

Parkeerautomaten op Marken tussentijdse evaluatie



Afdeling Openbare Werken
datum: 13 oktober 2016
kenmerk: IT16.05697

Inhoud

1. Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Doel	3
2. De automaten	4
2.1 De gebruikservaring	4
2.2 Storingen en Onderhoud	4
2.3 Mogelijke oplossingen	5
3. Inkomsten	6
3.1 Opbrengsten parkeren	6
3.2 Opbrengsten toeristenbelasting	7
3.3 mogelijke externe oorzaken	8
3.4 mogelijke oplossingen	8
4. De handhaving	9
4.1 Achtergrond	9
4.2 Boetes en waarschuwingen parkeren	9
4.3 Handhaving toeristenbelasting	9
4.4 Mogelijke oplossingen	9
5. Dagtoeristenbelasting	11
5.1 Forfaitair bedrag	11
5.2 Afschaffen dagtoeristenbelasting	11
6. Aanbevelingen	13
6.1 Inleiding	13
6.2. Afstemming maatschappelijke partners	13
6.3. Aanbeveling	13
Bijlage 1: Brief Eilandraad Marken	16
Bijlage 2: Gezamenlijke brief ondernemers op Marken	21
Bijlage 3: verslag overleg maatschappelijke partners	23
Bijlage 4: Bevindingen team handhaving	27
Bijlage 5: Memo dagtoeristenbelasting	29

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Tijdens de raadvergadering in november 2015 heeft de gemeenteraad besloten om voor het innen van het parkeergeld en dagtoeristenbelasting op het grote parkeerterrein van Marken over te stappen op betaling middels parkeerautomaten. Hieraan lagen de volgende overwegingen aan te grondslag:

- Arbo-omstandigheden, denk hierbij bijvoorbeeld aan de werktijden en afwisseling.
- Veiligheid, er waren soms grote hoeveelheden contant geld in het parkeerwachtershuisje aanwezig, dat thuis geteld moest worden en vervolgens gestort moest worden bij de bank.
- Het oplossen van de filevorming door wachtende bezoekers die de doorgaande route voor de bussen en de Markers stremde.
- Het continueren van de parkeerinkomsten en handhaving in de wintermaanden.
- Efficiëntere en bredere inzet van gemeentelijk personeel, waarmee het verzoek voor extra handhaving op Marken kan worden ingewilligd.

Half april 2016 zijn de drie parkeerautomaten geplaatst en is er begonnen met het innen van parkeergeld en dagtoeristenbelasting middels de drie parkeerautomaten. In de periode april tot eind mei heeft er een overgangperiode plaatsgevonden, waarbij zowel via de parkeerwachter in het hokje als via de automaat betaald kon worden. Doel hiervan was de gebruikers, de gemeentelijke organisatie en de handhavers te laten wennen aan de automaten en eventuele kinderziekten uit de automaten te constateren en te verhelpen.

Sinds 1 juni kan er alleen nog betaald worden via de automaten. Inmiddels zijn er vier maanden verstreken en kan de eerste tussentijdse evaluatie plaatsvinden.

1.2 Doel

Deze tussentijdse evaluatie is bedoeld om de effecten van deze maatregel te monitoren. Het betreft hier een evaluatie op verschillende onderdelen zoals de werking en het gebruiksgemak van de parkeerautomaten maar ook de opbrengsten. Tot slot wordt bij de aanbevelingen getoetst of de bovenstaande overwegingen ook daadwerkelijk gerealiseerd zijn.

2. De automaten

2.1 De gebruikservaring

De automaten worden gebruikt voor zowel de dagtoeristenbelasting als het parkeergeld. De combinatie van deze twee zaken zorgt ervoor dat de bediening als lastig ervaren wordt en er veel handelingen moeten worden doorlopen die tijd kosten. Met name de keuzes “hoeveel dagen wilt u blijven, voer uw kenteken in en met hoeveel personen bent u” worden door toeristen als lastig ervaren. Door de hoeveelheid stappen die moeten worden genomen is de doorlooptijd, met circa 120-180 seconden bovendien, te hoog. Zeker als je in ogenschouw neemt dat dit gemiddeld bij een parkeerautomaat 30-40 seconden is. Hierdoor ontstaan er op drukke dagen wachtrijen, met irritatie tot gevolg. Gesteld kan worden dat de afhandeling via de automaten dus niet voldoet aan het vooraf verwachte beeld.

Tijdens de monitoring kwam bovendien naar voren dat de automaat die specifiek bedoeld was voor de touringcars in de praktijk nauwelijks werd gebruikt. De meeste chauffeurs kiezen er namelijk voor om contant te betalen bij de muntenautomaat op het parkeerterrein. Gevolg was een wachtrij op het parkeerterrein terwijl de automaat bij de touringcars niet werd gebruikt. Vooruitlopend op de evaluatie is daarom deze automaat verplaatst naar het parkeerterrein, met als gevolg een grotere spreiding en dus een kleinere wachtrij.

Daarnaast zijn veel klachten die niet zo zeer met het gebruik van de automaten te maken hebben maar meer met de wijze van heffen. Het gaat dan om de volgende vragen:

- Waarom kan ik niet digitaal via Yellowbrick of Parkmobile betalen?
- Waarom kan ik niet per uur betalen?
- Waarom geldt de dagkaart niet voor 24 uur, maar alleen op de dag van aanschaf?

2.2 Storingen en Onderhoud

Zeker in de eerste vier weken zijn er veel aanloopproblemen en kinderziektes geweest. Deze hadden veelal betrekking op de software en banklicenties voor de betalingen. Vanaf eind mei functioneren de automaten echter naar behoren. Dat neemt niet weg dat we ook daarna nog een tweetal grote storingen hebben gehad. Een hiervan is veroorzaakt door een landelijke storing in het KPN netwerk, waardoor het betalingsverkeer grotendeels plat lag en de automaten niet functioneerden. De andere had betrekking op een softwarematige storing van de backoffice.

Het dagelijks onderhoud aan de automaten is goed te doen en de onderdelen zijn als reserve aanwezig en makkelijk uitwisselbaar. Ook eenvoudige storingen (papierrol zit vast of is op, vuil in de kaartlezer etc.) worden in eigenbeheer door de boa's verholpen. Voor de overige zaken is een overeenkomst gesloten met Taxameter. In eerste instantie is er hierbij voor gekozen om storingen binnen 8 uur op ma t/m vr te verhelpen. Storingen beperken zich echter niet van maandag tot en met vrijdag. Zeker op Marken geldt dat de meeste bezoekers in de weekenden komen. Overwogen kan worden om het contract uit te breiden en de reactie tijd te

verkleinen naar bijvoorbeeld 4 uur. Daarbij moet wel aangetekend worden dat wanneer er een automaat uitvalt er wel een grotere drukte ontstaat, maar nog geen problemen, bij twee of meer uitvallende automaten is dit wel het geval.

2.3 Mogelijke oplossingen

Verkorten doorlooptijd

Het belangrijkste knelpunt is de doorlooptijd van de automaten, deze wordt in belangrijke mate veroorzaakt door de dagtoeristenbelasting. Om het systeem simpeler te maken moet de nu gekozen constructie voor de dagtoeristenbelasting anders. Dit sluit aan bij de al langer bestaande roep vanuit de Markerbevolking om de dagtoeristenbelasting af te schaffen (zie bijlage 1 de brief van de eilandraad). Er is echter nog een andere mogelijkheid. Er kan gekozen worden voor een zogenoemd forfaitair bedrag in het parkeertarief. Aangezien beide mogelijkheden voor- en nadelen hebben wordt er in hoofdstuk 5 nader ingegaan op deze mogelijkheden en hun gevolgen.

Digitaal betalen

Een veelvuldig gehoorde vraag is: waarom kan ik niet digitaal via Yellowbrick of Parkmobile betalen? Dit is nu niet mogelijk doordat de toeristenbelasting via de paal gedifferentieerd betaald kan en moet worden. Wanneer ervoor wordt gekozen om de toeristenbelasting af te schaffen dan wel een vast bedrag van het parkeergeld te laten zijn dan wordt het ook mogelijk om digitaal te betalen.

Betalen per minuut/uur

Op dit moment geldt betaald parkeren tussen 8:00 en 20:00 uur voor een vast bedrag of je nu 5 minuten parkeert of 12 uur. Dit wordt door veel mensen als onrechtvaardig ervaren. Je kan ervoor kiezen om een gedifferentieerd bedrag in te voeren dus bijvoorbeeld het eerste uur meer en dan het tweede en derde uur minder, in combinatie met een kaart voor de hele dag waarvan de prijs gelijk is aan 3 uur parkeergeld.

Uitbreiding storingscontract

Het huidige storingscontract (reactietijd binnen 8 uur op ma/vr) kan worden uitgebreid naar een snellere reactietijd (binnen 4 uur ma t/m zo). De kosten per jaar stijgen dan echter ook van € 1.400,- naar € 3.500,-. Het is de afweging of deze vaste hogere koste opwegen tegen over de kans dat een storing zich op alle drie de automaten en in het weekend voordoet.

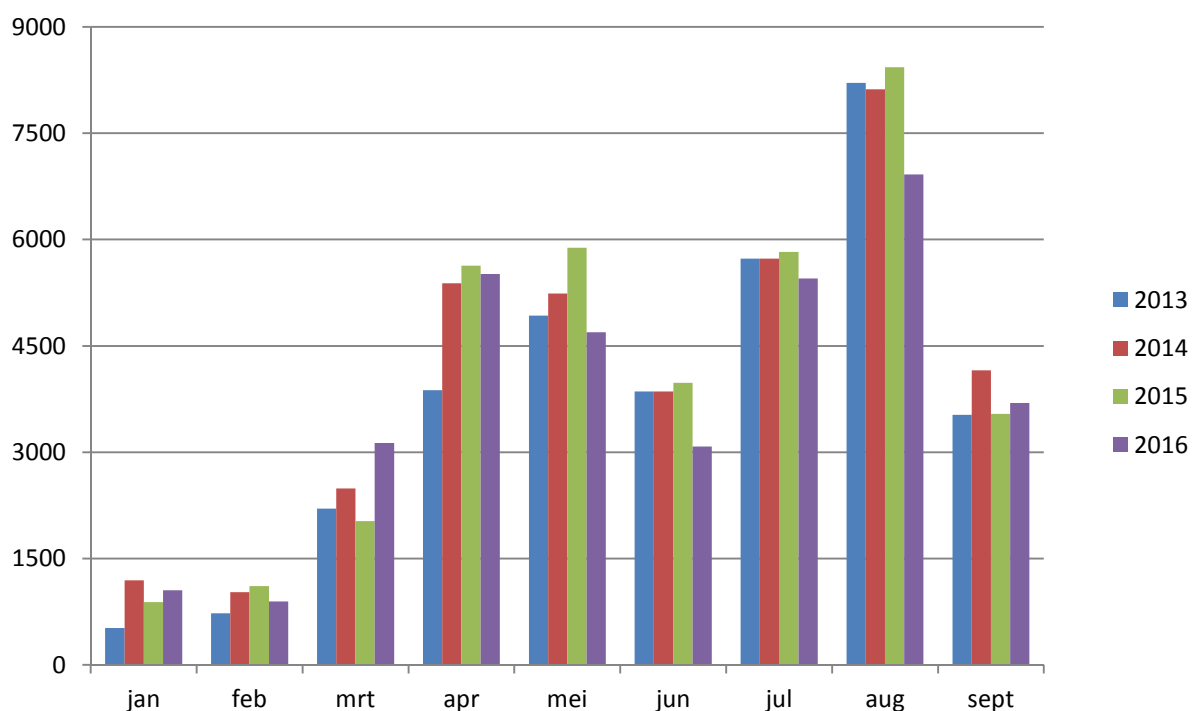
Terug naar de oude situatie

De parkeerautomaten verdwijnen en er komt weer een parkeerwachter in het huisje waar weer betaald moet worden bij het oprijden van het parkeerterrein. Dit betekent echter ook dat we weer terug gaan naar de file op de doorgaande weg of dat we het huisje moeten verplaatsen zodat er ruimte is om op het parkeerterrein te wachten voor betalen. Dit gaat echter wel te koste van parkeerplaatsen en brengt ook kosten met zich mee. Bovendien ontstaat opnieuw het veiligheidsrisico voor de parkeerwachter door de aanwezigheid van cash geld en de kosten voor het dagelijks ophalen van het cash geld door een waardetransporteur.

3. Inkomsten

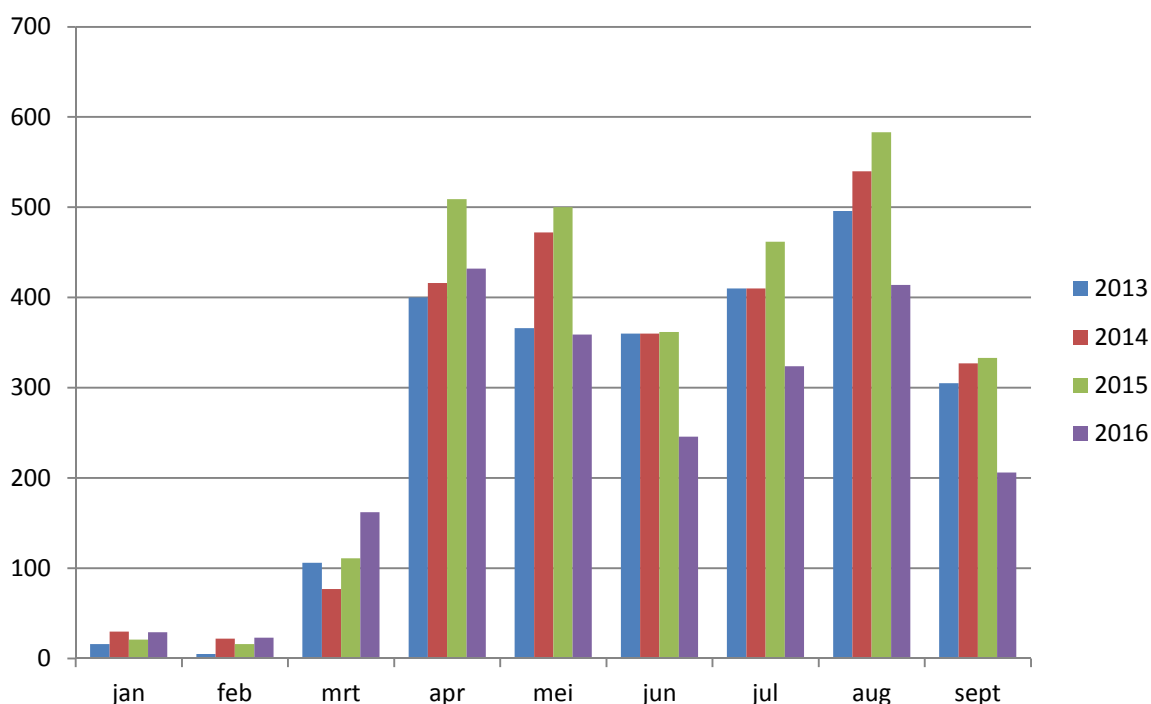
3.1 Opbrengsten parkeren

Om te kunnen vergelijken zijn het aantal bussen en auto's dat het parkeerterrein bezoekt bepaald per maand en jaar. Er is gekozen voor deze twee stromen omdat deze het overgrote deel van de parkeerinkomsten genereren. Om goed te kunnen vergelijken is er verder voor gekozen om niet het bedrag, maar het aantal voertuigen te gebruiken om te vergelijken. Dit omdat in het verleden de tarieven lager waren en er anders dus een rooskleuriger beeld wordt geschetst.



Tabel 3.1: aantal betalende auto's per jaar en maand

In de bovenstaande tabel 3.1 zijn het aantal voertuigen ten opzichte van de maanden en het jaar. Uit deze tabel blijkt dat de grootste verschillen zitten in de maanden mei, juni en augustus. Op basis van deze tabel kan niet vastgesteld worden dat de parkeerautomaten zorgen voor een significante terugloop in het aantal auto's dat parkeert. Zeker als je in ogen schouw neemt dat in mei het parkeerwachtershuisje nog volledig operationeel was. Het parkeergeld voor de bussen laat een ander verhaal zien. In tabel 3.2 op de volgende pagina is duidelijk te zien dat (zeker in relatie tot de auto's) de bussen een negatieve tendens laten zien.



Tabel 3.2: aantal betalende bussen per jaar en maand

De tabel bevestigt het vermoeden dat bestond dat steeds meer bussen ervoor kiezen om te laden en te lossen, waardoor zij geen parkeergeld hoeven te betalen. Al met al kan geconcludeerd worden dat er in de eerste periode van dit jaar aanzienlijk minder inkomsten waren dan vorig jaar. De tabel hieronder staan de totaal ontvangen parkeergelden van alle voertuigen per jaar over een vergelijkbare periode.

periode	Totaal parkeergeld
jan t/m sept 2016	€ 168.712,-
jan t/m sept 2015	€ 194.376,-
jan t/m sept 2014	€ 173.760,-
jan t/m sept 2013	€ 156.910,-

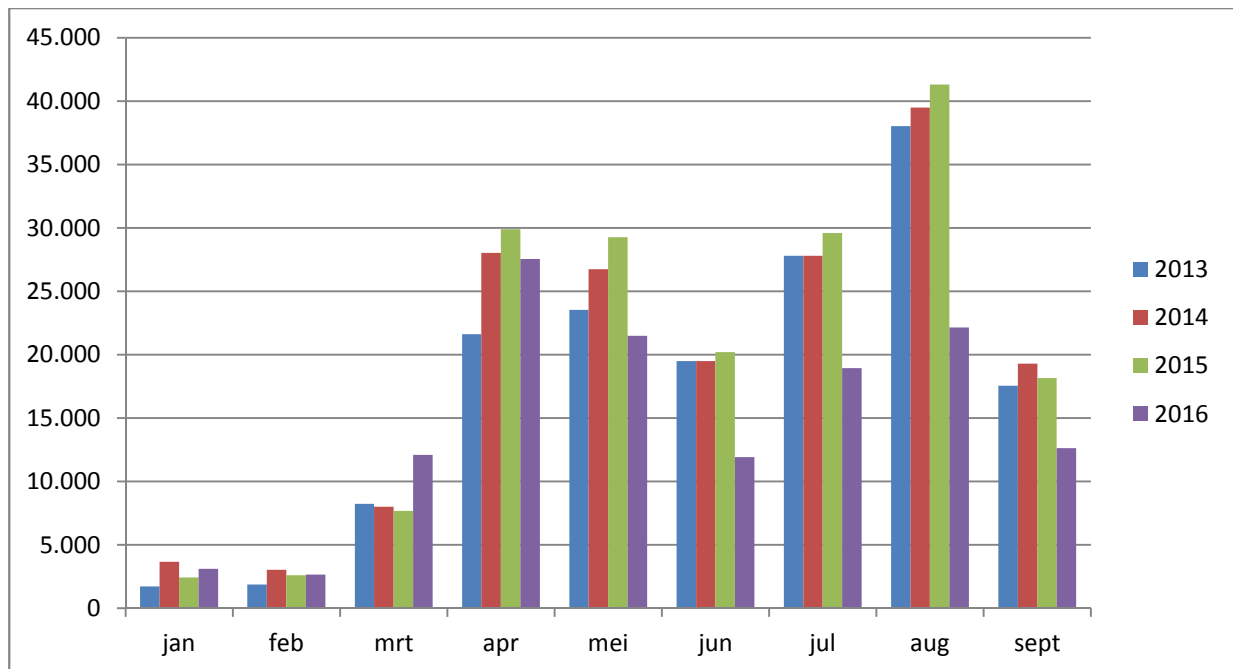
Tabel 3.3: aantal betalende bussen per jaar en maand

3.2 Opbrengsten toeristenbelasting

Vergelijkbaar met de parkeerinkomsten is ook hier een vertaling gemaakt naar het aantal betalende bezoekers. Dit heeft geresulteerd in tabel 3.4 op de volgende pagina. De tabel laat duidelijk een terugloop zien van het aantal toeristen dat dagtoeristenbelasting betaalt. In totaal gaat het om ongeveer 48.600 personen.

Vanuit het verleden is er bij de geheven dagtoeristenbelasting geen onderscheid gemaakt of deze via de bus of auto kwamen. Daarom is op basis van de gegevens uit parkeerautomaten een gemiddelde bepaald voor het

aantal betalende personen. Dit gemiddelde bedraagt 2,3 personen per auto. De verwachting is dan ook dat ook hier het verschil met name ontstaat door de passagiers vanuit de bussen veelal geen toeristenbelasting betalen.



Tabel 3.4: aantal betalende bezoekers per jaar en maand

3.3 mogelijke externe oorzaken

De cijfers hierboven behoeven enige nuance. Zo zijn ze met name vergeleken met 2015 dat vanuit toeristische oogpunt geldt als een uitzonderlijk goed en druk jaar. De geldt binnen de metropoolregio Amsterdam echter niet voor de eerste helft van 2016. Het aantal bezoekers dat deze regio aandoet bepaalt in belangrijke mate de hoeveelheid bezoekers die Marken aan doet.

Een ander tendens is dat steeds meer bezoekers met het openbaar vervoer komen. Uit de gegevens van de firma EBS blijkt dat er steeds meer gebruikt wordt van het openbaar vervoer door toeristen vanuit en naar Amsterdam. Onduidelijk is of dit nieuwe toeristen zijn of toeristen die normaal met een touringcar komen of met de (huur)auto. Feit is echter dat deze toeristen geen dagtoeristenbelasting betalen en geen parkeergeld.

3.4 mogelijke oplossingen

Hierboven wordt geconcludeerd dat met name de opbrengsten uit de touringcars beduidend lager zijn dan de voorgaande jaren (dit geldt niet voor Tours en Tickets die betalen middels vouchers). Tegen het laden en lossen is formeel niets te doen, dit is wettelijk toegestaan. De enige mogelijkheid om hier iets tegen te doen is het parkeren zo aantrekkelijk en goedkoop mogelijk te maken.

Een ander verhaal is de toeristenbelasting voor touringcarpassagiers. Een optie zou kunnen zijn om een camera te plaatsen zodat dit ook achteraf gecontroleerd kan worden.

4. De handhaving

4.1 Achtergrond

Het doel van de handhaving op het parkeerterrein van Marken is het handhaven op het betalen van parkeergeld en het toezien op de betaling van de dagtoeristenbelasting. Deze werkzaamheden zouden gecombineerd worden met de overige handhavingstaken op het eiland Marken. Begin juni heeft de gemeenteraad het college verzocht om de prioriteit voor de handhaving op Marken te verlagen. Dit heeft echter ook gevolgen voor de handhaving op het parkeerterrein. Vanaf dat moment komen de handhavers gemiddeld 2 of 3x per dag naar Marken voor het grote parkeerterrein. De overige capaciteit is ingezet in de andere kernen op bijvoorbeeld de handhaving van de schoolzone's.

4.2 Boetes en waarschuwingen parkeren

De eerste paar weken waren de boa's de gehele dag, uitgezonderd een paar controleronde op de rest van Marken, ook daadwerkelijk op het grote parkeerterrein aanwezig. Gedurende deze periode is er door de handhavers veel geassisteerd bij het bedienen van de automaten, met name bij de buitenlandse toeristen.

Na de overgangperiode zijn er in de periode half juni t/m half september 292 boetes uitgeschreven voor het niet betalen van parkeergeld of het niet zichtbaar hebben van het parkeerkaartje in het voertuig. Hiervan zijn er 78 geseponeerd doordat de bezoeker achteraf het kaartje kon tonen aan de handhavers.

4.3 Handhaving toeristenbelasting

Het formeel handhaven op het betalen van de dagtoeristenbelasting is helaas lastig gebleken zeker bij de touringcars. Hoewel het al als risico is benoemd bij de besluitvorming is de verwachting niet uitgekomen dat door de aanwezigheid van de boa's hier weinig misbruik van zou worden gemaakt. Uit de overzichten in hoofdstuk 3 blijkt evenwel dat er beduidend minder betalende toeristen, en dan met name met de touringcars, zijn gekomen. Dit beeld wordt bevestigd door de handhavers die ook constateren dat de chauffeurs veelal pas betalen als ze de handhavers zien aankomen rijden.

Bovendien is het zo dat in tegenstelling tot het niet betalen van parkeergeld er voor het niet betalen van de dagtoeristenbelasting geen grondslag is voor een boete. Hierdoor is ook het risico dat gelopen wordt bij het niet betalen nul aangezien het bedrag gelijk blijft.

4.4 Mogelijke oplossingen

De oplossingen genoemd in hoofdstuk 2 en 3 lossen in grote mate ook de problemen met de handhaving op. Uitzondering vormt de mogelijkheid om een hogere naheffing op te leggen bij het niet betalen van de dagtoeristenbelasting. Bij het in stand houden van de dagtoeristenbelasting moet onderzocht worden of het

mogelijk is de verordening zo aan te passen dat het mogelijk wordt om een hogere naheffing (boete) op te leggen.

Gastheer/vrouw

Wanneer het betalen middels parkeerautomaten blijft, dan blijft het probleem bestaan dat toeristen vaak vragen hebben over het eiland, hoe ze het beste kunnen lopen wat er te zien is enz. Dit is ook een probleem dat door met name de ondernemers is aangekaart zie bijlage 2. Ook tijdens het overleg met de belangenvertegenwoordigers op Marken is dit aan de orde gekomen (zie bijlage 3). Tijdens dit overleg is de aanbeveling gedaan om gedurende het hoogseizoen een gastvrouw/man aan te stellen die over het parkeerterrein loopt en mensen de weg wijst en informatie verstrekt. Voorstel was om hiervoor een combinatie te zoeken met het toeristische informatiepunt en eventueel de nieuwe beheerder van het nog te bouwen toiletgebouw.

5. Dagtoeristenbelasting

In hoofdstuk 2 is als oplossing aangedragen de dagtoeristenbelasting af te schaffen en zo de doorlooptijd van de automaat aanzienlijk terug te brengen. Zoals al aangegeven kan dit op twee wijze een door de dagtoeristenbelasting daadwerkelijk af te schaffen en een door middel van een forfaitair bedrag in het parkeertarief. Beide oplossingen hebben geen invloed op de nog lopende rechtszaken, voor het juridische advies hierover wordt u verwezen naar bijlage 5.

5.1 Forfaitair bedrag

Bij deze optie wordt de dagtoeristenbelasting niet afgeschaft, maar blijft hij bestaan. Het parkeer tarief wordt echter zo opgebouwd dat een gedeelte hiervan benoemd wordt als dagtoeristenbelasting. Dit bedrag wordt bepaald door het gemiddeld aantal inzittenden in een auto. Als voorbeeld: gemiddeld zitten er 3 personen in een auto ($3 \times \text{€}0,55 = \text{€} 1,65$) daarbij komt het parkeergeld ($\text{€}4,00$) dan wordt het nieuwe tarief $\text{€} 5,65$, waarbij we dit bedrag achteraf splitsen in parkeergeld en toeristenbelasting. Dit systeem kan ook ingevoerd worden bij betalen per uur, de toeristenbelasting wordt dan achter de schermen van de inkomsten uit het eerste uur afgetrokken en de rest gaan naar de inkomsten van de parkeergelden. Hierdoor kan ook digitaal betaald worden middels bijvoorbeeld Park mobile en Yellowbrick

Met deze optie blijft wel het probleem van de bussen bestaan, deze zijn namelijk niet verplicht om parkeergeld te betalen maar kunnen er ook voor kiezen om alleen te laden en te lossen, waarmee zij wel dagtoeristenbelasting moeten betalen maar geen parkeergeld. Het is dus wel een oplossing voor de doorlooptijd, maar geen oplossing voor de huidige problemen waarbij het lastig is om te handhaven op de betaling van dagtoeristenbelasting.

5.2 Afschaffen dagtoeristenbelasting

Dit is het andere alternatief waar al langer voor wordt gepleit door onder nadere de eilandraad van Marken. Zij stellen: *“De belangrijkste oorzaak van de ingewikkelde parkeerautomaten betreft het heffen van dagtoeristen-belasting. In onze brief van 24 augustus 2015 hebben wij voorgesteld om de dagtoeristenbelasting af te schaffen en dit financieel te compenseren met een hoger parkeertarief. Voor ons onduidelijke redenen is dat onbespreekbaar gebleken”* verder stellen zij *“Dagtoeristenbelasting leidt tot rechtsongelijkheid: Afschaffen van de dagtoeristenbelasting zorgt er daarnaast ook voor dat de rechtsongelijkheid wordt opgeheven. Het vervoermiddel waarmee Marken wordt bezocht bepaalt namelijk of er wel of geen dagtoeristenbelasting in rekening wordt gebracht. Komt iemand bijvoorbeeld met de fiets dan is er geen heffing, terwijl iemand die met de auto komt en op de gemeentelijke parkeerplaats parkeert wel moet betalen. Verder is het in onze ogen onterecht om dagtoeristenbelasting bij bezoekers van inwoners en bedrijven van Marken in rekening te brengen die met hun auto betaald parkeren op de gemeentelijke parkeerplaats. Dit zijn immers geen toeristen.”*

Het klopt dat hiermee nagenoeg alle huidige problemen op en rondom het parkeerterrein worden opgelost. Het opheffen van de dagtoeristenbelasting zorgt echter ook voor een financieel gat in de gemeentelijke begroting. In zowel 2016 als voor 2017 is hier een inkomsten geprognoseerd van € 212.000,- (€ 77.000 via de haven en €135.000,- via het parkeerterrein). Om dit tekort te compenseren moet gezocht worden naar alternatieve inkomsten. Gedacht kan hierbij worden aan de verhoging van de parkeertarieven of het verhogen van de nachttoeristenbelasting, dan wel een combinatie van beide.

Uitgaande van een conservatieve schatting waarbij ongeveer 32.250,- betalende voertuigen het parkeerterrein aan doen zou dit betekenen dat de tarieven met € 6,57 zouden moeten stijgen dus voor een auto betekend dit van € 4,00 + toeristenbelasting naar € 10,57. Een andere mogelijkheid is het verhogen van de nachttoeristenbelasting. Op basis van het huidige geschatte aantal van 387.468 overnachtingen zou het tarief van de nachttoeristenbelasting met € 0,55 omhoog moeten van € 1,60 naar € 2,15. Om zo het wegvallen van de inkomsten dagtoeristenbelasting te compenseren. En dan is er nog een mogelijkheid om beide te combineren

Het zou logisch zijn om voor wat betreft de parkeertarieven aansluiting te zoeken bij de regio

plaats	Bedrag per uur	opmerkingen
Amsterdam	€ 5,00	€ 4,00 schil rondom centrum
Purmerend	€ 2,00	€ 6,90 per dag
Edam-Volendam	gratis	
Zaanse schans	€ 9,00 per dag	€ 16,50 voor een touringcar
Hoorn	€ 2,50	

Tabel 5.1: overzicht parkeerkosten in de regio

Op basis van de bovenstaande tabel zou een uur tarief van €3,00 per uur met een maximum van € 9,00 een reel bedrag kunnen zijn. Het tarief voor touringcars zou dan naar € 15,00 per keer kunnen worden getrokken. Uitgaande van 1400 touringcars, 31.850 overige voertuigen (auto, motor enz), een huidig tarief van € 4,00 (auto) of €11,00 (bus) en een gemiddelde parkeerduur van 2 ½ uur kom je dan tot de volgende rekensom:

Touringcars: nieuw tarief (€15,00) – huidig tarief (€ 11,00) = € 4,00
 € 4,00 x 1400 = € 5.600,00
 overige: parkeerduur (2 ½ uur) x tarief (€ 3,00) = € 7,50
 € 7,50 – het huidige tarief (€ 4,00) = € 3,50
 € 3,50 x 31.850 = € 111.475,-

Dit levert totaal € 117.075,00 aan extra parkeergeld inkomsten op. Het resterende bedrag van € 94,925 zou dan gecompenseerd kunnen worden vanuit de nachttoeristenbelasting. Dit levert een stijging van de nachttoeristenbelasting op van ongeveer € 0,25, die daarmee uitkomt op € 1,85 per persoon per nacht.

Als alternatief voor de huidige wijze van het heffen van de nachttoeristenbelasting, waarbij een vast bedrag geldt voor iedereen, kan ook overwogen worden om een percentage van de overnachtingsprijs te rekenen. Toeristen in dure accommodaties betalen dan meer dan toeristen op bijvoorbeeld een camping

6. Aanbevelingen

6.1 Inleiding

Aan het plaatsen van de automaten lagen de volgende overwegingen ten grondslag:

- Arbo-omstandigheden: deze zijn in de huidige situatie opgelost. De huidige handhavers zijn flexibel inzetbaar en zitten niet meer vast in het kleine parkeerwachtershuisje.
- Veiligheid medewerkers: Er is geen contant geld meer aanwezig bij de medewerkers. Het geld uit de muntautomaat wordt (automatisch) door SecurCash opgehaald en afgestort.
- De filevorming en de stremmingen: Deze zijn opgelost doordat alle bezoekers vrij het parkeerterrein kunnen oprijden, eerst parkeren en daarna pas hoeven te betalen bij de parkeerautomaten.
- De kosten: omdat dit een evaluatie is van de eerste 5-6 maanden is hier nog geen goed beeld bij. Wel lopen wij qua inkomsten achter bij de inkomsten uit dezelfde periode 2015.
- Extra handhaving: Er is door de komst van de parkeerautomaten net zo veel handhaving capaciteit ingezet dan de parkeerwachters voorheen. Echter de handhaving is aanwezig op Marken en is flexibel in te zetten op Marken. Wel moet dan de door gemeenteraad verlaagde prioriteit voor Marken weer ongedaan gemaakt worden.

Geconcludeerd kan dus worden dat de genoemde overwegingen die aanleiding zijn geweest voor de parkeerautomaten grotendeels zijn gerealiseerd. In de paragraaf hieronder worden aanbevelingen gedaan om de huidige situatie te verbeteren.

6.2. Afstemming maatschappelijke partners

Op basis van de ontvangen reacties kan gesteld worden dat de voorkeur uitgaat naar het versimpelen van de parkeerautomaten. Op woensdagavond 28 september heeft er een overleg plaats gevonden met vertegenwoordigers van de Ondernemers, de sportverenigingen en de Eilandraad Marken voor het parkeren en inrijden op Marken. Ook het parkeerterrein en de toeristenbelasting zijn hier aan de orde geweest.

Uiteindelijk is het volgende gedistilleerd uit deze avond (zie ook verslag bijlage 3):

- het handhaven van de parkeerautomaten;
- de dagtoeristenbelasting afschaffen;
- het instellen van een parkeertarief per uur ;
- het uur tarief niet te hoog te maken en een maximum aan te houden voor de dag.
- gastvrouw/heer in combinatie met het toekomstige toiletgebouw en met het toeristische steunpunt.

6.3. Aanbeveling

Uit deze tussentijdse evaluatie blijken er vier knelpunten te zijn, te weten:

1. het gebruik van de parkeerautomaten door de vele in te geven opties, geeft onduidelijkheid en wachtrijen;

2. veel bezoekers stoppen het parkeerkaartje in hun zak en niet achter de voorruit in de auto Dit heeft een boete tot gevolg;
3. het niet opgeven/betalen van de dagtoeristenbelasting;
4. de veel lagere parkeerinkomsten.

Voor alle vier de knelpunten zijn meerdere maar wel samenhangende oplossingen mogelijk. Op basis van het voorgaande wordt u geadviseerd om:

1. Het handhaven van de parkeerautomaten.

toelichting: Op deze wijze vindt er geen kapitaalsvernietiging plaats, kunnen de handhavers in dienst blijven en blijven zij breed inzetbaar.

2. Afschaffen van de dagtoeristenbelasting.

toelichting: Op deze wijze worden de parkeerautomaten veel simpeler en sneller te bedienen. De wachtrijen op piekmomenten nemen aanzienlijk af. Tevens kan er digitaal geparkeerd/betaald en gehandhaafd worden. De verminderde inkomsten worden dan verwerkt in het parkeertarief.

3. De nachttoeristenbelasting te verhogen met €0,25 van € 1,60 naar € 1,85.

toelichting: De verhoging van de nachttoeristenbelasting is nodig om het verlies van het niet meer innen van de dagtoeristenbelasting gedeeltelijk te kunnen compenseren.

4. Het instellen van een parkeertarief per 10 minuten op de automaat en per minuut digitaal achteraf.

toelichting: Hiermee komen wij met name tegemoet aan de wensen van de ondernemers en bezoekers van Marken die slechts “even” op Marken moeten zijn. Het betaald parkeren per minuut is overal in de directe omgeving ingevoerd. In de praktijk kan er straks betaald worden per tien minuten op de automaat en per minuut achteraf digitaal via Yellowbrick en Parkmobile. Het handhaven op alleen parkeergeld is ook veel eenvoudiger.

5. Het parkeertarief op € 3,00 per uur vast te stellen

toelichting: Door parkeren per uur en voor een bedrag van € 3,- in te voeren verwachten wij met een gemiddelde bezoekers tijd* van circa 2,5 uur een iets hogere inkomsten te generen die het verlies van het niet meer innen van de dagtoeristenbelasting te compenseren. Door te werken met een rond bedrag kan er ook makkelijker met muntgeld betaald worden.

6. Het parkeertarief per dag voor het grote parkeerterrein op maximaal € 9,- vast te stellen.

toelichting: Door het bepalen van een maximaal dagtarief is het voor de bezoeker makkelijker een afweging te maken om toch langer op Marken te blijven. Dit geldt zeker voor de bezoekers die digitaal parkeren/betalen. Overigens geldt het parkeer regime tussen 08:00 en 20:00 uur

7. Het parkeertarief voor de touringcars op € 15,- per dag vast te stellen.

toelichting: Door het vasthouden van een dagtarief voor een bedrag van € 15,- (in plaats van € 11,- en de dagtoeristenbelasting) verwachten wij dat de touringcars (lees de chauffeur) weer vaker parkeergeld gaat betalen. In de praktijk blijkt namelijk dat de chauffeur verantwoordelijk is voor het parkeergeld en de gids voor de dagtoeristenbelasting.

8. Het voorstel voor een gastvrouw/heer nader uit te werken in combinatie met het toeristische steunpunt en het toekomstige toiletgebouw.

toelichting: Op dit moment zijn er nog te veel onduidelijkheden om hier goed invulling aan te kunnen geven. Het is echter een veel gehoorde wens die ook goed samen kan met de eerder genoemde functies. Bovendien versterkt het welkom gevoel en beperkt het mogelijk de overlast doordat toeristen de goede kant op worden gestuurd.

Bijlage 1: Brief Eilandraad Marken



E-mail : info@eilandraad.nl
Website www.eilandraad.nl

Eilandraad Marken

Secretariaat
N. Huuman-Zeeman
De Pieterlanden 2
1156 DN Marken
0299-601273

bankrekening NL14 RABO 0310750188
t.n.v. penningmeester Eilandraad

Algemeen Nut Beogende Instelling ANBI

Gemeente Waterland
T.a.v. College van B&W en leden van de gemeenteraad
Postbus 1000
1140 BA Monnickendam

7 september 2016

Betreft: Stand van zaken parkeerautomaten parkeerterrein Marken en aanverwante zaken

Geachte collegeleden en leden van de gemeenteraad,

Op 24 augustus 2015 ontving u onze brief over parkeerautomaten op Marken en aanverwante zaken zoals inrijden en parkeren. Ook hebben wij op 2 juni 2016 tijdens uw gemeenteraadsvergadering hierover ingesproken. Zowel de inspreekreactie als de brief hebben wij als bijlage toegevoegd. In de nu voorliggende brief geven wij de laatste stand van zaken weer. Wij vragen daarbij nadrukkelijk uw aandacht voor een aantal nieuwe problemen die in de afgelopen periode zijn ontstaan. Beschouwt u deze brief als input voor uw komende besluitvorming over hoe er verder wordt gegaan met de parkeerautomaten, maar ook met de regeling inrijden en parkeren. Uiteraard zijn wij altijd bereid om zaken uit deze brief mondeling toe te lichten.

Naast deze brief komt er nog veel meer informatie beschikbaar om u te helpen bij uw besluitvorming. Dit betreft allereerst de uitslag van de op Marken gehouden enquête over inrijden en parkeren. Daarnaast de nog op te stellen evaluatie van de parkeerautomaten op Marken waar bijvoorbeeld het verschil in opbrengst met de oude situatie duidelijk zal gaan worden. Verder weten wij uit recent overleg met sportvereniging Marken en diverse ondernemers dat zij naar verwachting ook hun voorstellen schriftelijk bekend zullen maken en daarmee, buiten de enquête om, hun voorkeuren en zorgen zullen uitspreken.

Inrijden en parkeren:

In onze inspreekreactie van 2 juni 2016 hebben wij een voorkeur uitgesproken waar het gaat om het onderdeel inrijden en parkeren. Dit betreft het vertalen van een bestaand digitaal vergunning-systeem uit Amsterdam naar de situatie op Marken. Dit lezen wij deels terug als optie 3 in de enquête, maar niet in de vorm zoals wij die voor ogen hadden. Wij pleiten namelijk juist niet voor een fysieke afsluiting omdat dit weer nieuwe files oplevert. Waar het gaat om de in de enquête genoemde twee andere opties maken wij in deze brief geen keuze omdat het in deze fase juist aan de inwoners van Marken is om hun voorkeur uit te spreken. Daarnaast blijken deze twee voorgestelde opties onvoldoende scherp te zijn afgebakend om echt te kunnen kiezen. Achter elke optie zitten namelijk nogal wat sub-opties die ieder voor zich een discussie op kunnen leveren. Tot slot hebben wij als Eilandraad besloten om inhoudelijk iets meer afstand te nemen omdat wij in de afgelopen periode gemerkt hebben dat rollen en verantwoordelijkheden wat door elkaar zijn gaan lopen. De Eilandraad is namelijk niet verantwoordelijk voor de besluitvorming van de gemeente en zeker niet voor de kwaliteit van de uitvoering daarvan.

Blad 1/3



Opricht 10 januari 2001 K.v.K. te Alkmaar Verenigingen registernummer 37094663



Parkeerautomaten en strenge handhaving:

Wat betreft het betaald parkeren op de gemeentelijke parkeerplaats gaven wij in onze brief van 24 augustus 2015 het advies om over te gaan naar parkeerautomaten gecombineerd met strenge handhaving op illegaal inrijden. Dit om filevorming bij de parkeerplaats en overlast binnen Marken te voorkomen. Onze voorwaarde was echter wel om deze twee keuzes in een breder perspectief te plaatsen. Diverse andere onderwerpen hadden en hebben daar namelijk een relatie mee. Genoemd in onze brief van 24 augustus 2015 is in ieder geval het gelijktijdig goed regelen van inrijden en parkeren voor bezoekers van inwoners, bedrijven en verenigingen op Marken. Verder hebben wij bijvoorbeeld ook de mogelijk hernieuwde herinrichting van de algemene parkeerplaats genoemd zodat zaken als openbare toiletten en een door de Rabobank voorgenomen verplaatsing van de PIN-automaat ingepast kunnen worden.

Onvolledige besluitvorming en consequenties daarvan:

Wij constateren dat u in november 2015 alleen een besluit heeft genomen over de parkeerautomaten en inzet van handhavers. Over de te verbeteren regeling parkeren en inrijden zou pas later besluitvorming volgen. Helaas werden de gesprekken over deze voorgenomen verbetering pas hervat nadat de parkeerautomaten op 11 april 2016 in gebruik zijn genomen en er vanaf dat moment streng werd gehandhaafd. Het zonder goed alternatief beëindigen van de tot dat moment gebruikelijke gedoogsituatie heeft op Marken terecht tot verontwaardiging en boosheid geleid. Na diverse inspreekreacties, waaronder die van ons, heeft u hierover op 2 juni 2016 een debat gevoerd. Dit heeft onder andere tot het tijdelijk anders prioriteren van de inzet van handhavers binnen de gemeente Waterland geleid. Ook is er tempo gemaakt met het vervolgproces waaronder de 27 juni 2016 gehouden informatiebijeenkomst en de enquête die tot en met 9 september 2016 ingevuld kan worden.

Overlast voor toeristen:

In uw debat op 2 juni 2016 lag de focus vooral op de consequenties van de strenge handhaving voor inwoners en bedrijven op Marken. Onderbelicht was toen de overlast voor toeristen die te maken kregen met nodeloos ingewikkelde parkeerautomaten die nog slecht functioneerden ook. Dit leken toen nog aanloopproblemen maar zijn nu blijkbaar structureel. Dit leidt tot files voor de parkeerautomaten en boze en bezorgde toeristen. Zij kunnen soms helemaal niet via de parkeerautomaat betalen met het risico op een parkeerboete en vertrekken daarom soms weer. Dit is uiteraard niet de bedoeling en wij vragen nadrukkelijk uw aandacht hiervoor.

Overlast voor supermarkt Deen:

Supermarkt Deen krijgt bovengenoemde boze en bezorgde toeristen binnen met vragen en opmerkingen. Dit vraagt veel van het personeel en komt de bedrijfsvoering niet ten goede. Naar verwachting zal Deen u hierover een brief sturen. Ook inwoners die over het voetpad Deen willen bereiken doen hun beklag. Door de files voor de parkeerautomaten kan men er niet meer langs en moet daarom uitwijken naar het parkeerterrein zelf wat zeker voor mensen die slecht ter been zijn ongewenst is.

Dagtoeristenbelasting afschaffen draagt bij aan de oplossing:

De belangrijkste oorzaak van de ingewikkelde parkeerautomaten betreft het heffen van dagtoeristenbelasting. In onze brief van 24 augustus 2015 hebben wij voorgesteld om de dagtoeristenbelasting af te schaffen en dit financieel te compenseren met een hoger parkeertarief. Voor ons onduidelijke redenen is dat onbespreekbaar gebleken, evenals ons voorstel om netto opbrengsten van de dagtoeristenbelasting en parkeren in extra onderhoud van de openbare ruimte en monumenten te steken. Wij verzoeken u hier nog eens goed naar te kijken en wij verwijzen u daarbij naar onze Visie voor Marken op de Toekomst.

Blad 2/3



Opgericht 10 januari 2001 K.v.K. te Alkmaar Verenigingen registernummer 37094663



Dagtoeristenbelasting leidt tot rechtsongelijkheid:

Afschaffen van de dagtoeristenbelasting zorgt er daarnaast ook voor dat de rechtsongelijkheid wordt opgeheven. Het vervoermiddel waarmee Marken wordt bezocht bepaalt namelijk of er wel of geen dagtoeristenbelasting in rekening wordt gebracht. Komt iemand bijvoorbeeld met de fiets dan is er geen heffing, terwijl iemand die met de auto komt en op de gemeentelijke parkeerplaats parkeert wel moet betalen. Verder is het in onze ogen onterecht om dagtoeristenbelasting bij bezoekers van inwoners en bedrijven van Marken in rekening te brengen die met hun auto betaald parkeren op de gemeentelijke parkeerplaats. Dit zijn immers geen toeristen.

Stand van zaken 14 punten uit onze brief van 24 augustus 2015:

Wij hebben in de bijlage nogmaals alle veertien punten uit onze brief van 24 augustus 2015 op een rij gezet en daarbij de huidige stand van zaken weergegeven.

Wij constateren dat de problematiek het afgelopen jaar meer dan uw aandacht heeft gehad en u daar naar eer en geweten naar probeert te handelen. Wij verzoeken u om op korte termijn maatregelen te nemen om de problemen rond de parkeerautomaten op te lossen en nog dit jaar tot een goede regeling voor parkeren en inrijden te komen.

Er vanuit gaande u voldoende te hebben geïnformeerd,

Met vriendelijke groeten,

Henk Zeeman
Voorzitter Stichting Eilandraad Marken

Bijlagen:

- Stand van zaken 14 punten uit onze brief van 24 augustus 2015
- Brief Eilandraad 24 augustus 2015
- Inspreekreactie Eilandraad 2 juni 2016

Blad 3/3



Opgericht 10 januari 2001 K.v.K. te Alkmaar Verenigingen registernummer 37094663



Stand van zaken 14 punten uit onze brief van 24 augustus 2015:

- 1) **Zorgen dat blokkeren van de doorgaande rijbaan ten gevolge van voor het parkeerhuisje wachtende auto's wordt voorkomen**

Is met de invoering van parkeerautomaten opgelost.

- 2) **Zorgen dat bij het verlaten van het parkeerterrein ook de optie bestaat om weer richting Marken te rijden**

Gaat wellicht opgelost worden indien de uitrit van het parkeerterrein wordt verlegd richting het zuidoosten zodat er ook linksaf geslagen kan worden naar de doorgaande rijbaan. Dit heeft een relatie met het al of niet verbouwen en uitbreiden van het parkeerwachtershuisje tot een ruimte voor openbare toiletten en een PIN-automaat (de huidige uitrit wordt dan inrit en de huidige inrit vervalt). Voor deze verbouwing en uitbreiding is ondertussen geld gereserveerd in de gemeentebegroting. Eerst worden echter de parkeerautomaten geëvalueerd (eind 2016) en moet het parkeerwachtershuisje beschikbaar blijven zodat er waar nodig teruggekeerd kan worden naar de oude situatie.

- 3) **Op het parkeerterrein een openbare toiletvoorziening realiseren**

Zie status bij punt 2). Er zijn nu tijdelijk vier chemisch toiletten geplaatst nabij de busparkeerplaatsen.

- 4) **Op verzoek van de Rabobank wordt op termijn de PIN-automaat van de Kerkbuurt naar de algemene parkeerplaats verplaatst; daarbij zorgen dat deze op een zo sociaal veilig mogelijke locatie komt (bij voorkeur inpandig)**

Zie status bij punt 2).

- 5) **Duidelijke regeling opstellen en voorzieningen realiseren voor overnachting campers**

Is nog niet duidelijk c.q. geregeld, wellicht wacht een en ander op de voortgang van de voorgenomen boerencamping bij boer Terlouw.

- 6) **Zorgen voor voldoende informatie voor toeristen op de algemene parkeerplaats**

Actualiseren en vernieuwen bestaande informatieborden (en eventueel voorzien van QR-codes) is voor zover wij hebben begrepen in behandeling. Eventueel de handhaver ook een rol geven in informatieverstrekking gebeurt nu soms noodgedwongen. Wellicht is het beter om een soort gastheer/gastvrouw in te stellen in samenwerking met het toeristisch informatiepunt aan de haven.

- 7) **Dagtoeristenbelasting bij voorkeur afschaffen en compenseren met hoger parkeertarief**

Beleid van de gemeente is om deze belasting niet af te schaffen. Ons verzoek is dit te heroverwegen.



Opgericht 10 januari 2001 K.v.K. te Alkmaar Verenigingen registernummer 37094863



8) In stand houden huidig vergunning-systeem inrijden en parkeren voor inwoners van Marken op basis van kenteken (niet jaar-gebonden)

De aanvraagprocedure via de website van gemeente Waterland is ondertussen sterk verbeterd.

9) In stand houden huidig jaar-vergunning-systeem inrijden voor niet inwoners van Marken op basis van kenteken (inclusief de vereiste motivatie voor het verkrijgen van deze vergunning)

De aanvraagprocedure via de website van gemeente Waterland is ondertussen sterk verbeterd.

10) Verbeteren aanvraag/verstrekken dag-vergunning-systeem inrijden voor niet inwoners van Marken

In de enquête zijn ondertussen diverse opties verwerkt waaronder bonnenboekjes voor inwoners/bedrijven en de optie om zo een dag-vergunning via de parkeerautomaat te verkrijgen. Via de website van gemeente Waterland is het nu ook mogelijk gemaakt.

11) Zorgen dat de gedoogsituatie voor het inrijden door spelers (en supporters) van de Tennis- en Voetbalvereniging in stand blijft, mits er verplicht geparkeerd wordt op het parkeerterrein van SV Marken

In de enquête zijn ondertussen diverse opties verwerkt waarbij gedogen niet tot de mogelijkheden behoort. Naar verwachting zal sportvereniging Marken middels een brief haar voorkeur uitspreken op basis van de opties in de enquête en daarbij aangeven welke sub-opties haar het beste passen.

12) Zorgen dat het aantal illegale doorrijders tot een minimum wordt beperkt

Bord "Met uitzondering van ontheffing-houders" in meerdere talen is nu ook richting de Kets aangebracht. Weer prioriteren handhaving op Marken nadat helder is hoe inrijden en parkeren voor bezoekers van inwoners en bedrijven goed is geregeld.

13) Zorgen dat elk huishouden/bedrijf op Marken tegen zo laag mogelijke kosten een auto op bezoek kan hebben

In de enquête zijn ondertussen diverse opties verwerkt. Naar verwachting zullen daarnaast diverse ondernemers middels een brief hun voorkeur uitspreken met mogelijk aanvullende sub-opties. De uitslag en de brieven vormen, samen met de reactie van sportvereniging Marken, de basis voor de nadere uitwerking en besluitvorming.

14) Standaard een full time handhaver voor Marken inzetten gezien de vele taken

Zoals reeds aangegeven is inzet van full time handhavers tijdelijk anders geprioriteerd in afwachting van een duidelijke en gedragen regeling voor het inrijden en parkeren van bezoekers van inwoners en bedrijven op Marken.



Opgericht 10 januari 2001 K.v.K. te Alkmaar Verenigingen registernummer 37094663



Bijlage 2: Gezamenlijke brief ondernemers op Marken

College van B&W en leden van de gemeenteraad
Postbus 1000
1140 BA Monnickendam

Marken, 9 september 2016

Betreft: parkeerbeleid op Marken

Geachte collegeleden en leden van de gemeenteraad,

Al enige tijd is het onrustig op Marken wegens het gewijzigde parkeerbeleid van de Gemeente Waterland. Ook de Marker ondernemer is ontevreden over de aanpassingen. Nu ondergetekenden van mening zijn dat de Marker ondernemer ernstig wordt benadeeld door het nieuwe parkeerbeleid van de Gemeente Waterland, zien wij ons genoodzaakt u hierover middels deze brief te informeren. Ook zouden wij u graag een onzes inziens fatsoenlijke en eenvoudige oplossing voorleggen die bevredigend zou zijn voor bezoekers van zowel de Marker ondernemer als de inwoners van het dorp. Wij nemen aan dat u niets anders dan het algemeen belang zal nastreven en de in deze brief omschreven oplossing in serieuze overweging zal nemen.

De Marker ondernemers zijn van mening dat het Marker parkeerbeleid gericht moet zijn op het beperken van het aantal toeristen dat de inrijverboden, bewust dan wel onbewust, negeert en zich derhalve met de auto binnen de bewoonde gebieden van Marken begeeft. Bovendien zouden de Marker ondernemers en inwoners door het parkeerbeleid niet benadeeld mogen worden. Thans is dat helaas wel het geval. U is bekend op welke wijze het parkeer- en inrijdbeleid tot op heden is gehandhaafd en dat dit met name grote ontevredenheid onder (bezoekers van) de Marker ondernemers en inwoners heeft voortgebracht. Hetgeen nu juist daadwerkelijk moest worden bestreden (het doorrijden van toeristen), ontsprong de dans.

Derhalve kan worden vastgesteld dat het huidige parkeerbeleid niet voldoet. Ondernemers en inwoners kunnen klanten, leveranciers en bezoek zeer moeizaam en slechts tegen betaling ontvangen. Door de parkeerbelasting ontstaat bovendien een onderscheid tussen de Marker ondernemers en de ondernemers elders in de Gemeente Waterland. Marker ondernemers moeten een keuze maken tussen enerzijds het doorberekenen van de kosten van een bezoekersvergunning aan klanten en anderzijds het interen op de winst door deze kosten voor eigen rekening nemen. Beide zullen leiden tot een daling van de omzet dan wel winst, ofwel omdat klanten wegblijven, ofwel omdat per product of klant de kosten stijgen.

Ondergetekenden zijn van mening dat de drie door de Gemeente Waterland aangedragen opties ernstig tekortschieten en absoluut geen oplossingen vormen voor de huidige problemen rondom het parkeerbeleid. Graag zouden wij u de volgende oplossing voorleggen, zodat ondernemen en het ontvangen van bezoek op Marken ook in de toekomst mogelijk en betaalbaar blijft. De door ons voorgestelde oplossing is tweeledig:

1. Op de korte parkeerstrook, even voorbij het zebrapad bij supermarkt Deen, wordt een parkeerautomaat geplaatst met de optie 'Tijdelijke parkeer- en inrijdvergunning voor personen **met** bezoekersspas'. Klanten, leveranciers en bezoekers van ondernemers en inwoners voeren hun kenteken in. De automaat draait een kaartje op kenteken uit, waarmee ten aanzien van het betreffende voertuig het inrijdverbod wordt opgeheven. De kosten voor een dergelijk kaartje op kenteken zou gratis dan wel tegen zeer gereduceerd tarief (bijvoorbeeld € 0,50) verkrijgbaar moeten zijn.
2. Alle Marker ondernemers en inwoners ontvangen een of meerdere bezoekerspassen of kunnen deze aanvragen bij de Gemeente Waterland. Eenmaal aangekomen bij de ondernemer of inwoner, plaatsen klanten, leveranciers en bezoekers de bezoekersspas van de ondernemer of inwoner naast het kaartje op kenteken dat eerder bij de parkeerautomaat is verkregen. Aldus kunnen BOA's constateren dat het hier geen voertuig van toeristen betreft.

Deze oplossing zou ervoor zorgen dat klanten, leveranciers en bezoekers zonder onredelijk hoge kosten de Marker ondernemers en inwoners kunnen bereiken. Aldus blijft ondernemen op Marken mogelijk, ook voor de ondernemer met een klein budget. Aangezien vrijwel alle klanten en leveranciers overdag komen, wanneer de meeste mensen naar hun werk zijn, moet dit geen parkeerproblemen opleveren binnen de bebouwde gebieden van Marken.

Tenslotte lijkt het ons zeer verstandig tijdens het toeristenseizoen, dat loopt van Pasen tot eind september, een parkeerwachter het parkeerhuisje te laten bemensen. De parkeerwachter van Marken vervult sinds jaar en dag mede de rol van gastvrouw of -heer en zou toeristen kunnen voorzien van hulp bij problemen met de parkeerautomaten, van algemene informatie over het dorp, van routebeschrijvingen en wat dies meer zij. Indien technische problemen zouden optreden ten aanzien van de parkeerautomaten, kan hij of zij deze problemen opvangen. Hoewel wij dit onwaarschijnlijk achten, is u wellicht ontgaan dat onder andere de medewerkers en bezoekers van supermarkt Deen zeer veel hinder ondervinden van opdringerige toeristen zonder wisselgeld voor de parkeerautomaat alsmede van hulpeloze en soms huilende toeristen die graag een parkeerkaartje zouden kopen, maar zich niet in staat zien zich door het zeer ingewikkelde systeem van de parkeerautomaten te worstelen.

U begrijpt dat wij Marken leefbaar willen houden. Leefbaar houdt in dat de Marker ondernemer kan ondernemen en dat de Marker inwoner bezoek kan ontvangen. Leefbaar betekent dat ongewenste voertuigen worden geweerd en **niet** ook gewenste voertuigen. Wij hopen dat ook u de leefbaarheid van Marken hoog in het vaandel heeft staan. Wij zouden het zeer op prijs stellen wanneer u zou zorgen voor een parkeerbeleid dat deze leefbaarheid zou faciliteren in plaats van deze te hinderen.

Hoogachtend,

De ondernemers:

M.van Driel	Van Driel Waterwerken
L. Spijker	Trouwen zoals jullie willen
S. Uidam	Secrets of Beauty
A. Kaper	Beauté Pour Vous
W. Terlouw	Boeren bedrijf
B. Wolters	Verkeerde Wereld
E. Peereboom	Honden trimsalon
E. Pijl	Mooi op Marken
A. Uithuisje	Bouwbedrijf
A. Uithuisje	Trefpunt
S. Springer	Schoonheidsalon Id
A. Stam	Rond Marken
C. van Riel	't Marker Beertje
G. Porsius	Fysio Waterland
K. Zeeman	Installatiebureau Zeeman
P. Commandeur	Regio Bank Marken
L. Mijnlief	Huiswerk begeleiding
Deen Supermarkt Marken	
Watersportvereniging Marken	
A. Uithuisje	M.E.S.
K.N.R.M. – Marken	
Jan Peereboom	Voetbal ver. Marken
J. Meijer-Visser	IJskar/fietsverhuur Marken

Bijlage 3: verslag overleg maatschappelijke partners

Verslag overleg inzake het verbeteren van het parkeren en inrijden op Marken

Datum: 28 september 2016
Locatie: Het Trefpunt, Marken

Aanwezig:

Mevrouw L. Bromet – wethouder gemeente Waterland

De heer P. Verkroost – gemeente Waterland

De heer N. Zwaag – gemeente Waterland

Mevrouw N. Vet – A-N Maatwerk (notuliste)

Mevrouw E. Peereboom – Hondentrimsalon

De heer M. Meijer – Ijskar & fietsverhuur

Mevrouw J. Zeeman – Deen Supermarkten

De heer J. Peereboom – Voetbalvereniging Marken

De heer D. Koorndijk – Land en Zeezicht

Mevrouw A. Kaper – Beauté Pour Vous

De heer B. Wolters – De Verkeerde Wereld

De heer A. Uithuisje – Het Trefpunt

De heer H. Zeeman – Eilandraad Marken

De heer J. Boes – Eilandraad Marken

De heer W. Pijl – namens Moeniswerf

Mevrouw E. Hartog – Mooi Marken

De heer M. van Driel – Van Driel Waterwerken

Mevrouw L. Spijker – Vuurtoren en trouwlocatie

Mevrouw S. Uidam – Secrets of Beauty

De heer W. Terlouw – Veehouder

De heer E. van Altena – Brasserie De Taanketel

1. Opening en welkom

Wethouder Bromet opent om 20:30 uur de vergadering en heet de aanwezigen van harte welkom. Zij geeft aan dat het doel van de avond is om de problemen rondom het parkeren en inrijden in Marken te verbeteren.

2. Voorstelrondje

Tijdens een korte voorstelronde stellen alle aanwezigen zich voor.

3. Aanleiding van dit overleg

Vanuit Marken zijn klachten binnengekomen over het aantal toeristen dat Marken binnenrijdt en de overlast die hiervan wordt ondervonden. Gevraagd is om hierop meer te handhaven. Doordat er begin dit jaar parkeerautomaten zijn geplaatst en er meer handhaving capaciteit is op Marken zijn een aantal

knelpunten aan het licht gekomen. Afgelopen zomer is hiervoor een enquête gehouden ‘Inrijden & parkeren Marken’. De uitslag hiervan is inmiddels bekend. Totaal zijn er ruim 180 reacties ontvangen. 50% heeft aangegeven de huidige situatie te willen handhaven maar deze wel verder te optimaliseren. 34% was voor het opheffen van het inrijverbod en 16% van voor een gehele afsluiting. Van diverse belanghebbenden, zoals de Eilandraad, de ondernemers en de sportverenigingen van Marken zijn brieven ontvangen met de benoeming van een aantal problemen en eventuele suggesties om deze problemen op te lossen. Deze reacties zijn in dit overleg ook besproken en worden waar mogelijk, door de gemeente meegenomen in een voorstel richting de gemeenteraad. Wethouder Bromet geeft aan iedereen graag te willen horen zodat het college tot een zo breed mogelijk gedragen voorstel kan komen. De heer Zwaag neemt de resultaten van de enquête kort door met de aanwezigen. De verschillen zijn groot (zie bijlage: definitieve uitslag enquête Inrijden & parkeren Marken). Bewoners hebben vaak een ander belang dan de ondernemers en die van de sportverenigingen en Het Trefpunt.

4. Mogelijkheden en oplossingsrichtingen met betrekking tot het inrijden en parkeren

De heer Verkroost zet uiteen wat de gemeente voor ogen heeft op basis van de resultaten van de enquête en binnengekomen reacties. Concreet stelt de gemeente voor om het inrijverbod te handhaven en te combineren met parkeren. Iedereen de mogelijkheid te beiden tegen een laag tarief een inrijontheffing aan te vragen bij een speciale parkeerautomaat dan wel online of via het gemeentehuis. Daarnaast stelt de gemeente voor aan elk huishouden, naast de eigen (inrij- en parkeer) ontheffing, één bezoekerspas en aan elke ondernemer twee bezoekerspassen te verstrekken.

Na diverse problemen en suggesties te hebben besproken komt men tot de conclusie dat de beste oplossing is om duidelijke borden te plaatsen: Inrijverbod, met het onderbord ‘*met uitzondering van bestemmingsverkeer*’. Bestemmingsverkeer kan dan met behulp van de bezoekerspas parkeren en dus aantonen dat men daadwerkelijk bestemmingsverkeer is. Bezoekers zonder bezoekerspas mogen dan niet parkeren en kunnen worden bekeurd. Aandachtspunt is wel dat de parkeerdruk door de invoering van de bezoekers passen verder kan oplopen.

Samengevat wordt het volgende voorgesteld:

- Het inrijverbod blijft op de huidige locatie in stand;
- Er wordt een onderbord “uitgezonderd bestemmingsverkeer” aan dit inrijverbod toegevoegd.;
- Geheel Marken krijgt een parkeerverbod zone, dus ook de Minnebuurt;
- Alle inwoners en bedrijven van Marken kunnen hun bestaande ontheffing/vergunning om te ruilen voor een nieuwe inrij- en parkeervergunning;
- Een (extra) bord met aanduiding van het centrum en de haven van Marken wordt geplaatst met een pijl naar het parkeerterrein.
- De noodzaak voor een extra bonnenboekje naast de bezoekerspas wordt niet gezien en ook niet wenselijk geacht gezien het aantal parkeerplaatsen.

5. Evaluatie parkeerautomaten Marken

De parkeerautomaten werken niet goed genoeg om op piek momenten de grote stroom toeristen te faciliteren. De problemen ontstaan onder andere door de combinatie parkeren en toeristenbelasting. Alle aanwezigen pleiten ervoor om de dagtoerismebelasting af te schaffen. Het college kan dit voorstellen aan de gemeenteraad, echter dit is een politieke afweging omdat de toeristenbelasting geld oplevert voor de gemeente. Als de toeristenbelasting niet meer gekoppeld is aan het parkeren dan kan bijvoorbeeld parkeren per uur worden ingesteld. Aangegeven wordt om wel goed na te denken over het tarief als men een hele dag parkeert. De hoogte van het tarief moet namelijk niet

ontmoedigend werken. De mogelijkheid bestaat dan meteen om gebruik te maken van bedrijven als Parkmobile, Yellowbrick en dergelijke. Voor het parkeren bij Deen geldt een blauwe zone met een maximale parkeerduur van één uur.

Daarnaast wordt ook gepleit om in drukke tijden weer een gastvrouw in te zetten. De keuze voor parkeerautomaten waren niet alleen om de wachtrijen bij de ingang van het parkeerterrein en de verslechterde doorstroming voor het openbaar vervoer en de Markers op te lossen maar ook het voorkomen van de grote hoeveelheden contant geld wat dagelijks in het parkeerwachtershuisje aanwezig was en die de parkeerwachters mee naar huis moesten nemen. Aangezien zij zich daar in de nieuwe situatie niet meer mee bezig hoeft te houden is de veiligheid niet langer in het geding. Wethouder Bromet geeft aan dat er geld beschikbaar is gesteld om een toiletvoorziening en pinautomaat bij het parkeerterrein te realiseren. Wellicht kan deze gecombineerd worden met een informatiepunt.

Samengevat wordt het volgende voorgesteld:

- verzoek aan de gemeenteraad om de toeristenbelasting af te schaffen;
- parkeerautomaten, eventueel met gebruik van Parkmobile of een dergelijk bedrijf;
- gastvrouw aanstellen voor de drukke zomermaanden, combinatie met toiletten en eventueel informatie VVV;
- de rijbaanscheiding bij de ingang van het parkeerterrein te verwijderen.

6. Planning

In de week van 14 oktober aanstaande ontvangt de gemeenteraad de evaluatie van de parkeerautomaten en het verbetervoorstel voor het parkeren/inrijden op Marken. Het voorstel wordt vanaf 14 oktober ook op de website geplaatst. Op 27 oktober aanstaande vindt een extra raadsvergadering plaats waarin het parkeren en inrijden Marken en de evaluatie van de parkeerautomaten aan de orde komt. Dit is een voorbereidende vergadering waarbij inspraak mogelijk is. De besluitvorming volgt op een later moment.

7. Rondvraag en afsluiting

Gevraagd wordt om de twee invalidenparkeerplaatsen duidelijker aan te geven qua belijning en bebording.

Gevraagd wordt of het hek bij Voetbalvereniging Marken weer kan worden teruggeplaatst. Gemeente checkt waar dit hek is gebleven en zorgt voor terugplaatsing.

Door één van de ondernemers wordt gevraagd of er wat soepeler met de regels omgegaan kan worden als er bijvoorbeeld een groep motoren Marken komt bezoeken. Deze groep wil dan doorrijden met de motor naar de betreffende locatie. Dit wordt dan door de gemeente als evenement gezien, maar de ondernemers horen dit vaak te kort vooraf om een evenementenvergunning aan te vragen. Parkeren of een (klein) evenement in het weiland is niet zo maar toegestaan omdat het weiland een andere bestemming heeft. De heer Verkroost vraagt de betreffende ondernemer zijn gegevens achter te laten en zorgt ervoor dat iemand van de afdeling evenementen contact met hem opneemt.

Een van de aanwezigen namens de Eilandraad geeft aan dat goed gekeken moet worden naar de toekomst. Op een gegeven moment is Marken vol. Er zou een limiet aan het aantal auto's op het eiland moeten zitten. Wethouder Bromet geeft aan het van belang is om eerst de huidige situatie op te lossen en dat het op een later moment nader bekeken dient te worden.

Is bekend wat er met het VVV-pandje gaat gebeuren? Gemeente gaat met VVV in gesprek.

Gevraagd wordt of de bezoekerspassen per jaar of voor onbepaalde tijd worden uitgegeven. De (nieuwe) inrij- en parkeervergunning voor bewoners en bedrijven van Marken worden straks voor een periode van vijf jaar uitgegeven. Bezoekers en overige bedrijven voor maximaal 1 jaar. Het oude vergunningenbestand wordt hierdoor meteen opgeschoond.

Gevraagd wordt of een en ander gedoogd wordt zolang de nieuwe regels niet gelden. Wethouder Bromet geeft aan dat de gemeenteraad heeft verzocht om de prioriteiten m.b.t. het handhaven op Marken te verlagen. Als het allemaal doorgaat zullen de nieuwe regels met ingang van 1 januari 2017 worden doorgevoerd.

Een van de aanwezigen zegt het zeer te waarderen dat de gemeente hen de gelegenheid geeft om mee te praten. De andere aanwezigen zijn het hier mee eens.

De bijeenkomst wordt om 21:55 uur afgesloten. Het verslag zal z.s.m. worden rondgestuurd. Wethouder Bromet bedankt alle aanwezigen voor hun constructieve bijdrage.

Bijlage 4: Bevindingen team handhaving

Evaluatie formulier Handhaving

Vanaf 11-06-2016 t/m 13-09-2016

Totaal zijn er 292 aankondigingen uitgeschreven waarvan er 78 zijn geseponeerd. Totaal zijn er dus 214 werkelijk uitgeschreven. Tevens zijn er ook 14 waarschuwingen uitgeschreven.

De opmerkingen die worden gemaakt:

- Men klaagt over de automaten dat deze verkeerd staan op een zonnige dag kan men het scherm niet lezen!
- Men vindt het storend dat de ticket achter het voorruit neergelegd moet worden.
- Men stopt de ticket in de broekzak. De verwarring ontstaat omdat men het kenteken moet invullen. Ze gaan er vanuit dat wij dit digitaal controleren.
- Dat er op de ticket staat betaald terwijl de tekst uit de automaat staat betaling afgebroken. Men leest het niet en denkt dat dit het de parkeer ticket is.
- Men vindt het te lang duren, vergeet zijn kenteken en moet dan eerst naar de auto en komen dan terug en moet men weer achteraan de rij sluiten.
- Mensen zeuren dat men niet met Yellow Brick, papiergeld kunnen betalen.
- Dat er geen wisselautomaat staat als men met munten willen betalen. Deen wisselt niet!
- Dat er maar één munten automaat staat.
- De buitenlanders de taal knop niet kunnen vinden en niet weet hoe deze werkt. Andere talen ook gewenst Spaans en Italiaans.
- De handeling voor het kopen van een ticket duurt te lang.
- Men stopt de betaalpas er in terwijl daar niet om gevraagd wordt dan slaat de automaat op til en kan men weer van vooraf aan beginnen dan krijgt met file vorming bij het apparaat.
- Als men betaald heeft loopt men gelijk weg maar dan komen er nog drie schermen dank voor de betaling, wilt u een bank reçu en dan gaat de volgende alweer lopen toetsen op het apparaat.
- Iemand uit Amsterdam vindt zelf dat hij géén toerist, iemand uit Purmerend denkt dat hij uit Waterland komt dus ook géén toerist.
- Er staat géén tijd op de ticket hoe laat deze gekocht is.
- Waarom alléén een dagkaart? Ik kom voor een uurtje!
- Waarom toeristenbelasting betalen dat betaal ik nergens!
- De buschauffeur en de gids willen apart betalen. Gids wil alléén betalen voor de toeristen en niet de bus.
- Met betaling met de card de pincode willen intoetsen op het grote scherm en niet op de pin pad en daar voor akkoord ook de knop moet indrukken.
- Tweede scherm keuze ben ik toerist op het grote scherm willen aandrukken in plaats van op de het toetsenbord eronder.

Kortom alléén maar gemopper bij de automaten. Het is teveel informatie wat men krijgt te verwerken en men is erg ongeduldig. De automaten zijn erg gevoelig en gaan heel gauw in storing.

Veel foutmeldingen ook midden in de nacht terwijl er niets aan de hand is.

Mochten er nog meer zaken naar boven komen laten wij dat je zo spoedig mogelijk weten.

Groet de BOA's

Bijlage 5: Memo dagtoeristenbelasting

MEMO



Tasveld 1A
3417 XS Montfoort
Postbus 3
3417 ZG

(0348) 471 177
info@ang.nl
www.ang.nl

Onderwerp : Dagtoeristenbelasting en Parkeerbelasting Waterland
Datum : sep-16
Van : ANG
Opgesteld door : mr. A.J. van Griethuysen
Ontvangers : Gemeente Waterland

De gemeente Waterland heeft ANG gevraagd een advies uit te brengen ten aanzien van de huidige ontstane situatie rondom de heffing van dagtoeristenbelasting en parkeerbelasting op Marken. Als gevolg van de gewijzigde situatie in 2016 waarbij de parkeerterreinwachten op Marken zijn vervangen door een parkeerautomaat zijn er uitvoeringsproblemen en vragen opgekomen, zowel op het vlak van de opbrengst van de beide belastingen, als op het terrein van controle en handhaving. Indien verblijfhouders die parkeren op Marken de parkeerautomaat niet of onvolledig bedienen, komt het op controle en handhaving aan om de verschuldigde belastingen alsnog te verkrijgen. Er is nu ook geen sprake van een permanent toezicht op het parkeerterrein door controle en handhaving. Door de samenloop van de verschillende gevolgen van de nieuwe situatie loopt de gemeente inkomsten mis. Daarnaast werkt de huidige situatie het opzoeken van de randjes op door de organisaties die personen naar Marken brengen in de hand. Het is tenslotte redelijk eenvoudig geworden om geen of onvoldoende dagtoeristenbelasting af te dragen. Enkel ten aanzien van het vervoer van personen naar Marken per boot is geen verandering opgetreden door de wijziging.

De vraag komt op hoe de huidige situatie om te buigen, binnen de wettelijke mogelijkheden, naar een uitvoerbare situatie die leidt tot een waarborging van de opbrengsten en voorkoming van het ontgaan van belasting.

Alternatieven

Hoewel het tot de mogelijkheden behoort de dagtoeristenbelasting als geheel af te schaffen, is dit geen noodzaak. De afschaffing zou leiden tot het wegvallen van de opbrengst van deze belasting, terwijl de controle en handhaving voor het parkeren op Marken blijft bestaan. De wegvallende dagtoeristenbelasting-opbrengst zou (gedeeltelijk) gecompenseerd kunnen worden in hogere belastingtarieven voor het parkeren.

De dagtoeristenbelasting geheel of gedeeltelijk vervangen door een andere belastingsoort behoort eventueel tot de mogelijkheden.

Ander belastingsoorten die de gemeente ter beschikking staan kunnen gevonden worden in bijvoorbeeld een haven-/kadegeld, precariobelasting, reclamebelasting, BIZ-heffing of gemaklijkhedenretributie.

Nu de haven op Marken niet in beheer of eigendom is bij de gemeente, heeft de gemeente daar geen heffingsmogelijkheden, zodat haven- en/of kadegeld afvallen.

Een precariobelasting is door een belastingplichtige niet verhaalbaar op de verblijfhouders en drukt dus op een zekere groep ingezetenen en niet op de verblijfhouders. Datzelfde geldt voor een reclamebelasting of een BIZ-heffing, zodat deze heffingssoorten ook afvallen als alternatief.

Dan resteert een gemaklijkhedenretributie als Marken als geheel als gemaklijkheid kan worden aangewezen. Voor een gemaklijkhedenretributie is van belang dat het afbakbaar is. In de regel geldt het volgende als uitgangspunt:

Onder een vermakelijkheid wordt verstaan: een activiteit, waarbij wordt beoogd of mede beoogd het publiek amusement, verstrooiing, ontspanning of vermaak te verschaffen, of waarbij het publiek amusement, verstrooiing, ontspanning of vermaak zoekt, ondergaat, vindt, pleegt te vinden of kan vinden, een en ander in of op daartoe bestemde of geschikte, voor eenieder (na betaling) toegankelijke inrichtingen, terreinen, wateren e.d.

Onder de naam gemaklijkhedenretributie worden rechten geheven ter zake van het geven van gemaklijkheden, waarbij gebruik wordt gemaakt van door of met medewerking van het gemeentebestuur tot stand gebrachte of in stand gehouden voorzieningen of waarbij een bijzondere voorziening in de vorm van toezicht of anderszins van de zijde van het gemeentebestuur wordt getroffen.

Het oude criterium dat er niet meer dan de door het gemeentebestuur voor de voorziening gemaakte kosten mag worden opgehaald met de heffing (maximale kostendekkendheid) bestaat niet meer. De bepaling van 229b Gw geldt namelijk niet voor de gemaklijkhedenretributie. Wel dient er een aantoonbaar verband te bestaan tussen de heffing en de voorziening welke door of vanwege het gemeentebestuur is/wordt getroffen of in stand gehouden.

Nu met zekerheid kan worden gesteld dat er geen voorzieningen zijn te behoeve van de gemaklijkheid Marken, en een betaalmoment voor de heffing gelijk zou zijn aan de huidige dagtoeristenbelasting, lost dat niets op. Het wordt eerder complexer.

Bij een gedeeltelijke vervanging kan worden gedacht aan het in stand laten van de heffing van dagtoeristenbelasting voor het vervoer van personen naar Marken per boot en bus, maar af te schaffen bij het parkeren. Dit lijkt in basis te leiden tot rechtsongelijkheid tussen de verblijfbieders, maar de gemeente is zelf de belastingplichtige voor deze dagtoeristenbelasting bij parkeren, waardoor de bijbehorende belastingaanslag slechts een financiële carrousel betreft. Daarnaast zijn de afzonderlijke vervoersvarianten dusdanig verschillende belastbare feiten dat van een rechtsongelijkheid maar zeer moeizaam gesproken kan worden, zo die niet afwezig is. Door de parkeerbelasting en de dagtoeristenbelasting te integreren wordt elke rechtsongelijkheid weggenomen.

De 'wegvallende' opbrengst van de dagtoeristenbelasting bij het uitsluiten van de belastingplicht voor de dagtoeristenbelasting bij parkeren op Marken, kan vrij eenvoudig gecompenseerd worden in

de parkeerbelasting ter plaatse. Door het parkeertarief per voertuig op te hogen met een (forfaitair) gemiddeld aantal personen van drie, wordt dit driemaal € 0,55 duurder. Hierdoor wordt de bediening van de parkeerapparatuur door de parkeerders eenvoudiger en kan er niet worden gefraudeerd met het aantal personen, wat voor de parkeercontroleurs in de praktijk zeer lastig tot nauwelijks te handhaven is.

Dan blijft de problematiek bij het vervoer per bus over. De volledigheid van de heffing van dagtoeristenbelasting bij dit belastbaar feit valt of staat met controle en handhaving.

In de oude situatie werd dat door de personele aanwezigheid van de parkeerterreinwachters ondervangen, maar in de huidige situatie komt dat op de niet permanente aanwezigheid van de parkeercontroleurs aan.

Hoewel dit haaks staat op de eerdere beslissing om de parkeerterreinwachters te vervangen door een parkeerautomaat, biedt het terugbrengen van de parkeerterreinwachters meer voordelen. Voordelen die een heroverweging van het eerdere besluit te overwegen maken.

Tijdens de aanwezigheid van de parkeerterreinwachters kan de parkeerbelasting, inclusief de (forfaitair bepaalde) dagtoeristenbelasting, direct worden afgerekend bij hen, daarbuiten bij de aanwezige parkeerautomaat tegen het parkeertarief inclusief de (forfaitair bepaalde) dagtoeristenbelasting.

Controle en handhaving op het voldoen van de parkeerbelasting (en de dagtoeristenbelasting) is dan voor de auto's niet meer nodig. De parkeerterreinwachters kunnen tevens de controle en handhaving uitvoeren voor het busvervoer, zodat dit de volledigheid van die heffing ten goede zal komen. Buiten de aanwezigheidsperiode van de parkeerterreinwachters kan de aanwezige parkeerautomaat het 'werk' overnemen. Door het vervangen van de dagtoeristenbelasting door de opslag op het parkeertarief, wordt het afrekenen van de parkeerbelasting eenvoudiger en sneller dan in de oude situatie.

Er zijn ondertussen diverse mogelijkheden voor digitale betaling (pinnen, creditcard, contactloos betalen, etc.) ter vervanging van de contante betaling, zodat een argument van onveiligheid voor de parkeerterreinwachters minder opgeld hoeft te doen. Ook zou het vooraf via internet met iDeal aanschaffen van een parkeervoucher tot de mogelijkheden kunnen behoren. Per voertuig ligt het parkeerbedrag tenslotte vast.

Indien en voorzover er een wens bestaat voor het busvervoer de controle en handhaving op de afdracht van de dagtoeristenbelasting te vereenvoudigen c.q. te digitaliseren, zou voor de veel-vervoerders een constructie kunnen worden ingevoerd van een forfaitaire heffing. Na bepaling van het gemiddeld aantal personen dat een veel-vervoerder naar Marken vervoert, zou een kentekenscan kunnen volstaan om het aantal verkeersbewegingen per veel-vervoerder vast te leggen. Het aantal verkeersbewegingen maal het gemiddelde aantal personen levert dan de grondslag voor de heffing van de dagtoeristenbelasting voor die veel-vervoerder op. Hierbij kan dan direct rekening worden gehouden met de lege ritten van bussen die enkel personen komen halen en niemand brengen naar Marken. Kleine of incidentele vervoerders kunnen de dagtoeristenbelasting direct afrekenen bij de parkeerterreinwachters.

De parkeerterreinwachters bieden ook de mogelijkheid voor de gemeente Waterland om te fungeren als een 'host(ess)' voor Marken. De uitvoering van de parkeerbelasting kan vergemakkelijkt worden

(lees: kan minder problemen/discussies geven) indien de parkeerterreinwachten bijvoorbeeld in klederdracht rondlopend optreden in plaats van dat deze in uniform in een gefortificeerd betaaloket zitten. Mogelijk zou het vergroten van de functie van het betaaloket bij de ingang van het parkeerterrein ook nog een extra toegevoegde waarde kunnen hebben.

Een argument dat bewoners van Marken oponthoud ondervinden onderweg naar huis bij het betaalpoortje van het parkeerterrein zou ondervangen kunnen worden door een afsluitbare parallelle toegang voor de bewoners, waardoor zij ongehinderd naar huis kunnen. Ook hier kan een kentekenscan met een verzinkbare paal of slagboom een onhandig pasjes-systeem vervangen.

Samenvatting

Samenvattend kan worden gesteld dat de ontstane situatie als onwenselijk kan worden bestempeld, maar niet tot gevolg hoeft te hebben dat het afschaffen van de dagtoeristenbelasting de enige oplossing is. Voor het boot-vervoer treedt geen verandering op. Het terugbrengen van de parkeerterreinwachten biedt, gecombineerd met het inpassen van de dagtoeristenbelasting in de parkeertarieven voor het parkeren van auto's, zodanige voordelen dat dit zeker te overwegen is en wellicht zelfs aan te bevelen is. Technologische oplossingen zouden indien gewenst een oplossing kunnen vormen voor eventuele uitvoeringsproblemen bij het bus-vervoer, hoewel dat op voorhand niet nodig lijkt. Daarmee zou een eind komen aan de huidige uitvoeringsperikelen, zonder dat de opbrengst van de dagtoeristenbelasting en de parkeerbelasting daaronder hoeven te leiden.

In juridische zin is er in het bovenstaande geen belemmering aanwezig voor de heffing van de dagtoeristenbelasting en/of de parkeerbelasting op Marken. Wel dienen er aanpassingen te worden gedaan aan de verordeningen dagtoeristenbelasting en parkeerbelasting en zal er een communicatie traject dienen te worden gevolgd om de nieuwe situatie bekend te maken.