

TramPlus gaat oversteken

In een extra vergadering van de gemeenteraadscommissie Ruimte en Verkeer op 16 februari heeft het gemeentebestuur voldoende steun gekregen voor haar plan de keerlus voor de tram bij het nieuwe station Kethel aan te leggen volgens de Noord-West variant. De aanvankelijke bezwaren van een meerderheid van de gemeenteraad verdwenen grotendeels toen de gemeente aankondigde met enkele verkeerstechnische wijzigingen te komen.



John Witjes

Brief aan College

In december nog had de wijkvereniging haar ernstige bedenkingen bij deze variant laten blijken in een brief aan het College van B&W. Ook hebben wij ingesproken op een commissievergadering in januari. Onze bezwaren kwamen neer op de volgende punten:

- Wij vinden het van groot belang dat de bewoners van Spaland, Kethel en Sveaparken alsnog bij de besluitvorming betrokken gaan worden.
- De door ProRail beoogde sobere inrichting van station en perrons moet afgewezen worden: om het station tot een succes te maken moet ook in de inrichting geïnvesteerd worden. Niet ProRail, maar de gemeente heeft het hier toch voor het zeggen?!
- Uitgangspunten voor het realiseren van het station moeten zijn: snel, veilig en comfortabel.
- De oversteek van de tram op de 's Gravelandseweg zal tot onveilige situaties leiden voor fietsers en auto's. Bovendien zal het de doorstroming van het autoverkeer ernstig hinderen.

- De NoordWest variant is volgens ons niet de beste locatie voor het stationsplein. Wij willen u vragen alsnog de mogelijkheid van het halteren van de tram onder het station te laten onderzoeken (vergelijk de situatie met Randstad Railstation Melanchthonweg in Rotterdam).
- De voorliggende plannen zijn onvoldoende uitgewerkt om een oordeel over het station als zodanig te geven (bijvoorbeeld t.a.v. de interne noord – zuidverbinding).
- Er zullen goede voorzieningen voor fietsers bij het station moeten komen.
- De opheffing van bus 53 is een verarming in het aanbod van openbaar vervoer in Schiedam Noord.
- Het opnieuw uitstellen van de aanleg van TramPlus langs Spaland is een slechte zaak. Veel bewoners vrezen dat uitstel uiteindelijk tot afstel zal leiden.
- Wij willen graag tijdig met de gemeente meedenken over een bereikbaarheidsplan in de aanlegfase van het tramspoor.

Ook gaven wij aan dat het teleurgesteld te zijn t.a.v. de planning. Wat wij al langer vreesden is waarheid geworden: het station zal op zijn vroegst eind 2007 klaar zijn, en dus zal ook de

keerlus dan pas klaar zijn. Dus tot die tijd zal de tram niet verder rijden dan de Harreweg.

Noord-West variant

Als bewonersvereniging hebben wij nog geen antwoord gekregen op onze bezwaren, behalve de politieke toezegging dat wij meer betrokken zouden worden bij de verdere plannen. Wel werden wij uitgenodigd de commissievergadering van 16 februari bij te wonen (om 4 uur 's middags!). Daarin werd dus niet echt ingegaan op onze bezwaren. De VVD die aanvankelijk tegen de Noord-West variant was slikt zijn bezwaren in toen bleek dat in het nieuwste plan de tunnelbak toch volledig gebruikt gaat worden. Het verkeer dat Spaland uit gaat zal in de toekomst door de nu nog ongebruikte onderdoorgang gaan. Hierdoor ontstaat er meer ruimte voor een goede afwikkeling van snel en langzaam verkeer.

Feit blijft dat de tram straks dus de 's Gravelandseweg gaat oversteken vóór de tunnelbak om op het als stationsplein in te richten weiland te keren. Er zullen verkeerslichten komen om een veilige

oversteek mogelijk te maken. Ervaringen met TramPlus in Barendrecht en Vlaardingen zouden hebben aangetoond dat de verkeersveiligheid niet echt in het geding is en het met het oponthoud wel mee valt.

Definitief ontwerp volgt

De gemeente gaat er van uit dat station en keerlus medio 2007 in gebruik genomen gaan worden. Daartoe zal nu eerst door de Stadsregio de opdracht worden gegeven aan een bouwkundig bureau een definitief ontwerp voor station en stationsplein te maken. Dit gaat enkele maanden duren. Alhoewel de gekozen oplossing voor het station niet onze voorkeur heeft, gaan wij als wijk- en bewonersvereniging natuurlijk loyaal meewerken aan de uitvoering van dat besluit. Hopelijk komt de gemeente zijn belofte na om ons zo veel mogelijk in dit proces te betrekken. Eerste positieve feit is dat beleidsmedewerker Mol van de gemeente die deze plannen heeft uitgewerkt en aan de gemeenteraad heeft gepresenteerd op onze ledenvergadering een presentatie komt geven! Het wordt vast een interessante avond.



Tunnelvisie

Als geïnteresseerde in de komst van tram en trein naar Spaland volg ik al enkele jaren de ontwikkelingen. Ik heb al een aardig dik dossier met plannen, artikelen, notulen van vergaderingen etc. Uiteraard vind ik het verheugend dat station en tram er eindelijk lijken te gaan komen. Tegelijk lijkt de realisering verder weg dan ooit. De NS heeft het station niet opgenomen in de dienstregeling tot 2009!

John Witjes

Tunnelbak

Het inmiddels bekende begrip tunnelvisie is mijns inziens van toepassing op de

besluitvorming rond het station: "het station komt er, want geen van alle betrokkenen zegt dat het niet komt".

Tevens heeft de tunnel (bak) een grote rol gespeeld in de uiteindelijke besluitvorming door de gemeenteraad. Pas toen er een plan

kwam om het verkeer ook van het lege deel van de tunnelbak gebruik te laten maken, was er een meerderheid voor de beoogde locatie van station en tramlus te vinden.

Ook zal blijken dat een andere tunnel een doorslaggevende rol gaat spelen in het uiteindelijk realiseren van het station: de spoortunnel in Delft.

Delft

Ook als straks de HSL-teinen niet meer via Schiedam rijden, blijft er een beperkte capaciteit op het traject Rotterdam – Den Haag. Dit wordt pas opgelost als het hele traject viersporig wordt. Daartoe begint men in 2008 in Delft met de bouw van een spoortunnel, een megaproject waardoor de hele binnenstad tot 2019 in een bouwput verandert. In 2011 zullen twee sporen in gebruik genomen worden. Op zijn vroegst in 2012 zouden er vier sporen kunnen liggen. Pas dan is er meer capaciteit op de lijn.

“Dienstregeling 2007”

In januari maakte de NS de “dienstregeling 2007” bekend. Dit bestaat uit een plan om een scheiding aan te brengen tussen stoptreinen en sneltreinen. Alles is zo berekend dat er net ruimte genoeg is om intercity's en stoptreinen op één baanvak te laten rijden, de reiziger moet dan wel vaker overstappen. Dit sjabloon zal gelden voor de periode december 2006 tot 2012. Er zullen elf nieuwe stations worden geopend tot 2012. Nergens wordt melding gemaakt van een te openen station Schiedam Kethel.

Rendabel?

Navraag bij de NS (en dat is beslist niet eenvoudig) heeft mij geleerd dat station Kethel

inderdaad niet in de dienstregeling 2007 is te vinden. Het station zal niet eerder in het spoorboekje worden opgenomen dan wanneer precies duidelijk is wanneer het station in gebruik zal worden genomen. Belangrijkste punt momenteel is dat de NS nog steeds niet heeft ingestemd met de bouw van het station. Bottleneck is de economische haalbaarheid van het station. De "verkenningstudie" hieromtrent uit 2004 was in dit verband niet overtuigend, temeer daar nu een van de voorwaarden van toen (een directe verbinding met Rotterdam NoordWest) niet wordt gerealiseerd. Instemming komt er alleen als Schiedam garanties voor de exploitatie kan geven of toezeggingen kan doen m.b.t. extra kantoren- of woningbouw bij het station. Gesuggereerd wordt ook dat er een ruilhandel gaat komen met Schiedam over het sluiten van de overweg bij de Kerkweg/Kandelaarweg als het spoor viersporig wordt. De betrokkene van de NS noemde de situatie "een ingewikkelde puzzel" waarbij de NS de laatste stukjes zal leggen.

St. Juttemis

Ik vind het dus nog duidelijk te vroeg om te juichen. Het station ligt er nog niet, als het er wel komt zal het erg "basic" van uitvoering zijn, onduidelijk is of er twee of vier maal per uur een trein gaat stoppen en vanaf wanneer dat zal zijn.

Aangezien de RET ook niet gek is en ook graag een zo rendabel mogelijke lijn wil exploiteren, zal TramPlus pas doorgetrokken worden als de NS definitief met het station instemt.

Op welke datum viel St. Juttemis ook al weer?



Deze bouwkeet werd niet neergezet om snel met de bouw van de nieuwe brug over de Poldervaart te starten, maar omdat de aannemer zijn werkloze uitrusting ergens moest "parkeren".