

Vergaderjaar 2011–2012

**33 000 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2012**

**Nr. 11**

### **AMENDEMENT VAN DE LEDEN SLOB EN MONASCH**

Ontvangen 16 november 2011

De ondergetekenden stellen het volgende amendement voor:

De begrotingsstaat wordt als volgt gewijzigd:

I

In **artikel 12 Hoofdwegennet** worden het verplichtingenbedrag en het uitgavenbedrag **verlaagd** met € 175 000 (x € 1 000).

II

In **artikel 13 Spoorwegen** worden het verplichtingenbedrag en het uitgavenbedrag **verhoogd** met € 175 000 (x € 1 000).

#### **Toelichting**

Met dit amendement komt geld beschikbaar voor uitbreiding van het aantal treinen tussen Den Haag, Rotterdam en Dordrecht en tevens voor de opening van stations Schiedam Kethel en Rotterdam Stadionpark als onderdeel van het project Stedenbaan en het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.

Voor de opening van genoemde stations is blijkens de planstudie in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer capaciteitsuitbreiding nodig waaronder in ieder geval spoorverdubbeling op het traject Schiedam Centrum–Schiedam Kethel. Hierin is niet voorzien binnen het voorkeursbesluit PHS. Met het budget in dit amendement kan het knelpunt in één keer robuust worden opgelost.

Dekking wordt gevonden in de aanbestedingsmeevaller van de A4 Midden-Delfland. Deze nieuwe autosnelweg wordt voor 300 mln (exclusief BTW) aangelegd in plaats van de begroote 898 mln. Hoewel het bod van de winnaar van de aanbesteding nog exclusief enkele inpassingsmaat-

gelen is, staat vast dat op de realisatie van de A4 Midden Delfland enkele honderden miljoenen euro wordt bespaard.

Bij de besluitvorming over de A4 Midden Delfland is altijd beloofd dat ook de spoorverbinding Den Haag–Rotterdam zou worden verbeterd. Binnen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer wordt het aanbod aan treinen inderdaad uitgebreid, maar hierna zit het traject gelijk «vol». Hierdoor blijft de betrouwbaarheid en een goede spreiding van de treinen over het uur kritisch. Ook is er geen ruimte voor opening van het reeds jaren door de regio gewenste station Schiedam Kethel en is station Rotterdam Stadionpark moeilijk inpasbaar. Tenslotte gaat het PHS voorkeursbesluit uit van 4 intercity's Haarlem–Leiden–Rotterdam–Dordrecht en verder en 4 intercity's Den Haag Centraal–Rotterdam en verder. Door het knelpunt bij Schiedam is er geen ruimte om deze intercity's 6x per uur te laten rijden. Door de voorgestelde capaciteitsuitbreiding wordt dit wel mogelijk en kan het spoorvervoer op deze drukke Randstad-corridor de komende jaren verder groeien.

Slob  
Monasch