

Aanvullende beantwoording op de technische vragen

Deze vragen zijn in week 16 binnengekomen en zijn zo goed mogelijk beantwoord.

Vragen van de PVV

Vraag 23

p.9: Wat zijn concreet "niet veerkrachtige burgers" en op basis van welke criteria?

Antwoord vraag 23

Niet veerkrachtige burgers zijn mensen die niet kunnen delen in en bijdragen aan een goede kwaliteit van leven in Brabant. Zij missen het vermogen om individueel of samen met hun sociale omgeving te reageren op veranderingen en de toegang tot externe hulpbronnen.

Aanvullende vraag 23

Op deel 2 van de vraag wordt niet ingegaan, de criteria. Graag alsnog heldere beantwoording.

Aanvullende beantwoording vraag 23

We noemen burgers minder veerkrachtig als de omstandigheden waaronder zij leven weinig ruimte laten om zelf of met anderen te reageren op veranderingen. Zo hebben bijvoorbeeld mensen met een laag inkomen doorgaans minder armslag om rond te komen en onverwachte kosten op te vangen. Mensen die een sociaal netwerk ontberen en niet (h)erkend worden in hun directe omgeving, lopen een grotere kans op eenzaamheid en uitsluiting. Wanneer de toegang tot hulpbronnen en een sociaal netwerk ontbreken zijn mensen bovendien op zichzelf aangewezen.

Vraag 28

p.14: Aub cijfers voor Brabant aan de grafiek toevoegen

Antwoord vraag 28

Helaas houdt het Kennisinstituut Mobiliteit (KIM) geen regionale cijfers bij.

Aanvullende vraag 28

De vraag was niet of het kenniscentrum cijfers bijhoudt, de vraag was cijfers voor Noord-Brabant aan te leveren. Wilt u a.u.b. alsnog de cijfers aanleveren voor Noord-Brabant?

Aanvullende beantwoording vraag 28

Deze cijfers worden (ook) niet door de provincie bijgehouden en kunnen gezien het tijdsbestek niet worden aangeleverd.

Vraag 31

p.15: Melding zou zijn gemaakt van het feit dat op termijn meer middelen nodig zijn voor de onderhoudstaak van provinciale wegen.

Graag ontvangen wij een volledig overzicht van:

- jaarlijkse uitgaven voor onderhoud van resp. provinciale wegen, bruggen, fietspaden
- jaarlijkse uitgaven voor verkeersveiligheid
- investeringen in provinciale wegen, bruggen, fietspaden
- opbrengsten opcenten MRB
- bijdragen van het rijk aan de investeringen in wegen
- Per jaar vanaf 2010.

Antwoord vraag 31

De melding van het feit dat er op termijn mogelijk meer middelen nodig zijn voor het onderhoud van de provinciale infrastructuur (pagina 15 van de Perspectiefnota) vindt zijn oorsprong in de beleidsnota Kwaliteit (Onderhoud) Provinciale Infrastructuur (K(O)PI), welke op 6 maart 2018 door GS is

vastgesteld. De nota maakt onderdeel uit van het Statenvoorstel Kwaliteit (Onderhoud) Provinciale Infrastructuur (K(O)PI) en is geagendeerd voor de PS-vergadering van 6 april 2018. Voor de achtergrond en onderbouwing verwijzen wij naar deze stukken.

De jaarlijkse uitgaven bedragen € 26 mln investeringskrediet voor vervangingsinvesteringen en groot onderhoud van het provinciaal wegenareaal en € 13 mln exploitatie voor het dagelijks onderhoud (groen, grijs en installaties) inclusief gladheidsbestrijding.

Daarnaast worden er separaat en incidenteel aanleg- en reconstructieprojecten uitgevoerd voor een verdere verbetering van het provinciale wegennet. We passen hier een integrale benadering toe in afweging én ontwerp. Er is dus niet expliciet aan te geven welk deel van de projectkosten in het kader van de verbetering van de technische staat, verkeersveiligheid of bereikbaarheid is. Jaarlijks worden de Staten via de programmering mobiliteit geïnformeerd over de projecten in het kader van de Regionale Ontwikkelagenda's Mobiliteit (ROA-M) en de geplande onderhoudsprojecten.

De opbrengsten uit MRB betreffen algemene dekkingsmiddelen en er is dus er geen expliciete koppeling met de uitgaven voor infrastructuur. De middelen liggen ter algemene afweging voor aan de Staten. Van rijksbijdrage in provinciale infrastructuur is geen sprake geweest.

Aanvullende vraag 31

Ik heb hier om een eenvoudig staatje cijfers gevraagd. U reageert met interpretatie over de bedoeling van mijn vraag, en in beantwoording in termen van politieke keuze voor al dan niet oormerken van budget. Graag ontvang ik alsnog het gevraagde overzicht zonder verdere duiding van wat ik met de vraag zou willen.

Aanvullende beantwoording vraag 31

Totaal hebben we gemiddeld € 26 mln per jaar uitgegeven aan het groot onderhoud en vervangingsinvesteringen van de provinciale wegen. De wegen, bruggen en fietspaden maken hier een integraal onderdeel vanuit.

Overzicht groot onderhoud en vervanging (x € mln)

2014	2015	2016	2017	gemiddeld
23,92	14,11	27,1	41,4	26,63

Een deel hiervan betrof echter ook reconstructies. Het is op dit moment niet mogelijk om onderbouwd aan te geven welk deel daarvan exact reconstructies betrof en wat daarvan tbv welke specifieke doelstelling is geïnvesteerd (het verbeteren van de verkeersveiligheid, leefbaarheid of bereikbaarheid). Zo heeft het in een onderhoudsproject meenemen van een rotonde naast een onderhoudscomponent ook effect op de verkeersveiligheid en de doorstroming. Tot op heden is die afweging op basis van een integraal ontwerp gemaakt. Met het vaststellen van de beleidsnota K(O)PI (Kwaliteit (Onderhoud) Provinciale Infrastructuur en het werken met Regionale Mobiliteits Agenda Mobiliteit (ROA-M) gaan we het onderhoud als basistaak enerzijds en aanleg en reconstructies anderzijds qua programmering en verantwoording uit elkaar trekken en zal een expliciete afweging op doelstellingen (verkeersveiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid) worden gemaakt. K(O)PI en de nieuwe begrotingsopzet 2019 markeert dit nieuwe startpunt, waarmee we in de nabije toekomst het gevraagde inzicht wel kunnen leveren.

Daarnaast financieren we een aantal grotere reconstructies uit het Spaar- & Investeringsfonds (SIF), zoals N69 en N279.

Zo hebben we de afgelopen jaren ongeveer € 110 mln geïnvesteerd in de N279-Noord. Daarin zit een onderhoudscomponent en hebben we de doorstroming, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid verbeterd. Het is niet mogelijk om achteraf éénduidig en onderbouwd aan te geven welk deel van het projectbudget is uitgegeven aan een specifieke doelstelling.

De opbrengsten MRB opgenomen (x € mln).

2014	2015	2016	2017
251,62	255,42	257,42	250,66

Nieuwe vraag 71

Pag 16/30: Hoeveel elektrische personenauto's waren er in Brabant in de jaren 2014 tot en met 2017 per jaar, in absolute aantallen?

Antwoord vraag 71

Het antwoord op deze vraag treft u aan in de tabel die is gebruikt bij de beantwoording van de technische vraag 34.

Vragen van de PvdD

Vraag 1

Technische vragen over uitstoot van Brabants verkeer

In het Statenvoorstel staat (Bijlage A, p. 22): "Ondanks een daling in de uitstoot van ammoniak door veehouderijen en een daling in de uitstoot van stikstofoxides door verkeer en industrie, is de stikstofdepositie voor de natuur en waterkwaliteit onverminderd hoog. (...)

Brabant is een provincie met veel vee, verkeer en industrie. Hierdoor komen er veel stoffen in de lucht, zoals onder andere (ultra)fijnstof en stikstofdioxide. Luchtkwaliteit is belangrijk voor een gezonde leefomgeving. In het Provinciaal Milieu- en Water Plan 2016-2021 sluiten we hierbij aan door de WHO-norm (20 ug/m³ voor fijnstof PM10) als streefwaarde te hanteren, die de helft bedraagt van de wettelijke Europese en Nederlandse norm."

Wat wordt er gedaan om die streefwaarde op zijn minst te realiseren en om de uitstoot van o.a. fijnstof te minimaliseren?

Antwoord vraag 1

Wij zetten in op het structureel verminderen van emissies naar bodem, water en lucht. Wij volgen hiervoor bijvoorbeeld de Programmatische Aanpak Stikstof, op basis waarvan wij via vergunningen bepalen hoeveel stikstof activiteiten bij Natura 2000 gebieden maximaal mogen genereren. Een ander voorbeeld is het Brabantse Energieakkoord, op basis waarvan we het gebruik van duurzame energiebronnen promoten, zodat enerzijds Brabanders een lagere energierekening krijgen en anderzijds minder fijnstof in de lucht terecht komt. We zetten ook in op het terugdringen van het gebruik van diesel(motoren). Verder wordt geïnvesteerd in snelle fietsroutes die mede tot doel hebben om de automobilist te verleiden om de fiets te nemen op de korte en middellange afstanden (<30 km)

Vraag 2

"de autonome ontwikkelingen van het wagenpark" (Bijlage B, p. 3)

Houdt dit ook in een toename van het aantal benzine- en dieselauto's?

Antwoord vraag 2

Ja. De passage "autonome ontwikkelingen in het wagenpark" heeft betrekking op het gehele wagenpark in Noord-Brabant. Het aandeel elektrisch en hybride aangedreven auto's in het totaal stijgt.

Vraag 3

Wat betekent dit voor de uitstoot van fijnstof en CO₂ door verkeer en welk aandeel heeft het Brabantse verkeer in de uitstoot van fijnstof en CO₂?

Antwoord vraag 3

Door de steeds strengere Europese emissie-eisen die aan nieuwe voertuigen worden gesteld, zijn de emissies per voertuigkilometer in 2016 aanzienlijk lager dan in 1990. Uit cijfers van het CBS blijkt dat fijnstof door verkeer en vervoer tussen 1990 en 2017 met 90% is afgenomen, landelijk per kilometer. (Bron: <http://www.clo.nl/indicatoren/nl013129-emissie-per-voertuigkilometer>). Een specifiek getal voor Noord-Brabant hebben we niet beschikbaar.

Wel blijkt ook uit de jaarlijkse door het RIVM opgestelde monitoringrapportage (NSL 2017) dat de gemiddelde fijnstofconcentratie waar de Nederlandse bevolking aan wordt blootgesteld, tussen 2010 en 2016 met ruim 7 µg/m³ is gedaald. Gemiddeld over Nederland was de daling tussen 2015 en 2016 0,3 µg/m³. In de provincie Noord-Brabant is een hogere daling berekend tussen 2015 en 2016 namelijk 1,1 µg/m³.

Het aandeel van Noord-Brabant in Nederland in de uitstoot van CO₂ door Verkeer en Vervoer (excl. Elektrisch railverkeer) schommelt al jaren rond de 16% (Bron Nederlandse Emissie registratie). De trend (2012 tm 2015) geeft aan dat de CO₂ uitstoot door verkeer en vervoer in Nederland en in Brabant vrijwel constant blijft.

Vraag 4

Wat wordt er gedaan aan het actief verminderen van het aantal autokilometers door benzine en diesel gedreven verkeer?

Antwoord vraag 4

Wij hebben als provinciaal dagelijks bestuur geen invloed op de aan- en verkopen in de commerciële automarkt. Wel vergroten we de keuzemogelijkheden voor de Brabantse reiziger:

- stimuleren gebruik openbaar vervoer en fiets;
- aanleg goede en veilige fietspaden;
- subsidiemogelijkheden bieden aan gemeenten voor aanleg fietspaden;
- emissievrije bussen (vereiste concessies);
- investeren in laadpaalinfrastructuur;
- onze auto's bedoeld voor zakelijke afspraken zijn elektrisch aangedreven;

Vraag 5

Wat wordt actief gedaan aan het verbeteren van de luchtkwaliteit i.v.m. uitstoot van verkeer – welke mogelijkheden zijn er voor de provincie om het aantal gereden kilometers te verminderen?

Antwoord vraag 5

Zie ons antwoord op vraag 4.

Vraag 6

Brabantse danssector. We ontvangen graag een update over hoe het er voor staat met de danssector in Brabant. Wat is en wordt gedaan voor de Brabantse danssector, na de veranderde subsidieverdeling d.d. maart 2017?

Antwoord vraag 6

Op 21 april 2017 hebben uw Staten hierover een motie aangenomen. Over de wijze waarop wij uitvoering aan deze motie hebben gegeven bent u op 5 september 2017 via een statenmededeling geïnformeerd. Op 23 november 2017 heeft er een bestuurlijk overleg met de dans sector plaatsgevonden. Dat heeft er toe geleid dat de dans sector een plan gaat schrijven en vervolgens

binnen het huidige subsidie instrumentarium naar eventuele (extra) middelen gaat zoeken. Dat plan is nog niet gereed.

Vraag 7

Biedt Brabant C ook mogelijkheden voor de Brabantse danssector (o.a. met de aanvulling van 9 mln euro)?

Antwoord vraag 7

Brabant C staat open voor alle sectoren in Brabant dus ook voor de danssector. Aanvragers moeten daarbij wel voldoen aan de criteria die gelden voor dit fonds. Tot dusver zijn via Brabant C reeds een aantal dansinitiatieven gehonoreerd. Onder andere: '4e en 5e internationaal Stiltefestival' door stichting Internationaal Stiltefestival, 'Light' door Leine Roebana, 'Best of the Fest: Dance' door Parktheater Eindhoven, 'Concept for new development' door United C en 'Between us' door the Ruggeds. Daarnaast zijn ook aanvragen voor festivals gehonoreerd waarin dansonderdelen een wezenlijke rol spelen, waaronder 'Emoves' door coöperatie Emoves.

Vraag 8

Ecologisch plafond in het donutmodel. Hoe is de relatie tussen enerzijds o.a. de hoger dan gemiddelde economische groei van Brainport Eindhoven en anderzijds de ondermaatse toestand van de Brabantse natuur (afname van biodiversiteit, te veel stikstofuitstoot, etc.) geplaatst in het kader van het gedachtegoed van Kate Raworth, die in de perspectiefnota is gebruikt?

Antwoord vraag 8

Deze relatie kan door ons niet worden gelegd, noch waar het gaat om zorgvuldig ruimtegebruik, noch waar het gaat om biodiversiteit.

Vraag 9

Technische vragen over Energyweb XL. Het doel van Energyweb XL is om duurzame koppelingen tot stand te brengen voor uitwisseling van reststromen zoals warmte, stoom en CO₂. Wat is het rendement van het vervoeren van warmte?

Vraag 10

Zijn er verliezen en zo ja, graag een toelichting.

Vraag 11

Hoe ziet de businesscase dan wel verdienmodel er uit?

Vraag 12

Wat is de terugverdienvrijd van het project?

Antwoord vraag 9 t/m 12

Er is een ruwe businesscase (of eigenlijk haalbaarheidsstudie) opgesteld met input van de stakeholders van de beoogde warmtekoppeling Moerdijk - Nieuw Prinsenland. Op basis daarvan zijn partijen met elkaar in overleg over de wijze van financiering en de bijbehorende governance structuur. Lopende dit proces is het niet mogelijk nadere informatie naar buiten te brengen. Zodra we hierover meer naar buiten kunnen brengen, zullen we de Staten zo snel als mogelijk informeren.

Vraag 13

De oorsprong van de warmte is onder anderen afkomstig van Shell. Hoe wordt duurzaam vervoer en gebruik vanuit een dergelijk niet-duurzaam bedrijf geborgd?

Antwoord vraag 13

De beschikbare warmte wordt conform definitie van ECN voor restwarmte beschouwd als duurzaam omdat de warmte niet ingezet kan worden binnen de eigen bedrijfsprocessen vanwege de te lage temperatuur (Shell) of een warmtevraag die veel lager is dan de warmteproductie (BMC). Als gevolg daarvan wordt de warmte op dit moment op de lucht en/of water geloosd, wat niet duurzaam is. Doordat er op Moerdijk diverse potentiële warmteleveranciers aanwezig zijn, voorkomen we een lock-in situatie zoals we die nu bij het Amernet kennen. De warmte wordt via buizen getransporteerd, wat op dit moment de meest duurzame manier van warmtetransport is. De warmte wordt ingezet om het glastuinbouwgebied Dinteloord te verduurzamen.

Vraag 14

Technische vragen over Brainportcity - EIK XL. Op welke manier is bepaald of er wel behoefte is aan de ambitieuze onderdelen van dit plan, bijvoorbeeld het ontwikkelen van station Eindhoven en omgeving tot internationaal XL-knooppunt en een "Dedicated Conference Center"?

Antwoord vraag 14

In Eindhoven XL komen verschillende opgaven samen (o.a. bereikbaarheid, stedelijke transformatie, klimaatadaptatie) en het is tevens een bundeling van opgaven vanuit verschillende schaalniveaus (nationaal – provinciaal – lokaal). Een vernieuwend en adequaat functionerend OV-systeem rondom Station Eindhoven hoort hier bij. Dat betekent o.a. dat het stationsgebied en het spoor geschikt moet zijn om de gewenste inter(nationale) treinen te kunnen laten rijden en dat het busstation Neckerspoel duurzaam kan functioneren. Rondom het station vindt een stedelijke transformatie plaats. Met name de noordkant is nog onderbenut. Door stedelijke transformatie, verdichting en toevoeging van stedelijke kwaliteit zorgen we o.a. ervoor dat het OV-systeem maximaal wordt benut en het landschap zo min mogelijk wordt aangetast.

Tijdens het BO MIRT 2017 is afgesproken dat we het plan voor het internationaal knooppunt xl gezamenlijk verder uitwerken. Dat betekent dus ook dat we o.a. samen met Rijk en de gemeente onderdelen aan het onderzoeken en verkennen zijn op duurzaamheid, robuustheid en haalbaarheid. De Dedicated conference center maakt onderdeel uit van de propositie voor de regio enveloppe waarover uw Staten reeds zijn geïnformeerd. De gemeente Eindhoven heeft aangetoond dat hiernaar behoefte is. Er vindt momenteel een verdiepingsslag plaats.

Vraag 15

Welke rapporten/onderzoeken liggen ten grondslag aan de aangetoonde behoefte hieraan van de omgeving?

Antwoord vraag 15

Er lopen nog meerdere onderzoeken naar de haalbaarheid, robuustheid en duurzaamheid van de verschillende onderdelen. M.b.t. tot de eerste set aan maatregelen; Voor de aanpak van HOV-3 baseren wij ons op de haalbaarheidsstudie MMT Acht, waarover uw Staten reeds zijn geïnformeerd.

Vraag 16

Wat gaat de provincie per project financieel bijdragen?

Antwoord vraag 16

Dit jaar willen we met Rijk en gemeente afspraken maken over de eerste set aan maatregelen. Tijdens het BO MIRT 2017 is daar reeds gezamenlijk 20 miljoen startkapitaal voor gereserveerd, waarvan € 5 miljoen door de provincie. Tranche 2 en verder worden nu verkend. Het is nog onbekend of en zo ja, wat wij als provincie gaan bijdragen aan de verschillende onderdelen van dit plan.