

Antwoord van Gedeputeerde Staten op vragen van

L. Klappe (GroenLinks-PvdA), H.C. Sprik (BBB), M.R. Rogier (CDA), R. van Hemert (VVD), I.A.H. van de Kolk (SP), L. van Damme (D66), S. Datema (ChristenUnie) en J.H. de Vree (PVV)

(d.d. 16 oktober 2024)

Nummer

4142

Onderwerp

9 maanden geen treinverkeer Leiden – Utrecht

Aan de leden van Provinciale Staten

Toelichting vragensteller

Ondergetekende fracties zijn zeer ontstemd over [het bericht](#) dat het treinverkeer tussen Alphen aan den Rijn en Bodegraven in 2026 voor 9 maanden gestremd is. Het uitvallen van de treinverbinding is het gevolg van het vervangen van de spoorbrug over de Gouwe bij Alphen aan den Rijn.

In een tijd waarin het openbaar vervoer nog steeds niet volledig hersteld is van de Coronapandemie en er landelijke bezuinigingen dreigen voor het openbaar vervoer, vinden we het onbegrijpelijk dat een belangrijke treinverbinding in dit dichtbevolkte gebied voor bijna een jaar wegvalt. Met alle gevolgen voor de reizigers tussen Leiden en Utrecht van dien.

1. *Is het college net zo teleurgesteld als ondergetekenden over [de mededeling](#) van ProRail dat er voor 9 maanden geen treinen zullen rijden tussen Alphen aan den Rijn en Bodegraven?*

Antwoord

Het college hecht grote waarde aan de betrouwbaarheid en de beschikbaarheid van de treindienst tussen Leiden en Utrecht. De constatering dat er, als gevolg van de vervanging van de spoorbrug bij Alphen aan den Rijn, het spoor gedurende 9 maanden onbruikbaar zal zijn, is ook voor ons, vanwege de overlast voor reizigers, geen prettig vooruitzicht.

2. *Zijn Gedeputeerde Staten met ons van mening dat de duur van de werkzaamheden onredelijk lang is en dat hiermee het openbaar vervoer onaantrekkelijk wordt gemaakt op deze drukke verbinding?*

Antwoord

Het college is het met u eens dat het afsluiten van het spoortracé tussen Alphen en Bodegraven gedurende 9 maanden – tijdens en lange tijd na de werkzaamheden -een negatief effect zal hebben op het OV-gebruik op de vervoerrelatie Leiden-Utrecht. Of 9 maanden een redelijk tijdsbeslag is hangt af van de technische complexiteit van de brugvervanging en de kosten ten opzichte van een oplossing, die tot minder overlast zou leiden

3. *Heeft Gedeputeerde Staten al meer informatie ontvangen van ProRail over de wijze waarop het vervangend vervoer vormgegeven zal worden?*

Antwoord

Dat is op dit moment nog niet bekend. Zodra de periode van de werkzaamheden definitief is vastgesteld zal (door NS) gewerkt gaan worden aan een plan voor vervangend vervoer en omleidroutes.

4. *Zijn alternatieven onderzocht, zoals een tijdelijke oeververbinding via een noodbrug voor de trein?*

Antwoord

Bij de keuze voor een oplossing heeft ProRail een groot aantal factoren meegewogen, waaronder - naast de technische vereisten van de brug – de doorlooptijd van het project, hinder en veiligheid van het spoor- en scheepvaartverkeer tijdens de werkzaamheden, duurzaamheid en kosten (investering en beheer en onderhoud). Uit de analyse van ProRail bleek de gekozen variant van vervanging van de draaibrug door een nieuwe draagbrug, alles afwegende, maatschappelijk de meest gunstige, of minst ongunstige uitkomst. Een eerstvolgende variant qua hinder kost $\pm 50\%$ meer dan de voorkeursvariant van ProRail. In het algemeen heeft het college er begrip voor, dat infrastructuur aan slijtage onderhevig is en dat onderhoud, reparatie en soms ook vervanging nodig zijn om een veilig, betrouwbaar en comfortabel gebruik ervan te garanderen. De spoorbrug bij Alphen is in 1940 in gebruik genomen en wordt in 2026 na ruim 85 jaar gebruik vervangen door een nieuwe draaibrug.

5. *Is het college het met ons eens dat vertraging, extra reistijd en ongemak door overvolle treinen op de alternatieve verbindingen voor de reiziger en de provincie onacceptabel zijn?*

Antwoord

Extra reistijd is bij vervanging van een spoorbrug onvermijdelijk. Of er sprake zal zijn van overvolle treinen op de alternatieve routes, hangt af van de maatregelen die NS gaat treffen. Wij zullen deze maatregelen, zodra ze bekend zijn, beoordelen op hinder voor de reizigers.

6. *Is het provinciebestuur bereid om met een vuist op tafel te slaan in Den Haag en er alles aan te doen om de duur van de werkzaamheden en de overlast zo kort mogelijk te laten duren?*

Antwoord

Beperken van hinder in termen van zwaarte en duur is voor het college een belangrijk doel bij werken aan bestaande infrastructuur. Dit kan echter niet los gezien worden van de kosten, die gemoeid zijn met het beperken van hinder. Dat geldt bij onze eigen provinciale infrastructuur net zo. Wij hebben nu niet de indruk dat ProRail en haar opdrachtgever, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, alles afwegende, een onredelijke keuze hebben gemaakt.

Den Haag, 19 november 2024

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
secretaris,

voorzitter,

i.r. J.C. van Ginkel MCM

mr. A.W. Kolff