste bestemming. Hier is de categorie 'bezorging vanaf een vast punt met een variabele bestemming' van toepassing. Pakketjes zouden naar een soort distributiecentrum voor drones gebracht kunnen worden en dan via de lucht naar allerlei bestemmingen kunnen vliegen.

Momenteel staat deze technologie in de kinderschoenen, maar dit gaat in de toekomst komen aangezien er al mee wordt getest en er al succesvolle dronebezorgingen zijn geweest. Marken zou voor een proef met drones gebruikt kunnen worden. Drones kunnen dan getest worden op het leveren terwijl ze over water vliegen, veel wind ervaren en erg nauwkeurig moeten landen om het pakketje juist te bezorgen.

Om dit te realiseren zijn er verschillende partijen betrokken. Dit zijn het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Provincie Noord-Holland en het bedrijf dat de drones zal opereren. Omdat dit nog niet eerder is gedaan is het onduidelijk voor wie de kosten zijn. Het plan komt vanuit de gemeente Waterland en zij zullen daarom mee moeten betalen. De vraag blijft hoeveel dit is aangezien dit afhankelijk is van de andere partijen. Omdat er veel partijen bij betrokken zijn, zal de slagingskans minimaal zijn. Ook staat de techniek pas in de kinderschoenen, hierdoor is ook de levensduur niet bekend. Ook zal de techniek verder ontwikkeld worden en zal er na vijf jaar waarschijnlijk een veel betere soort drone zijn. Dit moet onderzocht worden in een apart onderzoek. De experts zullen het hier niet mee eens zijn omdat drones ook voor overlast kunnen zorgen. Ook zal de gemeente dit te duur vinden. De gemeente geeft namelijk aan dat er nog geen beleid is rondom pakketbezorgingen en dat het probleem nog niet groot genoeg is. Deze maatregel staat niet in verhouding met het probleem.

Tabel 16 Samenvatting Dronebezorgingen

<i>Kosten</i>	De kosten zijn onbekend, maar zullen fors zijn.
<i>Slagingskans</i>	Minimaal, er zijn veel partijen betrokken en de techniek staat pas in de kinderschoenen.
<i>Experts</i>	Niet gewenst.

Verplichting afdragen

Naast afhaalpunten die werken op basis van vrije wil zou het verplicht afdragen van pakketjes ook een oplossing kunnen zijn. Pakketbezorgers zullen dan niet Marken in mogen en moeten alle goederen afleveren bij een centraal pakketdepot waar bewoners hun bestelde goed kunnen ophalen. Er zijn dan nog wel een aantal problemen die opgelost moeten worden. Niet iedere bewoner zal het hier mee eens zijn. Een aantal bewoners geven aan dat ze het liever thuis bezorgd krijgen. Uit de enquête gaven een aantal bewoners aan slecht ter been te zijn en dat ze daarom veel laten bezorgen. Dit kan opgelost worden door vanaf het centrale pakketdepot de bestellingen verder te bezorgen. Toch komt hier veel bij kijken. Juridisch zal dit uitgezocht moeten worden. Tekenen voor een pakketje heeft namelijk een juridische status. De verantwoordelijkheid ligt dan niet meer bij de bezorger. Dit vereist een apart onderzoek om de juridische mogelijkheden te onderzoeken, mocht de gemeente Waterland dit toch willen.

Deze maatregel zal naar schatting tussen de vijfhonderdduizend en een miljoen euro gaan kosten. Er moet namelijk een ruimte komen waar de pakketjes worden verzameld. De totale kosten zijn erg afhankelijk van de prijs van die ruimte. Hierdoor is er een vrij grote schatting gemaakt. Er moet een wagen worden aangeschaft om de pakketjes mee te bezorgen en er zijn mensen nodig om pakketjes van bezorgers aan te nemen en dan verder te bezorgen. Ook zal er vooraf een onderzoek moeten plaatsvinden. Dit onderzoek moet zich richten op hoe deze maatregel het beste uitgevoerd kan worden. Daarbij moet er juridisch worden uitgezocht of deze maatregel wel haalbaar is. Dit kost ook geld en de slagingskans is afhankelijk van een apart onderzoek. Hierdoor is de slagingskans onbekend. De gemeente Waterland zou dan eigenaar zijn van het pand en de pakketjes ontvangen. Als dit een afdeling van de gemeente wordt zou dit net zo lang meegaan als een afdeling beheer. Er moet een vervolgonderzoek plaatsvinden waar dit plan verder wordt uitgewerkt.

Tabel 17 Samenvatting afstaan pakketjes

<i>Kosten</i>	Tussen de vijfhonderdduizend en een miljoen euro.
<i>Slagingskans</i>	Onbekend, dit is afhankelijk van een vervolgonderzoek.
<i>Experts</i>	Niet gewenst

3.4 Wat past het beste bij Marken?

In dit onderdeel wordt er een afweging gemaakt van de maatregelen. Hieruit moet blijken wat de beste maatregel is voor Marken. De maatregelen worden vergeleken op basis van kosten, slagingskans en op basis van wat de experts vinden. Er is hier niet in detail over gepraat met experts. Zo kan er geen rangorde worden gemaakt van wat zij de beste maatregel vinden. Er is daarom gekozen om enkel te benoemen of zij de maatregel als een goede of slechte maatregel bestempelen. Deze afweging wijkt af van de andere afwegingen. Er wordt hier niet afgewogen op basis van levensduur aangezien de levensduur niet achterhaald kon worden.

Tabel 18 Pakketbezorging Marken PLEK

--/-/0/+/>++	Eenheid	DHL Pakketpunt	Pakket- automaat	Bezorgdienst Deen	Drones	Verplichting afdragen
Kosten	Euro	0 – 1.560	0	Niet bekend, naar schatting minder dan ‘verplichting afdragen’	Niet bekend, naar schatting meer dan ‘verplichting afdragen’	750.000
Slagingskans	--/-/0/+/>++	+	++	0	--	-
Experts	-/+	+	+	+	-	-

→ cijfers omgezet naar een score

Tabel 19 Pakketbezorging Marken SCORE

--/-/0/+/>++	Eenheid	DHL Pakketpunt	Pakket- automaat	Bezorgdienst Deen	Drones	Verplichting afdragen	
Kosten	--/-/0/+/>++	+	++	0	--	-	5 (25)
Slagingskans	--/-/0/+/>++	+	++	0	--	--	4 (33)
Experts	-/+	+	+	+	-	-	2 (50)

→ score omgezet naar een waarde

Tabel 20 Pakketbezorging Marken WAARDE

--/-/0/+/>++	DHL Pakketpunt	Pakket- automaat	Bezorgdienst Deen	Drones	Verplichting afdragen
Kosten	75	100	50	0	25
Slagingskans	66	100	33	0	0
Experts	100	100	100	50	50
Totaal	241	300	183	50	75

De plaatsing van pakket- en briefautomaat van PostNL is de beste oplossing, want deze behaalt het meeste aantal punten. De kosten zijn het laagst, want deze zijn voor PostNL. De slagingskans is het hoogst want de gemeente Waterland is hier enkel afhankelijk van PostNL. Als PostNL hier niets in ziet zou er een overeenkomst gesloten kunnen worden om dit toch te realiseren. Het is wel de bedoeling om de pakket- en briefautomaat op een centrale plaats de plaatsen. Rondom de Deen aan de kruisbaakweg is een goede plaats aangezien iedereen die op Marken woont via de Kruisbaakweg Marken binnenrijdt. Er is namelijk geen andere weg. Ook zien de experts dit als een mogelijke oplossing.

Een pakketpunt van DHL zou een tweede mogelijkheid zijn. Deze behaalt minder punten dan de pakket- en briefautomaat, maar de beoordeling is wel positief. Een pakketpunt kost niet veel en kan aangevraagd worden bij DHL. Ook geven de bewoners aan dat ze al het pakketpunt van PostNL gebruiken of dat ze het graag willen gebruiken. Hierbij wordt expliciet aangegeven dat er geen DHL pakketpunt is. DHL is de tweede grootste speler op de pakketbezorgingsmarkt. Hierdoor krijgen de bewoners van Marken meer mogelijkheden om pakketten elders op te halen waardoor bezorgers minder op Marken hoeven te zijn.

3.5 Conclusie

Dit onderdeel van het onderzoek beantwoordt de deelvraag "Welke maatregelen zijn nodig om het aantal bestelbusjes van pakketjes te verminderen in de historische kern van Marken?"

In de tabel in de vorige paragraaf zijn alle mogelijke maatregelen onder elkaar gezet en beoordeeld op een aantal aspecten. De maatregel om een pakket- en briefautomaat van PostNL te plaatsen is de beste oplossing. De bedoeling is om dit te doen rondom de Deen, omdat dat centraal ligt op Marken. Er is echter een probleem, de medewerking van PostNL is nodig om dit te laten slagen. De gemeente Waterland moet met PostNL de mogelijkheden bespreken. Deze maatregel moet het verkeer van pakketbezorgers op Marken verminderen.

4. Zwaar verkeer

4.1 Inleiding

De definitie van zwaar verkeer is: “Een wegvoertuig voor goederenvervoer met een maximaal toegestaan gewicht van meer dan 3 500 kg, uitsluitend of voor namelijk ontworpen voor het vervoer van goederen.” (CBS, 2015).

Op Marken geldt een geslotenverklaring voor voertuigen zwaarder dan 5 ton, dit is aangegeven met een C21 bord. Op Marken geldt een geslotenverklaring voor voertuigen zwaarder dan 5 ton, dit is aangegeven met een C21-bord. Er reden echter gemiddeld 13 zware voertuigen per dag, >3,5 ton, over de neergelegde tellussen op de Kruisbaakweg.

De horecagelegenheden in de haven worden bevoorraad worden door zware vrachtwagens, terwijl er een maximaal gewicht van 5 ton per voertuig is toegestaan. Naast de bevoorradingsvoertuigen rijden er op Marken ook andere zware voertuigen, zoals vrachtwagens die zand komen brengen. In dit onderdeel van het project zijn mogelijke oplossingen onderzocht. Uit de telcijfers die waargenomen zijn door tellussen is geen duidelijk verschil op te maken tussen voertuigen tussen 3.5 en 5 ton. Dit vertroebeld het beeld van een duidelijke hoeveelheid voertuigen die zwaarder zijn dan 5 ton.

4.2 Probleembeschrijving

In de haven van Marken bevinden zich een aantal horecagelegenheden die bevoorraad moeten worden. De bevoorrading van deze horecagelegenheden gebeurt door middel van leveranciersvoertuigen in de vorm van vrachtwagens. Deze vrachtwagens zijn zwaarder dan toegestaan volgens de eilandraad, er geldt namelijk een maximaal gewicht van 5 ton per voertuig. Zij stellen dat de te zware voertuigen aansprakelijk zijn voor de schade in de berm en verzakkingen van de weg en zien dit liever niet. Naast overlast aan wegen, ontstaat er door de desbetreffende voertuigen ook overlast bij bewoners door de trillingen die de voertuigen veroorzaken.

Niet alleen het gewicht van de voertuigen is een probleem op Marken, er is namelijk ook weinig tot geen ruimte voor vrachtwagens in de smalle straten van de historische kern. Dit is ook de meest gebruikte route voor de zware voertuigen, hier rijden namelijk veel leveranciers op weg naar de haven om de horecagelegenheden te bevoorraden. Deze leveranciers hebben kans om zowel een ander leveranciersvoertuig tegen te komen (horecagelegenheden in de haven hebben verschillende leveranciers), als personenvoertuigen. Op afbeelding 13 is de weg naar de haven op Marken te zien. Hier is te zien dat twee leveranciersvoertuigen elkaar niet kunnen passeren en dan een opstopping veroorzaken dankzij het vernauwde trottoir.



Afbeelding 14: De 'Westerstraat' in Marken, via deze straat rijden alle leveranciers naar hun locatie in de haven.
Bron: (Google, sd)

Welke problemen zijn er zichtbaar en zouden verbeterd kunnen worden?

Na een schouw op locatie zijn er meerdere waarnemingen gedaan. Dit zijn de volgende punten;

1. Schade aan infrastructuur.

Op de route naar de haven, waar de meeste zware voertuigen heen moeten om de lokale horeca te bevoorraden, zijn er veel wegen waar verzakking van het wegdek een probleem is. Dit is dan ook een van de voornaamste redenen voor de maatregel die vrachtwagens zwaarder dan 5 ton verbiedt de oude kern in te rijden.

2. Te zware voertuigen.

Het voertuig te zien op afbeelding 14 is tijdens de schouw nagetrokken. Het voertuig in kwestie is een bevoorradingsvoertuig van een van de horecagelegenheden in de haven, die een lege massa van 6680kg bleek te hebben uit een kentekencheck (Autoweek, 2019).

3. Overladen naar eigen voertuigen

Ons derde en laatste punt in de schouw is het overladen naar eigen voertuigen wat al bij sommige gelegenheden gebeurt. Op afbeelding 11 is te zien dat een verhuisbedrijf haar zware voertuig buiten de zone waar de geslotenheidsverklaring van kracht is geparkeerd heeft. Zij rijden met een bestelbusje tussen dit voertuig en het huis in kwestie om het zware voertuig in te laden zonder de geslotenheidsverklaring te overtreden. Dit overladen staat op dit moment nog in kinderschoenen, maar biedt mogelijkheden voor het uitbreiden van deze activiteit.



Afbeelding 15 Bevoorradingsvoertuig in de haven van Marken.

Bron: zelfgemaakte foto, Patrick Lamper



Afbeelding 16, Het overladen van het verhuisbedrijf.

Bron: zelfgemaakte foto; Wouter Derks

4.3 Wat voor maatregelen zijn er mogelijk?

Om dit probleemstuk aan te pakken zijn er verschillende denkrichtingen mogelijk, er kan vooral gedacht worden aan fysieke oplossingen. In dit onderdeel van het onderzoek worden er een aantal oplossingen bedacht en uitgewerkt.

Bevoorrading per boot

In het onderdeel 'Efficiënte Bevoorrading' uit het 'Actieplan Goederenvervoer' wordt gefocust op de bevoorrading, met als speerpunt de historische kern van Utrecht. (Gemeente Utrecht, 2015)

Deze kern kent een hoge concentratie aan winkels en horecagelegenheden. Dit is een vergrootte versie van Marken vanwege de hoge intensiteit van horeca en winkels zoals Marken deze ook kent. Dit actieplan heeft bijgedragen aan het optimaliseren van de in 1996-gerealiseerde 'bierboot.' Deze zogenaamde bierboot bevoorraadt horecagelegenheden in het centrum van Utrecht.



Afbeelding 17 Bevoorrading boot Bron: (Gemeente Utrecht, 2015)

Voor Marken kan een soortgelijke maatregel een verschil maken in het huidige verkeers- en bevoorradersbeeld. Deze maatregel zorgt er namelijk niet alleen voor dat de wegen worden ontzien van zware voertuigen, de frequentie van de bevoorrading wordt lager vanwege het grote draaggewicht van een bevoorradersboot. In een dergelijke bevoorradersboot kan namelijk veel meer handel tegelijk worden vervoerd. Door gebruik te maken van distributie over water hoeven er geen grote en zware voertuigen meer door de nauwe aanleverroute in het historische centrum van Marken. Een mogelijke samenwerking kan hier worden gevormd met de haven in Volendam als aansluitingspunt (denk hierbij aan de Marken Express), hier liggen verschillende kansen voor een samenwerkingsverband tussen Marken en gemeente Waterland.

De precieze kosten van het project in Utrecht zijn niet te achterhalen uit documenten vanwege het feit dat dit project onderdeel is van actieplan goederenvervoer. Hierdoor is het lastig een kostenraming te maken en dus moet er geschat worden. Echter is wel gevonden in documenten dat er door de jaren heen, tussen 1996 en 2020, €731.000 geïnvesteerd is in het onderdeel 'Beter Benutten' (Gemeente Utrecht, 2015).

De gemaakte schatting is dat er een bedrag om en nabij de €100.000 uitgetrokken is voor de boot denkend aan de kosten, onderhoud en arbeidsuren.

De slagingskans van een bevoorradersboot is klein, gezien de aanschaf- en onderhoudskosten. Zulke hoge kosten maakt het lastig voor een relatief kleine gemeente dit te realiseren financieel gezien. De bierboot kan zeer lang mee, er is geen nieuwe, innoverende techniek die de boot op korte termijn kan vervangen. Volgens experts is dit geen ideale oplossing gezien en zien zij liever een andere maatregel.

Tabel 21 Samenvatting Bevoorrading per boot

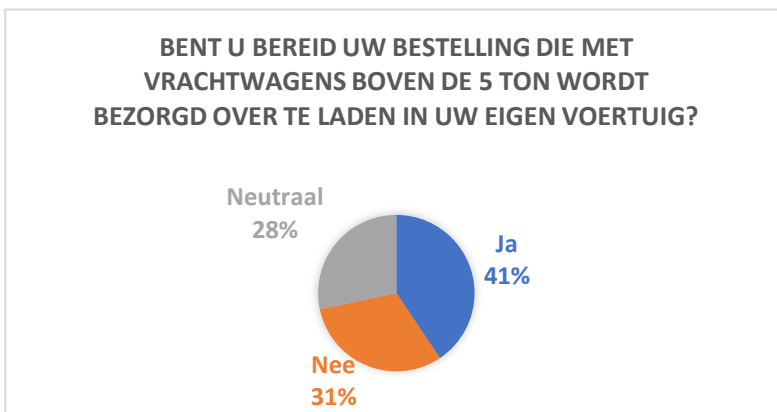
Kosten	De precieze kosten zijn niet te achterhalen, naar schatting €100.000
Slagingskans	De slagingskans van deze maatregel wordt zeer klein geacht, deze voorspelling is gemaakt op basis van de kosten die komen kijken bij een dergelijk project als deze.
Levensduur	Deze maatregel biedt een langdurige oplossing voor dit probleem.
Experts	Niet de ideale oplossing.

Overladen naar een eigen voertuig

Wat voor de Markers een oplossing kan bieden is het zelf regelen van een voertuig en deze vol te laden. Door de inwoners van Marken eigen transport te laten regelen wordt de infrastructuur in de oude kern van Marken ontzien van zwaar verkeer en ontstaat er geen congestie in de straten.

In de enquête is deze maatregel ook behandeld. De enquête is beantwoordt door 180 bewoners. Zoals in figuur 6 te zien zijn 41% van de mensen bereid hun bestelling/ handel over te laden in een eigen voertuig.

Uit de enquête blijkt overigens ook dat het overladen van goederen al kleinschalig gedaan wordt en dat veel mensen open staan om dit te doen, dit vergroot de slagingskans van deze maatregel vanwege het al bestaande draagvlak van deze maatregel.



Grafiek 5 Grafiek uit de enquête Bron: Zelf gehouden enquête

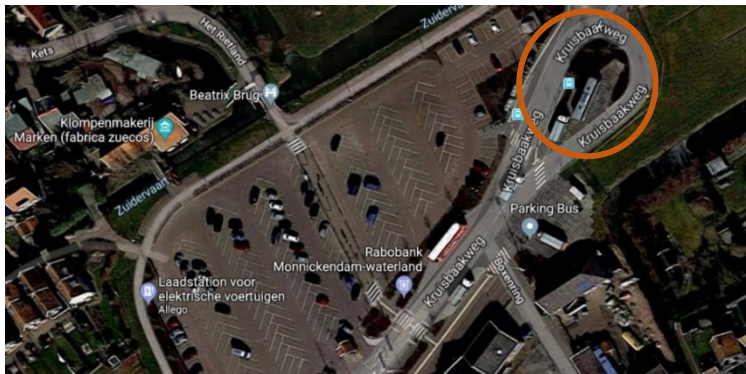


Afbeelding 19, Bord E07 om aan te duiden dat de parkeerlocatie bedoeld is voor laad- en losverkeer Bron: RVV

Om een dergelijk plan te realiseren is er ruimte nodig voor de voertuigen om over te laden. Hier liggen de mogelijkheden bij de huidige busseparkeerplaatsen aan de Kruisbaakweg. Deze parkeerplaatsen bieden ruimte voor zowel het zware voertuig die goederen komt leveren als het eigen voertuig van de Marker. Dit plan is goed te ondersteunen met een E07-bord (laden en lossen), dit bord houdt in dat er voor een korte periode geparkeerd mag worden voor laad- en losverkeer.

Door van het onderstaande stukje parkeerplaats een laad- en loslocatie te maken, vervallen er drie parkeerplaatsen voor bussen. Dit is een kwestie van afwegingen maken tussen drie bussen of zwaar verkeer in de historische kern.

Deze maatregel is een relatief goedkope maatregel, de kosten van het bord verschillen tussen €60,00 en €184,00 (kosten afhankelijk van de grootte van het bord) (Verkeersborden.com, sd) + plaatsingskosten. De slagingskans van deze maatregel is zeer hoog, uit de enquête bleek dat de Markers al in kleine mate overladen en dus al draagvlak bestaat voor deze maatregel. Aan deze maatregel is geen levensduur te hangen vanwege afhankelijkheid en draagvlak onder de Markers.



Afbeelding 20 Locatie van de laad- en loslocatie Bron: (Google, sd)



Afbeelding 21, grondfoto van de laad- en loslocatie zoals beschreven in de tekst. Bron: (Google, sd)

Tabel 22 Samevatting overladen naar een eigen voertuig

Kosten	Relatief lage kosten, enige kosten is het plaatsen van het verkeersbord E-07.
Slagingskans	Deze maatregel wordt al in kleine mate gedaan wat duidt dat er draagvlak is voor deze maatregel, hierdoor is er een hoge slagingskans
Levensduur	Onbekend / N.V.T.
Experts	De experts zien dit als een mogelijke oplossing -> niks afdwingbaar

Goederen aanleveren via een kleiner voertuig

De maatregel houdt in dat Markers die online spullen bestellen aangeven op Marken te wonen en dat er geen voertuigen die zwaarder zijn dan 5 ton hun huis kunnen bereiken. Op deze manier van communiceren tussen consument en leverancier wordt de kans dat grote, zware voertuigen doorrijden en de geslotenheidsverklaring negeren, kleiner.

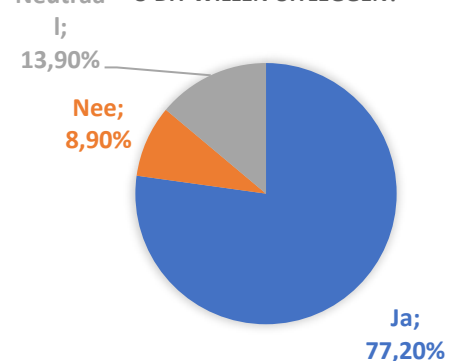
Uit de enquête bleek ook dat 77.2% van de geënquêteerden hiervoor open staat en dit in veel gevallen al wordt aangegeven bij de leverancier, maar dat de leverancier hier vaak geen rekening mee houdt en met hun standaard, te grote voertuig komt. Deze maatregel werkt dus alleen als daar handhaving aan verbonden zit.

Aan deze maatregel zitten geen kosten verbonden voor alle drie de partijen (leverancier, gemeente en burger) omdat het alleen een aanvraag aan de leverancier bevat die gehandhaafd moet worden. Zoals te zien in grafiek 6 zijn de Markers best bereid dit aan te geven bij hun leverancier. Dit zorgt uiteraard voor draagvlak onder de Markers en kan deze maatregel succesvol maken. Deze maatregel is volgens de verkeersexpert van Gemeente Waterland dan ook de beste oplossing, dit is omdat de Markers hier in overleg met de leverancier een oplossing zoeken voor het probleem.



Afbeelding 22, eerder vertoonde afbeelding, verhuisdienst laadt meubels over. Bron: zelfgemaakte foto, Wouter Derks

BENT U BEREID AAN TE GEVEN AAN DE LEVERANCIER DAT U IN EEN BESCHERMD GEBIED WOONT ZODAT DE LEVERANCIER HIER REKENING MEE KAN HOUDEN? ZOU U DIT WILLEN UITLEGGEN?



Grafiek 6 Resultaten uit de enquête, weergegeven in een cirkelgrafiek Bron: Enquête

Tabel 23 Samenvatting Goederen aanleveren via een kleiner voertuig

<i>Kosten</i>	Geen kosten verbonden aan deze maatregel
<i>Slagingskans</i>	Voor deze maatregel is er een relatief hoge slagingskans vanwege het al bestaande draagvlak en de bereidheid van de bewoners van Marken.
<i>Levensduur</i>	Onbekend / N.V.T.
<i>Experts</i>	Dit is de beste oplossing volgens de verkeerseexpert van Gemeente Waterland

Camera handhaving

De maatregel 'camera handhaving' is niet specifiek voor onderdeel 'zwaar verkeer', het is een multifunctionele oplossing. Zo kan ook camerahandhaving een oplossing bieden voor het probleemstuk inrijden van Marken. Het bedrijf dat verantwoordelijk is voor deze camera's staat verbonden met het CJIB en delen informatie. Deze camera's kunnen via het RDW de kentekens controleren of het bijbehorende voertuig te zwaar is of niet en worden mogelijk bekeurd als zij daadwerkelijk boven het maximale gewicht zijn. Op deze manier blijft de kans dat zwaar verkeer doorrijdt even hoog maar worden de leveranciers bekeurd.

De aanschafkosten van de camerahandhaving zijn zo om en nabij de €10.000 per stuk. Hier komen ook nog onderhouds- en softwarekosten bij kijken. Deze softwarekosten zijn 300,- op maandbasis. De slagingskans van deze maatregel is hoog omdat camerahandhaving multifunctioneel is en ook een mogelijkheid kan bieden in samenwerking met het inrijprobleem. Een klein nadeel aan deze camera's is dat zij zeer vandalisme-gevoelig zijn en dat de techniek rondom camerasystemen blijft innoveren en dat ze om die reden achterhaald kunnen worden, zonder deze valkuilen kan de camera ongeveer zes jaar mee. (Haije, 2019)

Tabel 24 Samenvatting Camera handhaving

<i>Kosten</i>	€10.000 per stuk, €300 per maand aan software kosten.
<i>Slagingskans</i>	Slagingskans is groot vanwege de multifunctionaliteit
<i>Levensduur</i>	Zonder vandalisme en innoverende technieken kan de camera 6 jaar mee.
<i>Experts</i>	Dit is een goede oplossing volgens de experts vanwege de multifunctionaliteit

4.4 Wat past het beste bij Marken?

Om de beste oplossing voor Marken vast te stellen hebben wij een tabel opgesteld met een aantal criteria. Deze criteria zijn zo opgesteld dat er een compleet beeld geschetst kan worden van de maatregelen.

Tabel 25 Zwaar verkeer in Marken in eenheden

--/-/0/+ / ++	Eenheid	Bierboot	Overladen	Goederen via kleiner voertuig	Camera handhaving
Kosten	Euro	+/- 100.000	€60-184 + kosten plaatsing	Geen kosten aan verbonden	Aanschafkosten €10.000
Slagingskans	--/-/0/+ / ++	--	+	+	++
Levensduur	-/0/+	+	n.v.t.	n.v.t.	-
Experts	-/0/+	-	+	+	+

→ cijfers omgezet naar een score

Tabel 26 Cijfers omgezet naar een score

--/-/0/+ / ++	Eenheid	Bierboot	overladen	Goederen via kleiner voertuig	Camera handhaving	
Kosten	--/-/0/+ / ++	--	+	++	-	4 (33)
Slagingskans	--/-/0/+ / ++	--	+	0	++	4 (33)
levensduur	-/0/+	+	n.v.t.	n.v.t.	-	3 (50)
Experts	-/+	-	+	+	+	2 (50-100)

→ score omgezet naar een waarde

Tabel 27 Zwaar verkeer Marken Score

Cijfers	Bierboot	Overladen	Goederen via kleiner voertuig	Camera handhaving
Kosten	0	66	100	33
Slagingskans	0	66	33	100
Levensduur	100	n.v.t.	n.v.t.	50
Experts	50	100	100	100
Totaal	150	232	233	266

Op basis van het literatuuronderzoek en de bovenstaande tabel is er een oplossing voor dit probleemstuk naar voren gekomen. Dit knelpunt op Marken bleek na onderzoek niet met één maatregel op te lossen.

Ons advies is om het idee van overladen en handel aan te leveren via een kleiner voertuig te stimuleren, maar te handhaven door middel van een camerahandhaving systeem. Het stimuleren van deze maatregelen zorgt voor meer draagvlak vanuit de Markers zelf. Het overladen kan gestimuleerd worden door hier genoeg ruimte voor te creëren zodat het overladen veilig kan gebeuren. Zoals eerder vermeld hebben wij ook een locatie voor ogen, deze is aangegeven is op pagina 26.

Naast stimuleren door ruimte te creëren voor het overladen kan de gemeente niets anders doen naast het handhaven van het verbod. Het handhaven kan door middel van een camerasysteem dat kentekens leest. Wordt er geen gebruik gemaakt van de alternatieven (het overladen of met een kleiner voertuig komen), en wordt de geslotenheidsverklaring ook genegeerd dan kan het camerasysteem via een kentekentracker erachter komen welk voertuig het is en op wiens naam deze staat. Mocht het voertuig zwaarder dan 5 ton zijn, wordt de persoon op wiens naam het voertuig staat bekeurd door het CJIB.

De voordelen van deze oplossingen zijn dat de gemeente laat zien dat zij zich inzetten voor dit probleemstuk op Marken en dat er minder zwaar verkeer zal voorkomen in de kern van Marken. Op deze manier zullen zij sneller de gestimuleerde maatregelen een kans geven en doorzetten mocht het positief uitpakken.

Het nadelige aan deze oplossing is dat de boetes aan de personen die toch met een zwaarder voertuig doorrijden pas achteraf uitgeschreven worden en dat er op korte termijn niet snel dingen zullen veranderen. Pas als de eerste boetes uitgeschreven zijn zullen er veranderingen plaats vinden in het type leveringsvoertuig of leveringstype (denk aan overladen).

4.4 Conclusie

In dit onderzoek is onderzoek gedaan naar de deelvraag: 'Welke maatregelen worden nodig geacht om het vrachtverkeer op Marken te verminderen?'. Hier kan het volgende antwoord voor geformuleerd worden:

Omtrent het probleemstuk 'zwaar verkeer' is het lastig om actie te ondernemen voor de gemeente. Dit komt omdat het enige wat afgedwongen kan worden, de geslotenheidsverklaring voor voertuigen zwaarder dan 5 ton, al van kracht is.

De gemeente Waterland kan het volgende ondernemen om deze knelpunten aan te pakken; het stimuleren van de Markers om zelf actie te ondernemen en onderling afspraken te maken met levering van veel of grote handel. Denk hierbij aan een afspraak tussen horecagelegenheden en leveranciers om het over te laden buiten het centrum, waar de geslotenverklaring van kracht is.

Wat de gemeente ook kan ondernemen is het handhaven van de geslotenheidsverklaring door middel van een camerasysteem, dit is dan ook wat wij aanraden aan de gemeente Waterland.

De overheid kan dus alleen een beperking instellen en hopen dat de politie, en dus de handhaving/boa's, hierop handhaven. – Niek Zwaag 2019

5. Conclusie/aanbeveling

In dit onderzoek is gezocht naar een antwoord op de hoofdvraag: ‘Welke maatregelen kunnen er genomen worden om de verkeersproblemen in het historische centrum van Marken te verminderen?’ Hiervoor is een kwantitatief en kwalitatief onderzoek uitgevoerd. Om de hoofdvraag zijn er bijbehorende deelvragen bedacht om de hoofdvraag duidelijker en completer te beantwoorden. Deze deelvragen zijn:

- Wat ervaren de bewoners aan overlast van de drie onderwerpen?
- Welke maatregelen zijn er nodig om niet bestemmingsverkeer naar de parkeerplaatsen te leiden, waardoor zij niet meer in de historische kern terecht komen?
- Welke maatregelen zijn nodig om het aantal verschillende bestelbusjes van pakketjes te verminderen in de historische kern van Marken?
- Welke maatregelen worden nodig geacht om het vrachtverkeer op Marken te verminderen?

Hiervoor hebben wij interviews en onderzoeken afgenomen en geanalyseerd. De eerste deelvraag is op basis van een enquête onder de bewoners van Marken beantwoord. Deze is ingevuld door 180 respondenten. De klachten gingen voornamelijk over bezoekers die langs het parkeerterrein doorrijden, 79% zegt daar last van te hebben. Bewoners ervaren minder overlast van pakketbezorgers en zwaar verkeer. 28% van de bewoners ervaart overlast door pakketbezorgers en 42% van de bewoners ervaart overlast door zwaar verkeer.

Om de vraag ‘welke maatregelen zijn er nodig om niet bestemmingsverkeer naar de parkeerplaatsen te leiden, waardoor zij niet meer in de historische kern terecht komen?’ te beantwoorden zijn er verschillende maatregelen bedacht om het doorrijden te voorkomen en afgewogen. Hieruit blijkt dat handhaving door middel van camera’s die kentekens kunnen herkennen de beste maatregel is. Ook zijn er een aantal verbeterpunten in de bebording. Het aantal borden moet verminderd worden zodat ze beter opvallen.

Om de derde vraag ‘Welke maatregelen zijn nodig om het aantal verschillende bestelbusjes van pakketjes te verminderen in de historische kern van Marken?’ te beantwoorden is er onderzocht wat voor overlast bewoners ervaren en zijn daar maatregelen aan gekoppeld. Hieruit blijkt dat een pakket- en briefautomaat van PostNL, de grootste marktspeeler op de Nederlandse bezorgmarkt, de de beste maatregel is. Deze zou aangevuld kunnen worden met een pakketpunt van DHL bij de Deen. Dit werd namelijk Veel overlast komt van het rijgedrag van pakketbezorgers. Hier zal meer op gehandhaafd moeten worden. De rest van de klachten gaan over dat pakketbezorgers te vaak komen en er te veel verschillende pakketbezorgers zijn. Dit hebben de bewoners zelf in de hand omdat zij zelf bestellen en ervoor zorgen dat de bezorgers op Marken komen. Wel geven bewoners aan bereid te zijn om een alternatief te gebruiken. Daarom zal er een DHL pakketpunt naast het huidige pakketpunt van PostNL moeten komen en zal de gemeente met de Deen aan tafel moeten om de openingstijden ruimer te krijgen. Als dit niet kan biedt een pakketkluis of pakketautomaat een oplossing.

Uit de vierde en laatste vraag ‘Welke maatregelen worden nodig geacht om het vrachtverkeer op Marken te verminderen?’ blijkt dat de gemeente Waterland kan zelf niks verder ondernemen naast de al ondernomen maatregel. Zij kunnen alleen de in hoofdstuk vier genoemde maatregelen stimuleren en handhaven of de geslotenheidsverklaring geopperd wordt.

De meest belangrijke bevinding is dat de gemeente andere bezorgopties als pakketpunten moet stimuleren door de komst van een DHL pakketpunt en dat er door middel van camera’s gehandhaafd kan worden op mensen die het inrijdverbod negeren en op leveranciers die Marken binnen rijden in een wagen zwaarder dan 5 ton.

Bibliografie

- Autoriteit Consument & Markt. (2017). *Post- en Pakkettenmonitor 2017*.
- Autoweek. (2019). *Autoweek Kentekencheck*. Opgehaald van Autoweek: <https://www.autoweek.nl/kentekencheck/88-BFX-6/>
- Canada Post. (sd). *Canada Post Parcel Locker*. Opgehaald van Canada Post: https://www.canadapost.ca/web/en/kb/details.page?article=steps_to_order_a_par&cattype=kb&cat=receiving&subcat=maildelivery
- CBS. (2015). *Begrippenlijst Wegtransport en Logistiek*. Zoetermeer: Centraal Bureau voor Statistiek.
- Chris, H. (2019, 05 15). Interview. (J. Remmits, Interviewer)
- CROW. (sd). *CROW Kennisbank*.
- Deen Supermarkten. (sd). *Deen Bezorggebied*. Opgehaald van Deen: <https://www.deen.nl/deen-bezorggebied>
- DHL Parcel. (2018). *DHL servicepoint in uw zaak*. Opgehaald van DHL Parcel: <https://www.dhlparcel.nl/nl/dhl-servicepoint-in-uw-zaak>
- Ed, P. N.-H. (2019, mei). Kosten wegontwerp. (P. Lamper, Interviewer)
- Gemeente Utrecht. (2015). *Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar: Actieplan goederenvervoer Utrecht 2015-2020*. Utrecht.
- Gollin, R. (2015, 08 17). *Toeristen op Marken: snel kijken, niet kopen*. Opgehaald van De Volkskrant: <https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/toeristen-op-marken-snel-kijken-niet-kopen~bc1efaad/?referer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F>
- Google. (sd). *Maps*. Opgehaald van Google: <https://google.nl/maps>
- Goupil. (sd). *Goupil G4*. Opgehaald van Goupil: <http://www.goupil-industrie.com/goupil-gem/g4/goupil-g4-fourgon.html>
- Haije, P. d. (2019, 05 09). Informatie kentekenhandhaving. (P. Lamper, Interviewer)
- Handhaving. (2019, 05). (Jurgen, Interviewer)
- Hennequin, B. (2015). *Een empirische benadering van de moeilijkheid van pictogrammen*. Utrecht: Universiteit Utrecht. Opgehaald van <https://dspace.library.uu.nl/bitstream/handle/1874/8284/full.pdf?sequence=3>
- Inspectie SZW. (2017). *Postpakketsector*.
- KiM. (2017). *Drones in het personen- en goederenvervoer*.
- Ministerie van economische zaken. (2013). *Stedelijke distributie met elektrisch vervoer*.
- Oozo. (sd). *Cijfers Marken*. Opgehaald van Oozo: <https://www.oozo.nl/cijfers/waterland/marken>
- Oranjewoud. (2009, 2016 & 2017). *Verkeersonderzoek*.
- Penninx, F. (2019, 05 08). hoe lang doet een poller over het zakken en hoe duur is het? (P. Lamper, Interviewer)

- Portacon. (sd). *Wat kost een slagboom?* Opgehaald van Portacon:
<https://www.portacon.nl/kennisbank/slagbomen-verkeerspalen/93-wat-kost-een-slagboom>
- PostNL. (2014). *PostNL*. Opgehaald van PostNL Persberichten: <https://www.postnl.nl/en/about-postnl/press-news/press-releases/2014/october/postnl-starts-installing-parcel-lockers-at-main-ns-stations-and-schiphol.html>
- PostNL. (2018). *Pakket- en briefautomaat*. Opgehaald van PostNL:
<https://www.postnl.nl/campagnes/pakket-en-briefautomaat/>
- struykverwoinfra. (sd). *scheidingsbanden*. Opgehaald van struykverwoinfra:
<https://www.struykverwoinfra.nl/productselector/lavaro/banden/scheidingsbanden/scheidingsbanden-15-39/scheidingsbanden-15-39x13.html>
- SWOV. (2018, 05 31). *30km/uur-gebieden*. Opgehaald van SWOV: <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/30kmuur-gebieden>
- Telwerk B.V. (2019). *Tellussen*. Marken.
- Vakcentrum. (2016). *Vakcentrum nieuws*. Opgehaald van Vakcentrum:
<https://www.vakcentrum.nl/actueel/2016/openbaar/08-augustus/winkelier-legt-geld-toe-op-pakketdiensten>
- Verkeersborden.com*. (sd). Opgeroepen op 5 29, 2019, van
<https://www.verkeersborden.com/verkeersbord-e07-parkeren-laden-en-lossen?sqr=e07&>
- Verkeersgroep. (2019, 05). (Jurgen, Interviewer)
- Verkeerskunde. (sd). *voorkom niet gecertificeerde verkeersborden*. Opgehaald van
<http://verkeerskunde.nl/voorkom-niet-gecertificeerde-verkeersborden.32453.lynkx>
- verkeersnet. (sd). *camerahandhaving*. Opgehaald van Verkeersnet:
<https://www.verkeersnet.nl/mobiliteitsbeleid/26250/camerahandhaving-goed-alternatief-poller-binnenstad/?gdpr=accept>
- Wettenbank. (2019). *Verdrag van Wenen*. Opgehaald van wetten.nl:
<https://wetten.overheid.nl/BWBV0003507/2016-09-19>
- Wikipedia. (2018, 10 8). *Vergelijking van de Europese verkeersborden*. Opgehaald van Wikipedia:
https://nl.wikipedia.org/wiki/Vergelijking_van_de_Europese_verkeersborden
- Wikipedia. (sd). *Poller*. Opgehaald van Wikipedia: <https://nl.wikipedia.org/wiki/Poller>
- Zwaag, N. (sd).
- Zwan, P. v. (sd). *Bevoorrading binnensteden: kleiner en elektrisch als alternatief*. VNG. Opgehaald van <https://vng.nl/bevoorrading-binnensteden-kleiner-en-elektrisch-als-alternatief>

Bijlagen

1. Enquête

1.1 Vragen

Enquête bewonersoverlast Marken

Met deze enquête willen wij peilen in hoeverre bewoners overlast ervaren van de volgende dingen; parkeren door onbevoegden, pakketbezorgers en zwaar verkeer. Deze zijn ingedeeld in elk een categorie.

Uitleg van de enquête

Wij zijn studenten Mobiliteit van de Hogeschool Windesheim, en wij onderzoeken in opdracht van Gemeente Waterland en de eilandraad Marken drie verkeersonderwerpen die overlast geven. Dit zijn namelijk het doorrijden en parkeren door onbevoegden, overlast van pakketbezorgers en overlast van zwaar verkeer. Met deze enquête willen wij peilen in hoeverre bewoners overlast ervaren op deze verkeersonderwerpen. Deze zijn ingedeeld in elk een categorie. Deze enquête zal ongeveer 5 minuten duren.

Bij voorbaat bedankt,
Jurgen Remmits
Sam Klijn
Patrick Lamper

Basisinformatie

Wat is uw leeftijd?

- A. < 20
- B. 20 – 35
- C. 36 – 50
- D. 51 – 65
- E. 66 – 80
- F. 81 >
- G. Zeg ik liever niet

In welke buurt of welke werf woont u?

vul in:

Wat is uw postcode?

Vul in:

Doorrijden door onbevoegden

1/3 Deze categorie gaat verder over doorrijden & parken door onbevoegden

Wat vindt u van de huidige inrichting van de Kruisbaakweg bij het binnenrijden van Marken op het gebied van het aanduiden van de parkeerplaatsen en de maximale snelheid? Met foto

- A. Duidelijk, leg uit
- B. Niet duidelijk, leg uit
- C. Neutraal

Heeft u last van voertuigen die het inrijverbod negeren?

- A. Ja, omdat
- B. Nee, omdat
- C. Neutraal

In welke periode ervaart u de meeste overlast?

Meerdere antwoorden mogelijk

- A. 1^e kwartaal (januari – maart)
- B. 2^e kwartaal (april – juni)
- C. 3^e kwartaal (juli – september)
- D. 4^e kwartaal (oktober – december)
- E. Gedurende het hele jaar
- F. Ik heb nergens last van

Ervaart u de overlast in uw eigen buurt of elders? Graag toelichten

Vul in:

Wat vindt u van het huidige systeem met vergunningen en bezoekerspassen?

- A. Goed, wat vindt u er goed aan of heeft u tips?
- B. Slecht, leg uit
- C. Neutraal

Welke maatregel werkt volgens u het beste als we het inrijden op Marken door onbevoegden willen voorkomen? Fysiek onmogelijk (slagboom of pollar), waarom?

- A. Fysiek onmogelijk (slagboom of pollar)
- B. Camerahandhaving (beboeten/ waarschuwingsbericht)
- C. Wegontwerp aanpassen
- D. Heeft u misschien zelf een oplossing of ideeën voor dit probleem?

Ruimte voor eventueel opmerkingen:

vul in:

Pakketbezorgers

2/3 deze categorie gaat over overlast door pakketbezorgers

Ervaart u overlast door pakketbezorgers

- A. Ja, leg uit
- B. Nee
- C. Neutraal

Hoe vaak ontvangt uw huishouden gemiddeld iets dat wordt bezorgd door een pakketbezorger?

- A. Vaker dan 4 keer per week
- B. 2-3 keer per week
- C. 1 keer per week
- D. Minder dan 1 keer per week
- E. Neutraal

Maakt u op dit moment gebruik van het afhaalpunt van PostNL bij de Deen aan de Kruisbaakweg en wat vindt u ervan?

- A. Ja, leg uit
- B. Nee, leg uit
- C. Neutraal

Stel dat er een centraal afhaalpunt komt rond de Deen of de boxenring, zou u dan bereid zijn om uw bestellingen daarop te halen?

- A. Ja, leg uit
- B. Nee, leg uit
- C. Neutraal

Ruimte voor eventueel opmerkingen:

vul in:

Zwaar verkeer

3/3 Deze categorie gaat over overlast door zwaar verkeer

Ervaart u overlast door zwaar verkeer dat ondanks het maximumgewicht van 5 ton toch door Marken rijdt?

- A. Ja, leg uit
- B. Nee, leg uit
- C. Neutraal

Ziet u zwaar verkeer als een probleem op Marken?

- A. Ja
- B. Nee
- C. Neutraal

Bent u bereidt aan te geven aan de leverancier dat u in een beschermd gebied woont zodat de leverancier hier rekening mee kan houden? Zou u dit willen uitleggen?

- A. Ja, leg uit
- B. Nee, leg uit
- C. Neutraal

Bent u bereid uw bestelling die met vrachtwagens boven de 5 ton wordt bezorgd, over te laden in uw eigen/ zelf geregelde voertuig?

- A. Ja, leg uit
- B. Nee, leg uit
- C. Neutraal

Wat vindt u van de huidige afvalinzameling door middel van kleine en grote vuilniswagens?

leg uit:

Ruimte voor eventueel opmerkingen:

vul in:

Bedankt voor het invullen.

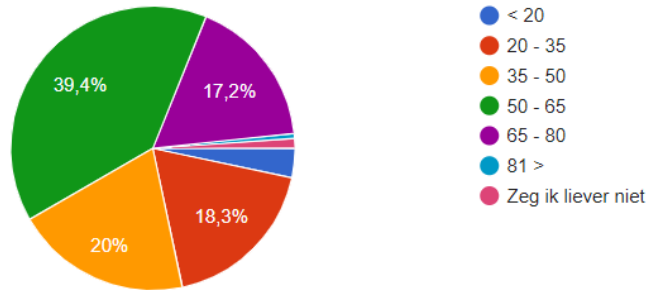
Voor eventuele vragen of opmerkingen willen we u doorverwijzen naar de communicatieafdeling van gemeente Waterland

1.2 Grafieken

Basisinformatie

Wat is uw leeftijd?

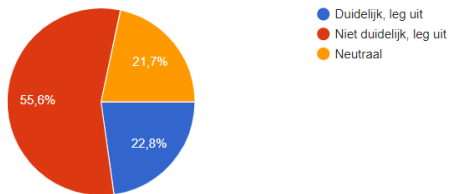
180 antwoorden



doorrijden & parken door onbevoegden

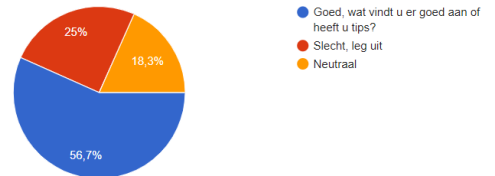
Wat vindt u van de huidige inrichting van de Kruisbaakweg bij het binnenrijden van Marken op het gebied van het aanduiden van de parkeerplaatsen en de maximale snelheid?

180 antwoorden



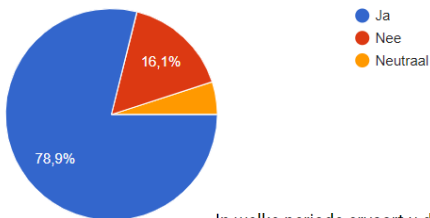
Wat vindt u van het huidige systeem met vergunningen en bezoekerspassen?

180 antwoorden



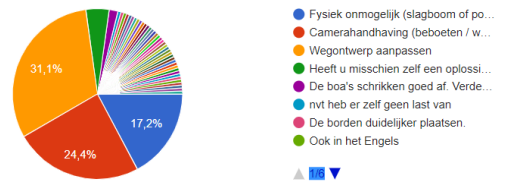
Heeft u last van voertuigen die het inrijverbod negeren?

180 antwoorden



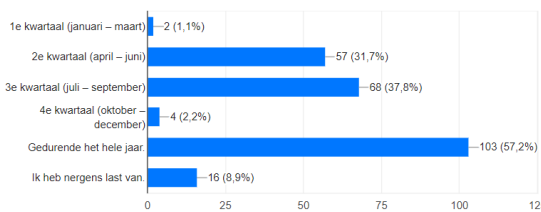
Welke maatregel werkt volgens u het beste als we het inrijden op Marken door onbevoegden willen voorkomen?

180 antwoorden



In welke periode ervaart u de meeste overlast?

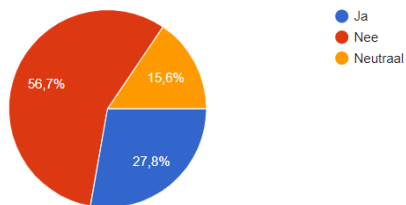
180 antwoorden



Pakketbezorgers

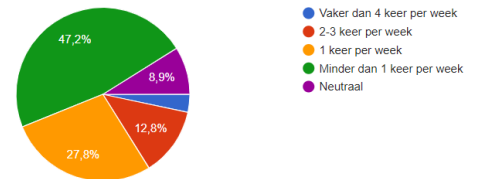
Ervaart u overlast door pakketbezorgers?

180 antwoorden



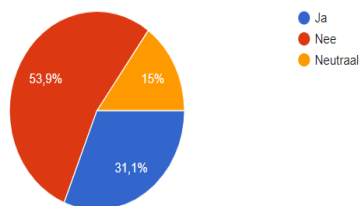
Hoe vaak ontvangt uw huishouden gemiddeld iets dat wordt bezorgd door een pakketbezorger?

180 antwoorden



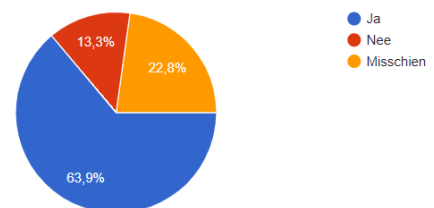
Maakt u op dit moment gebruik van het afhaalpunt van PostNL bij de Deen aan de Kruisbaakweg?

180 antwoorden



Stel dat er een centraal afhaalpunt komt rond de Deen of de boxenring, zou u dan bereid zijn om uw bestellingen daar op te halen?

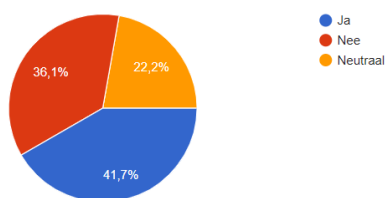
180 antwoorden



Zwaar verkeer

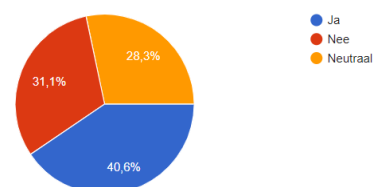
Ervaart u overlast door zwaar verkeer dat ondanks het maximumgewicht van 5 ton toch door Marken rijdt?

180 antwoorden



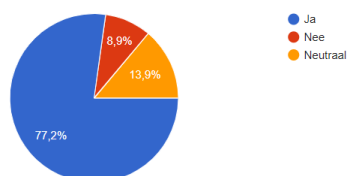
Bent u bereid uw bestelling die met vrachtwagens boven de 5 ton wordt bezorgd, over te laden in uw eigen / zelf geregeld voertuig?

180 antwoorden



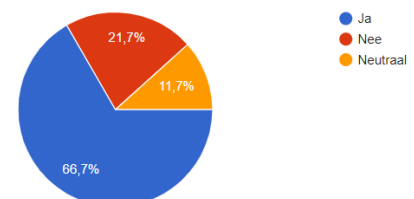
Bent u bereid aan te geven aan de leverancier dat u in een beschermd gebied woont zodat de leverancier hier rekening mee kan houden? Zou u dit willen uitleggen?

180 antwoorden



Ziet u zwaar verkeer als een probleem op Marken?

180 antwoorden



1.3 Belangrijkste opmerkingen

Doorrijden & parken door onbevoegden

Wat vindt u van de huidige inrichting van de Kruisbaakweg bij het binnenrijden van Marken op het gebied van het aanduiden van de parkeerplaatsen en de maximale snelheid?

- Zeker 50 antwoorden gaan over te veel verkeers- en reclameborden
- Andere gaan vooral over dat toeristen achter de bewoners aanrijden
- Paar geven aan dat ze de touringcars erg gevaarlijk vinden en de toeristen bij het zebrapad heel hinderlijk vinden

Wat vindt u van het huidige systeem met vergunningen en bezoekerspassen?

- Veel vinden het goed omdat ze anders bang zijn dat het te druk wordt
- Ze vinden het wel vervelend omdat ze hiervoor moeten betalen
- Ze zien liever iets meer bezoekerspassen en bewonerspassen. Een iemand geeft bijvoorbeeld aan dat hij zijn bezoekerspas gebruikt voor zijn 2^e auto

Wat vindt u van de huidige handhaving op het onderwerp doorrijden en parkeren? Graag toelichten

- Grote verschillen van mening van de handhaving.

Maatregelen en overige opmerkingen

- Veel mensen geven aan dat ze graag een oplossing zien maar hier niet te veel last zelf van willen hebben

Pakketbezorging

Tabel 28 Samenvatting invulmogelijkheden

Overlast	Aantal
<i>Bezorgers komen te vaak</i>	5
<i>Te veel verschillende bezorgers</i>	8
<i>Bezorgers rijden met te grote voertuigen</i>	9
<i>Bezorgers blokkeren de weg</i>	36
<i>Bezorgers rijden te hard</i>	13
<i>Bezorgers kennen de weg op Marken niet</i>	2

Tabel 29 Waarom maakt u wel of geen gebruik van het afhaalpunt

Waarom maakt u wel of geen gebruik van het afhaalpunt van PostNL?			
Reden van wel	Aantal	Reden van niet	Aantal
Ik maak gebruik van het afhaalpunt als ik weet dat ik niet thuis ben	8	De openingstijden van de Deen zijn te krap	12
Makkelijk	9	“Niet nodig”	6
		Er is geen DHL punt	5
		Ik bestel niet voor niets via internet/ Ik wil het liever thuis krijgen	23
		Onhandig met zware pakketten	3
		De webwinkel geeft de optie niet	3

Zwaar verkeer

Typen overlast

- Bang voor schade aan infra
 - o Verzakkingen aan wegen
 - o Bruggen kapot
 - o Bermen kapot
- Trillingen in het huis
- Te grote wagens die wegen blokkeren/ ze rijden zich vast
- Woningen scheuren en verzakken

Bent u bereid aan te geven aan de leverancier dat u in een beschermt gebied woont?

- Dat doe ik al
- Gewoon door de handhavers laten doen, daar zijn zij voor
- De leverancier biedt hier meestal geen mogelijkheid voor

Bent u bereid uw bestelling (...) over te laden in uw eigen/zelf geregelde voertuig?

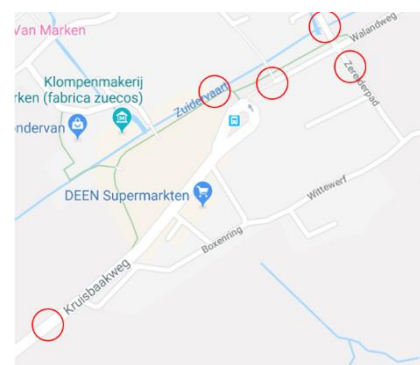
- Is geen probleem
- Is niet voor iedereen mogelijk
- Leveranciers moeten hier rekening mee houden
- Een authentiek dorp mag geen belemmering zijn om spullen af te leveren, klant is koning
- Altijd al gedaan
- Ik heb daar geen middelen voor

2. Tellingen

Tijdens ons onderzoek hebben wij de mogelijkheid gekregen om tellussen te gebruiken in Marken van Telwerk B.V.. Deze mogelijkheid hebben wij met twee handen aangepakt. Het doel van de tellingen die wij wilde bereiken is om een zo goed mogelijk overzicht te krijgen van de intensiteit, deze kan worden onderverdeeld in classificatie en de bijbehorende snelheid. Deze lussen hebben twee weken geteld en hebben op vijf locaties gelegen.

Tabel 30 Gemiddeld aantal voertuigen per dag over de Kruisbaakweg

Gemiddeld	Totaal	Licht	Middel	Zwaar
<i>Totaal</i>	1193	1095	85	13
07.00-19.00	996	917	69	10
19.00-23.00	147	137	9	1
23.00-07.00	50	41	7	2



Figuur 1 locaties tellussen Bron: (Google, sd)

Tabel 31 Gemiddelde snelheid over 14 dagen

Gemiddelde snelheid over 14 dagen	
Gemiddelde van Zeedijk naar Walandweg	43,11429 km/uur
Gemiddelde van Walandweg naar Zeedijk	48,76429 km/uur

3. Interviews

3.1 Handhaving

Over Handhaving:

- 1. Zou u zichzelf kunnen voorstellen en vertellen wat uw rol is als handhaving.**
Handhaver Chris werkt in de gemeente Waterland en wij doen als handhaving toezichthouden onder andere in Marken.

Over parkeren en binnenrijden Marken

- 2. Komt u vaak in aanraking met doorrijders van de geslotenverklaring C12?**
Ja.
- 3. Wat is precies de doelgroep die het meeste doorrijdt?**
Dit zijn meestal toeristen die het niet mogen, voetbalteams rijden ook door maar dit mag. De toeristen rijden hier vaak achter de bewoners en voetbalteams aan.
- 4. Ziet u dit ook terug in andere plaatsen waar u handhaaft?**
Ja, in verschillende dropen binnen de gemeente ziet hij dit terug maar dit heeft verschillende redenen. Denk hierbij aan sluiproutes. Marken is natuurlijk een ander verhaal omdat dit vooral toeristen zijn.
- 5. Op welke tijden en dagen ziet u dat de meeste doorrijders zijn?**
Dit gebeurt volgens mij de hele dag door. Hij denkt dat het eraan ligt hoeveel bewoners en bestemmingsverkeer doorrijden. Veel toeristen rijden namelijk volgens hem achter ze aan.
- 6. Welke doorgang wordt het meeste doorgereden?**
Op de Walandweg rijden ze het meeste door. Hij denkt zelf dat je maar een klein percentage kan gaan tegenhouden. Het is erg onoverzichtelijk met de komborden volgens hem. Daarom zijn er al nieuwe borden besteld. Dit zijn C12 borden die tweemaal zo groot zijn en op een fluorescerend achterbord staan.
- 7. Hoeveel klachten krijgen jullie per jaar? En via welk kanaal gaat dit?**
Dit loopt vooral via de gemeente.

Uw mening:

- 8. Wat vindt u van de huidige inrichting van de Kruisbaakweg bij het binnenrijden van Marken op het gebied van het aanduiden van de parkeerplaatsen en de maximale snelheid?**
Hij vindt de verwijzing naar de parkeerplaatsen beter is dan een paar jaar geleden.
- 9. Welke maatregel werkt volgens u het beste als we het inrijden op Marken door onbevoegden willen voorkomen?**
 - a. Fysiek onmogelijk ← schiet niet op
 - b. Camerahandhaving ← schiet niet op want je kan nog steeds doorrijden
 - c. Wegontwerp aanpassen ← beste oplossing denkt hij

Het is een erg complex systeem zegt hij omdat je met zo veel verschillende verkeersstromen zit.

10. Wat vindt u van het huidige systeem met vergunningen en bezoekerspassen?

Hij vindt het een goed systeem omdat er vroeger veel werd gedoogd (gedoog op gedoog op gedoog).

11. Heeft u misschien zelf een oplossing of ideeën voor dit probleem?

Hij zou een eigen bord willen plaatsen wat al voor onze comaker was bedacht. Het grote C12-bord op de fluorescerende achterkant.

Over zwaar verkeer**12. Heeft u vaak te maken met bevoorravingsvoertuigen die doorrijden na het C21(5t) bord die te zwaar zijn? Hoe meten jullie dit?**

Dit zijn er weinig zegt hij. Hij merkt het zelf namelijk niet vaak.

13. Krijgt u vaak klachten?

Hij krijgt niet zo vaak klachten. Hij zegt zelf ook dat het zwaar verkeer mee valt. Het zijn vooral de burgers die klagen. De horeca weet dat ze met licht materiaal moeten komen.

14. Hoe wordt hiermee omgegaan op dit moment?

Op dit moment niet zo veel. Hij zegt dat horeca zelf weet dat ze met licht materiaal moet komen en dat andere groter vrachtwagens zicht toch vastrijden in de kern.

15. Waar worden deze vrachtwagens voor gebruikt?

Vooral voor de haven en werkzaamheden.

Over pakketbezorgingen**16. Wat valt erop aan het rijgedrag van pakketbezorgers?**

Hij ziet dat busjes erg snel willen zijn en dat ze de weg blokkeren. Dit is natuurlijk in alle plaatsen zo zegt hij dus dit is niet alleen voor Marken zo.

17. Wat kan handhaving doen tegen pakketbezorgers die te snel rijden en/of verkeerd geparkeerd staan?

Zelf niet zo veel omdat ze heel snel eigenlijk weer bij hun auto zijn zegt hij. Het echt te hard rijden gebeurt ook niet echt omdat ze elke straat eigenlijk wel weer stil staan.

18. Herkennen jullie de klachten van de bewoners?

Ja hij herkent het maar denkt dat dit overal zo is. Hij ziet graag terug dat er een depot komt voor de pakketjes komt maar dit moeten de Markers natuurlijk ook zelf willen.

3.2 Gemeente

1. Zou u zichzelf kunnen voorstellen en vertellen wat uw rol is bij de gemeente?

Ik ben Niek Zwaag, medewerker verkeer en vervoer bij de gemeente Waterland. Sinds een jaar of 10 nu.

Over parkeren en binnenrijden Marken

2. Waarom is de keuze gemaakt om het wegontwerp te veranderen in hoe het nu is?

Vanwege knelpunten in de vorige situatie ontstond er vaak file wat klachten opriep bij bewoners van Marken. Om die reden is het parkeerterrein anders ingericht, met een eigen afslag voor het parkeerterrein voor het parkeerterrein en een doorgaande strook voor de bewoners.

3. Waren er ook andere opties bedacht en waarom zijn deze niet gekozen?

Ja, er zijn 4 á 5 verschillende opties uitgewerkt waarvan er twee haalbaar waren. Uiteindelijk is deze optie gekozen naar aanleiding van een aantal inloopavonden op Marken. Mijn idee was om iedereen eerst over het parkeerterrein te laten rijden en aan het eind een slagboom voor alleen de Markers.

4. Hoeveel klachten krijgen jullie per jaar? En via welk kanaal komt dit het meeste binnen?

We krijgen bijna geen klachten meer, we weten wel dat er wat klachten zijn over het inrijden en dan met name het inrijden van auto's met buitenlandse kentekens. Maar daar blijft het eigenlijk ook wel een beetje bij. Rondom het parkeerterrein ontvangen we eigenlijk geen klachten.

De eilandraad verzamelt het natuurlijk onder de bewoners en zij spelen dit soms door. Het zijn er zeker geen tientallen meer, dit was vroeger wel zo.

Uw mening:

5. Wat vindt u van de huidige inrichting van de Kruisbaakweg bij het binnenrijden van Marken op het gebied van het aanduiden van de parkeerplaatsen en de maximale snelheid?

Ik vind de inrichting op zich goed want het is een eigen ontwerp in samenwerking met de eilandraad. In de keerlus zou er wel extra belijning geplaatst mogen worden met rechtsaf en 'visitors' terug. Maar we zijn het wel eens dat er best veel borden staan, het is een oversteekplaats, er zitten bushaltes, er zit een aankondiging, dus er zijn best veel borden.

6. Welke maatregel werkt volgens u het beste als we het inrijden op Marken door onbevoegden willen voorkomen?

- a. Fysiek onmogelijk
- b. Camerahandhaving
- c. Wegontwerp aanpassen

Als ze het doorrijden echt willen voorkomen zouden ze met een fysieke afsluiting met een kenteken-camera systeem het beste zijn. Het wegontwerp zou hetzelfde blijven.

7. Wat vindt u van het huidige systeem met vergunningen en bezoekerspassen?

Vergunningensysteem gaat goed, iedereen weet waar hij aan toe is, iedereen krijgt maximaal twee ontheffingen en een bedrijf maximaal vijf. De bezoekerspassen zijn nieuw, dit hebben we op specifiek verzoek van de Markers ingevoerd. Het is overigens een niet bestaand systeem maar het werkt goed. Ieder adres heeft één bezoekerspas en die is uiteraard voor bezoek, waar natuurlijk wel wat knelpunten aan vast zitten.

Pakketbezorgingen

8. Hoelang is deze klacht al bij de gemeente bekend en hoeveel mensen hebben hier ongeveer last van?

Nee, we krijgen daar niet veel klachten over, toevallig kreeg ik er van de week één en dat was dat ze met name te hard rijden.

9. Is dit punt al aan bod gekomen op een andere plaats binnen de gemeente?

Watergang is precies hetzelfde, Ipendam ook wel veel. Deze klachten gaan dan met name over dat het een chaos is met busjes. Het valt nu nog mee maar we zien wel dat het probleem groeiend is.

10. Heeft de gemeente speciaal beleid op dit punt?

Nee er is nog geen beleid, we weten nog niet of deze er komt. We zijn wel aan het kijken naar nieuwe technieken om de pakketbezorgers te verminderen maar dit blijft lastig omdat er of veel ruimte, of veel geld of veel hulp van de bewoners nodig is. En vaak is één van de drie lastig te organiseren wat het lastig maakt voor de lokale overheid.

11. Ziet de gemeente dit als een probleem?

De gemeenteraad en het college nog niet. Het begint echter wel wat meer te leven dat het een probleem is/wordt.

Zwaar verkeer

12. Krijgen jullie vaak klachten omtrent zwaar verkeer op Marken?

Van zwaar verkeer krijgen we iedere week toch wel twee/ drie klachten uit de hele gemeente. Deze klachten gaan met name over trillingen.

13. Wat zijn mogelijke maatregelen waar de gemeente al aan gedacht heeft om dit probleem tegen te gaan?

Als overheid kunnen wij alleen een gewichtsbepanking instellen, dit doen we altijd in overleg met bewoners en bedrijven. Deze beperking is in Marken 5 ton.

De overheid kan dus alleen een beperking instellen en hopen dat de politie, en dus de handhaving/ boa's, hierop handhaven.

14. Wat is uw mening over de volgende mogelijkheden en welke heeft de meeste slagingskans volgens u?

- a. **Het idee van de bierboot in Utrecht.**
- b. **Overladen naar een eigen voertuig, denk aan zand overscheppen van kiepwagen naar eigen aanhanger.**
- c. **Handel aanleveren via een ander voertuig, dat de Markers zelf afstemmen met de bezorgdienst/leveranciers.**
- d. **Verplaatsing van de brandweerkazerne (naar de oude verffabriek)**

Het is belangrijk dat ook hun eigen zwaar verkeer verboden is, en dus een eigen alternatief moeten zoeken. Het is alleen aan ons om deze beperking in te stellen en dus is het aan de bewoners om te kijken hoe zij hun goederen bij hun huis krijgen.

3.4 Werkgroep verkeer

1. Zou u zichzelf kunnen voorstellen en vertellen wat uw rol is bij de werkgroep verkeer?

Ik ben Kees Jan Donkers en ik vertegenwoordig de werkgroep verkeer namens de eilandraad. Deze werkgroep verzamelt klachten en probeert oplossingen te verzinnen op hun verkeersproblemen. Deze leggen we voor bij de eilandraad en de gemeente Waterland. Wij zijn Pieter Perenboom en Aris Uithuisje en wij zitten in de werkgroep verkeer en wij voeren verder nog een aantal vrijwillige taken uit op Marken.

Over parkeren en binnenrijden Marken

2. Hoeveel klachten krijgen jullie per jaar? En via welk kanaal komt dit het meeste binnen?

Dit zien we zelf of we krijgen het op straat te horen. Wij zijn vaak rond de Kruisbaakweg en daar zien wij elke keer toch weer mensen doorrijden.

3. Heeft u voorbeelden van plaatsen waar u het wel goed vindt gaan?

90%-95% rijdt netjes het parkeerterrein op, er zijn een aantal mensen die achter de Markers aanrijden maar de meeste mensen rijden wel netjes de parkeerplaats op.

Mening als werkgroep verkeer

4. Wat vindt u van de huidige inrichting van de Kruisbaakweg bij het binnenrijden van Marken op het gebied van het aanduiden van de parkeerplaatsen en de maximale snelheid?

De parkeerplaatsen worden nog niet optimaal worden aangeduid. Wel is het een verbetering ten opzichte van de oude situatie, maar de oude situatie had ook zijn voordelen. Deze voordelen zouden wij wel weer terug willen zien. Vroeger was de parkeerplaats bemand en hadden de toeristen een aanspreekpunt, dit had veel voordelen. Ook wordt er vaak hard gereden over de Kruisbaakweg. Dit zijn vaak niet de toeristen maar de Markers zelf.

15. Welke maatregel werkt volgens u het beste als we het inrijden op Marken door onbevoegden willen voorkomen?

- a. Fysiek onmogelijk
- b. Camerahandhaving
- c. Wegontwerp aanpassen

Voor die 5% die toch doorrijdt willen we geen paal in de grond. Ook is het niet handig voor bussen. Het beste is als die 5% door kleine aanpassingen ook het parkeerterrein weet te vinden.

5. Wat vindt u van het huidige systeem met vergunningen en bezoekerspassen?

Het is in principe een mooi systeem. Het is alleen lastig met bezoekerspassen als je met een andere auto rijdt, bijvoorbeeld een vervangende auto van de garage. Het is ook wel eens lastig voor als de monteur van je koelkast of iemand die komt helpen met de computer langs komt.

Pakketbezorgingen

6. Welke klachten zien jullie terug?

Wij zien dat pakketbezorgers te vaak op Marken komen, dat er veel verschillende bezorgers zijn en dat als ze er zijn ze te hard rijden.

7. Wat zou jullie ideale oplossing zijn? Dit kunnen er ook meer zijn.

In principe hebben we dit zelf in de hand. Als we niet bestellen komen ze ook niet. Toch zijn er veel mensen afhankelijk van de pakketbezorgers. Aris Uithuisje gaf aan dat hij slecht ter been is en dus graag via internet bestelt. Zo zijn er meer mensen op Marken die het lastig vinden om naar de winkel te gaan. Op Marken is er een supermarkt, maar daar houdt het wel op. Bestellen is makkelijker dan naar Monnickendam gaan om het daar in een winkel te kopen.

8. Wat zijn volgens jullie de grootste problemen op dit gebied?

Bezorgers rijden in te grote bussen. Ze zouden eigenlijk met de kleinst mogelijke bus moeten komen. Ook rijden ze er hard. Ik weet dat ze haast hebben, maar ze mogen wel iets meer gevoel hebben voor de situatie. Aris Uithuisje voegde er nog aan toe "Maar wat kunnen we eraan doen? Minder bestellen."

Zwaar verkeer

9. Krijgen jullie vaak klachten omtrent zwaar verkeer op Marken?

Je hoort en je ziet dat de bermen kapot worden gereden. Ook rijden ze vaak hard. Niet te hard, maar toch harder dan je zou willen. Dit geeft ook weer trillingen.

10. Wat zijn mogelijke maatregelen waar jullie en de Markers al aan gedacht hebben om dit probleem tegen te gaan?

Eigenlijk moet er zoveel mogelijk opgedeeld worden over kleine aanhangers. Toch is het in sommige situaties beter om met één zware vrachtwagen te rijden dan met een aantal kleinere. Bouwkosten stijgen enorm als bouwbedrijven al die maatregelen moeten nemen. De kleinste mobiele kraan is zwaarder dan 5 ton en zou Marken niet op mogen. Ook hebben we een brandweerwagen van 14 ton. Ik wil het daar niet op gooien vanwege de veiligheid, maar het is toch frustrerend voor de rest. Voor de veiligheid kan wel alles, maar als ik het zelf wil dan kan het niet.

11. Wat is uw mening over de volgende mogelijkheden en heeft de meeste slagingskans volgens u?

- a. **Het idee van de bierboot in Utrecht.**
- b. **Overladen naar een eigen voertuig, denk aan zand overscheppen van kiepwagen naar eigen aanhanger.**
- c. **Handel aanleveren via een ander voertuig, dat de Markers zelf afstemmen met de bezorgdienst/ leveranciers.**
- d. **Verplaatsing van de brandweerkazerne (naar de oude verffabriek)**

Punt C is het beste. Elke keer als je iets groots bestelt moet je dat gewoon aangeven bij de leverancier dat ze met de kleinst mogelijk auto moeten komen. Ik weet alleen niet of dit een taak is voor de gemeente of voor de horecabedrijven zelf.