

De toekomst: station, treinen en lawaai

In de vorige Spalander maakten wij melding van het afblazen van station Kethel door de Minister. De Schiedamse wethouder Houtkamp stelde toen "het er niet bij te laten zitten" en kondigde een initiatief (notitie) aan om 'Den Haag' alsnog over de streep te trekken. Die notitie hebben wij nog niet gezien, maar ondertussen heeft ProRail wel de plannen ingediend voor viersporigheid van het treintracé.....(tussen Delft Zuid en Rijswijk).

John Witjes

Vier sporen

Nu in Delft de treinen over de twee sporen rijden in de oostbuis van de treintunnel kan de westbuis verder worden afgebouwd en voorbereid op het viersporig maken van het gehele traject tussen Rijswijk en Delft-Zuid. Daarvoor loopt nu de procedure ter voorbereiding van het tracébesluit. Nadat de Hoekse Lijn in 2017 een metro zal zijn geworden komen de huidige sporen beschikbaar voor treinen tussen Rotterdam en Den Haag. Naar verwachting zal over vijf jaar alleen het "Schiedamse" deel van die spoorlijn nog twee sporen hebben: de Schiedamse flessenhals, een nieuw knelpunt in het landelijk spoorwegnet. En dat terwijl de automobilist ondertussen kan kiezen uit twee zesbaans snelwegen tussen Rotterdam en Delft....



28 treinen

De plannen voor Delft zijn een uitwerking van het Programma Hoogfrequent Spoor dat behelst dat in 2028 elke tien minuten een trein op elk station stopt. Op het tracé Schiedam-Delft gaan in de toekomst 28 treinen per uur rijden, zes meer dan nu. Dat baart omwonenden en de gemeente zorgen. Want meer treinen geven meer overlast (lawaai en trillingen). Het meest in het oog

springende gevolg van de intensivering van het treinverkeer is de bouw van honderden meters geluidscherm langs het spoor, met een hoogte van een en twee meter nabij de Groeneweg, de Kerkweg, de Joppelaan en Buitenkerklaan en op de brug over de Poldervaart.

Overweg

Het gemeentebestuur heeft in een officieel protest de aanpak "halfslachtig" genoemd: waarom niet direct het stuk in Schiedam ook viersporig maken? *Wij maken ons ernstig zorgen over de veiligheid van de spoorwegovergang Kandelaarweg. Bij de verhoging van de frequentie van het treinverkeer zal de spoorwegovergang nauwelijks tijdvensters geven om over te steken. Hierdoor ontstaan ernstige veiligheidsproblemen. Door de lange wachttijden zal overstekend verkeer risico nemen. Normaal gesproken zou bij dergelijke frequenties van het spoorverkeer al lang sprake zijn van een ongelijkvloerse kruising. Gezien de toenemende veiligheidsrisico's achten wij dit absoluut noodzakelijk.*

Toch weer "Kethel"

De gemeente begint ook weer over station Kethel: *Voor Schiedam is verder uiteraard van het grootste belang dat bij viersporigheid zonder verdere technische problemen het station Schiedam Kethel wordt gerealiseerd, al meer dan 25 jaar een gezamenlijk uitgangspunt van rijk, provincie, regio en gemeente. ...Op een direct ten zuiden van het geplande station Kethel gelegen traject is sprake van overschrijding van de geluidproductieplafonds. Gesteld wordt dat maatregelen niet nodig zouden zijn "omdat ter hoogte van de geluidgevoelige objecten voldaan wordt aan de streefwaarden". In het verband met het toekomstig (woning)bouwprogramma zijn maatregelen noodzakelijk om in ieder geval deze overschrijding weg te nemen.*