

[Chapeau]Randstad dichterbij

[Kop]Hanzelijn vult ontbrekende spoorschakel op

[Intro]Met de komst van de Hanzelijn eind 2012 komt de Randstad voor het noorden en oosten een stuk dichterbij. OV Magazine volgde de nieuwe spoorlijn tussen Lelystad en Zwolle.

[Platte tekst]De stationshal van Lelystad Centrum oogt ruim en licht. De rode staalconstructie bijeen gehouden door grote bollen in combinatie met blauwe palen kwam vlak na de opening in 1988 in aanmerking voor een internationale architectuurprijs, de Brunel Award. Nu bijna 25 jaar later is de stationshal fors uitgebreid. Per december 2012 is Lelystad met de indienstneming van de Hanzelijn een intercitystation dat dagelijks zo'n 14 duizend in- en uitstappers te verwerken krijgt. "Hier zie je een beetje kleurverschil", zegt Projectmanager Hanzelijn Jaap Balkenende van ProRail. Hij wijst op de vloertegels. Ook de nieuwe poortjes liggen iets meer naar achteren dan de oude. Balkenende gaat voor op de trap richting het nieuwe middenperron met twee extra sporen. Straks zullen in de buurt van Lelystad treinen met een snelheid van 160 kilometer per uur voorbij kunnen razen. Zonder al te veel lawaai, want de rails is in rubber verzonken.

Met de komst van de Hanzelijn is Lelystad Centrum niet langer het eindpunt van de Flevolijn, de spoorverbinding die sinds 1987 Weesp via Almere met Lelystad verbindt. Tijdens de bouw werd al rekening gehouden met een eventuele verlenging van de lijn richting Zwolle. "Ze hadden hem meteen moeten door trekken", vindt Misja Speur van reizigersvereniging Rover. "Eindelijk ontbreekt de missende schakel niet langer."

De Hanzelijn, onderdeel van het hoofdrailnet, vormt de vijftig kilometer lange spoorverbinding tussen Lelystad en Zwolle. Eind 2012 zullen er dagelijks ongeveer 200 personen- en goederentreinen overheen rijden. Kosten: een miljard. Overschrijdingen: geen. Planning: ruimschoots op schema. Behalve verdere regionale ontsluiting van Flevoland, komen het noorden en noordoosten van Nederland met de komst van de Hanzelijn een stuk dichterbij de Randstad. De verbinding tussen Groningen en Amsterdam/Den Haag wordt directer en sneller. Ook zal de Hanzelijn de Veluwelijn en knooppunt Amersfoort ontlasten. Straks hoeven veel sprinters en intercity's bovendien niet langer over de Gooilijn (Amsterdam, Hilversum, Amersfoort). Wel zal het drukker worden op de Flevolijn, waar de klachten over propvolle treinen legio zijn. In 2008 is het besluit genomen de capaciteit op deze lijn uit te breiden. In het project OV SAAL werkt ProRail tot 2020 aan een robuuster spoor in de regio Schiphol, Amsterdam, Almere en Lelystad.

[Tussenkop]Stilleven

In de weidsheid van de Flevopolder ligt de Hanzelijn er verlaten bij. Nu nog een stilleven, parallel aan de N23 en N50. Over een jaar bereden door sprinters, intercity's en goederentreinen. Maximale snelheid: 200 kilometer per uur. Vijf jaar heeft ProRail gewerkt aan de Hanzelijn. Komend jaar wordt gebruikt om de testfase af te ronden. Projectmanager Jaap Balkenende is trots als hij langs de gloednieuwe spoorlijn rijdt. Hij wijst op kunstwerken, geluidsschermen, onderdoorgangen. En vertelt over alle procedures die aan de

bouw voorafgingen: inspraakrondes, grondverwerving, onteigening, archeologische opgravingen (bij Swifterbant zijn de oudste menselijke resten van Nederland gevonden), het onschadelijk maken van bommen en granaten en alle noodzakelijke vergunningen. Bij de start van de studie die tien jaar duurde alvorens er een tracébesluit lag, was het nog de vraag of er een Zuiderzeelijn of een Hanzelijn moest komen.

Als de Hanzelijn vlak na Lelystad onder de A6 doorgaat, laat ProRailmanager Balkenende zien hoe de Rijksweg iets is opgehoogd. Ook is een aparte tunnel voor fietsers aangelegd en heeft de afslag een nieuwe rotonde gekregen. “We hebben intensief samengewerkt met Rijkswaterstaat en gemeenten, die vaak zogeheten bijbestellingen plaatsen: een extra tunnel, viaduct, afslag of rotonde. Bij dit soort grote infrastructurele projecten is het zaak zoveel mogelijk tegelijkertijd aan te pakken.” Het bouwen van een nieuwe spoorlijn is veel meer dan het plaatsen van geluidsschermen, dwarsliggers, spoor en bovenleidingen, weet Balkenende. Een consortium van aannemers en een ingenieursbureau heeft alle werkzaamheden, zoals het verbouwen van station Lelystad, grondwerk, kunstwerken, spoorssystemen en beveiligingssystemen voor zijn rekening genomen. Het is uniek dat voor de aansluiting op de bestaande Flevolijn de totale klus in één contract geïntegreerd is aanbesteed. “Het Design en Constructmodel is ons goed bevallen. Neem de Hanzeboog. Een juweeltje.”

[Tussenkop]Zonnewende

De Hanzelijn is een gewenste lijn. Niet onbelangrijk als je een vijftig kilometer lange spoorlijn moet bouwen met “honderd kilometer buren”. Balkenende doelt niet alleen op de overlast van aanwonenden, maar ook op onteigeningen en het doorsnijden van natuurgebieden. Gepokt en gemazeld als voormalig directeur uitvoering Betuwelijn weet hij als geen ander hoe belangrijk overleg, inspraak en samenwerking zijn. “Als je maar oog hebt voor de belangen en wensen van alle partijen en er wederzijds begrip is, kom je een heel eind. Omgevingsmanagement is heel belangrijk.”

Windmolens draaien op de achtergrond. Gele borden langs de N23 verwijzen naar wegwerkzaamheden. De realisatie van een nieuw stuk provinciale weg tussen Lelystad en Dronten heeft lange tijd parallel gelopen aan de bouw van de Hanzelijn. Ter hoogte van de Swiferringweg is het Observatorium Robert Morris gelegen. Een plek, geïnspireerd op Stonehenge, waar de wisseling van seizoenen wordt gevierd en de zonnewende op 21 juni om vijf uur 's morgens veel mensen trekt. De Hanzelijn loopt er rakelings langs. “Om de visuele hinder te beperken hebben we bij de weggruising met de Hanzelijn gekozen voor een onderdoorgang in plaats van een overbrugging”, legt Jaap Balkenende uit. “Deze plek is belangrijk voor Flevoland.”

Verderop aan de Hanzelijn is Dronten gelegen. Via Zwolle en Lelystad is de gemeente voor het eerst in haar geschiedenis op het landelijk spoorwegnet aangesloten. Gerekend wordt op zo'n 3300 reizigers per dag. Het station is in de afbouwfase. “Met het oog op vandalisme leveren we zowel Dronten als Kampen Zuid pas in het eerste kwartaal van 2012 op”, verklaart Balkenende. De gemeenten hebben via kwaliteitsteams een belangrijke vinger in de pap gehad bij de totstandkoming van het strakke ontwerp. “Als vergunningverleners zijn gemeenten heel bepalend voor ProRail. Ze moeten tevreden zijn met het ontwerp.”

Het nieuwe station Dronten telt vier sporen en ligt ongeveer zeven meter boven het maaiveld. De doorgaande weg, De Noord, loopt onder het station door. Het overgrote deel van de Hanzelijn loopt een halve meter boven maaiveld, twee meter boven het grondwaterpeil. Wegen gaan er zoveel mogelijk overheen. Er zijn geen overwegen op het traject dat 88 kunstwerken telt.

[Tussenkop]Broedseizoen

De brug bij de Revebossluis, verderop langs de N23 is open. Een lange rij auto's staat te wachten. Projectleider Balkenende slaat rechtsaf richting Drontermeertunnel. Vlak voordat de Hanzelijn onder het Drontermeer duikt, doorsnijdt hij het Reve-Abbertbos, een polderbos dat dertig jaar geleden werd aangelegd. Voor de tunnel zijn tweehonderd vergunningen nodig geweest. "Natuur en recreatie die door de Hanzelijn verloren gaan, compenseren we elders", zegt Jaap Balkenende. "Samen met gemeenten, provincie en natuurorganisaties realiseren we bijvoorbeeld een fietspad door de Zwolsche Tocht, een natuurgebied dat Dronten met Kampen verbindt." Hij wijst op het vogeleiland dat middenin het Drontermeer ligt. "In het kader van Natura 2000 hebben we om de broedseizoenen heen gebouwd. En om de dierentrek van de ene naar de andere kant van het Revebos niet te verstoren, hebben we de tunnel 25 meter langer gemaakt."

Een hijskraan haalt een paar stalen bouwplaten weg die op de nu nog kale faunapassage bovenop de tunnel liggen. Beneden zijn de twee tunnelbuizen gescheiden door een rookwand en verbindingsdeuren te zien. De tunnel is 790 meter lang en ligt op ongeveer tien meter diepte. Binnen dertig seconden ben je onder het meer door, rekent Balkenende voor. Omdat het Drontermeer slechts vier meter diep is, hoefde de tunnel niet geboord te worden. Aan weerszijden van het meer, dat tussen het 'nieuwe land' en het 'oude land' ligt, steken de bruine verticale tunnelwanden boven de grond uit. Rekening houdend met stijging van het waterpeil tot 2100 is de kanteldijk 600 meter landinwaarts doorgetrokken en om de spoorlijn heen gelegd.

Na het Drontermeer vervolgt de Hanzelijn op het oude land zijn route richting Kampen. Hoewel in 2006 als eerste met de bouw van de tunnel is begonnen, werkten de spoorbouwers verder systematisch vanuit Lelystad richting Zwolle. Waar de spoorlijn niet met vrachtwagens was te bereiken, zijn bouwmaterialen via het spoor vervoerd. De 3,5 miljoen kubieke meter zand die in totaal nodig was, is afkomstig van de uitgebaggerde vaargeul in het IJsselmeer en werd via pijpleidingen richting Hanzelijn getransporteerd. Afgegraven grond is langs de lijn opgeslagen in depots of ter verhoging van akkers gebruikt.

[Tussenkop]Eeuwenoud verbond

Waar de Hanzelijn de N50 kruist en de N23 ophoudt, ligt station Kampen Zuid dat momenteel wordt afgebouwd. Dit is het enige stuk van de Hanzelijn wat verhoogd is. De sporen lopen op acht meter boven het maaiveld. Wethouder Pieter Treep (CDA) van Verkeer en Vervoer is blij met de komst van de Hanzelijn en de verbinding met 'Holland'. En met de naam van de spoorlijn, die aan het eeuwenoude verbond tussen de zeven Hanzesteden herinnert. "We hebben weliswaar een treinverbinding aan de andere kant van de IJssel tussen Kampen en Zwolle, maar een meer directe verbinding met de Randstad is heel belangrijk voor ons. Het

wordt veel eenvoudiger om in het rustige Kampen te wonen en in de Randstad te werken. Binnen een uur in Amsterdam: een half uur winst. Twee intercity's en twee sprinters per uur: een enorme verbetering voor forenzen." Treep zegt prettig te hebben samengewerkt met ProRail. "Het is fijn dat ze verder kijken dan spoorinfra. Zo hebben we bijvoorbeeld een extra onderdoorgang gekregen, voor fietsers en voetgangers, waardoor het buitengebied aan de zuidkant, waar een nieuwe woonwijk gepland staat, beter bereikbaar is."

De komst van de Hanzelijn betekent voor Kampen ook de vertramming van het Kamperlijntje, de huidige spoorverbinding tussen Kampen en Zwolle. Deze lightrailverbinding die extra haltes krijgt in de wijk Oosterholt en Zwolle, rekt op zo'n 5000 reizigers per dag. Ongeveer 3000 zullen de Hanzelijn nemen. De provincie heeft de aanbestedingsprocedure in gang gezet. Eind 2013 moet de tram rijden. Treep heeft slechts één zorg: "We moeten ervoor waken dat bij de nieuwe concessie IJsselmond die tegelijkertijd met de indienstneming van de Hanzelijn ingaat, dorpen als IJsselwaard en Wilsum goed bereikbaar blijven." Misja Speur van Rover deelt de zorg over de gevolgen voor het busvervoer. "Omdat zowel de nieuwe stations van Dronten en Kampen niet middenin de kernen liggen, is aanvullend vervoer heel belangrijk. Gestrekte buslijnen volstaan niet. Verder zal de Hanzeliner, de snelbus tussen Zwolle en Lelystad, verdwijnen. Maar al met al is de Hanzelijn een verbetering voor de reiziger, mits het overvolle spoor bij Almere wordt aangepast."

[Tussenkop]Thorbecke

In de buurt van het knooppunt Hattemerbroek, waar de A50, de N50 en de A28 bij elkaar komen, verrijst tussen Hattem en Zwolle in de verte de donkerrode Hanzeboog. Schepen glijden onder de brug door. Jaap Balkende had al aangegeven dat hij meer met bruggen heeft dan met tunnels. Hij vertelt over de inspraak die Zwolle en Hattem hadden. Uit vijf ontwerpen kwam de Hanzeboog, kosten ruim 50 miljoen, glansrijk naar voren. Sinds juni dit jaar is de brug in gebruik. Als de intercity richting Amersfoort over de brug gaat, wijst Balkende op het geringe geluid dat de trein maakt. Betonnen dekplaten hebben een dempende functie. Bouwvakkers ontmantelen het hefdeel van de oude brug die in 1863 in opdracht van Koning Willem III door Thorbecke werd gebouwd. Straks zal een plaquette aan dit moment herinneren. "Deze brug past bij deze tijd, zegt Balkende. "Scheepvaart kan ongestoord passeren, treinen hoeven niet meer 25 keer per dag voor een geopende brug te wachten. Ook is bij het ontwerp rekening gehouden met Ruimte voor de Rivier, het beschermingsprogramma tegen overstromingen en ter verfraaiing van het rivierenlandschap. De pijlers van de brug staan zover uit elkaar dat de stroming niet wordt belemmerd."

Bij station Zwolle eindigt de Hanzelijn. Bouwwerkzaamheden zijn in volle gang. Mede door de komst van de Hanzelijn, goed voor 32.000 reizigers per dag, zal het aantal in- en uitstappers flink groeien. Vanwege de overstapfunctie heeft Zwolle sowieso meer capaciteit nodig. Een zeventien meter brede reizigerstunnel verschaft medio 2013 toegang tot de perrons. Vanaf de tijdelijke loopbrug kijkt Jaap Balkende naar de werkzaamheden. "Vanaf welke perron de Hanzelijn eind 2012 vertrekt? Vanaf het center court natuurlijk."

