

Vragen vanuit de politieke partijen aan de provincie, ter voorbereiding op het gesprek met de commissie Ruimtelijk Domein op 17 april 2019

CDA

Betreft: Vragen aan provincie t.a.v. oplossingen problematiek N279-N615-dorpskernen Laarbeek

Geachte heer/mevrouw,

T.a.v. het Provinciaal Inpassingsplan N279 Veghel-Asten (PIP) hebben wij zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen zijn voor de volledigheid bijgevoegd.

Vervolgens is het PIP eind vorig jaar vastgesteld.

Over dit PIP is vervolgens nog veel gediscussieerd. De voorgestelde aanpassing van de N279 zou onvoldoende de verkeersproblematiek binnen de regio oplossen. Dit wil zeggen dat daarmee niet de belangrijkste verkeersproblematiek van Laarbeek: opstoppingen van de N615 bij de Beekse brug en het sluipverkeer door de kernen en over de buitenwegen voor een belangrijk deel worden opgelost.

Wij hebben daarom een aantal vragen:

- 1 Wat is het aantal verwachte verkeersbewegingen over de N615 na de voorgestelde aanpassing van de N279? Neemt dit aantal toe of af t.o.v. de huidige situatie?

Antwoord: Op het wegvak N615 tussen de N279 en de Bosscheweg bedroeg de verkeersintensiteit uitgedrukt in motorvoertuigen per etmaal op een werkdag volgens het verkeersmodel het volgende:

- Basisjaar 2010 (intensiteit in 2019 is hoger): 15.400 mvt/etmaal
- Autonome situatie 2030 (zonder aanpassingen): 16.100 mvt/etmaal
- Plansituatie 2030 (na aanpassing N279) 17.000 mvt/etmaal

- 2 Wat is het aantal verwachte verkeersbewegingen over de dorpskernen en de buitenwegen na de voorgestelde aanpassing van de N279? Neemt dit aantal toe of af t.o.v. de huidige situatie?

Antwoord: De scope van deze vraag is te algemeen om te beantwoorden. Wij verwijzen hiervoor naar de betreffende rapportages bij het PIP N279 (zie www.ruimtelijkeplannen.nl).

- 3 Hoe wordt gestimuleerd/bereikt dat het verkeer van Boxmeer/Gemert naar Eindhoven eerst kiest voor de route N279 en vervolgens A67 of A50, daarna kiest voor de route via N615 en pas als laatste kiest voor de dorpskernen en buitenwegen?

Antwoord: De ongelijkvloerse kruising N272/N615 met de N279, ter plaatse van de huidige rotonde, wordt zodanig ontworpen dat verkeer komende vanuit Gemert direct vrij (zonder verkeerslicht) rechtsaf kan buigen richting Veghel en via een gekoppeld verkeerslicht ook direct naar Helmond-Asten. Omgekeerd kan het verkeer komende vanuit Helmond eveneens vrij (zonder verkeerslicht) rechtsaf buigen richting Gemert. Op het viaduct is 1 baan beschikbaar voor verkeer dat rechtdoor wil van en naar Laarbeek. Ook worden er i-VRI's (intelligente verkeerslichten) geplaatst op het viaduct waardoor prioritering mogelijk is voor

bepaalde doelgroepen (auto's, vrachtauto's, hulpdiensten, OV). Hiermee zijn verkeersstromen beter te sturen.

Middels kruispuntberekeningen is berekend dat de nieuwe ongelijkvloerse aansluiting Gemertseweg met verkeerslichten het verkeer in het toekomstige planjaar 2030 goed kan afwikkelen.

Bij Asten krijgt de N279 een nieuwe vlotte verbinding naar de A67 richting Eindhoven, waardoor het vrachtverkeer snelheid kan blijven behouden en vlot kan invoegen op de A67.

- 4 Welke Smartmobility oplossingen zijn reeds bedacht om het verkeer te verleiden naar de robuuste randen en wat is de status van deze ontwikkelingen.

Antwoord: Op het gebied van Smart Mobility op de N279 wordt gewerkt aan:

- Vergroting van de verkeersveiligheid voor vrachtverkeer door het plaatsen van een bandenspanningsmeter nabij Veghel, waardoor, in geval van afwijkingen, direct gehandeld kan worden.
- Verbeteren van de doorstroming vrachtverkeer door het vrachtverkeer te laten communiceren met de slimme verkeerslichten. Deze zijn inmiddels geplaatst op de N279 nabij de A67, en worden naar schatting in het najaar 2019 ook al geplaatst in Veghel (zie simulatie op <https://www.youtube.com/watch?v=XaffulkgpUg>).
- Stimuleren van ander reizigersgedrag (ander tijdstip, andere wijze van vervoer) door slimme mobiliteitsdiensten toe te laten op de N279 (start vanaf zomer 2019 voor een periode van 2 jaar)
- Werknemers anders te laten reizen (ander tijdstip, ander wijze van vervoer) door met werkgevers afspraken te maken (werkgeversbenadering).

- 5 Welke Smartmobility oplossingen zijn reeds bedacht om de leefbaarheid van onze kernen (N615) te waarborgen en wat is de status?

Antwoord: zie vraag 4

- 6 Zijn bedrijven uit Laarbeek en directe omgeving bereid om mee te werken aan smartmobility maatregelen? Is hiervoor een draagvlakonderzoek gedaan?

Antwoord: Ja, er worden communities gevormd rondom de werkgeversbenadering (ism het BMN) en slimme communicatie (Smart Logistics). Ook bedrijven uit Laarbeek doen hier aan mee.

- 7 Welke andere maatregelen of aanpassingen zorgen hiervoor of worden onderzocht om het doel onder vraag 3 te bereiken? En binnen welke termijn en verwachte kosten kunnen deze maatregelen of aanpassingen worden gerealiseerd? Graag willen we een overzicht en uitleg over de huidige bekende plannen om dit doel te bereiken.

Antwoord: Binnen het programma SmartwayZ.NL zijn diverse projecten in opstart (MIRT-verkenning A67, onderzoek Randweg A2-A50, diverse (multi-modale) activiteiten uit Bereikbaarheidsakkoord ZO-Brabant). Zie ook www.smartwayZ.NL

- 8 Is er al een praktische oplossing voor de Beekse Brug? Wat is de status van deze oplossing?

Antwoord: Nee, er is op voorhand nog geen oplossing benoemd. De recent opgestarte

planstudie N615/N272 zal leiden tot oplossingsrichtingen en uiteindelijk een voorkeursalternatief. Uitgangspunt voor deze studie is een inrichting van de N615 als gebiedsontsluitingsweg binnen en buiten de bebouwde kom. Aanleg van nieuwe wegenstructuur of vervanging van de huidige brug zitten niet in de scope van deze planstudie.

- 9 In hoeverre is bij het groot onderhoud aan de N615 al rekening gehouden met de overige deelopgaven uit het bereikbaarheidsakkoord, zijn er nog aanpassingen mogelijk (verkeersveiligheid vergroten, situatie hoofakker Lieshout)? Of is dit een afgesloten gedeelte? Wat is de status van een snelfietspad Gemert-Eindhoven?

Antwoord: Het voorgenomen groot onderhoud N615 was nodig en kon niet uitgesteld worden tot alle uitkomsten uit het bereikbaarheidsakkoord en studie bundelroutes bekend zouden zijn. Hiertoe is reeds in 2014 een planstudie gedaan. De voorbereiding vond plaats in 2017 en de uitvoering in 2018. De aanneme bij de voorbereiding was dat de N615 een gebiedsontsluitingsweg zou blijven waarbij zo veel mogelijk "no regret" maatregelen zijn getroffen. In overleg met gemeente Laarbeek zijn er tal van aanpassingen doorgevoerd ter vergroting van de verkeersveiligheid. Ter plaatse van het gereconstrueerde kruispunt Deense Hoek zijn inmiddels kleinschalige aanpassingen doorgevoerd naar aanleiding van ongevallen. Voor het wegvak Deense Hoek – Gerwen loopt momenteel een quick-scan die zou kunnen leiden tot aanvullende, kleine verbetermaatregelen. Deze quick scan maakt geen onderdeel uit van de planstudie N272/N615 die recent is opgestart. De status van de snelfietsroute Gemert – Eindhoven is aan de regio, waarin ook gemeente Laarbeek participeert. Als het tracé bekend is, kan daarmee in de planstudie N615/N272 rekening worden gehouden.

- 10 In hoeverre worden de verschillende deelopgaven uit het bereikbaarheidsakkoord met elkaar afgestemd?

Antwoord: Het bereikbaarheidsakkoord is een aparte deelopgave binnen SmartwayZ.NL. Zowel binnen SmartwayZ.NL, als binnen de deelopgave vindt regelmatig afstemming plaats. Binnen de deelopgave is een ambtelijk team actief met de afstemming van de diversen acties. In het ambtelijk en bestuurlijk overleg Bereikbaarheidsagenda Regio Oost worden de projecten met elkaar afgestemd. Binnen het MRE-gebied zijn 4 deelgebieden aangewezen: regio Kempen, regio Oost, regio Zuid en regio BOVENS (Best, Oirschot, Veldhoven, Eindhoven, Nuenen en Son).

Sommige gemeenten zitten in meerdere deelgebieden, omdat diverse projecten ook regio-overschrijdend zijn. Op de website <https://zoslimbereikbaar.nl/projecten> zijn ruim 130 projecten te zien die zijn opgenomen in de Bereikbaarheidsagenda.

- 11 Is er vertrouwen bij de provincie dat er binnen enkele jaren voldoende realistisch en betaalbare maatregelen of aanpassingen gerealiseerd kunnen worden om de verkeersproblematiek en de leefbaarheid binnen Laarbeek te normaliseren?

Antwoord: Ja, dat vertrouwen is er.

12 Is er al een plan van aanpak t.a.v. de benodigde natuurcompensatie voor o.a. de omleiding Dierdonk? Is er de intentie vanuit de provincie om deze compensatie te realiseren voordat de schade in met name de omgeving van de omleiding wordt aangericht?

Antwoord: Ja en Ja. Er is een globaal natuurcompensatieplan, waarin de compensatieopgave is opgenomen inclusief het zoekgebied waarbinnen de compensatie gaat plaatsvinden (zie www.ruimtelijkeplannen.nl). Het zoekgebied ligt in een ruim gebied om de N279 Veghel – Asten.

13 Is er een plan van aanpak ter voorkoming van verkeerschaos op de N279 en omliggende wegen als gevolg van de voorgestelde aanpassing van de N279? Hoe wordt voorkomen dat tijdens deze periode de verkeersdruk op de N615 en de kernen van Laarbeek onbeheersbaar wordt?

Antwoord: Dit is aan de aannemer die het werk gaat realiseren. De provincie geeft de aannemer wel eisen en randvoorwaarden mee (zie ook vraag 14).

14 Zorgt de voorgestelde aanpassing van de N279 voor voldoende garantie dat bij calamiteiten op deze weg de omliggende wegen onacceptabel worden belast? Is er een plan van aanpak hoe te handelen bij calamiteiten op deze weg?

Antwoord: Er zijn vastgestelde omleidingsroutes in van geval van calamiteiten. In geval van een calamiteit kan er echter ook plaatselijk gehandeld worden (door de o.a de Verkeerscentrale) en worden indien noodzakelijk lokale maatregelen getroffen.

15 Welke maatregelen worden er getroffen om de verkeershinder, fijnstof/geluid, te verminderen langs de voorgestelde route van de N279? Wordt hiervoor een plan van aanpak gemaakt waarbij zoveel mogelijk aspecten, zoals geluid/fijnstof gecombineerd worden met natuurlijke bermen en natuurlijke geluidwerende en/of stofvangende voorzieningen, zoals geluidswallen/hagen?

Antwoord: Er worden mitigerende maatregelen getroffen in de vorm van geluidsschermen of –wallen en stil asfalt over het gehele tracé. Gemeenten bekijken samen met de provincie of innovatieve geluidsmaatregelen mogelijk zijn (middels co-financiering). Bestaande wallen blijven gehandhaafd of komen voor zover mogelijk weer terug. Waar mogelijk vindt natuurlijke begroeiing van geluidswallen plaats (zie ook www.ruimtelijkeplannen.nl).

Om de vergadering Ruimtelijk Domein van 17 april zo goed mogelijk te benutten willen wij vragen om vooraf schriftelijk een algemene toelichting te geven van de status van de verschillende deelopgaven uit het bereikbaarheidsakkoord welke voor Laarbeek van belang zijn en om mogelijke antwoorden op de bovenstaande vragen.

Indien u vragen heeft ten aanzien van de bovenstaande vragen dan kunt u contact met ons opnemen middels het emailadres: marcel.vanderheijden@hotmail.com.

CDA-fractie Laarbeek
Marcel van der Heijden
fractievoorzitter

Algemeen Belang Laarbeek

Naar aanleiding van onderstaande mail bijgaand de vragen in het kader van de bereikbaarheidsagenda N279, N615 en N272 vanuit ABL.

1. Het pad van het dossier van de Beekse brug is momenteel een gang van studie naar studie waarbij de planningen voor concrete oplossingen structureel overschreden worden. Kan een concrete planning met mijlpalen gegeven worden waarop gestuurd gaat worden met de huidige studie N272 / N615 en waar ook aan vastgehouden gaat worden?

Antwoord: De raadsinformatiebrief van 24 januari 2019 geeft achtergronden. Uitgaande van een MER, grondverwerving, ruimtelijke procedures moet rekening gehouden worden met een start van de uitvoering in de loop van 2023. Indien die (zware) procedures niet nodig zouden blijken, dan is start uitvoering wellicht vanaf begin 2022 mogelijk. Een meer concrete planning kan opgesteld worden als in de eerste helft van 2020 het voorkeursalternatief uit de planstudie bekend is.

2. In het najaar van 2018 is het onderzoek naar de bundelroutes gepresenteerd. Als uitkomst van dit onderzoek is een kaart met knelpunten verkregen voor vervolgstudies. Ons inziens wijkt deze kaart niet af van de knelpunten die al waren benoemd in het bereikbaarheidsakkoord en zijn we niet veel verder. Uit de onderliggende stukken hebben we geen nieuwe inzichten kunnen ontdekken. Wat is de provincie Noord-Brabant zelf wijzer geworden van deze studie wat nu meegenomen moet worden in de studies?

Antwoord: De bundelroutestudie heeft aangetoond dat de N615 voor nu en in de toekomst, ongeacht of er nog andere maatregelen worden getroffen, altijd een functie heeft en behoudt als gebiedsontsluitingsweg. Deze uitkomst is de basis geweest voor de onlangs opgestarte planstudie.

3. In de raadsinformatiebrief van 24 januari over de studie N615/N272 staat: "In de planstudie wordt gekeken naar het verwachte verkeersbeeld in 2030, waarin de regionale ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit zijn verwerkt. Vervolgens wordt gekeken of de huidige infrastructuur voldoet. Als uit deze analyse blijkt dat de huidige infrastructuur ontoereikend is, dan worden diverse oplossingsrichtingen tegen het licht gehouden. Waarbij het huidige tracé (inclusief Beekse Brug) het uitgangspunt is." Waarom wordt dit traject opnieuw doorlopen? In het bereikbaarheidsakkoord, de recente studie bundelroutes en vele andere rapporten is al vastgesteld dat er een probleem is. Een studie naar oplossingen zou beter passen. Dit zouden we graag toegelicht zien.

Antwoord: Elke (provinciale) planstudie start met het kwalitatief én kwantitatief in beeld brengen van de problematiek op basis van de meest actuele gegevens, zo ook deze planstudie. Zoals de raadsinformatiebrief ook vermeld worden daarop oplossingsrichtingen bepaald, vergeleken, getrechterd en uiteindelijk een voorkeursalternatief bepaald.

4. Zijn er al oplossingsrichtingen voor de brug en de weg waaraan gedacht wordt en gedeeld kunnen worden?

Antwoord: Zie antwoord op uw vraag 3 en antwoord op vraag 8 van het CDA.

5. Wat zijn de randvoorwaarden en het zoekgebied voor de studie van de N272/N615? Beperkt de studie zich tot doorgaand verkeer op de Provinciale weg of wordt ook gekeken naar een samenspel van omliggende wegen? zoals de Peeldijk en de Professor Dondersweg en inritten van aanwonenden?

Antwoord: Zoals de raadsinformatiebrief aangeeft richt de planstudie N272/N615 zich met name op verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid voor de (verre) toekomst. Het studiegebied betreft de delen van de N272 en de N615 tussen de Oranjelaan in Beek en Donk en de Noord-Om in Gemert en omvat uiteraard ook kruispunten, aansluitende wegen, parallelwegen, fietspaden, uitritten, (fiets)oversteken etc.

6. Is er een provinciaal beleid voor het toelaten van langzaam verkeer op Provinciale wegen bij reconstructie? Is het streven dit bijvoorbeeld altijd te scheiden?

Antwoord: Provincie Noord-Brabant hanteert hiertoe het landelijk concept "Duurzaam Veilig". In dit concept wordt uitgegaan van het zo veel als mogelijk scheiden van langzaam en snelverkeer teneinde conflicten daartussen te voorkomen. Onderzocht wordt wat de invloed is van langzaam verkeer op de N272/N615. Afhankelijk van dat onderzoek worden daartoe al dan niet maatregelen genomen.

7. Kunnen procedures en oplossingen/varianten nog vertragen of gecompliceerd worden omdat Rijkswaterstaat eigenaar van de brug en het kanaal is?

Antwoord: Ja.

8. Op welke momenten vindt terugkoppeling plaats vanuit de studie N272/N615 naar het projectteam van de N279 zodat de juiste ontwerp- en uitvoeringsrandvoorwaarden meegegeven worden? Eventuele wijzigingen kunnen dan efficiënt meegenomen worden in het project N279 en niet later weer gewijzigd te worden.

Antwoord: Uiteraard zijn er binnen de provincie Noord-Brabant voortdurend ambtelijke contacten tussen de projectteams van de N279 en de N272/N615.

9. In eerdere studies is zijn 2 varianten 'inprikker' richting Helmond op tafel gelegd. Bij de studie bundelroutes is deze voor de Beekse brug losgelaten, echter voor de knelpunten binnen Helmond ligt deze nog wel op tafel. Kan dit gedurende het proces nog invloed krijgen op de planning van deze studie?

Antwoord: Nee. De bundelroutesstudie heeft aangetoond dat de N615 voor nu en in de toekomst, ongeacht of er nog andere maatregelen worden getroffen in Helmond, altijd een functie heeft en behoudt als gebiedsontsluitingsweg. De oplossingen die voortkomen uit de opgestarte planstudie worden daarom gezien als 'no-regret' maatregelen.

10. Is er een hiërarchie vastgesteld tussen de N279, N615, N272 en Oranjelaan als het gaat om invloed op elkaars wegen? Stel er is een fantastische oplossing op de N272/N615 heeft nadelen voor de N279 waarop aanpassingen gedaan moeten worden, heeft de N279 dan een status 'onaantastbaar'?

Antwoord: Projecten worden in volgordelijkheid van planvorming en realisatie uitgevoerd. Een PIP kent na onherroepelijkheid haar juridisch-planologisch regime. In de uitvoering kan bekeken worden in hoeverre wijzigingen, passend binnen het juridisch-planologisch regime (kosten)technisch nog haalbaar zijn.

11. In de PIP van de N279 zijn gevolgen voor kruisende wegen beperkt beschouwd. Zo is in het onderzoek naar geluidsbelasting cq toename van de verhoogde N272/615 met de kruising N279 niet beschouwd op toename van geluid. Als er maatregelen noodzakelijk zijn die eigenlijk een gevolg zijn van de N279, hoe wordt dit dan en aan wie ten laste gebracht.

Antwoord: Geluidsbelasting van het gekozen voorkeuralternatief is onderzocht door middel van een akoestisch onderzoek behorende bij het voorkeuralternatief in het PIP (zie www.ruimtelijkeplannen.nl).

12. In de variantenweging van de PIP van de N279 staat omschreven dat de aanleg van de kruising Gemertsweg-N279 vraagt om een stremming van de Gemertseweg. Uiteindelijk is deze variant ook gekozen als voorkeursvariant. Een langdurige stremming lijkt gezien de verkeersdruk onwenselijk. Wat is de visie van de Provincie in deze en wat wordt hierin verder ondernomen?

Antwoord: Een langdurige stremming is inderdaad onwenselijk. Aanleg is een tijdelijke situatie die vraagt om lokale en passende maatregelen. De aannemer maakt hier, als onderdeel van de realisatie een plan voor. Ook hiervoor worden eisen en randvoorwaarden meegegeven aan de aannemer.

13. We zijn erg blij met de keuze voor de onderdoorgang Boerdonk en dat hier ook invulling is gegeven aan verzoeken uit de omgeving. Ook zijn we blij met de kwaliteitsimpuls die het gebied aanvullend krijgt toebedeeld qua natuurinrichting en waterberging. We zijn echter wel benieuwd naar de voorwaarden die de provincie stelt aan de oplossingsrichting van de onderdoorgang en haar aansluitende op- en afritten. De omvang van het verlaagde gebied waar indringing van grondwater van onderaf moet worden voorkomen maar ook regenwater van boven moet worden afgevangen en afgepompt lijkt behoorlijk. Zonder goede randvoorwaarden is het gevaar voor verdroging van de directe omgeving en veel afpompen van water.

Antwoord: Dit is ter nadere uitwerking. Een (geo)hydrologische studie/berekening gaat uitwijzen wat de benodigde maatregelen te zijn.

14. Is er meer duidelijkheid over het eerdere voornemen om een pompstation op te nemen bij de onderdoorgang Boerdonk rechtstreeks aan de westkant van de N279 op Laarbeeks grondgebied en wat betekent dit dan verkeerskundig voor de Bosscheweg in Beek en Donk
- Antwoord:** Dit is verantwoordelijkheid van de gemeente Laarbeek: In aansluiting op het principeverzoek van Vissers Horst Beheer B.V. inzake de vestiging van een tankstation voor motorbrandstoffen annex winkelruimte en wasgelegenheden aan de Bosscheweg in Beek en Donk, hebben burgemeester en wethouders op 18 juli 2017 besloten bereid te zijn het verzoek positief te benaderen. In het kader van de vestiging moet daarbij worden voldaan aan een aantal randvoorwaarden die ter kennis gebracht zijn van de verzoeker. Sindsdien hebben er nog diverse contacten plaatsgevonden tussen Vissers en de gemeente, zonder dat dit tot op heden geleid heeft tot een verdere uitwerking van het principeverzoek.

Mochten er naar aanleiding van bovenstaande nog vragen zijn of verheldering noodzakelijk zijn dan horen we dat graag.

Met vriendelijke groet,
Bas van Sinten
ABL

PNL

Onderstaand de vragen van PNL aan de provincie voor de bijeenkomst op 17 april as over de bereikbaarheid.

De fractie PNL

Vragen over monitoring

Inleiding

De Provinciale Staten namen bij het besluit een motie aan die het college van GS oproept een real time monitoringssystematiek op te zetten voor de N279 tussen Veghel en Asten en deze in 2019 operationeel te hebben. Door monitoring van het verkeer wordt bekeken hoe de verkeersdrukke zich in de komende jaren ontwikkelt. De huidige N279 wordt dusdanig verbouwd dat een eventuele verbreding naar 2x2 rijstroken op termijn niet leidt tot desinvestering. Zo worden viaducten bijvoorbeeld al breed genoeg aangelegd.

1. Wanneer wordt deze monitoring operationeel?

Antwoord: Er wordt ingezet op het operationeel hebben van een monitoringssysteem eind 2019.

2. Wanneer zijn de eerste resultaten te verwachten en openbaar?

Antwoord: Zie ook het antwoord op vraag 1. Meten is één, maar betrouwbare gegevens is twee. Zodra er stabiele en betrouwbare gegevens voorhanden zijn, worden deze gepubliceerd. Naar alle waarschijnlijkheid zal dit 2020 worden.

3. Wordt er bij de monitoring ook een vergelijk gemaakt met de cijfers waar nu mee wordt gewerkt, zodat er een objectieve afweging kan worden gemaakt?

Antwoord: De aard van de meetgegevens is verschillend, maar er zal uiteraard een vergelijking plaats gaan vinden met de huidige meetgegevens. Hoe dit moet gaan gebeuren, zal zeer zorgvuldig moeten worden uitgezocht omdat je immers appels met appels wilt blijven vergelijken.

4. Wat is de formele actualiteit van de nieuwe cijfers?

Antwoord: Niet duidelijk is wat de vraagsteller exact bedoelt. Indien wordt bedoeld de gemeten verkeerscijfers uit 2018: deze zijn inmiddels gecontroleerd en worden momenteel landelijk verwerkt. Zodra dit proces is afgerond, vraagt de provincie haar gegevens op, controleer deze nog een keer en publiceert deze via haar website. De verwachting is dat proces rond de zomer 2019 gereed is.

5. Indien er verschillen worden geconstateerd wordt dan ambtelijk het bestuur voorgesteld het eerder genomen besluit te herzien?

Antwoord: Ook hier is niet duidelijk wat de vraagsteller exact bedoelt. Indien gemeten verkeerscijfers worden vergeleken met modelmatig berekende verkeerscijfers (bv. in 2030), dan dienen de tellingen in een reeks van jaren (of te wel een trend) met de geprognoseerde aantallen te worden vergeleken en niet de tellingen in enig jaar alleen. Tellingen worden voort gebruikt voor de actualisatie van verkeersmodellen, die weer de basis vormen voor de planstudies.

Smart Mobility

De basis voor de 1x1 rijbaan ligt in de ontwikkelingen en verwachte mogelijkheden van Smart Mobility.

En bij de vragen Smart mobility wanneer auto's en wegen hiervoor ook geschikt zijn.

Wanneer smart mobility wat meer voet aan de grond krijgt en een keuze gemaakt wordt voor het autonome rijden probeer dan de kernen voor het doorgaande verkeer te ontzien en het doorgaande verkeer om de dorpen te leiden. Dit geeft rust in de kernen, de zelfrijdende auto kan beter anticiperen op het aanwezige verkeer. In kernen zijn verschillende verkeersdeelnemers waarbij de zelfrijdende auto rekening mee moet houden. Denk met name aan voetgangers, fietsers en vooral de kinderen en ouderen.

Gaan we voor een andere vervoerswijze keuze dan nog zou het doorgaande verkeer buiten de kernen gehouden moeten worden. Dit verhoogt de leefbaarheid.

Vragen hierover.

6. Is er een opsomming van maatregelen te geven die tot Smart Mobility worden gerekend?

Antwoord: zie vraag 4 bij het CDA. Smart Mobility is uiterst divers: van werkgeversbenadering, multimodale oplossingen, in-car-data en wegkantcommunicatie, tot volledige 'connected and automotive driving'.

7. En zo ja, welke zijn deze?

Antwoord: zie vraag 4 bij CDA

8. Indien deze kunnen worden toegepast is dan uit onderzoek gebleken dat het ook grote voordelen zal opleveren voor wat betreft de verbetering van de doorstroming?

Antwoord: Ja, met name uit praktijkervaringen. Zie ook vraag 4 bij CDA en vraag 9. Resultaten zijn inmiddels voorhanden, zij het relatief beperkt, daarvoor is Smart Mobility nog teveel in ontwikkeling. We leren van de verschillende deelopgaven en ontwikkelingen binnen SmartwayZ.NL, en van andere nationale en internationale ontwikkelingen. De verwachtingen zijn er en resultaten zullen we, ook proefondervindelijk, gaan boeken.

9. Zijn er al ervaringen met Smart Mobility?

Antwoord: Ja, uit studies en eerste ervaringen elders weten we dat er resultaten te boeken zijn. Dat is juist reden dat we deze ook op het wegennet binnen SmartwayZ.nl gaan toepassen. Voor meer informatie willen we wijzen op het ITS-Europoe-congres in juni 2019 in Eindhoven-Helmond plaatsvindt. Voor meer ervaringen en informatie: zie www.smartwayz.nl en <https://itseuropoe.com>.

10. Wanneer zijn auto's en wegen hiervoor ook geschikt?

Antwoord: deze vraag is te breed en smart mobility is te divers om hier een passend antwoord op te kunnen geven. Zie verder vraag 9.

11. Is er al meer duidelijkheid over de vervoerswijze keuze? Gaan we voor autonoom (zelfrijdende) auto of wordt het MaaS (mobility as a service).

Antwoord: De verwachting is dat op termijn vormen van connected geautomatiseerd rijden gecombineerd gaan worden deelgebruik / deelmobiliteit (MAAS). We verwachten dat autonoom rijden nooit zelfstandig zal zijn maar connected met de omgeving en met elkaar en niet autonoom maar geautomatiseerd. Volledig Connected Automatisch rijden zal nog lang op zich laten wachten. De prognoses over de ontwikkelingen lopen echter uiteen. Binnen het Europese traject Ertrac worden de ontwikkelingen gevolgd en vanuit wegbeheerders kan hierop worden geanticipeerd.

Relatie N279 met bundelroute aanpak

12. Worden de verkeersontwikkelingen van de N279 in relatie bekeken met de knelpunten in het kader van de bundelroute aanpak?

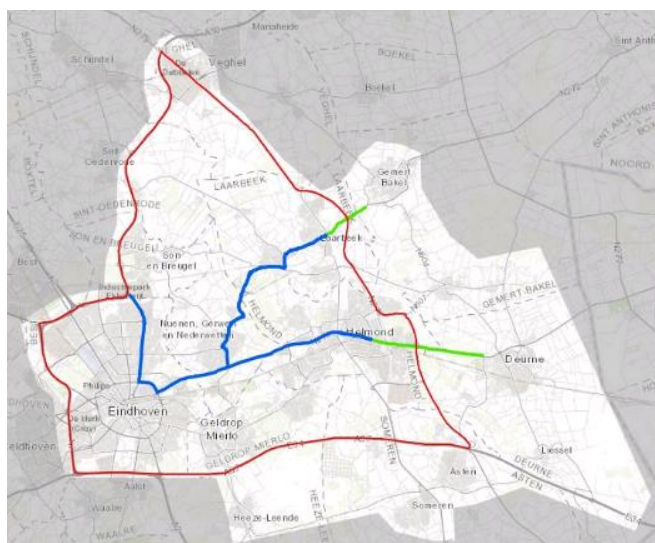
Antwoord: Nu het PIP N279 is vastgesteld, wordt, bij de verdere uitwerking van de projecten voorkomende uit de studie Bundelroutes, rekening gehouden met de ontwikkelingen op de N279.

13. Zo ja, welke effecten zijn hier meetbaar/merkbaar voor de inwoners?

Antwoord: Onduidelijk is wie nu wordt bedoeld met de inwoners. Het is het doel dat, indien de knelpunten op de bundelroute worden opgeheven, de robuuste rand samen met de bundelroute ervoor zorgt dat er minder verkeer/sluipverkeer plaatsvindt door het omliggende gebied (zie vraag 14).

14. Zorgt de voorgestelde robuuste rand (N279) niet voor meer sluijverkeer indien de bundelroute worden geoptimaliseerd?

Antwoord: Regionaal is een verkeerssysteem bedacht met bundelroutes, inprikkers en robuuste randen, zoals is aangegeven op het onderstaande kaartje.



Een van de doelen van de studie Bundelroutes is het bundelen van verkeer op de gewenste routes en voorkomen dat verkeer van de robuuste randen via de bundelroutes door het gebied gaat rijden.

Het antwoord op de vraag is dus dat de robuuste rand niet voor meer sluipverkeer gaat zorgen na het opheffen van de knelpunten op de bundelroutes.

15. Wat wordt verstaan onder co-modale maatregelen?

Antwoord: Voor verplaatsingen kan worden gekozen uit verschillende vervoermiddelen of een soepele combinatie daarvan. Informatie en aanbod stimuleren een keuze die leidt tot een optimum tussen de belangen van de individuele reiziger, die van de overige reizigers en de omgeving. Resultaat: een optimale presentatie van het mobiliteitssysteem.

Co-modale maatregelen betekent dus dat niet alleen maatregelen worden genomen voor het autoverkeer, maar ook op het gebied van openbaar vervoer, fiets en gedragsveranderingen.

16. Zorgt de eventuele omleiding in Nuenen niet voor meer verkeer in Laarbeek? Is het daarom niet beter een noordelijke variant voor te stellen voor aansluiting bij Ekkersrijt in Son?

Antwoord: Uit de bundelroutesstudie komt niet naar voren dat een eventuele oostelijke omleiding bij Nuenen leidt tot een forse toename van verkeer op de N615 bij Beek en Donk. Bij de uitwerking van een eventuele oostelijke omleiding Nuenen wordt als voorwaarde meegegeven dat de oplossing binnen de uitgangspunten van de bundelroutes blijft en niet mag leiden tot grote negatieve effecten hebben op andere deeltrajecten.

17. Wanneer we de bundelroute willen propageren, dien je ook de consequenties ervan te nemen. Door deze robuust te maken. Wanneer je dit niet doet dan krijg je het verkeer wat je er graag wilt hebben er niet naar toe. Is over deze stelling ook nagedacht of zijn het alleen de berekeningen en de verwachte groei van het verkeer die bepaald heeft over de voorgestelde keuze 2x1 strooks weg?

Is het verkeer eenmaal terug op de oude route dan heb je ze zomaar niet terug op de bundelroute.

Antwoord: Over de N279 en de Bundelroutes is uiteraard goed nagedacht. Door op de N279 de kruisingen ongelijkvloers te maken wordt deze robuuste rand een aantrekkelijke route die we willen propageren. Volgens de prognoses tot 2030 is er dan nog geen noodzaak om de N279 2x2 te maken.

18. Hoe staat het met de nieuwe snelle fietsverbindingen voor woon-werkverkeer? Ook deze vervoerswijze kan invloed hebben op de overige keuze die de inwoners hebben.

Er is namelijk een toename van fietsverkeer in deze regio. In de steden neemt het gebruik van de auto als vervoermiddel al af.

Antwoord: In de Bereikbaarheidsagenda zijn diverse nieuwe snelle fietsverbindingen opgenomen. Een belangrijke fietsverbinding die door Laarbeek loopt is het snelfietspad Gemert-Eindhoven. Een deel hiervan wat tussen Beek en Donk en Gemert loopt kan worden betrokken bij de planstudie N272/Beekse brug die onlangs is gestart.

Verder is de planning dat dit jaar wordt gestart met een inrichtingsplan voor een snelfietspad langs het Wilhelminakanaal. Gemeente Oirschot is trekker van dit project.

19. Valt het fietspad langs de gevaarlijke Sonseweg onder de Bundelroute?

Zo ja hoe kan de procedure worden versneld om het fietspad sneller te realiseren? Zo nee, wat moet er gebeuren om dit fietspad onder het regime van het bereikbaarheidsakkoord te laten vallen? Het gaat hier tenslotte om een sluiproute met veel verkeer in het kader van de noord-oost verbinding en de bereikbaarheid van Eindhoven.

Antwoord: Het fietspad langs de Sonseweg valt niet onder de bundelroute. Om onder het bereikbaarheidsakkoord te kunnen vallen zal aangetoond moeten worden dat hier sprake is van een belangrijke totale route/relatie met fietspotentie. En dat door het realiseren van het fietspad een bijdrage wordt geleverd aan een betere regionale bereikbaarheid. Daarnaast moet ook overeenstemming zijn met de gemeenten Nuenen en Son en Breugel dat ook zij deze route belangrijk vinden en kansrijk vinden. Dit omdat het bereikbaarheidsakkoord gaat over hele routes.