



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

College van burgemeester en wethouders te Schiedam
Postbus 1501
3100 EA Schiedam

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

Ons kenmerk
IenM/BSK/2011-134612

Uw kenmerk
11UIT18026

Bijlage(n)
.

Datum 4 oktober 2011
Betreft Realisering Station Kethel

Geacht college van burgemeester en wethouders van Schiedam ,

Hierbij ontvangt u mijn reactie op uw brief van 5 september 2011 met als onderwerp 'realisering Station Kethel'.

In uw brief reageert u op de resultaten van het nader onderzoek dat is verricht naar de financiële mogelijkheden inzake de ontwikkeling van station Schiedam Kethel (toezegging 875 aan de Tweede Kamer). Daarbij verwijst u naar de brief d.d. 18 augustus 2011 waarin de minister van Infrastructuur en Milieu de Tweede Kamer informeert.

Uw reactie betreft een verzoek tot een nadere onderbouwing, commentaar op de gemaakte analyse en het feit dat het voor u niet duidelijk is of de door de gemeente aangedragen informatie daarin voldoende betrokken is.

In het onderstaande ga ik nader in op de analyse en de resultaten ervan. De inhoud en de achterliggende rapportages van de analyse zijn reeds anibtelijk met u gedeeld.

Vervoerwaarde/Business Case vervoerder

In uw brief spreekt u het vermoeden uit, dat aanvullende informatie over het aantal inwoners en arbeidsplaatsen, die door de gemeente Schiedam is aangeleverd, niet is betrokken in het onderzoek.

In het onderzoek zijn de door de gemeente aangeleverde geactualiseerde gegevens in een gevoeligheidsanalyse betrokken. De uitkomsten wijzen uit dat de conclusies van de vervoerder ten aanzien van zijn business case niet wijzigen als gevolg van die geactualiseerde gegevens.

Bestemmingsplan versus Stadsvisie Schiedam 2030

In uw brief geeft u aan dat in het onderzoek de te verwachten ruimtelijke ontwikkelingen gebaseerd zijn op het nu in voorbereiding zijnde bestemmingsplan. In dat ontwerp bestemmingsplan is niet geanticipeerd op een eventueel station Schiedam Kethel. U stelt dat niet het bestemmingsplan maar de Stadsvisie Schiedam 2030 richtinggevend is voor het inzicht in de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en dat in het ontwerp bestemmingsplan alleen plannen zijn opgenomen waarvan de financiering is zeker gesteld.



De Stadsvisie Schiedam 2030 heeft vooralsnog niet de status om voldoende zekerheid te bieden voor de vervoerder om er zijn business case op te baseren. Daarnaast is de visie nog te weinig concreet voor de vervoerder om te gebruiken als input voor de business case.

Als in de toekomst mocht blijken dat er meer concrete ruimtelijke plannen voor de omgeving van Schiedam-Kethel zijn voor de korte en/of middellange termijn met een groter bouwprogramma rond het station dan er in het ontwerp bestemmingsplan is opgenomen, kan de business case opnieuw worden bezien.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Datum
4 oktober 2011

Ons kenmerk
IenM/BSK/2011-134612

Onduidelijkheid inpassing op korte termijn

In uw brief geeft u aan dat er onduidelijkheid is over de inpasbaarheid van een station in de huidige dienstregeling en bij de huidige beschikbare infrastructuur. De analyse voor inpassing van een station in de huidige situatie wijst uit dat opening van station Schiedam-Kethel zonder capaciteitsuitbreiding van het spoor tot een zwaar overbelast baanvak zal leiden door de veelheid aan treinen op dat baanvak. Door de korte opvolging van Intercity's en stoptreinen zit het baanvak zonder station Schiedam Kethel al aan zijn capaciteit.

Invloed op regelmaat

In uw brief vraagt u wat voor de toekomstige situatie de invloed van het openen van een station Kethel met een bediening van 4 maal per uur is op de regelmaat van de treinen, waarbij de technische mogelijkheden voor benutting zijn ingezet. De mogelijkheid van het halteren van vier sprinters per uur op station Kethel is in een gevoeligheidsanalyse onderzocht. Die analyse wijst uit dat dit leidt tot een ongelijkmatige opeenvolging van 7, 8 en 15 minuten in elk half uur voor alle sprinters op het gehele traject. Die verdeling wijkt zoveel af van de ideale 10 minuten dienst, dat sprake is van een ongewenste situatie waarin niet voldaan wordt aan de in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) gehanteerde kwaliteitscriteria. In een situatie zonder haltering bij Schiedam-Kethel wijkt de tijdligging van de sprinters maximaal 2 minuten af van de ideale 10 minuten verdeling.

Een onregelmatige treinopvolging heeft negatieve consequenties voor de doorgaande reizigers. Op dit traject worden in dat geval daar dan tienduizenden reizigers per etmaal mee geconfronteerd.

Vanuit een eenduidige productfilosofie (o.a. duidelijkheid voor de reiziger bij spoorboekloos reizen) is het overigens wenselijk dat alle sprinters op alle stations halteren. Vanuit die filosofie is het niet gewenst het halteren van vier van de zes sprinters ook daadwerkelijk in beschouwing te nemen.



Kort volgen

In uw brief geeft u aan dat de mogelijkheden van kort volgen niet in beeld gebracht zijn.

De mogelijkheden van kort volgen zijn wel in het onderzoek meegenomen. Uit dat onderzoek is gebleken dat ook met maatregelen als het korter achter elkaar volgen van treinen er nog steeds viersporigheid tussen Delft Zuid en Schiedam Kethel zou moeten worden aangelegd om een station Schiedam Kethel te openen.

Ik vertrouw er op u op deze wijze in voldoende mate geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
namens deze,
DE DIRECTEUR SPOORVERVOER,

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Datum
4 oktober 2011

Ons kenmerk
IenM/BSK/2011-134612

