

Technische vragen m.b.t. SB Uitbreiding netwerk doorfietsroutes

Fractie	#	Vraag/input	Antwoord/reactie
VVD	1	In welk stadium is PS in positie geweest iets te vinden van het ambtelijk opgestelde en in de bijlage gepresenteerde afwegingskader?.	We hebben PS niet eerder dan middels deze Statenbrief geïnformeerd over dit afwegingskader voor een nieuwe tranche doorfietsroutes. De nu gehanteerde werkwijze met een afwegingskader is vergelijkbaar als bij de vorige tranches doorfietsroutes en de wijzigingen daarop. Het afwegingskader dat we hanteren is bedoeld om te komen tot een nadere uitwerking en prioriteitstelling om te komen tot een provinciaal doorfietsroutenetwerk.
	2	Bij welk P&C product komt er een concreet voorstel? Aankomende kadernota? Of staat dit al in nader detailniveau in het Uitvoeringsprogramma dat GS in november vaststelt?	Komende periode werken we de adaptieve programmering nader uit met als doel om te komen tot een lijst van doorfietsroutes waarvoor we met gemeenten en andere benodigde partners intentieovereenkomsten willen gaan afsluiten. Naar verwachting kunnen wij PS hierover in Q1-2025 informeren. Bij de voorjaarsnota 2025 zullen we PS een voorstel doen wat betreft de opname van de middelen in een reserve.
	3	In bijlage 1 valt te lezen dat voor de scoring (en dus prioritering) van potentiële nieuwe doorfietsroutes de haalbaarheid, complexiteit en inpasbaarheid slechts kwalitatief zijn beschreven (en dus niet in de score meetellen), en lijkt de kosteninschatting überhaupt geen rol hebben in het afwegingskader voor doorfietsroutes. Klopt dit? En zoja, hoe kan dit in Uitvoeringsprogramma Gezonde en Veilige Mobiliteit	In het afweegkader is ervoor gekozen de routes te prioriteren op inhoudelijke criteria, zoals potentie en bijdrage aan bereikbaarheid van woningbouwlocaties. De criteria zoals haalbaarheid, waaronder bestuurlijk draagvlak en kosten, worden wel meegewogen in de nadere uitwerking van de adaptieve programmering.. Deze gaan we komende periode uitwerken. Beoogd resultaat hiervan is te komen tot een lijst van doorfietsroutes waarvoor we met gemeenten en andere benodigde partners intentieovereenkomsten willen gaan afsluiten. Naar verwachting kunnen wij PS hierover in Q1-2025 informeren.
	4	Is het niet vreemd dat veel van de afwegingscriteria aan de positieve kant een extensief karakter hebben, terwijl de negatieve extensieve kant ontbreekt? (Concreet: Een langere (vermoedelijke duurdere) route met meer gebruikers en gemiddeld meer kans ergens langs een meekoppelkans of grote woningbouwontwikkeling te komen zal vaak hoger scoren, terwijl kortere routes met kleinere schaal voordelen maar ook lagere complexiteit en kosten lijkt een lagere score te krijgen.) Hoe worden de haalbaarheidscriteria verwerkt in de volgorde van prioriteit? Kan dat wel recht gedaan worden op enkel kwalitatieve basis?	Het afweegkader heeft tot doel in beeld te brengen bij welke doorfietsroutes de grootste kansen liggen om bij te dragen aan meer fietsgebruik, ontsluiting van woningbouwlocaties, ect. Tegelijkertijd kennen die goed scorende routes ook vaak complexe vraagstukken zoals realisatie van fietsbruggen- en tunnels, waarvoor nog geen financiële dekking is, en die meer voorbereidingstijd en capaciteit vragen. In de verdere uitwerking zal daarom ook worden gekeken naar de mogelijkheid om (kortere) kansrijke routes met een lagere score, maar tevens lagere kosten en makkelijker te realiseren, te gaan realiseren. Op die manier kan wel voortgang worden geboekt met het uitbouwen van het doorfietsroutenetwerk.
	5	Wordt tussen doorfietsroutes enerzijds en gemeentelijke fietsknelpunten van groot	Beide zijn van belang. Daarom is er voor beide apart budget beschikbaar. Voor gemeentelijke

