

Hoogwaardig vervoer naar Hoek van Holland

TEKST: KARIN KOOLEN | BEELD: LENNAERT RUINEN

Nog even geduld, maar dan kunnen we met metrolijn B van Nesselande naar Hoek van Holland reizen. De Hoekse Lijn, waar nu nog de trein rijdt, wordt vanaf september 2017 een lightrailverbinding. “In Rotterdam doen we ’t gewoon effe...” Maar toch mogen we hier best wel trots op zijn. Deel vier in onze serie over de RET.

Frouke Albers, directiewoordvoerder van de RET, is zichtbaar in haar nopjes met het onderwerp van dit laatste artikel in de reeks over het openbaar vervoerbedrijf in Gers!: De Hoekse Lijn. “Een treinverbinding ombouwen tot metrolijn die uiteindelijk doorrijdt tot aan het strand; in Rotterdam doen we dat ‘gewoon effe’ met elkaar”, zegt ze. De serveerster van Maribu Beach neemt onderwijl de bestelling op van Johan Taal (programmamanager) en Marc Verheijen (architect) die zich bij ons hebben gevoegd. Maribu Beach is één van de weinige horecagelegenheden aan het strand die op dit vroege tijdstip open is, nu de winterjassen definitief uit de kast getrokken zijn. Wellicht komt daar binnenkort verandering in, want als het aan de gemeente en de RET ligt, zal Hoek van Holland zich ontwikkelen tot een vierseizoenenbadplaats.

Drie nieuwe stations

Eerst even de plannen voor de Hoekse Lijn in een notendop: op de bestaande Hoekse Lijn rijdt vanaf september 2017 een metro. Ofwel, lijn B, van Nesselande tot Hoek van Holland Strand. Lijn B stopt op stations als Alexander en Beurs en vervolgt zijn weg via Schiedam, Vlaarding en Maassluis naar het strand. Elke tien minuten een metro, en in de spits elke vijf minuten.

Er komen ook twee nieuwe stations. De bestaande stations krijgen een drastische facelift zodat ze straks behoren tot de pareltjes die we ondertussen van ons openbaar

vervoerbedrijf gewend zijn. Een van die nieuwe stations is Hoek van Holland Strand, gelijk ook het eindpunt van lijn B. Dat station gaat trouwens pas in het najaar van 2018 open, haast programmamanager Johan zich te zeggen om geen verkeerde verwachtingen te wekken. Het is dus nog even geduld hebben voor we met onze boldekar de metro instappen. Maar vanaf dan stapt de reiziger - zó vanuit de metro - met de voetjes in het zand. De ambitie om Hoek van Holland tot een vierseizoenenbadplaats om te toveren is, naast het tegengaan van de bekende verkeersinfarcten op hete dagen, slechts één van de aanleidingen voor het project. “Reizigers willen comfortabel, snel en veilig reizen”, stelt Frouke. “Het succes van de randstadrail, de metroverbinding tussen Rotterdam en Den Haag, laat zien dat lightrail aanslaat. De Hoekse Lijn wordt zo’n zelfde hoogwaardige lightrailverbinding.” Johan vult aan: “We verwachten hiermee een toename van veertig procent aan reizigers, met name ook door de directe verbinding naar het centrum van Rotterdam.”

Zandbestendig

De betrokkenen zijn trots, en niet zonder reden. Een metro op het strand is namelijk een primeur in Nederland. Maar voor elke primeur geldt dat het wiel ooit moet worden uitgevonden. Want hoe voorkom je bijvoorbeeld zoutschade aan de stations? En hoe krijg je al dat zand van de voertuigen?



VLNR: MARC VERHEIJEN, FROUKE ALBERS EN JOHAN TAAL



VLNR: JOHAN TAAL, FROUKE ALBERS EN MARC VERHEIJEN

*‘Een treinverbinding
ombouwen tot
metrolijn die
uiteindelijk doorrijdt
tot aan het strand; in
Rotterdam doen we
dat ‘gewoon effe’ met
elkaar’*

“We hebben veel onderzoek gedaan”, zegt architect Marc. We staan inmiddels op de plek waar het station Hoek van Holland Straks straks zal verrijzen. Voor het ontwerp werkte Marc met een simulator om de invloed van windsnelheden en -richtingen op de verspreiding van zand nauwkeurig te meten. Dit verwerkte hij in het uiteindelijke ontwerp van het station, waar de reiziger straks een meter boven de grond uitstapt en over een balkon uitkijkt op zee. “Binnenin de stations heb ik de vloeren vrijgemaakt; vuilnisbakken, zitbankjes en informatieborden hangen aan de betonnen gevel. Zo hoopt er nergens zand op.”

Om de hoeveelheid zand die reizigers de metro inlopen tot een minimum te beperken, is gekozen voor een lange, schuinoplopende entree. Maar voorkomen kun je het nooit helemaal, aldus de architect. “Het is en blijft een strandmetro.”

De reiziger kan straks de nieuwste apparatuur verwachten. Op alle stations van de Hoekse Lijn plaatst de RET toegangspoortjes. Frouke: “Hierin zit de nieuwste software ingebouwd, die toekomstige ov-betaalmethoden, zoals in- en uitchecken met je bankpas, creditcard of smartphone, mogelijk maakt.”

Kleur is gratis

Voor de zonsoudergang kunnen we trouwens gewoon in de metro blijven zitten; de stations

kleuren straks namelijk van geel naar rood naarmate de metro het strand nadert. “Voordat ik begon aan het ontwerpen legde ik de route een paar keer af met de trein om inspiratie op te doen”, vertelt Marc. “Feit is, de budgetten zijn beperkt. Voor een kunstwerk is bijvoorbeeld geen ruimte. Daarbij moeten de stations straks in korte tijd opgebouwd kunnen worden. Niet voor niets werken we met kant-en-klare betonnen perronplaten. Dan moet je creatief omgaan met de mogelijkheden die er zijn.” En kleur is gratis, aldus de architect. “De gevels hebben nu bijna allemaal een eigen kleur. Hoe leuk is het als je straks kan zeggen dat je bij het oranje station woont?”

De architect bouwt niet alleen voor de reizigers, stelt hij. “Ook mensen die niet reizen, maar wel dagelijks langs het station lopen of er tegenaan kijken, wil ik laten profiteren. De stations zijn nu mooi van binnen én van buiten.”

Bruggen en goederen

Marc was uiteraard niet de enige die voor uitdagingen stond. Johan: “De grootste uitdaging zat ‘m in de twee bewegende spoorbruggen waar lijn B straks overheen gaat, in Vlaardingen en Maassluis.” De reiziger zal hier geen hinder van ondervinden, belooft hij. “We passen onze dienstregeling aan aan die van de bruggen.” En dan is er nog het goederenvervoer op het traject, dat

naar Vopak in Vlaardingen moet. Ook dit lijkt allemaal afgestemd en geregeld.

Dan rest alleen nog de tijd. Of nou ja, zoveel tijd is er niet; slechts vijf maanden zijn gereserveerd om de gehele ombouw (een samenwerking tussen Metropoolregio Rotterdam Den Haag, de gemeente Rotterdam, ProRail en RET) te voltooien. Johan: “Dat is natuurlijk heel kort voor zo’n groot, complex project. We zoeken doorlopend naar slimme oplossingen. Mooi om te zien wat je dan samen voor elkaar krijgt!”

In april 2017 rijdt de NS haar laatste rit op het traject, waarna de RET start met de ombouw voor de nieuwe lijn. *As we speak* worden er zestien nieuwe metro’s gebouwd in Wenen. Onderwijl worden er 65 nieuwe bestuurders via het betaalde leer-werktraject van de RET opgeleid. Met behulp van de metrosimulator kennen zij de route al op hun duimpje voor het eerste station nog maar voltooid is!

Marc: “Natuurlijk is het leuk een project opgeleverd te zien worden en je eigen ontwerpen tot leven te zien komen. Maar voor mij gaat het pas écht leven als het in gebruik genomen wordt. Als ik hier straks de Schiedamse scholieren de metro in zie stappen, echtparen die met de hond naar het strand gaan voor een wandeling - dan pas zit mijn werk hier erop.” ■