

Antwoord van Gedeputeerde Staten op vragen van

M.R. Rogier (CDA)

(d.d. 18 juni 2026)

Nummer

4424

Onderwerp

Inzet Merwedelingelijn ten tijde van afsluiting

Papendrechtsebrug

Aan de leden van Provinciale Staten

Toelichting vragensteller

Door de aankomende afsluiting van de Papendrechtsebrug ontstaat grote onrust onder inwoners en instellingen. Inwoners passen nu al hun gedrag aan, bijvoorbeeld door van ziekenhuis te wisselen, werkzaamheden te verplaatsen of schoolroutes aan te passen.

De voorgestelde maatregelen richten zich met name op het beperken van de bestaande dienstregeling, terwijl het aantal reizigers juist toe zal nemen.

De afsluiting biedt echter ook een kans om inwoners op een positieve manier kennis te laten maken met het openbaar vervoer als volwaardig alternatief voor de auto. Een goede ervaring in deze periode kan bijdragen aan blijvend OV-gebruik en daarmee aan bereikbaarheid en duurzaamheid op de langere termijn.

- 1. Kan het college van Gedeputeerde Staten toelichten waarom ervoor is gekozen om station Hardinxveld-Giessendam niet te bedienen, maar wel het station Boven-Hardinxveld, dat aanzienlijk minder reizigers verwerkt, wel wordt aangedaan? Station Hardinxveld-Giessendam beschikt bovendien over passeermogelijkheden en vervult een belangrijke functie als overstappunt en herkomst- en bestemmingsstation voor reizigers in de regio. Hoe rechtvaardigt het college deze keuze, mede gelet op het feit dat reizigers uit Hardinxveld-Giessendam die naar Geldermalsen willen reizen hierdoor voortaan in Gorinchem moeten overstappen, wat de reis omslachtiger maakt?*

Antwoord

Graag lichten wij toe hoe de dienstregeling van de MerwedeLingelijn in elkaar steekt. Elk kwartier vertrekt er een trein van Dordrecht naar Gorinchem, eens per half uur rijdt die door naar Geldermalsen. De trein die in Gorinchem keert, heeft daar slechts vier minuten voor en slaat daarom Hardinxveld Blauwe Zoom over. De trein naar Geldermalsen stopt op alle tussengelegen stations en heeft daardoor normaal gesproken tussen Dordrecht en Gorinchem 2 minuten meer rijtijd nodig. Door de lagere snelheid als gevolg van een spoorverzakking bij Sliedrecht Baanhoek doet de trein er nu vaak iets langer over. Dat is problematisch: als door het enkelspoor de trein terug niet op tijd kan vertrekken, ontstaat een kettingreactie van vertragingen, die tot rituitval leidt.

Door het overslaan van Hardinxveld-Giessendam kan de trein naar Geldermalsen wél op tijd in Boven-Hardinxveld zijn en kan de trein naar Dordrecht op tijd vertrekken.

Het alternatief was om deze trein ook Blauwe Zoom over te laten slaan, waardoor Blauwe Zoom helemaal niet meer door een trein bediend zou worden. Het overslaan van Boven-Hardinxveld als alternatief levert weinig op, omdat treinen elkaar daar moeten passeren en daarvoor al moeten stoppen.

Qbuzz meldt dat ongeveer 250 reizigers per dag een kwartier eerder of later moeten reizen. Het aantal reizigers dat van Hardinxveld-Giessendam naar Arkel, Leerdam, Beesd of Geldermalsen gaat is zeer beperkt (40 per dag), maar wij erkennen dat de aanpassing met een gedwongen overstap voor deze groep vervelend is. Een onbetrouwbare dienstregeling zou echter veel meer reizigers treffen. Zuid-Holland Bereikbaar onderzoekt de mogelijkheden om in Boven-Hardinxveld extra deelfietsen te plaatsen die de vervoerbehoefte kunnen opvangen.

2. *In hoeverre zijn alternatieve dienstregelingsvarianten onderzocht, waarbij niet alleen de belasting van de dienstregeling wordt beperkt, maar ook wordt gekeken naar het gericht toevoegen van capaciteit op drukke momenten, juist om nieuwe reizigers een aantrekkelijk alternatief te bieden?*

Antwoord

De ruimte op de Merwedelingelijn is beperkt: het traject is grotendeels enkelsporig en in de dienstregeling kunnen treinen elkaar passeren bij Dordrecht Stadspolders, Sliedrecht, Boven-Hardinxveld, Gorinchem en Leerdam. De passeermogelijkheid bij Hardinxveld-Giessendam wordt alleen bij verstoringen gebruikt.

Voor de Merwedelingelijn zijn tien treinstellen beschikbaar die maximaal worden ingezet, passend bij de vervoervraag. De treinen zijn qua gewicht, energiebehoefte en acceleratie- en remvermogen de enige treinen die op dit moment voor dit traject geschikt zijn. Het is dus niet mogelijk capaciteit toe te voegen. Bovendien zijn de perrons net lang genoeg voor de huidige treinen als ze met twee treinstellen gekoppeld rijden.

3. *Kan het college van Gedeputeerde Staten nader toelichten waarom met name station Hardinxveld-Giessendam en Hardinxveld Blauwe Zoom worden genoemd als plekken waar reistijd kan worden ingelopen, en in hoeverre deze locaties ook benut kunnen worden om extra treinbewegingen in te passen? (Bij Blauwe Zoom is maar 1 spoor aanwezig).*

Antwoord

In ons antwoord op vraag 1 hebben we uitgelegd hoe Blauwe Zoom (door het station tweemaal per uur over te slaan) de mogelijkheid biedt reistijd in te lopen. In dat antwoord staat ook hoe dat voor Hardinxveld-Giessendam werkt. In het antwoord op vraag 2 hebben we uiteengezet dat voor extra treinbewegingen het materieel en de vereiste infrastructuur ontbreken.

4. *Is onderzocht of binnen de bestaande dienstregeling een extra spitspendel tussen Dordrecht en Hardinxveld(-Giessendam) kan worden ingepast, bijvoorbeeld tussen de bestaande treinpaden, om de verwachte reizigersgroei op dit traject op te vangen en de druk beter te spreiden?*

Antwoord

In de dienstregeling kunnen treinen elkaar passeren in Dordrecht Stadspolders, Sliedrecht en Boven-Hardinxveld. De rijtijd tussen de passeerstations is 7 minuten, in twee richtingen dus bij elkaar 14 minuten. De minuut die bij een kwartierdienst overblijft is de noodzakelijke marge. Het is onmogelijk om tussen de bestaande treinpaden een trein toe te voegen. Een betere spreiding is met enkelspoor onhaalbaar.

5. *In hoeverre is overleg gevoerd of mogelijk met ProRail over het beperken of anders plannen van brugopeningen van de Baanhoekbrug tijdens de spits, om de beschikbare spoorcapaciteit optimaal te benutten?*

Antwoord

Brugopeningen beperken hoe dan ook de capaciteit voor het rivierkruisende verkeer, of dat nu wegverkeer of treinverkeer is. Vanwege de maritieme maakindustrie langs de Merwede is incidentele opening echter een economische noodzaak. Tijdens de afsluiting van de Papendrechtsebrug zal een opening eens per maand mogelijk zijn.

Aan ProRail hebben wij gevraagd deze incidentele brugopeningen buiten de spits te doen. Het antwoord is dat de brugopening op zaterdag is voorzien. Afhankelijk van het aantal schepen zal de brug meerdere keren worden geopend.

6. *Kan het college van Gedeputeerde Staten een prognose delen van de verwachte reizigersaantallen van de MerwedeLingelijn tijdens de afsluiting van de Papendrechtsebrug en indien ja, kan deze met Provinciale Staten worden gedeeld?*

Antwoord

Dagelijks maken 10.000 reizigers gebruik van de MerwedeLingelijn. Ervan uitgaande dat er geen vraaguital optreedt als gevolg van de werkzaamheden en in combinatie met het nieuwe buslijnnennet verwacht Qbuzz dat het aantal reizigers oploopt tot 12.500 per werkdag.

7. *Welke effecten verwacht het college van de inzet van deelfietsen op de bereikbaarheid van de verschillende kernen, en in hoeverre ziet het college deze maatregel als onderdeel van een bredere aanpak om inwoners tijdelijk én mogelijk blijvend kennis te laten maken met het openbaar vervoer?*

Antwoord

Deelfietsen zijn belangrijk om de afstand tussen station en bestemming (of herkomst en station) te overbruggen. Niet voor niets zijn ze in het hele concessiegebied Drechtsteden Molenlanden Gorinchem beschikbaar. De ervaringen in Gorinchem, waar sinds maart 2023 deelfietsen zijn, leren dat het gebruik in de loop van de tijd groeit, maar dat de reiziger tijd nodig heeft om de dienst te ontdekken en te waarderen. In termen van concrete prognoses zijn geen verwachte effecten te noemen. De inzet van 500 extra deelfietsen van Donkey Republic draagt bij aan het bereik van openbaar vervoer, maar in welke mate verschilt per doelgroep.

8. *Deelt het college de opvatting dat de periode van afsluiting van de N3 ook een kans biedt om het openbaar vervoer actief te promoten en nieuwe doelgroepen aan te trekken, en welke aanvullende maatregelen zouden hieraan kunnen bijdragen?*

Antwoord

Op 3 december 2025 heeft Rijkswaterstaat in een presentatie aan Provinciale Staten toegelicht welke acties voor het stimuleren van bus en trein op stapel staan. Bestaande busreizigers hoeven

niet extra te betalen voor de omweg die ze moeten maken (bv. van Papendrecht via Baanhoek naar Dordrecht) en voor het aantrekken van nieuwe reizigers komen er kortingsacties. De lange periode van afsluiting biedt een goede kans voor gedragsverandering in mobiliteit.

9. *Onder welke omstandigheden is het college bereid om aanvullende maatregelen te verkennen, waaronder het tijdelijk uitbreiden van de treincapaciteit en het versterken van de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer in deze periode?*

Antwoord

In de antwoorden op vragen 2 en 4 hebben wij toegelicht dat uitbreiding van de treincapaciteit helaas niet tot de mogelijkheden behoort.

10. *Op welke wijze worden reizigersaantallen, bezettingsgraden en reizigerservaringen van de MerwedeLingelijn tijdens de afsluiting van de Papendrechtsebrug gemonitord, en op welke momenten vindt evaluatie plaats?*

Antwoord

Reizigers checken op het perron in- en uit waardoor Qbuzz inzicht heeft in de reizigersaantallen en de drukte van de treinen. Daarnaast zet Qbuzz in de eerste periode van de werkzaamheden extra personeel in op Sliedrecht Baanhoek om service te kunnen verlenen. Samen met de stewards die op de trein zitten, hebben deze personeelsleden ook een kwalitatief beeld over de drukte in de trein. Maandelijks rapporteert Qbuzz aan de provincie en Rijkswaterstaat over de aantallen reizigers die gebruik maken van de MerwedeLingelijn. We nemen deze informatie mee in onze gesprekken met Qbuzz.

Den Haag, 7 juli 2026

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,

secretaris,

plv. voorzitter,

drs. M.J.A. van Bijnen MBA

M.E. van Leeuwen