

Station Kethel opnieuw in de Tweede Kamer

Het doek voor station Kethel leek onlangs definitief gevallen. Ruim twintig jaar is ons als bewoners een station beloofd, met daaraan gekoppeld een tram door de wijk. In augustus leek een brief van de minister een einde te maken aan de Schiedamse beloftes: te duur en te weinig nut. De gemeente Schiedam doet nog een laatste poging: een reactie op de brief van de minister zal besproken worden in de Tweede Kamer op 11 oktober.

John Witjes

Brief minister

Het leek een never-ending-story, dat station Kethel. Maar dit verhaal lijkt nu ten einde. Op 18 augustus 2011 heeft Minister Schultz van Haegen een brief aan de Tweede Kamer geschreven. In die brief geeft zij aan geen verdere initiatieven te zullen ontplooiën ten aanzien van station Kethel.

Te veel geld en te weinig nut

De minister heeft onderzocht of realiseren van het station goedkoper kan dan de eerder begrote 100 miljoen euro. De minister heeft goedkopere opties bestudeerd en de vervoerswaarde van het station geactualiseerd. Viersporigheid Schiedam – Delft Zuid blijkt nu zelfs 153 miljoen te kosten en het station zelf 12 miljoen. Een station aan een tweesporig baanvak blijkt de dienstregeling te veel te verstoren. Het aantal gebruikers van het station wordt als laag ingeschat, terwijl er door Schiedam geen ruimtelijke ontwikkelingen rond het station worden voorzien die de 'vervoerswaarde' gaan vergroten. Van een dergelijke ontwikkeling is volgens de NS pas sprake als er 200 woningen en 1000 arbeidsplaatsen extra zouden komen rond het station.

Schiedam in de tegenaanval

De brief van de minister laat aan duidelijkheid niets te wensen over: station Kethel is wat de regering betreft van de politieke horizon verdwenen. De gemeente Schiedam legt zich hier echter nog niet bij neer. In een brief van 5 september jl. aan de minister plaatst de burgemeester kanttekeningen "die ons inziens ook tot andere conclusies leiden". En die conclusie is dat "bediening van station Kethel in ieder geval (op termijn) bij spoorverdubbeling, mogelijk en wenselijk is". En ook bij tweesporigheid ziet het gemeentebestuur nog mogelijkheden: men heeft



berekend dat er nog steeds elk kwartier een trein kan stoppen op "Kethel"..

De burgemeester schrijft dat de minister in haar berekeningen van de levensvatbaarheid van het station is uitgegaan van een te laag aantal bewoners en dat de gemeente in haar Stadsvisie wel degelijk plannen heeft voor "bebouwing met intensievere functies die de stationsfunctie versterken" rond het station.

"Kethel" opnieuw in de Kamer

Op initiatief van de ChristenUnie wordt station Kethel opnieuw ingebracht in de Tweede Kamer: op 11 oktober in het Algemeen Overleg Spoor. Men heeft de minister gevraagd om een schriftelijke reactie op de brief van Schiedam. Op 11 oktober staan dan de brieven van Schiedam en van de minister ter bespreking. Dus wie weet levert dat nog nieuwe toezeggingen van de minister op. Maar voor 2020 zal er sowieso geen sprake van een station Kethel zijn. De actie van

Schiedam en de ChristenUnie houdt in elk geval "luchtkasteel Kethel" nog even in levend.



Geen tramspoor

Nu het station gezien de opstelling van de minister uiterst onwaarschijnlijk is geworden, is de basis voor een toekomstvaste bediening door openbaar vervoer in een groot deel van Spaland en Sveaparken weggevallen. Zonder station Kethel zal de tram niet door Spaland worden getrokken en met de aanstaande bezuinigingen op het busvervoer en op de investeringen in het lijnennet zal er geen sprake zijn van de al meer dan 20 jaar aan de inwoners beloofde hoogwaardige bereikbaarheid met het openbaar vervoer.

Keerlus om rotonde?

Met de bediening van Spaland (en Sveaparken) door tram en bus gaat het helaas in de komende jaren ook niet goed. Van het doortrekken van de

tram naar station Kethel zal geen sprake meer zijn. Mogelijk kan er nog aan alternatieven worden gedacht: een keerspoor ter hoogte van de Ringvaart of bij Windas. Of een keerlus om de rotonde bij de Slimme Watering. Maar dit kost ook tijd en (veel) geld. En dat geld, geld om te investeren in rails en voorzieningen, dat is er de komende jaren niet als gevolg van verregaande bezuinigingen op het stadsvervoer.

Geen bus 's avonds en op zondag

Die bezuinigingen gaan echter ook gevolgen hebben voor de bediening van onze wijk door de bus. 's Avonds en op zondag zal er geen enkele bus meer in Spaland komen en de frequentie van bus 51 en 53 gaat op de overige dagen omlaag.

Vragen in gemeenteraad

Zo zien we dat ons als bewoners jarenlang een luchtkasteel is beloofd. Door vast te houden aan het station zijn alternatieven nooit aan de orde geweest. En nu het economisch wat tegen zit, zijn trein, tram en bus verder weg dan ooit. De fractie van GroenLinks in de gemeenteraad heeft inmiddels schriftelijke vragen gesteld aan het gemeentebestuur over hoe men op deze situatie gaat reageren. Het college zal antwoorden dat inmiddels een brief aan de minister is geschreven en dat de kwestie opnieuw in de Tweede Kamer aan de orde zal komen.

Wordt toch nog vervolgd!