



VRAGEN COMMISSIEVERGADERING

De commissie: Samen leven

Vergaderdatum: 11 mei 2017

Steller en fractie: mw. P. van Nes – de Man, Echt voor Ridderkerk

Agendapunt: 7. Zienswijze MRDH Ontwerpbegroting 2018 en Ontwerp beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen

Portefuillehouder: Keuzenkamp

Datum indiening vraag bij griffie: 11 mei 2017

Datum ontvangst beantwoording college bij griffie: 18 mei 2017

Vraag 1

Uit de teksten op blz. 51 en 125 van de ontwerpbegroting blijkt dat volop wordt ingezet op het terugdringen van het verkeer op de A 15, A16 en de Brienoord corridor. De MRDH zet ook in op de ontwikkeling van Nieuw Reijerwaard als bedrijventerrein, intensief logistiek. Hoe ziet u de relatie tussen beide? Meer verkeer dan bij 'intensief logistiek' bestaat niet. Dit verkeer vergroot de problemen op de genoemde wegen enorm, als het bedrijventerrein ooit zo ontwikkeld gaat worden.

Antwoord

Op pag. 51 gaat het over de Verkeersonderneming waarvan de MRDH slechts één van de partners is en die een specifieke en tijdelijke opdracht heeft in het kader van het programma Beter Benutten Vervolg 2015-2017. Het programma is opgedeeld in vier lijnen: reisgedrag, rijgedrag, netwerkversterking en logistiek. De BAR-gemeenten maken samen met de Drechtsteden deel uit van de regio zuidoost. De MRDH zet veel breder in op bijvoorbeeld het versterken van de ruimtelijke-economische structuur, het vergroten van kansen voor mensen en een aantrekkelijk leefmilieu en het vergroten van de aantrekkelijkheid van het verkeer- en vervoersysteem. Ook in deze regio staan belangen zoals wonen, werken, recreëren, reizen etc. niet op zichzelf, maar deze moeten in evenwicht zijn. Uiteraard heeft verstedelijking in wat voor vorm dan ook gevolgen voor bijvoorbeeld bereikbaarheid, maar ook voor welvaart etc. Volledigheidshalve zij vermeld dat zo'n 80% van de in Nederland verreden kilometers moet worden toegerekend aan personenauto's. De projecten op pag. 125 komen uit de inmiddels gedateerde MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit. Op dit moment wordt gewerkt aan het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag (zie antwoord op vraag 2).

Vraag 2

Op blz. 51 van de ontwerpbegroting wordt gesproken over de Verkeersonderneming die wordt aangestuurd door een Stuurgroep en wordt bijgestaan door de Raad van Advies. In die raad hebben de gemeenten Nissewaard en Krimpen aan den IJssel zitting. Krimpen en de MRDH doen onderzoek naar de oeververbinding met Ridderkerk. Waarom zit Ridderkerk niet in de Stuurgroep en/of de raad.



Antwoord

De Verkeersonderneming heeft een specifieke en tijdelijke opdracht. Het programma Beter Benutten Vervolg loopt dit jaar af. De in de vraag bedoelde oeververbinding behoort niet tot het domein van de Verkeersonderneming. Wél tot die van het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag waarvan de opdrachtgevers zijn: ministerie van I&M, provincie Zuid-Holland, MRDH en de gemeenten Rotterdam en Den Haag. De MRDH is dus één van de vijf opdrachtgevers. Los van het voorgaande is er een zogenoemd Bestuurlijk Platform Algeracorridor. Ridderkerk is zowel in de MRDH als in dat platform vertegenwoordigd. Tot slot is Ridderkerk bij dit onderwerp in het Regionale Investeringsprogramma expliciet vermeld als één van de bestuurlijk eigenaren. Een uitnodiging voor het Metropolitaan Debat op 15 juni a.s. voor alle raadsleden van de metropoolregio is de raad op 5 mei jl. per mail toegestuurd.