

Spalanders bezorgd over tram

De ledenvergadering op 23 maart werd goed bezocht. Zo'n 50 leden kwamen af op de presentaties over trein, tram en de ontsluiting van Schiedam Noord. De presentaties waren helder, maar riepen toch veel vragen op, met name over waarom bepaalde keuzes gemaakt zijn. De meeste mensen waren na een kleine twee uur wel wat wijzer geworden over wat er in ons stadsdeel te gebeuren staat.

John Witjes

Geen files?

Projectleider **Arno Mol** van TramPlus van de gemeente Schiedam maakte aan de hand van veel plaatjes duidelijk welke keuze in de afgelopen maanden gemaakt is t.a.v. Station Kethel. Zoals al in De Spalander van maart stond, is de keuze voor de plek van stationsplein en keerlus gevallen op de zogenaamde Noord-Westvariant. Deze plek biedt de meeste mogelijkheden t.a.v. inrichting, sociale veiligheid en bebouwing. Nadeel is dat de tram vlak vóór het station de 's Gravelandseweg moet oversteken. Uiteraard waren veel bewoners bang dat dit slecht zou zijn voor de verkeersveiligheid en meer opstoppingen zou geven in de spits. **Engeline van Collenburg** (voormalig raadslid voor de VVD en ex-lid van de stadsregio) gaf echter aan dat in de verbeterde versie van deze variant de 's Gravelandseweg verbreed gaat worden, hetgeen juist tot een betere afwikkeling van het verkeer zal leiden, een "win-win-situatie". Dit is de reden geweest dat de VVD haar verzet tegen de plannen had laten varen. Opvallend echter was dat de heer Mol aangaf dit gebaseerd was op tellingen en inschattingen en dat er nog een echte



Engeline van Collenburg

verkeerskundige studie moet plaatsvinden. "Omgekeerde wereld" vonden de aanwezigen.

Tunnelbak

Niet alleen over hinder voor de auto's werden door de bewoners vragen gesteld, er zijn ook zorgen over het fietsverkeer. Het fietspad in de tunnelbak gaat verplaatst worden naar de huidige autorijbaan om meer plek te krijgen voor voetgangers/reizigers. De heer Mol zegde toe dat de gemeente uiteraard er voor gaat zorgen dat de fietsers nu niet met een te steile helling worden geconfronteerd, "daar zijn ongetwijfeld normen voor".

En waarom kan de tram niet gewoon in de tunnelbak een halte krijgen, was een van de logische vragen die opgeworpen werd. Hiervoor werden door mevrouw van Collenburg enkele argumenten genoemd die er op neer kwamen dat het technisch niet mogelijk is. Daartoe waren duidelijke studies verricht. De tunnelbak is aangelegd in een tijd dat er heel simplistisch gedacht werd over openbaar vervoer. Er zijn nu andere normen qua perronhoogte, snelheid en sociale veiligheid. Bovendien is het erg duur de tunnelbak aan de tram aan te passen (en dus moet het maar andersom).

Tram komt sowieso

De in De Spalander herhaaldelijk aangegeven afhankelijkheid van aanleg van de tram en de realisering van het station, werd door de sprekers als onjuist bestempeld: De tram komt er sowieso. En er is (nu) een keiharde toezegging: eind 2007 rijdt 'ie: "toevallig" op het zelfde moment dat het station geopend gaat worden.

Wie zijn dan de reizigers die van het station gebruik gaan maken? Was een van de vragen uit de zaal. Duidelijk werd dat de NS vooral uit gaat van mensen die dagelijks naar Delft / Den Haag reizen. De economische haalbaarheid van het station is een grensgeval, bleek uit een studie van de NS, maar wegens het grote belang in de regionale vervoersketen is de keuze voor het station positief uitgevallen. De

zaal nam de uitglijder van mw. Van Collenburg dat er mogelijk ook sneltreinen zouden stoppen in de toekomst maar voor lief.

Mevrouw van Collenburg gaf aan het doortrekken van de tram vanuit Spaland via de 's Gravelandseweg naar Station Centrum, definitief van de baan is. Alhoewel er bij de herinrichting van die weg wel rekening mee is gehouden, is er geen enkel plan meer daartoe bij RET of Stadsregio. Men gaat er wel van uit dat bus 53 zal blijven rijden (waarschijnlijk tot het eindpunt van de tram, dus daar hebben wij als bewoners niet veel meer aan).

Invloed bewoners

Bestuurslid **Anco Winter** van Wijkvereniging Woudhoek heeft de aanleg van TramPlus in die wijk actief gevolgd. Hij was lid van de zogeheten "klankbordgroep". Hij adviseerde de Spalanders zich goed te organiseren en een actieve houding aan te nemen bij de aanleg van de trambaan. In Woudhoek hebben de bewoners met goede argumenten de plannen en de uitvoering nog wat kunnen wijzigen. Maar de inbreng van de bewoners is zeker belangrijk om een goede gang van zaken te bewerkstelligen. Met name de gemeente moest veelvuldig door de bewoners gemaand

worden actie te ondernemen. Er was vaak sprake van gevaarlijke situaties voor met name voetgangers en fietsers. De werkzaamheden in Spaland zullen omvangrijker en ingrijpender zijn dan in Woudhoek. En dus is het zaak dat de bewoners hun belangen bewaken. De heer Mol zegde toe dat de gemeente garandeert dat de wijken tijdens de aanleg bereikbaar blijven. De bewoners zullen daar uitdrukkelijk bij betrokken gaan worden. Tegen de zomer zal de gemeente met een eerste voorlopig ontwerp komen, waarop de bewoners kunnen reageren. Overigens werd er waardering uitgesproken voor het mooi uitgevoerde kruispunt bij de Van Dalsumlaan, waar tram 23 afslaat naar Holy.

De avond bleek zeker informatief en beantwoordde, zoals uit de reacties bleek, aan een behoefte. Het lijkt daarmee vanzelfsprekend dat in de komende periode rondom deze meest ingrijpende werkzaamheden sinds de aanleg van de wijk door de gemeente helder en vaak met de bewoners gesproken gaat worden. Niet alleen om ons te informeren, maar juist ook om ons inspraak te geven in het hele proces. De wijkvereniging heeft alvast een goede voorzet gegeven!



Projectleider Arno Mol