

Goederenvervoer op de Hoekse Lijn

Hendrik Bouwknecht

Nu pauze, daarna tussen de RET-metro's door

Op vrijdag 31 maart 2017 reed de laatste trein van NS Reizigers over de Hoekse Lijn. Twee dagen daarvoor nam LTE de laatste goederentrein voor zijn rekening. Direct startte een grote ombouwoperatie. In september 2017 zal de Rotterdamse RET met metro's gaan rijden. Voor het goederenvervoer naar Vopak in Vlaardingen is een fraaie constructie ontworpen waardoor dit overdag tussen de metrodiensten door kan plaatsvinden.

De Hoekse Lijn werd tussen Schiedam en Maassluis in 1891 geopend, het deel naar Hoek van Holland in 1893. Het belang van de spoorlijn was destijds meer aan het goederenvervoer gekoppeld dan aan reizigers. In 1935 werd de spoorlijn geëlektrificeerd. De roemrijke historie van de Hoekse boottreinen is in de vorige uitgave van Rail Magazine de revue gepasseerd.

Unit Cargo in versukkeling

Zoals in het hele land nam vanaf de jaren zeventig het bonte vervoer gestaag af. De modernere naam Unit Cargo deed hieraan niets af.

Tot mei 1994 werd Vlaardingen elke werkdag bediend vanuit Kijfhoek. In de vroege ochtend kwam een loc met wagens voor alle klanten naar Vlaardingen Centrum. Daar werd de trein met twee Vlaardingse rangeerders verdeeld in wagentreinen voor de klanten. Ook buizenwagens voor Maassluis reisden met de Vlaardingse buurtgoederentrein en af en toe een wagen voor Hoek van Holland. De bedrijven in Vlaardingen kregen in de ochtend hun wagens. In de middag kwam "de NS" langs voor de vertrek-wagens. Vroeg in de avond ging de trein weer naar Kijfhoek.

In 1994 was het vervoer zo ver teruggelopen dat de Vlaardingse rangeerdienst verviel. Voortaan kwam de trein vanuit clusterstation Rotterdam Noord Goederen met de wagens op de goede volgorde. De machinist en rangeerder bedienden de klanten één keer en gingen daarna terug naar "de Noord". Hier werd het Vlaardingse treindeel gecombineerd met de wagens van Rotterdam Noord Goederen, Delft, Gouda en Alphen aan den Rijn tot een trein naar Kijfhoek. Van 1996 tot 1998 werd Vlaardingen vanuit Kijf-

hoek bediend, gecombineerd met Rotterdam RMO dat toen op zijn laatste benen liep. Daarna werd Vlaardingen weer apart vanuit Kijfhoek bediend. Maassluis kende vanaf 1994 eigen treinen direct vanuit Kijfhoek.

Eind december 2007 verviel de vaste bediening van Vlaardingen. De Unit Cargo-trein reed toen al niet meer dagelijks. Het einde van het bescheiden vervoer van Imerys/Rotterdam Bulk Terminal (zie verderop) was de genadeslag.

Bloktreinen

In 2006 begonnen bloktreinen biodiesel en plantaardige olie naar Vopak te rijden. Connex, Rail4chem, ITL en RurtalBahn waren de vervoerders. Voordien waren bloktreinen in Vlaardingen een zeldzaamheid. In een ver verleden memoiren we wel olietreinen van Den Haag Loolaan naar Shell in Vlaardingen.

De jaren 2008, 2009 en 2010 waren een dieptepunt voor het goederenvervoer op de Hoekse Lijn. Er gingen maanden voorbij zonder dat er maar één trein reed. Af en toe gingen gedurende enkele weken buizenwagens naar Maassluis, in

In de tijd dat Vlaardingen nog diverse spoorklanten had was er nog heus rangeerwerk.

Op 13 april 1995 is de 6496 actief als sandwich op de westelijke stamlijn van Vlaardingen. De kunstmestwag en de ketelwagens kiezelzuur komen van Hydro Agri. Het verroeste spoor op de voorgrond loopt naar Unilever. Paul van Duin





Tot 1994 werd Maassluis bediend vanuit Vlaardingen. Op 10 november 1988 staan de 2444 en 2526 in Vlaardingen Centrum klaar om met buizenwagens uit Duinkerken naar Maassluis te rijden. Paul van Duin

Vlaardingen werden de sporen verdacht roestig. ACTS reed enkele keren ketelwagens beladen met vetalcohol vanaf Vopak. Deze gingen via de Botlek mee in de bonte trein van SBB Cargo naar Zwitserland. Rurtalbahn en ERS Railways reden een heel enkele Vopak-bloktrein.

Vanaf 2011 gingen wekelijks enkele bloktreinen biodiesel en soms plantaardige oliën naar Vopak in Vlaardingen. Veel vervoerders reden de treinen. In de grillige biodieselmkt kwamen ook perioden van weken voor zonder trein. In de

eerste jaren waren de vervoerders vooral Rurtalbahn, DB Schenker en Captrain. Later haakte DB Schenker af en namen vooral TrainSupport, LTE, Locon, RRF en Shunter de fakkel over. Vaak reden ze treinen in opdracht van andere vervoerders.

Temidden van alle bloktreinen naar Vopak Vlaardingen ontving Conline Maassluis ook elk jaar zijn bloktreinen met meestal tien wagens met stalen buizen. In al die jaren was de frequentie enkele partijen per jaar, uiteenlopend van ver-

voer gedurende enkele dagen tot enkele weken. Vervoer van losse wagens is in Vlaardingen en Maassluis al in geen jaren meer waargenomen. Het vervoer op de Hoekse Lijn is daarmee in lijn met het landelijke beeld: meer vervoer (qua tonnage en aantal wagens) naar minder klanten met meer vervoerders.

Vopak Vlaardingen

Na de ombouw van de Hoekse Lijn tot metro zal Vopak Vlaardingen de enige goederenklant zijn.

Voor de verhoging naar Deltahoogte van de Delflandsedijk lag er een sporenkruis. Het spoor naar (wat nu heet) Rotterdam Bulk Terminal kruiste dat naar Vopak. Op 14 mei 1990 komt de 2318 met twee ketels van Vopak van de andere spoor aansluiting, waar hij wagens heeft geplaatst. Een karakteristiek portaal van de Hoekse Lijn vormt het decor. Maarten van der Willigen





Laatste grote wapenfeit van de Vlaardingse losweg was de aanvoer van vervuilde grond uit Luxemburg in 1995 en 1996, gereinigd retour. Gedurende een klein jaar reden bloktreinen met ACTS-wagens. Op 22 april 1996 brommen de 2211, 2201 en 2207 langs de Vlaardingse Oostwijk. Paul van Duin

Het bedrijf dateert op deze locatie al uit 1910, toen als Matex van Van Ommeren. In 2015 startte de uitbreiding van de spoorse infrastructuur. De beide opstelsporen aan de westzijde van de terminal werden verlengd en er verscheen een laad- en losinstallatie. Ook werd een extra kopspoortje aangelegd. Voordien waren het louter opstelsporen. De twee sporen in het verlengde van de stamlijn (een laad-/losspoor en een opstelspoor) kregen het toen rustiger. Deze zijn logistiek minder handig omdat er ook vrachtwagens gebruik van maken.

Voor rangeerwerk was een oude groene rangeerloc van Orenstein & Koppel (O&K) paraat. Deze loc uit 1973 reed sinds 1992 in Vlaardingen. Bij een ontsporing op een wissel raakte in februari 2011 een as zwaar beschadigd. Als tijdelijke oplossing werd een kleine gele TransLok gestationeerd. Met zijn rubberwielen had hij een grote trekkracht, maar het vervoeren van meer dan twee beladen wagens zat er toch niet in. Tijdelijk is vaak relatief: pas in september 2015

nam Vopak een gele Gmeinder rangeerloc uit 1981 in gebruik, type B25D.

De sporensituatie bij Vopak was moeizaam. Treinen vanuit de richting Rotterdam naar Vopak moesten omlopen op station Vlaardingen Centrum. Op de stamlijn wijzigden ze vervolgens ter hoogte van Vlaardingen Oost van richting op een kopspoor. Dit kon tien tot twaalf vierassige wagens herbergen. Tussen dit kopspoor en Vopak moest de duwende trein dan ook nog na een scherpe boog dwars over een drukke rotonde rijden. De enorme hoeveelheid buitenlandse trucks op weg naar de DFDS Terminal (veerboten naar het Verenigd Koninkrijk) maakten het rijden met een trein hier "uitdagend".

Om het nog ingewikkelder te maken was in de laatste maanden van het ProRail-tijdperk één van beide goederensporen op Vlaardingen Centrum buiten dienst. Omlopen kon nog wel: omslachtig via het reizigersspoor richting Rotterdam. Het was niet meer mogelijk om de helft van de trein hier achter te laten. Het plaatsen van een lange bloktrein vanuit IJsselmonde kostte sindsdien bijna een complete dienst van acht uren.

Vulcaanhaven oud

Nabij Vlaardingen Oost ligt een spooraansluiting naar de andere kant van de Vulcaanhaven, over het streng beveiligde terrein van DFDS. Vanwege mogelijke verstekelingen zijn de hekken imposant.

Het laatste vervoer was in de zomer van 2010, door DB Schenker. Rotterdam Bulk Terminal (RBT) belaadde als proef twee keer kortgekoppelde zelfflossers met dbm, dead burned magnesiumoxide.

Op 4 januari 2008 werd RBT voor het laatst regelmatig bediend. Voor buurman Imerys wer-

Bloktreinen voor Vopak en Unit Cargo van DB Cargo (en zijn voorgangers) hebben maar kort gelijktijdig bestaan. Op 28 april 2006 wacht Class 66-loc 561-5 namens Connex (later Veolia, later Captrain) op toestemming om naar Vopak te gaan. De 6436 passeert met de Unit Cargo-trein naar Kijfhoek. Paul van Duin





De Vlaardingse losweg had als laatste vervoer afvoer van substraat (voor de plantenindustrie) met schuifwandwagens naar Italië. Loc 6419 wacht op 28 december 2006 geduldig tot het beladen klaar is. Toen er al jarenlang geen vervoer meer was plaatste het onnavolgbare ProRail hekken van DDR-allure. Paul van Duin

den vanaf maart 2001 per week vijf tot tien knikketelwagens met kalkslurry voor Schwedt an der Oder beladen. Voorganger Euroclay staakte zijn spoorvervoer (kaoline naar het Duitse Oberlenningen) in april 2000. Een blauwe Windhoff-rangeerrobot heeft jarenlang het bescheiden rangeerwerk verricht.

Vlaardingen West

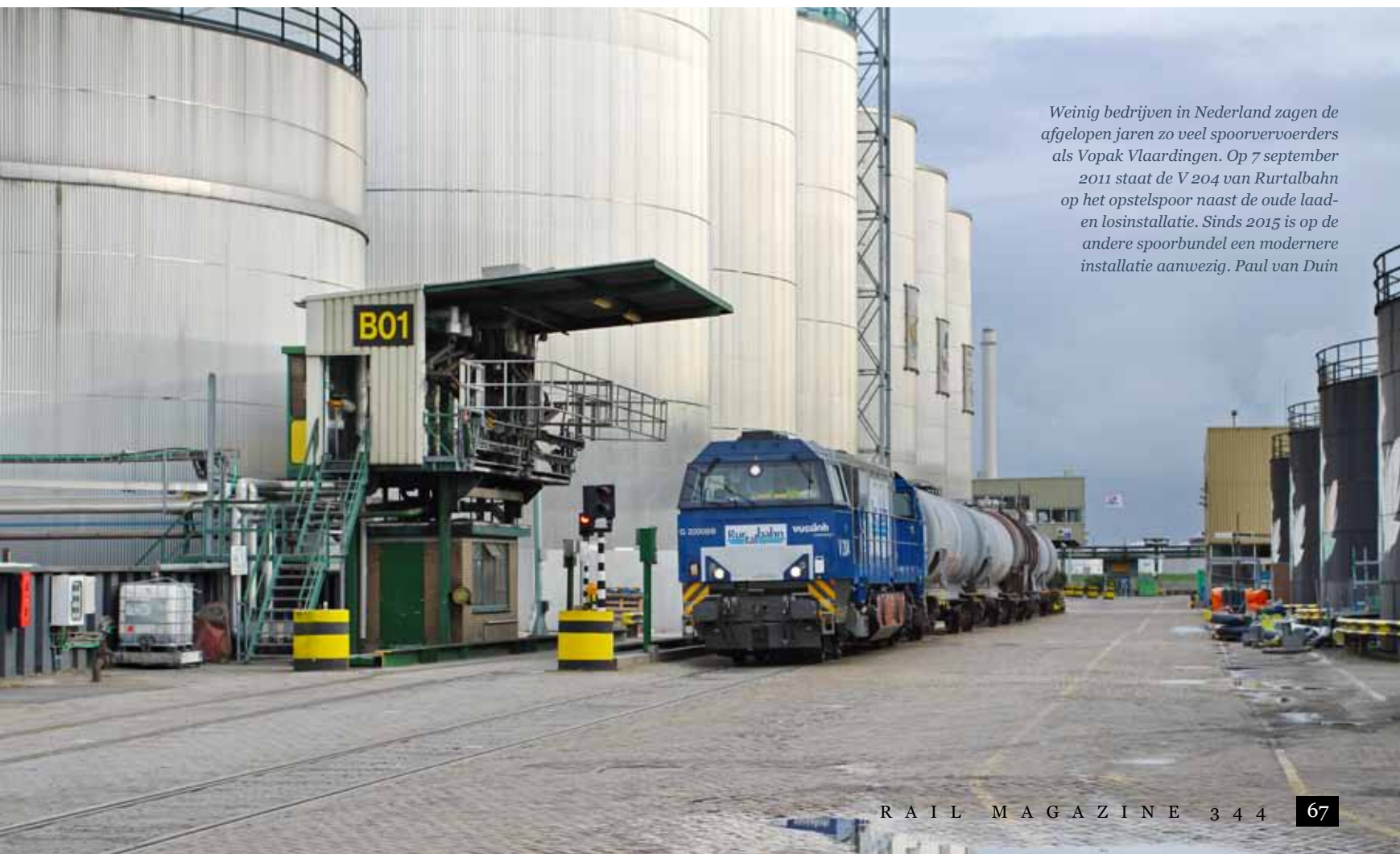
Vanaf emplacement Vlaardingen Centrum liep een stamlijn westwaarts, over de Delflandse-

dijk. Het laatste vervoer was van Tessenderlo Chemie. Van begin 2002 tot augustus 2006 gingen enkele keren per maand Franse zelflossers met voederfosfaten naar Carhaix in Bretagne. In 1995 had Tessenderlo delen van Hydro Agri overgenomen. Er volgde spooruitbreiding op het complex, maar het verwachte spoorvervoer kwam niet op gang. Voorganger kunstmestfabriek Windmill had ooit veel spoorvervoer: aanvoer van ketelwagens ammoniak uit Europoort en Sluiskil (Zeeuws Vlaanderen), afvoer van di-

calciumfosfaat in bollenwagens en kunstmest in ketel- en schuifwandwagens. In 1999 reed hier de laatste spoorwagen tot de revival in 2002. Aan de andere zijde van de stamlijn (bijna ter hoogte van Vlaardingen Centrum) had de wasmiddelenfabriek van Unilever spoorvervoer. Dit eindigde in 1989. Op het laatst was er pendelvervoer naar Crossfield Chemie in Eijsden.

Vlaardingen Centrum

Bij Vlaardingen Centrum lag een kloek emplace-



Weinig bedrijven in Nederland zagen de afgelopen jaren zo veel spoorvervoerders als Vopak Vlaardingen. Op 7 september 2011 staat de V 204 van Rurtalbahn op het opstelspoor naast de oude laaden losinstallatie. Sinds 2015 is op de andere spoorbundel een modernere installatie aanwezig. Paul van Duin



De sporensituatie in Schiedam Centrum maakt het verknopen van de Rotterdamse metrosporen met de Hoekse Lijn bouwkundig eenvoudig. Op 22 augustus 2014 passeert de 6520 met buizenwagens (zoals meestal tien stuks) voor Conline in Maassluis. Paul van Duin

ment, compleet met weegbrug en openbare losweg. Het laatste vervoer op de losweg, afvoer van pallets substraat (potgrond) in schuifwandwagens naar Italië, duurde van 2004 tot in 2009. In 2004 en 2005 werden soms ketelwagens beladen met dierlijke vetten voor Denemarken. Meer dan enkele wagens per maand was het niet. De laatste jaren waren de meeste sporen

van Vlaardingen Centrum afgesloten. Voor het kopmaken van treinen naar en van Vopak voldeden de twee sporen naast het reizigersspoor richting Rotterdam.

Maassluis

Al tientallen jaren is Conline de enige goederenklant in Maassluis. Het bedrijf verzorgt de coa-

ting van buizen. De spooraansluiting ligt aan de zuidzijde van station Maassluis. Door de korte sporen in Maassluis konden per keer maximaal tien vierassige wagens geplaatst worden.

De buizen kwamen meestal uit Ferndorf, Salzgitter of Düsseldorf (alle Duitsland) of het Slowaakse Košice. Enkele keren verzond Conline gecoate buizen (naar Zwitserland, 2012). In 2011 was Conline de losplaats voor betonijzer dat in de Delftse spoortunnel is gebruikt.

In 2011 vestigde Conline zich in Moerdijk. Er kwam omvangrijk buizenvervoer via de nabijgelegen losweg op gang. Na de ombouw van de Hoekse Lijn is goederenvervoer naar Maassluis niet meer mogelijk. Dat scheelt voor de ombouw een enorme hoeveelheid hoofdbrekers (zie verderop).

Hoek van Holland

Om het verhaal compleet te maken eindigen we in Hoek van Holland. Tot in 1987 kwamen hier sporadisch platte wagens met bestelwagens voor de Britse markt.



Shunter reed vaak in opdracht van HSL treinen tussen IJsselmonde en Vopak. Op 29 december 2016 duwt de 203 102 wagens de vernieuwde bundel op. Het loetje van Vopak kijkt werkloos toe. Hendrik Bouwknecht

Goederentreinen tussen metro's

Het lijkt eenvoudig: een metrobedrijf met daar doorheen een enkele goederentrein. Schijn bedriegt. De aslast van een goederentrein (maximaal 22,5 ton) is veel hoger dan die van een metro (12-15 ton). De beveiliging is totaal anders. De Rotterdamse metro heeft al sinds zijn opening in 1968 cabinesignalering, treinen hebben ATB en lichtseinen (of het moderne ERTMS als we het nog ingewikkelder maken).

Het profiel van een goederentrein is breder dan van een metro. Bij het passeren van een metrostation zou een goederentrein het perron raken. Goederentreinen tussen Schiedam Centrum en Vlaardingen rijden over het zuidelijke metrospoor (voor metro's richting Rotterdam). Tussen de ProRail-sporen in Schiedam Centrum en de metro komt een overdrachtspoor. ProRail draagt daar de trein over aan de RET. Wanneer de goederentrein naar Vlaardingen rijdt kan er geen metro richting Rotterdam over dat spoor. Enkele keren per dag is zo'n rit in de RET-dienstregeling voorzien.

De goederentrein rijdt op de metroporen zonder ATB. Zijn snelheid is dus maximaal 40 km/u. Als een pad voor een goederentrein is ingelegd, kunnen er geen metro's over dat spoor rijden. Ter hoogte van station Schiedam Nieuwland ligt voor de goederentrein een spoor tussen beide metroporen. De RET noemt dit strengelspoor, anderen beweren dat die term voorbehouden is aan uitwijksporen zonder wissels (zoals in de Amsterdamse Leidsestraat).

Vulcaanhaven nieuw

Vlak voor station Vlaardingen Oost buigt de goederentrein in zuidelijke richting af van het metrospoor. Er wordt een tweesporig emplacement Vulcaanhaven aangelegd zodat de trein niet via Vlaardingen Centrum hoeft te rijden. Vanaf Vulcaanhaven wordt de stamlijn naar



Loco was een van de vele vervoerders die regelmatig bij Vopak te gast waren. Op 2 december 2016 staat de 1506 buiten de poort even te wachten. Paul van Duin

Vopak aangesloten. De layout van de wegen maakt handhaven van het kopspoor onvermijdelijk, dus tussen Vulcaanhaven en Vopak moet de trein nog een keer van richting veranderen.

De regeltjes

Tussen Schiedam en Vopak wordt de RET in-frabeheerder namens overheidsorgaan Metro-poolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). Vervoerders moeten bij de verkeersleiding van de RET een pad aanvragen. Toelating van locs en wagens moet ook geregeld zijn, net als handenvol overige regelgeving. De Wet Lokaal Spoor is het juridische handvat. Deze materie laten we graag aan anderen over, het zal voor de meeste lezers te ver voeren, veronderstellen we.

Planning

De RET verwacht de start van het metroverkeer op de Hoekse Lijn in september 2017. Grote projecten in het stedelijk ov hebben een traditie van uitloop, we denken aan de Haagse tram-tunnel, RandstadRail Zoetermeer en de Amsterdamse Noord/Zuidlijn. De RET heeft echter meestal zijn grote projecten tijdig en binnen begroting gereed. Zou het eraan liggen dat in de Havenstad al sinds het begin van de jaren zestig bijna continu aan metrolijnen (en RandstadRail) is gebouwd? Of klopt het vooroordeel dat Rotterdammers "niet lullen maar poetsen", en we de vooroordelen over Amsterdammers graag aan anderen over. ▲

De allerlaatste goederentrein in Vlaardingen Centrum reed op woensdag 29 maart 2017. Loc 6409 van LTE staat met zijn ketelwagens van Vopak op het enige resterende goederenspoor te Vlaardingen Centrum. Vlak voor zijn vertrektijd om 20.47 uur (de perronklok loopt niet meer) is er geen enkele vorm van ceremonie. De treinen die vanaf september 2017 over de metroporen gaan rijden zullen het nieuwe emplacement Vulcaanhaven gebruiken in plaats van Vlaardingen Centrum. Paul van Duin

