

2015Z21691

Vragen van de leden **Dik-Faber** (ChristenUnie) en **De Boer** (VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de intercitystatus van station Schiedam Centrum en de mogelijkheden voor realisatie van station Schiedam Kethel* (ingezonden 17 november 2015).

Vraag 1

Bent u ermee bekend dat station Schiedam Centrum in reizigersaantallen (circa 20.000 instappers) het tweede OV-knooppunt is van de Rotterdamse regio en dat dit station met de Hoekse Lijn en metro het westelijk deel van de Rotterdamse regio (een gebied van circa 400.000 mensen) verbindt met het hoofdspoor?

Vraag 2

Klopt het dat volgens de technische uitgangspunten van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) station Schiedam Centrum met de introductie van de PHS-dienstregeling door een capaciteitsknelpunt zijn intercitystatus zou verliezen als er geen aanvullende maatregelen worden genomen op de corridor Den Haag-Rotterdam?

Vraag 3

Deelt u de mening dat het aantal overstappende reizigers op station Schiedam Centrum de komende jaren zal groeien als gevolg van de ombouw van de Hoekse Lijn tot metrolijn aangezien hierdoor de directe verbinding van Hoek van Holland, Maassluis en Vlaardingen met Rotterdam Centraal verdwijnt?

Vraag 4

Bent u ermee bekend dat NS, de provincie Zuid-Holland én de metropoolregio graag de intercitystatus van station Schiedam Centrum behouden?

Vraag 5

Klopt het dat de aanvullende maatregelen Schiedam-Rotterdam (seinoptimalisatie vanaf Delft Zuid tot voorbij Schiedam aangevuld met aanpassingen aan de westzijde van het emplacement Rotterdam, variant B, € 19 miljoen) die door u zijn opgenomen in het voorstel voor het maatregelenpakket herijking

d.d. 15 september 2015¹ noodzakelijk zijn voor de introductie van de PHS-dienstregeling, maar onvoldoende voor het behoud van de intercitystatus van station Schiedam Centrum?

Vraag 6

Klopt het dat de door de regio voorgestelde variant viersporigheid Schiedam-Rotterdam, met integratie van de voormalige Hoekse Lijnsporen (Variant D, meerkosten € 10–15 miljoen ten opzichte van variant B) zowel de PHS-dienstregeling mogelijk maakt, als behoud van de intercitystatus van station Schiedam Centrum en een verbetering van de robuustheid van de drukke spoorlijn Den Haag-Rotterdam zal betekenen?

Vraag 7

Kunt u aangeven in hoeverre variant B toekomstvast is ten opzichte van het eindbeeld viersporigheid van de corridor Rotterdam Centraal-Delft Zuid? Klopt het dat als nu eerst de tweesporige variant B wordt gerealiseerd voor het traject Rotterdam-Schiedam Centrum, de totale kosten bij het later alsnog realiseren van de viersporigheid Rotterdam-Schiedam Centrum (variant D) circa € 20 miljoen euro hoger zijn dan wanneer gelijk wordt gekozen voor variant D?

Vraag 8

Kunt u aangeven wat momenteel de stand van zaken is van de onderzoeken naar de verschillende varianten voor het oplossen van de knelpunten voor de PHS-dienstregeling op het traject Den Haag-Rotterdam en de benodigde budgetten, en wat de onzekerheidsmarges zijn voor deze budgetramingen?

Vraag 9

Wat is het geschatte aantal instappers op station Schiedam Kethel bij een (PHS)bediening met zes treinen per uur?

Vraag 10

Bent u bereid onderstaande opties voor realisatie van station Schiedam Kethel te onderzoeken op haalbaarheid en (meer)kosten?

Tweesporig station Schiedam Kethel, in combinatie met viersporigheid Schiedam Centrum-Rotterdam
Viersporig station Schiedam Kethel in combinatie met verlengde viersporigheid vanaf Schiedam Centrum naar Rotterdam

¹ Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 342