

## Bijlage bij persbericht intercitystatus station Schiedam

Vragen van de leden Dik-Faber (ChristenUnie) en de Boer (VVD) over de intercitystatus van station Schiedam Centrum en de mogelijkheden voor realisatie van station Schiedam Kethel.

1. Bent u ermee bekend dat Schiedam Centrum in reizigersaantallen (ca. 20.000 instappers) het tweede OV-knooppunt is van de Rotterdamse regio en dit station met de Hoekselijn en metro het westelijk deel van de Rotterdamse regio (een gebied van ca 400.000 mensen) verbindt met het hoofdspoor.
2. Klopt het dat volgens de technische uitgangspunten van PHS station Schiedam Centrum met de introductie van de PHS dienstregeling door een capaciteitsknelpunt zijn intercity status zou verliezen als er geen aanvullende maatregelen worden genomen op de corridor Den Haag-Rotterdam?
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 metro aangezien hierdoor de directe verbinding van Hoek van Holland, Maassluis en Vlaardingen met Rotterdam Centraal verdwijnt?
4. Bent u ermee bekend dat NS, de provincie Zuid-Holland én de metropoolregio graag de intercity status van station Schiedam Centrum behoudt?
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 2015<sup>1</sup> noodzakelijk zijn voor de introductie van de PHS dienstregeling, maar onvoldoende voor het behoud van de intercity status van Schiedam Centrum?
6. Klopt het dat de door de regio voorgestelde variant viersporigheid Schiedam – Rotterdam, met integratie van de voormalige Hoekselijn sporen (Variant D, meerkosten €10-15 miljoen t.o.v. variant B) zowel de PHS dienstregeling mogelijk maakt, als behoud van de intercity status van Schiedam Centrum en een verbetering van de robuustheid van de drukke spoorlijn Den Haag Rotterdam zal betekenen?
7. Kunt u aangeven in hoeverre variant B toekomstvast is ten opzichte van het eindbeeld 4-sporigheid van de corridor Rotterdam Centraal-Delft Zuid? Klopt het dat als nu eerst de 2-sporige variant B wordt gerealiseerd voor het traject Rotterdam-Schiedam Centrum, de totale kosten bij het later alsnog realiseren van de 4-sporigheid Rotterdam-Schiedam Centrum (variant D) circa 20 miljoen euro hoger zijn dan wanneer gelijk wordt gekozen voor variant D?
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, de benodigde budgetten en wat de onzekerheidsmarges zijn voor deze budgetramingen?
9. Wat is het geschatte aantal instappers op station Schiedam Kethel bij een (PHS)bediening met 6 treinen per uur ?
10. Bent u bereid onderstaande opties voor realisatie van station Kethel te onderzoeken op haalbaarheid en (meer)kosten?
  - a. 2-sporig station Kethel, in combinatie met 4-sporigheid Schiedam Centrum-Rotterdam
  - b. 4-sporig station Kethel in combinatie met verlengde 4-sporigheid vanaf Schiedam Centrum naar Rotterdam

---

<sup>1</sup> Bijlage bij antwoord op schriftelijke vragen van het lid Slob over de herijking van de spoorbudgetten en de gevolgen hiervan voor de regio's en voor PHS, 19 oktober 2015