



## Oplegnotitie Lightrail naar Rotterdam

Oplegnotitie ten behoeve van een beeldvormende vergadering over de Lightrail

Aan: de agendacommissie van de gemeenteraad

Onderwerp: Lightrail naar Rotterdam

Datum: 4 juli 2023

Voorgestelde datum:

Toelichting op het agendapunt

Wij willen gezamenlijk bestuurlijke stappen zetten om draagvlak te creëren voor de Lightrail. De gemeenten Hardinxveld-Giessendam, Sliedrecht, Papendrecht, Alblisserdam en Molenlanden tellen samen ruim 140 duizend inwoners. Deze regio zou met een hoogwaardige railverbinding kunnen worden aangesloten op het Rotterdamse spoornet. Via Hendrik-Ido-Ambacht en Ridderkerk naar Rotterdam.

De voordelen van een nieuwe hoogwaardige railverbinding zijn (zonder uitpuittend te zijn): een betere, snellere en comfortabelere verbinding met de regio Rotterdam / Rijnmond / Randstad en een impuls aan de regionale bedrijvigheid en werkgelegenheid, passend in het energie- en duurzaamheidsbeleid van de overheid. Een hoogwaardige railverbinding biedt aan gebiedsinwoners een alternatief voor woon-werkverkeer met eigen vervoer (auto) en verbindt bestaande en nieuw te bouwen woonwijken met stedelijke centra. Ook zorgt een hoogwaardige railverbinding voor een extra ontsluitingsmogelijkheid van de plaatselijke infrastructuur.

**De eerste beleidsachtergrond is de Eindrapportage OV- en Spooragenda 2040 Drechtsteden.**

**Onder Uitwerking Toekomstbeeld OV op pagina 38 staat het volgende geschreven:**

**“Een groot deel van de reizigers vanaf de Merwedelingelijn stapt in Dordrecht over naar Rotterdam. Een mogelijke gedachte om deze reizigers beter te kunnen bedienen, is de lijn vanuit Gorinchem na Sliedrecht over nieuw spoor doortrekken langs Papendrecht en Ridderkerk, en daarna aansluiten op het Rotterdamse metronetwerk. Het belangrijkste bezwaar hiertegen is (gegeven de huidige infrastructuur) dat de investering hiervoor erg hoog is. Daarvoor zou ongeveer 18 kilometer nieuw spoor nodig zijn, wat grofweg neerkomt op een investering van ruim € 0,5 miljard. De bijbehorende extra beheer- en onderhoudskosten bedragen ongeveer € 14 miljoen per jaar. Exploitatiekosten zijn afhankelijk van het precieze netwerk wat gereden wordt, maar naar verwachting kan de exploitatie ongeveer kostenneutraal plaatsvinden.”**

**De tweede beleidsachtergrond is het Bestuursakkoord 2022-2026. Onder (5.4) Openbaar vervoer**

op pagina 27 staat het volgende geschreven:

“Het busvervoer over de weg en de waterbus zijn onze belangrijkste OV-voorzieningen. Dit zorgt voor een goede verbinding tussen gemeente en regio. We willen de verbindingen van de waterbus verbeteren. De waterbus zou langer door kunnen varen, zodat dit ook een aantrekkelijk alternatief is voor jongeren. Wij vinden dat de OV-voorzieningen minimaal op het huidige niveau moeten blijven en wij staan open voor nieuwe ontwikkelingen en mogelijkheden zoals een Lightrail verbinding naar - in ieder geval - Rotterdam. We zetten in op openbaar vervoer dat volledig CO2 neutraal is.”

Voor de financiering is waarschijnlijk wel een bijdrage uit (bijvoorbeeld) het Nationaal Groeifonds noodzakelijk, waarbij samenwerking met de gemeenten die ook belang bij de komst van een nieuwe Lightrailverbinding hebben natuurlijk voor de hand ligt. Voor zover wij hebben kunnen peilen bestaat er belangstelling voor een project als dit bij de mede belanghebbende gemeenten.

We hebben enkele vragen geformuleerd:

#### College

- Wat doet het college op dit moment aan de Lightrail, gegeven het Bestuursakkoord?
- Wat is de actuele stand van zaken? Wordt er bijvoorbeeld al gelobbyd of draagvlak gezocht?
- Is er al sprake van een concrete aanpak en hoe kijkt het college er financieel tegenaan?

#### Gemeenteraad

- Wat vinden de andere fracties van dit voorstel?
- **Willen en kunnen de fracties iets doen (in de lobby) voor de Lightrail?**

De fracties van Onafhankelijk Papendrecht, D66 en Partij van de Arbeid.