

## TramPlus en NS station: complex maar haalbaar

Tien jaar geleden leek het allemaal zo simpel. Bij het realiseren van de verlenging van de 'sGravelandseweg naar de wijk Spaland werd direct een extra tunnelbak onder het spoor aangelegd voor de tram. Die zou daar á la NS station Nieuwland een halte krijgen onder het nieuwe treinstation. Vandaag is tram noch station een feit. De komende maanden wordt beslist over de vraag of beide er überhaupt wel komen. Onduidelijk is echter wie wat kan beslissen.



In de afgelopen tien jaar is in de planning van deze uitbreiding van het openbaar vervoer wel het een en ander veranderd. Tram 1 werd TramPlus, tramhaltes in een donkere tunnel onder een station kunnen niet meer vanwege sociale onveiligheid, er is een discussie over privatiseren van openbaar vervoersbedrijven, we gaan straks per kilometer betalen met de OV-chipkaart, de intercity treinen worden vanaf 2007 geschrapt, er komt mogelijk een "stedenbaan" en ProRail, ontstaan uit een deel van de NS, gaat geen onrendabele stations meer bouwen.

### Optimisme

In een artikel in het Rotterdams Dagblad van 20 mei jl. stond het bericht: "Station Kethel in 2007 in het spoorboekje". Voorstanders van het station, zoals ik, reageerden verheugd. In

het bericht bleek eigenlijk niet veel meer te staan dan wat wij al wisten. Op zijn vroegst medio 2007 kan het station gerealiseerd zijn, als..... En ja, daar zit 'm nu net het probleem.

Ik wil nog even wat knelpunten op een rijtje zetten:

- Tram- en treinstation moeten goed op elkaar aansluiten,
- Trein en tram moeten rendabel zijn (minimaal 1000 extra reizigers voor de trein per dag)
- Er moet rekening gehouden worden met de veiligheidscontour van het vliegveld, de ecozone van de Poldervaart, de hoogspanningsleiding en een eventuele spoorverdubbeling,
- Er moet een weg worden aangelegd naar bedrijventerrein Rotterdam Noord West,
- De stations moeten een hoge mate van sociale veiligheid hebben.

Waar het optimisme precies op gebaseerd is, is mij niet duidelijk. (Verkeers)technisch gaat het station heel moeizaam worden. Elke mogelijke locatie van station en keerlus van de tram heeft nadelen.

De plek van het station wordt bepaald door de plek van de keerlus van de tram. Voor die locatie zijn twee opties. Als we het gebied indelen in vier kwadranten gescheiden door 'sGravelandseweg en spoorlijn, dan zijn er technisch maar twee mogelijke locaties: komende vanuit Spaland links vóór de spoorbaan (noordwest) en rechts achter de spoorbaan (zuidoost).

### Noordwest kwadrant

In deze variant komt de keerlus dus aan de noordkant van het NS-station. Deze optie kan alleen gerealiseerd worden als er langs de Joppelaan in dit gebied huizen gebouwd worden



(vlak bij de ecozone Poldervaart en onder de aanvliegroute Rotterdam Airport). Er is geen plek voor een parkeerplaats bij het station en ook niet voor het parkeren van de tramstellen. Die moeten zich dan opstellen in de tunnelbak langs de 'sGravelandseweg. Grootste nadeel van deze locatie is dat de tram per ritje de met name in de spits drukke 'sGravelandseweg tweemaal moet kruisen. D.w.z. dat er daar stoplichten moeten gaan komen: als er in de spits elke zeven minuten een tram moet

vertrekken, zal het licht vier maal op rood gaan voor ongeveer 30 seconden per keer: dus van de zeven minuten twee minuten rood. In het zuidoost kwadrant kan (en moet) bovendien wat (kantoor) nieuwbouw verschijnen.

### Zuidoost kwadrant

Deze variant is alleen haalbaar als er wat kantoren gebouwd kunnen worden direct langs het spoor. Dat zou de sociale veiligheid (op doordeweekse dagen) kunnen bevorderen. Nadelen zijn: geen parkeerplaatsen, trams moeten onder hoogspanningskabels staan, hoge kosten vanwege verplaatsing seinen langs het spoor. Op deze plek is thans een aardig verwilderd natuurgebiedje ontstaan, maar dat zou sowieso geen lang leven gegund zijn. In deze variant wordt de tunnelbak gebruikt voor waar 'ie oorspronkelijk bedoeld was.

### Keuze

Het is de bedoeling dat de Schiedamse gemeenteraad eind dit jaar een locatie aanwijst. De voorkeur van wethouder Meijer gaat uit naar de noordwest variant, maar ik denk niet dat de inwoners van Spaland (en de rest van Schiedam Noord) daar zo enthousiast van worden, gezien de verkeerssituatie. TramPlus gaat dan zowel bij de rotonde Zwaluwlaan als op de 'sGravelandseweg een groot obstakel vormen.

Het lijkt mij dat de keuze zo snel mogelijk gemaakt moet worden. Dan hebben NS/ProRail en RET nog de tijd de plannen goed op elkaar af te stemmen. Tevens biedt snelle duidelijkheid meer tijd voor de inwoners van Spaland om via een klankbordgroep betrokken te zijn bij de inpassing en aanleg van de TramPluslijn langs de Slimme Watering. De RET wil die trambaan in februari 2006 gaan aanleggen.

### TramPlus

Pas op zijn vroegst in 2007 zal de tram langs onze wijk gaan rijden, bijna twee jaar nadat in oktober van dit jaar met veel vertoon de Schiedam Vlaardingenlijn zal zijn geopend. Als men eenmaal begint met de aanleg kan het hard gaan, dat zien wij nu ook in de Woudhoek en Vlaardingen. Er is inmiddels een bouwvergunning afgegeven voor het bouwen van een brug over de Poldervaart. De brug komt aan de zuidzijde van de huidige brug nabij de bebouwing aan het Windas, negen meter breed, 25 meter lang, ondersteund door 24 heipalen.

Maar of TramPlus en treinstation echt gerealiseerd gaan worden, is nog de vraag. Ik heb van de gemeente nog geen duidelijk antwoord gekregen op de vraag wie nu dit project trekt. Er zijn zo veel partijen bij betrokken dat als er nu niet een goed projectplan gemaakt wordt, er helemaal niets van tram of trein in onze wijk terecht komt!

(John Witjes)