

Beantwoording technische vragen M&B 22-04-2021

nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
1	VVD, mw. G.H. van Geffen	5b	Olthof	Focus Smart Mobility	- Zijn er nadelen of risico's bij de inzet van Artificial intelligence voor mobiliteit? Bijvoorbeeld door de wijze waarop / waarden waaruit algoritmes beslissingen nemen, of door het feit dat de provincie niet zou kunnen uitleggen hoe de uitkomst van algoritmen tot stand komt? Focus Koers p. 36. Hier worden een aantal beoogde effecten genoemd. Daarbij ontbreken effecten als: betere doorstroom, versnelling reistijd, veraangenaming reiservaring voor de reiziger. Hoe komt de keuze van beoogde effecten tot stand, en waarom zijn deze effecten gekozen en andere niet?	Een van de instrumenten om de risico's in beeld te krijgen is het aanleggen van een AI-register. De provincie Noord-Holland is, zoals bij u bekend, sinds enige tijd bezig met het opstellen van een Datastrategie waarin het aanleggen van een AI-register een van de voornemens is. Hierbij zal ook uitgegaan worden van de "TADA-principes". Deze principes zijn door de gemeenten Amsterdam in samenwerking met meerdere partners waaronder de provincie Noord-Holland, tot stand gekomen. De TADA-principes gaan onder andere over inclusiviteit, zeggenschap, menselijke maat, legitiem en gecontroleerd en van iedereen voor iedereen. Voor de activiteiten binnen de "Lange termijn strategie" van de Focus Koers hebben we gekozen voor de effecten die momenteel veel aandacht krijgen binnen mobiliteit, namelijk effecten op duurzaamheid, leefbaarheid en op bijvoorbeeld veiligheid van data. De effecten op betere doorstroming en bereikbaarheid zijn meer te zien in de activiteiten onder "realiseren" waarin wij de opgedane kennis op het gebied van doorstroming gebiedsgericht willen implementeren.
2	GroenLinks, mw. N.M. van der Waart	5b	Olthof	Focus Smart Mobility	Bij 'kwantitatieve effectbepaling focus Smart mobility <i>Onderbouwing percentages</i> In het stuk kwantitatieve effectbepaling (incl bijlagen) is de rekenmethodiek van een aantal effecten van smart mobility' toegelicht. Toch begrijp ik vaak niet waar de getallen vandaan komen.	Allereerst is het van belang om te melden dat het document interactieve elementen kent. Dit zijn vaak verwijzingen naar bronnen en redeneringen. Op pagina 42 via de knop bereikbaarheid is te zien op basis van welke bronnen de 6% meer fietsritten bepaald is (Fietsinfrastructuur, RWS, 2017 en resultaten

Beantwoording technische vragen M&B 22-04-2021

nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					Op blz. 20 staat bijvoorbeeld: • er komt 6% meer fietsritten door prioriteit bij fietsers bij iVRIs • 4,7 meer ov gebruikers door betere toegang ov systeem. Ook wordt genoemd (op blz 5 bij aanpak, en op blz 36, conclusies) dat de effecten via kengetallen te bepalen zijn. Is dat hier gebeurd, of is er een andere onderbouwing te geven? <i>Verkeersdoden op jaarbasis</i> Verder staat ook op blz 20 dat er 13 minder verkeersdoden zijn door afname autokilometers. En nog eens 5 door betere interactie. Op blz 24 (par 4.4) staat een afname van 10 +23 verkeersdoden. Klopt het dat deze niet opgeteld moeten worden?	referentieprojecten fiets, Tibs, 2016). De onderbouwing voor 4,7% meer ov-gebruikers door betere toegang van het ov-systeem staat op pagina 58 onder de knop bereikbaarheid. Op pagina 16 is een tabel te zien waarin staat welke activiteiten uit de Focus zijn gerelateerd aan welke maatregelconcepten in Bijlage 2. De effecten zijn inderdaad via kengetallen bepaald. Deze zijn te vinden in bijlage 2. Dat klopt. Zowel bij 'realiseren' als bij 'leren en ontwikkelen' zijn de effecten los bepaald, maar vanwege overlap op sommige onderdelen kun je de effecten van 'realiseren' en 'leren en ontwikkelen' inderdaad niet bij elkaar optellen. De afname autokilometers op pagina 20 wordt veroorzaakt door een overstap van auto naar fiets en ov, een hogere bezettingsgraad per auto en minder woon-werkverkeer door thuiswerken. De afname autokilometers op pagina 24 heeft dezelfde oorzaak, dat is te zien onder de knoppen op pagina 22/23. Maatregelen die gerelateerd zijn aan verschillende oorzaken die niet met elkaar samenhangen kunnen wel bij elkaar opgeteld worden; bijvoorbeeld minder autokilometers en een betere interactie tussen verkeersdeelnemers. Op blz 24 (par.4.4) mogen de 10+23 verkeersdoden dus wel opgeteld worden omdat andere oorzaken worden aangepakt met de maatregelen.

Beantwoording technische vragen M&B 22-04-2021

nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					Verderop staat in de uitleg op blz 33 dat er meer doden vallen door de groei van kilometers per ebike en fiets, in totaal zijn dit 1,5 meer verkeersdoden op jaarbasis. ➤ Is dit het saldo van de afname van verkeersdoden plus de toename? Oftewel, is het aantal verkeersdoden alleen als gevolg van het gebruik van de fiets e-bike naar verwachting een optelsom (bv 13 / 10 plus 1,5, of zelfs plus 5/23?)?	Dit klopt. Dit is het saldo van minder autokilometers (dus minder verkeersdoden) en meer fiets- en e-bike kilometers (dus meer verkeersdoden).