

**BINNENGEKOMEN  
TEAM DOCUMENTSERVICES  
D.D. 30-12-2016  
NO. 2016-43110**



Aan het college van Burgemeester en Wethouders  
Postbus 1992  
6201 BZ Maastricht

Maastricht, 30 december 2016

**Betreft:** 'Onderzoek kentekentoeegang'



Geacht College,

Naar aanleiding van de mogelijke keuzes die de gemeenteraad komend jaar gaat maken voor een autoluwe binnenstad graag aandacht voor het volgende.

In 1996 heeft uw Raad besloten tot invoering van het systeem van 'pollers' voor een selectieve toegang om zo verkeersluwe gebieden te creëren alsook om verkeerscongestie tegen te gaan. Dit om zo de toegang voor openbaar vervoer en voor hulpdiensten te waarborgen. Helaas, geven "pollers" nogal wat overlast en onduidelijkheid voor de automobilist en zijn er regelmatig aanrijdingen die gerepareerd moeten worden.

Op 25 februari 2014 heeft u antwoord gegeven op onze vragen over de inzinkbare paaltjes n.a.v. publicaties op [www. Maastrichtdichtbij.nl](http://www.Maastrichtdichtbij.nl). U gaf aan dat de economische levensduur van de paaltjes 5 jaren bedraagt. Ook gaf u aan dat alternatieven ter besluitvorming aan ons zou worden voorgelegd. Dit voorstel hebben wij tot op heden nog niet gezien.

Door het economisch herstel en de voortdurende populariteit van Maastricht ontstaat een toenemende druk op de bereikbaarheid en de parkeergelegenheid van de stad. Wij zien niet alleen in de drukke periode (Magisch Maastricht) en tijdens de vele wegwerkzaamheden, dat het verkeer zoekende is in en rondom de binnenstad om een parkeerplaats te vinden, maar ook tijdens reguliere winkeltijden is de verkeersdruk op de stad alsmaar groeiende. Dit heeft nadelige gevolgen voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van onze kwetsbare binnenstad en haar bewoners. Daarnaast moeten de binnenstadbewoners door deze ontstane situatie vaak te lang wachten om gebruik te kunnen maken van hun eigen parkeerplek. *Ter illustratie van de toename van het verkeer, plaats ik op pagina 3 een artikel van het Financieel Dagblad van 29-12-2016. Vandaag kwam de Limburger ook met dit thema "Dichtslibben steden dreigt" in haar eigen editie.*

Gezien deze toenemende verkeersdruk verzoeken wij het college snelheid te maken met het toegezegde onderzoek naar alternatieve en eigentijdse vormen van selectieve toegang. Ga samen met [www.maastrichtbereikbaar.nl](http://www.maastrichtbereikbaar.nl) kijken of u de inzinkbare paaltjes (pollers) kunt gaan vervangen door kentekentoeegang. Definieer daarnaast een gebied waar u dit systeem van kentekentoeegang kunt gaan toepassen. Hierdoor kunnen wij onze stad, die gastvrijheid hoog in het vaandel heeft staan, blijvend aantrekkelijk maken voor haar bezoekers om te bezoeken en kunnen wij huidige technische mogelijkheden benutten om de bezoekers uit te nodigen en te faciliteren met eigentijdse systemen.

De gemeente Delft heeft vanaf juni 2016 kentekentoeegang ingevoerd en toegang kan daar alleen met een ontheffing en kentekenaanmelding. Dit voorkomt aanrijdschades bij m.n. pollers (weggehaald) en is gebruiksvriendelijker en eenvoudiger. Iedereen met een ontheffing kan zo het gebied inrijden.

Om het autoluwe gebied in te mogen rijden, heeft men een ontheffing nodig op het kenteken van het voertuig. Camera's registreren het kenteken wanneer men het gebied inrijdt. Als men een ontheffing heeft kun je zorgeloos het autoluwe gebied inrijden. Heeft men geen ontheffing? Dan ontvangt men een boete.

Alle [voertuigen met een kentekenplaat](#) hebben een ontheffing nodig om de autoluwe binnenstad in te rijden. Dit geldt dus ook voor brommers en scooters. Fietsers en scootmobielen hoeven geen ontheffing aan te vragen.

#### DAGONTHEFFING

Wilt men het autoluwe gebied inrijden om te laden of te lossen? Of wil men iemand ophalen of brengen die slecht ter been is? Dan kunt je online een gratis [dagontheffing aanvragen](#). Dit kun je vooraf regelen, maar ook achteraf op dezelfde dag.

#### VASTE ONTHEFFING

Woont men in het autoluwe gebied, heeft men hier een bedrijf of levert men producten aan winkels in het gebied? Dan kan men een [vaste ontheffing aanvragen](#) om toegang tot de autoluwe binnenstad te krijgen.

Wij verzoeken u vriendelijk om onderstaande vragen te beantwoorden:

1. Bent u het met het CDA eens dat wij de nog steeds terugkerende overlast van aangereden pollers moeten oplossen en deze op termijn moeten worden vervangen door eigentijdse systemen?
2. Graag ontvangen wij een overzicht vanaf februari 2015 tot heden van het aantal aanrijdingen met de 7 pollers en het aantal reparaties en bijbehorende kosten?
3. Graag vernemen wij hoe u uitvoering gaat geven aan het onderzoek naar alternatieve vormen van parkeer- en bereikbaarheidsgeleiding en met name hoe snel een onderzoek naar kentekentoeegang opgestart kan worden?
4. Wij verzoeken u de uitkomsten van dit onderzoek tijdig, in ieder geval tijdig voor de reguliere stads- en raads rondes ter besluitvorming tot een mogelijke autoluwe binnenstad aan ons te doen toekomen?
5. Aanvullend op deze maatregelen hebben wij ook al vaker gepleit voor een verdergaande invoering van P&R. Kunt u ons aangeven op welke termijn de uitbreidingen van P&R Zuid, West en Oost te verwachten zijn?
6. Het verhogen van de tarieven van Arriva bij P&R Noord vinden wij een slecht voorbeeld om mensen te verleiden om gebruik te maken van deze voorziening. Wij hebben als CDA altijd gepleit voor 1 euro kaartjes, gaat u dit nog repareren en zoeken naar alternatieve geldbronnen?
7. Wij begrijpen dat dit onderwerp kentekentoeegang erg complex is en een goede voorbereiding vereist. Daarnaast zal het invoeren van dit nieuwe systeem ook tijd kosten, maar op termijn kunnen wij onze stad bereikbaar houden in de jaren 2020 en later. Laten wij samen kijken wat mogelijk is, doet u mee?

Namens CDA Maastricht

Peter Geelen, 0631920090  
Vivianne Heijnen, fractievoorzitter

*p.s. Ter verdere informatie doe ik u de volgende link toekomen:*

[https://www.delft.nl/Inwoners/Bereikbaar\\_Delft/Kentekentoeegang/Vragen\\_Kentekentoeegang](https://www.delft.nl/Inwoners/Bereikbaar_Delft/Kentekentoeegang/Vragen_Kentekentoeegang)



<https://fd.nl/economie-politiek/1181150/steden-slibben-dicht-door-toename-verkeer>

Home Mijn nieuws Laatste nieuws Krant Beurs Meer Abonneren Inloggen

Arend Clahsen • Economie & Politiek 22 uur

## Steden slibben dicht door toename verkeer

In de komende vijf jaar zullen de verkeersproblemen in en om de steden het sterkst toenemen. Daar zal de filedruk verdubbelen doordat wegen, kruispunten en rotondes nu vaak al tegen de grens van de capaciteit aan zitten. De grotere toestroom vanaf de verbindings- en snelwegen zal daardoor steeds moeilijker op te vangen zijn in de stad.

Dit blijkt uit een analyse die kennisplatform Crow op verzoek van dagblad Trouw heeft gemaakt. De problemen zullen vooral gaan spelen in de steden in de Randstad, maar ook steden als Kampen, Leeuwarden, Groningen, Apeldoorn, Zwolle, Arnhem, Breda, Tilburg en Eindhoven krijgen met drukte op de wegen te maken. De economische schade van de vertraging in de steden zal oplopen van €840 mln nu naar €1,7 mrd in 2021, schrijft Trouw.



door Arend Clahsen geplaatst op 28-12-2016

### Steden slibben dicht door toename verkeer

In de komende vijf jaar zullen de verkeersproblemen in en om de steden het sterkst toenemen. Daar zal de filedruk verdubbelen doordat wegen, kruispunten en rotondes nu vaak al tegen de grens van de capaciteit aan zitten. De grotere toestroom vanaf de verbindings- en snelwegen zal daardoor steeds moeilijker op te vangen zijn in de stad.

Dit blijkt uit een analyse die kennisplatform Crow op verzoek van dagblad Trouw heeft gemaakt. De problemen zullen vooral gaan spelen in de steden in de Randstad, maar ook steden als Kampen, Leeuwarden, Groningen, Apeldoorn, Zwolle, Arnhem, Breda, Tilburg en Eindhoven krijgen met drukte op de wegen te maken. De economische schade van de vertraging in de steden zal oplopen van € 840 mln nu naar € 1,7 mrd in 2021, schrijft Trouw.

### 'Wegennet steeds gevoeliger'

Tot en met 2021 kan het reistijdverlies op de snelwegen in totaal toenemen met 38% ten opzichte van vorig jaar, zo constateerde het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid eind oktober. Dat komt doordat de verwachte groei van het wegverkeer in die periode slechts deels wordt opgevangen door een uitbreiding van de wegcapaciteit.

Directeur George Gelauff stelde bij die publicatie al dat de toename van de filedruk niet alleen te verklaren is uit de daling van de benzineprijs en de toename van het verkeer.

'Het lijkt er op dat het wegennet gevoeliger wordt.

Er zijn meer korte files, verspreid over de dag en op meer plekken.' Vroeger waren het vooral enkele knelpunten waar het verkeer lang vast stond.

### Asfalt alleen niet voldoende

Dat roept ook de vraag op of de standaardreflex van het aanleggen van meer asfalt nog wel een oplossing kan brengen. De afgelopen jaren werd er fors geïnvesteerd in de aanpak van de belangrijkste knelpunten op de snelwegen. Dat droeg er mede aan bij dat ondanks de toename van het wegverkeer de afgelopen jaren de files niet direct zo erg waren als in piekjaar 2008. In 2015 lag het reistijdverlies nog steeds 22% onder het niveau van 2008. Maar die rek lijkt er snel uit, gelet op de groei die er wordt verwacht. De huidige prognoses duiden er op dat in 2018 het reistijdverlies terug is op het niveau van 2008.

Crow stelt tegenover Trouw dat de verplaatsing van de problematiek van de snelwegen naar de steden onder meer te maken heeft met het beleid van de laatste jaren. De focus lag op het oplossen van de files op de hoofdwegen, terwijl er in en rond de steden te weinig is gedaan.

### Verplaatsing van probleem

Maar ook als er meer investeringen in asfalt, tunnels en bruggen in de steden volgen is er maar een beperkt effect te verwachten omdat de maximale capaciteit van de steden al is bereikt. Het vervangen van een kruispunt door een tunnel kan de problemen juist verergeren, doordat het verkeer een kruispunt verderop aansluit op de file aldaar, zo schrijft de krant.

Van het invoeren van rekeningrijden vraagt Crow zich af of dat voor 2021 haalbaar is. Volgens Crow moeten er betere overbindingen komen, slimme oplossingen en is duurder parkeren in de binnenstad een andere oplossing.

### Nieuwe initiatief met big data

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu kondigde onlangs al een ander initiatief aan dat tegen relatief lage kosten moet helpen om de verkeersstromen beter te laten doorvloeien. Met het project Talking Traffic wordt samen met marktpartijen gezocht naar manieren met apps op de smartphone of een ander navigatiesysteem met behulp van big data het fileleed te verminderen. Voor het project is €90 mln uitgetrokken.

De nieuwe verkeersdiensten kunnen bijvoorbeeld individuele snelheidsadviezen leveren, waarschuwen voor gevaarlijke situaties en real time adviezen worden gegeven. Ook kunnen straks slimme verkeerslichtinstallaties doorgeven aan een automobilist hoe lang het nog duurt voordat het licht op groen springt.