

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

Bijlage(n)

27 september 2002

-

Ons kenmerk

Uw kenmerk

DGP/SPO/U.02.03175

2020300070

Onderwerp

Kamervragen.

Geachte voorzitter,

Bijgaand treft u de antwoorden aan op de vragen van het lid Dijkema over de Hanzelijn.

1. Kent u het bericht "Provincie vreest vertraging spoor" waarin staat dat de provincie Overijssel bang is voor uitstel van de ingebruikname van de Hanzelijn? (teletekstbericht TV Oost 12 september 2002)
 1. Ja.
 2. Is er aanleiding om te vrezen dat de aanleg van de Hanzelijn inderdaad vertraging zal oplopen? Zo ja, waarom.
 2. Volgens de actuele inzichten loopt de aanleg van de Hanzelijn 5 jaar vertraging op. Daarmee verschuift de ingebruikname van 2009 naar 2014. De oorzaak ligt in de te beperkte beschikbaarheid van financiële middelen in de periode tot 2006. De afspraken in het Strategisch Akkoord over de prijscompensatie en de noodzaak om de financiële tegenvallers van de HSL-Zuid en de Betuweroute binnen de begroting op te vangen, alsmede de keuze om de projecten die al in uitvoering zijn niet te vertragen, leiden er toe dat pas ná 2006 substantiële bedragen beschikbaar zijn voor de bouw van de Hanzelijn. Dit laat overigens onverlet dat de lopende tracéwet-procedure zal worden voltooid, hetgeen medio 2003 zal leiden tot het tracébesluit.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Telefoon 070 351 61 71
Fax 070 351 78 95

3. Kunt u aangeven welke de economische en maatschappelijke gevolgen zijn voor Oost-Nederland wanneer de aanleg van de Hanzelijn vertraging oploopt.
3. De Hanzelijn vormt de ontbrekende schakel tussen de nu nog in Lelystad eindigende Flevolijn en het spoorwegknooppunt Zwolle. De aanleg van deze spoorlijn versnelt niet alleen de verbinding tussen de Randstad en Zwolle en de via Zwolle lopende verbindingen naar het Noorden en Twente, maar heeft ook effecten op een groter deel van het spoorwegnetwerk. De gevolgen van de vertraging voor Oost-Nederland zijn daarom een directe afgeleide van deze meervoudige functie van de Hanzelijn. De functies van de Hanzelijn en de effecten voor Oost-Nederland zijn als volgt samen te vatten:
1. De spoorverbinding via Zwolle tussen de Randstad en het Noorden en Noordoosten wordt met 15 à 20 minuten versneld. Deze functie betreft mede de positie van Oost-Nederland in het netwerk van landelijke spoorverbindingen.
 2. Regionale ontsluiting. Er ontstaat een directe spoorverbinding tussen de provinciehoofdsteden Lelystad en Zwolle. Dronten wordt aangesloten op het spoorwegnet; de ontsluiting van Kampen wordt verbeterd. Deze functie betreft vooral de positie van Oost-Nederland (en Flevoland) in het netwerk van regionale spoorverbindingen.
- Beide functies hebben economische en maatschappelijke effecten voor Oost-Nederland. Er is sprake van een versterking van de economische relaties, een vergroting van het draagvlak van de voorzieningen en een verbeterde werking van de arbeidsmarkt. In de voor de Hanzelijn uitgevoerde Kosten/Baten-analyse worden de aan Overijssel toe te rekenen reistijdwinsten en arbeidsmarkteffecten (werkgelegenheid), uitgedrukt in Netto Contante Waarde (2005) respectievelijk begroot op €13 mln. en €76 mln. Deze waarden zijn berekend voor de periode 2010-2035. De genoemde vertraging heeft tot gevolg dat de baten over deze periode circa 20% lager uitvallen.
3. Goederenvervoer: In het Kabinetsstandpunt over de Noordoostelijke verbinding Betuweroute (24-09-1999) is met betrekking tot de toenemende vervoersstroom tussen Rotterdam en Noord-Nederland (prognose 34 treinen per etmaal in beide richtingen tezamen in 2015) bepaald dat deze vanaf de ingebruikneming van de Hanzelijn loopt via de Flevo- en Hanzelijn. Indien de Hanzelijn niet wordt aangelegd is bepaald dat ook op de langere termijn de huidige route via Weesp - Amersfoort - Zwolle (Gooilijn en Veluwelijn) wordt gebruikt, dan wel de Zuiderzeelijn als deze gerealiseerd wordt als conventionele spoorlijn.
- De KBA-Hanzelijn veronderstelt voor het goederenvervoer geen significant verschil in economische kosten en baten tussen de huidige route en die via de Flevo- en Hanzelijn. Uit de trajectnota/MER voor de Hanzelijn blijkt dat de verlegging van de goederenstroom van de Gooi- en Veluwelijn naar de Flevo- en Hanzelijn wel leidt tot een aanzienlijke verbetering van de externe veiligheidssituatie op de Gooi- en Veluwelijn. De vertraging van de Hanzelijn heeft tot gevolg dat het groeiende goederenvervoer tussen de Betuweroute en Noord-Nederland nog tot 2014 via de route Weesp - Amersfoort - Zwolle (Gooi- en Veluwelijn) moet worden afgewikkeld.
4. Voorkomen van knelpunten op de Gooi- en Veluwelijn. Door de aanleg van de Hanzelijn vindt er een herverdeling plaats van het spoorvervoer op de gehele noord/oost-corridor. Door deze optimalisering komt op de Gooi- en Veluwelijn capaciteit vrij voor het opvangen van het groeiende regionale vervoer.

In de trajectnota/MER is geconstateerd dat zich in het nulalternatief (geen Hanzelijn) ná 2010 op de Gooi- en Veluwelijn capaciteitsknelpunten zullen voordoen. Na toetsing is het nulalternatief als zijnde 'niet reëel in relatie tot de doelen' niet nader uitgewerkt. Hierdoor bestaat thans geen betrouwbaar inzicht in de vraag of de latere ingebruikname van de Hanzelijn in de periode tot 2014 leidt tot zodanige capaciteitsknelpunten op de Gooi- en Veluwelijn dat aanpassing de regionale en/of nationale treindienst noodzakelijk is.

5. Betrouwbaarheid en flexibiliteit van het spoorwegnet. Door de aanleg van de Hanzelijn zijn Noord en Noordoost Nederland voor het spoorvervoer niet meer afhankelijk van één route. Deze toename van de flexibiliteit leidt tot een betrouwbaarder dienstregeling en daarmee tot een beter treinproduct. Bovendien kan in geval van storingen de verbinding via de andere route in stand blijven.
Deze functie heeft mede een relatie met de onder 1 en 2 genoemde versterking van de economische relaties, de vergroting van het draagvlak van de voorzieningen en de verbeterde werking van de arbeidsmarkt. In de traject-nota/MER en de KBA is dit aspect niet nader gekwantificeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Roelf H. de Boer