

Vergaderjaar 2010–2011

**31 801**

## **Nieuwe stations, nieuwe passagiers**

**Nr. 20**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 augustus 2011

Hierbij doe ik u mijn reactie toekomen naar aanleiding van mijn toezegging tijdens het MIRT overleg van 6 december 2010 (kamerstuk 32 500 A, nr. 63) om u te informeren over mogelijkheden om een eventueel station Schiedam Kethel goedkoper mogelijk te maken. De fracties van de Christen Unie en Groen Links hebben hierom verzocht. Dit naar aanleiding van het feit dat uit een gevoeligheidsanalyse in het kader van PHS naar de inpasbaarheid van extra nieuwe stations naar voren kwam dat de aanleg van vier sporen tussen Delft Zuid en Schiedam Kethel nodig is om dit station te kunnen bedienen. In de Voorkeursbeslissing voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) is daarbij aangegeven dat om dit station te kunnen openen een extra investering van orde grootte € 100 mln (inclusief BTW) nodig is. De eventuele opening van station Schiedam Kethel maakt geen onderdeel uit van de planstudie PHS.

Ik heb door ProRail aanvullend onderzoek laten verrichten naar goedkopere opties. Ook is door NS de vervoerwaarde van dit mogelijke nieuwe station geactualiseerd. De aanpak is besproken met gemeente Schiedam.

De conclusie die ik hieruit trek is dat ik geen verdere initiatieven zal ontplooiën ten aanzien van dit mogelijke nieuwe station. Ik licht dat hieronder uitgebreid toe.

#### **Analyse ProRail**

Als eerste stap is verdere invulling gegeven aan de Voorkeursbeslissing voor PHS van het Kabinet van juni 2010. In nauwe samenwerking met de spoorsector en afgestemd met de regio is het lijnvoeringsmodel verder uitgewerkt inclusief de wijze waarop de treinen doorrijden tussen Rotterdam en Dordrecht, aangezien dit in de voorkeursbeslissing nog niet definitief was bepaald. Het betreft 8 Intercity's en 6 Sprinters tussen Den Haag Centraal en Rotterdam Centraal; van de 6 Sprinters rijden er 4 van de 6 per uur naar Dordrecht, terwijl er voornamelijk 2 Sprinters keren in

Zwijndrecht als gevolg van de brugopening in Dordrecht. Dit lijnvoeringsmodel voldoet in grote lijnen aan de gezamenlijk overeengekomen PHS-kwaliteitseisen (o.a. een 10-minuten verdeling over het uur van de zes Sprinters) binnen aanvaardbare marges.

In de analyse ten behoeve van het eventueel nieuwe station Schiedam Kethel is uitgegaan van de bovengenoemde nadere invulling van de voorkeursbeslissing van PHS. Hierbij is het realiseren van een spoortunnel Delft en vier sporen tussen Rijswijk en Delft Zuid (inclusief vier sporen in de tunnel en seinoptimalisatie Delft Zuid) overeenkomstig de voorkeursbeslissing als uitgangspunt genomen.

In de huidige situatie, zonder bovengenoemde uitbreiding van de infrastructuur door PHS, is opening van dit eventuele station niet mogelijk, aangezien het baanvlak dan overbelast zal zijn tussen Rijswijk en Rotterdam.

Met behoud van de kwaliteitssprong die met PHS mogelijk is, is een bediening van Schiedam Kethel met 6 Sprinters en uitgaande van de PHS-infrastructuur alleen mogelijk wanneer extra infrastructuur wordt gerealiseerd. Er is voor die situatie 4-sporigheid van Delft Zuid tot en met Schiedam Kethel noodzakelijk. Dit vergt investeringen van in totaal € 165 miljoen (inclusief BTW), waarvan € 12 miljoen voor de aanleg van het station Schiedam Kethel in deze viersporige situatie. Een afdoende en goedkopere tussenoplossing is daarvoor niet te vinden. Het geraamde investeringbedrag van € 153 miljoen voor de 4-sporigheid (dus exclusief station) is hoger dan de eerder afgegeven globale kosteninschatting van € 100 miljoen.

Alleen met een onregelmatige verdeling over het uur (kwartierdiensten met twee tussentreinen) is een bediening van Schiedam Kethel zonder extra infrastructuur bovenop de PHS-infrastructuur mogelijk. De investeringskosten bedragen in deze situatie € 6 miljoen (inclusief BTW), voor de realisatie van het station aan een tweesporig baanvak. Hierbij wordt niet voldaan aan de kwaliteitssprong die met PHS is beoogd op deze drukke corridor. De negatieve consequenties van een onregelmatige treindienst treft alle treinreizigers die gebruik maken van de Sprinters op de lijn Den Haag – Rotterdam. Dit concept van een onregelmatige treindienst betekent dan ook dat enkele tienduizenden gebruikers per dag een onregelmatige treindienst krijgen op alle tussengelegen stations op de Oude Lijn. Ook is dit van invloed op de wervingskracht van de Sprinterdienst, die bij een treindienst met een regelmatige verdeling van de Sprinters (elke 10 minuten) additioneel reizigers trekt.

### **Actualisatie vervoerwaarde Schiedam Kethel**

De vervoerwaarde van het mogelijke nieuwe station bij 6 Sprinters per uur is geactualiseerd. Ook is de invloed van het doortrekken van de Tramplus door NS inzichtelijk gemaakt met de huidige ruimtelijke ontwikkeling. Het aantal in- en uitstappers per dag varieert van 2800 zonder Tramplusaansluiting tot 3100 met Tramplusaansluiting. Hiervan zijn 1350 tot 1600 nieuwe in- en uitstappers.

### **Exploitatie door NS**

In augustus 2005 heeft NS per brief aan de Stadsregio Rotterdam aangegeven dat het ruimtelijke programma in 2010, inclusief verbetering van het aansluitende openbaar vervoer in de vorm van het doortrekken van Tramplus, een te lage vervoerwaarde levert voor een rendabele bediening met 4 Sprinters per uur van Schiedam Kethel.

Voor het gebied ten westen van het eventuele station wordt een nieuw bestemmingsplan gemaakt. In het Ontwerp Bestemmingsplan Spaland is geen sprake van (ruimtelijke) ontwikkelingen zoals extra woningbouw die kunnen bijdragen aan een hogere vervoerwaarde van een eventueel station Schiedam Kethel. Op de planvorming van een station wordt niet geanticipeerd. Wel wordt het doortrekken van de tram naar het eventuele nieuwe station aan de spoorlijn Den Haag – Rotterdam ruimtelijk mogelijk gemaakt. Om invulling te geven aan de oorspronkelijke afspraken tussen regio en NS, is volgens berekeningen van NS een additioneel ruimtelijk programma nodig in het directe invloedsgebied rond het station van ongeveer 200 woningen en 450 arbeidsplaatsen. Dit is gebaseerd op de oorspronkelijke uitgangspunt van 4 Sprinters per uur. Voor een bediening met 6 Sprinters per uur is feitelijk een groter programma wenselijk is (orde grootte 700 woningen en 1000 arbeidsplaatsen extra in het invloedsgebied of een vergelijkbaar programma).

Net als in 2005 benadrukt NS dat een situatie met verknoping met Tramplus uitgangspunt is. De Tramplusaansluiting levert zoals aangegeven ongeveer 300 extra in- en uitstappers per dag op. In een situatie zonder een Tramplus aansluiting zijn ongeveer 700 woningen en 1000 arbeidsplaatsen benodigd. Met het bouwprogramma dat de afgelopen jaren is gerealiseerd, wordt niet voldaan aan de door NS aangegeven hoeveelheden.

### **Interpretatie van de onderzoeksresultaten**

Uit het onderzoek door ProRail en NS komt het volgende naar voren.

Indien de beoogde kwaliteitssprong met hoogfrequent spoorvervoer op deze drukke corridor (en zoals beoogd door de regio in Stedenbaan) wordt nagestreefd dan vergt de opening van een station Schiedam Kethel een totale investering van ca. € 165 miljoen (inclusief BTW). Daarmee is de benodigde investering hoger dan uit de planstudies ten tijde van PHS werd gedacht, omdat er nu door ProRail gedetailleerder naar dit traject heeft gekeken. Het blijkt niet mogelijk dit goedkoper te doen. Zo heeft bijvoorbeeld kort volgen geen invloed op de omvang van de infrastructuuruitbreiding en de investering, omdat op deze corridor de rijtijdverschillen tussen IC's en Sprinters te groot zijn.

Uit het onderzoek blijkt daarnaast dat de ruimtelijke ontwikkelingen in het directe invloedsgebied achter blijven. Rond het station is een intensivering van woningen of arbeidsplaatsen nodig die verder gaat dan de huidige ruimtelijke plannen. Ook in geval van een intensivering zal het aantal nieuwe reizigers moeten worden afgewogen ten opzichte van de reizigers die geconfronteerd worden met een extra stop (en/of rijtijdverlies voor IC reizigers).

Als concessies aan de kwaliteitssprong van PHS zouden worden gedaan, is een goedkopere oplossing, zonder de aanleg van een viersporig baanvak, mogelijk. Dit vergt dat de kwaliteitseisen van PHS (door IenM en de spoorsector) en StedenbaanPlus (door de regio) worden losgelaten en dat er geen regelmatige treindienst voor de Sprinters wordt geboden. Spoorboekloos reizen als ambitie is daarmee niet meer in beeld. Dit alternatief betekent dat voor alle Sprinterreizigers op de tussengelegen stations er geen spoorboekloos reizen kan worden geboden. Dit is ook van invloed op de kwaliteit van de gehele reisketen en de wervingskracht van het Sprinterproduct.

Daarnaast blijkt uit het onderzoek van NS dat de potentiële vervoerwaarde (aantal in- en uitstappers) van een eventueel station Schiedam Kethel te

laag is voor een rendabele bediening van het station. Deze conclusie geldt zowel voor inpassing in de huidige dienstregeling met 4 Sprinters per uur, als voor inpassing in de toekomstige dienstregeling met 6 Sprinters per uur die in het kader van PHS is voorzien.

### **Conclusie**

Op basis van deze resultaten trek ik de volgende conclusies.

- Ik zal geen verdere initiatieven ontplooiën ten aanzien van dit mogelijke nieuwe station.
- Het feit dat er ofwel een fors kwaliteitsverlies aan de orde is ten opzichte van de kwaliteitssprong met PHS, ofwel een investering van ca. € 165 mln (inclusief BTW) nodig is, maakt dat een dergelijke investering niet verantwoord is gezien het aantal nieuwe in- en uitstappers van het nieuwe station.

Ik zal samen met de regio onverkort inzetten om het voor 2020 realiseren van PHS op deze drukke corridor.

De minister van Infrastructuur en Milieu,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus