	Vragen gesteld tijdens de informatiesessie van 060922	Antwoorden
1	De getallen/aantallen over woningen, werk, vervoersbewegingen --> hoe accuraat, up-to-date en veranderlijk zijn deze. Is daar iets over te zeggen?	Om een zo goed mogelijk beeld te krijgen zijn alle bekende ontwikkelingen toegevoegd aan het verkeersmodel. Dit in de vorm van een actualisatie uitgevoerd door bureau Goudappel. Dit is een gebruikelijke methode in verkeerstudies in Nederland. Omdat de woningbouwopgave voor De Kempen nog 'in ontwikkeling' is hebben we op basis van de nu bekende aantallen een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd/toegevoegd. Iets soorteglijke is gedaan voor de snellere groei van ASML als nu opgenomen in de modellen. Met de actualisatie en de toevoegingen krijgen we een zo accuraat mogelijk beeld van de ontwikkelingen.
2	De regio of het college heeft al een voorkeurslocatie in gedachte, namelijk bij afrit 30. Hoe valt dat te rijmen met de verschillende fases uit de planstudie?	Op verzoek van de gemeenteraad van Eersel hebben we nu eerst nut en noodzaak in beeld gebracht (zie fase 1a in de planning). Daaruit blijkt dat een hub aan de A67 west het beste zal werken in de nabijheid van Eersel. Pas na de nut en noodzaak gaan we de mogelijke klocaties verkennen en toewerken naar een voorkeurslocatie.
3	tav de visie van de regio/provincie: hoe concreet zijn de plannen of implementatie. Is er al iets concreet bekend over geld, tijd en realisatie?	Bij het afronden van de planstudie gaat er een voorstel naar de regio voor de voorkeurslocatie van een hub, inclusief een investeringsopgave voor de hub (inclusief verkeerskundige en ruimtelijke inpassing) en een voorstel over wie de hub gaat ontwikkelen en waar de risico's liggen. Pas als hierover duidelijkheid is kan richting realisatie worden gewerkt. Het voorstel hiervoor wordt neergelegd bij de programmaraad SmartWayz, het bevoegd gezag is de gemeente waar de hub uiteindelijk komt. Uitgaangde van de uitkomsten van de nut en noodzaak is dat dan de Gemeente Eersel.
4	Verkeersontwikkeling 2030: tav autonome groei? Is autonome groei realistisch voor onze regio?	Zie ook het antwoord op vraag 1. De modellen zijn geactualiseerd en er zijn gevoeligheidsanalyses toegevoegd. In alle scenario's wordt een groei van mobiliteit verwacht.
5	Zijn er bestaande voorbeelden bekend van mobiliteitshubs die een positief effect hebben op de verkeersdrukte?	De voorbeelden waarop we ons baseren zijn de P&R voorzieningen in Nederland. Die laten zien hoeveel verkeersdeelnemers je kunt 'verleiden' gebruik te maken van een P&R voorziening. In algemene zin heeft het gebruik van de P&R een positief effect op de doorstroming en biedt het een goed alternatief voor een deel van de weggebruikers. In het rapport wordt dit ook vermeld.
6	Wat voor ideeën zijn er over de invulling van dat HOV richting Eersel?	De HOV-4 lijn verkenning van Eindhoven richting De Kempen is gestart en zal tot en met de Eersel gaan lopen. Uit ervaring weten we dat de studie minimaal een jaar zal duren. Het is daarnaast uiteraard ook van belang dat het OV vanuit de dorpen naar de HOV halte in Eersel ook op orde is. Dit wordt meegenemomen in de gesprekken over de concessie.

7	Hoogwaardig OV en een Hub is kip/ei? dat zou ook tot Hapert kunnen?	Geprobeerd wordt zoveel mogelijk integraal te onwtikelen. In de praktijk weten we ook dat dit heel lastig is. Dat betekent dat -mocht een hub er eerder zijn dan de nieuwe HOV verbinding- er tijdelijk op een andere manier invulling wordt gegeven aan het OV. De koppeling tussen hubs en het toekomstig HOV is tegelijkertijd een mooie kans voor hoogwaardig openbaar vervoer. De nut- en noodzaak studie laat zien dat een hub bij Hapert een hele belangrijke stroom potentiële gebruikers mist.
8	Hoe relateert de locatie van de HUB en de radiale mobilteit	De hubs zijn onderdeel van het mobiliteitsysteem van de toekomst. Hubs kunnen alleen functioneren als er vanaf de hub direct naar de belangrijke werklocaties kan worden gereisd. waar het OV nu nog primair is gericht op Eindhoven CS, zal het toekomstig OV dus veel meer (via de hub) direct verbonden zijn met de economisch belangrijke locaties. De studie naar de nieuwe (H)OV-4 lijn wordt al zo ingestoken.
9	Zijn de cijfers over aantallen verkeersdeelnemers modellen of tellingen?	Alle gepresenteerde cijfers zijn gebaseerd op het geactualiseerde verkeersmodel. Met het model kan ook vooruit worden gekeken. Bij tellingen zouden we alleen de huidige stromen in beeld kunnen brengen.
10	Wat wordt er verwacht van de overstaptijd 'van auto in HUB parkeren en naar het OV overstappen'?	Deze moet 'naadloos' zijn, d.w.z zo eenvoudig en snel mogelijk. Dat stelt eisen aan het ontwerp van een hub en kan worden bevorderd door, bijvoorbeeld gebruikers vooraf een plek te laten reserveren op de hub en in het OV (of in combinatie met een deelfiets).
11	Wat voor type HOV is het uitgangspunt?	Algemeen uitgangspunt bij HOV is een frequentie van 6x in het uur in de spits. Dit is wel weer afhankelijk van de vervoersvraag en het gebruik van een hub speelt hierin dus een belangrijke rol. Daar is momenteel de studie naar tangent en HOV4 op gericht. Hier zie je dus ook de wisselwerking tussen de hub en OV. Verder is ook een goede snelheid/doorstroming belangrijk, waarbij kruisingen vaak erg belangrijk zijn.
12	Wordt er ook nagedacht over alternatieve oplossingen in plaats van een parkeergarage?	De Hub is onderdeel van een nieuw systeem. Daarnaast zal de regio -vanuit de mobiliteitstransitie- inzetten op meer gebruik van OV, meer fietsen en -waar dat kan- ook blijvend thuiswerken. We hebben ook alles nodig om de groei van mobiliteit (alleen al door de groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen) op te kunnen vangen en de regio bereikbaar te houden.
13	Hoe ziet een hub eruit?	Dat is onderdeel van het vervolg van de planstudie, waarin we een programma van eisen opstellen (denk aan sociaal veilig, ruime looproutes, opstelplaatsen OV, ruimte voor deelfiets, ruimte voor aanvullende voorzieningen, etc.)
14	In hoeverre wordt een 3-baans A67 ook meegenomen in het onderzoek	Dit is geen onderdeel van de studie.
15	Wat zijn de actuele ontwikkelingen tot 2030-2040 die je zeker weet en hoe kan het zijn dat je die echt zeker weet.	Als het gaat om harde plannen (woningbouw, bedrijvenlocaties) zijn deze toegevoegd aan het model via de actualisatie. Voor de plannen die nog niet hard zijn maar wel relevant kunnen zijn voor de regio (zoals de woningbouwopgave) is dus de gevoeligheidsanalyse gemaakt. Op deze manier krijgen we een realistische inschatting.

16	Is er ook een net zo grondige analyse gemaakt van de verkeersstromen afkomstig van de nieuwe aansluiting van de N69?	De N69 is expliciet meegenomen in het onderzoek, inclusief een zogenaamde selected link analyse (zie ook de slides en het rapport), waarmee we inzicht hebben gekregen in de herkomsten en bestemmingen van mensen die van deze weg gebruik maken. Ook de selected link analyses die op de A67 zelf zijn uitgevoerd geven zicht op waar het verkeer van de A67 naartoe gaat en in hoeverre ze gebruikmaken van de nieuwe aansluiting op de N69.
17	Waar is dat zeker weten op gebaseerd?	Met de modelstudies anticiperen we zo goed mogelijk op de toekomstige situatie. Dit is een methode die overal in Nederland wordt toegepast.
18	Hoe groot is het risico dat we een 2de situatie krijgen zoals op de Aalsterweg, waarbij de nieuwe parkeergarage niet of nauwelijks wordt gebruikt door bezoekers van het centrum.	Niet groot. We hebben hier te maken met een andere doelgroep, namelijk mensen die Eindhoven centrum bezoeken. Het gebruik van de Aalsterweg zal samenhangen met keuzes in het parkeerbeleid van de gemeente Eindhoven.
19	Wordt er bij de hub ook rekening gehouden met de bereikbaarheid via OV van gemeente die nu nog geen rechtstreekse verbinding hebben?	zie hiervoor het antwoord op vraag 6
20	Waarom gaat ASML zelf geen vervoersdiensten opstarten voor personeel uit de omliggende dorpen?	ASML zal meewerken aan het vervoer van en naar de hub. Daarnaast is het best mogelijk dat ASML ook directe verbindingen mogelijk maakt vanuit bepaalde plekken. Zoals al aangegeven is een hub niet de oplossing maar een onderdeel van een oplossing. Als overheden vinden we het daarnaast van belang dat een hub voor iedereen toegankelijk is en niet alleen voor medewerkers van een bedrijf. Vandaar de integratie van de hubs in het toekomstig mobiliteitssysteem voor de regio.
21	Waarom niet langs het bestaande OV-traject bij de haltes extra parkeerplaatsen	We zetten In op de hubs omdat er enige omvang nodig is en daarmee ook investeringen in het OV aantrekkelijker worden. Mogelijk is denkbaar in de toekomst, als aanvulling op de regionale hub en afhankelijk van het gebruik, de ontwikkelingen en de beschikbare ruimte. Dat zullen dan wel kleinere plekken (hubs) zijn.
22	Kan het OV in de spits extra laten rijden en eventueel ook over het KBP.	Het HOV zal al frequenter gaan rijden, zeker in de piekuren. Zie verder het antwoord op vraag 7.
23	Eén van de redenen voor een hub is dat het OV tekort schiet. Waarom niet alleen OV verbeteren?	Zie hiervoor het antwoord op vraag 12
24	Is er rekening gehouden met de toename van electrische deelauto's?	Nee dat zit niet in de modelstudies. De groei van gebruik deelauto's is vooralsnog erg lastig te voorspellen. Daarnaast zijn de hubs gericht op mensen die afhankelijk blijven van de auto. Vanaf de hub kan dan wel gebruik worden gemaakt van deelmobiliteit.

25	Is het inzetten van de vluchtstrook als spitstrook voor personenauto's ook meegenomen als optie / in de berekeningen?	Nee, dat is niet meegenomen.
26	Uit de presentatie blijkt dat ASML een belangrijker vrager zou zijn voor de HUB. Wat is nu, hun en jullie, de ervaring van de pilot HUB bij het e3?	We hebben in de presentatie laten zien hoe groot het gebruik van een hub is gebaseerd op ervaringscijfers en bij afspraken met werkgevers (ASML). Daarbij is rekeningbgehouden met de ontwikkelingen/groei van ASML tot 2023 en de behoefte/noodzaak aan parkeren op afstand.
27	Wordt er ook nagedacht over een extra afslag bij Reusel? Dit ter ontlasting van de provinciale wegen.	Dit is niet meegenomen in de studie
28	Hoe bereiken jullie de 'doelgroep' om ze te betrekken om gebruik te maken van de HUB?	Om deze te betrekken is de werkgeversaanpak een wezenlijk onderdeel. Daarnaast gaan we in gesprek met potentiële gebruikers over randvoorwaarden, dissatisfiers (waar moet een hub aan voldoen om er überhaupt gebruik van te maken) en satisfiers (wat zou een plus zijn om het gebruik te stimuleren). En we leren van ervaringen elders en van projecten die in de regio lopen.
29	Is 5-15 % genoeg om het probleem op te lossen?	Afvang van 5-15% van de auto's heeft een positief effect op de doorstroming en op mogelijke terusglageffecten op het onderliggend wegennet. Zoals al uiteengezet is het daarmee onderdeel van de oplossing.
30	Kunnen de vragen (en mogelijk de antwoorden) ook bij de presentatie worden gevoegd?	Ja, deze worden toegevoegd.
31	Met eigen vervoersdiensten zouden we geen HUB nodig hebben. Dus niet de eigen vervoersdiensten op een hub	Zie het antwoord op vraag 20