NS Railinfrabeheer

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Directie Oost-Nederland/Directie IJsselmeergebied

Bijlagerapport A

Nut en noodzaak

Trajectnota en Milieu-effectrapport Hanzelijn

P 843- 54 A

1	2	3	4
Samenvatting			
Hoofdrapport			
1 Inleiding			
2 Waarom de Hanzelijn aanleggen?	**A: Nut en noodzaak**		
3 Voorgenomen activiteit en alternatieven			
4 Selectie van alternatieven			
5 *Inrichting integrale alternatieven*	***B: Inrichting integrale alternatieven en ontwerp***	***E: Tracé-ontwerpkaarten***	
6 Gebiedsbeschrijving en effecten	**Huidige situatie, autonome ontwikkeling en verwachte effecten** **C1: Methode en beleidskader** **C2: Het nieuwe land** **C3: Het oude land**		**F: Themakaarten**
7 Vergelijking van alternatieven	**D: Vergelijking van alternatieven: methode en onderbouwing**		
8 Leemten in kennis			
9 Evaluatie			

Uitgave en eindredactie
NS Railinfrabeheer

Opdrachtgever
Ministerie van Verkeer en Waterstaat,
Directoraat-Generaal Personenvervoer.

Deze studie is mede tot stand gekomen met financiële bijstand van de Europese Gemeenschap voor projecten van gemeenschappelijk belang op het gebied van het trans-europese vervoersnet.

Onderzoek, advies en cartografie
Arcadis nv

Met medewerking van
Haskoning
KPMG Bureau voor Economische Argumentatie
NS Technisch Onderzoek
RAAP
Railned
SAVE

Communicatie-advies, redactie, grafisch ontwerp en realisatie
CMC, Communicatiemanagement Consultants
Tappan

Fotografie
Henze Boekhout

Lithografie en druk
Veenman drukkers

Informatiepunt Hanzelijn
Antwoordnummer 4367
3500 VE Utrecht
telefoon: 0800 - 023 45 97

Utrecht, 2000

Behoudens de in of krachtens de Auteurswet 1912 gestelde uitzonderingen mag niets uit deze uitgave worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, en evenmin in een retrieval systeem worden opgeslagen, zonder de voorafgaande schriftelijke toestemming van NS Railinfrabeheer.

NS Railinfrabeheer is een taakorganisatie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, verantwoordelijk voor beheer, ontwerp en aanleg van railinfrastructuur. Het bedrijf is tot 1 januari 2001 onderdeel van het NS-concern.

Bijlagerapport A

Nut en noodzaak

Trajectnota en Milieu-effectrapport Hanzelijn

juni 2000

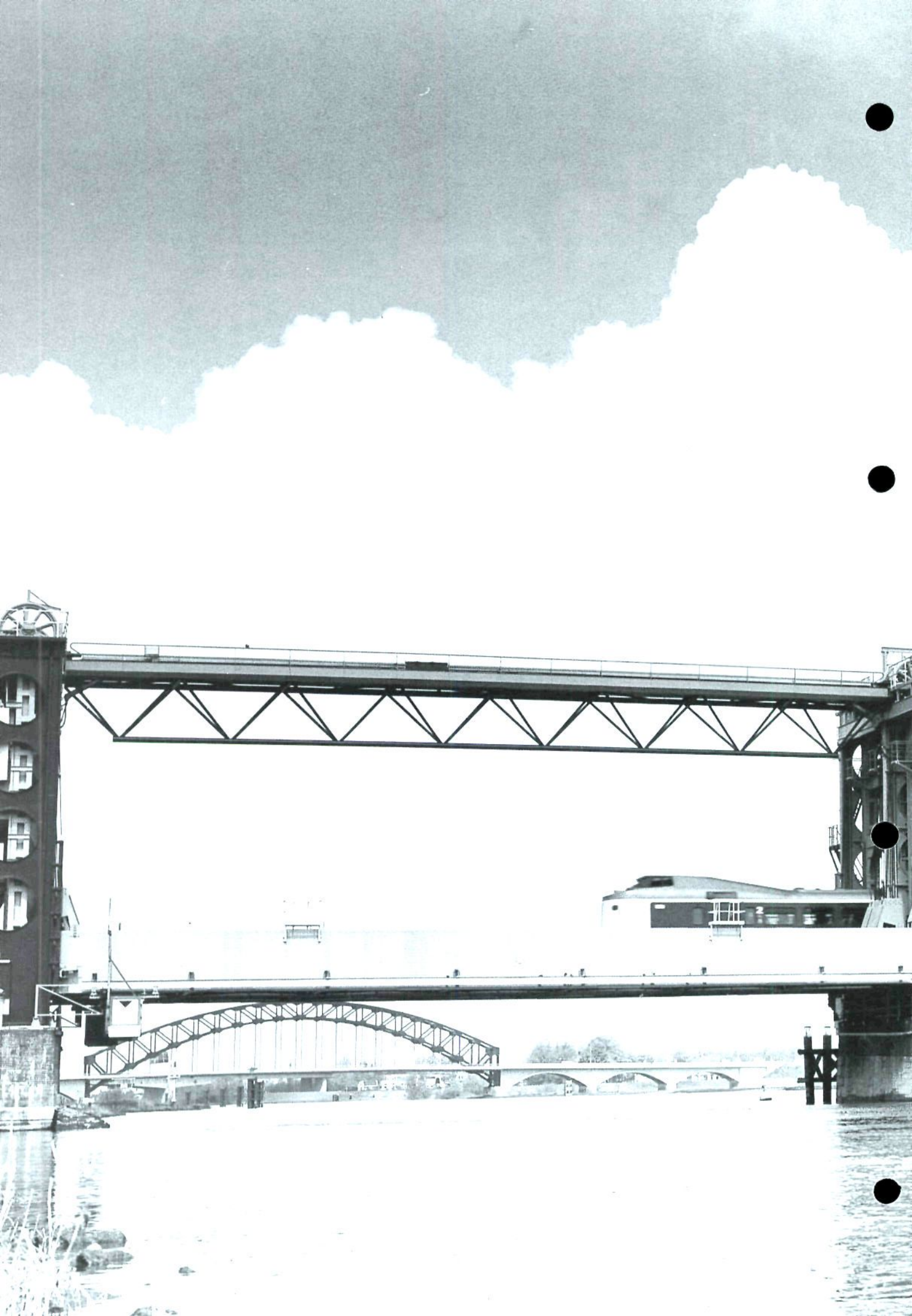
NS Railinfrabeheer

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Directie Oost-Nederland/Directie IJsselmeergebied

Inhoud

1	Inleiding	5
1.1	Nut en noodzaak: het startpunt	5
1.2	Leeswijzer	5
1.3	Wat is de Hanzelijn?	6
1.4	Probleemstelling en doelen van de Hanzelijn	7
2	Uitgangspunten en randvoorwaarden	8
2.1	Inleiding	8
2.2	Beleid en wet- en regelgeving	8
2.2.1	Verkeer en vervoer	8
2.2.2	Economie	9
2.2.3	Milieu, natuur en ruimtelijke ordening	13
2.3	Relatie met andere verkeer- en vervoersprojecten	14
2.4	Groeiscenario's op basis van het beleid	18
3	Het gebruik en de vervoerwaarde van de Hanzelijn	19
3.1	Inleiding	19
3.2	Gebruik en vervoerwaarde als nationale reizigerslijn	19
3.2.1	Aanbodmodel	19
3.2.2	Aantallen reizen per dag	20
3.2.3	Herkomst en bestemming van reizigers	21
3.2.4	Nieuwe reizen en substitutie	23
3.2.5	Aantallen in- en uitstappers	27
3.3	Medegebruik door internationale (hogesnelheids)treinen	27
3.4	Medegebruik door goederentreinen	28
3.4.1	Relevante goederenstromen	28
3.4.2	Scenario's	29
3.5	Een blik op de toekomst van de Hanzelijn	29
4	Haalt de Hanzelijn de beoogde doelen?	32
4.1	Inleiding	32
4.2	Verbeteren verbinding Randstad - noorden en noordoosten	32
4.2.1	Onderdeel van een nieuwe hoofdtransportas	32
4.2.2	Minder reistijd	33
4.2.3	Verhoging flexibiliteit en betrouwbaarheid	33
4.3	Interregionale verbinding tussen Lelystad en Zwolle	33
4.4	Regionale ontsluiting	34
4.4.1	Opheffen eenzijdige spoororiëntatie Almere en Lelystad	34
4.4.2	Dronten aansluiten op het spoor	34
4.4.3	Kampen zo mogelijk een verbeterde verbinding naar het westen	34
4.5	Ontlasting van de Gooi- en Veluwelijn	34
4.5.1	Voordelen van ontlasting door de Hanzelijn	35
4.5.2	Nadelen van ontlasting door de Hanzelijn	36

4.6	**Stimuleren economische ontwikkeling**	36
4.6.1	Korte termijn: integratie en verschuivende oriëntatie	36
4.6.2	Lange termijn: ondernemersklimaat aantrekkelijker	37
4.6.3	Economische effecten Flevoland	38
4.6.4	Economische effecten Noord-Overijssel	39
4.6.5	Economische effecten Noord-Nederland	40
4.7	**Nevendoel: medegebruik door internationale treinen**	41
4.8	**Nevendoel: medegebruik door goederentreinen**	41
4.9	**Conclusie en overzicht**	41
5	**Overige relevante aspecten van de Hanzelijn**	44
5.1	**Inleiding**	44
5.2	**Investerings- en onderhoudskosten**	44
5.3	**Directe baten**	44
5.3.1	De vervoerder: exploitatieresultaten	44
5.3.2	De reiziger: reistijdwinsten	45
5.4	**Milieu, natuur en ruimtelijke ordening**	46
6	**Het nulplusalternatief**	49
6.1	**Inleiding**	49
6.2	**Achtergronden nulplusalternatief**	49
6.3	**Beschrijving nulplusalternatief**	49
6.4	**Het nulplusalternatief en de doelen van de Hanzelijn**	50
6.5	**Nulplusalternatief geen realistisch alternatief voor de Hanzelijn**	51
7	***De Hanzelijn: ja of nee?***	54
7.1	**Inleiding**	54
7.2	**Nulalternatief**	54
7.3	**Kosten en baten Hanzelijn**	54
7.4	**Eindconclusie nut en noodzaak van de Hanzelijn**	55
7.5	**Aannames**	55
	Appendix 1 Literatuurlijst	57
	Appendix 2 Verklarende woordenlijst	59
	Appendix 3 Achtergronden en methodiek bepaling vervoerwaarde	63
	Appendix 4 Achtergronden en methodiek bepaling economische effecten	65



Inleiding

1.1 Nut en noodzaak: het startpunt

Waarom is het nodig de Hanzelijn aan te leggen? Wat is het nut van deze spoorverbinding tussen Lelystad en Zwolle? Wat zijn de voordelen van deze lijn voor de reizigers in Flevoland, in de gebieden daaromheen en voor de reizigers die vanuit de Randstad naar het noorden willen en andersom? Wat heeft de Hanzelijn te bieden voor de burgers en ondernemers in het gebied rond de Hanzelijn? Wegen de voordelen voor de reizigers en de ondernemers op tegen de kosten en de gevolgen voor milieu, natuur en ruimtelijke ordening? Kortom: welke argumenten pleiten voor aanleg van de Hanzelijn, en welke argumenten pleiten ertegen?

De argumenten voor aanleg en de exploitatie van de Hanzelijn zijn in eerste instantie op een rij gezet in de Startnotitie Hanzelijn [38]. In de Richtlijnen voor de Trajectnota/MER Hanzelijn [25] staat aangegeven op welke wijze deze argumenten verder onderzocht en onderbouwd moeten worden. Dit bijlagerapport 'Nut en noodzaak' is daar het resultaat van. Het geeft een overzicht van alle belangrijke 'voors' en 'tegens' die betrekking hebben op nut en noodzaak van de Hanzelijn. Andere effecten, zoals voor het milieu, worden beschreven in bijlagerapport C 'Huidige situatie, autonome ontwikkeling en verwachte effecten'. Dit bijlagerapport is een nadere onderbouwing van hoofdstuk 2 uit het hoofdrapport: 'Waarom de Hanzelijn aanleggen?'

1.2 Leeswijzer

In paragraaf 1.3. wordt kort beschreven wat de Hanzelijn is en in paragraaf 1.4 worden de probleemstelling en de doelen van de Hanzelijn uiteen gezet.

De Hanzelijn staat niet op zichzelf. In hoofdstuk 2 'Uitgangspunten en randvoorwaarden' wordt beschreven waarmee bij de aanleg en exploitatie van de Hanzelijn rekening moet worden gehouden. Daarbij gaat het in eerste instantie om het nationale en regionale verkeer- en vervoerbeleid en economisch beleid. Maar er zal ook nadrukkelijk rekening gehouden moeten worden met het beleid op het gebied van milieu, natuur en ruimtelijke ordening. Bovendien spelen er nog andere concrete infrastructurele projecten die relevant zijn voor de Hanzelijn.

Bij het bepalen van nut en noodzaak van de Hanzelijn is het essentieel om de vervoerwaarde van de Hanzelijn vast te stellen. Hoeveel reizen worden per dag met de Hanzelijn gemaakt? Hoeveel mensen stappen in en uit en op welke stations? Waar komen ze vandaan en waar gaan ze heen? Zal de Hanzelijn mensen uit de auto halen of uit de streekbus? In welke mate zal de Hanzelijn gebruikt worden door goederentreinen en internationale (hogesnelheids)treinen? De vervoerwaarde komt aan de orde in hoofdstuk 3 'Het gebruik en de vervoerwaarde van de Hanzelijn'.

Nadat de vervoerwaarde bepaald is, wordt in hoofdstuk 4 'Haalt de Hanzelijn de beoogde doelen?' beschreven in hoeverre met de aanleg en de exploitatie van de Hanzelijn de geformuleerde hoofd- en nevendoelen worden gerealiseerd. De vervoerwaarde speelt daarbij een belangrijke rol, omdat vier van de vijf hoofddoelen van vervoerskundige aard zijn. Het vijfde hoofddoel is weliswaar een economisch doel, maar hangt nauw samen met de vervoerwaarde van de Hanzelijn.

Het realiseren van de doelstellingen is vanzelfsprekend van groot belang bij het bepalen van nut en noodzaak van de Hanzelijn. Maar ook andere aspecten spelen een rol bij de beslissing over de aanleg en de exploitatie van de Hanzelijn. Deze komen aan bod in hoofdstuk 5 'Overige relevante aspecten van de Hanzelijn'. Het gaat daarbij onder meer over de kosten voor de aanleg en het onderhoud en over de directe baten als gevolg van de exploitatie van de Hanzelijn en de reistijdwinst voor de reizigers. Eveneens komen de gevolgen voor milieu, natuur en ruimtelijke ordening globaal aan de orde.

In hoofdstuk 6 'Het nulplusalternatief' wordt expliciet aandacht besteed aan de (on)mogelijkheden om de doelen van de Hanzelijn door middel van verbeteringen aan het bestaande spoor te realiseren, het zogenaamde nulplusalternatief.

Ten slotte wordt in hoofdstuk 7 'De Hanzelijn: ja of nee?' een eindconclusie getrokken met betrekking tot nut en noodzaak van de Hanzelijn.

De literatuurverwijzingen in dit bijlagerapport worden weergegeven met een nummer tussen rechte haken. Deze nummers corresponderen met die in de literatuurlijst in appendix 1 achter in dit rapport. In appendix 2 is een verklarende woordenlijst te vinden. In de appendices 3 en 4 wordt achtergrondinformatie gepresenteerd die is gebruikt bij de totstandkoming van dit bijlagerapport.

1.3 Wat is de Hanzelijn?

De Hanzelijn is de beoogde spoorverbinding tussen Lelystad en Zwolle die loopt via Dronten en Kampen. Figuur 1.1 geeft globaal de ligging weer. Met de Hanzelijn wordt de bestaande doodlopende spoorverbinding vanaf Weesp naar Lelystad, de Flevolijn, doorgetrokken naar het knooppunt Zwolle. De Hanzelijn wordt een tweesporige, geëlektrificeerde verbinding zonder overwegen, dus met alleen ongelijkvloerse kruisingen met verkeerswegen.

In de Startnotitie [38] is een aantal mogelijke tracé-alternatieven voor deze nieuwe spoorverbinding beschreven. Al deze tracé-alternatieven hebben drie vaste punten: het station Lelystad Centrum, het nieuwe station Dronten en het station Zwolle. Zowel voor het traject tussen Lelystad en Dronten als voor het traject tussen Dronten en Zwolle zijn verschillende tracé-alternatieven mogelijk. De mogelijke tracé-alternatieven tussen Lelystad en Dronten verschillen van elkaar op een aantal punten (zie hoofdstuk 3 'Voorgenomen activiteit en alternatieven' en 4 'Selectie van alternatieven' van het hoofdrapport), onder meer in de geschiktheid voor internationale (hogesnelheids)treinen en de doorsnijding van (biologisch) landbouwgebied. De mogelijke tracé-alternatieven tussen Dronten en Zwolle kunnen uit oogpunt van verkeer en vervoer worden onderverdeeld in:

- Tracé-alternatieven die (deels) gebruik maken van de Kamperlijn, de bestaande diesellijn tussen Kampen en Zwolle. Dit betekent wel aanpassing van deze spoorlijn: elektrificatie, spoorverdubbeling en het opheffen van gelijkvloerse overwegen.
- Tracé-alternatieven die een (vrijwel) geheel nieuwe route volgen tussen Kampen en Zwolle. Deze tracé-alternatieven sluiten bij Hattemerbroek, ten zuidwesten van Zwolle, aan op de bestaande Veluwelijn, de spoorverbinding Amersfoort - Zwolle. Via het laatste stuk van de Veluwelijn, dat de IJssel kruist, wordt het station Zwolle bereikt. Bij deze alternatieven zal de huidige IJsselspoorbrug vervangen moeten worden (zie ook paragraaf 6.3).

De uiteindelijk geselecteerde tracé-alternatieven worden in hoofdstuk 5 van het hoofdrapport en in het bijlagerapport B 'Inrichting integrale alternatieven en ontwerp' uitgebreid beschreven.

Kampen krijgt zo mogelijk een nieuw station aan de Hanzelijn. Het station kan op diverse locaties komen. Uitgangspunt is dat de bestaande '2 x per uur' dienstregeling op de Kamperlijn van en naar het huidige station in Kampen niet onmogelijk wordt gemaakt.

Ten noordwesten van Zwolle komt stadsuitbreiding. Het gaat hier om de VINEX-locatie Stadshagen. De tracé-alternatieven van de Hanzelijn die gebruik

Figuur 1.1:

Globale ligging van de Hanzelijn

maken van de Kamperlijn, maken een nieuw station Zwolle Stadshagen niet onmogelijk. Deze ontwikkeling maakt echter geen deel uit van de plannen voor de Hanzelijn.

De aanleg van de Hanzelijn is een investering voor de toekomst. Dit betekent dat niet alleen direct na de aanleg, maar ook in latere jaren optimaal gebruik gemaakt moet kunnen worden van de Hanzelijn. Mede om die reden zal de Hanzelijn geschikt zijn voor snelheden tot en met 200 km/uur. Dit is conform de Tweede partiële herziening van het SVV-II [24], waarin staat dat voor de Hanzelijn vooralsnog wordt uitgegaan van maximumsnelheden van 200 km/uur. Hiermee is de lijn geschikt voor het gebruik door snelle conventionele treinen, maar wordt ook rekening gehouden met een mogelijke functie als onderdeel van hogesnelheidsverbindingen. De Hanzelijn wordt ook geschikt gemaakt voor medegebruik door goederentreinen. Er is in deze Trajectnota/MER onderscheid gemaakt in een scenario voor incidenteel medegebruik door goederentreinen en een scenario voor structureel medegebruik door goederentreinen (zie voor een toelichting paragraaf 3.4.2 'Scenario's').

1.4 Probleemstelling en doelen van de Hanzelijn

In de Startnotitie [38] staat de aanleiding beschreven voor het beleidsvoornemen om de Hanzelijn aan te leggen. De belangrijkste reden is het feit dat de huidige spoorverbinding tussen de noordvleugel van de Randstad en het noorden en noordoosten van het land aanzienlijk langer en trager is dan de verbinding over de weg. Bovendien is er geen rechtstreekse spoorverbinding tussen de provinciehoofdsteden Lelystad en Zwolle. Daarnaast moet een oplossing gevonden worden voor de volgende problemen:

- het capaciteitsprobleem op de huidige verbinding van Amsterdam naar Zwolle via de Gooilijn (de spoorverbinding van Amsterdam via Hilversum naar Amersfoort) en de Veluwelijn (Amersfoort-Zwolle)
- het achterblijven bij de rest van het land van de condities voor de economische ontwikkeling van Flevoland en het noorden en noordoosten van Nederland voor wat betreft de bereikbaarheid per trein
- de toekomstige behoefte aan een alternatieve route tussen de noordvleugel van de Randstad en het noorden en noordoosten van het land om de flexibiliteit van het (spoor-)netwerk te vergroten.

In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer uit 1990, het SVV-II [18], komt Rail 21 [31], de toekomstvisie van de NS voor de volgende eeuw, aan de orde. Deze toekomstvisie omvat omvangrijke investeringen in de railinfrastructuur. Hierin worden de Hanzelijn en de Zuiderzeelijn genoemd als verbindingen (richting het noorden en noordoosten) die "niet onmogelijk mogen worden gemaakt". Het voornemen was destijds om zo spoedig mogelijk op basis van een nadere studie te komen tot besluitvorming over deze twee mogelijke nieuwe verbindingen. Dit leidde in juni 1993 tot de SVV-Haalbaarheidsstudie Zuiderzeespoorlijn/Hanzespoorlijn [19]. De belangrijkste conclusie van deze studie was dat de Hanzelijn op financiële en vervoerskundige gronden aanzienlijk beter scoort dan de Zuiderzeelijn of een combinatie van beide projecten. Mede door deze conclusie is de aanleg van de Hanzelijn in 1996 opgenomen in de Planologische Kernbeslissing van het SVV-II ('Tweede partiële herziening') [24]. De Hanzelijn kreeg daarmee de status van "nieuw aan te leggen traject dat onderdeel uitmaakt van de nieuwe hoofdtransportas personenvervoer Schiphol - Amsterdam Zuid WTC - Lelystad - Zwolle". Bovendien is de lijn opgenomen in het Spoorwegnet Goederenvervoer van het SVV-II. In 1996 is de Tracéwetprocedure opgestart met de publicatie van de Startnotitie [38].

Wat zijn nu de concrete doelen voor de Hanzelijn? In de Richtlijnen voor de Trajectnota/MER Hanzelijn [25] zijn ze als volgt geformuleerd:

- verbetering van de relatie in het landelijke spoorwegnet tussen de noordvleugel van de Randstad en het noorden en noordoosten van ons land (inclusief Zwolle), eventueel als onderdeel van een grensoverschrijdende dienstverlening
- het realiseren van een interregionale verbinding tussen Lelystad en Zwolle
- regionale ontsluiting, waarmee de eenzijdige westgerichte spoororiëntatie van Lelystad en Almere wordt verminderd en veranderd in een meer evenwichtige west- en noord- en noordoostgerichte spoororiëntatie, Dronten op het railnet wordt aangesloten en Kampen zo mogelijk een sterk verbeterde (rechtstreekse) spoorverbinding met het westen krijgt
- ontlasting van de Gooi- en Veluwelijn (Amsterdam-Amersfoort-Zwolle)
- de bevordering van de economische ontwikkeling van het noorden, noordoosten en de provincie Flevoland.

Het gaat dus om vier vervoerskundige doelen en, als afgeleide hiervan, om één economisch doel. In aanvulling op de Startnotitie zijn in de Richtlijnen nog twee nevendoelen geformuleerd: 'medegebruik door internationale (hogesnelheids)treinen' en 'medegebruik door goederentreinen.'

2 Uitgangspunten en randvoorwaarden

2.1 Inleiding

De Hanzelijn heeft verkeer- en vervoerskundige en economische gevolgen en gevolgen voor het milieu, de natuur en de ruimtelijke ordening. De Hanzelijn moet dan ook passen binnen het beleid en de wet- en regelgeving dat op deze gebieden van kracht is. En de Hanzelijn mag andere vastgestelde verkeer- en vervoersprojecten niet onmogelijk maken. Het beleid en deze projecten vormen de uitgangspunten en randvoorwaarden voor de aanleg van de Hanzelijn. Dit alles komt in dit hoofdstuk aan de orde.

In paragraaf 2.2 wordt ingegaan op het nationale en regionale beleid en de wet en regelgeving die direct of indirect betrekking hebben op de Hanzelijn. Dit bijlagerapport richt zich op nut en noodzaak van de Hanzelijn, onafhankelijk van het tracé dat voor de Hanzelijn wordt gekozen. Met name het beleid en de wet- en regelgeving op het gebied van verkeer en vervoer en economie is 'tracé-onafhankelijk': de manier waarop met de randvoorwaarden rekening wordt gehouden hangt niet af van het tracé dat wordt gekozen voor de Hanzelijn. Daarom komt dit beleid uitgebreid aan de orde in dit bijlagerapport. Het beleid en de wet- en regelgeving met betrekking tot milieu, natuur en ruimtelijke ordening speelt daarentegen met name een rol bij de vergelijking van de verschillende tracés. Daarom wordt in dit bijlagerapport voor deze aspecten volstaan met een korte weergave van de belangrijkste beleidsplannen en de wet- en regelgeving op dit gebied. In bijlagerapport C 'Huidige situatie, autonome ontwikkeling en verwachte effecten' van deze Trajectnota/MER wordt uitgebreid ingegaan op milieu, natuur en ruimtelijke ordening.

In paragraaf 2.3 wordt ingegaan op een aantal verkeer- en vervoersprojecten die relevant zijn voor de Hanzelijn. Per project wordt aangegeven wat de status is, wat de mogelijke relatie met de Hanzelijn is en op welke wijze in dit bijlagerapport rekening is gehouden met deze relatie.

In paragraaf 2.4 worden twee zogenaamde groeiscenario's gedefinieerd. Deze scenario's zijn noodzakelijk omdat de prijsontwikkeling voor de auto en het openbaar vervoer niet zeker zijn. De oorzaak hiervan is dat binnen het beleid nog ruimte is voor nadere uitwerking en invulling, de daadwerkelijke realisering van het verkeer- en vervoersbeleid en de termijn waarop dit zal gebeuren onzeker zijn. Met behulp van de groeiscenario's worden in dit bijlagerapport deze onzekerheden zichtbaar gemaakt.

2.2 Beleid en wet- en regelgeving

2.2.1 Verkeer en vervoer

Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (1990)
In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) [18] is een duurzame samenleving de basis van het beleid. Het beleid is er dan ook op gericht een evenwicht te vinden tussen het bieden van bereikbaarheid en het leefbaar houden van ons land. Eén van de centrale doelstellingen van het SVV-II is het verminderen van de groei van het autoverkeer. De automobilist zal daarom een goed alternatief moeten hebben in de vorm van adequaat openbaar vervoer. Snelle, comfortabele verbindingen tussen de belangrijkste stedelijke centra van ons land zijn daarbij van het grootste belang. Voor de verbetering van de kwaliteit en de opvang van de groei van het openbaar vervoer is het verbeteren en uitbreiden van de beschikbare infrastructuur noodzakelijk. Voor railinfrastructuur is in het SVV-II, in het kader van Rail 21, voor de periode tot 2010 ongeveer *f* 14,7 miljard uitgetrokken (prijspeil 1992).

Tweede partiële herziening SVV-II (1996)
In het SVV-II zijn de Hanzelijn en de Zuiderzeelijn opgenomen als 'niet onmogelijk te maken verbindingen', waarbij het voornemen was om op grond van nadere studie tot besluitvorming te komen over de status van beide railverbindingen. Op grond hiervan concludeerde de minister van Verkeer en Waterstaat, na consultatie van de provincies, in de SVV-Haalbaarheidsstudie Zuiderzeespoorlijn/Hanzespoorlijn van 1993 [15] dat de Hanzelijn op financiële en vervoerskundige gronden beter scoort dan de Zuiderzeelijn. De Hanzelijn is vervolgens opgenomen in het Tweede Tactisch Pakket (TTP) [21], en later in het MIT 1999-2003 [28] en de Planologische Kernbeslissing van het SVV-II ('Tweede partiële herziening') [24]. De Zuiderzeelijn is in het MIT 1993-2003 voor het eerst opgenomen in het integraal verkenningenprogramma.

Tweede Tactisch Pakket (1995)
In het Tweede Tactisch Pakket (TTP) [21], dat is vastgesteld door de minister van Verkeer en Waterstaat en een vervolg is op de door de NS opgestelde langetermijnvisie Prorail '96 [37], is de koers tot het jaar 2005 verwoord met een doorwerking naar latere jaren. De prioriteit in het TTP ligt bij:

— verbetering van de verbindingen van de mainports Schiphol/Amsterdam en Rotterdam en van hun achterlandverbindingen

— verbetering van het railvervoer in de congestiegebieden in de Randstad
— ontsluiting van de VINEX-locaties
— verbetering van de verbindingen van de Randstad met de stedelijke knooppunten buiten de Randstad.

Concrete maatregelen om deze doelstellingen te bereiken zijn:
— uitbreiding en aanpassing van de bestaande railinfrastructuur; aanleg van de Hanzelijn maakt hiervan onderdeel uit
— het realiseren van een drie-treinensysteem in de vorm van een Intercitynet (IC), een Interregionet (IR) en een Aggloregionet (AR).

Samen werken aan Bereikbaarheid (1996)
In de nota Samen werken aan Bereikbaarheid (SWAB) van het ministerie van Verkeer en Waterstaat van 1996 [23] wordt geconstateerd dat het verkeer- en vervoersbeleid van het SVV-II vertraging heeft opgelopen. De mobiliteit stijgt aanzienlijk sneller dan de beoogde groei (zie tekstkader). Om de vastgestelde doelen nog binnen de gestelde termijn te kunnen bereiken zal het beleid uit het SVV-II versneld moeten worden uitgevoerd. Dit is nodig om te voorkomen dat de economische centra onbereikbaar worden. Deze versnelling van het beleid is vertaald in een samenhangend pakket van maatregelen gericht op de vraag naar mobiliteit en op het aanbod van infrastructuur en openbaar vervoer.

Oorzaken sterke toename (auto-)mobiliteit
- *toename van de bevolking*
- *verdergaande individualisering*
- *flexibilisering van werktijden*
- *toenemende welvaart*
- *grotere woon-werkafstanden, waardoor het aandeel van het langzame verkeer in de totale mobiliteit is afgenomen*
- *toename van de lengte van het hoofdwegennet*

Bron: SWAB, 1996 [23]

Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport
Het SVV-II-beleid en SWAB-beleid worden concreet in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT), waarin de belangrijkste ontwikkelingen en beleidsaccenten op het gebied van verkeer en vervoer worden beschreven. In het MIT is de fasering en financiële inpassing van de projecten vastgelegd. Ook laat het zien welke infrastructuur wel en welke niet kan worden aangelegd in de komende periode.

In het MIT 1999-2003 [28] staat dat een extra impuls nodig is voor de aanpak van de bereikbaarheidsproblematiek. Belangrijke oplossingen zijn:
— optimale benutting van bestaande infrastructuur
— toepassing van niet-infrastructurele maatregelen zoals rekening rijden
— stimulering van het openbaar vervoer.

In het Regeerakkoord is *f*12 miljard extra uitgetrokken voor investeringen in de infrastructuur. Meer dan de helft daarvan is voor verbetering van openbaar vervoer en vaarwegen. Inclusief deze extra investering is voor de periode tot 2010 sprake van een pakket van *f*67 miljard aan investeringen in openbaar vervoer, vaarwegen en intermodaal transport en voor het wegnemen van de meest urgente knelpunten in het wegennet.

MIT 1999 - 2003, blz. 50
[...] "Met het investeringspakket wordt een aanzienlijke impuls gegeven aan het OV. De investeringen in het landelijke spoorwegnet dragen bij aan het criterium leefbaarheid en milieu en aan de vitaliteit van enkele steden". [...] "Het investeringspakket maakt het mogelijk om de resterende projecten uit het TTP uit te voeren. De Hanzelijn is in het programma opgenomen." [...]

In het MIT 2000 - 2004 [29] is geen nieuw beleid uitgewerkt, maar wordt het beleid uit het MIT 1999 - 2003 voortgezet. In het MIT 2000 - 2004 zijn aanvullende afspraken tussen het Rijk en de regio's verwerkt. De Hanzelijn is zowel in het MIT 1999-2003 als het MIT 2000 - 2004 opgenomen als project in de categorie 1. Voorzien is dat het project zal worden uitgevoerd in de periode tot en met 2010.

2.2.2 Economie

Ruimte voor Regio's (1995) en de nieuwe nota Ruimtelijk Economisch Beleid (1999)
Het ruimtelijk-economische rijksbeleid tot 2000 is vastgelegd in de nota Ruimte voor Regio's [12]. De belangrijkste doelstelling van dit beleid is een krachtige toename van de werkgelegenheid door een sterk concurrerende marktsector. Uitgangspunt daarbij is dat met de groeiende internationale concurrentie alle Nederlandse regio's een zo groot mogelijke bijdrage moeten leveren aan de nationale welvaart en de werkgelegenheid. Dit houdt onder

andere in dat de steun voor regio's waar de ontwikkeling langdurig en structureel achterblijft bij de landelijke ontwikkeling, in toenemende mate gericht zal moeten worden op het versterken van de concurrentiekracht en het scheppen van de randvoorwaarden voor economische ontwikkeling. De aanleg van infrastructuur maakt een belangrijk onderdeel uit van dit beleid. In juni 1999 heeft het ministerie van Economische Zaken de nota Dynamiek in netwerken [15] uitgebracht. Ten aanzien van de steun aan het noorden zet het ministerie het bestaande beleid voort. De nota benadrukt dat de verbetering van de spoorverbinding met de Randstad hoog op de agenda blijft staan.

De Commissie Langman (1997)
Het noorden van Nederland heeft volgens het rijk in economisch opzicht de aansluiting met de rest van het land nog niet kunnen maken [12]. In het kader van het streven de economische dynamiek en prestaties structureel te bevorderen, heeft de regering de Commissie Langman gevraagd de economisch sterke en zwakke kanten van het noorden in beeld te brengen en aanbevelingen te doen om de positie van het noorden te versterken.
De Commissie Langman heeft eind 1997 advies uitgebracht [3]. Zij komt tot de conclusie dat de meeste sectoren in Noord-Nederland zich de laatste jaren positief ontwikkelen. De groei van economie en werkgelegenheid blijft niet achter bij de groei in de rest van het land. Toch is er nog altijd sprake van een relatief hoge werkloosheid en een lage arbeidsdeelname. Om de arbeidsdeelname in het noorden op het peil van het Nederlandse gemiddelde te brengen, is volgens de Commissie Langman een extra groei van 43.000 arbeidsplaatsen nodig. De grootste knelpunten voor de ontwikkeling zijn: de afstand tot de Randstad, de omstandigheid dat in Noordoost-Europa een economisch centrum nog ontbreekt, de relatief ijle economische structuur en het slechte imago van de noordelijke provincies.
De belangrijkste aanbevelingen van de commissie zijn: stimuleer de concentratie van economische activiteiten in economische kernzones en zorg voor goede achterlandverbindingen met de Randstad en Duitsland. In dat verband hoort: "een versnelde aanleg van de –reistijdverkortende– Hanzespoorlijn ook tot de gewenste maatregelen". Volgens de commissie is het tijdig tot stand brengen van weg- en spoorverbindingen met de economische kerngebieden van Nederland één van de belangrijkste voorwaarden voor de ontwikkeling van de economie van het noorden. Dit geldt zeker als de ontwikkelingen in Noordoost-Europa gaan leiden tot de ontwikkeling van een noordcorridor: een economische ontwikkelingsas die loopt van de Randstad, via Flevoland, naar het noorden van Nederland en Duitsland.

De ruimte van Nederland (1999) en de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening
De ontwikkeling van deze corridor zou deel kunnen uitmaken van het beleid om de economische ontwikkeling in het noorden te stimuleren. De VROM-raad zegt in haar advies Stedenland-Plus [62]: "...een extra inspanning (zou) overwogen kunnen worden, gericht op de lange termijn, om het noorden beter aan te sluiten op het centraal stedelijk netwerk. Dit kan door te investeren in extra en snelle infrastructuurverbindingen en door het ontwikkelen van een dynamische corridor die het westen met het noorden verbindt." Het rijksbeleid zet in op een beheerste ontwikkeling van dergelijke corridors. In het Regeerakkoord staat dat in de nog te verschijnen Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening de 'compacte-stadbenadering', conform het advies van de VROM-raad, zal worden aangevuld met de ontwikkeling van regionaal gedifferentieerde corridors. Deze lijn wordt bevestigd in de nota De ruimte van Nederland [34], die in januari 1999 is gepresenteerd als voorbereiding op de Vijfde Nota. In die nota wordt gesproken over een aantal aan te wijzen corridors voor geplande ontwikkeling. Inmiddels is het beleid ten aanzien van de regionale corridors enigszins genuanceerd en komt de nadruk meer te liggen op stedelijke netwerken. De Vijfde Nota doet nog geen concrete uitspraak over de status van de transportas tussen de Randstad en het noorden via Flevoland. Wel wordt benadrukt dat een aanzienlijke verbetering van de spoorverbinding met de Randstad hoog op de agenda staat, met het oog op de regionale ontwikkeling van de noordelijke provincies.

De Lelystadtafel (1997)
Naast het noorden krijgt ook Lelystad in het Regeerakkoord extra aandacht. Voor deze stad heeft het Ministerie van VROM de 'Lelystad-tafel' (ook genoemd Commissie-Brokx) in het leven geroepen. Deze commissie heeft de sterke en zwakke kanten van Lelystad in beeld gebracht en heeft aangegeven hoe de economische ontwikkeling er kan worden gestimuleerd [10]. De Lelystadtafel concludeert dat bevolkingsgroei voor de stad het belangrijkst is. Groei van 60.000 naar 80.000 inwoners is noodzakelijk om te komen tot een betere sociale structuur en om als gemeente voldoende financieel draagvlak te krijgen om de bestaande voorzieningen in stand te kunnen houden. De aantrekkelijkheid van Lelystad moet op allerlei manie-

ren worden vergroot, ook voor meer vermogende huishoudens. Bij het verwezenlijken van deze doelstellingen speelt de Hanzelijn, zowel volgens de provincie als volgens de Lelystad-tafel, een belangrijke rol.

Het noorden: Kompas voor de toekomst (1998)
Als reactie op het advies van de Commissie Langman hebben de drie noordelijke provincies Drente, Friesland en Groningen gezamenlijk de nota Kompas voor de toekomst [58] opgesteld. De visie in deze nota bouwt voor een groot deel voort op de voorstellen van de Commissie Langman. Centraal staat het verbeteren van de verbindingen met het westen van het land en de economische ontwikkeling binnen vijf economische kernzones. De drie provincies geven onder andere aan dat ze de rijksplanning van de Hanzelijn willen versnellen. Naar aanleiding van het Kompas voor de toekomst hebben de drie provincies en het rijk afspraken gemaakt over een pakket van maatregelen en bijbehorende financiële stromen. De Hanzelijn is in deze afspraken opgenomen als een project waarvoor de lopende planprocedures zo spoedig mogelijk zullen worden afgerond. Voor het gereedkomen van de Hanzelijn is destijds het jaar 2007 als streefdatum opgenomen.

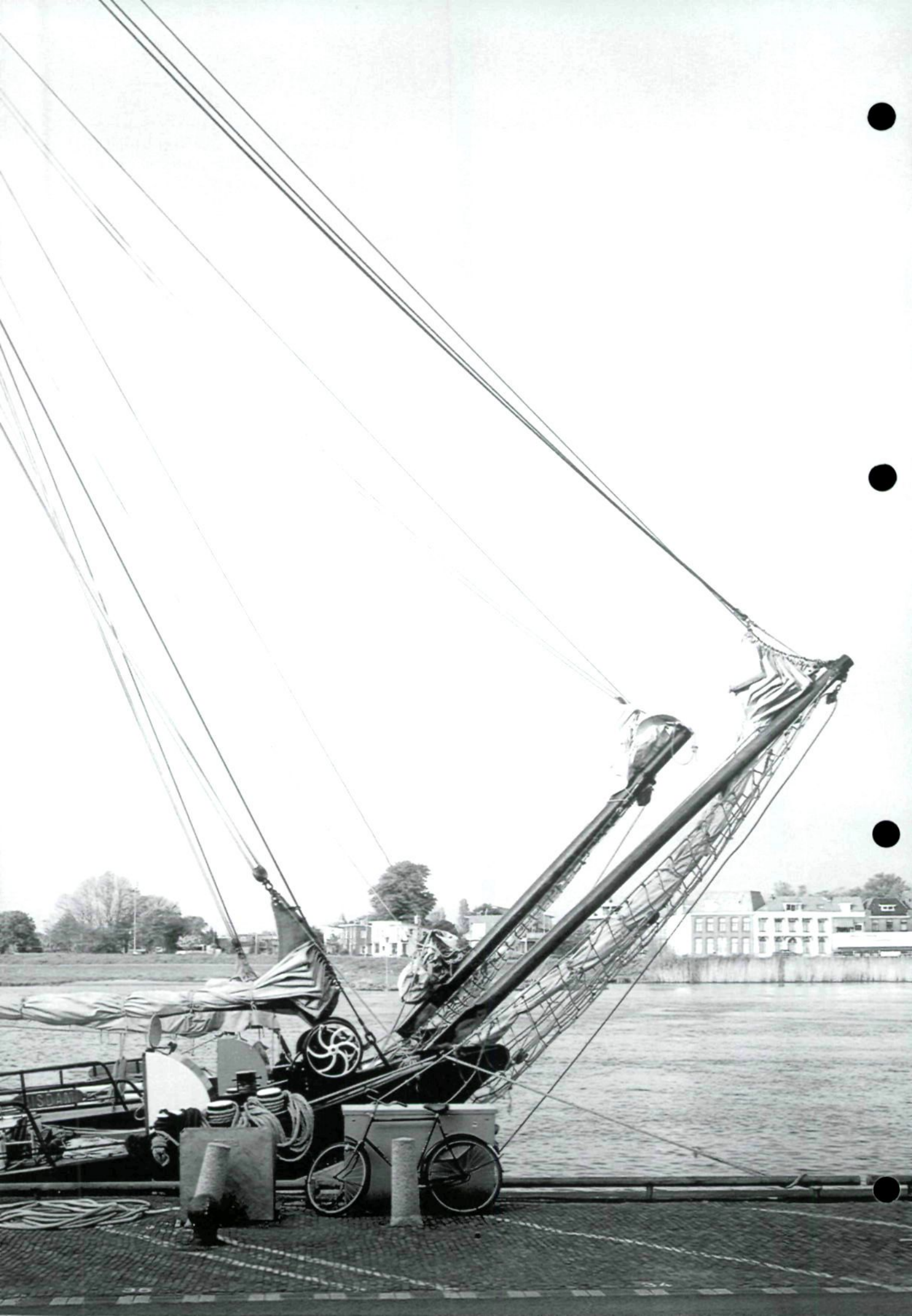
MIT 2000 - 2004, blz. 13
[...] "Om het internationale succes van Nederland als transport- en distributieland vast te houden, wordt geïnvesteerd in infrastructuur die de ruimtelijke en economische structuur van Nederland versterkt". [...] "De planstudies en investeringen in Noord-Nederland die volgden op de Langmanstudie vallen onder structuurversterkende investeringen, zoals bijvoorbeeld de Hanzelijn en de investeringen in verschillende vaarwegen." [...]

Provincie Flevoland
Flevoland is de Nederlandse provincie met de laagste bijdrage aan het bruto binnenlands product, namelijk 1,3%. Tegelijk is Flevoland ook al vele jaren de provincie met de hoogste economische groei. Ondanks deze positieve economische ontwikkeling is de groei van de werkgelegenheid lager dan de bevolkingsgroei en de toename van de beroepsbevolking. De werkloosheid ligt circa 1,5% hoger dan het landelijk gemiddelde. Vooral in Lelystad is de werkloosheid hoog: meer dan 20% (1996, RBA-definitie). Daar komt bij dat de uitgaande 'pendel' zeer groot is, en nog altijd toeneemt. Dagelijks trekken per saldo 35.000 mensen de provincie uit om elders te gaan werken, vooral in de Randstad. Een groei tot 45.000 mensen wordt voorzien. In relatie tot de Hanzelijn formuleert de provincie Flevoland de volgende beleidsdoelstellingen [42]:

- Een afname van de werkloosheid en het negatieve 'pendelsaldo', mede in verband met de mobiliteitsproblemen die het pendelen met zich meebrengt.
- In verband hiermee: het bevorderen van de bedrijvigheid en de daarmee samenhangende werkgelegenheid. Gestreefd wordt naar een extra werkgelegenheidsimpuls van 12.000 tot 18.000 bovenop de voorziene groei in de periode 2000-2005.
- De groei moet zich voornamelijk richten op 'stuwende' bedrijvigheid, meer transport en distributie en op het benutten van de toeristische potenties van het gebied.
- Hiervoor moet de bereikbaarheid van de provincie over de weg en via spoor verbeteren. De Hanzelijn heeft, naast een regionale functie, een rol in het verbinden van de zogenoemde Holland Flevoland Business Zone met de economische sterke zone Arnhem/Nijmegen-Zwolle. Hiermee kan volgens de provincie de verdere economische ontwikkeling van Flevoland versterkt worden.

Provincie Overijssel
Het noorden van Overijssel ontwikkelt zich de laatste jaren voorspoedig. De regio beschikt over een aantal sterke punten die de economische groei van de regio bevorderen. De ligging op de transportas richting Noord-Duitsland is gunstig: zowel de Randstad als het noorden van het land ligt op minder dan een uur rijden. De gunstige ligging geldt vooral voor Zwolle. Veel bedrijven kiezen Zwolle als centraal punt van waaruit Oost- en Noord-Nederland worden bediend. Daarnaast heeft de toeristische sector in de regio potentie. Het provinciale beleid is gericht op het uitbouwen van de sterke kanten en het verbeteren van de zwakke punten van het vestigings- en ondernemersklimaat [45]. De provincie heeft onder andere de volgende doelstellingen geformuleerd:

- streven naar een economische ontwikkeling waarbij het behoud en de groei van de werkgelegenheid een centrale plaats inneemt
- bevorderen van een duurzame economische ontwikkeling door geïntegreerd beleid op gebied van economie, milieu, natuur, ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer
- voor Zwolle: handhaven van de positie van Zwolle als regionaal verzorgingscentrum
- voor Kampen: het versterken van de toeristische functie.



2.2.3 Milieu, natuur en ruimtelijke ordening

Europese Richtlijnen
De Vogelrichtlijn richt zich op bescherming van gebieden die van bijzondere betekenis zijn voor vogels. In het studiegebied liggen het Drontermeer en het Vossemeer die voorlopig zijn aangewezen als Vogelrichtlijngebied. De Habitatrichtlijn richt zich op de bescherming van planten, dieren en leefgebieden. Belangrijke habitats dienen op grond van hun internationale betekenis beschermd te worden. De regelgeving in de Habitatrichtlijn is tevens van toepassing op gebieden die bescherming gaan krijgen in het kader van de Vogelrichtlijn.

Nationaal Milieubeleidsplan 3 (1998)
In het Nationaal Milieubeleidsplan (NMP3) [33] is de algemene hoofddoelstelling van het milieubeleid vastgelegd: het instandhouden van het draagvermogen van het milieu door de realisatie van een duurzame ontwikkeling. Ter realisering van deze doelstelling is in het NMP3 beleid geformuleerd rond de thema's klimaatverandering, verzuring, vermesting, verspreiding, bodemverontreiniging, verwijdering, verstoring, verdroging, verspilling en gebiedenbeleid.

Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (1990)
Zoals reeds beschreven in paragraaf 2.2.1 'Verkeer en vervoer' is het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) [18] gericht op het vinden van een verantwoord evenwicht tussen bereikbaarheid en leefbaarheid. De Hanzelijn kan als snelle, comfortabele verbinding tussen diverse steden bijdragen aan het verminderen van de groei van het autoverkeer en de hieraan gekoppelde aantasting van de leefbaarheid.

Natuurbeleidsplan (1990) en Structuurschema Groene Ruimte (1993)
In het Natuurbeleidsplan [16] wordt gestreefd naar een stelsel van samenhangende natuurgebieden, de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). In het Structuurschema Groene Ruimte [17] worden naast de natuurkerngebieden (onderdeel van de EHS) ook andere, waardevolle landelijke gebieden aangegeven:
- gebieden die behoren tot het nationaal landschapspatroon
- gebieden met behoud van karakteristieke openheid
- gebieden tot behoud en herstel van landschappelijke kwaliteiten.

De EHS-gebieden en andere waardevolle gebieden zijn nader uitgewerkt in provinciale plannen.

Op basis van de nog vast te stellen Vogelrichtlijn is een aatal gebieden binnen het studiegebied van de Hanzelijn voorlopig aangewezen als Vogelrichtlijngebied. Het gaat om:
- de IJssel (winterbed)
- het Drontermeer
- het Vossemeer.

Voor gebieden die als beschermingszone zijn aangewezen, geldt onder meer dat onderhoud en ruimtelijke ordening moeten voldoen aan de ecologische eisen van leefgebieden van de vogelsoorten en dat vernietigde biotopen hersteld of weer aangelegd moeten worden. In geval van ingrepen in of nabij deze gebieden moet worden aangetoond dat deze ingrepen geen effecten op de waarden van het gebied hebben.

Natuurbeschermingswet
In het kader van de Natuurbeschermingswet kunnen terreinen die van algemeen belang zijn om hun natuurschoon of natuurwetenschappelijke betekenis worden aangewezen als beschermd natuurmonument of Staatsnatuurmonument. Binnen het studiegebied zijn als natuurmonument aangewezen:
- het Houtribbos bij Lelystad
- het Drontermeer
- het Vossemeer.

In de nieuwe Natuurbeschermingswet (1998) worden onder meer de volgende zaken geregeld:
- aanwijzing van gebieden als beschermd natuurmonument of als beschermd landschapsgezicht
- internationale verplichtingen met betrekking tot natuur- en landschapsbehoud.

Wet milieubeheer
In de Wet milieubeheer is de mogelijkheid om milieubeschermingsgebieden aan te wijzen vastgelegd. In dergelijke gebieden worden beperkingen gesteld aan het uitvoeren van activiteiten, zoals het aanleggen van infrastructuur. Deze gebieden vormen daarom een belangrijk aandachtspunt.

Wet geluidhinder
Ter beperking van geluidoverlast is sinds 1979 de Wet geluidhinder (Wgh) in werking. Deze wet is erop gericht om nieuwe geluidhindersituaties te voorkomen en om ervoor te zorgen dat bestaande geluidhindersituaties niet verder zullen verslechteren. In het Besluit geluidhinder spoorwegen (Bgs) staat gedetailleerd aangegeven hoe er moet worden omgegaan met de geluidbelasting vanwege spoorwegverkeer. Er wordt in het Bgs onderscheid

gemaakt tussen de aanleg van nieuwe spoorlijnen (nieuwe situaties) en het aanbrengen van wijzigingen aan bestaande spoorlijnen (bestaande situaties). Voor beide situaties zijn voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden vastgelegd.

Vierde Nota over de ruimtelijke ordening Extra (1990)
In de Vierde Nota over de ruimtelijke ordening Extra (VINEX) [27] wordt bundeling van infrastructuur genoemd als belangrijke mogelijkheid om nieuwe doorsnijdingen te voorkomen. Effecten als barrièrewerking, versnippering en aantasting van ecologische en landschappelijke waarden kunnen door bundeling worden beperkt. Ook in het SVV-II [18] en in de Streekplannen van Flevoland, Overijssel en Gelderland [41, 43, 44] worden de voordelen van bundeling onderkend.
In de VINEX is Zwolle aangewezen als stedelijk knooppunt met een regionale positie. Een knooppunt met een verzorgingsfunctie voor de omliggende regio. De verbetering van de infrastructuur in deze regio en van de verbindingen met het noorden en het noordoosten van het land is belangrijk voor de verdere ontwikkeling voor deze delen van het land.

Zoals beschreven in paragraaf 2.2.2 'Economie' past de Hanzelijn in het landelijke ruimtelijke-ordeningsbeleid. In de Vijfde Nota over de ruimtelijke ordening, die momenteel wordt voorbereid, wordt onder meer ingezet op de ontwikkeling van regionaal gedifferentieerde corridors. Ook aan de economische ontwikkeling van de verbinding Randstad - Flevoland - Noord(oost)-Nederland - Duitsland zal aandacht worden besteed.

Streekplannen van Flevoland, Gelderland en Overijssel
In de streekplannen van Flevoland, Gelderland en Overijssel [41, 44, 43] wordt de landelijke Ecologische Hoofdstructuur (EHS) verder uitgewerkt tot de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS). Naast natuurwaarden zijn in de streekplannen ook andere waardevolle gebieden en elementen vastgelegd, zoals:

- landgoederen
- beschermde stads- en dorpsgezichten
- elementen in het landschap en de ondergrond waaruit de aardkundige geschiedenis van de streek kan worden afgelezen (geologisch, geomorfologisch en bodemkundig waardevolle eenheden aan het aardoppervlak, de zogenoemde GEA-objecten)
- archeologische waarden en cultuurhistorische monumenten.

In de streekplannen zijn ook de stedelijke ontwikkelingen voor de komende periode vastgelegd. Het gaat hierbij hoofdzakelijk om woningbouwlocaties en nieuwe bedrijventerreinen.

Tot slot hebben de provincies in hun streekplannen aangegeven wat de waarde en functie van het landelijke gebied is voor de landbouw. Vanuit landbouwkundig oogpunt is het wenselijk om te voorkomen dat de gebieden die de beste mogelijkheden bieden voor de landbouw, worden aangetast.

2.3 Relatie met andere verkeer- en vervoersprojecten

In deze paragraaf wordt ingegaan op een aantal verkeer- en vervoersprojecten die relevant zijn voor de Hanzelijn. Het gaat om vastgestelde projecten. De Hanzelijn mag deze projecten niet onmogelijk maken. In figuur 2.1 is de situering van deze projecten weergegeven. Hierna wordt per project aangegeven wat de status is, wat de mogelijke relatie met de Hanzelijn is en op welke wijze in dit bijlagerapport rekening is gehouden met deze relatie. Algemeen uitgangspunt is dat de projecten waarvan realisering voor 2010 is vastgesteld worden meegenomen in de vervoerskundige prognoses voor de Hanzelijn. Projecten die na 2010 zijn voorzien of waarvan realisering onzeker is zijn niet meegenomen in de vervoerskundige prognoses.

1. Diemen - Weesp viersporig
Dit project is in 1997 gerealiseerd. Bij de vervoerskundige prognoses in deze Trajectnota/MER is hiermee rekening gehouden.

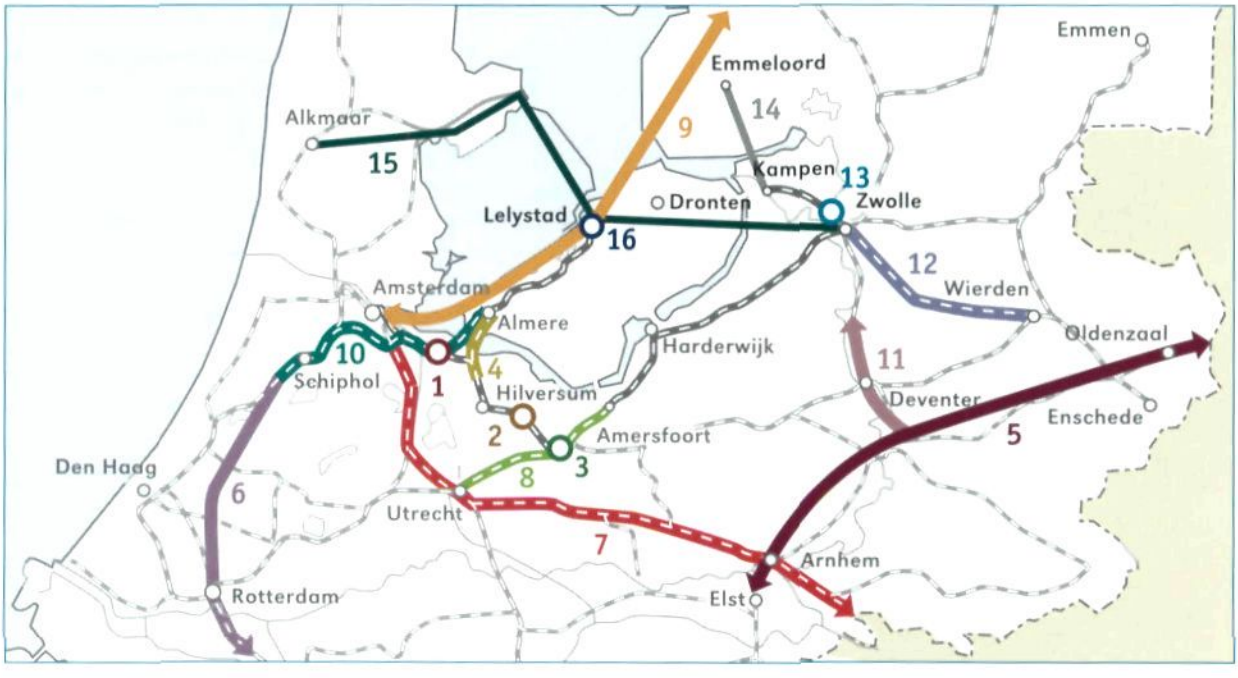
2. Knelpunt Baarn
Het opheffen van de gelijkvloerse kruising van de enkelsporige lijn naar Soest/Utrecht met de Gooilijn. Dit project wordt op termijn gerealiseerd. Bij de vervoerskundige prognoses in deze Trajectnota/MER is er van uitgegaan dat dit project is gerealiseerd bij de oplevering van de Hanzelijn.

3. Viersporigheid Amersfoort
Het gaat hier om de viersporigheid vanaf het emplacement Amersfoort tot de splitsing van de lijnen naar Zwolle/Apeldoorn en om de vrije kruising van deze beide lijnen. Dit project is in 1998 gerealiseerd. Bij de vervoerskundige prognoses in deze Trajectnota/MER is hiermee rekening gehouden.

4. Flevolijn Gooiboog
De aanleg van de Flevolijn Gooiboog (voorheen

Figuur 2.1:

Verkeer- en vervoersprojecten die relevant zijn voor de Hanzelijn



1 Diemen-Weesp viersporig
2 Knelpunt Baarn
3 Viersporigheid Amersfoort
4 Flevolijn Gooiboog
5 Noord-oostelijke verbinding van de Betuweroute
6 Hogesnelheidslijn Zuid
7 Hogesnelheidslijn Oost
8 Randstadspoor 2e fase traject Utrecht-Eemland
9 Zuiderzeelijn
10 Corridor Haarlemmermeer-Schiphol-Zuidtak-Almere
11 Goederenroute Betuweroute-Noord Nederland
12 Zwolle-Wierden
13 Zwolle Stadshagen
14 N50 Kampen-Ramspol-Emmeloord
15 rijksweg 23
16 TNLI: Functie luchthaven Lelystad

Bron: MIT 2000-2004 [29]

Flevolijn Oostboog) is opgenomen in het realisatieprogramma Railwegen Personenvervoer (categorie 0) van het MIT 2000-2004 [29]. De boog maakt rechtstreekse treinen van Flevoland naar het Gooi mogelijk. De indienststelling is gepland in 2002. Bij de vervoerskundige prognoses in deze Trajectnota/MER is er daarom van uitgegaan dat de Flevolijn Gooiboog is gerealiseerd bij de oplevering van de Hanzelijn. Bij de gekozen uitvoeringsvariant voor de Flevolijn Gooiboog is al rekening gehouden met een intensieve exploitatie. Als de komst van de Hanzelijn leidt tot een intensiever gebruik van de Flevolijn Gooiboog, zal dat niet leiden tot capaciteitsproblemen op de Flevolijn Gooiboog. De keuze voor wel of geen Hanzelijn is dan ook niet van invloed op de uitvoering van de Flevolijn Gooiboog.

5. Noord-oostelijke verbinding van de Betuweroute
De Noord-oostelijke verbinding (NOV) is een aftakking van de Betuweroute richting Oldenzaal. De beoogde functie van deze nieuwe verbinding is het accommoderen van het goederenvervoer vanuit het Rijnmond-gebied in noord-oostelijke richting (noordoost Nederland, Duitsland en verder). De aanleg van de NOV is opgenomen in het planstudieprogramma Railwegen Goederenvervoer van het MIT 2000 - 2004 [29]. In januari 1999 is de Trajectnota/MER NOV gepubliceerd. In september 1999 is op basis van deze Trajectnota/MER en de ontvangen adviezen en reacties door de minister

van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de minister van VROM, een standpunt ingenomen [30]. Besloten is "om aanleg of wijziging van de Noord-oostelijke Verbinding niet verder in overweging te nemen". De verwachting is dat met benutting van het bestaande net en de geplande uitbreidingen daarvan de vraag tot 2015 grotendeels kan worden opgevangen. Dit besluit heeft mogelijk consequenties voor de Hanzelijn.

Bij de standpuntbepaling is aanvullend besloten om een nader onderzoek uit te voeren naar "de eventuele maatregelen die nodig zijn om de spoorroute Rotterdam - Noord-Nederland voor groeiend goederenvervoer te benutten". In dit onderzoek zal worden bezien op welke wijze de goederenstroom Rotterdam - Noord-Nederland die is geprognotiseerd in het kader van de NOV, kan worden afgewikkeld. In 2015 betreft het een goederenstroom van in totaal 34 goederentreinen per etmaal voor beide richtingen samen (een stroom van 4 miljoen ton per jaar). De mogelijke route via de Flevolijn en de nog aan te leggen Hanzelijn vormt daarbij één van de nader te onderzoeken opties.

In paragraaf 3.4 'Medegebruik door goederentreinen' is de wijze waarop met bovenstaande in deze Trajectnota/MER Hanzelijn is omgegaan nader uitgewerkt.

6. Hogesnelheidslijn Zuid
In het SVV-II [18] is vastgelegd dat Nederland moet worden aangesloten op het toekomstige Europese net van hogesnelheidslijnen door middel van een HSL-Zuid en een HSL-Oost. Nadat in 1997 de Planologische Kernbeslissing HSL-Zuid is goedgekeurd door het Parlement is in 1998 het Tracébesluit genomen door de ministers van V&W en VROM. De HSL-Zuid is opgenomen in het realisatieprogramma van het MIT 2000-2004 [29]. De indienststelling zal uiterlijk in 2005 plaatsvinden. Bij de vervoerskundige prognoses in deze Trajectnota/MER is er daarom van uitgegaan dat de HSL-Zuid is gerealiseerd bij de oplevering van de Hanzelijn. Daarnaast bestaat een mogelijkheid om de spoorvervoerdiensten die worden aangeboden op de HSL-Zuid gedeeltelijk te combineren met die op de Hanzelijn. Aangezien deze mogelijkheid nog nader moet worden onderzocht en dit geen onderdeel uitmaakt van de studie naar de Hanzelijn is hiermee in deze Trajectnota/MER nog geen rekening gehouden.

7. Hogesnelheidslijn Oost
In de Planologische Kernbeslissing Schiphol heeft de regering zich uitgesproken voor een hogesnelheidsverbinding Schiphol - Amsterdam Zuid WTC - Utrecht - Arnhem - Duitse grens, conform de overeenkomst met de Bondsrepubliek Duitsland (Verdrag van Warnemünde). De onderdelen Amsterdam - Utrecht, knooppunt Utrecht en knooppunt Arnhem zijn opgenomen in het realisatieprogramma Railwegen Personenvervoer van het MIT 2000-2004 [29]. Deze onderdelen zijn naar verwachting voor de oplevering van de Hanzelijn in 2010 gerealiseerd. De trajecten Utrecht - Arnhem en Arnhem - Duitse grens (de HSL-Oost) zijn opgenomen in het planstudieprogramma Hogesnelheidslijn van het MIT 2000-2004 [29]. Over de uitvoering en de financiering wordt beslist op het moment dat het tracébesluit wordt genomen. Bij de vervoerskundige prognoses in deze Trajectnota/MER is er daarom van uitgegaan dat de HSL-Oost is gerealiseerd. Het betreft een grootschalig project in de categorie 1a. Eventueel internationaal treinvervoer vanaf de Randstad, via de Hanzelijn en Oldenzaal naar Hamburg, Berlijn en verder is concurrerend met de HSL-Oost. Dit is in paragraaf 4.2.3 'Medegebruik door internationale hogesnelheidstreinen' nader toegelicht.

8. Randstadspoor 2e fase traject Utrecht - Eemland
In het MIT 2000-2004 [29] is het traject Utrecht - Eemland opgenomen in het Integraal verkenningenprogramma als onderdeel van Randstadspoor 2e fase vanwege onvoldoende capaciteit en kwaliteit. De verkenning moet in het jaar 2000 gereed zijn. Bij de realisering van Randstadspoor worden op het traject Amersfoort - Nijkerk mogelijk drie nieuwe stations geopend. In de vervoerskundige berekeningen die Railned ten behoeve van deze Trajectnota/MER heeft uitgevoerd [52], is ervan uitgegaan dat de spoorvervoerdiensten in het kader van Randstadspoor operationeel zijn op het moment dat de Hanzelijn in gebruik wordt genomen.

9. Zuiderzeelijn
In het MIT 2000-2004 [29] is aangegeven dat de besluitvorming over de Hanzelijn zal plaatsvinden in samenhang met de nog te verrichten verkenning naar de Zuiderzeelijn, de spoorverbinding van Lelystad via Heerenveen en Drachten naar Groningen. Op hoofdlijnen zijn de twee spoorlijnen al eerder in samenhang bestudeerd. Beide lijnen leiden tot een verbetering van de spoorverbinding tussen het Noorden en de Randstad. Deze Trajectnota/MER is er bij de vervoerskundige prognoses van uitgegaan dat de Zuiderzeelijn bij de ingebruikname van de Hanzelijn (in 2010) niet is aangelegd. Aanleg van de Zuiderzeelijn in een late-

re fase wordt echter niet onmogelijk gemaakt (de Zuiderzeelijn is in het SVV-II [18] immers opgenomen als 'niet onmogelijk te maken verbinding').

Op 14 maart 2000 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat namens het kabinet een notitie aangeboden aan de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer. In deze notitie wordt geconcludeerd dat de Hanzelijn en de Zuiderzeelijn niet concurrerend maar complementair zijn.

10. Corridor Haarlemmermeer - Schiphol - Zuidtak - Almere
Vanwege te verwachten capaciteitsproblemen is in het MIT 2000-2004 [29] de hele corridor Haarlemmermeer - Schiphol - Zuidtak - Almere in het verkenningenprogramma opgenomen. Het planstudieproject Amsterdam Zuid/WTC 4-sporig (de Zuidtak van de ring rond Amsterdam) en de verkenning Almere Centrum - Almere Buiten Oost (mogelijke spoorverdubbeling), die waren opgenomen in het MIT 1998-2002, maken hiervan deel uit. De verkenning van het hele traject moet in 2001 worden afgerond. Er zijn nog geen maatregelen vastgesteld. Daarom is in dit bijlagerapport in de vervoerskundige prognoses nog geen rekening gehouden met concrete infrastructurele maatregelen, met uitzondering van de spoorverdubbeling tussen Almere Centrum en het nieuwe station Almere Buiten Oost. Bij de vervoersprognoses (zie hoofdstuk 3) en de geluidberekeningen (zie bijlagerapport C 'Huidige situatie, autonome ontwikkeling en verwachte effecten') is deze spoorverdubbeling wel meegenomen.

11. Goederenroute Betuweroute - Noord-Nederland
In het MIT 2000 - 2004 [29] is de Goederenroute Betuweroute - Noord-Nederland opgenomen in het integraal verkenningenprogramma. Deze route verloopt vanaf de Randstad via de Betuweroute, een deel van de Noord-oostelijke verbinding (NOV) en vervolgens via bestaand spoor naar Noord-Nederland (Deventer - Zwolle). Door het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat om de NOV niet langer in overweging te nemen [30] is deze verkenning niet langer relevant. Zoals reeds aangegeven bij het project NOV (nummer 5 in deze paragraaf) zal wel een nader onderzoek worden uitgevoerd naar "de eventuele maatregelen die nodig zijn om de spoorroute Rotterdam - Noord-Nederland voor groeiend goederenvervoer te benutten".

12. Zwolle - Wierden
In het kader van een mogelijke toekomstige HST Noord Oost, de hogesnelheidstreinverbinding tussen de Randstad en noordelijk en oostelijk Duitsland (Oldenzaal, Hamburg, Berlijn en verder), zijn verschillende routes onderzocht (zie ook paragraaf 3.3 'Medegebruik door internationale (hogesnelheidstreinen'). Een mogelijke route loopt via de Hanzelijn en verder via Zwolle - Wierden - Oldenzaal. Als voor deze route wordt gekozen, moet het traject Zwolle - Wierden worden verdubbeld en geëlektrificeerd. De onlangs uitgevoerde werkzaamheden aan deze spoorlijn zijn 'toekomstvast'. Dit betekent dat ze snelheden tot 160 km/uur -en daarmee de doortrekking van de Hanzelijn naar Duitsland- mogelijk maken. Het project Zwolle - Wierden is niet opgenomen in het MIT 1999-2003-2000-2009 en er wordt in deze Trajectnota/MER verder geen rekening mee gehouden. Het Hanzelijnproject zal de opwaardering van het traject Zwolle - Wierden niet onmogelijk maken.

13. Zwolle Stadshagen
Ten noordwesten van Zwolle komt stadsuitbreiding. Het gaat hier om een VINEX-locatie. Bij de tracé-alternatieven van de Hanzelijn die gebruik maken van de bestaande diesellijn tussen Kampen en Zwolle, is er rekening mee gehouden dat er een nieuw station komt: Zwolle Stadshagen. De besluitvorming over een eventueel nieuw station Stadshagen maakt echter geen deel uit van het project Hanzelijn en is niet opgenomen in het MIT 2000-2004 [29]. Uitgangspunt in deze Trajectnota/MER is dat Zwolle Stadshagen door de Hanzelijn niet onmogelijk mag worden gemaakt. Om de gevolgen van de Hanzelijn voor Zwolle Stadshagen zichtbaar te maken zijn de stadsuitbreiding en het nieuwe station meegenomen in de vervoerskundige prognoses.

14. N50 Kampen - Ramspol - Emmeloord
De aanleg van dit nieuwe tracé aan de zuidwestzijde van Kampen is opgenomen in het realisatieprogramma rijkswegen van het MIT 2000-2004 [29] en is uitgaande van de huidige planning gereed in 2004. In deze Trajectnota/MER is derhalve rekening gehouden met de komst van deze nieuwe weg, onder meer door bundeling met diverse tracé-alternatieven van de Hanzelijn.

15. Rijksweg 23
De beoogde route voor de Hanzelijn loopt grotendeels parallel met de beoogde route van rijksweg 23. Dit is een mogelijke nieuwe verbinding tussen Alkmaar en Zwolle. In het SVV-II [18] worden twee

projecten onderscheiden: de nieuwe autosnelwegverbinding Lelystad - Kampen (A23) en de nieuwe autowegverbinding Alkmaar - Hoorn - Enkhuizen - Lelystad (N23). Het parallel lopen van Hanzelijn en rijksweg 23 heeft de vraag opgeroepen of beide projecten in één studie moeten worden onderzocht. Daarom heeft de directie IJsselmeergebied van Rijkswaterstaat in 1995 de Vervoerwaardestudie rijksweg 23 laten uitvoeren. De conclusie van deze studie is dat de rijksweg 23 niet in het MIT hoeft te worden opgenomen. De mogelijke aanleg is waarschijnlijk niet vóór 2020 aan de orde. Uitgangspunt in deze Trajectnota/MER is dat aanleg van rijksweg 23 door de Hanzelijn niet onmogelijk mag worden gemaakt. In de vervoerskundige prognoses is geen rekening gehouden met de eventuele komst van rijksweg 23.

16. TNLI: Functie luchthaven Lelystad
In het kader van het TNLI-project (Toekomstige Nederlandse Luchtvaart Infrastructuur) is een aparte beleidsvisie voor de regionale luchtvaartinfrastructuur opgesteld. Deze visie wordt verwoord in het MIT 1993-2003 [28]. Gesteld wordt onder meer dat de regionale vliegvelden geen functie hebben in de capaciteitsproblematiek op Schiphol. *In de vervoerskundige prognoses is er derhalve van*uitgegaan dat luchthaven Lelystad zijn huidige regionale functie behoudt.

2.4 Groeiscenario's op basis van het beleid

Het verkeer- en vervoersbeleid is onder meer bepalend voor de prijsontwikkeling voor de auto en het openbaar vervoer. De prijsontwikkeling is weer van invloed op de vervoerskundige prognoses voor de Hanzelijn. Maar de wijze waarop het verkeer- en vervoersbeleid vormgegeven wordt is niet zeker. Er zijn onzekerheden wat betreft de ontwikkeling van de vaste en variabele autokosten, Rekening Rijden en (compensatie van) parkeertarieven. Daarom zijn voor de prijsontwikkelingen van 1990 tot 2010 in dit bijlagerapport twee groeiscenario's gehanteerd [49]:

- een hoog groeiscenario waarin de stijging van de OV-tarieven relatief beperkt is en de stijging van de autokosten relatief fors; dit scenario leidt dan ook tot relatief hoog treingebruik
- een laag groeiscenario waarin de stijging van de OV-tarieven relatief fors is en de stijging van de autokosten relatief beperkt; dit scenario leidt dan ook tot relatief laag treingebruik.

In tabel 2.1 staan de uitgangspunten van de beide groeiscenario's. Uit berekeningen blijkt dat het verschil in gebruik van de trein tussen een hoog en laag groeiscenario, uitgedrukt in aantallen reizen of in- en uitstappers, ongeveer 8% is. Hierbij maakt het niet uit om welk spoortraject het gaat. Ook als de frequentie van de treinen varieert of als de aan*sluitingen en de stopplaatsen van de treinen veran*deren, blijft het verschil tussen de twee scenario's 8%. In appendix 3 'Achtergronden en methodiek bepaling vervoerwaarde' is nader beschreven op welke wijze de groeiscenario's in de vervoerskundige berekeningen zijn meegenomen.

Tabel 2.1: Groeiscenario's op basis van het verkeers- en vervoersbeleid voor de periode 1990 - 2010

	Hoog groeiscenario [1]	*Laag groeiscenario* [1]
Variabele autokosten [2]	108	102
Rekening Rijden	Ja	Ja
Compensatie Rekening Rijden	Nee	Ja
Parkeertarieven	200	200
OV-tarieven		
– trein woon-werk	128	135
– trein overig	110	128
– bus/tram/metro	115	128
Taakstelling Schiphol [3]	Ja	Ja
Huidige functie vliegveld Lelystad	Ja	Ja

1] Het prijspeil in 2010 is weergegeven in verhouding tot het prijspeil in 1990.
2] Benzineprijs (marktprijs en accijns) en technische ontwikkeling (brandstofefficiency).
3] Groei tot 44 miljoen reizigers, waarvan 40% met OV van/naar Schiphol.

Bron: Vervoerwaardestudie [49]

3 Het gebruik en de vervoerwaarde van de Hanzelijn

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het gebruik en de vervoerwaarde van de Hanzelijn. Conform de (neven-)doelen van de Hanzelijn beschreven in paragraaf 1.4 wordt in de paragrafen 3.2 tot en met 3.4 ingegaan op:

- gebruik en vervoerwaarde van de Hanzelijn als nationale reizigerslijn
- medegebruik door internationale (hogesnelheids)treinen (nevendoel)
- medegebruik door goederentreinen (nevendoel).

In paragraaf 3.5 worden een aantal ontwikkelingen geschetst die van invloed kunnen zijn op het gebruik van de Hanzelijn in de verdere toekomst. De gepresenteerde informatie en berekeningsresultaten worden in het volgende hoofdstuk gebruikt om te beoordelen of met de aanleg en exploitatie van de Hanzelijn de gestelde (neven-)doelen worden gerealiseerd.

3.2 Gebruik en vervoerwaarde als nationale reizigerslijn

In deze paragraaf wordt ingegaan op het gebruik en de waarde van de Hanzelijn voor het nationale reizigersvervoer. In de paragrafen 3.2.2 tot en met 3.2.5 wordt de berekende vervoerwaarde van de Hanzelijn gepresenteerd aan de hand van de volgende vier aspecten:

- hoeveel reizen zullen er worden gemaakt op de Hanzelijn?
- wat is de herkomst en bestemming van de reizigers?
- gaat het om nieuwe reizen of om vervanging (substitutie) van andere reizen (vanuit trein/bus/auto)?
- hoeveel in- en uitstappers krijgen de verschillende stations aan de Hanzelijn?

Per aspect wordt aangegeven op welke wijze gebruik gemaakt is van de groeiscenario's als gevolg van het verkeer- en vervoerbeleid voor de periode 1990 - 2010 (zie paragraaf 2.4 'Groeiscenario's op basis van het beleid'). Eerst worden in paragraaf 3.2.1 de aannames beschreven die gebruikt zijn bij alle vervoerskundige berekeningen die door Railned uitgevoerd zijn. Dit zijn de aannames met betrekking tot de wijze waarop spoorvervoerdiensten op de Hanzelijn (en Flevolijn) aangeboden worden. Alle gepresenteerde vervoerwaardecijfers gelden voor het jaar 2010, het jaar waarop volgens het MIT 2000-2004 [29] de Hanzelijn in gebruik genomen zou kunnen worden. Daarbij wordt steeds de situatie mét Hanzelijn vergeleken met de situatie dat er geen Hanzelijn wordt aangelegd: de autonome ontwikkeling.

3.2.1 Aanbodmodel

In de door Railned uitgevoerde vervoerskundige berekeningen [49, 52] zijn aannames gedaan met betrekking tot de wijze waarop spoorvervoerdiensten op de Hanzelijn (en Flevolijn) aangeboden worden. Aannames zijn nodig omdat het daadwerkelijke aanbod van spoorvervoerdiensten op de Hanzelijn en andere lijnen in 2010 nu nog niet bekend is, maar pas te zijner tijd duidelijk zal worden. Het aanbod is immers afhankelijk van de wijze waarop de vervoerders deze lijnen gaan exploiteren.

Bij het definiëren van het aanbodmodel voor 2010 is zoveel mogelijk aangesloten bij het beleid zoals dat is verwoord in het Tweede Tactische Pakket [21] (zie ook paragraaf 2.2.1: 'Verkeer en vervoer'), alsmede bij projecten die buiten het TTP worden gefinancierd, zoals de HSL-Zuid, de HSL-Oost en de Betuweroute. In het aanbodmodel is niet uitgegaan van doorgaande verbindingen over de HSL-Zuid en de Hanzelijn. In het tekstkader is toegelicht waarom ervoor gekozen is om slechts van één aanbodmodel uit te gaan bij de berekeningen.

Aanbodmodellen

Uit de nadere vervoeranalyse van Railned uit 1998 [47] blijkt dat naast het aanbodmodel dat hier wordt gehanteerd, ook andere realistische modellen denkbaar zijn, bijvoorbeeld in combinatie met de HSL-Zuid. Bovendien heeft de nieuwe route van de Randstad naar het noorden en noordoosten van het land via de Hanzelijn gevolgen voor de totale structuur van het landelijke Intercity-net. De aanbodstructuur en de bijbehorende vervoerwaarde zal in het kader van de HSL-Zuid gedetailleerder worden onderzocht. Dat geeft mogelijk kleine aanpassingen ten opzichte van het hier gebruikte aanbodmodel. Dit zal overigens niet tot verschillen leiden ten opzichte van de milieu-effecten die in deze Trajectnota/MER zijn gepresenteerd. Wel kan het leiden tot marginale vervoerkundige afwijkingen die (minimale) gevolgen kunnen hebben voor de bedrijfseconomische aspecten van de Hanzelijn (rentabiliteit, exploitatie e.d.). Het in dit bijlagerapport gehanteerde aanbodmodel is realistisch en geeft voldoende beeld van het toekomstige gebruik van de Hanzelijn. Het hanteren van een ander aanbodmodel zal naar verwachting niet leiden tot andere conclusies. Daarom zijn in dit bijlagerapport geen verschillende aanbodmodellen gebruikt.

Welke aannames liggen ten grondslag aan het hier gehanteerde aanbodmodel? Achtereenvolgens gaat het om het mogelijke Hanzelijntracé, de snelheden

van treinen, de bediening van stations en de mogelijke stopplaatsen van treinen. Een nadere toelichting is te vinden in appendix 3: 'Achtergronden en methodiek bepaling vervoerwaarde'. Zoals reeds in paragraaf 1.3: 'Wat is de Hanzelijn', is aangegeven, geldt verder als algemeen uitgangspunt dat de bestaande '2 x per uur' dienstregeling op de Kamperlijn, tussen het huidige station in Kampen en Zwolle, niet onmogelijk wordt gemaakt door de dienstregeling op de Hanzelijn.

Het mogelijke Hanzelijntracé
Bij de bepaling van de vervoerwaarde van de Hanzelijn is uitgegaan van een gemiddeld tracé voor de Hanzelijn. Dit betekent dat voor de verschillende vervoerskundige parameters geen marge wordt gepresenteerd gebaseerd op de tracés zoals deze in de Startnotitie [38] zijn gepresenteerd. Uitzondering hierop vormt het aantal in- en uitstappers. Dat aantal wordt immers mede beïnvloed door de lengte van het tracé en de ligging van de verschillende stations [52].

Snelheden van treinen op de Hanzelijn
Zoals al in paragraaf 1.3 'Wat is de Hanzelijn?' is aangegeven, is het uitgangspunt dat de Hanzelijn geschikt wordt gemaakt voor snelheden tot en met 200 km/uur. Daarom is ook bij de bepaling van de vervoerwaarde uitgegaan van een maximum snelheid van 200 km/uur op de Hanzelijn.

Snelheden van treinen op de Flevolijn
De Flevolijn is nu geschikt voor 140 km/uur. Om de snelheid op te voeren naar 160 km/uur zijn beperkte infrastructurele aanpassingen aan het spoor nodig. Voor 200 km/uur zijn ingrijpende aanpassingen aan zowel spoor als materieel nodig. In deze Trajectnota/MER is daarom voor de Flevolijn uitgegaan van een maximum snelheid van 160 km/uur. (200 km/uur op de Flevolijn leidt bovendien slechts tot een geringe extra verbetering van de vervoerwaarde ten opzichte van de verbetering die met 160 km/uur al wordt bereikt.)

Bediening van de stations
Zoals al aangegeven in paragraaf 2.2.1 'Verkeer en vervoer' wordt gestreefd naar het realiseren van een drietreinensysteem in de vorm van een Intercitynet (IC), een Interregionet (IR) en een Aggloregionet (AR). Voor de Hanzelijn wordt in het aanbodmodel uitgegaan van:

- twee IC-treinen per uur (één vanaf Amsterdam en één vanaf Den Haag) via de Hanzelijn, naar respectievelijk Groningen en Leeuwarden
- twee IR-treinen per uur (één vanaf Amsterdam en één vanaf Schiphol) via de Hanzelijn, naar Zwolle
- geen AR-treinen over de Hanzelijn, wel over de Flevolijn (tot Almere Buiten Oost).

Drie-treinensysteem
IC = Intercity-trein
IR = Interregio-trein (in het spraakgebruik 'sneltrein')
AR = Aggloregio-trein (in het spraakgebruik 'stoptrein')

Stopplaatsen van treinen
In het gebruikte aanbodmodel stoppen de IC-treinen niet tussen Almere Centrum en Zwolle. De IR-treinen daarentegen doen alle (mogelijke) Hanzelijn-stations aan: Lelystad Centrum, Dronten, Kampen, Zwolle Stadshagen (voor zover deze dan in dienst is gesteld) en Zwolle. Zwolle Stadshagen is een mogelijk nieuw station bij de VINEX-locatie ten noordwesten van Zwolle. De besluitvorming over een eventueel nieuw station Stadshagen maakt geen deel uit van de procedure voor de Hanzelijn. Zoals reeds aangegeven in paragraaf 2.3 'Relatie met andere verkeer- en vervoersprojecten' is het uitgangspunt in deze Trajectnota/MER dat Zwolle Stadshagen door de Hanzelijn niet onmogelijk mag worden gemaakt. Om de gevolgen van de Hanzelijn voor Zwolle Stadshagen zichtbaar te maken is het nieuwe station wel meegenomen in het gebruikte aanbodmodel.

3.2.2 Aantallen reizen per dag
Het drukste traject van de Hanzelijn is het traject tussen Lelystad en Dronten. Op dit traject worden op een gemiddelde werkdag naar schatting, voor beide richtingen samen, 27.300 reizen gemaakt [49]. Dit is het aantal bij het hoge groeiscenario. Bij het lage groeiscenario zijn het 8% minder reizen. Het aantal reizen is vrijwel gelijk verdeeld over IC-treinen en IR-treinen, namelijk elk circa 13.650 reizen. Dit betekent dat de te verwachten bezetting van de Hanzelijn geen hoger aanbod rechtvaardigt dan twee IC-treinen en twee IR-treinen per uur. Dit is conform het gehanteerde aanbodmodel. Ter vergelijking: de bezetting van IC-treinen op soortgelijke trajecten als Amersfoort - Apeldoorn en Eindhoven - Roermond is 15.000 à 20.000 reizen voor beide richtingen samen op een gemiddelde werkdag.

Tegenover de relatief lage bezetting staat dat de gemiddelde reisafstand van reizigers die geheel of gedeeltelijk gebruik maken van de Hanzelijn hoog

is: ongeveer 120 kilometer. Ter vergelijking: de gemiddelde reisafstand van alle treinreizen in Nederland ligt net boven de 40 kilometer.

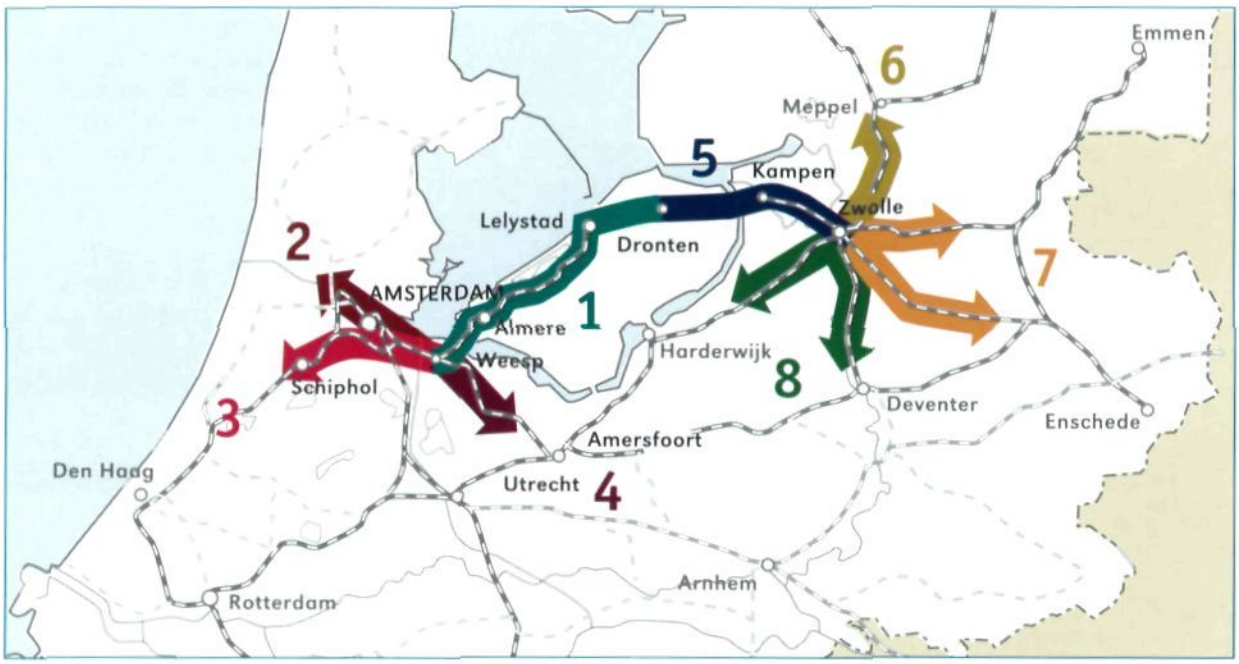
3.2.3 Herkomst en bestemming van reizigers

Waar komen de reizigers van de Hanzelijn vandaan en waar gaan ze naar toe? Met andere woorden: wat is hun herkomst en wat is hun bestemming? Om een antwoord te krijgen op deze vraag, zijn de stations in Nederland in een aantal groepen ingedeeld [49]. Het gaat om vier groepen aan de zuidelijke en westelijke kant van de Hanzelijn en vier groepen aan de noordelijke en oostelijke kant van de Hanzelijn. In figuur 3.1 wordt de indeling in groepen stations uitgebeeld.

In tabel 3.1 zijn de herkomst en bestemming van de reizen (per dag) op de Hanzelijn tussen de verschillende groepen stations weergegeven. Het aantal reizen per dag waarbij geheel of gedeeltelijk gebruik wordt gemaakt van de Hanzelijn is in totaal 32.200 voor beide richtingen samen (waarvan

Figuur 3.1

Groepen stations bij het bepalen herkomst-bestemmingsrelaties



Bron: Vervoerwaardestudie [49]

De vier groepen aan de zuidelijke en westelijke kant van de Hanzelijn zijn:

1 Flevo Zuid: stations Weesp en Dronten en tussenliggende stations
2 Randstad Noord: onder meer station Amsterdam CS en verder noordelijk. Het gaat om stations waar reizigers in- en uitstappen die Flevoland in- of uitgaan via het baanvak Weesp - Diemen
3 Randstad Zuid: onder meer de stations Schiphol en Den Haag. Het gaat om stations waar reizigers in- en uitstappen die Flevoland in- of uitgaan via het baan vak Weesp - Diemen Zuid (Zuidelijke tak)
4 Rest van Nederland: de stations waar reizigers in- en uitstappen die Flevoland in- of uitgaan via het baanvak Almere Poort - Naarden/Bussum (Gooiboog).

De vier groepen aan de noordelijke en oostelijke kant van de Hanzelijn zijn:

5 Flevo Noord: stations Dronten en Zwolle en tussenliggende stations
6 Noorden: de stations waar reizigers in- en uitstappen die Flevoland in- of uitgaan via het baanvak Zwolle - Meppel
7 Emmen/Enschede: de stations waar reizigers in- en uitstappen die Flevoland in- of uitgaan via het baanvak Zwolle - Dalfsen of Zwolle - Wierden
8 Rest van Nederland: de stations waar reizigers in- en uitstappen die Flevoland in- of uitgaan via het baanvak Zwolle - Deventer of de Veluwelijn (de lijn Amersfoort - Zwolle).

27.300 reizen in ieder geval ook over het traject Lelystad - Dronten gaan; zie paragraaf 3.2.2). Dit is het aantal dat geldt voor het hoge groeiscenario. In het lage groeiscenario zijn het 8% minder reizen. Het aantal reizen van en naar de stations in de groep 'Rest van Nederland' (1.700) is in de Vervoerwaardestudie [49] niet verder uitgesplitst naar de verschillende groepen stations.

Het totaal aantal reizen via de Hanzelijn gepresenteerd in dit bijlagerapport is gebaseerd op het aantal reizen *tussen* de verschillende groepen stations. De reizen op de Hanzelijn *binnen* de groepen stations zijn niet meegenomen. Binnen de stationsgroep Flevo Noord zijn dit bijvoorbeeld reizen tussen Kampen en Zwolle (600 reizen). Het daadwerkelijke aantal reizen waarbij geheel of

Tabel 3.1: Herkomst en bestemming van de reizen op de Hanzelijn (per dag)

Westelijke kant van de Hanzelijn	*Oostelijke kant van de Hanzelijn*			
	5 Flevo Noord	**6** Noorden	**7** Emmen/ Enschede	Totaal
1 Flevo Zuid	9.700	600	400	10.700
2 *Randstad Noord*	3.700	5.300	1.000	10.000
3 Randstad Zuid	3.900	4.400	1.500	9.800
Subtotaal	17.300	10.300	2.900	30.500
4 en **8** Rest van Nederland	-	-	-	1.700
Totaal				32.200

Bron: Vervoerwaardestudie [49]; bewerking Arcadis.

Tabel 3.2: Nieuwe reizen en substitutie via de Hanzelijn (per dag)

	Aantal reizen	*Percentage*
Nieuwe reizen	13.500	42%
Substitutie	18.700	58%
- vanuit andere treinroutes	*12.500*	*39%*
- vanuit bus	*5.000*	*15%*
- vanuit auto	*1.200*	*4%*
Totaal	32.200	100%

Bron: Vervoerwaardestudie [49]; bewerking Arcadis.

Tabel 3.3 Mogelijke motieven van de nieuwe reizen via de Hanzelijn (per dag)

	Aantal nieuwe reizen	*Percentage*
Woon-werk	3.100	23%
Onderwijs enz.	2.000	15%
Zakelijk	1.600	12%
Winkelverkeer en overig	6.800	50%
Totaal	13.500	100%

Bron: KPMG [9]

gedeeltelijk gebruikt wordt gemaakt van de Hanzelijn is dus groter dan 32.200 voor een werkdag voor beide richtingen samen.

3.2.4 Nieuwe reizen en substitutie

Zijn de circa 32.200 reizen (per dag, voor beide richtingen samen) over de Hanzelijn nieuwe reizen of zijn het reizen die anders met andere vervoermiddelen worden gemaakt (substitutie)?

In tabel 3.2 wordt het aandeel nieuwe reizen en substitutie via de Hanzelijn weergegeven. Bij substitutie wordt onderscheid gemaakt tussen:

- substitutie vanuit andere treinroutes
- substitutie vanuit de auto
- substitutie vanuit de bus.

In de gebruikte modellen [49] is substitutie van langzaam verkeer (fiets, bromfiets) buiten beschouwing gelaten. Hierna worden de effecten uit tabel 3.2 nader toegelicht.

Nieuwe reizen

Het aantal echt nieuwe verplaatsingen op de Hanzelijn is ongeveer 13.500 per dag voor beide richtingen samen. Dit is bijna 42% van het totale aantal reizen via Hanzelijn. In tabel 3.3 worden de (mogelijke) motieven van deze nieuwe reizen weergegeven [7].

Substitutie vanuit andere treinroutes

Bijna 39% van de reizen via de Hanzelijn (circa 12.500 reizen voor beide richtingen samen) zal zonder Hanzelijn plaatsvinden via andere treinroutes. Aanleg en exploitatie van de Hanzelijn leidt dus tot minder reizen via andere lijnen, met name op de Gooi- en de Veluwelijn, de verbinding Utrecht - Amersfoort en de Kamperlijn. In tabel 3.4 en figuur 3.2 wordt het effect van de Hanzelijn op het aantal reizen (per dag) via andere lijnen in beeld gebracht [49, 52].

De afname van het aantal reizen op andere lijnen wordt niet uitsluitend veroorzaakt door substitutie van reizen naar de Hanzelijn. Uitgaande van het aanbodmodel uit de Vervoerwaardestudie [49] heeft de aanleg en de exploitatie van de Hanzelijn ook gevolgen voor de bediening en stopplaatsen op andere lijnen. Het belangrijkste verschil ten opzichte van de huidige situatie is dat de IC-treinen vanaf Amsterdam en Den Haag naar het noorden van het land niet langer via de Gooi- en Veluwelijn of via Utrecht, maar via de Hanzelijn rijden. Enerzijds heeft dit als voordeel voor de reiziger dat de AR-trein tussen Amersfoort en Zwolle niet hoeft te worden onderbroken in Harderwijk, waardoor geen extra overstap nodig is. Anderzijds heeft dit als nadeel voor de reiziger een slechtere bediening van de stations langs de bestaande routes (Harderwijk zou bij dit aanbodmodel bijvoorbeeld zijn incidentele rechtstreekse verbinding met Amersfoort en Zwolle kunnen verliezen). Als gevolg van de wijzigingen in het treinaanbod door de aanleg en de exploitatie van de Hanzelijn zal een deel van de huidige reizen via andere lijnen niet meer worden gemaakt ('vraaguitval'). In tabel 3.5 wordt de verdeling tussen 'substitutie' en 'vraaguitval' aangeven voor de afname van het aantal reizen als gevolg van de Hanzelijn.

Substitutie vanuit de auto

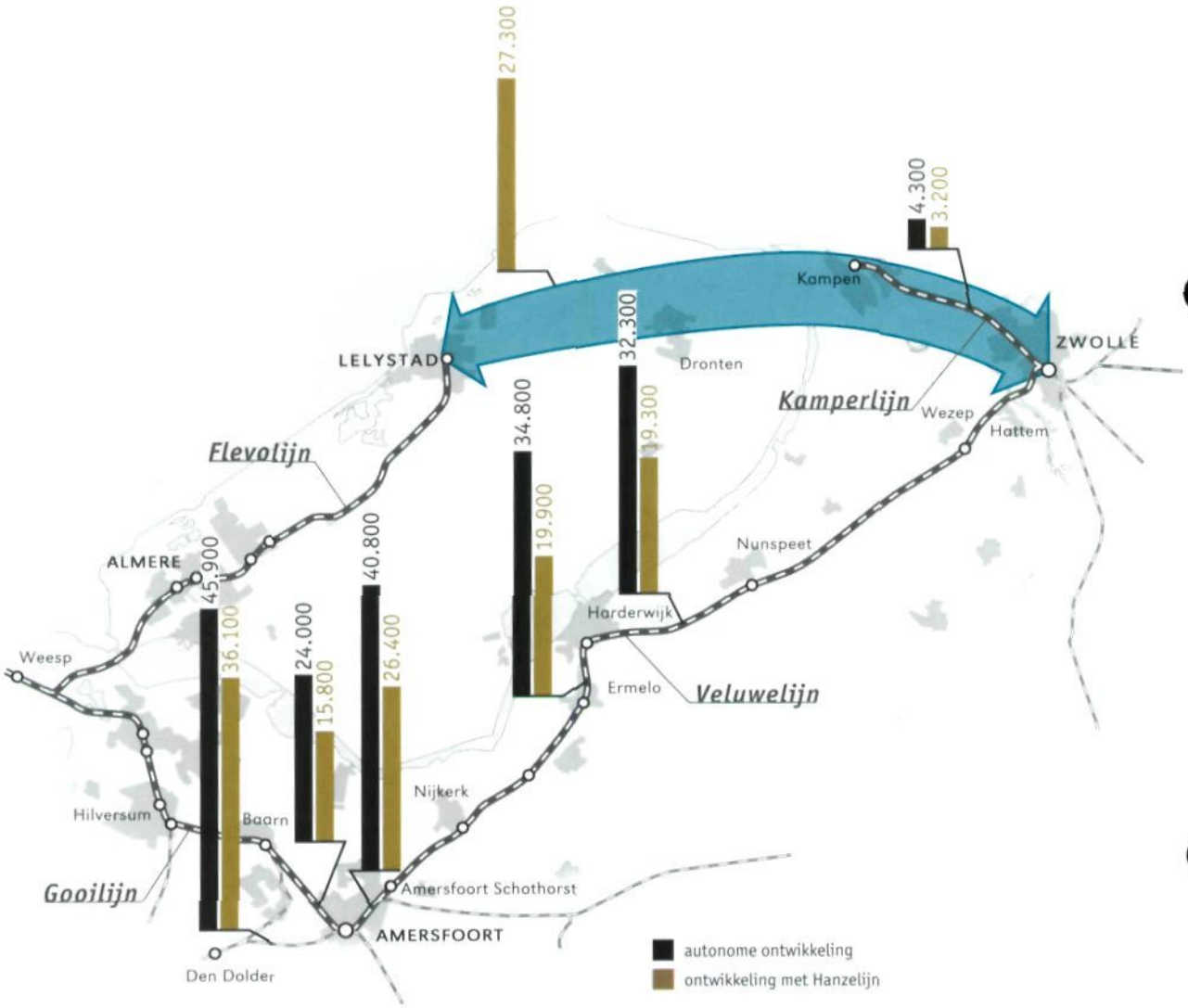
Voor een aantal belangrijke verbindingen is onderzocht hoeveel mensen de auto zullen laten staan als de Hanzelijn er komt. Niet onderzocht is of het aantal autoverplaatsingen op de Veluwe zal toenemen als gevolg van het verlies aan kwaliteit op de Veluwelijn (zie ook hiervoor). Binnen Flevoland is een afname van bijna 2% te zien in het aantal autoritten. Het aantal ritten van en naar Flevoland daalt met bijna 1%. Het autoverkeer tussen Flevoland en regio Zwolle laat de grootste afname zien: bijna 3%. Bij verbindingen over langere afstand, zoals Randstad - Noord-Nederland, kan geen effect worden aangetoond. In totaal neemt het aantal autoverplaatsingen in Nederland op een gemiddelde werkdag als gevolg van de Hanzelijn af met 1.200. Met andere woorden bij 1.200 reizen die via de Hanzelijn worden gemaakt, gaat het om reizen die anders met de auto worden gemaakt. Dit is bijna 4% van het totale aantal reizen via de Hanzelijn.

Substitutie vanuit de bus

Als gevolg van de Hanzelijn reizen minder mensen met de bus in Flevoland en directe omgeving. Het aantal busverplaatsingen over langere afstand daalt naar verwachting met 6 à 7%. Dit zijn circa 2.000 verplaatsingen, bijvoorbeeld met Interliners. Het aantal busverplaatsingen als transport van en naar de trein laat een sterkere afname zien: ruim 20%. Dit zijn circa 3.000 verplaatsingen. Deze verplaatsingen met bus en trein worden gesubstitueerd door verplaatsingen die geheel over de Hanzelijn plaatsvinden. Substitutie vanuit de bus zorgt in totaal voor ruim 15% van het aantal reizen over de Hanzelijn.

Figuur 3.2:

Effect van de Hanzelijn op het aantal reizen via andere lijnen (per dag)



Bron: Vervoerwaardestudie [49] en Tracés Hanzelijn [52]; bewerking Arcadis.

Tabel 3.4: Effect van de Hanzelijn op het aantal reizen via andere lijnen (per dag)

	Autonome ontwikkeling	*Hanzelijn*	*Afname*	*Percentage*
Gooilijn				
Baarn - Amersfoort	24.000	15.800	8.200	34%
Veluwelijn				
Amersfoort - Amersfoort Schothorst	40.800	26.400	14.400	35%
Ermelo - Harderwijk	34.800	19.900	14.900	43%
Harderwijk - Nunspeet	32.300	19.300	13.000	40%
Kamperlijn				
Kampen - Zwolle	4.300	3.200	1.100	26%
Utrecht - Amersfoort				
Den Dolder - Amersfoort	45.900	36.100	9.800	21%

Bron: Vervoerwaardestudie [49] en Tracés Hanzelijn [52]; bewerking Arcadis.

Tabel 3.5: Substitutie en vraaguitval als gevolg van de Hanzelijn (per dag)

	Afname	*Aandeel substitutie*	*Aandeel vraaguitval*
Gooilijn			
Baarn - Amersfoort	8.200	7.400	800
Veluwelijn			
Amersfoort - Amersfoort Schothorst	14.400	12.500	1.900
Ermelo - Harderwijk	14.900	12.400	2.500
Harderwijk - Nunspeet	13.000	12.300	700
Utrecht - Amersfoort			
Den Dolder - Amersfoort	9.800	5.900	3.900

Bron: Vervoerwaardestudie [49] en Tracés Hanzelijn [52]; bewerking Arcadis.

Tabel 3.6: Aantal in- en uitstappers op (mogelijke) stations (per dag)

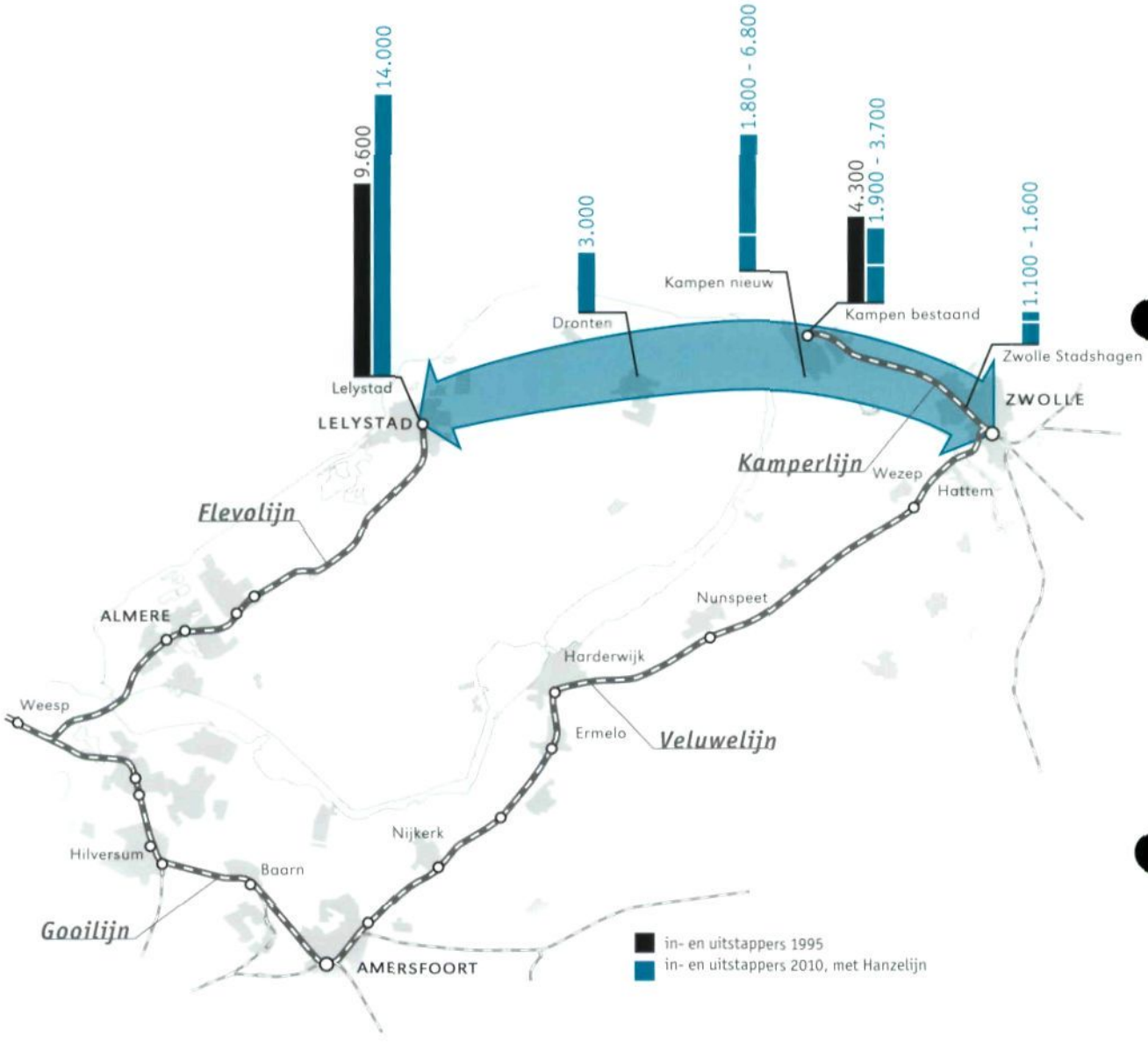
	1995	*Hanzelijn (2010)*
Lelystad totaal	9.600	14.000
– richting Zwolle	-	*2.500*
– richting Almere	*9.600*	*11.500*
Dronten	-	3.000
Kampen bestaand station	4.300	1.900 - 3.700
Kampen nieuw station totaal [1]	-	1.800 - 6.800
– richting Lelystad	-	*1.400 - 4.000*
– richting Zwolle	-	*400 - 2.800*
Zwolle Stadshagen	-	1.100 - 1.600

Bron: Tracés Hanzelijn [49]; bewerking Arcadis.

[1] Er zijn in de planstudiefase tracé-alternatieven overwogen waarbij er in Kampen geen nieuw station wordt gerealiseerd. In zo'n geval is er bij 'Kampen nieuw' uiteraard geen sprake van in- en uitstappers.

Figuur 3.3:

Aantal in- en uitstappers op (mogelijke) stations (per dag) [1]



Bron: Tracés Hanzelijn [52]; bewerking Arcadis.

[1] Er zijn in de planstudiefase tracé-alternatieven overwogen waarbij er in Kampen geen nieuw station wordt gerealiseerd. In zo'n geval is er bij Kampen nieuw uiteraard geen sprake van in- en uitstappers.

3.2.5 Aantallen in- en uitstappers

In tabel 3.6 staat het aantal in- en uitstappers per dag op de bestaande en mogelijke nieuwe stations weergegeven. Dit zijn de aantallen gebaseerd op het hoge groeiscenario. In figuur 3.3 worden de totalen weergegeven. In appendix 3 'Achtergronden en methodiek bepaling vervoerwaarde' is de gebruikte 'kringenmethode' toegelicht.

Zoals beschreven in paragraaf 1.3 'Wat is de Hanzelijn' krijgt Kampen *mogelijk* een nieuw station aan de Hanzelijn. Zoals eerder is aangegeven is er bij de vervoerskundige berekeningen vanuit gegaan dat de bestaande '2 x per uur' dienstregeling op de Kamperlijn tussen het huidige station in Kampen en Zwolle niet onmogelijk wordt gemaakt door de dienstregeling op de Hanzelijn. Omdat diverse stationslocaties mogelijk zijn laat tabel 3.6 een grote marge zien in het aantal in- en uitstappers bij zowel het nieuwe als het bestaande station in Kampen.

Bij sommige tracé-alternatieven is *geen* nieuw station bij Kampen voorzien. In dat geval zijn er uiteraard geen in- en uitstappers op het nieuwe station Kampen. Het aantal in- en uitstappers op het bestaande station Kampen wordt dan op 4.400 per dag geschat [49].

Zoals in paragraaf 3.2.1 "Aanbodmodel" is aangegeven is Zwolle Stadshagen meegenomen in de vervoerskundige berekeningen om de gevolgen van de Hanzelijn voor dit nieuwe station aan de Kamperlijn zichtbaar te maken. Maar slechts een aantal tracé-alternatieven van de Hanzelijn maakt gebruik van de Kamperlijn en dus van het mogelijk nieuwe station Zwolle Stadshagen (zie paragraaf 1.3 'Wat is de Hanzelijn?'). Daarom laat tabel 3.6 ook voor dit station een grote marge zien in het aantal in- en uitstappers.

3.3 Medegebruik door internationale (hogesnelheids)treinen

In de rapportage Vervoerwaarde HST Noord Oost van Railned uit 1997 [50] komt het gebruik van de Hanzelijn door internationale treinen aan de orde. Onder de HST Noord Oost wordt de hogesnelheidstreinverbinding tussen de Randstad en noordelijk en oostelijk Duitsland verstaan (Oldenzaal, Hamburg, Berlijn en verder). Hiervoor zijn binnen Nederland drie routes onderzocht:

- de huidige route via Amersfoort, Apeldoorn en Deventer
- de route via Arnhem in combinatie met de Noordoostelijke verbinding. Door het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat om de NOV niet langer in overweging te nemen [30] is deze route niet langer relevant
- de route via de Hanzelijn. Voor deze route moet het traject Zwolle - Wierden worden verdubbeld en geelektrificeerd. Halteplaatsen zijn onder meer Almere en Zwolle (dus niet Lelystad).

De belangrijkste conclusie van de rapportage is:

- op basis van de vervoerwaarde is geen voorkeur uit te spreken voor één van de onderzochte routes
- realisatie van de HST Noord Oost leidt tot een afname van het aantal reizigers op de HSL-Oost; van de onderzochte routes is de Hanzelijn het minst concurrerend met de HSL-Oost
- het is voor geen enkele route mogelijk om de HST Noord Oost bij een halfuursfrequentie of een uurfrequentie op rendabele wijze te exploiteren; het aanpassen van bestaande en geplande infrastructuur voor alleen de HST Noord Oost is dan ook niet gerechtvaardigd
- de HST Noord Oost leidt nauwelijks tot een vergroting van het marktaandeel van de trein in het Nederlands-Duits vervoer.

Volgens de rapportage kan de verbinding tussen de Randstad en Noord- en Oost-Duitsland al verbeterd worden met één extra conventionele trein per twee uur per richting. Ook voor deze conventionele trein is op voorhand geen voorkeursroute aan te geven. Er zijn twee mogelijkheden:

- één keer per twee uur een extra trein, onder voorwaarde dat voldoende capaciteit voorhanden is
- één keer per twee uur een internationale trein in plaats van een IC-trein, onder voorwaarde dat de internationale trein ook een binnenlandse functie krijgt.

Op basis van deze studie is nog geen beslissing genomen over de komst van een HST Noord Oost en de route van deze trein.

In de Richtlijnen [25] wordt gevraagd om met betrekking tot het eventuele gebruik van de Hanzelijn door internationale (hogesnelheids)treinen twee scenario's in beschouwing te nemen: een scenario zonder en een scenario met medegebruik. In deze Trajectnota/MER is er voor gekozen om geen verschillende scenario's te onderzoeken, aangezien:

- de komst en de route van een eventuele HST Noord Oost nog uiterst onzeker zijn
- uitgangspunt is dat de Hanzelijn geschikt wordt gemaakt voor snelheden tot en met 200 km/uur, zodat medegebruik mogelijk is

— de verschillen in effecten tussen een scenario mét en een scenario zónder HST Noord Oost, gezien de te verwachten lage rijfrequenties, beperkt zijn.

3.4 Medegebruik door goederentreinen

3.4.1 Relevante goederenstromen

Met betrekking tot medegebruik van de Hanzelijn door goederentreinen zijn mogelijk drie goederenstromen relevant:

— van het IJmond-gebied naar Noord-Nederland
— van het Rijnmond-gebied naar Noord-Nederland
— lokaal goederenvervoer.

Hierna worden deze drie stromen nader toegelicht.

Van IJmond naar Noord-Nederland

In de vervoerwaardestudie [49] staat dat voor de afwikkeling van de goederenstromen van IJmond naar het noorden in eerdere goederenstudies een Hanzelijn niet nodig is geacht. Uit prognoses van Railned [53] blijkt dat er als gevolg van deze goederenstroom in 2010 geen regulier goederenvervoer op de Hanzelijn te verwachten is. Volgens deze prognose gaat het om 1 goederentrein per richting per dag op de relatie IJmond - Noord-Nederland. Dit aanbod kan worden afgewikkeld via bestaand spoor (de Gooi- en Veluwelijn).

Van Rijnmond naar Noord-Nederland

Bij het opstellen van deze Trajectnota/MER is er tot september 1999 vanuit gegaan dat het goederenvervoer van Rijnmond in noordelijke en oostelijke richting via de nieuwe hoofdtransportassen *Betuweroute en de Noord-oostelijke verbinding* (NOV) gaat verlopen. Zoals beschreven in paragraaf 2.3 'Relatie met andere verkeer- en vervoersprojecten' is in september 1999 door de minister van Verkeer en Waterstaat besloten om "aanleg of wijziging van de Noord-Oostelijke Verbinding niet verder in overweging te nemen". Daarbij is ook aangegeven dat als er wordt besloten tot aanleg van de Hanzelijn, de goederentreinen vanaf Rotterdam via de Flevolijn en de Hanzelijn naar Noord-Nederland kunnen rijden. Als de Hanzelijn niet wordt aangelegd zal ook op langere termijn de route via Amersfoort en Zwolle gebruikt moeten worden. [30]. Bij de standpuntbepaling is aanvullend besloten om een nader onderzoek uit te voeren naar "de eventuele maatregelen die nodig zijn om de spoorroute Rotterdam - Noord-Nederland voor groeiend goederenvervoer te benutten". In dit onderzoek zal worden bezien op welke wijze de goederenstroom Rotterdam - Noord-Nederland geprognotiseerd in het kader van de NOV, kan worden afgewikkeld. In 2015 betreft het een goederenstroom van in totaal 34 goederentreinen per etmaal voor beide richtingen samen. De mogelijke route via de Flevolijn en de nog aan te leggen Hanzelijn vormt daarbij één van de nader te onderzoeken opties. In het tekstkader worden kort de resultaten gepresenteerd van een eerste globale verkenning, zoals deze zijn opgenomen bij het ministeriële standpunt over de NOV [30].

Globale verkenning goederenvervoer Rotterdam - Noord-Nederland [30]

Bestaand spoor

De treinen naar Noord-Nederland moeten de route volgen via Gouda, Breukelen, Amsterdam-Zuidtak, Weesp en verder via Amersfoort en Zwolle. Deze route wordt ook momenteel al gebruikt door goederentreinen en er zijn ook in de toekomst goederenpaden tussen het reizigersvervoer gereserveerd. Voor toekomstig gebruik van deze paden (en met name de kwaliteit/betrouwbaarheid daarvan) zijn naar verwachting de volgende extra voorzieningen noodzakelijk:

- *aanleg goederenwachtsporen bij Abcoude/Bijlmer (invoegen op Zuidtak Amsterdam)*
- *een vrije kruising ten noorden van Rotterdam.*

Met deze maatregelen heeft de route van Rotterdam via Weesp nog restcapaciteit voor 10 à 20 goederentreinen per etmaal (dit is onder andere afhankelijk van de geluidruimte die nog resteert). Deze restcapaciteit zal rond het jaar 2010 zijn "opgebruikt".

De Hanzelijn

Na aanleg van de Hanzelijn kunnen de goederentreinen via Weesp en vervolgens via de Flevolijn en Hanzelijn naar Noord-Nederland. Daartoe zal onder meer een goederenwachtspoor bij Weesp moeten worden aangelegd voor het invoegen op de Flevolijn.

Ook in de situatie met Hanzelijn zal de capaciteit van de route Rotterdam - Weesp een beperkende factor kunnen zijn. De verwachting is echter dat deze belemmering grotendeels kan worden weggenomen als de algemene benuttingsmaatregelen, zoals deze worden voorgestaan in het huidige infrastructuurbeleid, worden uitgevoerd. Het betreft de inzet van stillere treinen en het dichter op elkaar laten rijden van treinen door de introductie van een nieuw sturings- en beveiligingssysteem en een sterkere stroomvoorziening.

Lokaal goederenvervoer
Op dit moment wordt de goederenfunctie van de Flevolijn niet structureel gebruikt. De Flevolijn is immers een doodlopende verbinding en er zijn geen verladers die van het spoor gebruik maken. Hierin zal naar verwachting in de periode tot 2010 niet veel veranderen.

Bij Lelystad bestaan plannen voor een multimodale overslagterminal. Deze mogelijke ontwikkeling maakt geen deel uit van de plannen voor de Hanzelijn; maar wordt door het toekomstvaste ontwerp van de Hanzelijn niet onmogelijk gemaakt. De eventuele effecten van de terminal en het goederenvervoer dat daardoor lokaal wordt gegenereerd, vallen binnen de marges van deze Trajectnota/MER. Overigens is de verwachting dat een dergelijke terminal tot een beperkte extra omvang van goederenvervoer zal leiden.

3.4.2 Scenario's
Conform de Richtlijnen worden in deze Trajectnota/MER twee scenario's voor het medegebruik door goederentreinen onderzocht. Uitgangspunt is daarbij het NOV-besluit van september 1999. Onderzocht zijn:
- een minimum-scenario waarbij op de Hanzelijn alleen incidenteel goederenvervoer plaatsvindt.
- een maximum-scenario: de goederenstroom die in het kader van de NOV is geprognotiseerd op de relatie Rijnmond - Noord-Nederland, wordt structureel afgewikkeld via de Hanzelijn.

Door deze werkwijze wordt de totale marge in beeld gebracht. Hierna worden beide scenario's uitgewerkt.

Scenario incidenteel medegebruik door goederentreinen (IMG)
In dit scenario wordt er vanuit gegaan dat de goederenstroom van het Rijnmond-gebied naar Noord-Nederland niet via de Hanzelijn wordt afgewikkeld. Als gevolg van het NOV-besluit rijden de goederentreinen vanaf Rotterdam dan echter via de Gooi- en Veluwelijn naar Noord-Nederland. Als gevolg van de relatie IJmond - Noord-Nederland en eventueel lokaal aanbod is geen structureel goederenvervoer op de Hanzelijn te verwachten. De Hanzelijn wordt in dit scenario wel geschikt gemaakt voor beperkt incidenteel goederenvervoer. De belangrijkste redenen hiervoor zijn:
- toekomstvastheid van de Hanzelijn (geen kapitaalvernietiging)
- verhoging van de flexibiliteit van het netwerk voor vervoerders (alternatieve omleidingsroute in het geval van stremmingen elders)
- het streven van de rijksoverheid om voor het goederenvervoer ontbrekende schakels in het landelijke treinnet op te heffen (vermindering barrièrewerking)
- de verbinding via de Flevolijn en de Hanzelijn is opgenomen in het 'Spoorwegennet Goederenvervoer' van het SVV-II. De Flevolijn is al geschikt voor beperkt goederenvervoer.

In dit scenario wordt voor het incidentele goederenvervoer in 2010 uitgegaan van een zeer geringe omvang (een halve goederentrein in twee richtingen samen).

Scenario structureel medegebruik door goederentreinen (SMG)
In dit scenario wordt de gehele goederenstroom van het Rijnmond-gebied naar Noord-Nederland structureel via de Hanzelijn afgewikkeld. In het kader van de NOV zijn in 2015 op deze relatie in totaal 34 goederentreinen per etmaal voor beide richtingen samen geprognotiseerd. Doordat 2010 het referentiejaar is in deze Trajectnota/MER, is aangenomen dat deze stroom reeds in 2010 via de Hanzelijn wordt afgewikkeld.
Om dit structurele vervoer van goederen te kunnen accommoderen zijn meer maatregelen nodig dan bij incidenteel medegebruik. Als gevolg van het structurele goederenvervoer zijn twee goederenwachtsporen nodig (één per richting) en extra geluidmaatregelen. Voor een nadere uitwerking van de verschillen tussen de beide scenario's wordt verwezen naar bijlagerapport B.

Tot slot heeft structureel goederenvervoer over de Hanzelijn mogelijk ook consequenties voor de Flevolijn. In het MIT 2000 - 2004 [29] is de hele corridor Haarlemmermeer - Schiphol - Zuidtak - Almere in het verkenningenprogramma opgenomen (zie ook paragraaf 2.3 'Relatie met andere verkeer- en vervoersprojecten').

3.5 Een blik op de toekomst van de Hanzelijn
In de voorgaande paragrafen is het gebruik en de vervoerwaarde van de Hanzelijn voor het jaar 2010 weergegeven. Omdat volgens de huidige planning de ingebruikname van de Hanzelijn in 2010 is voorzien en een spoorlijn voor vele jaren wordt aangelegd, is het van belang een doorkijk te bieden naar 2015, of zoveel later als mogelijk. Achtereenvolgens wordt ingegaan op te verwachten ontwikkelingen in het nationaal reizigersvervoer, het internationaal reizigersvervoer en het goederenvervoer.

Ontwikkelingen nationaal reizigersvervoer
In het kader van deze Trajectnota/MER is voor de Hanzelijn geen schatting gemaakt van de aantallen reizen en het aantal in- en uitstappers na 2010. Hiervoor is onder andere inzicht nodig in de bevolkings- en mobiliteitsgroei, de aanwezige infrastructuur en het verkeer- en vervoersbeleid na 2010. De discussie hierover is in volle gang en zal binnen de huidige kabinetsperiode resulteren in een Nationaal Verkeer- en Vervoerplan (NVVP, zie tekstkader). Daarom wordt hier volstaan met het schetsen van een aantal ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op het gebruik van de Hanzelijn voor reizigersvervoer in de verdere toekomst.

NVVP

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat werkt in samenspraak met provincies, gemeenten en andere ministeries momenteel aan de vernieuwing van het verkeer- en vervoersbeleid. Begin 1999 is de Perspectievennota verschenen. In deze discussienota zijn de mogelijke oplossingen voor verkeer- en vervoersvraagstukken in de toekomst verkend. Aan de hand van deze nota wordt toegewerkt naar een nieuw Nationaal Verkeer- en Vervoersplan (NVVP) dat binnen de huidige kabinetsperiode zijn beslag moet krijgen. In dit plan wordt het Nederlandse verkeers- en vervoersbeleid voor de periode na 2010, dus over de tijdshorizonvan het TTP, geschetst. Belangrijke aandachtspunten zijn benutten, prijsbeleid, infrastrategie, veiligheid, openbaar vervoer, vraagbeïnvloeding en milieu.
Deze Trajectnota/ MER is gebaseerd op de uitgangspunten van het TTP (zie ook paragraaf 2.2.1). In het kader van het NVVP zal nader beschouwd worden welke vervoersfuncties in de toekomst toegekend zullen worden aan de twee verbindingen tussen de Randstad en het oosten en het noordoosten van het land: de Flevo- en Hanzelijn enerzijds en de Gooi- en Veluwelijn anderzijds.

Opgemerkt wordt dat weliswaar de vervoerwaarde van de Hanzelijn na 2010 niet is berekend, maar dat ten behoeve van de beschrijving van de economische effecten in deze bijlage (paragraaf 4.6 'Stimuleren economische ontwikkeling') wel een globale schatting is gemaakt van de groei van het reizigersvervoer over de periode tot 2040. Ten behoeve van de beschrijving van de geluidseffecten in bijlagerapport C van deze Trajectnota/MER is een schatting gemaakt van het aantal treinen dat in 2015 gebruik maakt van de Hanzelijn, de Flevolijn, de Gooilijn en de Veluwelijn.

Een beeld van de groei van het reizigersvervoer per trein in de periode 2010 - 2020 kan worden verkregen aan de hand van prognoses die door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van het ministerie van Verkeer en Waterstaat in 1997 zijn gemaakt in het kader van de ontwikkeling van de lange-termijnscenario's van het Centraal Planbureau en de Nationale Milieuverkenning 4 [26]. Ten behoeve van deze prognoses is een drietal scenario's ontwikkeld. Het European Coordination scenario (EC-scenario) wordt in het kader van deze Trajectnota/MER het meest realistisch geacht. In dit scenario is de toename van het treinverkeer vanwege de veronderstelde bevolkingsgroei en economische groei het grootst, ondanks een beperkt flankerend beleid. Het EC-scenario veronderstelt voor de periode 2010 - 2020 een jaarlijkse groei van het personentreinvervoer van 1,1%. Dit betekent voor 2015 een groei van 5,9% en voor 2020 een groei van 12,6% ten opzichte van 2010. De verwachting is dat de Flevo- en Hanzelijn in het NVVP een zwaardere IC-functie zal krijgen.

Uit de Vervoerwaardestudie [49] blijkt dat de Hanzelijn eventuele groei in het reizigersvervoer na 2010 kan opvangen. Uit een nadere vervoeranalyse van Railned [51] blijkt echter dat groei op de Hanzelijn na 2010 wel tot capaciteitsproblemen leidt op de Flevolijn. De problemen, te volle treinen, zijn te verwachten in de ochtendspits richting de Randstad en in de avondspits in omgekeerde richting op het traject tussen Amsterdam en Almere. De IC-trein heeft in 2010 nog enige restcapaciteit, maar de IR-trein heeft in 2010 reeds de grenzen van de capaciteit bereikt. In het MIT 2000-2004 [29] is de hele corridor Haarlemmermeer - Schiphol - Zuidtak - Almere in het verkenningenprogramma opgenomen (zie ook paragraaf 2.3 'Relatie met andere verkeer- en vervoersprojecten'). Door uitvoering van infrastructurele maatregelen zoals die momenteel worden onderzocht kunnen toekomstige capaciteitsproblemen op de Flevolijn vermoedelijk worden voorkomen.

Ontwikkelingen internationaal reizigersvervoer
In de Startnotitie [38] staat het volgende over de maximum snelheid van de Hanzelijn: de maximum snelheid van 200 km/uur sluit een functie als onderdeel van een hogesnelheidsverbinding niet uit. Zoals reeds beschreven in paragraaf 3.3 'Medegebruik door internationale (hogesnelheids)treinen', komt in de studie Vervoerwaarde HST Noord Oost van Railned uit 1997 [50] het gebruik van de Hanzelijn door internationale hoge-

snelheidstreinen ook aan de orde. Hierbij gaat het om de verbinding tussen de Randstad en Hannover - Berlijn/ Hamburg. Uit de studie blijkt dat een dergelijke verbinding in de onderzochte periode tot 2015 niet rendabel is.

In Hoge snelheid, hoog rendement van Railforum uit 1998 [46] staat een toekomstvisie op een hogesnelheidslijn van de Randstad naar Hannover - Berlijn/Hamburg en Scandinavië. Eén van de mogelijke routes loopt via de Hanzelijn, Zwolle en Hengelo. Hoofdconclusie van het rapport is dat een hogesnelheidslijn een nadere verkenning waard is. Een nevenconclusie is dat hogere snelheden meer lonen dan tot nu toe werd aangenomen. Opwaardering naar een ontwerpsnelheid van 300 of 400 km/uur voor die gedeelten van het traject waar dat realistisch is, biedt op een termijn van 20 à 25 jaar mogelijk interessante perspectieven voor een kostendekkende exploitatie.

Uitgangspunt in deze Trajectnota/MER is dat de Hanzelijn op een zodanige wijze wordt gerealiseerd dat de spoorverbinding geschikt is voor internationale hogesnelheidstreinen met een maximum snelheid van 200 km/uur.

Ontwikkelingen goederenvervoer
Zoals beschreven in de vorige paragraaf zijn voor het medegebruik van de Hanzelijn door goederentreinen mogelijk drie goederenstromen relevant: van het IJmond-gebied naar Noord-Nederland, van het Rijnmond-gebied naar Noord-Nederland en lokaal goederenvervoer. De verwachting is dat de goederenstroom tussen het IJmond-gebied en het noorden van ons land de eerste periode niet groeit. Uit prognoses van Railned [53] blijkt dat in 2015, evenals in 2010, één goederentrein per richting per dag wordt afgewikkeld op deze relatie. Voor de goederenstroom van het Rijnmond-gebied naar Noord-Nederland is in deze Trajectnota/MER voor 2010 reeds uitgegaan van prognoses in het kader van de NOV voor het jaar 2015: 34 goederentreinen per etmaal voor beide richtingen samen [29]. De verwachting is niet dat het aantal goederentreinen in de periode na 2010 substantieel zal toenemen door lokaal goederenaanbod uit de regio zelf.

Op basis van bovenstaande is de verwachting dat het goederenaanbod in 2015 vergelijkbaar zal zijn met de gehanteerde prognoses voor 2010. Dit geldt zowel voor het scenario met incidenteel als het scenario met structureel medegebruik door goederentreinen.

4 Haalt de Hanzelijn de beoogde doelen?

4.1 Inleiding

In paragraaf 1.4 'Probleemstelling en doelen van de Hanzelijn' zijn de doelen van de Hanzelijn gepresenteerd. In dit hoofdstuk wordt beschreven in hoeverre met de aanleg en de exploitatie van de Hanzelijn deze doelen worden gerealiseerd. Om dit na te gaan zijn onder meer het gebruik en de vervoerwaarde van belang zoals beschreven in hoofdstuk 3 'Het gebruik en de vervoerwaarde van de Hanzelijn'. Bij de Hanzelijn gaat het om een viertal vervoerskundige hoofddoelen, één economisch hoofddoel en twee vervoerskundige nevendoelen. Daarom heeft dit hoofdstuk een sterk vervoerskundig en economisch karakter. In de paragrafen 4.2 tot en met 4.8 passeren achtereenvolgens de volgende doelen de revue:

- verbetering van de relatie in het landelijke spoorwegnet tussen de noordvleugel van de Randstad en het noorden en noordoosten van ons land (inclusief Zwolle), eventueel als onderdeel van een grensoverschrijdende dienstverlening
- het realiseren van een interregionale verbinding tussen Lelystad en Zwolle
- regionale ontsluiting: opheffen van de eenzijdige *spoororiëntatie van de steden Almere en Lelystad* op de Randstad, Dronten aansluiten op het spoorwegnet en Kampen zo mogelijk een sterk verbeterde (rechtstreekse) spoorverbinding met het westen geven
- ontlasting van de Gooi- en Veluwelijn
- stimuleren van de economische ontwikkeling van het noorden en noordoosten van ons land en Flevoland
- nevendoel: medegebruik door internationale (hogesnelheids)treinen
- nevendoel: medegebruik door goederentreinen.

Het hoofdstuk wordt afgesloten met een eindconclusie en een overzicht van de belangrijkste voor- en nadelen van de Hanzelijn in relatie tot de gestelde doelen.

4.2 Verbeteren verbinding Randstad - noorden en noordoosten

Met de aanleg en de exploitatie van de Hanzelijn wordt een ontbrekende schakel in het landelijke net opgeheven: er ontstaat een nieuwe spoorverbinding tussen de Randstad en het noorden en noordoosten van ons land. De kwaliteit van de verbinding tussen de Randstad en het noorden en noordoosten van ons land wordt hierdoor verbeterd. In deze paragraaf wordt beschreven wat precies de vervoerskundige voordelen zijn van deze verbetering. De nieuwe verbinding kan een functie vervullen voor regulier en incidenteel personen- en goederenvervoer binnen Nederland en internationaal. Het landelijke vervoerskundige invloedsgebied van de Hanzelijn strekt zich uit van de zuidelijke en noordelijke Randstad in het westen van ons land, Utrecht in het midden, Hengelo en Enschede in het oosten tot Groningen en Leeuwarden in het noorden. In relatie tot een mogelijke toekomstige internationale functie van de Hanzelijn kunnen ook noordelijk en oostelijk Duitsland en mogelijk zelfs Denemarken en zuidelijk Scandinavië tot het invloedsgebied gerekend worden. In deze paragraaf komen achtereenvolgens aan de orde:

- de realisering van een hoofdtransportas
- de te behalen reistijdwinst in het landelijke net
- grotere flexibiliteit en hogere betrouwbaarheid van het landelijke net.

4.2.1 Onderdeel van een nieuwe hoofdtransportas

In het SVV-II staat de Hanzelijn aangemerkt als onderdeel van de nieuwe hoofdtransportas personenvervoer Schiphol - Amsterdam Zuid WTC - Lelystad - Zwolle [18]. Maar blijkt uit de vervoerskundige prognoses dat de Hanzelijn inderdaad zal *worden gebruikt door reizigers tussen de Randstad* en het noorden van ons land?

Uit tabel 3.1 in paragraaf 3.2.3 'Herkomst en bestemming van de reizigers' blijkt dat ruim 60% van alle reizen via de Hanzelijn een herkomst of bestemming in de Randstad heeft (het totaal aantal reizen van en naar de stationsgroepen Randstad Noord en Randstad Zuid opgeteld). De helft van deze reizen, ongeveer 30% van het totaal, beslaat het hele traject van de Randstad tot het noorden en noordoosten van Nederland (de relaties Randstad Noord - Noorden en Randstad Zuid - Noorden opgeteld).

Naar verwachting zal bijna 39% van alle Hanzelijnreizen via een andere treinroute verlopen als de Hanzelijn er niet komt. Dit is een aanwijzing dat de Hanzelijn relatief veel door lange-afstandsreizigers wordt benut. Wijziging van route is immers alleen mogelijk voor reizen over lange afstand. De 39% substitutiereizen zijn dan ook goed voor ruim 60% van de reizigerskilometers.

Zoals reeds in hoofdstuk 3 'Het gebruik en de vervoerwaarde van de Hanzelijn' is aangegeven, is de gemiddelde reisafstand van reizen die geheel of gedeeltelijk gebruik maken van de Hanzelijn uitzonderlijk hoog: ongeveer 120 kilometer. Het gemiddelde voor heel Nederland is ruim 40 kilometer.