

Technische vragen M&B 20-02-2023 en vervolg op 23-02-2023

nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
1	Namens Noord-Hollanders., mevr. G.H. van Geffen	8a	Olthof	Aanpak en Monitor investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi)	p. 16 De iNHi focust nu op weg- en fietsinfrastructuur. Op termijn is de ambitie om daar ook busbanen, vaarwegen en voetpaden aan toe te voegen om vanuit dit totaal-inzicht te kunnen investeren. Heeft dit financiële consequenties? Busbanen en vaarwegen worden toch ook altijd via het iNHi > Impi 'gepland'? Met betrekking tot de indicatoren fietsveiligheid en doorfietspaden/bereikbaarheid: drukke fietspaden krijgen voorrang boven rustige fietspaden. Dit klinkt logisch. Het heeft echter ook als consequentie dat investeringen steeds in stedelijke gebieden terecht komen (vergelijkbaar met OV). Is er discussie geweest over dit dilemma? Of wordt het niet als dilemma ervaren? Komt er met deze invulling van de indicatoren voldoende evenwicht over de hele provincie?	Nee. De weergave van het presteren van de Noord-Hollandse infrastructuur op basis van indicatoren heeft geen financiële consequenties. Nee. Deze netwerken maken nu geen onderdeel uit van de indicatoren, maar projecten om OV-banen en vaarwegen te verbeteren of uit te breiden kunnen wel rechtstreeks in het iMPI worden geprogrammeerd. Bijvoorbeeld vanuit een vastgesteld actieplan of vanuit de onderhoudsopgave. Het is wel de ambitie deze netwerken toe te voegen aan de iNHi. De indicatoren geven een objectief beeld over de grootte van de opgaven. Dit is onafhankelijk van de regio. Het is aan Provinciale Staten om ambities, bijvoorbeeld inzake 'voldoende evenwicht over de hele provincie' al dan niet te vertalen in het coalitieakkoord 2023-2027. Dit is de input voor de investeringsstrategie iNHi 2023-2027.

Technische vragen M&B 20-02-2023 en vervolg op 23-02-2023

nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					p. 28 waarom is er zoveel vertraging op dat kleine stukje N522-1? En waarom is dat stuk niet opgenomen in het overzicht op p 27? p. 31 Gezondheidsrisico berekening op basis van model MGR van RIVM: er zijn grote problemen met modelberekeningen geconstateerd. Wat maakt dat de provincie toch deze berekeningen als basis voor beleid gebruikt? Welke risico's ziet de provincie daarbij? Bij de indicatoren (of beïnvloedingsfactoren?) mis ik de sociale functie, inclusief toegankelijkheid. Het rapport van Kim over rechtvaardigheid in mobiliteitsbeleid lijkt wel doorvertaald naar lucht/geluid/ecologie/stikstof, maar niet naar de sociale mensfactor. Hoe ziet u dat?	Dit vraagt diep inzicht in de data en kennis van gebiedsexperts. Dit is niet direct op korte termijn na te gaan. Op pagina 27 staat de top-10 van trajecten met de grootste opgaven op de indicator Doorstroming wegverkeer. Traject N522-1 heeft een eindscore van 72 uit 100 ('grote opgave'), en valt daarmee net buiten de top-10 (positie 14). Dit is zichtbaar in de lijst op pagina 46. Bij het in beeld brengen van gezondheidseffecten zijn modelberekeningen heel gebruikelijk. We maken in deze indicator gebruik van door het Rijk gevalideerde instrumenten en data. Bij complexe modelberekeningen als deze is enige marge ten opzichte van de werkelijkheid mogelijk. De nieuwe iNHi is flink uitgebreid met indicatoren ten opzichte van de vorige versie uit 2014. Daarnaast hebben wij de ambitie om toekomstige versies verder uit te breiden, mits de ambitie er is vanuit PS. U redeneert vanuit de rechtvaardigheidsbegrippen van het KiM (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid) dat de iNHi hieraan invulling geeft middels de

Technische vragen M&B 20-02-2023 en vervolg op 23-02-2023

nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
2	Namens Noord-Hollanders., mevr. G.H. van Geffen	8b	Olthof	Werkagenda Mobiliteit Kop van Noord-Holland 2022-2024	Waarom is er geen beïnvloedingsfactor bevolkingsgroei?	indicatoren Gezonde leefomgeving, Ontsnippering van natuur en Stikstof. Graag vullen wij deze opsomming aan met: Verkeersveiligheid wegen, Verkeersveiligheid fietspaden, Bereikbaarheid fiets en Verstedelijking. De beïnvloedingsindicator Verstedelijking kan gezien worden als een afgeleide indicator voor bevolkingsgroei, want de grote woningbouwopgave is o.a. een gevolg van de bevolkingsgroei.
					p.11 Er wordt gewerkt aan een LVZ route, heel goed want nogal onveilig over de wegen daar. In Warmenhuizen werken duizenden (6000?) mensen maar bereikbaarheid van het bedrijventerrein per fiets is problematisch. Zit ook een doorfietspad of anderszins fietsbereikbaarheid in de planning?	De doorfietsroute van Den Burg naar Alkmaar loopt door Warmenhuizen en langs het te verkende LZV tracé waarvan de haalbaarheid momenteel door de gemeente verder wordt onderzocht (onderdeel van de RAM Kop NH) Fietsbereikbaarheid en verkeersveiligheid maken uitdrukkelijk onderdeel uit van de studie, naast efficiëntere en duurzamere logistiek. De planning van de LZV route hangt af van de financiële haalbaarheid van het plan (gemeente en bijdrage bedrijven). Binnen het resterende budget van het beëindigende programma De Kop Werkt! is 8 ton (50% provincie) gereserveerd (t/m2024) om bij te dragen aan een goede oplossing voor het

Technische vragen M&B 20-02-2023 en vervolg op 23-02-2023

nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
3	Namens Noord-Hollanders., mevr. G.H. van Geffen	8d2	Olthof	Stand van Zaken 2022 uitvoering Focus Smart Mobility 2022-2025	In de brief aan PS staat dat het programma zich ook bezighoudt met de transitie van transport van weg naar water. In de Infographic is dat niet terug te vinden? Waar komt dat thema in het programma terug?	LZV. De Doorfietsroute kent een eigen financiering en staat in die zin los van de LZV-route, maar er wordt uiteraard gekeken naar waar werk met werk gemaakt kan worden. De modal shift van weg naar water is een belangrijk deel van de inzet van de provincie voor duurzaam en toekomstbestendig transport. Op pagina 6 van de infographic stand van zaken Uitvoering Focus Smart mobility 2022-2025 staat het slimme logistiek omschreven. De transitie van transport van weg naar water wordt binnen dit thema opgepakt – in nauwe samenhang met de activiteiten die vanuit de Agenda Slimme en Schone Logistiek, onderdeel van Programma 4.1 van de begroting, geïnitieerd worden. Op pagina 6 van de infographic valt de modal shift van weg naar water onder het toekomstbestendig maken van het transportnetwerk en gebruik maken van verschillende modaliteiten. Ook staat het benoemd bij de projecten “bundeling en modal shift” en “Metropolitaan Hub Systeem”. Omdat een schip snel meer tonnage kan vervoeren dan een vrachtwagen worden daardoor vaak al direct verschillende transportbewegingen gebundeld.