

Antwoord van Gedeputeerde Staten op vragen van

L. van Damme (D66)
(d.d. 17 december 2025)

Nummer
4332

Onderwerp
Beweegbare spoorbrug over de Gouwe in Alphen aan den Rijn

Aan de leden van Provinciale Staten

Toelichting vragensteller

De beweegbare spoorbrug over de Gouwe in Alphen aan den Rijn wordt vervangen in het najaar van 2026. Dit betekent dat er negen maanden lang geen treinvervoer is tussen Alphen aan den Rijn en Bodegraven. Er worden bussen ingezet om de reizigers tegemoet te komen tijdens deze werkzaamheden. Door ProRail wordt er gesteld dat negen maanden de minimale tijdsduur is en dat dit dus kan oplopen tot meer maanden.

D66 Zuid-Holland ziet de belangrijkheid van deze spoorverbinding en maakt zich zorgen dat reizigers uit het openbaar vervoer stappen. Er zijn verschillende alternatieven voor de reizigers getoetst en zij bleken om verschillende redenen niet haalbaar.

1. *Op welke wijze wordt er rekening gehouden dat er mogelijk onvoorziene omstandigheden kunnen ontstaan waardoor het project kan uitlopen?*

Antwoord

Allereerst is het belangrijk op te merken dat ProRail verantwoordelijk is voor deze spoorlijn. Het treinvervoer op deze lijn maakt onderdeel uit van het zogenaamde hoofdrailnet, waar NS de concessie in opdracht van de Rijksoverheid uitvoert. De provincie heeft wel een groot belang bij deze spoorlijn, maar geen formele verantwoordelijkheid.

We hebben in de afgelopen periode vanwege dat belang intensief contact gehad met ProRail en NS. Hierbij hebben we zorgen geuit over de uitzonderlijk lange duur van de werkzaamheden. Daarnaast hebben we benadrukt dat vanwege de lange duur van negen maanden het extra belangrijk is om de reizigershinder te beperken. Het is immers niet uitgesloten dat reizigers vanwege de langdurige hinder niet alleen tijdelijk, maar ook in de toekomst hun reisgedrag gaan aanpassen en dus minder vaak voor de trein kiezen voor hun verplaatsingen. Daardoor zou de verkeersdruk op onze weginfrastructuur kunnen stijgen terwijl we de bereikbaarheid van de provincie juist willen verbeteren. Aan beide spoororganisaties hebben we uitgelegd dat onze oproep extra dringend is vanwege de mogelijke, toekomstige werkzaamheden en reizigershinder in het kader van het project Leiden Utrecht Beter Bereikbaar (LUBB).

In de reacties van de Provincie Zuid-Holland op de beleidsplannen van ProRail en NS hebben wij specifieke vragen gesteld over het beperken van de reizigershinder. In reactie op het Beheerplan ProRail 2026 hebben wij aan ProRail gevraagd of, en zo ja met wie, alternatieven voor treinvervangend vervoer worden onderzocht voor de werkzaamheden aan de draaibrug Alphen aan den Rijn in 2026 en 2027, zoals het

alternatief met een tijdelijk station in Alphen aan den Rijn Oost. Dit zou een veel beperktere inzet van bussen betekenen en is vergelijkbaar met hun aanpak bij Nijverdalen destijds.

In reactie op het Vervoerplan NS 2026 hebben wij aan NS gevraagd te zorgen voor voldoende bussen gedurende negen maanden. Ook omdat ProRail in haar Beheerplan 2026 had aangekondigd veel aan het spoor te werken in 2026, en dus ook elders veel bussen nodig zijn. NS heeft inmiddels laten weten dat voldoende bussen zijn gereserveerd.

De provincies Zuid-Holland en Utrecht, en de gemeenten Utrecht, Alphen aan den Rijn, Bodegraven-Reeuwijk, hebben ook gezamenlijk overlegd met ProRail en NS, waarbij overheden een tijdelijk station ten oosten van het huidige station Alphen aan den Rijn hebben bepleit. Daarnaast hebben we bepleit dat ten tijde van de werkzaamheden de omreisroute via Amsterdam Zuid niet gestemd mag zijn om verdere hinder te voorkomen. ProRail heeft laten weten dat er tijdens de werkzaamheden aan de spoorbrug geen volledige stremming zal zijn op die omreisroute.

Bij het ROCOV Midden-Holland hebben wij geïnventariseerd welke aandachtspunten zij zien bij de aanstaande langdurige werkzaamheden en wij hebben die lijst overgedragen aan ProRail en NS.

ProRail heeft laten weten dat zij, zoals bij al hun projecten, tijdsbuffers opneemt om uitloop van werkzaamheden en eventuele complicaties op te vangen. Zowel tussentijds als aan het einde van de werkzaamheden heeft ProRail buffers opgenomen. ProRail doet haar uiterste best om uitloop te voorkomen. Het risico op uitloop volledig uitsluiten is volgens ProRail om diverse redenen nooit mogelijk.

2. *Wat waren de andere alternatieven?*

Antwoord

ProRail heeft in totaal vele brugvarianten onderzocht waarvan er twee realistisch gezien mogelijk zijn: één-op-één vervanging van de draaibrug of het bouwen van een hefbrug.

Een hefbrug zou betekenen:

- Treinstremming van circa 2 á 3 maanden en vaak kort buitendienst tijdens de bouw;
- Driemaal hogere bouwkosten dan een draaibrug;
- Hoge onderhoudskosten op de lange termijn;
- Risico op langdurige stremming tijdens de bouw van de hefbrug als verstoringen optreden aan de huidige brug. Dan moet het baanvak ongepland langdurig buiten dienst.

Een draaibrug zou betekenen:

- Treinstremming van negen maanden;
- Twee keer duurder dan het oorspronkelijke budget voor de vervanging.

Volgens ProRail is de variant met een draaibrug gezien de substantieel hogere kosten voor de hefbrugvariant de enige realistische en maatschappelijk verantwoorde keuze – ook omdat de variant met de draaibrug volgens ProRail al twee keer meer zal kosten dan oorspronkelijk voor dit project was gereserveerd.

3. *Om welke redenen zijn deze afgewezen?*

Antwoord

ProRail heeft de hefbrugvariant laten afvallen door de substantieel hogere kosten ervan. Zowel in bouw als in het onderhouden van de brug.

4. *Hoe lang is de extra reistijd die inwoners moeten afleggen tijdens de werkzaamheden van de spoorbrug?*

Antwoord

NS heeft laten weten dat op dit moment 5.000 tot 6.000 reizigers per dag gebruik maken van het traject over de brug. De verwachting is dat 1/3 van die reizigers gebruik zal gaan maken van de omreisroute via Schiphol, een ander deel van de reizigers zal gebruik maken van de andere omreisroutes per trein of bus en een ander deel zal tijdelijk of definitief geen gebruik maken van het OV.

De extra reistijd hangt af van de reis die inwoners willen maken. Volgens NS is voor reizigers tussen Leiden en Utrecht de extra reistijd bijvoorbeeld 10 minuten via de directe Intercity Utrecht – Amsterdam Zuid – Leiden. Reizigers tussen de stations Leiden Centraal, Leiden Lammenschans, Alphen aan den Rijn enerzijds en Bodegraven en verder anderzijds hebben tussen Alphen aan den Rijn en Bodegraven extra reistijd door de inzet van bussen en de overstap van de trein op de bus en de bus op de trein. De exacte extra reistijd op die verbindingen is nu bij ons nog niet bekend. NS schat in dat de bus die de trein vervangt circa 15 minuten onderweg is tussen Alphen aan den Rijn en Bodegraven, terwijl reizigers met de trein circa 6 minuten onderweg zijn. Volgens NS is de extra reistijd van de bus afhankelijk van de situatie op de weg.

NS onderzoekt de voordelen van directe bussen tussen stations Woerden en Leiden Centraal om de hinder voor reizigers te beperken. In ons overleg met NS hebben wij hen geattendeerd op de drukte op de wegen op die route en in het centrum van Leiden. Ook hebben wij NS geattendeerd op de werkzaamheden aan het busstation bij station Leiden Centraal. Wij hebben NS geadviseerd om na te gaan of in dit verband station Leiden Lammenschans een beter alternatief is, ook gezien de overstapmogelijkheden op reguliere bussen.

5. *Reizigers op het traject Leiden-Alphen-Utrecht kunnen tijdens de werkzaamheden ook omrijden met de trein via Gouda. Hierdoor komt er meer druk te liggen op het traject Alphen-Gouda. Welke opties liggen op tafel om deze drukte aan te kunnen op dit traject?*

Antwoord

Net als u verwachten wij dat gedurende de stremming van de spoorbrug meer reizigers via de treindienst Alphen aan den Rijn – Gouda zullen reizen. Hierover hebben we aan NS vragen gesteld. NS verwacht slechts een beperkt aantal extra reizigers via de treindienst Alphen aan den Rijn – Gouda en verwacht dat deze toename past binnen de reguliere inzet van treinstellen. Wij hebben toch aan NS gevraagd of extra treinstellen kunnen worden ingezet op die verbinding. Inmiddels heeft NS ons laten weten dat het koppelen van de treinstellen die rijden tussen Alphen aan den Rijn en Gouda met treinstellen die zij elders in Nederland inzetten technisch niet kan. Hierover zullen wij nadere vragen stellen.

6. *Er wordt gesproken over een alternatief station ten oosten van de spoorbrug, echter blijkt dat de doorlooptijd hiervoor te lang is.*

Antwoord

Deze opmerking wordt behandeld in het antwoord op vraag 7.

7. *Een goed voorbeeld van een tijdelijk station is het station Nijverdal West, deze werd aangelegd vanwege de Salland-Twentetunnel die werd aangelegd. Is het mogelijk dat op dezelfde wijze een tijdelijk station bij Alphen aan den Rijn kan worden aangelegd?*

Antwoord

Onderzoek naar een tijdelijk station is door ProRail uitgevoerd. Volgens ProRail zijn daarvoor complexe aanpassingen nodig. Daarnaast ligt het spoor ter plekke op een helling. Ook heeft ProRail uitgelegd dat

een tijdelijk station het aanpassen van de treinbeveiliging en seinen vereist. Sociale veiligheid is verder een factor op de locatie. Alle aanpassingen zorgen volgens ProRail voor een lange doorlooptijd van circa 2,5 tot 3 jaar en hoge kosten. De conclusie van ProRail is dat een tijdelijk station helaas niet haalbaar is.

In onze ambtelijke reactie op het Beheerplan van ProRail hebben wij ook op het voorbeeld van het tijdelijke station in Nijverdal gewezen. ProRail wees ons destijds op de lange doorlooptijd en de kosten en voegde daar later aan toe dat het station Nijverdal West voor een veel langere periode - drie jaar - in gebruik is geweest.

8. Wat is de reden dat de doorlooptijd een probleem vormt voor een alternatief station?

Antwoord

Vooraf het aanpassen van de treinbeveiliging en de seinen vergt veel tijd, mogelijk meer dan twee jaar. Afgezien van het feit dat ProRail al een aannemer heeft gevonden voor de inmiddels geplande werkzaamheden, zou het uitstellen van de werkzaamheden aan de spoorbrug risico's op storingen en onveilige situaties met zich meebrengen. Het is van belang dat de brug op korte termijn vervangen wordt. De spoorveiligheid is op dit moment niet in het geding en ProRail monitort de brug elke dag van de week 24 uur per dag.

9. Er wordt aangegeven dat de kosten te hoog zijn. Wat wordt hiermee bedoeld?

Antwoord

Het budget van ProRail voor onderhoud is vastgesteld door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). De extra kosten van een tijdelijk station zijn niet gereserveerd. Daarnaast heeft ProRail onlangs aangegeven financiële middelen tekort te komen voor onderhoud in heel Nederland en heeft ProRail aan IenW gevraagd om extra financiële middelen.

10. Is het mogelijk dat de provincie Zuid-Holland in financiële middelen kan ondersteunen bij de realiseerbaarheid van een tijdelijk station?

Antwoord

Omdat de aanleg van een tijdelijk station de werkzaamheden zodanig uit zou stellen dat risico's op storingen en onveiligheid zou toenemen, is deze vraag niet onderzocht.

11. Wat is het contact omtrent de vervanging van de spoorbrug tussen de gedeputeerde en ProRail?

Antwoord

Er heeft de afgelopen tijd intensief ambtelijk en bestuurlijk overleg plaatsgevonden over de vervanging van deze spoorbrug. De werkzaamheden zijn besproken tussen de gedeputeerde Zevenbergen en de regiodirecteur van ProRail op:

- 23 april 2024: bestuurlijk overleg met ProRail (en NS)
- 10 april 2025: overleg met regiodirecteur ProRail (en NS)
- 30 oktober 2025: tussentijdse presentatie van regiodirecteur ProRail (en NS) aan gedeputeerde
- 10 november 2025: overleg met regiodirecteur ProRail (en ook: NS, provincie Utrecht en gemeenten)

Den Haag, 20 januari 2026

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,

secretaris,

drs. M.J.A. van Bijnen MBA

voorzitter,

mr. A.W. Kolff

Bijlagen

- Presentatie raadsinformatiemarkt ProRail en NS 8 januari 2026
- 20251217 - Brief ProRail aan Provincie Zuid-Holland - draaibrug Alphen aan den Rijn
- 2025-09-26 Lid-GS brief van gedeputeerde Zevenbergen - NS en ProRail moeten reizigershinder beperken bij werkzaamheden draaibrug Alphen aan de Rijn 2026 en 2027