

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1453

Vragen van de leden **De Boer, Van Oosten** en **Van der Linde** (allen VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de viersporigheid van het treinverkeer tussen Rotterdam en Schiedam n.a.v. een werkbezoek op 23 januari jl* (ingezonden 15 februari 2017).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkema** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 23 maart 2017)

Vraag 1

Bent u van mening dat station Schiedam Centrum als regionaal knooppunt met bijna 20.000 in- en uitstappers cruciaal is voor forenzen van Schiedam, Vlaardingen, Maassluis, Nissewaard, enzovoort? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 1

Ja. Schiedam Centrum is een van de regionale knooppunten, vergelijkbaar met stations als Rotterdam Blaak en Rotterdam Alexander.

Vraag 2

Bent u er inmiddels mee bekend dat NS, de provincie Zuid-Holland én de metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) graag de intercitystatus van station Schiedam Centrum willen behouden? Welke stappen hebben zij in dit verband gezet sinds de beantwoording van eerdere vragen (d.d. 7-12-2015)?

Antwoord 2

Dat de Provincie Zuid-Holland en de MRDH deze wens hebben, is mij bekend. NS maakt haar keuzes in het algemeen pas bekend bij de daadwerkelijke opzet van de dienstregeling. Voor de dienstregeling 2018 handhaaft NS de bestaande stop van de Intercity Amsterdam – Dordrecht/Vlissingen in Schiedam Centrum.

In mijn antwoord op eerdere vragen over dit onderwerp (Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 798) heb ik uw Kamer gemeld dat de mogelijkheid van een Intercity-stop in Schiedam Centrum (in 2023/2024) vervalt als gevolg van de invoering van hoger frequent spoorvervoer. Het is een keuze die gezamenlijk met de betrokken overheden in de Zuidvleugel en met NS in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) in 2010/2011 is gemaakt. Het is evenwel bekend dat de regionale overheden om meerdere redenen toch graag ook op de langere termijn een Intercity-stop in Schiedam Centrum willen behouden, naast de hoogfrequente treindienst van de Sprinters in het kader van PHS.

De MRDH heeft begin 2016, conform de afspraken in het BO MIRT van eind 2015 (Kamerstuk 34 300 A, nr. 17) in samenspraak met en cofinanciering door de Provincie Zuid-Holland en het ministerie aan ProRail opdracht gegeven die mogelijkheid te onderzoeken.

Vraag 3

Welke inspanningen verricht u om de bereikbaarheid van deze regio te behouden? In hoeverre past daar een station met intercitystatus bij? Klopt het dat «viersporigheid» dan cruciaal is? Wordt dit mogelijk door het ombouwen van de treinverbinding tussen Schiedam en Hoek van Holland tot metrolijn? Kunt u daarbij toelichten of en hoe de onderhandelingen met de betrokken partijen zoals de MRDH verlopen?

Antwoord 3

In 2010 heeft het Kabinet een Voorkeursbeslissing voor PHS genomen, om hoger frequent spoorvervoer in de brede Randstad mogelijk te maken met als doel de reizigersgroei op te kunnen vangen en de Randstad beter bereikbaar te maken. Hiervoor worden in de Zuidvleugel grote investeringen gedaan, waaronder de ombouw van emplacement Den Haag Centraal, spoorverdubbeling tussen Rijswijk en Delft Zuid (aansluitend op de bouw van de spoortunnel in Delft) en aanpassing van het spoor tussen Schiedam en Rotterdam. Dankzij deze investeringen kan de frequentie van het treinverkeer tussen Den Haag en Rotterdam op termijn worden verhoogd van nu 7 naar straks 8 Intercity's en van nu 4 naar straks 6 Sprinters per uur per richting. Het wegvallen van de Intercity-stop in Schiedam Centrum wordt bij hoogfrequent spoorvervoer gecompenseerd door het toevoegen van twee extra Sprinters. Daarnaast heb ik een financiële bijdrage van € 0,2 mln. toegezegd in het hierboven genoemde onderzoek van de regio naar de mogelijkheid van een Intercity-stop in Schiedam Centrum en naar de extra investeringskosten om de PHS-lijnvoering tussen Schiedam en Delfshavense Schiebrug (DHS) af te wikkelen over vier in plaats van twee sporen. Om invulling te geven aan de implementatie van PHS is tweesporigheid op dit traject in principe voldoende. De inpassing van viersporigheid tussen Schiedam en DHS draagt bij aan de robuustheid van de dienstregeling en maakt bovendien stoppen met Intercity's mogelijk. Deze inpassing wordt mogelijk doordat dit jaar ter hoogte van Schiedam de Hoekse Lijn-sporen worden aangetakt op het Rotterdamse metronet. Echter, zonder extra maatregelen kunnen de perronsporen 1 en 2 te Schiedam Centrum na de verbouwing niet of nauwelijks worden gebruikt door ander treinverkeer en blijft het treinverkeer Delft – Rotterdam grotendeels via de twee noordelijke sporen rijden.

Het onderzoek dat in opdracht van de MRDH is uitgevoerd, is door ProRail opgeleverd. De uitkomsten van dat onderzoek zijn op 7 maart jl. besproken tussen de MRDH, Provincie Zuid-Holland, gemeenten Schiedam, Delft en Rotterdam, het ministerie, ProRail en NS. Op basis van de uitkomsten is het aantal oplossingsvarianten teruggebracht. Het onderzoek krijgt de komende maanden nog een verdiepingsslag. De oplossingsrichtingen, die na het trechteren zijn overgebleven, worden in deze verdiepingsslag nader uitgewerkt. Er zijn nog geen onderhandelingen gestart.

Vraag 4

Kunt u aangeven wat de uitkomsten zijn van de studies die uitgevoerd zouden worden in het

Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport Zuidvleugel, met name wat betreft station Schiedam Centrum?

Antwoord 4

Uit het onderzoek, dat in opdracht van de MRDH door ProRail is uitgevoerd, blijkt dat met PHS de bestaande Intercity-stop door de Intercitydienst Amsterdam-Den Haag-Rotterdam-Dordrecht/Vlissingen niet kan worden gehandhaafd. Alleen als viersporigheid tussen Rijswijk en DHS wordt gerealiseerd en – daarnaast – ook de Intercitydienst Den Haag – Rotterdam – Breda in Schiedam Centrum halteert, kan de bestaande IC-stop worden gehandhaafd, maar er wordt nog uitgezocht of dat strijdig is met de uitgangspunten van de uitvoeringsovereenkomst Stedenbaan. In de uitvoeringsovereenkomst Stedenbaan hebben NS en de regionale overheden afspraken gemaakt over de uitbreiding van de Sprinterdienst naar 6x per uur.

De uitkomsten van het onderzoek zijn op 7 maart jl. besproken tussen de MRDH, Provincie Zuid-Holland, gemeenten Schiedam, Delft en Rotterdam, het ministerie, ProRail en NS. Voor het resultaat van dat overleg zie antwoord 3.

Vraag 5

Klopt het dat als de viersporigheid gerealiseerd kan worden de zogenoemde intercitystatus van station Schiedam Centrum gehandhaafd kan worden? Heeft u daar gesprekken over met NS, ProRail en de MRDH?

Antwoord 5

Zie antwoord 4.

Vraag 6

Heeft u in de eerdergenoemde onderzoeken meegenomen dat station Schiedam Kethel mogelijk kan bijdragen aan de goede bereikbaarheid van de regio? Heeft de regio hiertoe een onderzoeksopdracht ingediend? Zo ja, wat zijn de uitkomsten? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Nee. De regio heeft hiertoe geen onderzoeksopdracht ingediend, dan wel de onderzoeksopdracht met deze vraagstelling vergroot. Naar een station Schiedam Kethel is eerder onderzoek gedaan (Kamerbrieven 31 801, nr. 20, 31 801 nr. 21, 32 404, nr. 4, 34 300 A, nr. 17). Gezien eerder uitgevoerde studies en de daaruit getrokken conclusies, zie ik geen aanleiding het station opnieuw te onderzoeken.