



Status  
A-Openbaar

Datum vergadering Gedeputeerde Staten  
21 januari 2020

Eindtermijn  
n.v.t.

### **Onderwerp**

Stopzetten uitwerking en realisatie van passeerspoor tussen Gouda en Waddinxveen

### **Advies**

1. Vast te stellen de brief aan ProRail, waarmee Gedeputeerde Staten het stopzetten van de uitwerking en realisatie van het passeerspoor tussen Gouda en Waddinxveen definitief bevestigen.
2. Vast te stellen de publiekssamenvatting over de brief aan ProRail, waarmee Gedeputeerde Staten het stopzetten van de uitwerking en realisatie van het passeerspoor tussen Gouda en Waddinxveen definitief bevestigen.

### **Besluit GS**

Vastgesteld met een machtiging voor de portefeuillehouder om in het GS-voorstel en de brief aan ProRail het voorbehoud te maken dat de provincie bepaalt waar de € 17 mln. naar toe gaat nu de aanleg van het passeerspoor niet door gaat, aangezien het om provinciale middelen gaat..

### **Bijlagen**

1. GS-brief aan ProRail - Stopzetten uitwerking en realisatie passeerspoor tussen Gouda en Waddinxveen
2. Brief van ProRail m.b.t. Stopzetten uitwerking passeerspoor Westergouwe d.d. 15 oktober 2019

## 1 Toelichting voor het College

In de oorspronkelijke scope van het project Spoorcorridor Alphen aan den Rijn – Gouda was voorzien dat er een passeerspoor zou worden gerealiseerd op het (enkelsporig) spoortraject tussen Gouda en Waddinxveen. Gezien de lange doorlooptijd voor de aanleg hiervan en daarnaast de wens om de frequentieverhoging (van 2 naar 4 keer per uur) zo spoedig mogelijk te realiseren is in september 2017 gestart met een ingroeimogelijkheid, waarbij voor het passeren op dat trajectdeel gebruik wordt gemaakt van het hoofdspoor Gouda – Den Haag. Hierdoor passeren de treinen elkaar nu ter hoogte van de bruggen over de Gouwe (de meest ideale passeerlocatie), zonder ergens te hoeven stoppen en daarmee zonder reistijdverlenging. In de afgelopen 29 maanden is gebleken dat deze ingroeimogelijkheid heel goed werkt en de punctualiteit van de treindienst Alphen aan den Rijn – Gouda zeer hoog is.

ProRail heeft in 2016/2017 verschillende alternatieven voor het passeerspoor onderzocht. Daaruit is een alternatief naar voren gekomen, dat de voorkeur heeft van alle betrokken partijen. Dit geldt ook voor de gemeenten Gouda en Zuidplas, die daarmee de mogelijkheid van een eventueel toekomstig station Westergouwe / Gouweknoop (geen onderdeel van de projectscope Spoorcorridor Alphen aan den Rijn – Gouda) op die locatie openhouden.

Het voorkeursalternatief (maar ook de andere onderzochte alternatieven) heeft echter als consequentie dat één van beide treinen (die elkaar elk kwartier tegemoetkomen op het enkelbaans spoor) circa 2 tot 3 minuten moet stil staan “in het weiland” of langer moet halteren op station Waddinxveen. Dit zou voor de beleving van de reiziger niet positief zijn en zou betekenen dat de reistijd op het traject langer wordt. Daarnaast zijn investeringskosten voor de aanleg van dit passeerspoor zeer hoog: door ProRail geraamd op circa € 17 miljoen.

Om bovengenoemde redenen en aangezien de punctualiteit van de treindienst Alphen aan den Rijn – Gouda zeer hoog is, heeft de Stuurgroep Concessie Treindienst Alphen-Gouda (waarin de betrokken gemeenten en NS zitting hebben) in haar vergadering van 8 maart 2018 geconcludeerd dat het passeerspoor vanuit de dienstregeling Alphen aan den Rijn – Gouda niet nodig is en is afgesproken dat voor de lange termijn provincie Zuid-Holland, het Ministerie van I&W, ProRail en NS het gesprek zullen hebben hoe hier mee om te gaan. De provincie heeft vervolgens ProRail verzocht de verdere uitwerking en realisatie van het passerspoor stop te zetten.

ProRail heeft op 15 oktober 2019 hier schriftelijk op gereageerd (zie bijlage). Deze reactie heeft volgens ProRail langer moeten wachten, omdat voor deze wijziging een verplichte risicoanalyse moest worden uitgevoerd. ProRail erkent dat er op kortere termijn geen dringende noodzaak is voor het realiseren van het passeerspoor, maar wijst wel op een drietal risico's dat door het ontbreken van een passeerspoor in de toekomst optreedt:

1. Toekomstige wijzigingen in de dienstregeling tussen Utrecht en Den Haag/Rotterdam kunnen (door de samenloop op het hoofdspoor) de nu hoge punctualiteit van treindienst Alphen-Gouda onder druk zetten.
2. Toekomstige wijzigingen in de dienstregeling tussen Utrecht en Den Haag/Rotterdam kunnen als gevolg (dienstregeling Alphen-Gouda moet mogelijk mee schuiven) hebben dat de huidige goede aansluiting in Alphen a/d Rijn op treinen van en naar Leiden en Utrecht komt te vervallen.

3. De landelijke uitwerking van Toekomstbeeld OV kan ertoe leiden dat er meer treinen gaan rijden tussen Utrecht en Den Haag/Rotterdam met als risico dat er geen 4 keer per uur meer gereden kan worden tussen Alphen a/d Rijn en Gouda.

Het 1<sup>ste</sup> en 2<sup>de</sup> risico kan volgens ProRail vanaf 2023 optreden en het 3<sup>de</sup> risico vanaf 2028.

Met het stopzetten van de verdere uitwerking en realisatie van het passeerspoor worden deze lange termijn risico's geaccepteerd. Hiervoor zijn de volgende argumenten:

- Het continueren van de huidige situatie met het gebruik van het hoofdspoor Gouda – Den Haag heeft als voordeel dat er niet wordt stilgestaan “in het weiland” of niet langer hoeft te worden gehalteerd op station Waddinxveen.
- Het is moeilijk inschatten hoe groot de kans is dat de dienstregeling Alphen-Gouda en de dienstregeling Gouda-Den Haag/Rotterdam elkaar in de weg gaan zitten.
- Het is moeilijk inschatten hoe groot de kans is dat de treindienst Alphen-Gouda bij de toedeling van de spoorcapaciteit een minder gunstige overstap in Alphen a/d Rijn krijgt. Immers ook de dienstregeling Utrecht-Leiden kan anders worden.
- Met een over enkele jaren volledige kwartierdienst Leiden-Utrecht zal bij een ongunstige vertrektijd uit Gouda de aansluiting in Alphen a/d Rijn nooit ‘slecht’ worden. Nu is de aansluiting in Alphen van/naar Leiden zelfs krap te noemen.

Nut en noodzaak zijn hierdoor onvoldoende aangetoond voor deze investering ad € 17 miljoen.

Daarnaast wordt geconstateerd dat de door ProRail benoemde lange termijn risico's niet worden veroorzaakt door de regionale treindienst Alphen aan den Rijn – Gouda, maar door wijzigingen op het hoofd railnet, waar het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat verantwoordelijk voor is. Om deze reden is in de brief aan ProRail opgenomen dat Gedeputeerde Staten het niet eens zijn met de suggestie van ProRail dat de provincie Zuid-Holland het initiatief zou moeten nemen voor de eventuele toekomstige heropstart en de wijze van bekostiging van de uitwerking en realisatie van het passeerspoor.

#### Financieel en fiscaal kader

Bedrag excl. BTW: € 110.519.736 (totaal projectbudget Spoorcorridor Alphen a/d Rijn – Gouda)

Programma: PZI 2020-2039 paragraaf Openbaar Vervoer - HOV-NET Zuid-Holland Noord  
Spoorcorridor Alphen aan d Rijn – Gouda

Financieel risico: n.v.t

Bovengenoemd projectbudget is als volgt opgebouwd: Rijkssubsidie HOV-NET Zuid-Holland Noord 51%, provincie Zuid-Holland 29% en bijdragen regiogemeenten 20%.

Door het niet aanleggen van het passeerspoor en overige eerdere besparingen zal het project Spoorcorridor Alphen a/d Rijn – Gouda worden afgesloten met een positief saldo.

Via de Kadernota zal aan PS worden voorgesteld het resterende budget Spoorcorridor Alphen a/d Rijn - Gouda over te hevelen naar het project Spoorcorridor Leiden-Utrecht, waar nog een dekkingstekort is voor de ‘Versnelde Intercity’ variant. Vooruitlopend hierop is bij de vaststelling van de begroting 2020 in het PZI al een bedrag van circa € 32 miljoen op een aparte regel gezet met de omschrijving “Beschikbaar voor Leiden-Utrecht”.

Daarnaast zal het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat worden verzocht het gedeelte van

de Rijkssubsidie HOV-NET Zuid-Holland Noord dat is gekoppeld aan het passeerspoor over te hevelen naar het project Spoorcorridor Leiden-Utrecht.

#### Juridisch kader

Aan het verzenden van de brief zijn geen juridische consequenties verbonden. De lange termijn risico's, waar ProRail op wijst, worden geaccepteerd op basis van de op pagina 3 benoemde argumenten.

### **2 Voorafgaande besluitvorming**

Op 30 januari 2013 heeft PS een uitvoeringsbesluit genomen voor het project Spoorcorridor Alphen a/d Rijn - Gouda. Op 17 mei 2013 zijn in het kader van HOV-NET Zuid-Holland Noord de bestuursovereenkomsten ondertekend tussen de provincie en de betrokken gemeenten en Holland Rijnland en is ingestemd met de realisatie van o.a. dit project.

Op 8 november 2016 is met een GS-brief aan PS gemeld dat op korte termijn voor het realiseren van de frequentieverhoging een extra passeerspoor tussen Gouda en Waddinxveen niet nodig is.

### **3 Proces**

Indien de lange termijn risico's in de toekomst optreden en het passeerspoor alsnog noodzakelijk wordt, dan zullen Gedeputeerde Staten hierover in overleg treden met ProRail, NS en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om dan te bepalen welke maatregelen nodig zijn en wat hiervan de financiële consequenties zijn.

Zoals op pagina 2 aangegeven maakt een eventueel toekomstig station Westergouwe / Gouweknoop geen onderdeel uit van de projectscope Spoorcorridor Alphen aan den Rijn – Gouda. Echter momenteel wordt er door de regiogemeenten (de provincie heeft hier nog geen rol in) een haalbaarheidsstudie gedaan voor station Westergouwe / Gouweknoop. Indien de haalbaarheid (voldoende vervoerwaarde) van dit station kan worden aangetoond en tot aanleg hiervan wordt besloten (met financiële dekking vanuit regiogemeenten), dan wordt daarmee het passeerspoor alsnog aangelegd op de locatie van dit nieuwe station. Daarmee zou het nadeel vervallen van het nu reeds aanleggen van een passeerspoor: de trein gaat dan niet meer stil staan "in het weiland" of langer halteren op station Waddinxveen, maar halteren op het station Westergouwe / Gouweknoop.

### **4 Participatie**

Bij de uitgevoerde onderzoeken voor het passeerspoor waren de volgende partijen betrokken: de gemeenten Gouda, Waddinxveen en Zuidplas, ProRail en NS. Pas bij een eventuele herstart van dit projectonderdeel zullen overige partijen worden betrokken.

### **5 Communicatiestrategie**

Het GS-besluit wordt conform de standaard procedure op de provinciale website gepubliceerd. Verder is geen communicatie gepland. Wel zijn ProRail, NS en het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat en de betrokken regiogemeenten hierover vooraf ambtelijk geïnformeerd.