

Provincie Utrecht  
t.a.v. het college van Gedeputeerde Staten  
Postbus 80300  
3508 TH Utrecht

<b>Behandeld door</b>	J. Moolhuijsen	<b>Datum</b>	09 februari 2018
<b>Doorkiesnummer</b>		<b>Ons kenmerk</b>	-
<b>E-mail</b>	j.moolhuijsen@utrecht10.nl	<b>Onderwerp</b>	Reactie op Concept- Mobiliteitsprogramma 2019-2023 Provincie Utrecht en Statenvoorstel nieuwe planning en extra budget Uithoflijn
<b>Bijlage(n)</b>	Geen		
<b>Uw kenmerk</b>	-	<b>Verzonden</b>	
<b>Uw brief van</b>	-		

Geacht college,

Op 16 januari hebben de U10-gemeenten het concept Mobiliteitsprogramma Provincie Utrecht (MPPU) ontvangen. Dit plan bestaat uit twee documenten: een ongewijzigde Mobiliteitsvisie (juli 2014, planhorizon 2028) en een nieuw Mobiliteitsprogramma 2019-2023, in aanvulling op het lopende programma dat eind 2018 afloopt. Daarnaast werd op 8 februari het Statenvoorstel over extra budget voor het project Uithoflijn openbaar.

Omdat dit voorstel een duidelijke link heeft met de financiële paragraaf uit het mobiliteitsprogramma en met de beschikking van regionale mobiliteitsprojecten in de Utrechtse regio, reageren wij in deze brief ook op het Statenvoorstel. Deze brief zenden wij daarom ook in afschrift naar Provinciale Staten.

In deze brief reageren de U10-gemeenten op het proces, met name de wijze waarop zij betrokken zijn bij de totstandkoming van het Mobiliteitsprogramma en het Statenvoorstel, en op de hoofdlijnen van de inhoud van programma en voorstel. In de bijlage gaan we in op specifieke onderdelen van het Mobiliteitsprogramma.

Als gemeenten in de Utrechtse stadsregio voelen we de noodzaak en urgentie om de grote mobiliteitsopgaven met elkaar en met betrokken partners als rijk, provincie en bedrijven aan te pakken. Vanwege de snelle ruimtelijk-economische groei en de daarbij behorende groei van de vervoersbewegingen in en rond onze regio is een heldere mobiliteitsvisie nodig, met een ambitieus uitvoeringsprogramma dat invulling geeft aan de regionale systemsprong mobiliteit. In het voorliggende Mobiliteitsplan:

- missen wij de inhoudelijke focus op en urgentie van de mobiliteitsopgaven in de stadregio, terwijl deze opgaven door Rijk en provincie zijn erkend, onder andere in de U-Ned knelpuntenanalyse.
- Daarnaast zijn wij ontevreden over het doorlopen proces. De provincie is onvoldoende in gesprek is geweest met de U10 gemeenten. Bestuurlijk en ambtelijk is er vrijwel geen contact

geweest over het Mobiliteitsplan. Dit is in strijd met de transitieafspraken tussen BRU en provincie. We verzoeken u om de planning aan te passen om op korte termijn ruimte te maken voor overleg met ons.

In de tekst hieronder lichten wij een aantal tekortkoming van het plan en het gevolgde proces verder toe.

#### **Proces: Onvoldoende in gesprek geweest met U10-gemeenten**

Het voorliggende concept is de eerste versie van het mobiliteitsprogramma die de gemeenten onder ogen hebben gekregen. In combinatie met de korte reactietermijn vinden we dat de provincie de U10 onvoldoende heeft betrokken bij de totstandkoming. Gezien de krappe planning van het vervolg vrezende we weinig verbetering bij de afronding. Dit staat haaks op de transitieafspraken (zie bijlage 2) waarbij is overeengekomen dat *een proces wordt ingericht voor herijking van het beleid om te komen tot een geïntegreerd BRU- en provinciebeleid*.

Onze bezwaren op het proces spitsen zich toe op drie punten:

- Op ambtelijk niveau is onvoldoende informatie uitgewisseld, bijvoorbeeld over het opstellen van het strategisch afwegingskader, ondanks toezeggingen hierover. Het laatste contact dateert van eind augustus 2017.
- Ook bestuurders zijn niet gehoord. Weliswaar heeft een oploop voor bestuurders op het provinciehuis plaatsgevonden, maar deze was zo laat aangekondigd dat er nauwelijks bestuurders aanwezig waren. Ook bij andere gelegenheden heeft de provincie het Mobiliteitsplan niet bestuurlijk geagendeerd.
- De inbreng van de U10 tijdens de bestuurlijke oploop zijn niet in het mobiliteitsplan uitgewerkt. Dit betreft onder andere het doorontwikkelen van het regionale fietsnetwerk, het prioriteren van knooppunten en het invullen van de systeemsporang mobiliteit met een schaalsporang OV.

#### **De inzichten en opgaven wijzigen, maar de visie wordt niet vernieuwd**

De provincie geeft aan de Mobiliteitsvisie (2014–2028) niet te willen vernieuwen. Daarmee gaat de provincie compleet voorbij aan een aantal belangrijke ontwikkelingen in de mobiliteitsmarkt, zoals de snelle opkomst van e-bikes, maar ook aan de grote veranderingen in de woning- en kantorenmarkt. Daarbij werken we sinds 2013 als U10 en provincie intensief samen met het Rijk met als resultaat een hernieuwde verstedelijkingsopgave, Healthy Urban Living, de REOS-visie, Toekomstbeeld OV, GUO/U-Ned en Minder Hinder. Zelfs in het nieuwe regeerakkoord wordt de Utrechtse opgave genoemd. Als voorbeeld noemen we de verstedelijkingsopgave. De provincie heeft zich tot doel gesteld om tweederde deel van de woningbouwopgave binnenstedelijk te realiseren, met een accent op multimodale knooppunten. Dit heeft in het U10-gebied belangrijke gevolgen voor het mobiliteitsbeleid en kan niet onvermeld blijven in de Mobiliteitsvisie en het –programma. De Mobiliteitsvisie Grootstedelijk Utrecht uit 2014, waarin de beleidserfenis van BRU is vastgelegd, zegt daarover:

*De ruimtelijke en economische groei in de regio Utrecht leidt tot een grote mobiliteitsopgave. Verantwoord accommoderen betekent dat het stedelijk gebied leefbaar en aantrekkelijk blijft.*

In het BRU-document wordt vervolgens uitgewerkt hoe de regio wil kiezen voor het verantwoord accommoderen van de mobiliteitsgroei. Deze keuzes missen wij in het nu voorliggende Mobiliteitsplan, terwijl de toenemende verstedelijking juist dwingt tot keuzes om de regio bereikbaar te houden met auto, OV of andere vervoerswijzen.

Ook ontbreken in het mobiliteitsplan majeure opgaven als *Minder Hinder* en de *Systeemsprong OV en fiets*, terwijl de provincie daar wel verantwoordelijkheid in heeft als OV-autoriteit, wegbeheerder en subsidieverlener. Dit verandert de doelen voor auto, OV, knooppunten en fiets. Wel zijn we blij dat Smart Mobility als nieuwe opgave wordt genoemd.

### **Doelen, indicatoren en streefwaarden zijn overwegend sectoraal en onvolledig uitgewerkt**

In het Mobiliteitsprogramma worden verschillende doelen geoperationaliseerd, waarmee ontwikkelingen en beleid toetsbaar worden. De doelen zijn vooral uitgewerkt voor afzonderlijke modaliteiten (auto, OV, knooppunten, fiets, goederenvervoer). De potentie van multimodaal vervoer (zoals OV en fiets) blijft hierbij onderbelicht, ook in de hoofdstukken Knooppunten en Smart Mobility.

Integrale beleidsthema's zoals deur-tot-deur-bereikbaarheid, woningbouw, duurzame mobiliteit en economische ontwikkeling ontbreken. In de tweede helft van het plan worden wel enkele andere integrale aspecten opgenomen, zoals veiligheid en leefomgeving (inclusief duurzaamheid). Maar deze zijn alleen en onvolledig uitgewerkt in de vorm van het beperken van de negatieve effecten en niet in relatie tot Healthy Urban Living of energietransitie. Dit sluit niet aan bij de afspraken van U-Ned. Het rijk, de provincie en de gemeente hebben hiervoor afgesproken dat het programma als doel heeft het accommoderen van de ruimtelijk economische groei op een gezonde en duurzame wijze in samenhang met de verstedelijkingsopgave en het oplossen van de bereikbaarheidsknelpunten, zoals geformuleerd in de NMCA. Hier is dus nadrukkelijk aandacht voor integrale beleidsthema's.

### **De relatie met de BRU-erfenis en de grootstedelijke opgaven blijven buiten beeld**

*Integratie van het voormalig BRU en de grote groeiopgave van de regio* worden in de inleiding benoemd als nieuwe accenten. Het BRU heeft vlak voor de opheffing als overdrachtsdocument de "Mobiliteitsvisie grootstedelijk Utrecht" gemaakt. Vooral hoofdkeuze 2 van dit beleid (Kiezen voor de meest geschikte vervoerwijze per gebied) is niet terug te vinden in het concept mobiliteitsprogramma. In plaats hiervan wordt gekozen om bij *alle* modaliteiten (auto, OV, fiets en goederenvervoer) *veilige en goede doorstroming centraal te stellen*. Dit is binnen de gegeven kaders (financieel, ruimtelijk, leefbaarheid) geen reële optie in het stedelijk gebied. Dilemma's over leefbaarheid, verdichting en minder ruimte voor mobiliteit blijven geheel onderbelicht. De bijbehorende middelen voor mobiliteit worden verdeeld over de afzonderlijke modaliteiten en worden niet ingezet voor een integrale gebiedsgerichte benadering.

### **De financiële beleidslijn en consequenties voor de U10-gemeenten zijn niet helder**

Uit het concept mobiliteitsprogramma wordt niet duidelijk welke middelen voor regionale mobiliteitsmaatregelen voor de U10-gemeenten beschikbaar komen in de jaren 2020-2023.

Deze informatie is essentieel voor de gemeenten en met name voor de nieuwe colleges die dit voorjaar gevormd gaan worden. Het RUVV-programma, dat in zijn huidige vorm loopt tot eind 2019, komt niet meer voor in het Mobiliteitsprogramma 2020-2023. De vraag is daarom welke uitvoeringsprogramma's (inclusief exploitatie en subsidiebeschikkingen) daarvoor in de plaats komen. Graag verkrijgen we inzicht in de financiën die de afgelopen vier jaar voor mobiliteit beschikbaar waren in het BRU-gebied en in de rest van de provincie, zodat we vervolgens programma's kunnen vergelijken en met elkaar

kunnen afstemmen hoe toekomstige programma's er uit kunnen zien binnen de beschikbare budgetruimte.

Omdat deze exercitie in dit concept niet gedaan is, kunnen wij nu lastig reageren op paragraaf 10 waarin de beschikbare budgetten staan vermeld.

Verder is niet helder wat de 'reserve Mobiliteit' is en welke reserveringen voor toekomstige projecten op basis van dit programma worden gedaan. In het document is alleen een verdeling van de middelen per modaliteit opgenomen, maar niet voor de programma's. Per onderwerp zijn actielijnen benoemd maar ook hier wordt niet duidelijk wat deze actielijnen inhouden, hoe ze samenhangen en wanneer hier resultaat van verwacht wordt.

### **Financiële gevolgen Statenvoorstel extra budget Uithoflijn**

In het Statenvoorstel dat voor de extra vergadering van Provinciale Staten op 12 februari is geagendeerd, wordt voorgesteld om het extra benodigde budget voor het project Uithoflijn te dekken uit gelden (14 miljoen euro) die destijds vanuit het BRU zijn overgekomen (RUVV-gelden). Specifiek gaat het om het zogenoemde Lokaal Maatwerk en het regionale pakket mobiliteitsmaatregelen. De gemeenten voelen zich overvallen met deze besluiten. Begin januari is in een overleg tussen Kees van Dalen en Jacqueline Verbeek-Nijhof afgesproken dat provincie en gemeenten gezamenlijk in beeld gaan brengen hoe de financiële consequenties van de Uithoflijn deels opgevangen kunnen worden door te herprioriteren binnen het RUVV (zie in bijlage 3 de afspraken aan aanleiding van dit gesprek). Tot op heden is hier ambtelijk noch bestuurlijk actie op ondernomen en nu zien wij ons geconfronteerd met dit voorstel.

De gemeenten hebben de afgelopen twee jaar hard gewerkt om de RUVV-budgetten tot eind 2019 om te zetten in besluitvorming voor regionale mobiliteitsprojecten. Dat de provincie geen beschikking wil afgeven voor de regionale projecten 2018 en 2019 en voornemens is de subsidies Lokaal Maatwerk te schrappen is voor de U10-gemeenten een onwenselijke gang van zaken. Een spoedige uitvoering van de projecten is voor zowel de gemeenten als provincie van belang om de doelstellingen op het gebied van fietskwaliteit, doorstroming OV en verkeersveiligheid dichterbij te brengen. Het niet doorgaan van deze subsidies heeft negatieve effecten op de provinciale ambities.

Voor de subsidies Lokaal Maatwerk geldt bovendien dat het schrappen van de subsidies voor 2018 in strijd is met de Subsidieverordening Mobiliteit Regio Utrecht 2015. Hierin staat dat op het moment dat de provincie bij gemeenten subsidiabele projecten uitvraagt, en dat is in oktober 2017 gebeurd, de provincie over moet gaan tot beschikking, tenzij de aanvragen inhoudelijk niet voldoen aan de eisen. Dit voorbeeld is een argument om het voorstel tot dekking van de financiële tegenvallers Uithoflijn in gezamenlijk overleg uit te werken.

De financiële consequenties van dit voorstel zijn groot, de nieuw te vormen colleges zullen rekening moeten houden met stevige bezuinigingen als gevolg van het wegvallen van de RUVV-subsidies. De compensatie die in het voorstel geboden wordt door het inzetten van het realisatieplan fiets is slechts voor een aantal regionale fietsprojecten een mogelijkheid.

### Tot slot

Het concept-Mobiliteitsprogramma is geen resultaat van een samenwerkingsproces, terwijl de transitieafspraken daar wel om vragen. Dit ondergraaft het draagvlak voor het programma in de stedelijke regio en brengt de uitvoering van urgente regionale mobiliteitsmaatregelen niet verder.

Inhoudelijk draagt het Mobiliteitsprogramma niet bij aan de uitdagingen waar we als grootstedelijke regio voor staan. Daar komt bij dat het voorstel van de provincie over het dekken van de tekorten op de Uithoflijn door middel van het schrappen van de regionale mobiliteitssubsidies gemeenten voor grote financiële problemen stelt en dat wij hierover niet met elkaar in overleg zijn geweest.

Wij gaan graag de komende week het gesprek aan over hoe gemeenten en provincie gezamenlijk tot een beter en breder gedragen mobiliteitsprogramma en een financieel voorstel voor de mobiliteitssubsidies 2018–2023 kunnen komen, zodat we op onze bestuurstafel van 21 februari hierover constructief in gesprek kunnen met de wethouders mobiliteit.

Hoogachtend,

De wethouders Mobiliteit van de gemeenten Utrecht; Nieuwegein; IJsselstein; Vianen; Houten; Stichtse Vecht; Zeist; Woerden; Bunnik en De Bilt,  
namens deze,



Kees van Dalen  
wethouder Houten



Lot van Hooijdonk  
wethouder Utrecht

## Bijlage 1. Vragen over de invulling bij de verschillende modaliteiten

Detailopmerkingen zijn weggelaten. Op ambtelijk niveau gaan wij hier graag uitgebreider op in.

De rol en functie van het provinciaal wegennet wordt in het Mobiliteitsplan als een eigen entiteit beschreven. Wij zien dit primair als deel van het totale mobiliteitsnetwerk voor alle modaliteiten. We verwachten van de provincie allereerst helderheid welke rol haar netwerken (voor auto, OV en fiets) hebben voor de deur-tot-deurverplaatsingen, met name in de spits. Keuzes, zoals de beoogde doorstroomsnelheid, prioriteiten op kruispunten, maatregelen om capaciteitsproblemen te verkleinen, inpasbaarheid in de omgeving zijn een afgeleide hiervan en kunnen voor auto, OV en fiets niet los van elkaar worden gezien. Een afzonderlijk hoofdstuk over het wegennet van de provincie hoort niet aan het begin, maar achteraan het Mobiliteitsprogramma aan de orde te komen.

Voor het openbaar vervoer ontbreken belangrijke beleidsindicatoren als het gaat om bedieningsperiodes, loopafstanden tot haltes en toegankelijkheid. In het OV Streefbeeld 2020 wordt uitgegaan van een aantal minimumeisen ten aanzien van openbaar vervoer. Uit het stuk wordt niet duidelijk in hoeverre deze indicatoren overeind blijven. Verder blijft onduidelijk hoe de provincie om wil gaan met de onderkant van het OV/maatwerk OV. Dit zijn communicerende vaten met het doelgroepenvervoer en daarom moet hierover duidelijkheid bestaan.

Net als de gemeente Amersfoort is het onze wens om met ingang van de nieuwe OV-concessie te komen tot zero-emissie OV. Voor het beste resultaat stellen we voor om ook bij dit punt nauw samen te werken bij de voorbereiding van de OV-concessie 2023.

Het hoofdstuk over de fiets is mager en straalt weinig ambitie uit. Het is vooral voortzetting van het huidige beleid, dit sluit niet aan bij de noodzaak om de fiets in grootstedelijk gebied een grotere rol te geven. Hiervoor werken we in U10 verband aan een update van de regionale fietsvisie. De uitkomst hiervan zien wij als onmisbare input voor het provinciaal Mobiliteitsprogramma. Provincie en het Rijk dragen bij aan eenmalige fietsinvesteringen. Echter, voor de exploitatie van het fietsparkeren is ook structureel geld nodig. Het Mobiliteitsplan besteedt hier geen aandacht aan, terwijl sommige gemeenten hier ook geen geld voor kunnen vrijmaken.

Het hoofdstuk over verkeersveiligheid besteedt geen aandacht aan ongewenst c.q. doorgaand verkeer in het buitengebied. In verschillende gemeenten zijn hier problemen mee en zijn maatregelen nodig om dit tegen te gaan.

Voor de knooppunten is in het Mobiliteitsprogramma de kaart uit 2014 zonder toelichting ongewijzigd overgenomen. Op basis van nieuw onderzoek werken provincie en U10 momenteel samen aan een nieuwe prioritering die we graag in het nieuwe Mobiliteitsplan overgenomen willen zien. Daarna werken we graag samen door aan een uitvoeringsprogramma knooppunten. Ook gaan we graag het gesprek aan over de invulling van het voornemen van de provincie als 'regisseur per corridor'.

We zijn blij met smart mobility als nieuw accent, want zonder ambitieuze en innovatieve mobiliteitsstrategie is de kans groter dat het verkeerssysteem gaat vastlopen. Wel missen we een opsomming van de beleidsprioriteiten waar de provincie zich vanuit haar kerntaken, de maatschappelijke opgaven en andere relevante trends en ontwikkelingen op wil gaan richten. Smart mobility zien we niet als een doel, maar als een middel tot transitie waarbij we succesvolle pilots in stappen willen opschalen. Smart mobility kunnen we gebruiken om maatschappelijke opgaven te

tackelen. Maar ook als (sub)doel is onduidelijk welke concrete streefwaarden de provincie wil bereiken. Gaat het primair om betere informatievoorziening en een volwassen markt van reizigers en aanbieders van mobiliteitsdiensten? Wat is het doel achter zelfrijdend vervoer? En wat zijn dan de middelen om dit te bereiken? Tot slot klopt in het financieel overzicht de optelsom bij Smart mobility niet.

Aandacht voor het thema recreatie en mobiliteit ontbreekt. De druk op de recreatiegebieden wordt steeds groter. Dat geeft soms ook buiten de spitsuren verkeers- en parkeerproblemen. Om deze gebieden bereikbaar te houden moeten ook alternatieven gestimuleerd worden.

## **Bijlage 2: Transitieafspraken BRU–Provincie**

Over de transitie van BRU naar de provincie zijn door Provinciale Staten bestuurlijke kaders vastgesteld met betrekking tot de beleidserfenis, lopende projecten/programma's, governance, personeel en financiën. *Uit het besluit van Provinciale Staten, 8 december 2014:*

1. Instellen van een overgangperiode waarbij BRU haar expertise en kennis en ervaring ten aanzien van mobiliteitsbeleid in de Utrechtse grootstedelijke regio kan overdragen. Onderdeel hiervan is dat de provincie na de transitie het door BRU vastgestelde beleid zal overnemen.
2. De vigerende BRU beleidstukken zijn tot 2020 uitgangspunt, dat laat onverlet dat de PS bevoegdheid hebben om tussentijds beleid te actualiseren. Om te komen tot een geïntegreerd BRU- en provinciebeleid wordt, niet eerder dan na 2 jaar, een proces ingericht van herijking van beleid. In dit proces worden de huidige BRU-gemeenten vooraf bestuurlijk geconsulteerd.
3. De door BRU vastgestelde meerjarenbegroting met uitvoeringsprogramma's (inclusief exploitatie en subsidiebeschikkingen) zullen na transitie gerespecteerd blijven tot 2020, wat onverlet laat dat PS over budgetrecht beschikken. In relatie tot subsidiebeschikkingen zal een harmonisatie met de provinciale verantwoordings- en beschikkingsregels worden toegepast.
4. Tegenvallers bij investeringsprogramma's, OV-exploitatie en beheer & onderhoud worden binnen deze meerjarenbegroting (zie punt 3) opgevangen. In 2020 worden mee- en tegenvallers binnen deze programma's bekeken. Over besteding van een eventueel restant wordt in overleg getreden met de huidige BRU-gemeenten.
5. In aanvulling op punt 2 neemt de provincie de besluitvorming van BRU ten aanzien van de tramremise en vervoerkundige koppeling over. Ook hiervoor geldt ten aanzien van mee- en tegenvallers het gestelde onder punt 4.
6. Bij het vaststellen van het jaarlijks OV-vervoerplan worden huidige BRU-gemeenten bestuurlijk nauw betrokken.
7. Gelijk aan andere gemeenten, worden BRU-gemeenten vooraf geconsulteerd bij visievorming. De provincie blijft in continue dialoog met de huidige BRU-gemeenten ten aanzien van de specifieke kenmerken van de stadsregionale vraagstukken.
8. De provincie neemt de systeemverantwoordelijkheid over voor het OV-systeem bestaande uit eigendom, beheer en exploitatie van infrastructuur en materieel. Ook neemt de provincie de Regiotram Utrecht over, inclusief bijhorende eigendommen. Pas na uitvoering van de huidige infraprojecten (2017–2018) neemt de provincie besluiten over de toekomstige positie (cq eventuele verzelfstandiging) van het trambedrijf.

### **Bijlage 3: Afspraken naar aanleiding van gesprek Jacqueline Verbeek–Nijhof en Kees van dalen dd 12 januari 2018**

Beste Jacqueline,

Wij spraken elkaar afgelopen 12 januari over het beschikken van RUVV-subsidies voor regionale mobiliteitsprojecten.

Met deze mail wil ik graag de afspraken die we maakten vastleggen en aandringen op ambtelijke actie om de bestuurstafel Mobiliteit van 21 februari voor te bereiden.

Oorspronkelijk zouden wij op de bestuurstafel van 6 december de RUVV-gelden voor 2018 vrij geven. Met deze gelden willen wij in de U10 gemeenten prioritaire projecten uitvoeren,

met name bedoeld om het fietsnetwerk verder te verbeteren. In ons gesprek legde jij uit dat zorgen over de kosten als gevolg van de vertraging Uithoflijn maken dat het voor de provincie nu niet mogelijk is om deze gelden te beschikken. Ik heb begrip voor dat standpunt om (eerst) zorg te dragen voor inzicht in het financiële beleid alvorens nieuwe verplichtingen aan te gaan, ook gegeven transitieafspraken BRU. Echter voor de ingreep om besluitvorming over RUVV subsidies om deze reden op te schorten kunnen mijn collega's en ik weinig begrip opbrengen.

Op deze manier wentelen we tegenvallers van grote projecten af op de subsidies voor inhoudelijk nuttige en maatschappelijk gewenste regionale fietsprojecten.

Daarnaast zet het de samenwerking tussen provincie en gemeenten, nodig om de regio (beter) bereikbaar te maken, onnodig onder druk.

Ik dring er daarom op aan dat ambtenaren van provincie en U10 zo snel mogelijk om de tafel gaan zitten om het inzicht te verkrijgen in de feitelijke financiële situatie en op basis daarvan tot de juiste prioriteiten komen vanuit maatschappelijk oogpunt.

Ik denk hierbij aan de volgende zaken:

–hoe groot zijn de tegenvallers voor de provincie op het project Uithoflijn en wat zijn mogelijkheden om deze tegenvallers te dekken?

–welke meevallers en projecten die niet doorgaan zitten er nog in het RUVV en hoeveel ruimte levert dit op om tegenvallers op de Uithoflijn en regionale projecten te dekken?

–wat is de actuele omvang van het regionaal pakket mobiliteitsmaatregelen en wat is de planning van de uitvoering van de projecten inclusief de gewenste hoeveelheid RUVV-subsidies per jaar?

Zijn er projecten achteruit geschoven of goedkoper uitgevoerd kunnen worden?

–welke mogelijkheden zijn er binnen andere provinciale programma's, zoals VERDER, om de uitvoering van regionale mobiliteitsprojecten mogelijk te maken?

Het beantwoorden van deze vragen is urgent, aangezien de nieuwe raden en colleges snel moeten weten of er de komende periode ( negatieve) effecten ontstaan waar zij rekening mee zullen willen houden.

Ik wil gezamenlijk alles op alles zetten om de vaart in de uitvoering van de regionale mobiliteitsprojecten te houden. Als onze ambtenaren bovenstaande vragen met spoed uitwerken, heb ik goede hoop dat we het beschikken van de regionale projecten niet verder hoeven te vertragen.

Met vriendelijke groet,

Kees van Dalen