

Vier jaar trekt de stadsregio Rotterdam uit voor het ombouwen van de spoorlijn Schiedam Centrum–Hoek van Holland tot verlengstuk van het Rotterdamse metronet. De metro krijgt waarschijnlijk de rode huisstijl van R-net, die dan geleidelijk op het hele metronet wordt ingevoerd.

Hoekse Lijn wordt eindelijk deel van Rotterdamse metro

AUTEUR CONSTANT STROECKEN ILLUSTRATIES STADSREGIO ROTTERDAM

Twintig jaar na de afstudeerscriptie van TU Delft-student Lars Lutje Schipholt over het ombouwen van de Hoekse Lijn is het zover. De stadsregio Rotterdam integreert de spoorlijn in het Rotterdamse metronet. In 2017 moet metrolijn B dan van Nesselande strand doorrijden naar Hoek van Holland Strand. Dat hebben stadsregio Rotterdam en de betrokken gemeenten in december afgesproken in een convenant. Nog voor de zomer volgt het definitieve besluit over de financiering en uitvoering.

Dat het ervan gaat komen moet zelfs bedenker Lars Lutje Schipholt verrassen. In februari 2009 somberde hij in OV-Magazine dat hij de ombouw van de Hoekse Lijn de eerste tien jaar niet zag gebeuren. Zijn afstudeeronderzoek uit 1993 over de integratie van de Hoekse Lijn in het Rotterdamse metronet werd destijds positief ontvangen. Het was de tijd dat innovatieve ideeën op het spoor een kans kregen bij NS. Maar met het schrappen van de routemanagers ebde ook de vernieuwing weg bij NS weg. Het werd stil rond de Hoekse Lijn.

Procedures

Jeannette Baljeu, portefeuillehouder van de stadsregio Rotterdam, houdt zich sinds 2006 bezig met de Hoekse Lijn. "In dat jaar is RandstadRail in gebruik genomen. De Hofpleinlijn was juist omgezet naar metro. Van dat project en het succes dat erop volgde hebben we veel geleerd. In 2007 kwamen we met de eerste uitwerkingsstudie van de ombouw Hoekse Lijn. Uiterlijk in 2017 moet de metrolijn klaar zijn. Tien jaar doorlooptijd is inderdaad best lang, maar je moet toch alle procedures afronden en dan ook nog het spoor ombouwen. Mijn streven is dat we al in 2016 kunnen rijden." Een kwestie die voor het nodige oponthoud heeft gezorgd was de erkenning van de Hoekse Lijn als raillijn in het kader van de nieuwe Wet lokaal spoor. Het wetsvoorstel is vorig jaar zomer naar de Tweede Kamer gestuurd. Als alles meezit wordt de wet in de loop van dit jaar ingevoerd. De wet geldt voor railverbindingen die onder verantwoordelijkheid vallen van

provincies en stadsregio's. Veiligheid is een van de belangrijkste aspecten. En de wet stelt voorwaarden aan bijvoorbeeld goederentreinen op lokaal spoor.

Aan de Hoekse Lijn zijn twee bedrijven gevestigd (bij Vlaardingen-Oost en Maassluis) die ongeveer één keer per dag een goederentrein laten rijden. En die treinen zullen ook na de ombouw tot metrolijn blijven rijden, maar alleen buiten de spits. Omdat goederentreinen breder zijn dan de metro komt er strengelspoor bij de perrons, zodat ze ongehinderd kunnen doorrijden. Die goedkope oplossing had Lutje Schipholt ook al voorgesteld in 1993. In Nederland heeft nu alleen nog het Amsterdamse tramnet strengelspoor, onder andere in de Leidsestraat.

Tegemoetkoming

Wat de Wet lokaal spoor precies gaat betekenen voor de stadsregio, kan portefeuillehouder Baljeu nog niet zeggen. "We krijgen er verant-

woordelijkheden bij, maar waarschijnlijk geen extra geld. Dat zou wel moeten. Wij worden bijvoorbeeld verantwoordelijk voor de veiligheid van het spoor, wat we overigens prima aankunnen. Ik ga er vanuit dat we een tegemoetkoming krijgen, maar dat zal in deze tijd moeilijk worden. Er is al gekort op de BDU, dus veel hoop heb ik niet."

"De omzetting van de Hoekse Lijn naar metro gaat wel meer reizigers trekken, zodat we rekening houden met extra inkomsten. Een kostendekkende exploitatie is geen voorwaarde, maar ik vind wel dat we met metro in deze regio 100 procent kostendekking moeten nastreven."

Beheer

De treindienst op de Hoekse Lijn is al in december 2007 overgegaan naar de stadsregio Rotterdam. Het beheer van de infrastructuur ligt nog bij ProRail en gaat wat de stadsregio betreft na de ombouw naar de RET. Omdat de



Hoekse Lijn onderdeel wordt van het metronet zal de lijn niet worden aanbesteed. De stadsregio buigt zich nu over inbesteding van de metro aan de RET. Aan de verplichte aanbesteding van het stadsvervoer maakte het parlement vorig jaar een einde.

Lange tijd heeft ProRail geprobeerd om het beheer van de Hoekse Lijn in eigen hand houden om meer ervaring op te doen met lightrailtrajecten. Zo zou de Hoekse Lijn als voorbeeld kunnen dienen voor railprojecten elders in het land. Uiteindelijk zag ProRail daar toch vanaf. De stadsregio Rotterdam zag het in ieder geval niet zitten. Baljeu: "Wij vonden het onpraktisch. Wij zien het beheer van het hele metronet liever in handen van één partij, de RET."

Financiering

Ook de financiering is jarenlang onzeker geweest. De totale ombouw kost ongeveer 318 miljoen euro. Het ministerie stelt 35 miljoen euro beschikbaar uit het regionaal actieprogramma openbaar vervoer. Tot de zomer probeert de stadsregio het investeringsplaatje nog wat te 'verscherpen', zoals Baljeu zegt. "Ons investeringsbudget zetten we in voor goed openbaar vervoer. We leggen nu de laatste hand aan de financieringsconstructie. De stadregio betaalt de ombouw van de lijn en de modernisering van de stations. De gemeenten richten de omgeving rond de haltes in."

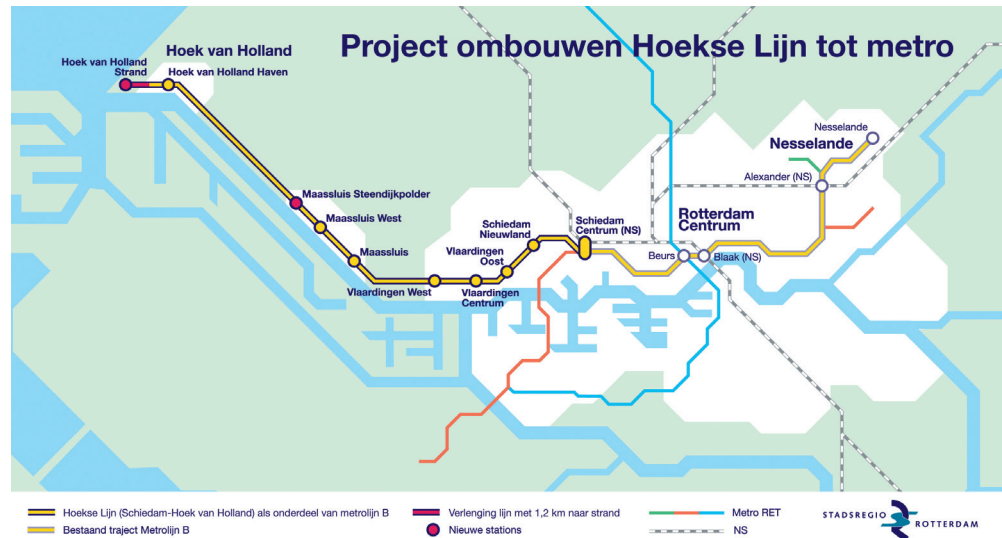
10-minutendienst

RandstadRail was de inspiratie en het grote voorbeeld voor de ombouw van de Hoekse Lijn. Baljeu: "Op de Hofpleinlijn zijn we van 8000 reizigers naar nu 28.000 reizigers per dag gegaan. Die aantallen halen we niet op de Hoekse Lijn, want er wonen minder mensen. Maar de kwaliteitssprong waardoor mensen voor het ov kiezen, gaan we wel maken." NS vervoert nu dagelijks 13.000 reizigers op de Hoekse Lijn in een halfuurdienst. De stadsregio mikt met de metro op 40 procent groei, dagelijks 18.000 reizigers. Baljeu: "Bij RandstadRail rijden we een 10-minutendienst, die willen we op de Hoekse Lijn ook. In ieder geval tot Maassluis. Voor de verbinding van Rotterdam met Schiedam en Vlaardingen denken we aan een spitsfrequentie van 5 minuten, zodat die steden een volwaardige aansluiting krijgen op het metronet."

De reiziger op de Hoekse Lijn heeft nu nog een directe spoorverbinding met Rotterdam Centraal. Die vervalt als de lijn wordt omgebouwd voor metro. Met een overstap op Schiedam Centrum of metrostation Beurs doet de reiziger straks enkele minuten langer over de rit naar Rotterdam Centraal. Maar



Impressie van een gemoderniseerde halte.



Met de metro naar het strand

Met de doortrekking van metrolijn B krijgen Rotterdammers ten noorden van de Maas en de Nieuwe Waterweg een directe verbinding met het strand van Hoek van Holland. De raillijn wordt met 1,2 kilometer verlengd tot aan de strandopgang van Hoek van Holland. Maassluis krijgt een derde halte: Steendijkpolder. De overige stations worden gemoderniseerd.

Het contract met NS voor het vervoer op de Hoekse Lijn is verlengd tot eind 2015. Het hangt dan van de ombouw af of het contract opnieuw wordt verlengd. Tijdens de ombouw zal er enkele maanden vervangend vervoer zijn over de weg of het water.

Bij de bouw van metrostation Schiedam Centrum zijn al viaducten gemaakt voor de aansluiting op de Hoekse Lijn. Voor NS komen twee sporen vrij, zodat de hele verbinding Rotterdam-Den Haag viersporig kan worden.

De bovenleiding van de Hoekse Lijn blijft gehandhaafd, maar de spanning op de draad gaat terug van 1500 naar 750 Volt.

Het materieel voor de nieuwe metrotak zal door de RET worden aangekocht.

Het worden waarschijnlijk dezelfde voertuigen die de RET eerder bij Bombardier bestelde.

De RET gaat de rode huisstijl van R-net mogelijk geleidelijk invoeren vanaf de ombouw van de Hoekse Lijn. De eerste R-netlogo's komen dan op de metrostellen als ze aan de beurt zijn voor groot onderhoud.

dat nadeel valt volgens Baljeu weg tegen het voordeel van een hoogfrequente en directe verbinding met het Rotterdamse winkelhart rond Beurs, met Dijkzigt (ziekenhuis) en met NS-station Blaak.

Een andere, langgekoesterde wens van de stadsregio is de Ridderkerklijn, de TramPlus-

verbinding van Rotterdam naar Ridderkerk. "Voorlopig doen we daar niets mee", zegt Baljeu. "Het gaat om grote investeringen. Eerst maar eens de Hoekse Lijn afronden, dan kijken we naar de Ridderkerklijn."