

## Stagnatie Station Kethel en TramPlus

Al enkele jaren schrijven wij in de Spalander over de komst van station Kethel en het daarmee samenhangende doortrekken van de tramlijn. En al even zolang moeten wij helaas constateren dat er weinig schot in zit. Op de vorige ALV (maart 2006) leek alles in kannen en kruiken, maar een jaar later blijken we geen centimeter opgeschoten te zijn. En dat we eind 2008 op de trein kunnen stappen op "Kethel", daar lijkt alleen de gemeente nog in te geloven.

**John Witjes**

### "Halteplaats Kethel"

In de vorige Spalander kondigden wij aan dat in december wethouder Haan een presentatie zou geven van de plannen voor Station Kethel. In die commissievergadering van 13 december bleek echter dat hij niet veel nieuws te melden had. Niet meer althans dan hetgeen wij reeds geschreven hadden.

Het station vormt onderdeel van de "Stedenbaan" ontwikkeling. Daarin is onder andere voorzien in een aantal nieuwe stations die onderling verbonden worden met stoptreinen. Kethel is daar een onderdeel van. De hele regie rond de bouw van het station is neergelegd bij de Stadsregio en die heeft een en ander weer ondergebracht bij de dienst Stedenbouw en Volkshuisvesting van de gemeente Rotterdam. De gemeente zet momenteel in op het realiseren van het station in de loop van 2008. Maar het zal dan niet meer dan een halte zijn: een kaal ingericht station waar per richting tweemaal per uur een trein stopt. Pas als het hele traject naar Delft viersporig is geworden (2016) kan er sprake zijn van een hogere frequentie. De gemeente redeneert echter dat als we het station eenmaal binnen hebben, er meer druk kan komen op een snellere ontwikkeling van het traject. Er zou dit voorjaar nog een onderzoek plaatsvinden naar het toekomstig gebruik van het spoor tussen Rotterdam en Delft. Van 1892 tot 1938 lag er naast de voormalige overweg bij de Joppelaan al eens een station, "Halteplaats Kethel" geheten.

### Geen twijfels

In die commissievergadering gaf de wethouder ook aan dat er nog altijd geen keuze gemaakt is op welke plaats de keerlus van de tram en het "stationsplein" gaan komen. Er blijken behalve verkeerstechnische bezwaren ook nog problemen te zijn met het bestemmingsplan. Op het stuk grond (NoordWest-variant) dat het vorige college en de Stadsregio in gedachten hadden, blijkt de bestemming "begraafplaats" te hebben. Het huidige college heeft de voorkeur voor de Zuid-Oost variant, maar die is een stuk duurder. En wie gaat dat betalen?

Men zou in gesprek zijn met het Rijk voor extra geld.

Maar volgens de wethouder is er geen enkele betrokken partij tegen het station en gaat het station er dus hoe dan ook komen. En 2008 is zeker haalbaar.



### Regie tram ook bij Stadsregio

Over het doortrekken van de tram is ook nog weinig nieuws te melden. Wel over de RET. Deze is sinds 1 januari 2007 "uitgekleed": het is nu nog alleen een vervoersbedrijf. Over de planning van de infrastructuur heeft de RET niets meer te zeggen. Die ligt bij de gemeente Rotterdam en de Stadsregio. Of het tramspoor doorgetrokken wordt, is dus geen zaak meer van de RET, maar van de Stadsregio. En volgens de gemeente wordt dat tramspoor dus gewoon naar het nieuwe station doorgetrokken en kan de tram halteren in de tunnelbak. Een planning voor de werkzaamheden is echter nog niet gemaakt. Wel zal in april de laatste

hand gelegd worden aan de trambrug over de Poldervaart.

### Impasse?

Het schiet al met al niet erg op met station en tram. Er is ook nu nog altijd geen overeenstemming tussen gemeente en Stadsregio over de plek van het station. Ook is er dus nog geen definitief ontwerp voor de inrichting van het stationsgebied en geen opdracht gegeven voor het maken van een ontwerp voor het station. Er lijkt een bestuurlijke impasse op dit punt te bestaan. In een "stuurgroep" met diverse betrokkenen wordt een en ander besproken, maar het lijkt logisch dat alvorens er beslissingen genomen worden een en ander ook aan de Schiedamse gemeenteraad wordt voorgelegd. En dat kan op zijn vroegst begin juni zijn.

En dan blijft het vervelende punt van de frequentie van de trein. Zelfs voor de gemeente lijkt eenmaal per half uur voor eerste komende jaren het maximaal haalbare. Hoe aantrekkelijk is dit "product" dan voor ons, bewoners van Spaland en beoogd gebruikers van dit station? En stelt zo'n lage frequentie niet juist hoge eisen aan de inrichting van het station? Want hoe langer je moet wachten op



een volgende trein, des te belangrijker het is dat je dat comfortabel en veilig doet.

En wat gaat de RET (of de maatschappij die tegen die tijd de busconcessie heeft) doen met bus 53? Want als er een trein en een tram zijn in Spaland, zal er bedrijfseconomisch geen plaats meer zijn voor die buslijn. Al met al dreigt dan een flinke verschraving van het OV-aanbod!

## Stedenbaan

Stedenbaan betreft de hoofdspoorlijnen in de Zuidvleugel van de Randstad. De huidige stoptrein wordt vervangen door hoogfrequente Sprinters. Er ontstaat daarmee - in combinatie met Intercities, RandstadRail, Metro-/sneltram-lijnen, RijnGouweLijn - een hoogwaardig Zuidvleugernet dat zorgt voor een uitstekende bereikbaarheid van het stedelijk gebied van Zuid-Holland. Tegelijkertijd worden de aansluitingen per auto (P+R), bus en fiets verbeterd en worden stationsomgevingen goed ingericht en de stedenbouwkundige ontwikkeling daarvan zoveel mogelijk afgestemd op de stations.

Over dit laatste vindt op 12 april een werkconferentie met de betrokken partijen plaats en verschijnt er een rapport.

[www.zuidvleugel.nl](http://www.zuidvleugel.nl)