

# 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)
28 januari 2005	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/SPO/U.05.00127	05/01/VW
Onderwerp	
tracébesluit Hanzelijn	

Geachte voorzitter,

Naar aanleiding van mijn brief van 17 januari 2005 (kamerstuk 27569 nr. 15) verzocht u mij aan te geven hoe de definitieve vaststelling van het Tracébesluit Hanzelijn zich verhoudt tot de Kameruitspraak (motie Hofstra cs. kamerstuk 27658 nr. 15) dat de Hanzelijn-plus variant één van de te onderzoeken opties dient te zijn voor de snelle treinverbinding tussen Amsterdam en Noord-Nederland.

*“...wordt de Hanzelijn gezien als onderdeel van de nieuwe hoofdtransportas Schiphol – Amsterdam ZuidWTC – Lelystad – Zwolle. Het is de bedoeling daar de mogelijkheid te scheppen met snelle reizigerstreinen te kunnen rijden die onder andere doorrijden richting noorden. Voor de Hanzelijn wordt vooralsnog uitgegaan van maximum snelheden van 200 km/u.”* Dit citaat uit de tweede partiële herziening SVV II (1996, kamerstuk 24 122 nr. 5) geeft één van de uitgangspunten weer, op basis waarvan voor de Hanzelijn de tracéwet procedure is gevolgd. Ik kan u mededelen dat het tracébesluit Hanzelijn onverminderd aan dit uitgangspunt voldoet.

In het licht van de motie Hofstra cs. ga ik achtereenvolgens op basis van het tracébesluit hieronder meer in detail in op de functionele kenmerken en de uitgangspunten met betrekking tot het treinverkeer over de Hanzelijn.

Postadres Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 351 61 71  
Fax 070 351 78 95

Het tracé van de Hanzelijn is geschikt voor 200 km/u. Om redenen van inpassing is alleen ten noorden van Lelystad (180 km/u) en bij Kampen (160 km/u) daarvan beargumenteerd afgeweken. De invloed van deze snelheidsbeperkingen op de rijtijd is marginaal. De effecten van de Hanzelijn op de omgeving, alsmede de benodigde inpassingsmaatregelen, zijn bepaald op basis van deze specificaties. De lijn wordt geheel kruisingsvrij aangelegd. Het energievoorzieningssysteem gaat uit van 1500 Volt gelijkspanning, maar is voorbereid voor een omschakeling naar 25 kiloVolt (kV). Het beveiligingssysteem wordt uitgevoerd volgens de Europese beveiligingsstandaard ERTMS. Ik stel vast dat deze functionele kenmerken geen enkele belemmering opwerpen in het licht van de uitspraak van de Kamer dat: "voor de zogenaamde intercity en Hanzelijn-plus uitgegaan moet worden van twee varianten voor de ontwerpsnelheid (200 en 160 km/u) voor Amsterdam – Groningen – Leeuwarden, en van de inzet van HSL-achtig materieel dat 200 km/u kan halen". In het verlengde hiervan concludeer ik dat binnen het Hanzelijn-plus alternatief de verkorting van de reistijd gezocht zal moeten worden op de aanliggende trajecten van de Hanzelijn, te weten Schiphol-Lelystad en Zwolle-Groningen/Leeuwarden.

Wat betreft de aantallen treinen in een Hanzelijn-plus situatie ten opzichte van de uitgangspunten voor het tracébesluit Hanzelijn is er geen aanleiding voor andere inzichten dan gepubliceerd in het eindrapport Vervoerwaardestudie Zuiderzeelijn (september 2000). Daarin wordt, op basis van de verwachte extra vervoerwaarde van een versnelde verbinding, voor de Hanzelijn-plus uitgegaan van een gelijk aantal treinen als in de referentie (zijnde de Hanzelijn). Op grond hiervan stel ik vast dat de inpassingsmaatregelen zoals voorzien op grond van het tracébesluit Hanzelijn, tevens voorzien in een Hanzelijn-plus situatie.

Uit het bovenstaande blijkt dat de Hanzelijn in alle opzichten voldoet aan de uitgangspunten voor de optie Hanzelijn-plus

Punt c van de motie Hofstra c.s. geeft aan dat voor de Hanzelijn-plus naast de publieke aanpak alsnog een PPS-aanpak moet worden overwogen voor het onderdeel infrastructuur. Ten aanzien van dit onderdeel van de motie sta ik op het standpunt dat een PPS-aanpak voor de Hanzelijn-plus op zijn eigen merites moet worden beoordeeld.

Onderzoek naar een eventuele PPS-aanpak voor de Hanzelijn-plus heeft geen betrekking op de aanleg van de Hanzelijn zelf. Dit omdat binnen het Hanzelijn-plus alternatief de verkorting van de reistijd gezocht zal moeten worden op de aanliggende trajecten van de Hanzelijn, te weten Schiphol-Lelystad en Zwolle-Groningen/Leeuwarden.

De aanleg van de Hanzelijn wordt uitgevoerd binnen de termijn zoals toegezegd aan de Kamer.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs