

De Hanzelijn

‘De ontbrekende schakel’

door Kasper Haar

Op 6 december 2012 werd de Hanzelijn officieel geopend door Koningin Beatrix. Drie dagen later, op 9 december, werd de lijn voor het reizigersvervoer in gebruik genomen. De aanleg van deze 50 kilometer lange spoorlijn heeft zes jaar geduurd. De Hanzelijn wordt door de NS ‘de ontbrekende schakel’ tussen het Oude Land en het Nieuwe Land genoemd. Door de nieuwe spoorverbinding is nu de kortste en snelste spoorverbinding tussen de Randstad en het noorden van het land ontstaan. Het eerste officiële plan dateert uit 1988, maar de geschiedenis gaat verder terug, zelfs tot 1859. In dit artikel zullen de voorgeschiedenis, de planvorming, de aanleg en de opening van de Hanzelijn besproken worden.

Een Schokker plan

Nadat in 1839 de eerste spoorlijn was geopend tussen Amsterdam en Haarlem, werden door diverse initiatiefnemers plannen gemaakt om ook spoorlijnen aan te leggen die het westen met de rest van het land zouden gaan verbinden. De toenmalige regering aarzelde echter of zij de spoorwegplannen wel moest steunen en of de trekschuiten en koetsen niet voldoende waren, en vroeg vaak buitensporig hoge waarborgsommen. Zo was er in 1845 een plan om een spoorlijn aan te leggen van Kampen naar Zwolle, Raalte, Deventer, Arnhem naar Duitsland en/of vanaf Raalte via Hengelo naar Duitsland. Vanwege de trage besluitvorming van de regering ging dit plan uiteindelijk niet door en werd de waarborgsom gebruikt om het Overijsselse kanalenstelsel aan te leggen. Een route dwars door de Zuiderzee lag niet zo voor de hand, omdat de plannen om het zuidelijke deel van de Zuiderzee af te sluiten en in te polderen nog in een zeer pril stadium verkeerden. Verrassend is daarom een verzoek in 1859 van de ex-bewoners van het net ontruimde eiland Schokland aan Koning Willem III, om een spoorlijn aan te leggen vanaf Amsterdam via Marken, Urk, Schokland naar Kampen. Wat was het geval? Vissers van het eiland Urk hadden de Koning een brief

gezonden waarin zij om zijn steun vroegen voor de aanleg van een spoorlijn vanaf Urk via Marken naar Amsterdam tot het Nieuwe Diep (bij het huidige Zeeburg). Koning Willem III stond bekend als een groot voorstander van de aanleg van spoorwegen door heel Nederland. De Schokkers vroegen de Koning om zijn steun aan dit plan te verlenen en de spoorlijn te verlengen vanaf Urk via Schokland naar 'het barmhartige Kampen, dat sedert jaren zoo velen onzer liefderijk opnam en ons allen gelegenheid tot wonen in hare gemeente aanwees'. Of dat laatste het geval was, is te betwijfelen, want de gemeente Kampen zag de Schokkers liever gaan dan komen. De Schokkers wezen de koning erop dat een spoorlijn vanaf het Nieuwe Diep tot Kampen grote voordelen bood, omdat de vis dan rechtstreeks naar hun grote afnemer Duitsland verzonden kon worden. Bodden de Urkers een bijdrage van 48 gulden ineens en twintig jaar een bedrage van 15 gulden per jaar, de Schokkers bodden een tiende van de opbrengsten van hun visvangst uit zowel de Noord- als uit de Zuiderzee, niet voor één jaar, maar gedurende hun hele leven en dat van hun 'echte' nakomelingen. Dit zou veel meer opleveren dan wat de Urkers bodden en ook meer dan wat allerlei gemeentes en provincies aan de aanleg van spoorlijnen wilden bijdragen. Dat het eigenlijk om één doel ging blijkt uit de zin 'Sire! Gij en God alleen weten het, hoe hard het ons viel ons dierbare eiland Schokland te moeten verlaten, steun en help ons om ons oude en dierbare Schokland te mogen bezitten in aansluiting met het barmhartige Kampen'.¹

Bij de koning waren ze wel aan het goede adres, maar een spoorlijn dwars door de Zuiderzee was teveel gevraagd. Dit zou een afsluiting betekenen en zover was men nog lang niet. Hun nazaten waren trouwens later helemaal geen voorstander van de afsluiting van de Zuiderzee, want toen dat in 1932 gebeurde door de aanleg van de Afsluitdijk, waren de vissers erop tegen vanwege de mogelijke derving van inkomsten. Ook was er in 1859 nog geen enkele Overijsselse stad aangesloten op het spoorwegnet. Dat gebeurde pas op 6 juni 1864 toen Zwolle als eerste stad in Overijssel een spoorverbinding kreeg, door de aanleg van de spoorlijn Utrecht - Amersfoort - Zwolle door de Nederlandsche Centraal Spoorweg Maatschappij (NCS), gevolgd door Kampen op 10 mei 1865, door de verlenging van deze spoorlijn. Toch kan het Schokker verzoek het eerste plan voor de Hanzelijn genoemd worden.

Een conflict

Een verbinding tussen Kampen en Amsterdam via het zuidelijk deel van de Zuiderzee bleef wel in de gedachten, ook bij het Kamper gemeentebestuur.



Kampen omstreeks 1900. Eerste NCS-station met op de voorgrond de Zwolseweg. (Collectie: Frans Walkate Archief).

Dit bleek uit een conflict tussen de gemeente Kampen en de NCS in 1872. Wat was de oorzaak? Bij de aanleg van de spoorlijn Zwolle - Kampen in 1864 was afgesproken dat het Kamper station bij 'de hoge boomen' gebouwd zou worden (ongeveer ter hoogte van wijnhandel Siebrand), maar er waren diverse verzoeken bij de gemeente binnengekomen om het vanwege de loopafstand bij de IJsselbrug te bouwen. Het gemeentebestuur van Kampen verzocht de NCS daarom de plannen zo te wijzigen, dat het station bij de brug zou komen. De NCS wou dit wel doen, maar dan wel onder de voorwaarde, dat de gemeente de extra kosten van de verlenging plus de extra onteigeningskosten zou betalen. De kosten voor de verlenging bedroegen 23.000 gulden, exclusief de onteigeningskosten. De extra benodigde gronden waren grotendeels eigendom van de gemeente Kampen, maar er moest toch nog een aantal percelen onteigend worden, onder andere aan de Trekvaart. Deze stukken grond werden ten name van de NCS onteigend en door Kampen betaald, maar nooit formeel overgedragen. In 1872 schreef de gemeente Kampen in een brief aan de NCS, dat gebleken was dat de gemeente Kampen grondbelasting betaalde voor de grond waarop het station gebouwd was. Zij

vond het niet meer dan billijk dat deze kosten voortaan door de maatschappij betaald zouden worden. De NCS was ervan uitgegaan dat de gronden al haar eigendom waren en verzocht de gemeente ze dan ook formeel aan haar over te dragen. De gemeente was dit echter niet van plan, omdat zij bang was dat zij in de problemen zou kunnen komen bij een mogelijke verbouwing of uitbreiding van het station en de verbreding van de IJsseldijk en (!) bij de mogelijke aanleg van een spoorlijn tussen Amsterdam en Kampen na de droogmaking van de Zuiderzee. Besloten werd een rechtskundig advies in te winnen. Uiteindelijk werd op 20 december 1878 een akte opgemaakt, waarbij de NCS het recht van opstal kreeg voor de periode van 90 jaar, met de bevoegdheid dit recht voor een gelijke periode en op dezelfde voorwaarden te verlengen. In 1968 heeft de NS van deze bevoegdheid gebruik gemaakt.²

Plannen voor spoorlijnen naar en door Kampen

Nadien bleef het stil met het maken van plannen voor een rechtstreekse spoorverbinding tussen Amsterdam en Kampen. Duidelijk was dat dit pas zou kunnen plaatsvinden na de droogmaking van het zuidelijke deel van de Zuiderzee. Na de afsluiting van de Zuiderzee in 1932 en met het droogvallen van de Noordoostpolder in 1942 leek die tijd gekomen. Ondanks de oorlog onderzocht de NS in 1943 de mogelijkheden voor de aanleg van een spoorlijn van Amsterdam via Kampen naar Meppel, met een zijtak via Wezep naar Zwolle.³ In januari 1947 circuleerde een NS-plan om het Kamperlijntje te verlengen tot Emmeloord.⁴ De burgemeester van Urk schreef meteen een brief naar de NS-directie om deze lijn dan door te trekken tot Urk. Aangezien in 1946 al bijna drie miljoen pond vis naar de visafslag was vervoerd, was het meer dan noodzakelijk dat Urk een goede spoorverbinding kreeg, aldus de burgemeester. Dit verzoek doet denken aan het oude Schokkerplan uit 1859.⁵ In december 1960 maakte de NS bezwaar tegen het ontwerpstreekplan *Zwolle-Kampen en omgeving*, vooral tegen de plaatsing van een nieuw station voor een spoorlijn richting Dronten-Lelystad ter hoogte van de toen nog niet gerealiseerde kruising Europa-Allee / Niersallee. De NS was van mening dat het uitsluitend voor personenvervoer bedoelde station in of zo dicht mogelijk bij de stadskern gebouwd zou moeten worden, eventueel in het Groene Hart. De spoorbaan zou dan op enkelvoudige jukken langs de Europa-Allee aangelegd kunnen worden.

Op 29 oktober 1964 vond over het ontwerpstreekplan *IJssel-Vechtdelta* een gesprek plaats in het stadhuis tussen het college van burgemeester en wethouders, onder wie burgemeester Berghuis, de directeur Gemeentewerken

ir. C.H. Grooten en twee vertegenwoordigers van de NS, de heren Dijksterhuis en Laan. Aan de orde kwam de mogelijke toekomstige spoorverbinding vanuit de Randstad (omgeving Amsterdam) via Lelystad richting Kamperhoek (Ramspol), Emmeloord naar Heerenveen. Een andere optie was een spoorlijn Lelystad-Dronten-Kampen-Meppel. Kampen zou dus een spoorverbinding kunnen krijgen met Emmeloord of met Lelystad. De heer Dijksterhuis kwam met een voorstel de spoorlijn vanuit Lelystad naar de bestaande Kamperlijn aan te leggen via de Koornmarkt of via de tuin van het Stadsziekenhuis of via de Oude Buitenhaven. De heer Laan was van mening dat het stadhuis en de Stadsherberg gespaard moesten blijven, maar dat de achterliggende bebouwing zo nodig zonder al teveel bezwaren geruimd zou kunnen worden! Ook werd de optie besproken om een nieuwe verkeersbrug bij Cramer, de Algera-brug genoemd, met een spoorbrug te combineren. Maar de NS voelde, zoals eerder vermeld, niet voor een nieuw station in de buurt van deze toekomstige nieuwe brug, omdat dat te ver van het centrum zou komen te liggen. Burgemeester Berghuis verwachtte echter dat Kampen door de aanleg van nieuwe rijkswegen een zeer grote allure zou krijgen, met een verkeersknooppunt vergelijkbaar met dat bij Oudenrijn. De NS verwachtte dat de nieuwe spoorlijn binnen 10 tot 20 jaar gerealiseerd zou kunnen worden. De heer Laan was geen voorstander van de bouw van een groot spoorviaduct dwars door de stad. Deze zou de stad in twee helften verdelen. Hij stelde voor de Kamperlijn door IJsselmuiden te verlengen naar de binnenstad via een gecombineerde IJssel- en spoorbrug, eventueel boven elkaar (!), met een nieuwe halte in de binnenstad. De heer Dijksterhuis meldde dat het station in verband met het emplacement in IJsselmuiden op dezelfde plaats moest blijven. Het gemeentebestuur dacht meer aan een oversteek bij de Oude Buitenhaven, maar kon zich ook wel in het NS-voorstel vinden. Ten slotte werd nog de mogelijkheid besproken om de Kamperlijn te verlengen via de tuin van de Buitensociëteit (Buitenwacht), over een hoge spoordijk naar zwembad Seveningen, vandaar via een spoorbrug over de IJssel richting Roggebotsluis-Dronten-Amsterdam. De NS bracht nog naar voren dat zij bezig was met een nieuw facetspoorwegplan voor een nieuwe verbinding met Meppel. Twee mogelijkheden werden daarin overwogen, namelijk de spoorlijn Kampen-Zwartsluis-Meppel of Kampen-Hasselt-Meppel. In beide gevallen zou Zwolle gemeden worden. In oktober 1975 maakte de Rijksplanologische Commissie bekend dat een spoorlijn tussen Lelystad en Kampen niet meer in het nieuwe Structuurplan Verkeer en Vervoer tot 2000 werd opgenomen vanwege gewijzigde inzichten.⁶

De Hanzelijn komt in beeld

In 1969 werd de stichting Zuiderzeelijn opgericht die als doel had een spoorlijn tussen Amsterdam en Groningen te realiseren, dwars door de IJsselmeerpolders naar Heerenveen en Drachten tot Groningen. Met de bouw van het eerste deel van deze lijn tussen Amsterdam en Lelystad werd in 1980 gestart; hij werd in 1987/1988 in fases geopend en kreeg de naam Flevolijn. Dankzij een motie van het Zwolse kamerlid Hessel Rienks (PvdA) en zijn PvdA-collega Frits Castricum kreeg de Hanzelijn in 1981 voor het eerst een plekje in het eerste *Structuurschema Verkeer en Vervoer*, het schetsboek van het Rijk voor de toekomst.⁷ Minister Zeevalking van Verkeer en Waterstaat maakte in mei 1982 ter gelegenheid van het slaan van de eerste paal voor het stationsviaduct in Lelystad bekend, dat hij een sterke voorstander was voor het spoedig afbouwen van de Flevolijn. Hij maakte ook bekend dat er een studie gestart zou worden naar de mogelijkheden van de aanleg van een spoorlijn van Lelystad via Kampen naar Zwolle, waarbij vooral gekeken zou worden naar wat economisch en maatschappelijk wenselijk en haalbaar was. Alleen bij een positief resultaat kan worden overgegaan tot een startnotitie voor de aanleg van deze lijn, aldus de minister. Maar hij voegde eraan toe dat de uiteindelijke beslissing, waarbij ook de toestand van de rijksschatkist een belangrijke rol speelt, nog wel even op zich zal laten wachten.⁸ In juni 1985 maakte de Stuurgroep Zuiderzeespoorlijn (een ministeriële adviescommissie) in haar eerste rapport bekend dat de verdere aanleg van de Zuiderzeelijn haalbaar was en meldde als vierde alternatief een spoorlijn tussen Lelystad en Zwolle.⁹ De polderpolitici voelden echter weinig voor een spoorlijn van Lelystad naar Zwolle en stelden meer prioriteit aan de verlenging van de Zuiderzeelijn. In 1986 werd in een haalbaarheidsrapport vermeld dat de eventuele komst van de Hanzelijn pas na 2000 mogelijk zou zijn. De projectmanager van de Flevolijn, ir. J.C. van Hasselt, zei in juni 1987 dat de aftakking van de Zuiderzeelijn Lelystad-Kampen nog niet uit het gezichtsveld verdwenen was, maar in 1988 bleek de Hanzelijn niet meer echt in beeld te zijn. Dankzij PPR-fractievoorzitter Peter Lankhorst moest minister Hanja Maij-Weggen beloven dat de Hanzelijn als variant op de Zuiderzeelijn zou worden onderzocht.¹⁰ Op 1 september 1988 ging een werkgroep de wenselijkheid en haalbaarheid van de Hanzelijn onderzoeken en werd deze verbinding door de NS voor het eerst opgevoerd in het NS-plan *Rail 21*. Met de aanleg van de Hanzelijn was trouwens vanaf de inpoldering van Oostelijk Flevoland in 1957 al wel rekening gehouden. Zo werd in Dronten een strook van 180 meter breed hiervoor vrij-

gehouden en kregen de boeren de grond in pacht, zodat het hele traject in handen van de overheid bleef en er niet onteigend zou hoeven te worden. In september 1990 kwam er een nieuw onderzoek door een werkgroep naar de verdere aanleg van de Zuiderzeelijn of de Hanzelijn. In januari 1991 maakte deze werkgroep bekend dat de Hanzelijn 'nu niet haalbaar' was. Hij werd dan ook van de Rijkswegenkaart gehaald. Het resterende deel van de Zuiderzeelijn tussen Lelystad via Emmeloord naar Groningen werd opgenomen in het door het Rijk in 1990 vastgestelde *Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV2)*. In 1991 kwamen er echter weer optimistische geluiden, voornamelijk van de kant van de NS, die zelfs zo ver gingen dat de Hanzelijn in 1995 klaar zou kunnen zijn. Dit werd meteen door minister Maij-Weggen als 'onhaalbaar' tegengesproken. In september 1991 was er groot optimisme bij de NS en ook in Flevoland, dat de Hanzelijn door zou kunnen gaan. Op 12 maart 1992 maakte de Commissaris van de Koningin van Overijssel, mr. J.A.M. Hendriks, bekend dat hij verwachtte, dat in 1995 de eerste spa voor de Hanzelijn in de grond gestoken zou kunnen worden. De hernieuwde belangstelling voor de aanleg van de Hanzelijn had drie redenen: de roep om een snellere verbinding tussen het westen en het noorden van het land; de zoektocht naar goedkopere alternatieven voor de verbreding van de Veluwe- en Gooilijn en de ontsluiting van Flevoland. In november 1992 sprak minister Maij-Weggen de hoop uit in 1993 een beslissing te kunnen nemen. In 1993 vond een onderzoek plaats waarbij drie mogelijkheden voor de verbetering van de treinverbinding van Amsterdam met het noorden van het land werden bekeken: de verbetering van de bestaande Veluwe- en Gooilijn, de verdere aanleg van de Zuiderzeelijn, of de uitvoering van de Hanzelijn. De Hanzelijn werd in 1993 opgenomen in het *Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1995-1999*. Met de aanleg zou nog voor het jaar 2000 gestart kunnen worden. In 1996 was het echter duidelijk dat dit niet haalbaar was. Wel scoorde de Hanzelijn uit de drie eerder genoemde opties vanuit de kostenbatenanalyse het beste en hij werd daarom op 26 juni 1996 ook in het SVV2-programma opgenomen.¹¹ Hierbij kreeg de lijn de status van hoofdtransportas voor personenvervoer, die tevens geschikt zou moeten zijn voor goederenvervoer. De Hanzelijn zou eventueel een onderdeel kunnen worden van het Trans-Europese Netwerk (TEN) door een nieuwe verbinding Amsterdam-Zwolle-Berlijn, met een aangepaste spoorlijn tussen Zwolle en Almelo. De verwachting was dat de Hanzelijn voor 2007 gerealiseerd zou kunnen worden.

Definitieve plannen

In oktober 1996 verscheen de *Startnotitie Hanzelijn*, waarin waren opgenomen twee mogelijke tracés tussen Lelystad en Kampen, acht rond Kampen en vier tussen Kampen en Zwolle. De voorkeur ging uit naar de combinatie van variant C tussen Lelystad en Dronten en variant F tussen Dronten en Kampen, met een nieuwe spoorbrug over de IJssel voorbij Kampen, via een aansluiting op het Kamperlijntje naar Zwolle. Variant E1 kwam overeen met het in 1960 geopperde NS-voorstel voor een spoorlijn langs de Europa-Allee. De varianten D1 en D2 kwamen respectievelijk overeen met de voorstellen uit 1964 voor een station ter hoogte van de Oude Buitenhaven en met die van een spoorlijn dwars door Kampen naar het bestaande station, alleen dan nu ondergronds. Op basis van deze Startnotitie kon een voorkeur uitgesproken worden. In november/december 1996 werden in diverse plaatsen informatiebijeenkomsten gehouden. In maart 2000 nam het kabinet Kok het principebesluit tot aanleg van de Hanzelijn, waarna in juni de Trajectnota - met daarin vier overgebleven tracévarianten en het Milieueffectrapport (MER) - werd gepubliceerd. Opnieuw werden er informatiebijeenkomsten gehouden. Van de vier overgebleven varianten ging de voorkeur van de gemeenten Kampen, Zwolle en de provincie Overijssel uit naar variant F (later 1), waarbij de Hanzelijn via een nieuwe IJsselbrug voorbij Kampen zou aansluiten op het Kamperlijntje. Toen echter op 23 september 1999 het toenmalige kabinet-Kok II bekend maakte voorlopig geen noordelijke tak van de Betuwelijn te zullen aanleggen en het goederenvervoer vanuit Rotterdam naar het noorden via de Hanzelijn te laten plaatsvinden, met maximaal 34 goederentreinen per dag in 2015, veranderde de opstelling van deze gemeenten en de provincie, vanwege de overlast dat dit vervoer met zich mee zou gaan brengen. Zij gaven toen de voorkeur aan het tracé langs de N50 (G4/G1b, later III), met een aansluiting op de Veluwelijn bij Hattem. Omdat de noordelijke provincies nog steeds de voorkeur gaven aan de verdere aanleg van de Zuiderzeelijn, besloot minister Tineke Netelenbos in 1999 opnieuw een onderzoek in te stellen naar de effecten van de aanleg van de Hanze- en/of Zuiderzeelijn, waardoor de definitieve besluitvorming zo'n twee jaar vertraging opliep. Uit dit onderzoek bleek dat de investeringskosten voor de Zuiderzeelijn (met als optie een magneetweefbaan) bijna negen maal hoger waren dan die voor de Hanzelijn. De opbrengsten zouden weliswaar hoger zijn, maar er bleef een miljardentekort over dat gezamenlijk door het Rijk, de lagere overheden en het bedrijfsleven gedragen zouden moeten worden. Op 24 augustus 2001 besloot minister Netelenbos na overleg met haar



De vier overgebleven varianten tussen Dronten en Zwolle uit de samenvatting van de Trajectnota/MER van 20 juni 2000. Uiteindelijk werd in het Tracébesluit van 3 december 2003 definitief gekozen voor variant III, oorspronkelijk G4/G1b. (Foto: K. Haar).

collega Pronk van VROM door te gaan met de Hanzelijn. De Zuiderzeelijn was nog niet helemaal uit beeld. Pas op 28 november 2007 ging de Tweede Kamer akkoord met het voorstel van minister Camiel Eurlings om het resterende deel van de Zuiderzeelijn definitief niet aan te leggen. De noordelijke provincies kregen als compensatie twee miljard euro, een bedrag ter grootte van de al door het Rijk gedane reserveringen voor de Zuiderzeelijn en nu bedoeld voor de verbetering van de infrastructuur. Minister Netelenbos nam op 24 augustus 2001 ook een beslissing over het voorkeurstraject: het werd de variant waarbij de lijn met een bocht langs Kampen scheert om vervolgens langs de N50 naar Zwolle te gaan en daar vóór de spoorbrug de aansluiting te maken op de Veluwelijn. In 2002 verwachtte men dat de spoorlijn op zijn vroegst in 2011 en op zijn laatst in 2014 gereed zou zijn.

Op 27 maart 2003 werd het voorlopige Ontwerp-Tracé Besluit (OTB) gepresenteerd, waarin het tracé verder was uitgewerkt, waarna er weer informatieavonden werden gehouden. In het tracébesluit (TB) van 3 december 2003 werd definitief gekozen voor variant III. Merkwaardig is dat er geen bezwaar kwam van de NS tegen de ligging van het Kamper station, dat nu helemaal aan de rand van de stad zou komen te liggen. Veertig jaar eerder maakte zij hiertegen ernstig bezwaar. Op 29 december 2004 werden alle dertien ingediende bezwaren op het TB door de Raad van State ongegrond verklaard. Op 8 juli 2005 tekende minister Karla Peijs van Verkeer en Waterstaat de opdracht

voor de aanleg van de Hanzelijn. Er moesten nog wel een paar belangrijke zaken geregeld worden, bijvoorbeeld over de wijze waarop de passage van het Drontermeer en die van de IJssel bij Hattem zou gaan plaatsvinden: via een brug of via een tunnel? Over de passage van het Drontermeer waren alle partijen het gauw al eens. Om het scheepvaartverkeer op het Drontermeer niet te belemmeren en vanwege het feit dat het Drontermeer een onderdeel uitmaakt van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), werd gekozen voor een 800 meter lange tunnel.

De passage over de IJssel was een lastiger probleem. Er kwam veel verzet van de gemeente Hattem tegen de bouw van een nieuwe spoorbrug. Hattem had geen enkel belang bij de Hanzelijn, maar kreeg wel onevenredig veel met de gevolgen te maken, zoals aantasting en versterking van landschap en fauna. Vooral de aanleg van de vijftien meter hoge spoorbrug was een doorn in het oog van de gemeente. Men probeerde er alles aan te doen om de brug door een tunnel te vervangen. De minister en ProRail gaven echter de voorkeur aan een spoorbrug, omdat een tunnel niet per se veiliger en stiller is, maar wel aanzienlijk duurder. Op 6 december 2001 nam de Tweede Kamer een motie aan, waarin de bouw van een tunnel werd bepleit. De minister legde deze motie naast zich neer, omdat hiervoor de financiële middelen ontbraken en het werk er twee jaar vertraging door zou oplopen. Op 5 juli 2007 legde de Tweede Kamer zich definitief neer bij het besluit voor de bouw van een brug. De Hattemers deden nog een allerlaatste poging om dit tegen te houden, maar tevergeefs. Ze waren echter wel zo sportief om hun medewerking te verlenen bij de totstandkoming van de brug. Eén pluspunt was er wel voor Hattem: doordat de spoorbrug tevens van een fietsbrug werd voorzien kreeg men een snellere fietsverbinding met Zwolle. Kosten 8,4 miljoen euro. In eerste instantie zou het traject vanaf Kampen laag blijven bij Hattemerbroek. De Zuiderzeestraatweg zou over de Hanzelijn gaan lopen, waarna de spoorlijn zou stijgen naar de nieuwe spoorbrug. Voor zowel de weginfrastructuur als de Hanzelijn waren daarvoor nogal ingewikkelde constructies nodig. In september 2003 werd daarom besloten de Hanzelijn toch hoog te houden, met een directe aansluiting op de spoorbrug, terwijl de Veluwelijn vanuit de richting Amersfoort op de Hanzelijn ging aansluiten en vanuit Zwolle met een viaduct onder de Hanzelijn door richting Amersfoort zou gaan.

De aanleg

Bij het ontwerp van de Hanzelijn werd in 2005 door Scala Architecten uit Den Haag een *Masterplan Vormkwaliteit* gemaakt, waarin een balans moest

worden gevonden tussen economische haalbaarheid, esthetische verzorging en plaatselijke aanpassing. Hierbij werd getracht de lijn zodanig te ontwerpen, dat deze als een onderdeel van het landelijke spoorwegnet zou overkomen en als vanzelfsprekend in het landschap zou passen, dit in tegenstelling tot de eerder gebouwde HSL en Betuwelijn. Voor het deel op het Oude Land betekende dit, dat de lijn zo dicht mogelijk langs de N50 gelegd moest worden om de infrastructuur te bundelen en het landschap zo min mogelijk aan te tasten. Voor het Nieuwe Land gold, dat de spoorlijn opgehoogd werd en de bestaande infrastructuur werd doorsneden, waarbij de spoorlijn de nieuwe, kunstmatige horizon vormt. Ook werd de lijn in Design & Construct aanbesteed, dat wil zeggen dat de aannemer het bouwwerk niet alleen bouwt, maar ook ontwerpt. Hij krijgt een gedetailleerde omschrijving van wat er moet worden gebouwd, zodat hij een voordelige aanbidding kan maken en bij gunning verantwoordelijk is voor een correcte en tijdige oplevering, met prijsgarantie voor de opdrachtgever. De lijn werd in twee horizontale en twee verticale delen geknipt. De twee horizontale delen betreffen respectievelijk de onderbouw (graafwerk, zandaanvoer, viaducten) en de bovenbouw (ballastbed, rails en bovenleiding). De verticale verdeling betreft respectievelijk het traject in het Nieuwe Land (Lelystad-Drontermeer) en het traject op het Oude Land (Drontermeer-Zwolle).¹² In september 2006 werd gestart met de eerste voorbereidende werkzaamheden.

Op 30 januari 2007 werd op de bouwplaats van de Drontermeertunnel het officiële startsein gegeven voor de aanleg van de 50 kilometer lange Hanzelijn door Karla Peijs, minister van Verkeer en Waterstaat. De opdrachtgever was ProRail, die alle spoorinfrastructuur in Nederland beheert. De werkzaamheden voor de onderbouw op het Oude Land werden uitgevoerd door Dura Vermeer en die op het Nieuwe Land door de combinatie BAM Civiel/Van Oord Nederland. Allereerst werden er bomen gekapt. Tevens werd er begonnen met het verleggen van kabels en leidingen en met de graafwerkzaamheden voor het leggen van het zandbed, want een stevig zandbed is nu eenmaal het fundament voor een spoorlijn. In oktober 2007 startte men met de aanvoer van zand. Het benodigde zand, zo'n 3.5 miljoen kubieke meter, was afkomstig uit het IJsselmeer, van onder een zeven meter dikke kleilaag ter plaatse van de vaargeul Amsterdam-Lemmer. Dit zand werd opgezogen door een zandzuiger en gestort in schepen, die het vervolgens naar de wal brachten, waar het in grote persleidingen vermengd met water naar de plaats van bestemming werd gepompt. Dit gold voor de zandbaan



De Zande, 11 februari 1967. Voormalig baanlichaam van de op 31 december 1933 gesloten lokaallijn Hattem-Kampen, kijkend in de richting Hattem. Nu ligt hier de Hanzelijn met aan de rechterkant sinds 1988 de N50. (Foto: R. Ankersmit).

tussen Lelystad en het Drontermeer. Voor het Oude Land voeren de schepen naar de losplaatsen bij Kampen (Molenbrug en De Zande), Hattem (Geldersedijk) en Zwolle (Schellerdijk), vanwaar het met vrachtwagens naar de juiste locatie werd gebracht.

Op 8 oktober 2007 startte men de aanvoer van zand bij Hattem. De start van de zandtransporten bij De Zande was op 17 maart 2008. Vanaf mei tot eind december 2008 werd de losplaats bij de Molenbrug gebruikt. Het laden en lossen gebeurde in een hoog tempo: soms kwamen wel twee vrachtwagens binnen een kwartier hun lading lossen. Grondverzetmachines brachten het zand naar de plaats van bestemming. Per dag werd circa 5.000 kubieke meter zand aangevoerd. Na ophoging en egalisatie werd het overtollige zand weer afgevoerd. Na inklinking kon er verder op gebouwd worden. De laatste grondwerkzaamheden waren eind 2009 gereed.

Hoewel er nog geen besluit genomen was over de definitieve aanleg van de bypass van de IJssel bij Kampen (sinds november 2012 Reevediep genaamd), kreeg Dura Vermeer in 2008 een aanvullende opdracht om twee 160 meter lange viaducten in de Hanzelijn en in de N50 te bouwen ter plaatse van deze



Kampen, juli 2009. Grote veranderingen bij Kampen door de omlegging van de Slaper en de N50. (Foto: ProRail).

bypass, plus een viaduct voor de wegaansluiting vanuit Kampen op de N50; dit om later hoge kosten en gecompliceerde aanpassingen te voorkomen, kosten 11,5 miljoen extra. Om dezelfde reden besloot de gemeente Kampen op het allerlaatste moment, 28 juni 2008, een fietstunnel onder de Hanzelijn en de N50 te laten bouwen door Dura Vermeer voor de fietsverbinding met een toekomstige wijk aan de andere zijde van de N50 richting Zwartendijk. In juli 2008 werd het wegviaduct in de Niersallee bij Kampen gesloopt, om plaats te maken voor het trogviaduct over de N50, waarmee in september gestart werd. Bij Kampen moesten veel wegen, zoals Niersallee, Slaper en N50, aangepast of verlegd worden en werd de N50 verhoogd in verband met het nieuwe bypassviaduct. In 2008 startte men ook met de bouw van alle 88 kunstwerken (de belangrijkste worden verderop beschreven), zoals bruggen, viaducten, duikers en tunnel. Enkele waren eind 2008 al gereed. De twee viaducten over de N50 van de Jules van Hasseltweg en de Burgemeester Hardenbergweg werden opgevoerd en verlengd, waarbij men rekening hield met de toekomstige ombouw en verbreding van N50 tot A50. De Hanzelijn ligt tussen De Zande en viaduct Buckhorst op of vlak naast het

voormalige baanlichaam van de lokaallijn Hattem-Kampen (1913-1933). Hiervoor werden de betonrestanten van twee oude spoorbruggen gesloopt. Op 10 mei 2010 vond een uniek sportevenement plaats: de ProRail Run Hanzelijn. Zo'n duizend lopers uit het hele land renden vanaf Kampen over het zandbed van de toekomstige spoorbaan naar de Drontermeertunnel, om aan het eind van de tunnel te keren en door de andere tunnelbuis terug te rennen naar Kampen, in totaal een afstand van 9 kilometer. Nadat de onderbouw gereed was, volgde de bovenbouw. Deze bestaat uit een ballastbed met daarop betonnen dwarsliggers, spoorstaven, masten, bovenleidingen en beveiligingsinstallaties. De hele bovenbouw is aangelegd door HanzaRail-Team, een bouwcombinatie bestaande uit VolkerRail, Strukton Rail, ARCADIS en Alstom. Op 12 mei 2009 werd het contract van 164 miljoen euro voor de aanleg van de bovenbouw getekend tussen ProRail en HanzaRailteam. Op 3 maart 2010 plaatste minister Camiel Eurlings van Verkeer en Waterstaat de eerste dwarsligger bij Lelystad. Half juli 2010 startte men hier met de plaatsen van de masten en de bovenleiding. Voor de bovenbouw van de Hanzelijn zijn 140.000 betonnen dwarsliggers, 1.300 spoorstaven (Long Rails) en 470.000 ton ballast gebruikt. De bovenleiding is totaal 400 kilometer lang en wordt gedragen door 1.600 masten. Er was veel aandacht voor duurzaamheid, zoals het gebruik van geothermische wisselverwarming (aardwarmte), wat ongeveer 80 procent energie bespaart ten opzichte van een elektrische verwarming. Om de omgeving tegen geluidshinder te beschermen zijn over een totale lengte van 22 kilometer steenrode geluidsschermen van houtvezelbeton geplaatst. Deze werden voorzien van klimop, zodat ze na begroeiing er natuurlijker uit zullen zien. Om het vervoer voor de bovenbouw te vergemakkelijken werd het zandbed voor het aanbrengen van de ballast tijdelijk voorzien van stalen platen waarover de vrachtwagens konden rijden. Voor het Hanzelijntracé hoefden slechts vijf woningen te worden afgebroken: drie in Hattem en twee in Kampen.

Op 8 september 2010 arriveerde de eerste werktrein op Kamper grondgebied en werd ook hier begonnen met het leggen van rails. In december 2010 werden bij Kampen de eerste masten geplaatst en in januari 2011 startte men met het trekken van de draden voor de bovenleiding. Ondertussen werden alle benodigde grondkabels gelegd. De laatste spoorstaaf werd op 2 november 2010 bij Hattemerbroek gelegd. Nadien werd de ballast onder de bielzen en rails 'gestopt' met behulp van een stopmachine en werden de rails gecorrigeerd. Naast de geluidsschermen zijn er op diverse plaatsen, waaronder station Kampen Zuid, raildempers (stalen strips met een rubbe-

ren binnenkant tegen de rails) aangebracht om de geluidsoverlast van een passerende trein te verminderen. Alstom bracht de nieuwe Europese standaardbeveiliging ERMTS (European Rail Traffic Management System) aan. De lijn is berekend op snelheden tot 200 kilometer per uur (in de bocht bij Kampen 160), maar aangezien het materieel hierop nog niet is aangepast, zal er voorlopig gereden worden met snelheden tot maximaal 140 kilometer per uur met de huidige beveiliging ATB-EG (Automatische Trein Beïnvloeding Eerste Generatie). De Hanzelijn heeft een bovenleidingspanning van 1.500 volt, maar is voorbereid op 25 kilovolt. Door de lagere snelheid zal de beoogde reistijd tussen Zwolle en Amsterdam van één uur voorlopig niet gehaald worden.

Van 14 tot 18 juni 2011 werden de eerste proefritten op de Hanzelijn gehouden met een speciale meettrein van Eurorailscout. In juli en augustus volgden nog meer proefritten. Op 1 april 2012 werd de Hanzelijn door Hanza-RailTeam opgeleverd en daarna opnieuw getest. Op 29 augustus startte NSR met de wegleerritten voor hun personeel. Begin juni 2012 werd er nog een proef gedaan met een Duitse hogesnelheidstrein (ICE) om de lijn te testen met een snelheid van 200 kilometer per uur. Hieruit bleek dat de lijn 'zo glad is als een biljartlaken' en dat deze snelheid zonder problemen gereden zou kunnen worden, maar voorlopig vanwege de beveiligingsperikelen buiten bereik blijft. De totale kosten van de Hanzelijn waren begroot op 1.128 miljard euro, inclusief btw. Volgens voorlopige cijfers blijken de kosten 90 miljoen lager uit te vallen dan begroot, dankzij meevallers bij de aanbestedingen en een goede planning. ProRail heeft van de uit de hand gelopen kosten voor de HSL en de Betuwelijn geleerd en het Design & Construct-principe heeft zijn vruchten afgeworpen.¹³

De stations

Station Zwolle valt officieel niet onder de aanleg van de Hanzelijn. Het is weliswaar een begin- en eindpunt ervan, maar de hele verbouwing is een onderdeel van het project Zwolle Spoort. In Zwolle is een vierde perron aangelegd. Momenteel (2013) wordt de tunnel onder de sporen verbreed om alle extra reizigers in de toekomst te kunnen verwerken. Deze zal tegen eind 2014 in gebruik genomen kunnen worden. Men verwacht in 2020 dat 100.000 reizigers per dag (het dubbele van 2005) van deze tunnel gebruik zullen maken. Er zijn nog meer grootse plannen met het Zwolse station. De verwachting is dat de verbouwingen en uitbreidingen nog jaren zullen duren.¹⁴ Het in 1988 geopende station Lelystad is tussen november 2008 en maart



Kampen, 2 april 2009. De eerste steenlegging voor het nieuwe station Kampen Zuid door burgemeester Oosterhof en wethouder Boerman. (Foto: K. Haar).

2010 vergroot naar een viersporig station met twee eilandperrons, waarbij twee sporen in westelijke richting werden toegevoegd en de bestaande overkapping werd vergroot. Bij de bouw van het station was al rekening gehouden met de mogelijke uitbreiding van perrons en kap. De oorspronkelijke architect was Peter Kilshoek; Tjerk van de Lune van StudioSK verzorgde de uitbreiding van dit station.¹⁵ De Hanzelijn passeert daarna het opstel terrein voor de Flevolijn. Vlak na de passage van de A6 richting Dronten zijn er goederenwachtsporen aangelegd van één kilometer lang. Deze zouden in eerste instantie bij Biddinghuizen komen, maar vanwege ingediende bezwaren zijn ze naar Lelystad verschoven.

Dronten heeft voor het eerst in de geschiedenis een spoorverbinding. Het viersporige station, heeft twee doorlopende sporen in het midden en twee perronsporen. Architect Tjerk van de Lune van StudioSK is ook de architect van de stations Dronten en Kampen Zuid. In de keuze van baksteen wijken ze af van de andere recent gebouwde stations en sluiten ze meer aan bij de traditionele spoorbouw. Station Heemstede-Aerdenhout uit 1958 stond - in opzet - model voor het station Dronten.¹⁶

Het station Kampen Zuid wordt gezien als 'de nieuwe voordeur' van Kampen

in westelijke richting. Geïnspireerd door de historische binnenstad met zijn poorten ontwierp Tjerk van de Lune een poortgebouw in een eigentijdse vorm, dat zowel de historische als de moderne kant van Kampen laat zien. Het gebouw is 24 meter breed. De gebruikte baksteen, die speciaal in België is gemaakt, benadrukt de historische kant van de stad. Onder de poort zijn alle voorzieningen aangebracht, zoals trappen, liften, toiletten en een kaartverkooppunt. De westzijde is afgesloten met glas en fungeert als windscherm. Het station heeft zo een duidelijke voorkant naar de stad en een achterkant naar het landschap. Op 2 april 2009 werd de eerste steen gelegd door burgemeester J. Oosterhof en wethouder E. Boerman.

Het station ligt op acht meter hoogte. Op één van de inmiddels achter baksteen verdwenen betonnen zijwanden is in de zomer van 2010 een olifant geschilderd met de signatuur '100 E III'. In een interview zei de kunstenaar: 'Die pilaren smeekten gewoon om verf. Vier pijlers, vier poten en het moest groot zijn. Tja, dan kom je gauw op een olifant.'¹⁷ In de wijk voor het station, Stationskwartier genoemd, zullen gefaseerd circa zevenhonderd koop- en huurwoningen gebouwd worden, plus een winkelcentrum en kantoren. Of dit volgens plan uitgevoerd kan worden, is nog maar de vraag, want door de financiële en economische crisis zijn diverse bouwprojecten uitgesteld en worden de plannen vaak gewijzigd of aangepast. Op 25 oktober 2012 vond vlak bij het nieuwe Kamper station een merkwaardig ongeval plaats doordat vijf paarden op de spoorbaan liepen. Eén ervan kwam onder een instructietrein voor machinisten terecht en overleefde dit niet.¹⁸ Op 20 december 2012 is bij Dronten helaas ook het eerste dodelijke slachtoffer op de Hanzelijn gevallen, dit als gevolg van zelfdoding.¹⁹ De Hanzelijn heeft overigens geen enkele overweg.

Stationsbenaming Kampen Zuid

In februari 2012 hadden de gemeente Kampen en NS besloten het nieuwe station 'Kampen' te noemen, omdat men ervan uitging dat het bestaande treinstation bij IJsselmuiden zou verdwijnen door de ombouw van het Kamperlijntje tot tramlijn in 2013-2014. Het station zou dan de naam 'Kampen-IJsselmuiden' krijgen. Aangezien de aanbesteding van de ombouw en exploitatie van de tramlijn tweemaal mislukte, zal dit station tot 2015 in ieder geval in gebruik blijven als treinstation, in afwachting van verdere besluitvorming over de toekomst van het Kamperlijntje. Kampen kent voorlopig de luxe van twee treinstations, net als in de periode 1913-1933. Om verwarring in de dienstregeling te voorkomen en vanwege de te maken hoge



Kampen, 2 november 2011. De stopmachine die zorgt dat het spoor op de juiste plek en goede hoogte komt, staat stil bij station Kampen Zuid. Op de rechter betonnen pijler is de in de zomer 2010 geschilderde olifant te zien. (Foto: K. Haar).

kosten, heeft NS in juni besloten het oude station voorlopig 'Kampen' te blijven noemen en het nieuwe station 'Kampen Zuid'.²⁰ Als gevolg is het tarief Kampen-Zwolle voor beide lijnen op elkaar afgestemd. Voor reizigers op het Kamperlijntje houdt dat een tariefsverhoging in van circa 25 cent. De twee grootste kunstwerken in de Hanzelijn zijn ongetwijfeld de Drontermeertunnel en de Hanzeboog, de nieuwe rode spoorbrug bij Zwolle. Deze worden apart beschreven.

De Drontermeertunnel

De keuze tussen een tunnel of een brug was, zoals hiervoor geschreven, al redelijk snel beantwoord: het moest een tunnel worden. Voordat de aanleg van de Drontermeertunnel gestart kon worden, is er eerst veel overleg geweest tussen drie betrokken partijen (Waterschap Groot Salland, Waterschap Zuidoostzeeland en Rijkswaterstaat). De waterkering moest aangepast worden, om ervoor te zorgen dat na aanleg van de tunnel de gebieden rond de tunnel beschermd zouden blijven tegen het water van het meer. Dit laatste werd opgelost door de aanleg van kanteldijken. Deze dijken lopen in het verlengde



Drontermeer, 7 september 2009. De Drontermeertunnel in aanbouw, duidelijk zichtbaar zijn de kanteldijken aan de beide zijanten. (Foto: ProRail).

van de tunnel en zijn met elkaar verbonden door middel van damwanden. Het kantelpunt bevindt zich op het punt waar de spoorbaan vanuit de tunnel even hoog loopt als de dijk. Vervolgens 'kantelt' het spoor weer naar beneden. Dit voorkomt dat de tunnel als een trechter gaat werken als er een dijkdoorbraak heeft plaatsgevonden. De hoogte van de dijken is berekend op de verwachte waterstand in het jaar 2100. Door de aanleg van de bypass van de IJssel bij Kampen zal er meer water in het Drontermeer komen. Daardoor moest het tunneldak verzwaard worden.

Op 30 januari 2007 werd het officiële startsein voor de bouw van de Hanzelijn op de plaats van de aan te leggen tunnel gegeven en werd met

de bouw van de tunnel gestart. De bouw is gerealiseerd door de combinatie Ballast Nedam GTI/Suez. Voor de tunnel zijn zo'n 1.800 heipalen van 25 meter gebruikt. Er zijn twee aparte tunnelbuizen aangelegd, zodat bij brand in de ene, de andere als calamiteitentunnel gebruikt kan worden. Tussen beide buizen zijn vluchtdeuren aangebracht. Om het scheepvaartverkeer niet te belemmeren, werd de tunnel in twee delen vanuit het Oude en het Nieuwe Land gebouwd. Het westelijke deel was in april 2008 gereed, waarna men met het oostelijke deel verder ging. Op 19 november 2008 werden de twee tunneldelen officieel aan elkaar verbonden en konden de Commissaris van de Koningin van Overijssel, mr. G.J. Jansen, en de Commissaris van de Koningin van Flevoland, de heer L. Verbeek, elkaar de hand schudden na het optimmeren van het laatste deel van de tunnel. Het Oude Land en het Nieuwe Land werden zo definitief met elkaar verbonden.

Voor de twee tunnelgebouwen heeft architect Tjerk van de Lune van StudioSK nauw samengewerkt met landschapsarchitect Geert de Vries. In deze gebouwen zijn alle technische voorzieningen aangebracht, waaronder de schakelkasten en de vluchttrappen. Het diepste punt van de tunnel ligt 12 meter



Drontermeertunnel, 6 juni 2009. De vrijwel voltooide tunnel tijdens de De Dag van de Bouw, praktisch gereed voor het leggen van de sporen en bedrading. (Foto: K. Haar).

onder het waterpeil en ter plaatse van het dak 4.2 meter onder de vaargeul. De tunnel loopt 800 meter onder land en water en is in zijn geheel 1.300 meter lang. Bovenop de tunnel is aan de polderzijde een groenstrook van 25 meter breed aangelegd, zodat de dieren uit het Reve-Abbertbos het spoor ongehinderd kunnen passeren. Op 31 mei 2008 was De Dag van de Bouw, en konden zo'n 1.300 geïnteresseerden de aanleg van de tunnel bekijken, eerst aan de Kamperzijde en na een overtocht met een bootje over het Drontermeer aan de Dronterzijde. Op 6 mei 2009 was er weer een open dag en kon men voor het laatst kijken in de bijna voltooide tunnel en er doorheen lopen. De tunnel werd in 2011 in Washington, D.C. onderscheiden met de Brunel Award 2011, een prijs die sinds 1985 om de drie jaar voor bijzondere spoorwegprojecten wordt uitgereikt, met als doel de esthetische kwaliteit, klantvriendelijkheid en duurzaamheid van spoorwegen te bevorderen.²¹ Sommige reizigers ervaren een verhoging van druk in de oren als de treinen op volle snelheid de tunnel inrijden. ProRail zegt tegen deze klachten geen maatregelen te zullen nemen.



Zwolle, 28 mei 2010. De Hanzeboog in aanbouw. Op de voorgrond wordt aan de brug de fietsbrug aangebracht. Onder de brug door is nog goed de oude spoorbrug te zien. (Foto: K. Haar).

De Hanzeboog

Toen de keuze gemaakt was voor een spoorbrug in plaats van een tunnel, moest er een ontwerp komen. Geëist werd dat de nieuwe spoorbrug een trio zou gaan vormen met de bestaande verkeersbruggen, de Katerveerbrug uit 1930 en de brug in de A28 uit 1970. Ook de brug is in Design & Construct aanbesteed, dat wil zeggen dat de aannemer de brug ontwerpt en zelf bouwt. In een systeem van maximaal honderd te halen punten werd het ontwerp beoordeeld op verschillende aspecten, zoals het zicht op de rivier, het beeld van de brug in het landschap, de pijlers en het uitzicht vanuit de trein (maximaal zestig punten). Ook de mogelijkheid voor de aanleg van een fietsbrug parallel met de spoorbrug leverde punten op. Daarnaast speelden de bouwkosten natuurlijk een belangrijke rol (maximaal veertig punten). Er waren vijf inzendingen. Uit de drie ontwerpen die overbleven koos de jury, bestaande uit deskundigen van de gemeenten Hattum, Zwolle en ProRail, unaniem het ontwerp van de combinatie Welling/Züblin/Donges en Quist Wintermans Architecten (architect Paul Wintermans). Het juryrapport luidt: ‘de IJsselbrug slingert charmant door het landschap en vormt door de heldere

rode kleur een markant oriëntatiepunt in de groene omgeving'. De totale lengte bedraagt 938 meter, waarvan 300 meter boven het water, 438 meter boven de Zwolse oever en 200 meter boven de oever bij Hattem. Ondanks de hogere ligging van de spoorbrug, blijft de Katerveerbrug de hoogste van de drie. De brug ligt minimaal 9.10 meter boven het water op Rijnvaarthoogte (de hoogte boven het hoogste waterniveau, uitzonderingen daargelaten). De treinen rijden op 15 meter hoogte. Het betonnen brugdek ligt tussen de stalen dwarsliggers. Mede door de toepassing van ballast en betonnen dwarsliggers is er een geluidsarme brug ontstaan.

De brug ligt op 18 V-vormige pijlers en loopt van winterdijk tot winterdijk. De fietsbrug is door middel van consoles aan de randligger opgehangen en vormt een apart geheel naast de spoorbrug, als een olifant met haar jong. Bij calamiteiten kan de fietsbrug gebruikt worden door nooddiensten. De brug is gespoten in de opvallende kleur RAL 3001 - signaalrood. Met het heien van de palen voor de pijlers werd op 29 augustus 2008 aan de Zwolse kant begonnen. In 2009 werden de liggers voor de aanbruggen met een lengte van 45 meter per stuk geplaatst. Hierna begon men met het opbouwen van de hoofdoverspanning, waarvoor de onderdelen per schip uit Duitsland werden aangevoerd en via de Katwolderhaven per vrachtwagen naar de plaats van bestemming werden vervoerd. Vanaf de aanbruggen werd het begin van de hoofdoverspanning opgebouwd. Het 135 meter lange middendeel van de brug werd op de wal gebouwd en op zaterdag 1 mei 2010 op pontons naar de plaats van bestemming gevaren. Op 2 mei werd het 2.500 ton wegende gevaarte, hangend aan 124 kabels, omhoog gehesen en verankerd aan de delen op de aanbruggen. In het paasweekend van 24 en 25 april 2011 werd het spoor vanuit de richting Amersfoort aangesloten op de brug. Op 26 april 2011 reed de eerste trein over de brug naar Amersfoort. Hetzelfde gebeurde in het pinksterweekend van 12 en 13 juni 2011 in de andere richting. Vanaf 14 juni reed al het treinverkeer over de brug. Sinds 11 mei 2011 heet de brug officieel Hanzeboog, een naam gekozen uit 270 inzendingen van de lezers van *De Stentor*. Van de oude spoorbrug werd op 10 juni 2011 afscheid genomen door een stoomtrein te laten rijden; om 23.52 uur reed de laatste trein over de brug, waarna de hef definitief werd opengezet. De brug is in september 2011 gesloopt en afgevoerd. Eén pijler is bewaard gebleven, met daarvoor de hefwielen. In die pijler is de gerestaureerde herdenkingssteen van 7 oktober 1862 geplaatst, als nagedachtenis aan de eerste steenlegging voor de eerste spoorbrug door de in Zwolle geboren J.R. Thorbecke, destijds minister van Binnenlandse Zaken. Een voordeel van de



Kampen, december 2012. Het voltooide station Kampen Zuid. (Foto: K. Haar).

nieuwe brug is, dat de overweg in de Geldersedijk kon komen te vervallen, doordat de brug nu hoog over de weg loopt. Inmiddels is de Hanzeboog een vertrouwd gezicht geworden in het landschap en zijn er al veel lovende woorden over de brug gesproken. De totale kosten bedroegen circa 58 miljoen euro. De brug kreeg op 4 oktober 2012 de zeer verdiende Nationale Staalprijs 2012 in de categorie infrastructuur. Deze prijs bestaat sinds 1971 en wordt om de twee jaar toegekend aan projecten in Nederland of in het buitenland die geheel of gedeeltelijk in staal zijn uitgevoerd.²²

De opening van de Hanzelijn

De officiële opening vond plaats op 6 december 2012 op station Lelystad door Koningin Beatrix. In Lelystad werden diverse toespraken gehouden, onder andere door minister Melanie Schultz van Haegen van Infrastructuur en Milieu. Zij verwees in haar toespraak naar Koning Willem III die in zijn Troonrede in 1856 meldde: 'De [huidige] ontwerpen van spoorwegen geven hoop op een uitgebreid net over het geheele Vaderland'. De minister vervolgde: 'Vandaag openen wij een nieuw stukje in dat "uitgebreide net", waar de koning over sprak'. De Koningin verrichtte de openingshandeling

door het indrukken van een rode knop, waarmee een film met beelden over de Hanzelijn gestart werd. Hierna stapte zij en het overige gezelschap in de Koninklijke trein en vertrokken richting Dronten. Twee kilometer voor de trein reed een schouwlocomotief om te kijken of de spoorbaan wel (sneeuw)vrij was (er was 's nachts wat sneeuw gevallen). Achter de Koninklijke trein reed op enige afstand de nieuwste intercitytrein van NS, type DDZ, met alle overige genodigden. In Kampen was in de stationshal alles te volgen op grote beeldschermen.

Rond 11.00 uur begon daar het openingsprogramma en zong Geert Leurink met de speciaal voor de opening samengestelde gelegenheidsband De Spoorhazen het door hem geschreven Hanzelijnlied, met onder andere de tekst: 'Het mooiste aan de lijn vind ik toch wel Kampen Zuid, want daar stapt altijd een heel mooi meisje uit'. Ongeveer vierhonderd belangstellenden waren op het openingsfeest afgekomen. Burgemeester Bort Koelewijn en wethouder Pieter Treep hielden toespraken, waarbij eerstgenoemde inging op de komst van de Hanzelijn en de wethouder terugkeek naar het verleden, vooral hoe het gegaan was met het eerste station Kampen Zuid en de lokaal-lijn naar Hattem uit 1913. Burgemeester Koelewijn bood de heer Steverinus Oosterloo, Manager Public Affairs van ProRail, een pakketje aan met hierin de speciale Kamper Eerste Dagenvelop en postzegels ter gelegenheid van de opening van de Hanzelijn. Door ProRail was een gedichtenwedstrijd onder scholieren van groep 8 op de basisscholen in Lelystad, Dronten, Kampen en Zwolle uitgeschreven. De vier winnende leerlingen kregen als prijs een tochtje met de Koninklijke trein naar Zwolle, om daar hun winnende gedicht voor te dragen. Er kwamen totaal 136 inzendingen. In Kampen werd Aniek Breet, uit groep 8 van de Marnixschool, tot winnares verkozen. Haar gedicht eindigt met: 'In Kampen stap ik uit en even later hoor ik het vertrekgeluid. Dan ga ik weer terug naar huis en denk: wat is dit toch een mooi geschenk'. Vlak voordat de Koninklijke trein in Kampen arriveerde, mochten honderd mensen naar het perron, waaronder de schoolklas van Aniek Breet. Rond 11.40 uur kwam de Koninklijke trein in Kampen aan en stapte Koningin Beatrix even uit de trein. Ook zij kreeg van burgemeester Koelewijn het pakketje aangeboden met daarin de speciale Kamper eersedagenvelop en postzegels. Hierna stapten de koningin en burgemeester Koelewijn samen met Aniek Breet in de Koninklijke trein, waarna deze naar Zwolle vertrok.

Op het perron van station Zwolle mochten de vier winnaars hun gedichten voorlezen. De Majesteit was duidelijk gecharmeerd van hun werk. Hierna liep het hele gezelschap voor een gezellig samenzijn naar de Nieuwe Buiten-



Kampen, 6 december 2012. De officiële opening van de Hanzelijn door Koningin Beatrix. Aankomst van de Koninklijke trein in Kampen, waar de koningin door burgemeester Koelewijn en Aniek Breet de speciale Eerste Dagenvelop met postzegels aangeboden krijgt. (Foto: K. Haar).

sociëteit.²³ Het stationsplein in Kampen werd op 7 december officieel geopend. Hier zijn de nodige voorzieningen gerealiseerd, zoals achthonderd fiet-senklemmen, tachtig fietsenkluisen, twintig bromfietsplaatsen en tweehon-derd parkeerplekken, plus de bushaltes voor de stadsbussen. Het stations-plein kreeg hierbij de naam Burgemeester Van Tuinenplein. Omdat het stationsgebied verder nog geheel onbebouwd is, werd er een schutting geplaatst, waarop door drie kunstenaars 34 panelen met bekende Kamper beelden, anekdotes, vormen en personen zijn geschilderd, om zo de binnen-stad dichterbij te brengen en uitstappende bezoekers niet meteen in een leeg gebied te laten kijken.²⁴ Op 8 december was het openingsfeest voor het publiek en mocht iedereen gratis meerijsen op de Hanzelijn. Zo'n 45.000 mensen maakten hier gebruik van, wat leidde tot propvolle treinen. In de vier aan de Hanzelijn gelegen steden waren allerlei festiviteiten georgani-seerd. Zo werden in Kampen de bezoekers gratis met bussen naar het cen-trum vervoerd, waar onder andere allerlei historische gebouwen gratis beke-

ken konden worden. Bij het station Kampen Zuid was een grote tent opgesteld waarin allerlei streekproducten werden aangeprezen en er waren muzikale optredens van de band van Geert Leurink en de band Hydra. 's Avonds was er een groot theaterspektakel van The Lunatics, een sensationele show vol rook, vuur en 1000 pk dieseldampen. De dag werd afgesloten met vuurwerk.²⁴

De NS vervoert de reizigers over de Hanzelijn met twee intercity's en twee snel- of stoptreinen in beide richtingen. Ook is op de Hanzelijn rekening gehouden met het goederenvervoer, maximaal 34 goederentreinen per dag in 2015. Op zondag 9 december om 7.44 uur vertrok de eerste trein volgens de dienstregeling uit Lelystad richting Groningen. Hiermee werd de Hanzelijn in gebruik genomen voor het reizigersvervoer. De nieuwe winterdienstregeling, met hierin opgenomen de Hanzelijn, bracht de grootste wijziging in de dienstregeling teweeg sinds 2007 en zette het spoorboekje van de NS volledig op zijn kop. Dertig procent van alle treinen kregen andere vertrektijden. De intercitytreinen tussen Groningen en Den Haag rijden nu via de Hanzelijn richting Schiphol naar Leiden, in plaats van via Utrecht. Hierdoor is de reistijd tussen Groningen en Schiphol met 14 minuten verkort. Dit heeft uiteraard ook consequenties voor alle andere treindiensten die aansluiten op deze nieuwe route, ook voor overstappende passagiers. Iemand die nu vanuit het noorden naar Almere reist, hoeft niet meer via Amersfoort te reizen, maar kan nu rechtstreeks naar Almere, wat veel tijd en geld bespaart. Ook is er ruimte vrijgekomen op de Veluwelijn. Per dag zullen volgens prognoses 32.000 reizigers van de Hanzelijn gebruikmaken. De verwachting is dat de nieuwe spoorlijn een impuls zal geven voor economische, sociale en culturele ontwikkelingen en samenwerking in de regio.²⁶

Het Schokkerplan uit 1859, een spoorverbinding tussen Amsterdam en Kampen door de voormalige Zuiderzee, is uiteindelijk in 2012 toch tot stand gekomen, hoewel niet via Urk en Schokland. Ondanks de aanwezigheid van de Zuiderzeehaven zal er in Kampen geen overslag van goederen per spoor plaatsvinden. Kampen heeft zijn tweede spoorverbinding gekregen. Een oude Kamper wens uit de 19de eeuw is in vervulling gegaan: de ligging aan een hoofdspoorlijn die het westen met het noorden van ons land verbindt. Het is de vierde treinverbinding in de geschiedenis van Kampen. Prognose is dat er per dag 3.150 mensen gebruik zullen maken van de nieuwe lijn. In sommige opzichten is het vervoer, vooral richting Amsterdam, er gemakkelijker op geworden. In andere weer niet. Een nadeel is dat Kampen alleen een stoptreinverbinding met Amsterdam CS heeft, die weliswaar een

iets kortere reisduur geeft dan via de Veluwe- en Gooiroute, maar die wel veertien stopplaatsen heeft.²⁷ Een groot nadeel is dat het station aan de rand van de stad ligt, ver van het centrum, in een voorlopig onbebouwd gebied. Het is voor een groot deel van de inwoners van Kampen en uiteraard IJsselmuiden aantrekkelijker om naar Zwolle te reizen via het vertrouwde Kamperlijntje. Het reizigersvervoer op deze lijn was begin 2013 nauwelijks verminderd door de komst van de Hanzelijn. Wat dat betreft had de NS het in 1964 bij het rechte eind om een station voor personenvervoer zo dicht mogelijk bij het centrum te bouwen. Hoe dit zich verder gaat ontwikkelen na de bebouwing van het Stationskwartier en nieuwe, toekomstige wijken richting Reevediep en Zwartendijk, zal de tijd leren. Dit artikel wordt afgesloten met het gedicht uit 1946 van de bekende redacteur van het *Kamper Nieuwsblad*, Hendrik van Heerde (1905-1968), vooral bekend als Havanha en als schrijver van de boekjes over Garriet Jan en Annechien. Hij had een zeer vooruitziende blik, zo vlak na de oorlog, over het toekomstige Kampen en de Hanzelijn.²⁸

Uitbreidingsplan

Als ik op een zomeravond,
Naar de Broek en Maten kijk,
Zie ik daar een stad verrijzen,
In de richting Zwartendijk.
Waar de kikker nu nog rondspringt,
En het schaap graast met haar lam,
Loopen straks de snelle treinen,
In de richting Amsterdam.
Waar de wilde eenden broeden,
En de kieft duikt in de zon,
Zullen straks de auto's rijden,
Langs den snelweg van beton.
Waar de rook zich nu nog kringelt,
Van de vuilverbranderij,
En de koeien nu nog grazen,
In de Broek en Matenwei.
Rijzen straks de rijen huizen,
Uit den opgespoten grond,
Loopen straks de Kampenaren,

Door de nieuwe straten rond,
Waar het paartje nu nog kozend,
Langs den berm der wegen ligt,
Wordt wellicht met enk'le jaren,
Een stationsgebouw gesticht.
Waar de boerekool en rapen,
Nu nog groeien in het land,
Komt wellicht na luttele jaren,
't Eerste flatgebouw tot stand.
Waar de mestkar nu nog hobbelt,
Langs het smalle wagenspoor,
Zingt straks in 't vergader-bouwwerk,
't Eerste Broek- en Matenkoor.

Als ik op een zomeravond,
Langs het Celleswegje ga,
Weet ik, dat ik op den bodem,
Van het nieuwe Kampen sta.

HAVANHA



Kampen, 6 december 2012. Het nieuwste materieel van de NS, type DDZ, rijdt met de overige genodigden station Kampen Zuid binnen, op weg naar Zwolle. (Foto: K. Haar).

Noten

1. Adres van vroegere opgezetenen van het eiland Schokland', in: *Kamper Courant*, d.d. 16 oktober 1859.
2. Gemeentearchief Kampen, Nieuw Archief 643-646 en 483-484, rechtszaak NCS 1875-1878.
3. GAK, brief NS, Zuiderzeespoorweg, september 1943.
4. *Kamper Nieuwsblad*, d.d. 11 januari 1947.
5. *Kamper Nieuwsblad*, d.d. 18 januari 1947.
6. GAK, dossier Nieuw Archief 1.812.5, correspondentie en verslag besprekingen met NS 1960 - 1964.
7. 'Aartsvaders van de Hanzelijn', in: *de Stentor*, d.d. 4 december 2012.
8. 'Geen vertraging aanleg Flevolijn', *Digibron*, 8 mei 1982.
9. *Kamper Almanak* (1986) Kroniek 21 juni 1985.
10. 'Aartsvaders van de Hanzelijn', in: *de Stentor*, d.d. 4 december 2012.
11. Johan Blok, 'Aanleg Hanzelijn begonnen', *Spoor & Tram* 19 (2008).
12. *Masterplan Vormkwaliteit, Hanzelijn Oude en Nieuwe Land verbonden*, ProRail (Utrecht 2012) 37, 38.
13. 'Hanzelijn valt 90 miljoen goedkoper uit', in: *de Stentor*, d.d. 27 oktober 2012.
14. 'Spoorzone houdt ambitie niet geheim', in: *de Stentor*, d.d. 21 december 2012.
15. Ingrid D. Jacobs...[er al.], *Hanzelijn. Oude en nieuwe land verbonden* (Utrecht 2012), Station Lelystad, 39.
16. *Hanzelijn*, Station Dronten, 46-49.
17. *Hanzelijn*, Station Kampen, 86-88.
18. 'Paard overleden na botsing Hanzelijn', in: *de Stentor*, d.d. 26 oktober 2012.
19. 'Vertraging op Hanzelijn', in: *de Stentor*, d.d. 20 december 2012.
20. 'Naam nieuw station blijft Kampen Zuid', in: *de Stentor*, d.d. 12 juni 2012.
21. *Hanzelijn*, Drontermeertunnel, 73-75.
22. *Hanzelijn*, IJsselbrug bij Hattem, 96-101.
23. 'Dringen geblazen voor een glimp op Kamper perron', in: *de Stentor*, d.d. 7 december 2012.
24. 'Sneeuw is welkom bij opening stationsplein Kampen', in: *de Stentor*, d.d. 8 december 2012.
25. 'Rode loper uit voor reizigers van Hanzelijn', in: *de Stentor*, d.d. 10 december 2012.
26. 'Regio heeft hoge verwachtingen van de Hanzelijn', in: *de Stentor*, d.d. 20 november 2008.
27. 'Keus voor station is er vooral één van smaak', in: *de Stentor*, d.d. 13 oktober 2012.
28. HAVANHA, 'Uitbreidingsplan', in: *Kamper Nieuwsblad*, d.d. 10 augustus 1946.

Publicaties

- Kasper Haar, 'Sporen naar Kampen', *Spoor & Trein* 11 (2000) 38-69.
Kasper Haar, 'De Hanzelijn verenigt oud en nieuw', *Railhobby* 25 (2002) 6-11.
Johan Blok, 'Aanleg Hanzelijn begonnen', *Spoor & Tram* 19 (2008) 113-117.

Johan Blok, 'Hanzelijn in aanbouw', *Spoor & Tram* 20 (2009) 126-129.
Johan Blok, 'Hanzelijn in aanbouw (3)', *Spoor* 22 (2011) 133-139.
Johan Blok, Hanzelijn in aanbouw (4), *Spoor* 23 (2012) 132-134.
Ingrid D. Jacobs...[et al.], *Hanzelijn. Oude en Nieuwe Land verbonden* (Utrecht 2012).
'Hanzelijn in feiten en cijfers', *De Stentor*, d.d. 1 december 2012.
Kamper Almanak 1985-1992, kronieken.

Publicaties ProRail

Drontermeertunnel
Brug over de IJssel
De Hanzelijn
Bouwkrant Hanzelijn
Hanzelijn: vormgeving en architectuur
Hanzelijn: bovenbouw
Hanzelijn: veiligheid
Hanzelijn: geluid
Hanzelijn verbindt, speciale editiekrant, december 2012
Persberichten 12 september 2012.

Websites

Geraadpleegd in de periode november 2012 tot en met januari 2013:

www.Wikipedia.nl

- De Zuiderzeelijn
- Hanzelijn
- De Hanzeboog
- De Drontermeertunnel
- Station Lelystad
- Station Zwolle

www.Infrasite.nl

- Projectnieuws Hanzelijn