

Voorlopig laatste kans voor Station Kethel

De stilte rond Station Kethel is onheilspellend. Sinds het aannemen van de motie in de Tweede Kamer op 20 mei lijkt er niets gebeurd, maar dat is schijn. Diverse Kamerfracties hebben inmiddels schriftelijke vragen gesteld aan minister Eurlings waarom er nog niets is gedaan. De minister zal op 6 oktober a.s. antwoord geven in een Algemeen Overleg met de Kamer. Er ligt dus nog steeds geen besluit het station daadwerkelijk te realiseren. Als het aan de minister ligt, wordt "Kethel" niet in de nieuwe hoogfrequente dienstregeling opgenomen. Het lijkt er op dat er pas geld gaat komen tussen 2020 en 2028.... . Wij vroegen Frank Visser van de ChristenUnie (in mei indiener van de motie) naar de stand van zaken.

John Witjes

Na zijn successen met de A4 wil demissionair minister van Verkeer en Waterstaat, Eurlings, nog één succes behalen: het Programma Hoogfrequent Spoor. We schreven er in de vorige Spalander al over: voor de lijn Rotterdam – Den Haag betekent dit volgens de huidige plannen acht intercity's en zes stoptreinen ("sprinters"). En in die plannen wordt het spoor tussen Rijswijk en Delft-Zuid verdubbeld naar vier sporen maar is er geen sprake van verdubbeling van het spoor tussen Delft-Zuid en Schiedam en geen plek voor station Kethel. Dit is het verhaal waar de minister in het finale en beslissende Kamerdebat van 6 oktober a.s. aan vast wil houden: er is geen geld voor viersporigheid. Dat geld zou er pas voor de volgende ronde kunnen komen: de periode 2020 – 2028.

Vier Kethelsporen

Als de minister de vijf kilometer tussen Delft-Zuid en Schiedam niet viersporig wil maken, zal de enige manier om station Kethel op kortere termijn te realiseren, een combinatie van techniek, creativiteit en goede wil kunnen zijn. Alleen het baanvak bij station Kethel zou dan van vier sporen voorzien moeten worden, waardoor inhalen van een sprinter door een intercity aldaar mogelijk is. Dit is technisch (met alle seinen etc) ingewikkeld. Tegelijk zou dan "dynamisch verkeersmanagement" moeten worden ingevoerd. Frank Visser geeft aan dat de ChristenUnie de minister op dit punt zal bevragen in het overleg van 6 oktober. De partij zal ook pleiten voor het viersporige station Kethel.

Geen geld tot 2020?

Volgens de heer Visser kan, ook al wordt het nu niets met het station, het er in de toekomst best nog wel komen. Een studie van het ministerie, de

Nationale Markt en Capaciteits Analyse, die onlangs is verschenen geeft aan dat mobiliteit en bereikbaarheid in onze regio een steeds groter probleem gaan vormen op middellange termijn (2020). Zolang het spoor tussen Rotterdam en Delft-Zuid niet viersporig is, blijft daar een knelpunt. Naar verwachting zal in de toekomst dus wel degelijk geïnvesteerd moeten worden in die spoorlijn. Maar binnen het nu beschikbare budget tot 2020 heeft de minister hier nog geen geld voor vrijgemaakt.... .



College wil station

In een brief aan de gemeenteraad heeft wethouder Vissers op 8 juli aangegeven dat de gemeente zich er van bewust was dat het realiseren van het station nog flink wat inspanningen zal kosten. "Onze inspanningen zijn er op gericht om in het najaar een voor de gemeente zo gunstig mogelijk resultaat en

volledige duidelijkheid te hebben. Voor Station Kethel is dat een volwaardige bediening met elke tien minuten een sprinter. Momenteel wordt hard gewerkt aan de plannen voor station en omgeving. Ik hoop u daarover in september nader te kunnen informeren.”

We hebben in Schiedam nog geen plannen voor het station gezien, maar er blijkt een flinke lobby geweest te zijn in Den Haag in de afgelopen maanden vóór het station. Niet alleen de ChristenUnie, maar ook onder andere GroenLinks en de PvdA hebben schriftelijke vragen gesteld over het (niet) realiseren van het station.

Vragen van de Tweede Kamer

In september hebben diverse Kamerfracties schriftelijke vragen ingediend. Onder andere over de kosten van het geheel viersporig maken van het traject Rotterdam – Delft. Ook vraagt men of vier sporen bij alleen het station soelaas kunnen bieden. En wat het tijdpad is in het bestcase scenario. Ook wil men weten waarom de minister

bij zijn plannen voor de A4DS wel uit ging van vier sporen en dit nu kennelijk heeft los gelaten. Men vraagt de minister ook wat het niet verdubbelen van het spoor zou betekenen voor de bediening van station Schiedam Centrum.

Voldoende steun in Kamer?

Hoe groot de kans is dat Arie Slob van de ChristenUnie in de Tweede Kamer voldoende steun zal krijgen voor investeringen in station Kethel is, ondanks het enthousiasme van de Tweede Kamer vier maanden geleden, moeilijk in te schatten. Naast Schiedam zijn er namelijk nog een paar knelpunten waar Kamerleden extra maatregelen willen.

Mocht het station er voor 2020 niet komen dan zullen we onze blik moeten gaan richten op de Stadsregio en gemeente. Zij zullen dan moeten gaan investeren in beter openbaar vervoer voor Spaland en Sveaparken.

Voor en tegen doortrekken tram

In de via ons mailadres ontvangen reacties op ons plan het station over te slaan en in te zetten op een directe tramverbinding komt een wisselend beeld naar voren van wat de **Spalanders** willen. Een meerderheid ziet graag dat de tram direct via bedrijventerrein 's Graveland naar station Schiedam Centrum wordt doorgetrokken. Station Kethel roept in geen van de reacties warme gevoelens op. Er zijn zelfs geluiden te horen dat de bus een goed alternatief is voor tram en trein. Betwijfeld wordt of het überhaupt zin heeft de tram langs Spaland door te trekken. Aan een frequente en reguliere lijndienst met bus 53 kunnen de bewoners genoeg hebben. Als de bus elke tien minuten en ook in weekend en avond rijdt, zijn al die miljoenen voor een tram niet echt nodig. Gevaarlijke kruisingen met een trambaan zijn dan ook niet aan de orde. “Tramplus is een gepasseerd station”.

Ook werd aandacht gevraagd voor het groen rond de wijk. De komst van een station zal een verstening van de toegang tot onze wijk betekenen. Gebouwen, parkeerplaatsen, wegen en drukte bij de locatie maken ons woongenot niet veel beter.

Ook het **gemeentebestuur** heeft gereageerd, via een brief van wethouder Vissers van 8 juli. Daarin geeft zij aan dat Schiedam zich voor beide wil inzetten, zowel tram als trein. Het realiseren van station Kethel heeft daarbij prioriteit omdat dit nu opgenomen kan worden in het Programma Hoogfrequent Spoor. Met daarbij een frequentie van 6 treinen per uur die een duidelijke meerwaarde voor de bewoners en bezoekers van Schiedam Noord heeft. De wethouder stelt dat ondanks de aangenomen motie in de Tweede Kamer het station nog geen feit is en Schiedam blijft lobbyen om het station gerealiseerd te krijgen. Zij hoopt daarbij ook op steun van de wijkvereniging.

Mevrouw Vissers kondigt in haar brief ook een onderzoek aan naar het doortrekken van de tram via 's Graveland. Maar zij ziet op voorhand al wat beren op de weg: hoge investeringen, een nieuw spoorviaduct en een Stadsregio die niet erg enthousiast is. Tot slot stelt zij het bestuur van de wijkvereniging in september te willen uitnodigen om te spreken over trein en tram. Deze uitnodiging is nog niet ontvangen.