

Gemeente Schiedam: “Trambaan gereed in 2006”

Ondanks berichten in diverse publicaties (de Spalander voorop) houdt de gemeente Schiedam vol dat TramPlus in 2006 over de Slimme Watering rijdt. Dit optimisme werd door gemeentelijk projectleider Mol uitgedragen in de vergadering van de Commissie Ruimte en Vervoer van de gemeenteraad op 7 oktober. Maar is optimisme ook realisme?

Na publicatie in de Spalander dat het onwaarschijnlijk is dat TramPlus langs onze wijk binnen afzienbare tijd gerealiseerd zal worden, waren er uiteenlopende berichten in lokale kranten te lezen. GroenLinks stelde er schriftelijke vragen over aan het College van B&W. In de antwoorden daarop gaf het College aan dat er geen sprake was van enig voorbehoud t.a.v. aanleg van de kant van de RET. Ook het NS-station Spaland gaat er hoogstwaarschijnlijk komen, getuige de uitkomsten van de “verkennende studie”.

Nadat ik als inspreker in de commissievergadering van 7 oktober geweest was op de tegenstrijdigheid in de antwoorden van de gemeente t.o.v. het voorbehoud dat de RET heeft gemaakt voor aanleg van de Trambaan zoals dat in de “verkennende studie” is verwoord, hield de heer Mol, projectleider TramPlus Schiedam, een presentatie. Hij ging in op de huidige stand van zaken.

Het TramPlus traject in Schiedam is opgedeeld in acht tracés. De eerste vijf daarvan zijn al definitief vastgesteld. Zo zullen tram- en bushalte onder Station Nieuwland verplaatst gaan worden naar de kruising met de Schiedamseweg, 200 meter noordelijker. Bus en tram waren niet op een andere wijze in te passen en de plek is bovendien dicht bij het toekomstige ziekenhuis (!). Op de kruising Mozartlaan / Brederoweg zullen verkeerslichten komen om de Vlaardingen-tak de kans te geven af te slaan.

Men studeert nog op hoe een brug over de Schie gebouwd moet worden bij station Schiedam Centrum (tracé S6). Ook puzzelt men nog over de planning van de tram rond dat station en de Overschiesestraat (S7). Wel is duidelijk dat het spoor over de 'sGravelandseweg dat straks niet meer nodig is, wel gewoon blijft liggen: voor calamiteiten.



Over het gedeelte langs onze wijk (tracé 8) wist de heer Mol te melden dat het voorlopig ontwerp gereed is. Naar verwachting zal voor dit tracé in november het definitieve ontwerp gereed komen. Vervolgens gaat de aanbesteding en de inspraak met de bewoners plaatsvinden (klankbordgroep). Mol verklaarde dat de tram in 2006 over de Slimme Watering rijdt naar het spoorviaduct aan de 's Gravelandseweg. In het onwaarschijnlijke geval dat er problemen met realiseren van het station Spaland zouden ontstaan, zal een deel van de route worden aangelegd. Dit zou de RET hebben bevestigd.

>>

Ik hoop voor de heer Mol en voor Spaland en Sveaparken dat hij gelijk heeft. Zijn totale presentatie echter maakte niet veel indruk op mij en heeft mijn ongerustheid over het niet aanleggen van "tracé S8" niet weggenomen. Ik vrees dat de heer Mol en met hem de ook t.a.v. dit onderwerp slapende gemeenteraad binnen een jaar uit de droom geholpen zullen worden door de RET. En dan is het te laat om nog echte alternatieven uit te denken of druk uit te oefenen.

(JW)

<<

Verkennde studie: station Spaland kán

In mei 2004 is een rapport verschenen van de Stadsregio Rotterdam getiteld: "Verkennde Studie Schiedam Kethel / Spaland". De conclusie van die studie luidt dat het station levensvatbaar zou kunnen zijn en eind 2007 gerealiseerd zou kunnen zijn. Er moet wel aan een aantal voorwaarden voldaan worden.

In het rapport van de verkennde studie staan enkele wetenswaardige zaken.

3100 reizen

De aanleiding voor deze verkennde studie was het project "Stedenbaan" waarover wij al eerder in de Spalander schreven: een plan om de steden in de Randstad met frequente en snelle stoptreinen met elkaar te verbinden zodra de HSL (na 2007) van het gewone lijnennet af is.

Een station Spaland zou volgens de studie op doordeweekse dagen 3100 reizen trekken, waarvan 1000 tot 1500 nieuwe. Het Rijk stelt als voorwaarde voor nieuwe stations dat er diensgevolge minimaal 1000 nieuwe reizen bij moeten komen. Dit is alleen haalbaar als tegelijk ook een tramhalte wordt aangelegd: men verwacht dat dagelijks 1600 in-/uitstappers met de tram gaan komen.

Geen spoorverdubbeling

In het verleden is gedacht dat alvorens het station er kan komen, eerst het spoor richting Delft verdubbeld zou moeten worden. Dit is ook de reden dat de bij de onderdoorgang van de 's Gravelandseweg reeds met verdubbeling rekening werd gehouden. Viersporigheid op het baanvak Schiedam – Rijswijk is volgens het rapport de komende 10 á 15 jaar niet aan de orde. Dit blijkt ook niet nodig. Doordat na 2007 de Hoge Snelheids Lijn én intercity's naar Amsterdam niet meer door Schiedam zullen rijden, komt er ruimte voor extra stoptreinen, vooral als dat "sprinters" zijn. Vooralsnog is er ruimte voor 2x4 treinen per uur, dus elk kwartier een trein in de spits. De Stadsregio geeft aan het station eind 2007 of (met de komst van light rail) begin 2008 te willen openen.

Infrastructuur

Men ziet in dat het station op nogal grote loopafstand van de woningen in Spaland en Sveaparken ligt. De verwachting is derhalve dat de meeste reizigers met de fiets, auto of tram zullen komen. Er moeten voldoende bewaakte en onbewaakte fietsenstallingsplaatsen komen. Bovendien moet er een parkeerplaats (P&R) met een capaciteit van 50 tot 100 auto's komen. Het aanleggen van een tramhalte is een conditio sine qua non (en blijkens een opmerking op pagina 31 ook vice versa: "De RET heeft aangegeven zonder station weinig heil te zien in exploitatie van de tramverlenging en deze verlenging pas te willen aanleggen op het moment dat het station gerealiseerd wordt")

De gebruikers van het nieuwe station zullen niet alleen inwoners van Schiedam Noord zijn. Een belangrijke bijdrage moet worden geleverd door mensen die op de bedrijventerreinen 'sGraveland en Rotterdam Noord-West werken. Hiervoor is het noodzakelijk dat er een fiets-/wandelpad wordt aangelegd naar de Sydneystraat in Rotterdam.

Ook zou het wenselijk zijn als het gebied rondom het toekomstige station bebouwd wordt met kantoren. Aan de oostzijde van het station is ruimte voor kleinschalige kantoorontwikkeling. Woningbouw, winkels of grotere kantoren op die plek zijn verboden doordat het gebied binnen de veiligheids- en geluidhindercontouren van Rotterdam Airport ligt. Deze contouren worden in de toekomst herzien. Ook leveren de hoogspanningsmasten en een forse gasleiding beperkingen op.

>>

Locatie

Er worden diverse modellen voor het station gepresenteerd: ligging aan weerszijden van de 'sGravelandseweg of aan de zuidzijde; de parkeerplaats aan de zuidzijde van de weg, maar aan de oost óf west kant van het station. In dat laatste geval zou ook de keerlus van de tram vanuit Spaland gezien vóór de onderdoorgang onder het spoor komen. Dit is de variant met de grootste "sociale veiligheid". De tunnelbak is dan niet nodig voor de tram! Duidelijk is dat de exacte plaats van de keerlus voor TramPlus afhangt van de situering van het NS-station.



Kosten

De realisatiekosten voor de spoorinfrastructuur gaat ex-BTW 3,5 miljoen euro kosten. De kosten voor de stedelijke inpassing worden ex-BTW geschat op 1,5 miljoen en zijn voor rekening van de gemeente Schiedam. De kosten voor de nieuwe weg naar bedrijventerrein Rotterdam NW zijn hierbij niet meegerekend.

De belangrijkste voorwaarde om te komen tot de bouw van het station is dat de financiering geregeld moet zijn. De financiering door de rijksoverheid is niet gegarandeerd omdat het station niet voorkomt in plannen van het Rijk. De Stadsregio verwacht dat het ministerie zeer terughoudend zal zijn t.a.v. het realiseren. Er zal gezocht moeten worden naar andere geldbronnen.

Draagvlak

Het bouwen van het station is reeds lang een wens van de gemeente Schiedam. De verwachte reactie van de bevolking van Schiedam Noord wordt ingeschat als overwegend positief / neutraal. Het station past in de nieuwe visie op het railvervoer in de Randstad (Stedenbaan) en kan op regionale steun rekenen.

Aanbevolen wordt dan ook medio 2004 een zogenaamde Planstudie te starten vanuit de Stadsregio: opstellen van programma van eisen en voorontwerp. Samen met de volgende fases (definitief ontwerp, bestek en aanbesteding, uitvoering en oplevering) gaat dit nog minimaal twee jaar duren. Ondertussen moeten de onderhandelingen over de financiering gevoerd worden.

Commentaar

Het is mijns inziens verheugend dat steeds vaker het station Spaland (Kethel) opduikt in ambtelijke notities en plannen. Helaas is de bouw van het station nog niet opgenomen in de planning van het ministerie van Verkeer & Waterstaat en de NS. En dus is er ook geen geld voor gereserveerd (minimaal 5 miljoen euro). Er zal een krachtige lobby in Den Haag nodig zijn. Bovendien moeten Schiedam en de Stadsregio ook nog minimaal 2 miljoen euro bijdragen voor de infrastructuur (o.a. een vermoedelijk dure verbindingsweg naar Rotterdam NoordWest). Daarnaast moet als de HSL en de intercities van het spoor af zijn de totale dienstregeling van de NS eerst op de schop om een inpassing mogelijk te maken. >>

De oorspronkelijke gedachte van een aansluiting van TramPlus op het station vanuit de "tunnelbak" zal verlaten gaan worden. Vergelijk de situatie met station Nieuwland, waar men dit ook doet, o.a. uit oogpunt van sociale veiligheid. Het station moet voor die 1500 reizigers per dag (heen en terug) wel aantrekkelijk blijven.

Qua inpassing zal het station de nodige beperkingen hebben die de locatie juist feitelijk minder geschikt maken voor de bouw van een station.

En zitten de bewoners van Schiedam Noord wel op dit station te wachten? Het station is eigenlijk alleen maar aantrekkelijk als er frequent treinen stoppen. Vier per uur is wat dit betreft wel een minimum. Ook is de vraag of die trein wel zo aantrekkelijk zal zijn. In het Stedenbaanconcept gaat men er van uit dat de trein heen en weer pendelt tussen Rotterdam en Den Haag. Mensen die verder moeten, zullen toch moeten overstappen of direct naar station Schiedam Centrum moeten fietsen (vijf minuten verder).

Opvallend is dat in de studie niet wordt gesproken over een bushalte: kennelijk wordt er van uit gegaan dat bij de komst van TramPlus de huidige buslijn 54 niet meer naar Schiedam Noord rijdt. Dit betekent dat de huidige snelle verbinding met het regionale vervoersknooppunt station Schiedam Centrum (en straks ook Schieveste) zal vervallen. Je moet dan overstappen op de trein of met TramPlus via de westelijke route langs Woudhoek etc. reizen. Een rit die niet alleen langer zal duren, maar ook aanzienlijk duurder zal zijn, wanneer je straks met de chipkaart voor elke kilometer gaat betalen. Het lijkt mij een goed idee om bus 54 voortaan naar Rotterdam NoordWest te laten rijden, zodat het voor de werkers daar veel aantrekkelijker wordt om via Schiedam Spaland te reizen. Dit betekent wel dat het aan te leggen (fiets)pad een stuk duurder zal uitvallen. Maar zoals al eerder opgemerkt, is er in deze notitie met geen woord over busverbindingen gerept.

Zullen de bewoners van Schiedam Noord straks massaal de auto laten staan en op het openbaar vervoer overstappen? Niemand die dat weet. Maar zolang die kans bestaat vind ik dat het station er moet komen: dit soort voorzieningen maakt wonen in Spaland weer aantrekkelijker.

Wordt ongetwijfeld vervolgd....

(John Witjes)

<<