Technische vragen cie M&B, 21-01-2020						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
1	CDA Kuiper	5a	Pels	Regionaal OV Toekomstbeeld 2040	1. Het toekomstbeeld richt zich op Noord-Holland en Flevoland. Waarom is niet gekozen voor ook een samenwerking met Zuid-Holland? 2. Wat zijn de ambities ten aanzien van de Houtribdijk? (Enkhuizen-Lelystad)? 3. Er staat vermeld dat	1. Het Rijk heeft de opdracht gegeven per landsdeel – op basis van de indeling van de landsdelige spoor-en OV-tafels – een OV Toekomstbeeld op te stellen als input voor het landelijke OV Toekomstbeeld. Er is niet gekozen om gezamenlijk de eisen en wensen te onderzoeken en af te stemmen, want op de landelijke tafel van het OV Toekomstbeeld kijkt het Rijk naar deze samenhang. Voor grensoverschrijdende verbindingen is in ons regionale proces wel inhoudelijk gekeken naar andere provincies (bijv. Zuid Holland en Utrecht). Voorbeelden hiervan zijn: frequentieverhogingen van treinen richting Leiden en Utrecht. 2. Deze verbinding is in het proces van het Regionaal OV Toekomstbeeld beschouwd. De verbinding zit niet in het voorkeursnetwerk 2040, maar voor de periode erna. Dit heeft te maken met de geringe toekomstige verwachte vervoervraag. Een HOV-bus op deze verbinding is nu nog niet aan de orde. In de huidige situatie rijdt over dit traject 1x per dag een spitsbus per richting. Het is mogelijk dat bijv. door het in gebruik nemen van Lelystad Airport in de toekomst voldoende vervoervraag ontstaat voor het uitbouwen naar een reguliere buslijn. 3. Voorheen keken we vooral naar de sturing en de bekostiging van het OV (denk aan termen als duur, onrendabel, niet innovatief, alleen publieke taak, etc). Inmiddels zien we OV als een serieuze manier om onze bereikbaarheids-

Technische vragen cie M&B, 21-01-2020						
nr	Partijen indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					een schaalsprong niet alleen nodig is in de netwerken maar ook in de manier waarop het OV wordt georganiseerd, gefinancierd en bekostigd. Waar wordt hier op gedoeld? 4. Ten aanzien van de financiering staat vermeld dat het Rijk haar	en leefbaarheidsproblemen op te lossen. Dit geldt zeker voor verplaatsingen van, naar en in de grotere steden in de MRA/provincies. Dit betekent ook iets voor onze rol, bijvoorbeeld dat sturing niet meer alleen vanuit bereikbaarheidsdomein, maar ook vanuit RO/EZ plaatsvindt (station als broedplaats voor RO-ontwikkelingen). Dat we innovaties samen met bedrijfsleven inzetten (bijv. MaaS). Of bijvoorbeeld de vraag of de oude bekostiging nog wel opportuun is terwijl we nu veel meer naar cofinanciering Rijk/regio met bijdrage van private belanghebbenden gaan (bijv. doortrekken NZ-lijn naar Schiphol/Hoofddorp). 4. Voor realisatie van het voorkeursnetwerk 2040 (in Noord-Holland en Flevoland) is ca. 15,4 miljard euro aan investeringen nodig. Dit betreft een grove raming. De ambities en ideeën moeten verder worden uitgewerkt door middel van verdiepende onderzoeken en investeringsafspraken. Nadere specificering van de investeringen worden dan ook gemaakt. Om de ambitie waar te maken is wel duidelijk dat nadrukkelijk wordt gekeken naar regionale partijen voor (co)financiering om het OV Toekomstbeeld te realiseren.

Technische vragen cie M&B, 21-01-2020						
nr	Partijen indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					verantwoordelijkheid zal nemen, maar de regio (met partners) ook bereid is zelf substantieel bij te dragen aan zowel de studie-als de investeringskosten. Heeft GS, bij de vaststelling van het Regionaal toekomstbeeld OV 2040, een (globaal) beeld wat dit op korte,	

Technische vragen cie M&B, 21-01-2020						
nr	Partijen indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					middellange en lange termijn voor een bijdrage van de provincie kan betekenen?	
2	CDA Kuiper	5b	Pels	Nota regionale Mobiliteits- Programma's NH & Flevoland	Er wordt aangegeven dat er een nulmeting moet plaatsvinden van de stand van zaken rond uitstoot van CO2, NOx en andere belanghebbende factoren. Dit voor geheel Noord-Holland en Flevoland. Bij de kostenraming (onder 6.2) staat vermeld dat hiervoor	De Provincie Noord Holland is op dit moment in gesprek met het onderzoeksbureau dat de nulmeting mogelijk zal uitvoeren. De verwachting is dat het gereserveerde budget (€50.000,-) voldoende is voor de uitvoering van de nulmeting. Deze kosteninschatting is gebaseerd op eerder uitgevoerde nulmetingen door andere overheden. Zij hebben een nulmeting ook met dit budget gerealiseerd.

Technische vragen cie M&B, 21-01-2020						
nr	Partijen indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					een bedrag van € 50.000,-- beschikbaar is. Hoe verhoudt dit bedrag zich met de opgave?	
3	CDA Kuiper	5c	Pels	Vaststellen opgave verkeersveiligheid	In de uitvoeringsagenda staat vermeld dat er vanuit de huidige begrotingen per jaar gemiddeld 41 miljoen beschikbaar is voor verkeersveiligheid. Landelijk zou er tenminste 15 miljard euro nodig zijn voor de periode 2020-2050. Uitgaande van een BDU norm van 7.5% zou van dit bedrag ongeveer 1.125 miljard nodig	Budget verkeersveiligheid: Dat is correct. De provincie heeft momenteel voor de komende vier jaar voldoende middelen beschikbaar, gelet op de geschatte kosten. De cofinanciering die er in Noord-Holland beschikbaar is voor gemeenten en het waterschap komt echter niet geheel tot besteding. Dat is niet te wijten aan het feit dat er geen opgave ligt, maar aan het feit dat de gemeenten worden overvraagd in hun opgaven. Gemeenten hebben te weinig ambtelijke capaciteit en eigen middelen om zelfstandige verkeersveiligheidsmaatregelen uit te voeren. Momenteel worden deze projecten gekoppeld aan onderhoudsprojecten. Met de start van de regionale verkeersveiligheidsbijeenkomsten zet de provincie in op intensievere samenwerking waaruit hopelijk een efficiëntere effectievere inzet van middelen voortvloeit. Motie De Pater-Postma en de heer Dijkstra:

Technische vragen cie M&B, 21-01-2020						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					zijn voor Noord-Holland. Per jaar zou dan voor Noord-Holland gemiddeld 37.5 milj. noodzakelijk zijn, exclusief de Vervoerregio Amsterdam. Is het, gezien het vorenstaande, juist dat de provincie Noord-Holland voldoende middelen in de begroting voor verkeersveiligheid heeft opgenomen gezien de geschatte kosten? In de Tweede Kamer is de motie De Pater-Postma en de heer	De N9 is in het beheer van Rijkswaterstaat en niet in het beheer van de provincie. Binnen het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) zijn we momenteel in alle regio's door middel van een risicoanalyse aan het inzoomen op risicolocaties. In 2020 wordt per regio een Uitvoeringsagenda opgesteld. Dit gaan we samen met de verschillende regionale partners doen. Denk hierbij aan alle inliggende gemeenten, waterschappen, politie, OM, Rijkswaterstaat, VVN, de Fietsersbond en andere partijen. Mochten in de regio Noord-Holland Noord rondom de N9 veiligheidsrisico's aanwezig zijn, dan gaan we samen met de diverse partijen bekijken welke oplossingsrichtingen/maatregelen hiervoor eventueel mogelijk zijn.

Technische vragen cie M&B, 21-01-2020						
nr	Partijen indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					Dijkstra aangenomen. Hiermee wordt de regering verzocht een onderzoek in te stellen naar de aanhoudende ongevallen op de Rijksweg N9 tussen Alkmaar en Den Helder. Is dit aanleiding voor de provincie om te bezien of er ook gelijktijdig onderzoek kan worden gedaan naar de verkeersveiligheid rondom de N9?	
4	CDA Kuiper	7h	Pels	Vaststellen uitvoerings-regeling Kleine	In de brief van GS aan PS over het vaststellen van de uitvoeringsregeling	Dit is een kennelijke fout in de publicatie van het besluit. Er wordt in afstemming met Juridische Zaken een correctie gepubliceerd in het Provinciaal Blad.

Technische vragen cie M&B, 21-01-2020						
nr	Partijen indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
				Infrastructuur 2020	subsidie Kleine Infrastructuur Noord-Holland 2020 staat vermeld dat het subsidieplafond voor 2020 wordt vastgesteld op € 8.000.000. Dit stemt overeen met het bedrag als genoemd in het bestedingsplan Verkeersveiligheid 2020-2023. In de uitvoeringsregeling zelf staat echter onder artikel 6 vermeld dat het subsidieplafond voor het jaar 2020 wordt vastgesteld op € 6.935.000. Waarom dit verschil?	

Technische vragen cie M&B, 21-01-2020						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
5	GL Van der Waart	5c	Pels	Vaststellen opgave verkeersveiligheid	N194 Bij de de N194 (Westfrisiaweg- westelijk deel), Obdam – Avenhorn is de fietspadenstructuur grotendeels vervangen voor parallelwegen, waarmee de inritten op de hoofdweg N194 voor een zeer beperkt aantal bestemmingen is verdwenen. Bewoners constateren dat dit soort wegen als sluiproute wordt gebruikt. Nu zijn er in	Parallelwegen langs onze wegen dienen in onze visie om het aantal ongevallen met kruisend verkeer van en naar percelen en landbouwverkeer op de hoofdrijbaan te voorkomen, en tegelijkertijd percelen en bestemmingen langs de provinciale weg bereikbaar te houden of te maken. Dit past in de principes van Duurzaam Veilig, waarbij verkeer zoveel mogelijk homogeen dient te zijn. Het is mogelijk dat op een ongewenste wijze gebruik van de parallelweg wordt gemaakt. Bijvoorbeeld door dat te hard wordt gereden, of dat er verkeer rijdt dat wij bij voorkeur op de hoofdrijbaan zouden zien. In dat geval onderzoeken we de situatie en overwegen we aanvullende maatregelen. Dit is maatwerk en dient per situatie afgewogen te worden.

Technische vragen cie M&B, 21-01-2020						
nr	Partijen indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					Obdam plannen om ook de nieuwe woonwijk Tuindersweijde-Zuid op deze weg aan te sluiten (Hiermee ontstaat de situatie dat er alsmaar maar snelverkeer op deze parallelstructuur wordt afgewikkeld (over langere afstand, terwijl er een alternatief is, namelijk de N194 hoofdweg), terwijl hier veel fietsers (o.a. scholieren) gebruik van maken. Dit gaat nog verder ten koste van de	

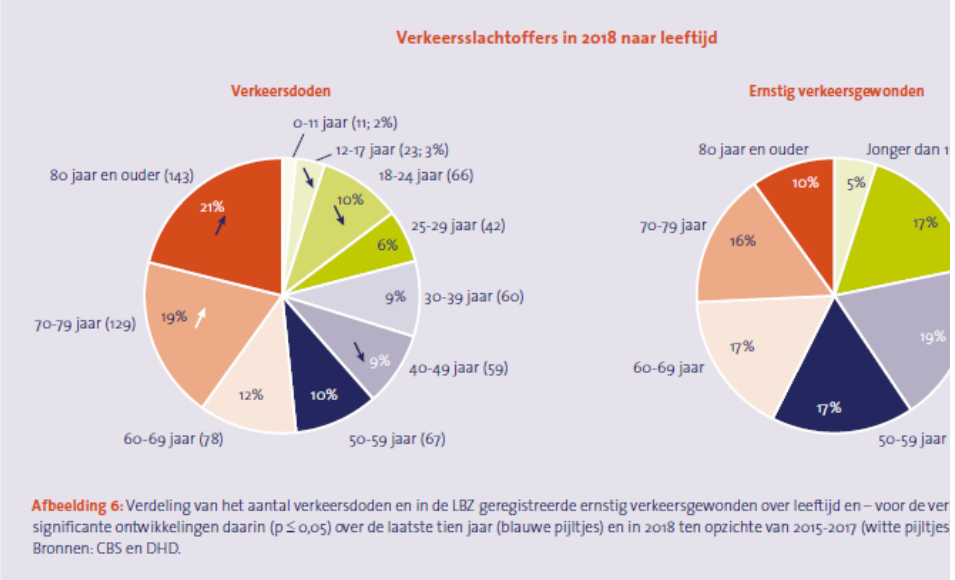
Technische vragen cie M&B, 21-01-2020						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					verkeersveiligheid voor deze fietsers. *Wat is de visie van GS om op dergelijke verkeerswegen, die juist verkeersveilig zijn aangelegd, in dit geval amper een jaar geleden, het steeds intensiever te benutten door snelverkeer toe te laten waarmee de verschillen in snelheid toenemen en de verkeersveiligheid verder afneemt.*	
6	GL	5c	Pels	Vaststellen opgave	N9	De provincie is op de hoogte van deze situatie. Provincie en Rijkswaterstaat hebben periodiek overleg over verkeersveiligheid in de provincie, waar dit aan

Technische vragen cie M&B, 21-01-2020						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
	Van der Waart			verkeersveiligheid	Begin december jl. is er in de tweede kamer een motie (CDA/VVD) aangenomen om de verkeersveiligheid van de rijksweg N9 te onderzoeken. In hoeverre is de provincie op de hoogte van deze situatie die als onveilig wordt beoordeeld met bijna 20 ongelukken met slachtoffers in een jaar en op welke manier zijn we hierbij betrokken?	de orde is gekomen. In oktober is de situatie op de N9 tevens aan de orde gekomen in het bestuurlijk overleg van De Kop Werkt, waarbij zowel Rijkswaterstaat en provincie Noord-Holland aanwezig waren. Naar aanleiding van de aangenomen motie in de tweede kamer is Rijkswaterstaat nu aan het analyseren op welke wijze de motie kan worden uitgevoerd en op welke wijze andere wegbeheerders hierin betrokken kunnen worden.
7	VVD	5c	Pels	verkeersveiligheid	Algemeen: zijn er ook cijfers waarop de voorgestelde	**Algemeen: zijn er ook cijfers waarop de voorgestelde maatregelen gebaseerd zijn? Weten we waarom de veiligheid precies afneemt?**

Technische vragen cie M&B, 21-01-2020						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
	Van Geffen				maatregelen gebaseerd zijn? Weten we waarom de veiligheid precies afneemt? Meer specifiek: - Hoeveel bermongelukken zijn er gemiddeld per jaar? - Bij hoeveel ongelukken zijn kinderen of jongeren betrokken? Vanuit welke vervoersvorm? - Bij hoeveel ongelukken zijn ouderen betrokken?	De provincie baseert zich op het landelijk Strategisch Plan Verkeersveiligheid en onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). In de jaarlijkse Monitor Verkeersveiligheid 2019 van de SWOV wordt besproken hoe de verkeersveiligheid zich in 2018 heeft ontwikkeld en hoe deze ontwikkeling zicht verhoudt tot die in voorgaande jaren. Uit landelijke data blijkt dat specifiek aandacht nodig is voor fietsers, scootmobielrijders, 80-plussers en slachtoffers op 30km/uur-wegen. **Meer specifiek:** - **Hoeveel bermongelukken zijn er gemiddeld per jaar?** De ongevallenregistratie is niet volledig dus hier zijn geen absolute aantallen over bekend. De provincie beschikt wel over een database met verkeersgegevens voor analyse. In de periode van 2014 t/m 2018 zijn in Noord-Holland meer dan 21.000 verkeersslachtoffers geregistreerd (op alle wegen). 25% van de verkeersslachtoffers is gerelateerd aan bermongevallen. Bij dodelijke slachtoffers (332 in totaal) gaat dit om ongeveer 32%, dus 106 dodelijke slachtoffers. - **Bij hoeveel ongelukken zijn kinderen of jongeren betrokken? Vanuit welke vervoersvorm?** - **Bij hoeveel ongelukken zijn ouderen betrokken? Vanuit welke vorm van vervoer?**

Technische vragen cie M&B, 21-01-2020						
nr	Partijen indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					Vanuit welke vorm van vervoer? - Is bekend hoe vaak het gebruik van social media onderweg of het gebruik van alcohol/drugs gerelateerd was aan ongelukken? - Zijn er voor de dodelijke ongelukken vergelijkbare of wisselende oorzaken?	*Landelijke trend:* Uit de Monitor Verkeersveiligheid 2019 van de SWOV blijkt dat in 2018 er 678 verkeersdoden in Nederland vielen en 21.700 ernstig verkeersgewonden. In 2018 was ruim de helft van de verkeersdoden (52%) en ruim twee vijfde van de ernstig verkeersgewonden (43%) 60 jaar of ouder. Ruim één op de vijf verkeersdoden en één op de tien ernstig verkeersgewonden was zelfs 80 jaar of ouder. Het aantal verkeersdoden in deze groep laat over de afgelopen tien jaar landelijk een stijgende trend zien.

Technische vragen cie M&B, 21-01-2020

nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					- Wat zijn de ervaringen van onze weginspecteurs, hoe kijken zij aan tegen de problematiek van veiligheid op de provinciale wegen?	 **Afbeelding 6:** Verdeling van het aantal verkeersdoden en in de LBZ geregistreerde ernstig verkeersgewonden over leeftijd en – voor de ver significante ontwikkelingen daarin (p ≤ 0,05) over de laatste tien jaar (blauwe pijltjes) en in 2018 ten opzichte van 2015-2017 (witte pijltjes Bronnen: CBS en DHD. Er is niet specifiek per leeftijdscategorie bekend vanuit welke vorm van vervoer hierbij betrokken was. Uit de landelijke gegevens van de SWOV blijkt dat de meeste verkeersdoden vallen onder fietsers (34%) en auto inzittenden (34%). Van de ernstig verkeersgewonden valt ruim de helft (51%) onder fietsers bij ongevallen zonder betrokkenheid van een motorvoertuig.

Technische vragen cie M&B, 21-01-2020						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
						Noord-Holland: Wat betreft de ongevallenregistratie betreffende de wegen in de provincie Noord-Holland (alle wegen) zijn de volgende gegevens beschikbaar (de ongevallenregistratie is echter niet volledig!): - 0 t/m 11 jaar 715 verkeersslachtoffers, waarvan 4 doden: voornamelijk verdeeld onder ongevallen met fiets, voetganger en auto - 12 t/m 15 jaar 769 verkeersslachtoffers, waarvan 6 doden: vooral fiets - 16 t/m 17 jaar 1374 verkeersslachtoffers, waarvan 11 doden: vooral bromfiets - 18 t/m 24 jaar 3663 verkeersslachtoffers, waarvan 42 doden: bromfiets & auto en in mindere fiets - 70 en ouder 2269 verkeersslachtoffers, waarvan 97 doden: zeer divers (fiets, auto, e-bike, voetganger en bromfiets) - **Is bekend hoe vaak het gebruik van social media onderweg of het gebruik van alcohol/drugs gerelateerd was aan ongelukken?**

Technische vragen cie M&B, 21-01-2020

nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
						Nee dit is niet bekend. Hier zijn wat betreft afleiding in het verkeer nog geen gegevens over, de SWOV geeft aan dat dit nauwelijks te onderzoeken is. Wat betreft 'rijden onder invloed', uit onderzoek van het ministerie van Infrastructuur en Wegen blijkt uit het rapport Rijden onder Invloed in Nederland 2002-2017 dat Noord-Holland qua politieregio's Noord-Holland en Midden Nederland, boven (1,9%)en onder (1,0%) het landelijk gemiddelde scoort (1,4%). Voor Noord-Holland zijn niet specifiek gegevens beschikbaar over hoe vaak een ongeluk gerelateerd was aan het gebruik van social media of alcohol/drugs.

Tabel 2.2
Overtreders (in procenten) naar politieregio (2003-2017).

	2002	2006	2010	2011	2
Amsterdam	5,5	2,8	3,8	3,7	
Den Haag	4,2	3,4	3,0	2,5	
Limburg	3,9	1,7	1,8	2,2	
Midden-Nederland	4,5	2,6	2,1	1,9	
Noord-Holland	4,2	3,3	3,3	2,0	
Noord-Nederland	2,1	1,8	1,1	1,3	
Oost-Brabant	5,9	3,6	2,6	2,9	
Oost-Nederland	2,8	1,9	1,7	1,7	
Rotterdam	4,7	4,5	2,4	1,4	
Zeeland en West-Brabant	3,7	3,4	1,6	2,1	
Totaal	**4,0**	**2,9**	**2,2**	**2,0**	

Technische vragen cie M&B, 21-01-2020						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
						- **Zijn er voor de dodelijke ongelukken vergelijkbare of wisselende oorzaken?** Wat betreft de provinciale wegen gaat het regelmatig om dodelijke ongelukken met vergelijkbare oorzaken. Bij de wegen in het beheer bij de provincie Noord-Holland vinden de dodelijke ongevallen voornamelijk op wegvakken plaats. Dat zijn vooral ongevallen met snelverkeer en rijongevallen (bermongevallen en frontale aanrijdingen). - **Wat zijn de ervaringen van onze weginspecteurs, hoe kijken zij aan tegen de problematiek van veiligheid op de provinciale wegen?** Hier is geen specifiek onderzoek naar gedaan. Middels een rondvraag langs een aantal sectormanagers en wegbeheerders is het volgende beeld opgehaald: De ervaring van weginspecteurs is dat er hard gewerkt wordt om de wegen zelf verkeersveiliger te maken, maar dat het gedrag van weggebruikers verslechterd is. Het aandeel van de zogeheten verkeershufters lijkt te groeien, en dat verklaren weginspecteurs door het gebruik van de smartphone en de toegenomen haast/stress van weggebruikers. Ook de routeplanners kunnen volgens weginspecteurs bijdragen aan roekelozer rijgedrag, omdat de routeplanner te hoge verwachtingen wekt van de tijdsduur van de reis. Weginspecteurs voelen zich geregeld onveilig als zij een verkeersincident moeten beveiligen, en

Technische vragen cie M&B, 21-01-2020						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
						stuiten daar regelmatig op roekeloos rijgedrag, zoals op hoge snelheid langs het incident rijdende weggebruikers, of weggebruikers die dwars door een wegafzetting heen rijden. De provincie is een campagne gestart, gericht op alle weggebruikers, om gewenst rijgedrag bij een verkeersincident te bevorderen.
8	VVD Van Geffen	7c 7e	Pels		7.c. en 7.e. Horizon 2020 De provincie Noord-Holland is penvoerder, RSA (Renault SAS) is coordinator. Wat betekent dat voor eventuele risico's in deze overeenkomst, zowel financieel als inhoudelijk?	- De subsidie dekt de kosten voor de additionele werkzaamheden van het projectbureau en wordt vastgesteld op basis van werkelijke en aantoonbare kosten. Er bestaat een beperkt risico dat de gerapporteerde kosten (deels) niet passen binnen de subsidievoorwaarden van de Europese Commissie en dat derhalve de dekking voor de additionele werkzaamheden ook (deels) wegvalt. Daarom zal een expert op het gebied van Europese subsidieverantwoording een adequate projectadministratie inrichten en het subsidiemanagement verzorgen. - Rapportage en ontvangst van het subsidiebedrag verloopt via de coördinator. De overeenkomst legt de afspraken hier over vast. De overeenkomst bevat verplichtingen voor de provincie voor wat betreft rapportage aan de coördinator en verplichtingen aan de coördinator voor wat betreft doorbetaling van de subsidie. De

Technische vragen cie M&B, 21-01-2020						
nr	Partijen indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
						overeenkomst leidt dit in goede banen en beperkt daarmee de risico's. - De aansprakelijkheid tussen de partijen onderling is beperkt tot maximaal tweemaal het bedrag van het aandeel van de betreffende partij in de totale projectkosten. - De coördinator is gevestigd in Frankrijk. Op de in de Engelse taal gestelde Overeenkomst is het Belgisch recht van toepassing. Bij een geschil tussen partijen zal (als minnelijke oplossing niet mogelijk blijkt) arbitrage plaatsvinden te Brussel. Door voor Belgisch recht en arbitrage te kiezen is een zoveel mogelijk neutrale basis voor de overeenkomt gelegd. Een risico daarvan is wel dat de provincie bij een eventueel geschil specialistische ondersteuning op het gebied van het Belgisch recht nodig zal hebben.
9	VVD Van Geffen	8a	Pels	Regiodeal	8.a. Regiodeal Den Helder Op p. 24 is sprake van 100 vrachtwagens en 5 tankstations: is daar een vervoerspartner	De 100 vrachtauto's en de tankstations vallen binnen de ambitie van het programma Duwaal. Het initiatief Duwaal maakt onderdeel van de het opzetten van de H2 Proeftuin. Duwaal wil het kip-ei probleem doorbreken. Als de windmolen waterstof gaat produceren, is het ook mogelijk en noodzakelijk om 100 vrachtwagens op waterstof te laten rijden. Zie https://hy-gro.net/nl/duwaal

Technische vragen cie M&B, 21-01-2020						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					bij? Bv over de riviercruises is concreet overleg met een partner uit die sector maar wie gaat met die vrachtwagens rijden?	Op dit moment wordt daarom door initiatiefnemers Hygro en New Energy Coalition overlegd met alle grote vervoerders, diverse gemeenten en partijen als HVC, GPGroot, Stadswerk72. In het voorjaar van 2020 wordt er commitment opgehaald bij potentiele afnemers (waarbij alle grote vervoerders in NH in beeld zijn en afnemers in de maritieme branche).
10	VVD Van Geffen			algemeen	<u>Algemeen</u> - In de Memorie van Antwoord over de Begroting, vraag 172 m.b.t. onderzoek overslaglocaties goederenvervoer, is aangegeven: '*Er zijn twee tussenresultat*	Het voorgesteld besluit voor vaststelling van de twee vervolgonderzoeken is gepland voor de GS vergadering van 28 januari. PS worden geïnformeerd hierover door middel van een brief.

Technische vragen cie M&B, 21-01-2020						
nr	Partijen indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					en die GS kan delen met PS. De eerste betreft de vaststelling van het eerder uitgevoerde vervolgonderzoek van Royal Haskoning DHV, en de GIS-analyse van aanwezige bedrijventerreinen. Dit moment vindt in december 2019 plaats. Het tweede moment zal	

Technische vragen cie M&B, 21-01-2020						
nr	Partijen indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					volgen in het begin van 2020, wanneer de kortlopende inventarisatie is afgerond.' Wat is hiervan de stand van zaken. Wanneer kan PS deze tussenresultaten verwachten?	
11	VVD Van Geffen		Pels	Algemeen	In de vorige commissie (bij de technische vragen) is gevraagd naar	Het gevraagde overzicht van proeftuinen mobiliteit en bereikbaarheid is in de bijlage opgenomen.

Technische vragen cie M&B, 21-01-2020						
nr	Partijen indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					een overzicht van de proeftuinen voor innovaties M&B, het antwoord was: '*Ja, wij zullen u dit overzicht voorafgaand aan de eerstvolgende commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid (20 januari 2020) doen toekomen.*' Wat is hiervan	

Technische vragen cie M&B, 21-01-2020						
nr	Partijen indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					de stand van zaken?	