

Samenvatting

Het rapport kent een indeling in drie hoofdthema's: lokale analyse, regionale analyse en metropolitaans toekomstperspectief.

Lokale analyse

De Hoekse Lijn is een huidig treintracé dat getransformeerd wordt in een lightrail. Deze lightrail moet in 2017 een verbinding tussen Schiedam Centrum en Hoek van Holland vormen. Metrolijn B zal dan vanuit Nesseland helemaal doorrijden naar Hoek van Holland.

De nieuwe stations zijn te verdelen over 4 plaatsen: Schiedam, Vlaardingen, Maassluis en Hoek van Holland. In totaal kent de nieuwe corridor 10 stations.

Schiedam is het koppelpunt tussen het bestaande metronetwerk van Rotterdam en de nieuwe lijn. Schiedam vormt een groot knooppunt voor de westelijke zone van de stadsregio Rotterdam. Er liggen twee stations in Schiedam die aansluiten op de Hoekse lijn, dit zijn Schiedam Centrum en Schiedam Nieuwland. In de omgeving van de stations zijn enkele ontwikkelingen gepland, gericht op infrastructuur en sociale verbeteringen. Daarnaast wil Schiedam het gebied rond de binnenstad versterken en zo nog meer bezoekers trekken.

Vlaardingen is een stad met ambitie, in 2020 wil de stad ongedeeld, vitaal en duurzaam zijn. De komende jaren zet Vlaardingen in het uitbreiden van nieuwbouwwijken richting de rivierzone en het versterken van de stadsranden. In deze gebieden is ook de lightrail gesitueerd. Door de frequentere dienstregeling van de Hoekse Lijn wordt een flinke stijging van woon- werkverkeer en recreatieverkeer tussen Vlaardingen en Rotterdam verwacht.

Vlaardingen Centrum heeft een grote historische waarde. Uit de analyse is gebleken dat het havengebied van Vlaardingen een uniek karakter heeft. Doordat de haven richting de tweede Maasvlakte verplaatsen ontstaat er ruimte voor nieuwe mogelijkheden. Hier kunnen nieuwbouwwijken gerealiseerd worden.

Het westen van Vlaardingen heeft veel potentie voor het ontwikkelen van recreatiemogelijkheden en tevens een goede verbinding te maken met het fietsknooppuntennetwerk.

Maassluis is een middelgroot dorp, van 32.000 inwoners, dat een flinke uitbreiding krijgt aan de westzijde. Deze wijk, Maassluis Steendijk, krijgt een eigen metrostation (Maassluis Steendijkpolder). Dit is het enige station dat nieuw wordt toegevoegd aan het bestaande tracé. Ondanks dat Gemeente verwacht dat het aantal huishoudens in de gemeente in de komende 10 jaar met 1.500 zal stijgen is de verwachting dat het inwonersaantal tussen de 32.000 en de 33.000 inwoners zal blijven. In tegenstelling tot de verschillende ontwikkelingen zal de plaatswaarde van Maassluis dan ook waarschijnlijk niet veel stijgen.

Hoek van Holland vormt met twee stations het eindpunt van de corridor. Station Hoek van Holland Haven blijft gewoon bestaan en ontsluit zowel het kleine industriële havengebied als het dorp Hoek van Holland zelf. Station Hoek van Holland Strand wordt circa 1,2 kilometer westelijker verplaatst en wordt daarmee pal aan het strand gesitueerd. Met deze ingreep wil Hoek van Holland meer toeristen richting het dorp en het strand trekken.

Regionale analyse

Het regionaal karakter van de Hoekse Lijn kan door de transformatie naar een lightrail sterk veranderen. Het huidig imago, dat van een niet frequent rijdende, redelijk onveilige en op stranddagen overvolle trein, moet omgevormd worden. De lightrail heeft in zijn algemeenheid binnen de metropool een positief karakter.

Vanuit drie regionale actoren is beleid voor de metropool opgesteld met betrekking tot de Hoekse Lijn. De provincie Zuid-Holland geeft weinig specifieke informatie over de lightrail. De stadsregio heeft in meerdere beleidsdocumenten aandacht besteed aan de Hoekse Lijn, dat het graag als een toeristisch tracé ziet waarbij zowel groen als strand snel bereikbaar worden vanuit de stad.

De spoorexploitanten, NS/ProRail/RET, stellen zich voornamelijk faciliterend op ten opzichte van de transformatie.

Metropolitaans toekomstperspectief

Het eerder genoemde licht negatieve karakter van de Hoekse Lijn kan door middel van een juiste branding strategie worden omgevormd naar een positief imago. Om deze branding te stimuleren zijn er over de gehele lijn strategische projecten aangewezen welke de Hoekse Lijn aantrekkelijker maken.

Voor een groei in het aantal inwoners en werkenden langs de Hoekselijn kunnen de havengebieden in Vlaardingen, Maassluis en Hoek van Holland worden gebruikt. In deze gebieden is een transformatie naar woon werkmilieu wenselijk voor zowel levendige knooppunten als een beter gezicht voor de lijn.

De aanleg van de lightrailverbinding, alsmede de frequentieverhoging, zorgt in Vlaardingen voor een verhoging van het aantal uitstappers. Door het historische centrum van Vlaardingen liggen er kansen in het creëren van een verbinding. De historische route moet een verbinding vormen tussen de stations in de rivierzone en het historische centrum van Vlaardingen. Deze route kan in samenwerking met de gemeente Vlaardingen gepromoot worden voor toeristen en reizigers.

De fietsroute langs de Nieuwe Waterweg zal goed aangesloten moeten worden op de stations, hierdoor zal de aantrekkingskracht om er gebruik van te maken toenemen. Langs de fietsroute zullen er verschillende aantrekkelijke "stopplaatsen" gerealiseerd worden, hierbij moet gedacht worden aan bijvoorbeeld Picknickplekken of een pannenkoekenhuis. Om het gebruik van de fietsroute verder te stimuleren zal er geopperd worden om de lightrail volledig toegankelijk te maken voor de fietser, dit betekend dat fietsen de hele week, elk uur van de dag in de metro mee mogen.

Het gebied tussen Vlaardingen en Maassluis is een gebied waar de inwoners van de Deltametropool goed kunnen recreëren en vooral uit groen, wandelpaden en fietspaden bestaat.

Dit recreatiegebied biedt kansen voor het aantrekken van bezoekers naar de Hoekse Lijn. Door de verbinding vanuit de stations het recreatiegebied in te optimaliseren, zal de lightrail gebruiksvriendelijker worden

Waar op ingezet moet worden is de bekendheid van het gebied, aansluiting op de stations Vlaardingen West en Maassluis centrum en de bewegwijzering vanuit de stations het gebied in.

De boulevard bij Hoek van Holland moet worden uitgebreid en aantrekkelijker worden gemaakt. Het is de bedoeling dat er meer te doen en te beleven is. Door de komst van een metrostation naast deze boulevard wordt het gebied toegankelijker voor bezoekers. Door het aanbod van (kermis)attracties uit te breiden wordt het levendiger en is er meer te beleven. Maatregelen:

- o Uitbreiden aanbod horeca voorzieningen (langere openingstijden)
- o Toevoegen attracties (kermis attracties)
- o Eindhalte metrostation Hoek van Holland haven aansluiten aan de boulevard
- o Evenementen organiseren in zowel zomer- als wintermaanden (licht show, attracties langer open met muziek etc.)
- o Uitgaansmogelijkheden creëren, combineren horeca.

Om de Hoekse Lijn in zijn geheel aantrekkelijker te maken is het aanbieden van dagtickets een manier om het tracé aantrekkelijker te maken voor reizigers. Deze aanbiedingen kunnen in combinatie met andere strategische projecten (historische route Vlaardingen, Dag Hoek van Holland, Fietsroutes) aangeboden worden.

Het station Vijfsluizen aan metrolijn D en het station Vlaardingen Oost aan de Hoekse Lijn, liggen in Schiedam hemelsbreed zo'n 700m uit elkaar. Tussen deze stations door loopt de A4 (Pernis – Delft - Amsterdam). Tevens ligt tussen deze 2 stations en de snelweg een groot braakliggend terrein.

Door op deze plek een Park en Ride (P+R) te plaatsen wordt het gemakkelijker van de auto over te stappen op het OV. Deze P+R kan gebruikt worden voor reizigers richting, Rotterdam, Spijkenisse en Hoek van Holland. Hierdoor zal filevorming tijdens de spits en in de zomermaanden (richting het strand) tegen worden gegaan. Doordat de metro 1x in de 10 minuten zal rijden zal het voor veel mensen een aantrekkelijke optie zijn.

Het grote open en nu door de Hoekse Lijn onbenutte gebied tussen Hoek van Holland en Maassluis biedt kansen voor recreatie en een eigen halte op de lange termijn. Het open groen aan het water en de culturele attractie van de Maeslantkering leggen al de basis voor een recreatiegebied. Door gebruik van het afvoeren van restwarmte naar het achterliggende kassengebied kunnen verschillende recreatieve functies rond deze halte worden ontwikkeld. Enkele ideeën hiervoor zijn een schaatsbaan, een zwembad of de verkoop van lokale productie met de benodigde koelcapaciteit. Recreatie in dit gebied kan ook een aanvulling zijn op het aanbod van Hoek van Holland, om daarmee de concurrentiepositie van dit strand te versterken.

Schiedam, dat zich als een van de grote kernknooppunten van Rotterdam heeft ontwikkeld, heeft weinig verblijfsfuncties en is voornamelijk een doorvoerstation. Het toevoegen van satellietwerkplaatsen, eventueel in combinatie met kleinschalige horeca, kan de verblijfswaarde vergroten en zorgt tevens voor een betere spreiding van de reizigers in de spits.

Het effect van de lightrail op de Metropoolregio is moeilijk te bepalen aangezien dit van verschillende aspecten af zal hangen. Het effect op de regio Rotterdam is beter te bepalen omdat het gebied beter bereikbaar wordt door de frequentere tijden dat de lightrail zal rijden. Dit zal positieve effecten hebben op de economische activiteiten, de bouwsector en de recreatieve sector. Het Noorden van de Metropoolregio profiteert dus niet direct van de lightrail maar kan wellicht profiteren van de economische activiteiten in regio Rotterdam door samenwerkingsverbanden aan te gaan en elkaar te ondersteunen waar mogelijk.

Minor Transitie in de Delta
Ruimtelijke Ordening en Planologie

Hogeschool Rotterdam

Christiaan Brouwer
Melanie Carrilho
Tom van Goeverden
Lisette de Jong
Rick de Kovel
Xavier Leenheer
Frank van der Linden
Jordy Mingaars
Wouter Vendrig

In opdracht van:

