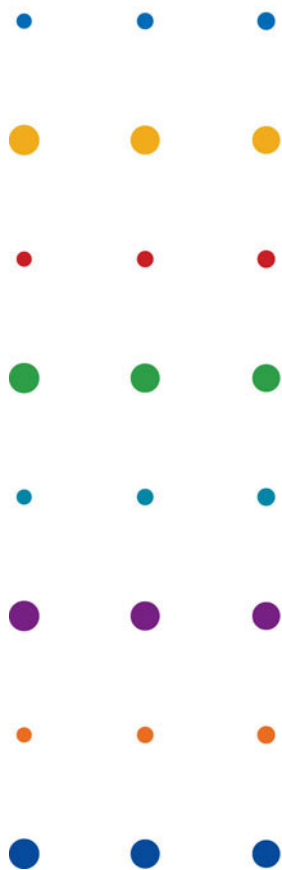


Reactivering Ponlijn



Gemeente Amersfoort

juli 2008
eindrapport

Reactivering Ponlijn

dossier : B4608.01.001
registratienummer : VB-SE20080289
versie : 1

Gemeente Amersfoort

juli 2008
eindrapport

INHOUD**BLAD**

SAMENVATTING	2
1 INLEIDING	3
2 VERVOERWAARDE PONLIJN IN 2020	4
2.1 Ligging van het tracé	4
2.2 Werkwijze	5
2.3 Resultaten Model Midden Nederland	5
2.4 Pendelgegevens provincie Utrecht 2006	8
2.5 Conclusie t.a.v. de vervoerwaarde	10
3 HUIDIGE SITUATIE TRACÉ PONLIJN	12
4 INPASSING PONLIJN	14
4.1 Fysieke inpassing spoor	14
4.2 Inpassing in bestaande OV netwerk	17
5 VISIE BETROKKEN PARTIJEN	20
6 COLOFON	24

SAMENVATTING

In deze studie is een quick scan uitgevoerd naar de mogelijke vervoerwaarde en haalbaarheid van de reactivering van de Ponlijn.

Om een inschatting te maken van de potentiële vervoerwaarde van de vernieuwde Ponlijn in 2020 zijn twee verschillende benaderingen gehanteerd. In de meest gunstige berekening wordt geschat dat er **circa 5.200 reizigers per etmaal totaal in 2 richtingen** tezamen van de lijn gebruik zouden maken. Met een beoogde dienstregeling in de spits van 4x per uur¹ betekent dit maximaal zo'n 100 reizigers per trein in de spitsrichting. Deze aantallen rechtvaardigen geen (light-)railverbinding, maar met deze reizigersaantallen is een (HOV)-busexploitatie goed mogelijk.

Voor het exploiteren van een (light-)railverbinding wordt algemeen aangenomen dat minimaal circa 10.000 reizigers per etmaal benodigd zijn. Dit betekent circa 5.000 extra reizigers op de Ponlijn per etmaal dan uit de meest gunstige berekening komt. Om deze extra reizigers op de Ponlijn te bewerkstelligen zouden **circa 6.500 extra woningen** in het invloedsgebied van de Ponlijn gerealiseerd moeten worden.

De Ponlijn zal in relatie tot het OV-netwerk Eemland geen directe verschuivingen teweegbrengen. Met de komst van de Ponlijn blijft de bestaande buslijn 80 tussen Amersfoort en Veenendaal dan ook noodzakelijk voor een goede ontsluiting van de tussenliggende kernen. De integratie van de Ponlijn met de bestaande buslijn 80 kan het OV-gebruik in deze regio echter wel versterken.

Met betrekking tot de Valleilijn en het rondje WERV (Wageningen, Ede, Rhenen en Veenendaal), zijn met de komst van de Ponlijn geen grote effecten te verwachten. De Valleilijn bedient grotendeels andere relaties dan de Ponlijn, maar de Ponlijn kan wel wat vervoer "afsnoepen" van de Valleilijn. Met betrekking tot het rondje WERV kan de Ponlijn mogelijk wat profiteren van het ontsluitend netwerk in de regio en aanvullende verbindingen

Hoewel de Ponlijn qua inpassing in het landelijke en regionale spoorwegnet voor een aantal relaties wel een zekere toegevoegde waarde zou hebben, is deze echter niet zo groot dat dit reactivering rechtvaardigt.

Ten aanzien van de visie van de verschillende betrokken gemeenten stellen wij vast dat er sprake is van een duidelijk verschil tussen de mening van de gemeenten ten noorden van de lijn Utrecht – Arnhem en die ten zuiden ervan. De gemeenten Amersfoort, Leusden, Woudenberg en Scherpenzeel zien niet of nauwelijks toegevoegde waarde in reactivering van de Ponlijn. De gemeenten Veenendaal, Rhenen en Utrechtse Heuvelrug staan positiever ten opzichte van de reactivering. Zij zien met het reactiveren van de Ponlijn mogelijkheden om het openbaar vervoer in de regio, met name in de richting Amersfoort, te verbeteren.

¹ Gewenste frequentie benoemd in 'Gezamenlijk Beoordelingskader Pakketstudies Utrecht, dec.2007'

1 INLEIDING

Tussen Amersfoort en Leusden ligt een spoorlijn die momenteel dienst doet als goederenlijn ter bevoorrading van de firma Pon in Leusden. Deze zogenaamde Ponlijn maakt deel uit van het vroegere spoortracé tussen Amersfoort en Rhenen/Kesteren. Het deel van het tracé tussen Leusden en De Haar (A12) is momenteel in onbruik. Tussen De Haar en Rhenen maakt het tracé onderdeel uit van de spoorverbinding Utrecht – Rhenen.

In het kader van de Pakketstudie Driehoek wordt momenteel naar de mogelijkheden tot het verbeteren van de mobiliteit in de regio gekeken. Onderdeel hiervan is het bevorderen van het gebruik van openbaar vervoer in de regio Eemland. Naar aanleiding hiervan zijn vragen gesteld in de gemeenteraad van Amersfoort om opnieuw de mogelijkheden te bezien van het reactiveren van het spoortracé tussen Amersfoort en Rhenen. Daarnaast is in de vergadering van Provinciale Staten van Utrecht van 17 december 2007 een motie aangenomen om een haalbaarheidsonderzoek te doen naar een light-railverbinding op het traject Amersfoort – Veenendaal/Rhenen (Ponlijn).

De gemeente Amersfoort is momenteel bezig met een brede studie naar de bereikbaarheid en doorstroming van onder meer de Kersenbaan. Het huidige tracé van de Ponlijn loopt langs deze Kersenbaan en kruist de aanliggende infrastructuur van Amersfoort gelijkvloers op een aantal locaties. Een mogelijke reactivering van de Ponlijn met een intensivering van het aantal treinen over het spoor heeft dan ook direct invloed op de doorstroming van het autoverkeer.

Bovengenoemde punten zijn aanleiding geweest voor de gemeente Amersfoort om de mogelijke reactivering van de Ponlijn te onderzoeken. DHV is gevraagd een quick scan uit te voeren naar de mogelijke vervoerwaarde en haalbaarheid van een gereactiveerde Ponlijn.

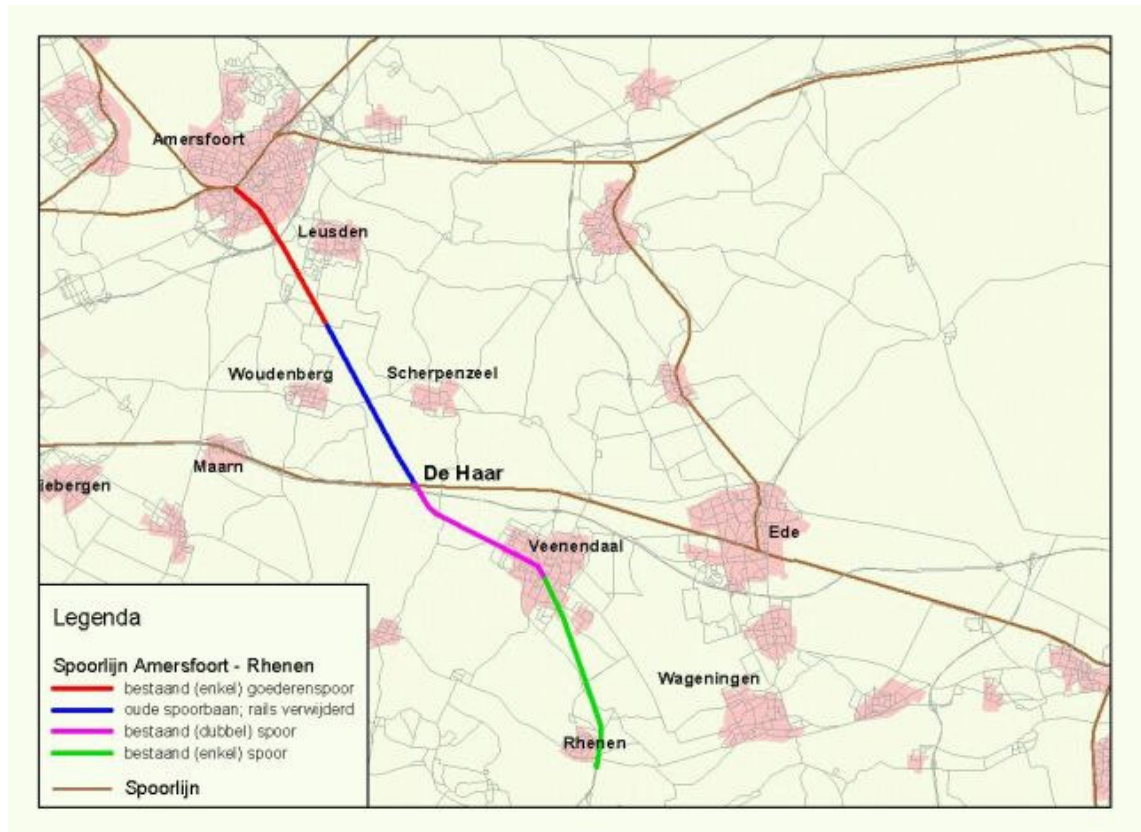
Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de huidige ligging van het tracé en is via twee verschillende manieren een globale schatting gemaakt van het reizigerspotentieel van de doorgetrokken Ponlijn. In hoofdstuk 3 wordt de huidige situatie rond de lijn beschreven. De inpassing van de Ponlijn, zowel de fysieke inpassing als de inpassing in het bestaande OV netwerk, wordt beschreven in hoofdstuk 4. Tot slot komen in hoofdstuk 5 de visies van de betrokken partijen aan bod.

2 VERVOERWAARDE PONLIJN IN 2020

2.1 Ligging van het tracé

In onderstaand overzichtskaartje is de ligging van het tracé in de regio weergegeven.



Figuur 2.1 Huidige situatie spoorlijn Amersfoort - Rhenen

Zoals in figuur 2.1 te zien, loopt de spoorlijn vanaf het station Amersfoort op enige afstand van het centrum door de bebouwde kom van Amersfoort langs de Kersenbaan, via de wijk Dorrestein langs het Lockhorsterbos op enige honderden meters afstand van de bebouwde kom van Leusden richting Woudenberg. Het tracé van de lijn loopt vervolgens strak langs de nieuwe woonwijk Tabaksteeg in Leusden zuid, op ruime afstand van de bebouwde kom van Woudenberg en Scherpenzeel door het landelijk gebied. Het tracé kruist vervolgens de spoorlijn Arnhem – Utrecht en komt dan nabij Overberg op het in gebruik zijnde deel van de oorspronkelijke verbinding naar Veenendaal en Rhenen. In Veenendaal gaat de verbinding dwars door de bebouwde kom, terwijl hij uiteindelijk eindigt op het station Rhenen, enigszins aan de rand van deze kern.

2.2 Werkwijze

Voor het berekenen van de openbaar-vervoerverbinding Amersfoort – Leusden – Woudenberg – Veenendaal zijn twee verschillende bronnen gebruikt:

Model Midden Nederland

Het Model Midden Nederland (MMN) is een multimodaal verkeers- en vervoermodel dat DHV in opdracht van Rijkswaterstaat Utrecht heeft gemaakt. Dit model heeft als basisjaar 2004 en als prognosejaar 2020. In dit model zijn onder meer de volgende ontwikkelingen opgenomen voor het jaar 2020:

- MIT-projecten 0 en 1;
- ZSM-maatregelen;
- Ontwikkeling van het Centraal stadsgebied Amersfoort;
- De realisatie van het plan Tabaksteeg Leusden;
- De realisatie van Vathorst in Amersfoort;
- De realisatie van Corlaer in Nijkerk.

Pendel in de provincie Utrecht 2006

Een tweede inschatting van het reizigerspotentieel is gemaakt op basis van pendelcijfers 2006 van de Provincie Utrecht. Jaarlijks wordt door de provincie Utrecht een werkgelegenheidsenquête gehouden onder instellingen en bedrijven die in de provincie zijn gevestigd. In deze enquête is in 2006 gevraagd naar de woonplaats van medewerkers en het gebruikte vervoermiddel. Op deze manier zijn de stromen van het woon-werkverkeer, ofwel de pendel en de vervoerwijze, in beeld gebracht.

2.3 Resultaten Model Midden Nederland

Met het Model Midden Nederland zijn prognoseberekningen 2020 voor een gemiddeld avondspitsuur gemaakt voor zowel personenautoverkeer als openbaar vervoer. Aan de hand van regionale en bovenregionale openbaar-vervoerplaatsingen en autoverplaatsingen wordt een inschatting gemaakt van het potentieel aantal reizigers op een gereactiveerde Ponlijn.

Regionale OV-verplaatsingen

In tabel 2.1 staan de openbaar-vervoerplaatsingen van 2020 vermeld tussen de gemeenten in het gebied waarbinnen de gereactiveerde verbinding zou gaan functioneren. De hier weergegeven verplaatsingen worden gemaakt met het **huidig beschikbare** openbaar vervoer (dus in de situatie **zonder** Ponlijn). Relaties binnen dit gebied die geen gebruik zullen maken van een gereactiveerde Ponlijn zijn op 0 gesteld. Dit betreft de verplaatsingen tussen Rhenen en Veenendaal (bestaande railverbinding) en de verplaatsingen binnen Amersfoort zelf.

Tabel 2.1 Openbaar vervoer verplaatsingen 2020 (avondspitsuur) zonder Ponlijn

	Schil NS A'foort	A'foort Vathorst	Overig A'foort	Leusden	Rhenen	Scherpenzeel	Veenendaal	Woudenberg	Totaal
Schil NS A'foort	0	0	0	26	1	5	3	11	47
A'foort Vathorst	0	0	0	8	1	1	2	2	13
Overig A'foort	0	0	0	72	5	10	11	18	117
Leusden	5	7	57	0	2	6	4	13	93
Rhenen	0	1	2	1	0	5	0	2	11
Scherpenzeel	1	1	6	6	5	0	29	0	48
Veenendaal	0	1	5	3	0	21	0	8	39
Woudenberg	1	1	11	10	2	0	9	0	34
Totaal	8	11	82	125	16	49	58	53	402

Bij het bepalen van de vervoerwaarde van de "nieuwe" openbaar-vervoerverbinding wordt ervan uitgegaan dat de OV-verplaatsingen tussen Amersfoort en Leusden via de HOV-busverbinding via de Heiligenbergerweg blijven lopen. Deze verbinding sluit voor de Leusdenaren beter aan bij de reizigersbehoefte dan de Ponlijn. In tabel 2.1 is het totaal van deze verplaatsingen 175. Voor de verdere berekeningen worden deze verplaatsingen niet meegenomen.

Totaal OV-verplaatsingen invloedgebied Ponlijn	402
<u>OV-verplaatsingen tussen Amersfoort en Leusden</u>	<u>175-</u>
Potentiële OV-verplaatsingen voor Ponlijn	227

Voor de 227 overige verplaatsingen wordt aangenomen dat 50% overstapt vanuit de huidige OV-lijnen op de Ponlijn. Gezien de ligging van de kernen Scherpenzeel en Woudenberg op 2 – 2,5 kilometer van de mogelijke locatie van een NS-station in de gemeente Woudenberg, is deze aanname van een percentage van 50% aan de hoge kant.

Dit betekent dat afgerond **maximaal 115 reizigers in de avondspits** (2 richtingen tezamen) over zullen gaan naar de railverbinding (50 procent van 227).

Bovenregionale OV verplaatsingen

Naast OV-relaties in de regio zijn er ook bovenregionale OV-relaties die voor een deel van de reis gebruik kunnen maken van de Ponlijn. Het gaat hier dan om OV-relaties tussen Veenendaal/Rhenen en Noord Nederland (Noord Holland, Flevoland, Overijssel, Drenthe, Groningen en Friesland).

In het verkeersmodel maken totaal 630 reizigers uit Noord-Nederland gebruik van het openbaar vervoer van en naar Veenendaal/Rhenen in de avondspits. Voor deze verplaatsingen wordt ook aangenomen dat 50% gebruik gaat maken van de Ponlijn als onderdeel van de verplaatsing in plaats van huidige OV-verbindingen voor dit traject. Dit betekent **maximaal 315 reizigers in de avondspits**² (2 richtingen tezamen).

² Dit cijfer heeft dus betrekking op bestaande OV-reizigers die overgaan naar de Ponlijn, dus elders uit een OV-verbinding worden weggehaald.

Regionale autoverplaatsingen

De realisatie van de railverbinding draagt er naar verwachting toe bij dat verplaatsingen die met de auto gemaakt worden voor een deel overgaan naar de trein, omdat deze nieuwe verbinding voor deze reizigers directer/korter is dan het huidige openbaar vervoer. In tabel 2.2 staan de personenverplaatsingen per auto (autoverplaatsingen vermenigvuldigd met autobezetting) vermeld tussen de gemeenten, direct gelegen binnen het invloedsgebied. Een aantal relaties waarvan de verplaatsingen zeker geen gebruik zullen maken van de nieuwe railverbinding is in de tabel op 0 gesteld. In werkelijkheid blijven op deze relaties wel verplaatsingen per auto plaatshebben.

Tabel 2.2 Personenverplaatsingen per auto 2020 (avondspitsuur)

	Schil NS A'foort	A'foort Vathorst	Overig A'foort	Leusden	Rhenen	Scherpenzeel	Veenendaal	Woudenberg	Totaal
Schil NS A'foort	0	0	0	198	5	15	21	60	299
A'foort Vathorst	0	0	0	0	4	10	17	14	45
Overig A'foort	0	0	0	0	20	67	84	204	374
Leusden	51	0	0	0	12	73	65	191	392
Rhenen	1	3	10	10	0	20	0	13	57
Scherpenzeel	5	15	76	132	30	0	213	0	470
Veenendaal	3	16	55	74	0	154	0	72	375
Woudenberg	11	19	162	212	14	0	101	0	520
Totaal	71	52	303	626	84	340	500	555	2.532

Aangenomen wordt dat de in de tabel vermelde autoreizigers op de relatie Amersfoort-Leusden geen gebruik zullen gaan maken van de Ponlijn. Als deze reizigers al overstappen op het openbaar vervoer zullen zij de HOV-busverbinding tussen Amersfoort en Leusden gebruiken. In tabel 2.2 is het totaal van deze verplaatsingen 249.

Totaal autoverplaatsingen invloedsgebied Ponlijn	2.532
Autoverplaatsingen tussen Amersfoort en Leusden	249-
Potentiële autoverplaatsingen voor Ponlijn	2.283

Het deel van de autoverplaatsingen, dat mogelijk over zal stappen op een gereactiveerde Ponlijn zal naar schatting liggen tussen de 5 en 25 procent. Dit is aan de ene kant afhankelijk van de kwaliteit van de OV-verbinding: frequentie, reistijd, comfort, gunstige ligging haltes, goede bereikbaarheid haltes, et cetera. Aan de andere kant is dit afhankelijk van de wegenstructuur binnen het gebied, de congestie op het wegennet en de ligging van de kernen ten opzichte van voorziene halteplaatsen.

In deze berekeningen wordt aangenomen dat maximaal 15 procent van de personenverplaatsingen per auto van vervoerwijze zal wisselen; met als uitgangspunt een kwalitatief hoogwaardige verbinding met een hoge frequentie. Dit betekent een vervoerwaarde voor de railverbinding als gevolg van deze vervoerwijze-wisseling van **maximaal 343 reizigers in de avondspits** in 2 richtingen tezamen (15 procent van 2.283).

Bovenregionale verplaatsingen die nu met de auto worden gemaakt zullen met de komst van de gereactiveerde Ponlijn niet snel overgaan op het openbaar vervoer en zijn daarom niet meegenomen.

Vervoerwaarde per etmaal

Bovenstaande berekeningen zijn gegevens voor een avondspits. Om het totaal aantal reizigers per dag op de Ponlijn inzichtelijk te maken is het aantal verplaatsingen per etmaal noodzakelijk.

Naast de woonwerkrelaties in de avondspits zullen ook reizigers met andere motieven gebruik maken van de Ponlijn, zoals woon-school, woon-winkel en sociaal-recreatief. Daarom wordt voor de regionale verplaatsingen binnen het invloedgebied van de Ponlijn een spitsfactor van 10 gehanteerd.

Voor de bovenregionale verplaatsingen wordt ervan uitgegaan dat dit alleen woon-werkrelaties betreft. Deze afstanden lenen zich nauwelijks voor woon-school- en woon-winkelrelaties. De verplaatsingen die 's avonds worden gemaakt zullen dus 's ochtends in de tegenrichting worden gemaakt. Deze bovenregionale verplaatsingen in de avondspits worden met een factor 2 vermenigvuldigd om het aantal verplaatsingen per etmaal te krijgen.

De som van de hier beschreven relaties levert aldus een globale schatting van het reizigerspotentieel van de vernieuwde Ponlijn.

In tabel 2.3 staat het totaal aantal potentiële reizigers voor de Ponlijn in 2020 per etmaal weergegeven.

Tabel 2.3 Potentieel aantal reizigers voor de Ponlijn in 2020 per etmaal

Reizigers uit:	Regionaal	Bovenregionaal	Totaal
bestaand OV	1.150	630	1.780
Auto	3.430		3.430
		Totaal:	5.210

Totaal is volgens deze berekening sprake van een geschat aantal reizigers van maximaal zo'n 5.210 per (werkdag)etmaal.

2.4 Pendelgegevens provincie Utrecht 2006

Op basis van de gegevens uit de rapportage 'Pendel in de provincie Utrecht 2006' van de Provincie Utrecht, Afdeling Economie, Cultuur en Vrije Tijd, kan ook een inschatting worden gemaakt van het potentiële aantal reizigers tussen Veenendaal/Rhenen en Amersfoort/Leusden. De gegevens uit tabellen 2.4, 2.5 en 2.7 zijn afkomstig uit deze rapportage.

In tabel 2.4 staat de inkomende pendel per gemeente 2006. Samen met het relatieve aandeel per vervoerwijze zoals in tabel 2.5 staat weergegeven is in tabel 2.6 de inkomende pendel voor de vervoerwijze Privé auto³ en OV te bepalen voor de vier gemeenten.

³ Lease-auto's zijn als aparte categorie benoemd en niet in deze berekeningen meegenomen.

Tabel 2.4 Inkomende pendel gemeenten in 2006

Inkomende pendel:	Veenendaal	12.653
	Rhenen	3.571
	Amersfoort	38.624
	Leusden	9.537

Tabel 2.5 Relatief aandeel vervoerwijze in 2006

Relatief aandeel vervoerwijze	Veenendaal	Rhenen	Amersfoort	Leusden
Privé auto	45,9%	50,6%	38,6%	44,7%
OV	2,4%	6,8%	10,5%	5,4%

Tabel 2.6 Inkomende pendel naar vervoerwijze in 2006

Inkomende pendel	Veenendaal	Rhenen	Amersfoort	Leusden
Privé auto	5.808	1.807	14.909	4.263
OV	304	243	4.056	515

De inkomende pendel per vervoerwijze in tabel 2.6 is de totale pendel vanuit alle richtingen. Met behulp van gegevens ten aanzien van de herkomst van de pendel kan het aandeel van deze pendel worden bepaald, dat gebruik zou kunnen maken van de Ponlijn.

In tabel 2.7 staat voor de regio Utrecht Zuidoost (met Veenendaal en Rhenen) en de regio Eemland (met Amersfoort en Leusden) het percentage herkomsten uit de regio's vanwaar pendelbewegingen gemaakt kunnen worden richting Utrecht Zuidoost en Eemland.

Tabel 2.7 Herkomst van de pendelbewegingen in 2006 (aandeel)

Herkomst	Herkomst werkenden in:	
	Utrecht Zuidoost	Eemland
<i>Eemland</i>	3%	-
<i>Utrecht Zuidoost</i>	-	2%
Overijssel	1%	1%
Friesland	0%	0%
Groningen	0%	0%
Drenthe	0%	0%
Noord Holland	2%	2%

Voor de pendelbewegingen naar Utrecht Zuidoost (Veenendaal/Rhenen) zijn de herkomsten uit Eemland, Overijssel, Friesland, Groningen, Drenthe en Noord-Holland mogelijke relaties die gebruik kunnen maken van de Ponlijn. Dit percentage is totaal 6 procent.

Voor de pendelbewegingen naar Eemland (Amersfoort/Leusden) zijn alleen de herkomsten uit Utrecht Zuidoost mogelijke relaties die gebruik kunnen maken van de Ponlijn. Dit percentage is totaal 2 procent.

Totaal komen de pendelbewegingen, die mogelijk via de vernieuwde Ponlijn kunnen lopen, uit op de aantallen zoals in tabel 2.8 weergegeven.

Tabel 2.8 Pendelbewegingen OV en privé auto in 2006

Relatie		Pendelbewegingen	
van	naar	OV	Privé auto
Eemland en Noord Nederland	Veenendaal/Rhenen	33	457
Utrecht Zuidoost	Amersfoort/Leusden	91	383

Vanuit de huidige OV-pendelrelaties zal de overstap naar de Ponlijn sneller worden gemaakt dan vanuit de pendelrelaties die nu met een privé auto worden gemaakt. Uitgangspunt is dat 100 procent van de huidige OV-pendel (deels) gebruik gaat maken van de Ponlijn en naar verwachting 15 procent van de privé autopendel overstapt op het OV en de Ponlijn.

Dit resulteert in een totale pendel op de Ponlijn van 101 (33 plus 15 procent van 457) naar Veenendaal Rhenen en 149 (91 plus 15 procent van 383) naar Amersfoort/Leusden. Totaal zijn dit zo'n 250 reizigers in een spitsperiode in beide richtingen samen.

Pendelrelaties zijn woon-werkreizigers in één spitsperiode. Voor beide spitsen tezamen worden dit dan 500 pendelbewegingen per dag (heen en terug tezamen) op de Ponlijn.

Naast pendelreizigers zullen ook reizigers met een ander motief gebruik gaan maken van de Ponlijn. Dit zijn onder andere woon-school-, woon-winkel- en sociaal-recreatieve relaties. Het totaal aantal reizigers dat in de huidige situatie per dag gebruik zal maken van de Ponlijn is dan ook geschat op 2 maal het aantal pendelbewegingen per dag. Dit resulteert in 1.000 reizigers per dag in beide richtingen:

Het realiseren van de Ponlijn kan daarnaast zorgen voor nieuwe reizigers. Dit zijn reizigers die nu nog geen relatie hebben die over dit traject loopt. Met de komst van de Ponlijn gaan deze reizigers dus extra verplaatsingen in de regio maken. Aangenomen wordt dat hierdoor het gebruik van de Ponlijn zal stijgen met circa 25 procent. Het totaal aantal reizigers per dag op de Ponlijn komt dan uit op 1.250.

Als laatste moeten wij stellen dat de berekening tot nu toe de reizigers in het jaar 2006 betreft. Voor het bepalen van de vervoerwaarde van de Ponlijn wordt echter gekeken naar het toekomstige aantal reizigers in 2020. Door de autonome groei in mobiliteit en de groei door de ruimtelijke ontwikkelingen wordt aangenomen dat het aantal reizigers op de Ponlijn in 2020 is verdubbeld ten opzichte van 2006; dit is een forse aanname.

Hiermee komt het **totaal aantal potentiële reizigers per etmaal op de Ponlijn in 2020 uit op 2.500.**

2.5 Conclusie t.a.v. de vervoerwaarde

Op twee verschillende manieren is gekeken naar de potentiële vervoerwaarde van een vernieuwde Ponlijn in 2020. De resultaten van de twee methoden liggen redelijk uit elkaar: tussen de 2.500 en 5.200 reizigers. In de meest gunstige berekening betekent dit zo'n 5.200 reizigers per etmaal totaal in 2 richtingen tezamen.

In 'Gezamenlijk Beoordelingskader Pakketstudies Utrecht'⁴ zijn gewenste kwaliteitsnormen opgenomen voor de minimale frequentie voor het openbaar vervoer in de regio Utrecht. Voor een stedelijke regionale verbinding wordt uitgegaan van een frequentie van 4 keer per uur in de spits.

Uitgaande van de gunstige berekening van 5.200 reizigers en een spitsfactor van 10 betekent dit 520 reizigers in de spits in twee richtingen. Dit komt neer op circa 350 tot 400 reizigers in de piekrichting en 120 tot 170 reizigers in de tegenpiekrichting.

Met een beoogde dienstregeling in de spits van vier keer per uur voor een enkele richting betekent dit maximaal 100 reizigers per trein in de spitsrichting. Dit aantal rechtvaardigt niet direct een (light-) railverbinding. Met deze reizigersaantallen is een (HOV)-busexploitatie ook een goede mogelijkheid.

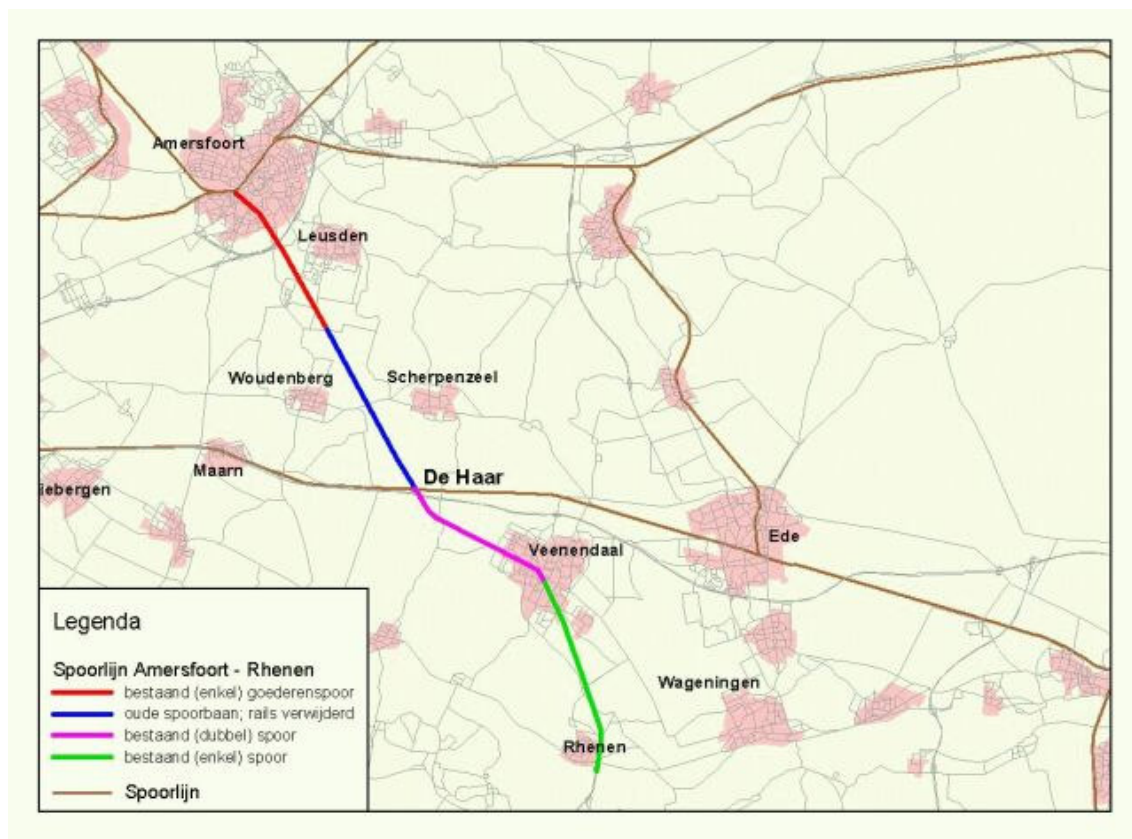
Voor het exploiteren van een (light-)railverbinding wordt veelal aangenomen dat minimaal circa 10.000 reizigers per etmaal benodigd zijn. Dit betekent circa 5.000 extra reizigers op de Ponlijn per etmaal dan uit de meest gunstige berekening komt.

Om deze extra reizigers op de Ponlijn te bewerkstelligen zouden **circa 6.500 extra woningen** in het invloedsgebied van de Ponlijn gerealiseerd moeten worden. Hierbij wordt dan uitgegaan van 2,5 inwoners per woning en de aanname dat 15 procent van deze inwoners dagelijks met de vernieuwde Ponlijn twee verplaatsingen zal maken (heen en terug).

⁴ 'Gezamenlijk Beoordelingskader Pakketstudies Utrecht, Projectorganisatie Pakketstudies, december 2007'

3 HUIDIGE SITUATIE TRACÉ PONLIJN

Tegenwoordig worden nog twee gedeeltes van het voormalige spoortraject Amersfoort – Kesteren gebruikt, namelijk het gedeelte tussen Amersfoort en de auto-importeur PON in Leusden en het gedeelte tussen Veenendaal en Rhenen. Het eerste gedeelte wordt in de volksmond aangeduid als de “Ponlijn”. Vanaf station Amersfoort tot de Leusbroekerweg in Leusden is de Ponlijn in gebruik als goederenspoorlijn. Het is een enkel spoor, geschikt voor een lage baansnelheid (30 km/uur). De lijn wordt gemiddeld 6-8 maal per week gebruikt.



Figuur 3.1 Huidige situatie spoorlijn Amersfoort - Rhenen

De Ponlijn heeft in de huidige situatie in Amersfoort tussen het NS-emplacement en de Leusderweg een 7 meter breed tracé. Deze breedte is gebaseerd op het profiel van vrije ruimte van een trein over enkel spoor, met het bijbehorende inspectiepad en ruimte voor onder andere seinen. De lijn wordt aan de noord-oostzijde begrensd door de Kersenbaan en aan de zuidwestzijde door een fietspad.

Dit maakt deel uit van een nieuwe verkeersstructuur in het Centraal Stadsgebied van Amersfoort (CSG), dat past bij de grootschalige ontwikkelingen in het CSG van Amersfoort en het gemeentelijke en provinciaal verkeers- en vervoerbeleid (project Centraal Stadsgebied I). De gemeente Amersfoort is bezig om de verbinding tussen de rijksweg A28 en het CSG te verbeteren. Tussen de Leusderweg en de Smaragdweg blijft een spoortracé met een breedte van maximaal 7 meter beschikbaar. Tussen de Smaragdweg en de Lockhorsterweg is aan de oostzijde een fietspad voorzien. Vanaf de Lockhorsterweg heeft het tracé tot aan de Leusbroekerweg zijn huidig profiel.

Ten zuiden van de Leusbroekerweg in Leusden zijn de rails verwijderd. De spoordijk bestaat nog voor een deel en grote stukken van het voormalige spoortraject zijn nog herkenbaar in het landschap.

Binnen de gemeente Woudenberg is het spoortracé eigendom van de gemeente. De gronden zijn aangekocht ten behoeve van de uitbreiding van het bedrijventerrein langs het spoortracé. De vigerende bestemming van deze gronden is 'spoortracé'. Op dit moment wordt echter gewerkt aan een nieuw bestemmingsplan i.h.k.v. de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro). In dit plan krijgt het spoortracé de bestemming 'bedrijventerrein'. Daarnaast heeft de gemeente Woudenberg de ambitie om circa 2.000 woningen te realiseren tussen het spoortracé en de kern Woudenberg.

Ten oosten van Maarsbergen, ter plaatse van de aansluiting "De Haar" langs de A12, sluit het traject Veenendaal - Rhenen aan op de spoorverbinding Utrecht - Arnhem. Vanaf de A12 tot Veenendaal Centrum maakt het treinverkeer gebruik van een dubbelspoor. Van Veenendaal Centrum tot Rhenen is een enkelspoor beschikbaar.

4 INPASSING PONLIJN

Over de reactivering van de Ponlijn bestaan verschillende -soms uiteenlopende- meningen. Om een goede afweging te maken tussen de investeringen die een reactivering vergt en de toegevoegde waarde die het oplevert is inzicht gewenst in de functie en de (potentiële) vervoerwaarde. Elke OV-lijn heeft zijn eigen 'op zichzelf staande' functie en vervoerwaarde. Dit is de vervoerwaarde die gebaseerd is op het bedienen van herkomst-bestemmingsrelaties, de concurrentiewaarde ten opzichte van de auto en ruimtelijke ontwikkelingen. De vervoerwaarde is bepaald in hoofdstuk 2.

Maar daarnaast is de functie, en dus ook de vervoerwaarde van een lijn, sterk afhankelijk van de inpassing in het totale OV-netwerk. Op de eerste plaats omdat veel reizigers behoefte hebben aan een integraal netwerk, waarmee ook over langere afstand naar diverse bestemmingen kan worden gereisd. Bovendien vormen de bestaande OV-reizigers een belangrijke en over het algemeen relatief eenvoudig te bereiken doelgroep, die kan bijdragen aan het draagvlak van een nieuwe lijn en de verdere uitbouw daarvan. Is de Ponlijn daartoe in staat, en kan de Ponlijn de kwaliteit voor de bestaande en nieuwe OV-reizigers verbeteren? Is hierbij sprake van een efficiënte en doelmatige opbouw van het OV-netwerk? Om die vragen te kunnen beantwoorden, en het effect op de bepaalde vervoerwaarde te kunnen schatten, is een nadere analyse gemaakt van de functie en inpassing van de Ponlijn in het totale OV-netwerk.

Bij de genoemde analyse wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de veranderende omstandigheden in het OV-netwerk. Hoe zit het bijvoorbeeld met de relatie tussen de opgevaarde Valleilijn en de reactivering van de Ponlijn, zijn het concurrerende verbindingen of versterken de lijnen elkaar? Is de Ponlijn in een ander daglicht komen te staan met de aanbesteding van het busvervoer in Oost Utrecht, of is dat te verwachten als het 'rondje WERV' wordt gerealiseerd?

Om de functie van de Ponlijn en eventuele gebruikseffecten op de lijn te bepalen is zowel naar de fysieke inpassing van de Ponlijn op het spoortracé De Haar – Rhenen gekeken als naar de inpassing van de Ponlijn in het bestaande OV-netwerk. Beide punten worden hierna beschreven.

4.1 Fysieke inpassing spoor

Als het gaat om de reactivering van de Ponlijn gaat de aandacht op de eerste plaats uit naar het ontbrekende gedeelte tussen Leusden Zuid en de aansluiting bij Overberg, en de inpassing op het bestaande tracé in Amersfoort en Leusden. Aan de zuidzijde wordt over het algemeen uitgegaan van een vrij eenvoudige aantakking op de bestaande spoorlijn van Overberg via Veenendaal naar Rhenen. Toch is ook dit een belangrijk punt van aandacht.

Realisatie van een overstappunt bij De Haar of Overberg

Met een nieuw station ter hoogte van de aansluiting De Haar, zou een overstapmogelijkheid gecreëerd kunnen worden tussen de Ponlijn en de spoorverbinding Utrecht – Arnhem. Bovendien zou het betreffende punt als transferium ingericht kunnen worden gezien de ligging in directe nabijheid van de snelweg A12.

Met een overstappunt kan de Ponlijn dienen als verbinding van/naar oostelijke richting (de stadsregio Arnhem-Nijmegen en verder). Nu wordt deze rol vervuld door de Valleilijn vanuit Ede-Wageningen. Een overstapmogelijkheid bij De Haar versterkt de paralleliteit tussen beide spoorverbindingen, maar kan ook dienen om -indien nodig- de beperkte spoorcapaciteit van de Valleilijn op te vangen. De functie van een overstap in westelijke richting lijkt beperkt. Het zorgt hooguit voor een alternatieve treinverbinding naar Utrecht

bij stremming van het baanvak Amersfoort-Bilthoven-Utrecht en nieuwe reismogelijkheden vanuit Scherpenzeel en Woudenberg in de richting Utrecht.

De inpasbaarheid van een overstapstation bij De Haar roept vraagtekens op. Niet zozeer infrastructureel, als wel vanuit de capaciteit op het baanvak Utrecht-Arnhem. Dit baanvak maakt onderdeel uit van de benuttingsvariant HSL-Oost. Dit betekent dat er geen grootschalige spooruitbreiding plaatsvindt en de verschillende treindiensten (Randstadspoor, kernnet Intercity's en HSL-Oost) op het bestaande spoor worden afgewikkeld. De provincie Gelderland en Stadsregio Arnhem-Nijmegen willen op de bestaande sporen komen tot een verdere opwaardering, dat wil zeggen snelheden tot 160 km/uur, de zogenaamde Deltalijn. Hiermee wordt de volledige capaciteit van het baanvak op korte en langere termijn benut en lijkt er geen ruimte te zijn om hierin een extra stopplaats op te nemen.

Het traject Utrecht-Arnhem kent op dit moment drie intercitystations: Driebergen-Zeist, Veenendaal De Klomp en Ede-Wageningen. Driebergen-Zeist en Veenendaal De Klomp worden daarbij om en om aangedaan, omdat de capaciteit op het baanvak onvoldoende is om alle intercity's er te laten stoppen en om de reistijd voor doorgaande reizigers te beperken. Een extra intercitystop bij de aansluiting De Haar is hiermee uiterst onwaarschijnlijk. Er bestaat op dit moment geen stoptreindienst tussen de aansluiting De Haar en Ede-Wageningen. Zonder nieuwe intercitystop is er dus geen verbinding met het oosten, tenzij er een nieuwe stoptreindienst wordt ingelegd. Ook dit stuit op capaciteitsbezwaren.

NS Poort en andere betrokkenen werken aan de ontwikkeling van een transferium (regiopoort) bij station Veenendaal De Klomp. Dat betekent een forse investering in parkeerplaatsen, voorzieningen en een directe wegverbinding tussen de A12 en het station. De bedoeling is dat het transferium in 2010 gereed is. Nu wordt het gebruik van station Veenendaal De Klomp als transferpunt tussen auto en trein al gestimuleerd met parkeervoorzieningen, verwijzingen vanaf de A12, de uitbreiding van stationsvoorzieningen, et cetera. Gezien deze ontwikkeling ligt het niet voor de hand om in de toekomst een vergelijkbare voorziening te ontwikkelen bij De Haar. Temeer omdat deze voorziening in tegenstelling tot De Klomp aan het weggedeelte van de A12 ligt waar vooralsnog geen capaciteitsuitbreiding is voorzien (dus in het filegevoelige traject). Bovendien is de locatie niet ontsloten vanaf de A12.

Gelet op het bovenstaande kunnen wij concluderen dat een station bij de aansluiting De Haar als overstappunt op de verbinding Utrecht-Ede-Arnhem gezien de beperkte capaciteit op dit baanvak weinig realistisch is. Ook de eventuele realisatie van een station Overberg moet als onrealistisch worden beschouwd, gelet op de toegevoegde waarde voor de OV-verbindingen en vervoerwaarde.

Inpassing op het bestaande spoor De Haar – Rhenen

De Ponlijn zou vanaf de aansluiting bij De Haar gebruik gaan maken van het bestaande spoortraject dat thans deel uitmaakt van de verbinding Utrecht-Veenendaal-Rhenen. De inpassing op dit traject is om te beginnen sterk afhankelijk van de te kiezen voertuigtechniek. Het inzetten van light rail is vooral aantrekkelijk op het lijngedeelte Amersfoort-Overberg. Hiermee kunnen korte stoptijden worden gerealiseerd (en dus meerdere stops), terwijl de investeringen in infrastructuur enigszins kunnen worden beperkt en de inpassing eenvoudiger verloopt. Het baanvak naar Rhenen is echter ingericht voor heavy-railbedrijfsvoering. De inzet van lichtere treinen zou hier leiden tot een omvangrijke en kostbare aanpassing van de beveiliging. De treinen zelf moeten alsnog voldoen aan de vereisten voor inzet op het landelijke spoornet. Soortgelijke overwegingen gelden overigens ook voor het stationemplacement in Amersfoort, tenzij daar sprake zou kunnen zijn van gebruik van een dedicated spoor.

Ongeacht de keuze om light of heavy rail in te zetten doet zich tussen Overberg en Rhenen een capaciteitsvraagstuk voor waar tot nu toe nog beperkt aandacht voor is geweest. De capaciteit op het baanvak

Veenendaal-Rhenen is namelijk (nagenoeg) volledig belegd. Het gedeelte tussen de aansluiting de Haar en station Veenendaal Centrum is dubbelsporig (inclusief keevoorziening). Het gedeelte naar Rhenen is enkelsporig. Deze capaciteit is nodig om de bestaande treindiensten en het toekomstige Randstadspoor Utrecht 4 keer per uur tot Veenendaal Centrum te laten rijden en 2 keer per uur tot Rhenen. Het toevoegen van de Ponlijn vergt daarom naar alle waarschijnlijkheid een aanzienlijke uitbreiding van de infrastructuur (dubbelspoor Rhenen en extra keevoorzieningen) om op het baanvak een frequentie van in totaliteit 6 treinen per uur te kunnen verwerken. Dit drijft de investeringen vanzelfsprekend behoorlijk op. Een dergelijke capaciteitsuitbreiding is tot nu op geen enkele wijze gepland. Een andere optie is het laten vervallen van bestaande treindiensten, dan wel de beoogde frequentie van Randstadspoor naar beneden te brengen. Gezien de omvang van de vervoerrelaties naar Utrecht (in verhouding met de toegevoegde waarde van/naar Eemland) is dit geen voor de hand liggende optie.

Doortrekking tussen Rhenen en de Betuwe

De doortrekking van de spoorlijn tussen Rhenen en Kesteren maakt geen onderdeel uit van deze studie. Dit uitgangspunt is echter wel aan een korte toets onderworpen. Door de WERV-gemeenten (Wageningen, Ede, Rhenen en Veenendaal) en de provincies Utrecht en Gelderland wordt momenteel gestudeerd op de problematiek van de Rijnbrug Rhenen (te beperkte capaciteit autoverkeer, overlast door congestie, aantrekking van verkeersstromen). Het realiseren van een nieuwe railverbinding is hierbij niet concreet in beeld als oplossingsrichting voor de korte of middellange termijn. De eventuele investeringen zullen zich vooral richten op de optimalisatie van het autoverkeer. Doortrekking van het spoor zou zware infrastructurele ingrepen vergen, en daarmee zeer forse investeringen, zeker waar het gaat om een nieuwe oeververbinding. Hiervoor bestaat nog geen draagvlak en nog in het geheel geen ruimtelijk-planologisch kader. Er zijn geen andere plannen bekend om te komen tot een doortrekking van de spoorlijn. Het gestelde uitgangspunt niet uit te gaan van een doortrekking van de Ponlijn tussen Rhenen en de Betuwe wordt daarmee bevestigd.

De Ponlijn als schakel in het landelijke spoornet

De vraag is of de Ponlijn bij reactivering als heavy rail naast een regionale functie ook een rol kan vervullen als schakel in het landelijke spoornet. De vraag is daarbij of dit een versterking of verzwakking van de regionale belangen is. Landelijk gezien wordt gewerkt aan de versterking van de radiale netwerkopbouw van het spoor. Utrecht CS is en blijft het landelijke knooppunt van het spoornet. De capaciteit wordt uitgebreid om de betrouwbaarheid van dit cruciale knooppunt zoveel mogelijk te waarborgen. Er is geen groot-schalige ontwikkeling merkbaar waarbij op tangentiële verbindingen wordt ingezet. Wel vervullen dergelijke verbindingen een rol bij het opvangen van calamiteiten en bijvoorbeeld het vervoer van goederen. Vaak gaat dit ten koste van het regionale personenvervoer. De Valleilijn is hiervan een bestaand voorbeeld; deze lijn wordt met enige regelmaat ingezet als omleidingsroute, waarbij de regionale treinen in verband met de enkelsporigheid moeten komen te vervallen. Ook de Ponlijn kent dit risico. Bij revitalisering kunnen de effecten overigens wel over beide lijnen verdeeld worden. Maar een opname in het landelijke net komt dus zeker niet zondermeer tegemoet aan de regionale mobiliteitsdoelen in Eemland.

Algemene opmerking met betrekking tot Railverkeerslawaai

Het bestaande gedeelte van de Ponlijn tussen het station Amersfoort en Leusden wordt op dit moment gebruikt als goederenspoorlijn. Echter, omdat tussen Leusden en de aansluiting "De Haar" alleen een spoorlichaam ligt en geen rail, wordt dit gezien als een nieuwe spoorlijn. Hierdoor is het noodzakelijk dat een akoestisch onderzoek wordt uitgevoerd. In de gemeenten Amersfoort, Leusden en Woudenberg zal ter plaatse van de aanwezige woonbebouwing langs de lijn moeten worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB.

Voor de gemeenten Amerongen, Veenendaal en Rhenen, de gemeenten die al aan de bestaande spoorlijn Utrecht – Rhenen liggen, heeft het reactiveren van de Ponlijn ook consequenties voor de grenswaarden van de geluidbelasting. Het treinverkeer door deze gemeenten zal toenemen. Een verdubbeling van de treinfrequentie op het baanvak, met het type treinen dat nu al van het baanvak gebruik maakt, zorgt voor een toename van het geluidniveau met 3 dB. Op basis van hoofdstuk 4 van het Besluit geluidhinder zal een akoestisch onderzoek uitgevoerd moeten worden. De geluidbelasting van de woningen langs het spoor moet voldoen aan de grenswaarde, waarbij de heersende grenswaarde (dus voor reactivering) maatgevend is.

4.2 Inpassing in bestaande OV netwerk

De paralleliteit tussen de Ponlijn en buslijn 80

Ten opzichte van de bestaande buslijn 80 tussen Amersfoort, Veenendaal, Rhenen en Wageningen biedt de reactivering van de Ponlijn enkele belangrijke voordelen: de reistijd per trein is aanmerkelijk korter, de betrouwbaarheid hoger en tot slot biedt de trein extra vervoercapaciteit. In het algemeen oefent een trein bovendien grotere aantrekkingskracht uit op (potentiële) gebruikers. Toch zal een bestaande busreiziger een meer specifieke overweging maken alvorens de bus te verruilen voor de Ponlijn. Daarbij vormt vooral de nabijheid van busvervoer een cruciale factor. Zo kan de totale reistijd per bus -ondanks de lagere snelheid en minder directe route- korter zijn dan per trein, wanneer het voor- en/of natransport korter duurt. De flexibiliteit van het busverkeer zorgt ervoor dat veel locaties directer ontsloten kunnen worden. Maar daar staat tegelijk een negatief effect tegenover: doorgaande reizigers ondervinden nadeel van een sterk ontsluitende buslijn omdat hun reistijd onderweg oploopt. Hoe pakt dit uit bij de Ponlijn?

Gelet op het voorgaande stellen wij bij de Ponlijn vast dat de buslijn 80 ten opzichte van het excentrisch gelegen spoor een veel directere ontsluiting biedt van de tussengelegen kernen Scherpenzeel, Woudenberg en Leusden, maar ook van belangrijke bestemmingen in Amersfoort en vooral het centrum. De bus ontsluit daarnaast Renswoude en het intercitystation Veenendaal De Klomp. Verwacht moet worden dat het gebruik van de Ponlijn voor veel bestaande busreizigers van en naar de hiervoor genoemde bestemmingen qua reistijd ongunstig zal uitpakken door het langere voor- en natransport.

Dit beeld is anders voor reizigers van en naar bestemmingen op grotere afstand, dus van/naar station Amersfoort, Veenendaal en Rhenen. Hier biedt de Ponlijn een aanzienlijk kortere reistijd, zonder (of slechts beperkt) verlies aan voor-/natransporttijd. De optelsom van (reistijd-) voor- en nadelen is voor elke reiziger verschillend: een reiziger tussen Rhenen en station Amersfoort zal zeker beter uit zijn met de Ponlijn, voor een reiziger vanuit Scherpenzeel is dit afhankelijk van de precieze locatie waarvandaan men vertrekt. Om hier meer exacte uitspraken over te kunnen doen is een verdergaande analyse van het huidige busgebruik en een vergelijking van de toekomstige kwaliteit van bus en trein noodzakelijk. Dit valt buiten de kaders van deze quick scan.

Kwalitatief kunnen wij dus vaststellen dat een beperkt deel van de bestaande busreizigers voordeel ondervindt van de reactivering van de Ponlijn, maar omdat de afstand tot de Ponlijn voor veel bestaande busreizigers tussen Veenendaal en Amersfoort erg groot is, moet gevreesd worden dat opheffing of al te sterke inkrimping van lijn 80 op dit traject gepaard zou gaan met substantieel reizigersverlies. Dit wordt daarom ernstig afgeraden. In dat geval is er bij reactivering van de Ponlijn dus sprake van een parallelle bus- en spoorlijn. Dit maakt een integratie en afstemming tussen trein en bus gewenst.

De inpassing van de Ponlijn in het lokale/regionale OV-netwerk Eemland

Het tracé van de Ponlijn heeft in en ten zuiden van Amersfoort een redelijk losstaand karakter. Buiten buslijn 80 vanuit Veenendaal, waarop hiervoor werd ingegaan, zijn er weinig of geen parallele dan wel kruisende (aansluitende) busverbindingen. In onze visie ontbreken er in deze netwerkopbouw (in relatie tot de Ponlijn) geen belangrijke schakels. Integratie, differentiatie of het opbouwen van een samengesteld netwerk zijn daarom moeilijk te realiseren zaken. Omgekeerd hoeft de Ponlijn niet te leiden tot herzieningen in het OV-netwerk; de reactivering kan wat dat betreft relatief eenvoudig worden gerealiseerd.

De route van buslijn 80 en de Ponlijn hebben in Amersfoort beide hun eigen bedieningsgebied. De Ponlijn biedt een directe verbinding met NS-station Amersfoort. Van daaruit kan de omgeving van het Centraal Stadsgebied (CSG) nog worden bediend. De bus zorgt onder andere voor een directe ontsluiting van het Elisabeth ziekenhuis en het centrum. Omdat de Ponlijn de kern Leusden alleen vanaf de rand bedient, is er slechts sprake van een beperkte paralleliteit met de bestaande buslijnen (lijn 70, 78 en 80) tussen Amersfoort en Leusden. Deze rijden via de Stadsring en het tracé Heiligenbergerweg. De doorstroming op laatstgenoemd tracé is verbeterd, vooral op het kruispunt Ringweg Randenbroek/Heiligenbergerweg. Waar wij in ons onderzoek in 2004 al vaststelden dat de Ponlijn gezien de randbediening slechts een beperkte functie voor Leusden kan vervullen, maakt de opwaardering van de busroute de noodzaak om vanuit Leusden te komen tot een reactivering van de Ponlijn nog kleiner. De bestaande busreizigers van/naar Leusden zijn gebaat bij optimalisatie van de busroute. De reactivering van de Ponlijn heeft daarom naar verwachting slechts beperkt invloed op het busvervoer van/naar Leusden. De verdergaande ontwikkeling van Leusden Zuid (Tabaksteeg) geeft wel extra draagvlak voor de Ponlijn, mits daar een halte zou worden gerealiseerd, hoewel kan worden vastgesteld dat deze ontwikkeling ook binnen het invloedsgebied van buslijn 80 valt, die de woonwijk goed bedient.

De paralleliteit tussen de Valleilijn en Ponlijn

De Ponlijn loopt op relatief korte afstand parallel aan de Valleilijn tussen Ede-Wageningen, Barneveld en Amersfoort. De Valleilijn is eind 2006 van start gegaan als opwaardering van de vroegere treindienst van NS tussen Amersfoort en Ede. De treindienst is gekoppeld aan de tot HOV opgewaardeerde busverbinding tussen Ede en Wageningen, die eveneens rijdt onder de naam Valleilijn. Rond de Valleilijn vinden diverse ruimtelijke ontwikkelingen plaats in Ede, Wageningen, Barneveld en Hoevelaken.

In 2007 zijn er nieuwe treinen ('light train') in dienst genomen. De frequentie op de lijn is verhoogd tot 4 keer per uur tussen Amersfoort en Barneveld Noord en 2 keer per uur op het traject naar Ede. De bedoeling is om de kwartierdienst in de toekomst uit te breiden tot Barneveld Centrum of het nieuw te realiseren station Barneveld Zuid. In Barneveld Noord is een transferium gerealiseerd nabij de snelweg A1. De wens bestaat om ook de intercity Amersfoort-Apeldoorn hier in de toekomst te laten stoppen. Tot slot is het de bedoeling om een nieuw station te openen in Hoevelaken.

De paralleliteit tussen beide spoorlijnen is betrekkelijk waar het gaat om de regionale verbindingen die worden aangeboden. De Valleilijn biedt reizigers vanuit Barneveld, Ede en Wageningen aantrekkelijke reismogelijkheden in de richting Amersfoort en de noordelijke Randstad.

Zal de reactivering van de Ponlijn deze reizigers uit de Valleilijn trekken? Dat is voor reizigers tussen Amersfoort en Barneveld/Ede zeker niet te verwachten omdat de afstand tot de Ponlijn simpelweg te groot is: reizigers van/naar Ede zouden een overstap moeten maken in Veenendaal. Wel zal de Ponlijn voor een deel van de reizigers uit Wageningen en omgeving een alternatief vormen voor de Valleilijn en dus reizigers van die lijn afhalen.

Voor reizigers tussen Amersfoort en Veenendaal/Rhemen vormt de Valleilijn op dit moment een matig alternatief. Voor hen is de bestaande busdienst aantrekkelijker dan via een omweg en een extra overstap te reizen met de Valleilijn. De Ponlijn kan voor deze reizigers een belangrijke verbetering brengen. Omdat

deze reizigers nu naar alle waarschijnlijkheid geen gebruik maken van de Valleilijn is er geen negatief effect te verwachten.

Een punt waarop de beide spoorlijnen wel een concurrerende maar ook versterkende werking kunnen hebben is het bovenregionale vervoer. De Valleilijn fungeert nu ook als verbinding tussen Eemland en de Stadsregio Arnhem - Nijmegen en andere bestemmingen in het (zuid)oosten van het land. Deze voorziening staat onder druk door de beperkte capaciteit van het spoor tussen Barneveld en Ede, en het medegebruik als omleidingsroute voor doorgaande treinen⁵ en goederenvervoer. Hierin zou de Ponlijn als extra alternatief verbetering kunnen brengen. Dit vergt een goede aansluiting op de treindiensten tussen Utrecht en Arnhem. Eerder hebben wij al geconstateerd dat een dergelijke aansluiting moeilijk of niet te realiseren is.

De inpassing van de Ponlijn in het regionale OV-netwerk WERV

De WERV-gemeenten (Wageningen, Ede, Rhenen en Veenendaal) beogen het zogenaamde 'rondje WERV' te realiseren als regionale OV-structuur. Dit 'rondje WERV' is vastgelegd in de Structuurvisie WERV. Er zijn nog geen concrete plannen voor het rondje. Het idee is vooral dat de onderlinge verbindingen in hun onderlinge samenhang worden verbeterd en op elkaar worden afgestemd. Van buitenaf aantakende lijndiensten kunnen zo een gedeelte van het rondje invullen, en zorgen voor een optimale combinatie van externe en interne bereikbaarheid. Het beeld is dat de spoorlijn Veenendaal-Rhenen aan de westzijde de kern vormt van het rondje WERV, waar dat aan de oostzijde bijvoorbeeld het HOV-busvervoer van de Valleilijn tussen Ede en Wageningen is.

De Ponlijn zou zo tussen Veenendaal en Rhenen onderdeel gaan uitmaken van het rondje WERV. De toegevoegde waarde is echter niet uniek voor de Ponlijn maar gekoppeld aan de aanwezige spoorverbinding van/naar Rhenen. Ook met de bestaande treindienst Utrecht-Rhenen kan dus invulling worden gegeven aan de westzijde van het 'rondje WERV'.

Gezien het voorgaande concluderen wij dat de Ponlijn weliswaar gecombineerd kan worden (c.q. onderdeel kan uitmaken van) het 'rondje WERV', maar dat de voordelen ten opzichte van andere denkbare varianten niet evident zijn.

Samengevat

De Ponlijn zal in relatie tot het OV-netwerk Eemland geen directe verschuivingen te weeg brengen. Met de komst van de Ponlijn blijft de bestaande buslijn 80 tussen Amersfoort en Veenendaal dan ook noodzakelijk voor een goede ontsluiting van de tussenliggende kernen. De integratie van de Ponlijn met de bestaande buslijn 80 kan het OV-gebruik in deze regio echter wel versterken.

Met betrekking tot de Valleilijn en het rondje WERV, zijn met de komst van de Ponlijn geen grote effecten te verwachten. De Valleilijn bedient grotendeels andere relaties dan de Ponlijn en er zal dan ook geen groot aantal reizigers van de Valleilijn worden afgesnoept. Met betrekking tot het rondje WERV kan de Ponlijn mogelijk wel profiteren van het ontsluitend netwerk in de regio en aanvullende verbindingen

Hoewel de Ponlijn qua inpassing in het landelijke en regionale spoorwegnet voor een aantal relaties wel een zekere toegevoegde waarde zou hebben, is deze echter niet zo groot dat dit reactivering rechtvaardigt.

⁵ Bij het gebruik als omleidingsroute gaan doorgaande treinen voor op het regionale vervoer en komen regionale treinen te vervallen.

5 VISIE BETROKKEN PARTIJEN

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de visie van de betrokken partijen ten aanzien van de eventuele reactivering van de Ponlijn. Bij aanvang van de studie is bij de betrokken ambtenaren van de verschillende gemeenten geïnformeerd naar de visie van de gemeente ten aanzien van de Ponlijn. In dit stadium is ook een overleg geweest met ROVER.

De eerste conceptversie van deze rapportage is later voorgelegd aan alle partijen met het verzoek te reageren op de resultaten in voorgaande hoofdstukken.

Hieronder staan per betrokken partij de hoofdpunten uit de visie en reactie.

De gemeente Leusden

Met de verbetering van de doorstroming op de Heiligenbergweg voor de bestaande buslijnen 70, 78 en 80 heeft de kern Leusden een directe OV verbinding met Amersfoort. Buslijn 80 zorgt daarnaast voor een directe verbinding tussen Leusden en de kernen van Woudenberg, Scherpenzeel, Veenendaal en Rhenen.

Het tracé van de Ponlijn gaat langs in plaats van door de kernen van Leusden, Woudenberg en Scherpenzeel, waardoor de meerwaarde van de lijn voor deze gemeenten ten opzichte van de huidige buslijn 80 beperkt is. De gemeente Leusden ziet de Ponlijn dan ook eerder als aanvulling op het bestaande openbaar vervoer en niet als vervanging van de bestaande buslijnen.

In de overeenkomst tussen NS en Pon voor het vervoer van auto's over het spoor ziet de gemeente Leusden wellicht een beperking voor het gebruik van de lijn voor personenvervoer.

In Leusden ligt op het spoortracé nog steeds de bestemming railvervoer. De grond is in eigendom van de Nederlandse Spoorwegen (NS Vastgoed).

Reactie op de conceptversie van deze rapportage

De gemeente Leusden is van mening dat binnen het gewest Eemland gezamenlijk een standpunt moet worden bepaald en dat de gemeente Amersfoort hiervoor als trekker moet optreden. De gemeente Leusden heeft dan ook niet gereageerd op het conceptrapport.

De gemeente Woudenberg

Het tracé van de Ponlijn loopt langs het bestaande bedrijventerrein in Woudenberg. Een deel van het oude spoortracé is hier al verdwenen met de komst van de ontsluiting van het bedrijventerrein op de Stationsweg (provinciale weg N224).

Op het voormalige emplacement wordt door NS Vastgoed grond verhuurd aan bedrijven. Zeker één woning ligt met een uitgebouwde serre vrijwel tegen het spoortracé.

Binnen de gemeente Woudenberg is het spoortracé eigendom van de gemeente. Deze gronden zijn aangekocht ten behoeve van de uitbreiding van het bedrijventerrein langs het spoortracé. De vigerende bestemming van deze gronden is echter nog 'spoortracé'. Daarnaast heeft de gemeente Woudenberg de ambitie om circa 2.000 woningen te realiseren tussen het spoortracé en de kern Woudenberg.

Reactie op de conceptversie van deze rapportage

In haar reactie geeft de gemeente Woudenberg aan dat het rapport opnieuw niet de meerwaarde van een licht-railverbinding tussen Amersfoort en Veenendaal over het voormalige spoortracé aantoont. De

gemeente Woudenberg heeft inmiddels de NS-gronden gekocht ten behoeve van de uitbreiding van het bedrijventerrein 'Parallelweg'. In het ontwerp-bestemmingsplan 'Bedrijvenpark Woudenberg' is het voormalige spoortracé opgenomen met bestemming 'Bedrijfsdoeleinden'.

De gemeente Woudenberg vindt het tevens van belang dat de buslijn 80 blijft bestaan voor de ontsluiting van de kern Woudenberg en omgeving.

De gemeente Scherpenzeel

De visie van de gemeente Scherpenzeel op de Ponlijn is de laatste jaren onveranderd. De Ponlijn is dan ook geen actueel onderwerp binnen de gemeente. Net als in 2003 staat de gemeente Scherpenzeel afwijzend tegenover reactivering.

De Ponlijn loopt niet door de gemeente Scherpenzeel en heeft daardoor een beperkte toegevoegde waarde voor het openbaar vervoer. De bebouwde kom van Scherpenzeel ligt bijna even ver van een mogelijke halte in de gemeente Woudenberg als de bebouwde kom van de gemeente Woudenberg (circa 2 - 2,5 km). De gemeente is huiverig dat reactivering ten koste gaat van het huidige openbaar vervoer.

Reactie op de conceptversie van deze rapportage

De gemeente Scherpenzeel ziet geen aanleiding om als gemeente te reageren op de huidige studie. Het standpunt van de gemeente is de afgelopen jaren niet gewijzigd en de Ponlijn heeft binnen de gemeente geen prioriteit.

De gemeente Veenendaal

De gemeente Veenendaal mist een goede (rail) verbinding met Amersfoort en heeft geen OV-aansluiting op het noordoostelijk deel van Nederland. De gemeente is dan ook van mening dat de reactivering van de Ponlijn voorziet in een bypass langs het, zowel voor autoverkeer als voor railverkeer, dichtgeslibde Utrecht.

De gemeente Veenendaal vindt dat de lijn voor de regio veel kansen biedt en dat deze lijn tevens kan dienen als alternatief voor het volle wegennet tussen Amersfoort en Veenendaal (N226 en N227).

Om de vervoerwaarde van de verbinding te verhogen ziet de gemeente verschillende kansen. Met een goede aanvoer van bussen richting de stations van de Ponlijn is al direct een groter gebied te bedienen. Naar verwachting zullen dan ook veel schoolgaande kinderen gebruik maken van de Ponlijn. Doortrekken van de lijn richting Kesteren (light rail) biedt daarnaast meer mogelijkheden voor de verbinding en zo ontstaat een bypass langs het zwaar belaste knooppunt Utrecht. Ook het doortrekken richting Wageningen als onderdeel van het rondje WERV behoort dan tot de mogelijkheden.

In combinatie met ruimtelijke ontwikkelingen langs de Ponlijn kan volgens de gemeente het reizigerspotentieel verder worden vergroot. Te denken valt onder meer aan de huidige ontwikkelingen in de Tabaksteeg in Leusden en de gewenste woningbouw langs het spoor in Woudenberg.

Het transferium bij De Haar kan een knoop worden met de A2, het spoor Utrecht-Arnhem en de Ponlijn. In combinatie met voorzieningen als restaurant, vergaderruimtes, tankstation e.d. kan dit dienen als belangrijk knooppunt in de regionale bereikbaarheid.

Volgens de gemeente Veenendaal kan het gebruik van de Ponlijn ook worden vergroot door middel van goederenvervoer. Bedrijven direct gelegen aan het spoortracé (bijvoorbeeld in de gemeente Woudenberg) zouden van het spoor gebruik kunnen maken.

Tot slot is volgens de gemeente Veenendaal geld te besparen bij het huidige OV, dat ingezet kan worden voor de Ponlijn. Met de komst van de Ponlijn kan de huidige, niet functionerende, buslijn 80 tussen Veenendaal en Amersfoort worden afgewaardeerd.

Reactie op de conceptversie van deze rapportage

Gezien de relatie met de regio had de gemeente Veenendaal het wenselijk gevonden een meer integrale studie te starten met meerdere partijen als opdrachtgever. Verder heeft de gemeente Veenendaal de volgende opmerkingen op de resultaten in de conceptversie:

- De gemeente Veenendaal meent aan de hand van de pendelgegevens van de provincie Utrecht op een hoger en dus positievere vervoerwaarde te komen dan in deze studie vermeld.
- De aanname dat 10.000 reizigers nodig zijn om een light-railverbinding te rechtvaardigen vindt de gemeente Veenendaal ongefundeerd.
- De buslijn 80 is voor reizigers tussen Amersfoort en Veenendaal geen goed alternatief, aangezien de reistijd van deze verbinding 60 minuten bedraagt.
- Het effect op de vervoerwaarde van de Ponlijn van het doortrekken van de lijn naar Kesteren komt onvoldoende aanbod.

De gemeente Veenendaal ziet de Ponlijn als grote verbetering van het huidige OV op as Rhenen – Amersfoort. De lijn heeft volgens de gemeente een groot oplossend vermogen ten aanzien van verkeersproblemen op de N-wegen op deze as. Daarnaast biedt een light rail kansen om de betekenis van deze as te vergroten door middel van woningbouw en ontwikkelen van werkgelegenheid.

De gemeente Rhenen

De gemeente Rhenen juicht een mogelijke doortrekking van de Ponlijn nog steeds toe. Er zijn veel reizigers die tussen de gemeenten Rhenen en Amersfoort reizen. Deze reizigers, onder andere schoolgaande kinderen, maken nu gebruik van bus 80.

Het doortrekken van het spoor richting Kesteren en de spoorlijn tussen Tiel en Nijmegen is volgens de gemeente ook een mogelijkheid om meer vervoerwaarde te genereren op de Ponlijn.

Reactie op de conceptversie van deze rapportage

De gemeente Rhenen vindt de resultaten van de conceptversie van deze rapportage helder. Voor Rhenen geldt dat de Ponlijn een hogere vervoerwaarde moet hebben.

Uit oogpunt van de problematiek rond het knooppunt N225/N233 pleit de gemeente Rhenen er echter voor dat de (spoor)verbinding Kesteren - Veenendaal - Amersfoort een landelijke hoofdverbinding is. Hiervoor is afstemming nodig tussen de provincie Utrecht en de provincie Gelderland.

De gemeente Utrechtse Heuvelrug

Binnen de gemeente Utrechtse Heuvelrug bestaat de wens de OV-relatie met Amersfoort te versterken. Op dit moment is deze relatie slecht. De Ponlijn zou (in beperkte mate) hier aan kunnen bijdragen. Het doortrekken van de lijn richting de Betuwe kan daarnaast bijdragen aan een betere OV relatie met de Betuwe met als gevolg mogelijke ontlasting van het veer bij Amerongen.

De Ponlijn heeft in de ogen van de gemeente een regionale betekenis en is van minder belang voor de inwoners van de gemeente Utrechtse Heuvelrug.

De gemeente heeft samen met de buurgemeenten een gezamenlijke visie opgesteld waarin de Ponlijn een belangrijke rol vervult (zie hierna).

Regionale Visie Zuidoost-Utrecht

Het Bestuurlijk Platform Zuidoost Utrecht heeft op 28 april 2006 aan de zes gemeenten in de regio voorgesteld om gezamenlijk een gebiedsvisie te ontwikkelen. De zes gemeenten zijn: Renswoude, Rhenen, Utrechtse Heuvelrug, Veenendaal, Wijk bij Duurstede en Zeist. De provincie Utrecht is ook partij in de Gebiedsvisie Zuidoost Utrecht. Momenteel wordt gewerkt aan de afronding van deze regionale visie.

Over het geheel genomen wordt het openbaar-vervoernetwerk in de regio kwalitatief voldoende bevonden, maar zijn er wel verbeteringen gewenst.

De doelstelling van de regio voor het Openbaar Vervoer is de modal split ten gunste van het openbaar vervoer te verbeteren, waarbij vooral keuzereizigers worden verleid om geen gebruik meer te maken van de auto maar van het openbaar vervoer. Voor de leefbaarheid en veiligheid voor zowel mens als dier is het van belang dat het aantal verkeersbewegingen minder wordt. Het openbaar vervoer kan daaraan een bijdrage leveren.

Voor het toekomstige openbaar-vervoersysteem met goede overstapmogelijkheden auto – openbaar vervoer is de inzet dat het station De Haar wordt (her)opend. Dit station nabij de A12 wordt dan gezien als een station met IC-status waar tevens een transferium aanwezig is. De komst van de Ponlijn zou de betekenis van het station De Haar kunnen vergroten en een verbinding leggen met het belangrijke werkgebied nabij Amersfoort.

Met de Ponlijn kan een nieuw station tussen Woudenberg en Scherpenzeel worden gerealiseerd. Dit kan, samen met de gewenste woningbouw tussen Woudenberg en Scherpenzeel, de mogelijkheden voor de Ponlijn en het station De Haar vergroten. Daarnaast biedt het doortrekken in zuidelijk richting mogelijkheden om het Randstadspoor-netwerk sluitend te maken bij Tiel. Via Houten en Rhenen is Tiel dan bereikbaar. Het scheidt ook mogelijkheden om een verbinding Nijmegen-Amersfoort te realiseren. Ter ondersteuning hiervan kan gedacht worden aan een nieuw station Veenendaal Zuid.

Reactie op de conceptversie van deze rapportage

De gemeente Utrechtse Heuvelrug vindt de conceptversie van deze rapportage erg kort door de bocht. De rapportage wordt vooral gezien als een herhaling van zinnen waarin onvoldoende is gezocht naar creatieve oplossingen,

ROVER

Binnen ROVER is de Werkgroep Hartlijn actief. Deze werkgroep zet zich in voor het reactiveren van de spoorlijn tussen Amersfoort en Rhenen voor personenvervoer.

In het kader van de quick scan is in het begin van deze studie overleg geweest met de Werkgroep Hartlijn. Na dit gesprek, maar vóór het verschijnen van de conceptversie van de rapportage, heeft ROVER aangegeven zich van de aanpak en inhoud van deze studie te distantiëren.

6 COLOFON

Opdrachtgever	: Gemeente Amersfoort
Project	: Reactivering Ponlijn
Dossier	: B4608.01.001
Omvang rapport	: 24 pagina's
Auteur	: Sandor Verhoeven
Bijdrage	: Jon van Dijk
Interne controle	:
Projectleider	: Jon van Dijk
Projectmanager	: Albert Nauta
Datum	: 11 juli 2008
Naam/Paraaf	:

DHV B.V.

*Ruimte en Mobiliteit
Laan 1914 nr. 35
3818 EX Amersfoort
Postbus 1132
3800 BC Amersfoort
T (033) 468 20 00
F (033) 468 28 01
E info@dhv.nl
www.dhv.nl*

