

Statenfractie Partij voor de Vrijheid
De heer H. van den Berg
Postbus 90151
5200 MC 's-HERTOGENBOSCH

Brabantlaan 1
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
Telefoon (073) 681 28 12
Fax (073) 614 11 15
www.brabant.nl
IBAN NL86INGB0674560043

Bereikbaarheid
openbaar vervoer en fiets:
www.brabant.nl/route

Onderwerp

Beantwoording schriftelijke vragen over het schrappen van de Ruit en de inzet van Smart Mobility

Geachte heer Van den Berg,

Bij brief van 7 april 2018, ingekomen op 9 april 2018, heeft u namens de PVV fractie schriftelijke vragen gesteld.

Wij beantwoorden deze vragen als volgt.

Voordat we specifiek ingaan op de door uw fractie gestelde vragen, maken we graag van de gelegenheid gebruik om een aantal zaken in een breder perspectief te plaatsen. Na de gemeenteraadsverkiezingen van 2014 en het aantreden van dit provinciebestuur was er voor de Ruit om Eindhoven geen draagvlak in de regio. In die bestuurlijke context is dit college daarom gestart met onderdelen van het Ruit-plan waarvoor wel steun bestond. Die aanpak heeft geresulteerd in een evenwichtig programma SmartwayZ.NL waarvoor breed maatschappelijk draagvlak werd gevonden in de regio en het Rijk én waaraan het Rijk ook stevig financieel wil bijdragen.

Met dit programma kiezen wij nadrukkelijk voor een én-én-aanpak: oplossen van concrete knelpunten in de infrastructuur en het stimuleren, testen en breed uitrollen van smart mobility-toepassingen. Nog dit jaar besluiten uw Staten over de aanpak van de N279 tussen Veghel en Asten. Met het Rijk zijn afspraken gemaakt over een MIRT-verkenning voor de A58 Breda - Tilburg en de aanpak van de A67 waarbij we kijken naar zowel smart als uitbreiding van infra. Het Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant bevat de maatregelen die de regiogemeenten in de driehoek Eindhoven-Veghel-Asten inzetten om de regio bereikbaar te houden vanuit een integrale mobiliteitsbenadering. Een belangrijk onderdeel van het Bereikbaarheidsakkoord van de regio is daarbij de 'Bundelroutestudie' voor oplossingen voor het ontlasten van het middengebied.

Datum

24 april 2018

Ons kenmerk

C2225050/4347568

Uw kenmerk

-

Contactpersoon

C. (Catelijne) Thomassen

Telefoon

(073) 680 8204

Email

cthomassen@brabant.nl

Bijlage(n)

-

1. *Heeft u het artikel gelezen en staan er volgens u onjuistheden in? Zo ja, welke?*

Antwoord: Ja, wij hebben het artikel gelezen. Wij lezen in het artikel een reflectie over de bereikbaarheid van de regio vanuit de persoonlijke beleving van de verslaggever en zijn woon-werksituatie. We zetten wel vraagtekens bij de opmerking dat er in Eindhoven en Helmond geen sprake is van een fijnmazig OV-systeem maar dat is mogelijk ingegeven door de persoonlijke woonomgeving en mobiliteitswensen van de journalist.

Datum

24 april 2018

Ons kenmerk

C2225050/4347568

2. *Welke Apps, spitsmijden, B-riders en andere "slimme" manieren zijn er gebruikt om de filedruk bij Eindhoven te verminderen? Graag een uitputtend overzicht met separaat per actie de kosten, het aantal deelnemers en het aantal vermeden voertuigkilometers op de autosnelwegen A2, A67, A50, A58 en A270 bij Eindhoven en Helmond vermeld, of hiervan een schatting indien exacte cijfers niet voorhanden zijn.*

Antwoord: Om de filedruk bij Eindhoven te verminderen en de bereikbaarheid van Zuid-Nederland te verbeteren, hanteren wij binnen het programma SmartwayZ.NL een integrale aanpak met het uitgangspunt 'Smart waar het kan, asphalt waar het moet'. Om die reden wordt naast uitbreiding van de infrastructuur ook ingezet op de ontwikkeling van nieuwe (innovatieve) vervoersconcepten die afgestemd zijn op de wensen van de gebruikers. Smart Mobility gaat verder dan alleen de inzet van app's. Het gaat om het breed inzetten van technologische oplossingen, voor het verbeteren van verkeersveiligheid, kwaliteit leefomgeving en bereikbaarheid. Het is niet mogelijk om specifiek voor alle projecten rond Eindhoven en voor elk van deze programmaonderdelen te benoemen hoeveel mensen eraan deelnemen of het aantal voertuigkilometers dat daarmee vermeden is. Voor de projecten *B-riders* en *Spitsmijden Nederweert - Eindhoven* kunnen we dat wel.

Over de resultaten van het project *B-riders* hebben wij uw Staten geïnformeerd in antwoord op de technische vragen die PVV-fractie heeft gesteld bij de perspectiefnota. Gedurende de hele B-Riders periode (september 2013 - oktober 2014, 13 maanden) zijn 567.010 fietsritten gemaakt die hebben geresulteerd in 5.500.000 fietskilometers, gemiddeld 9,7 km per fietsrit. Uitgaande van 277 werkdagen gedurende deze periode (255 per jaar) zijn gemiddeld circa 2.050 fietsritten per werkdag gemaakt. Dit aantal is 69.6% van de totale mobiliteit van de deelnemers (enquête), de totale mobiliteit betreft hiermee gemiddeld circa 3.000 ritten per werkdag. Vóór B-Riders zouden 58.8% van deze ritten met de auto gemaakt zijn, na B-Riders nog maar 23.6%. Dit zijn gemiddeld circa 1.025 minder autoritten in de spits. Dit is gedurende de looptijd van het project gerealiseerd. In B-riders heeft de provincie Noord-Brabant samen met het ministerie van I&W €3,66 miljoen geïnvesteerd. Het programma B-riders wordt nu overgedragen aan marktpartijen om verder uit te rollen in Nederland.

Tot en met december 2017 liep het project *Spitsmijden Nederweert - Eindhoven* om de filedruk op dit deel van de A2 te beperken door weggebruikers in de spits te verleiden op een andere manier of op een ander tijdstip te reizen. In de spits kent dit traject 10.000 tot 15.000 weggebruikers. Doel was om dagelijks 5 tot 7% van de weggebruikers te bewegen om de spits te mijden. Er werden gemiddeld per ochtendspits ruim 700 spitsmijdingen gerealiseerd. Hiervoor hebben de provincie Noord-Brabant en het ministerie van I&W samen € 1,1 miljoen geïnvesteerd.

Datum

24 april 2018

Ons kenmerk

C2225050/4347568

We stellen daarnaast onze data beschikbaar, zodat marktpartijen deze kunnen gebruiken voor hun bestaande dynamische route-informatie apps, waardoor voor weggebruikers exact zichtbaar is waar en wanneer file is, zodat er een andere route kan worden gekozen, een alternatieve vervoerwijze of een ander tijdstip om te reizen.

Voor een uitgebreid overzicht van alle inzet en bereikte mijlpalen van Smart Mobility binnen SmartwayZ.NL verwijzen wij u naar de [derde voortgangsrapportage d.d. 28 februari 2018](#).

3. *Deelt het college de mening van de Eindhovense SP-wethouders dat het hele "smartmobility" verhaal feitelijk nog in de kinderschoenen staat? Zo nee, waarom niet?*

Antwoord: De eerste toepassingen van innovaties op het gebied van Smart Mobility dateren van circa tien jaar geleden. Daaronder vallen onder andere de projecten Spitsmijden en Brabant In-Car I, II en III. Mede dankzij deze projecten zijn technieken en toepassingen in innovatieve vervoersconcepten verder ontwikkeld door marktpartijen en zijn de eerste toepassingen gereed voor bredere uitrol naar de markt. We begrijpen dat de verwachtingen hoog zijn, maar zoals met alle innovaties zijn de technologische ontwikkelingen niet altijd direct gereed voor grootschalig gebruik.

Smart Mobility oplossingen kunnen alleen worden toegepast als ze voldoen aan randvoorwaarden, zoals veiligheid, privacy, security etc. Al deze stappen zijn nodig om in de toekomst onder andere autonoom rijden mogelijk te maken. Een goed voorbeeld van opschaling is het intelligent maken van in totaal circa 200 verkeersregelininstallaties in de steden van BrabantStad dit jaar, waardoor marktpartijen nieuwe toepassingen kunnen aanbieden aan reizigers zoals prioriteit voor hulpdiensten of specifieke groepen als vrachtverkeer of fietsers.

Dus nee, Smart Mobility staat niet meer in de kinderschoenen maar de toepassingen bevinden zich nog wel in een ontwikkelfase waardoor meetbare effecten om onder andere de filedruk te verminderen nog niet aantoonbaar zijn. Dat effect zal de komende tijd bij verdere ontwikkeling en opschaling moeten blijken.

Datum

24 april 2018

Ons kenmerk

C2225050/4347568

4. *Heeft het college nog nieuwe versies van die "slimme", "innovatieve" of zelfs "disruptieve" oplossingen in petto? Zo ja, welke?*

Antwoord: Ja, wij blijven nieuwe technieken op het gebied van duurzame en innovatieve mobiliteitsdiensten toepassen en ondersteunen bedrijven bij het testen en uitrollen van Smart Mobility-oplossingen op grotere schaal. We kiezen voor innovatie en opschalen op het gebied van Coöperatief en Autonoom Rijden (CAD) en Smart Logistics. En passen Mobility as a Service (MaaS) oplossingen toe die zich al elders hebben bewezen.

In onze aanpak hanteren we fases: het *Mobility Lab* faciliteert startups om prototypes te testen in de praktijk. *MobilitymoveZ.NL* maakt het mogelijk om verder ontwikkelde mobiliteitsconcepten te testen in een echte omgeving, met echte gebruikers. Via *Mobility Market* kunnen concepten die zich daadwerkelijk bewezen hebben worden opgeschaald. Met *Smart Logistics* werken we aan beter, slimmer organiseren, plannen, besturen en uitvoeren van goederenstromen door inzicht / koppeling / integratie van logistieke data en smart mobility data. Voor een overzicht van de verschillende projecten en ontwikkelingen verwijzen wij u naar de derde voortgangsrapportage *SmartwayZ.NL* d.d. 28 februari 2018.

5. *Ook de huidige VVD, D66, SP en PvdA-coalitie probeert - net als de vele voorgaande - de automobilist te bewegen om van de auto naar het OV over te stappen. In hoeverre is dat ook nu mislukt? En in hoeverre denkt dat de overstappers die te vinden zijn dit uit vrijwillige beweging hebben gedaan, dat wil zeggen: de auto niet aan de kant hebben moeten zetten wegens de extreme belastingdruk op autobezit en -gebruik?*

Antwoord: Nee, dat probeert dit provinciebestuur niet. Met een integrale aanpak in ons mobiliteitsbeleid investeren wij wel in het oplossen van bestaande knelpunten in het infrastructuurnetwerk, zorgen we voor goed en betrouwbaar OV en investeren we onder andere in snelfietsroutes om het gebruik van de fiets te stimuleren. Door nieuwe vormen van openbaar vervoer te ontwikkelen (bijvoorbeeld meer on-demand), kunnen meer Brabanders mobiel worden/blijven, wat de leefbaarheid in de kleine kernen en mobiliteit van ouderen en minder validen zal verbeteren. We schrijven dus geen modaliteit voor maar bieden alternatieven waarbij eenieder de vrijheid heeft om zelf de best passende vervoerswijze te kiezen.

6. *Hoelang probeert u nog de automobilist vanuit zijn comfortabele auto op de oprit in het en enige afstand door weer en wind te bereiken winderige bushokje te krijgen en hoeveel geld wenst u daar aan te besteden? Bent u het met de PVV eens dat dit nooit gelukt is en nooit zal lukken, tenzij de lastenverzwaring voor de automobilist nóg extremer wordt?*

Antwoord: Dit proberen we niet.

7. *Wanneer komt u – door schade, schande en steeds vaker tot een uur filewachttijd bij Eindhoven en chaos op de secundaire wegen hopelijk eindelijk wijs geworden – met het voorstel om de Noord-Oostcorridor / Ruit en een met 2x2 rijbanen N279 tussen Beek en Donk en de A67 alsnog en met spoed aan te leggen?*

Antwoord: Zoals aangegeven in de inleiding: we voeren die onderdelen van oorspronkelijke plannen voor de Ruit waarvoor draagvlak bestaat uit. Nog dit jaar kunnen uw Staten een besluit nemen over de toekomstbestendige aanpak voor de N279 tussen Veghel en Asten. Voor het verbeteren van de bereikbaarheid, doorstroming en leefbaarheid in het gebied tussen Eindhoven – Veghel – Asten voeren wij op dit moment samen met de betrokken gemeenten een studie uit naar de zogenaamde ‘bundelroutes’. Dit onderzoek moet leiden tot oplossingen voor het ontlasten van onder andere de Kennedylaan in Eindhoven, de N615 bij Nuenen en de A270 tussen Helmond en Eindhoven. Nog dit jaar willen we hiervoor samen met de betrokken gemeenten keuzes maken voor te nemen maatregelen.

Datum

24 april 2018

Ons kenmerk

C2225050/4347568

Gedeputeerde Staten van Noord Brabant,

de voorzitter,

de secretaris,

prof. dr. W.B.H.J. van de Donk

drs. M.J.A. van Bijnen MBA