2009MME54 bijlage 1

Startnotitie haalbaarheidsonderzoek lightrail Amersfoort-Veenendaal (PON-lijn)

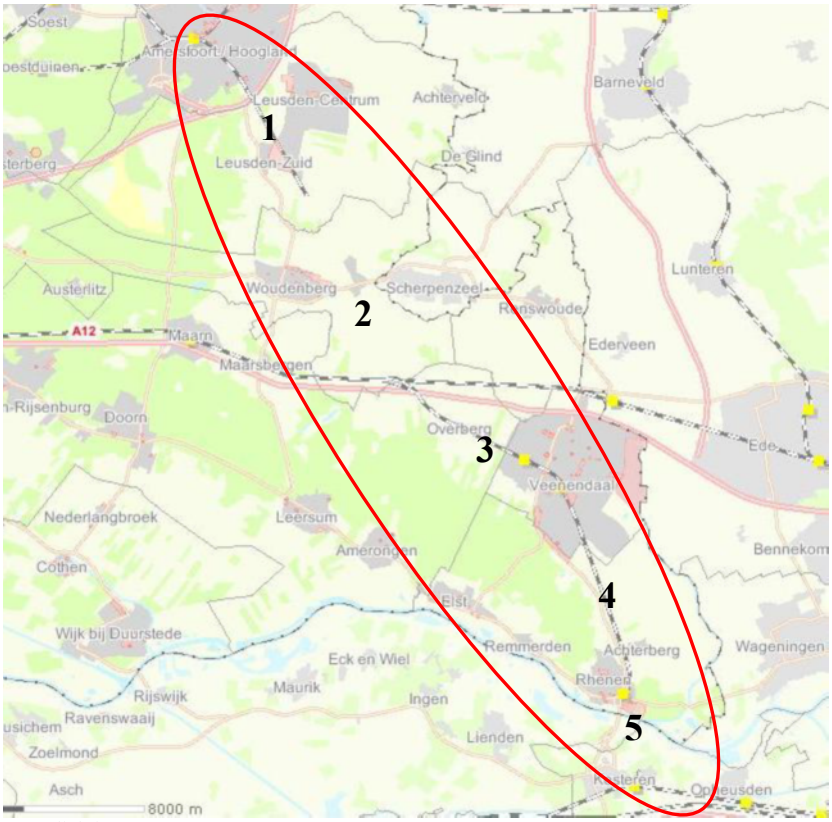
21 april 2009.

1. Aanleiding

Op 17 december 2007 hebben Provinciale Staten van Utrecht een motie aangenomen voor een haalbaarheidsonderzoek lightrailverbinding Amersfoort – Veenendaal/Rhenen. In deze motie zijn een aantal aandachtspunten expliciet genoemd, zoals de effecten op ontlasting van regionale verkeersdruk, op het busvervoer, op natuur, toerisme en ecologische hoofdstructuur, etc. maar ook het draagvlak voor reactivering van de spoorlijn in de regio.
In het kader van de Pakketstudie Driehoek is gekeken naar het verbeteren van de mobiliteit in de regio Eemland. Daarvoor heeft adviesbureau DHV in opdracht van gemeente Amersfoort onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om het spoortracé tussen Amersfoort en Rhenen te reactiveren. Dit onderzoek is door de statencommissie MME op 2 oktober 2008 als onvoldoende bestempeld voor het beantwoorden van de PS-motie van 17 december 2007. In de motie is namelijk verzocht om ook een aantal andere aspecten in het onderzoek te betrekken, die niet in de rapportage van DHV staan. Daarom wordt een nieuw onderzoek gestart in een breder kader, uitgevoerd door een ander adviesbureau.

Voor dit integrale haalbaarheidsonderzoek is deze startnotitie opgesteld waarmee drie adviesbureaus uitgenodigd worden om een onderzoeksplan (met bijbehorende kostenopgave) in te dienen. Bij beoordeling van de offertes zal naast de kosten met name gekeken worden naar de volledigheid van het onderzoek en naar ideeën om het draagvlak voor de onderzoeksresultaten te vergroten.

Figuur 1: Ligging voormalige spoorlijn Amersfoort – Rhenen (– Kesteren)



Toelichting:
1. Amersfoort – Leusden-Zuid enkelsporig baanvak in gebruik als goederenlijn;
2. Leusden-Zuid – de Haar spoorbaan vervallen, rails verwijderd;
3. de Haar – Veenendaal-Centrum tweesporig baanvak in gebruik voor treindienst Rhenen-Utrecht-Breukelen;

4. Veenendaal-Centrum – Rhenen enkelsporig baanvak in gebruik voor treindienst Rhenen-Utrecht-Breukelen;
5. Rhenen – Kesteren spoorverbinding vervallen; autoverbinding op plaats van voormalige spoorbrug.

2. Kwaliteit en doelen

Met behulp van het onderzoek moet het mogelijk zijn om nieuwe stappen te zetten in de bestuurlijke en maatschappelijke discussie over de haalbaarheid en wenselijkheid van reactivering. Dat betekent dat voldoende informatie bekend moet zijn om een afweging te kunnen maken om de discussie voor de komende decennia te sluiten danwel om te besluiten tot het maken van vervolgstappen. Voorwaarde daarbij is dat het onderzoek voldoende breed van opzet is. In een beginfase is met diverse externe partijen bepaald welke aspecten wel of geen onderdeel uitmaken van deze studie. Zij hebben de gelegenheid gekregen om te reageren op een eerdere versie van deze startnotitie. Het gaat ondermeer om belanghebbende gemeenten, provincie Gelderland en reizigersvereniging ROVER/werkgroep Hartlijn. Het resultaat van deze raadpleging is verwerkt in deze startnotitie. Vooral de looptijd bleek een punt van zorg.

Het eindresultaat moet leiden tot een afgewogen besluitvorming door Provinciale Staten. Het eindproduct bevat daarom de volgende onderdelen:

- Rapportage met beoordeling van inhoudelijke aspecten (onderwerpen zie bijlage 1);
- Overzicht van noodzakelijke inframaatregelen, met bijbehorende kosteraming
- Voorstel voor exploitatie-opzet, met inschatting van jaarlijkse exploitatielasten;
- Financieringsvoorstel, m.b.t. zowel investering als exploitatie

3. Inhoud en scope

Wat betreft de geografische scope wordt uitgegaan van een lightrailverbinding tussen Amersfoort en Veenendaal. Om redenen van samenloop met treindienst Breukelen-Utrecht-Rhenen wordt in het onderzoek er in eerste instantie van uitgegaan dat de lightrailtrein uit Amersfoort na Veenendaal-Centrum niet verder doorrijdt.

Een verbindende OV-lijn tussen Amersfoort en Veenendaal kan op verschillende manieren tot stand komen. Naast het reactiveren van de oude spoorlijn kan het ook als HOV-busalternatief, via bestaande of nieuwe infrastructuur. Omwille van de snelheid beperkt het onderzoek zich tot de railgebonden variant via het tracé van de voormalige spoorlijn. Na afronding van het onderzoek naar de railvariant kunnen eventueel ook busalternatieven wordt onderzocht.

Voor het onderzoek wordt uitgegaan van een frequentie van 2 treinen per uur, waarbij aangegeven wordt wat de uitbreiding naar 4 treinen in infrastructurele en exploitatieve zin betekent. Voor haltelocaties wordt rekening gehouden met nieuwe stations in Leusden en Woudenberg/Scherpenzeel. Station Amersfoort-Zuid (nabij Vermeerstraat) is alleen mogelijk wanneer deze inpasbaar zou kunnen zijn in het ontwerp van de Kersenbaan. Een station bij aansluiting De Haar is alleen mogelijk, wanneer deze inpasbaar is op de spoorbaan Utrecht-Arnhem. In de beginfase van het onderzoek moet daarover uitsluitsel ontstaan.

Wat betreft de vervoerwaarde van de treinverbinding kan uitgegaan worden van de resultaten van het onderzoek van DHV uit 2008. Het is niet waarschijnlijk dat nieuwe berekeningen tot wezenlijk andere reizigersaantallen komen. Aan de hand van een expertbeoordeling kan de betrouwbaarheid van deze berekeningen worden vastgesteld. Tevens kan daarbij een inschatting gemaakt worden van de mogelijke jaarlijkse exploitatielasten.

Ten aanzien van de investeringskosten wordt aan Prorail gevraagd een oordeel te geven over de eerdere aannamen die in stagerapporten zijn gedaan.

Voor andere effecten van de lightraillijn wordt een kwalitatieve inschatting gedaan aan de hand van ervaringen elders, literatuuronderzoek en expertbeoordelingen.

Reeds beschikbare gegevens:
Een onderzoek naar de reactivering van de oude spoorlijn is niet nieuw. Reeds vaker is onderzoek verricht, zoals:

- DHV (in opdracht van gemeente Amersfoort), Reactivering PON-lijn, juli 2008.
- Bennink/Oude Wesselink (studenten Hogeschool Windesheim) & Arcadis, Reactivering spoortracé Amersfoort-Kesteren; Verkeers- en vervoerkundige haalbaarheid, augustus 2007.
- Van Odijk (student Avans Hogeschool) & Arcadis, Studie haalbaarheid spoorverbinding Amersfoort-Nijmegen, mei 2006.

Daarnaast is informatie van belang ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkeling van de regio. Voor een deel zijn deze terug te vinden in de Integrale Gebiedsuitwerking Eemland (mei 2008), in het streekplan en in de in ontwikkeling zijnde Gebiedsvisie Zuidoost-Utrecht. Voor een vergelijking met andere regionale spoorlijnen kan de rapportage 'Quick Scan naar markt en capaciteit op de gedecentraliseerde spoorlijnen' van het Ministerie van V&W (september 2008) van nut zijn. Ook eerdere onderzoeken naar het reactiveren van oude spoorlijnen zoals Enschede-Gronau en Groningen-Veendam-Emmen kunnen een inspirerende gegevensbron vormen.

4. Aanpak en organisatie

Wat betreft het onderzoek zijn de volgende acht stappen te onderscheiden:

Fase	Activiteiten
0.	Uitvraag, opdrachtverlening en start Voor het onderzoek worden drie adviesbureaus uitgenodigd voor een offerte en een onderzoeksopzet, gebaseerd op deze startnotitie. Op basis van inhoudelijke en financiële argumenten wordt één bureau geselecteerd.
1	Inventarisatie en consultatie Diverse externe partijen worden geconsulteerd over hun standpunt en voor het verkrijgen van noodzakelijke informatie.
2	Verzamelen van gegevens en analyse Gegevens, die nodig zijn om een goede afweging te kunnen maken, worden verzameld en geanalyseerd. Het gaat bijvoorbeeld om vergelijking met andere decentrale lijnen, overige effecten van reactivering en het vaststellen van de beoordelingscriteria.
3	Opstellen van onderzoeksrapportage
4	Vaststelling eindrapport door GS en door PS Voordat eindrapportage kan worden vastgesteld moeten daardoor besluitvormings-documenten worden opgesteld. Vooral de passages over eventuele vervolgstappen of verdiepingslagen vragen om extra aandacht.

Organisatie:
Gelet op aard en omvang van de vraagstelling en de beschikbare menskracht is besloten de uitvoering van het onderzoek onder te brengen bij een adviesbureau. Ook wordt hiervoor gekozen om het onderzoek zo 'waardevrij' mogelijk te laten uitvoeren.

Inhoudelijke en procesmatige aansturing van het bureau wordt verzorgd door een beleidsmedewerker van afdeling Mobiliteit, daarbij ondersteund door een projectondersteuner van de afdeling. Samen met de externe opdrachtnemer wordt een compact projectteam geformeerd. Op ad hoc basis zal specifiek inbreng gevraagd worden van andere provinciale afdelingen, bijvoorbeeld afdeling Ruimte, afdeling Groen en afdeling Economie, Cultuur en Vrije Tijd.

In de beginfase van het onderzoek (inventarisatiefase) worden partijen (individueel) ondervraagd over hun visie op het reactiveren van de spoorlijn. In een latere fase, wanneer resultaten en conclusies te bespreken zijn, vindt terugkoppeling/informatie-uitwisseling in een klankbordgroep plaats. Gedacht wordt hiervoor aan de volgende externe partijen:

- Gemeente Amersfoort
- Gemeente Leusden
- Gemeente Woudenberg, gemeente Scherpenzeel en gemeente Renswoude
- Gemeente Utrechtse Heuvelrug
- Gemeente Veenendaal
- Gemeente Rhenen en gemeente Neder-Betuwe
- Provincie Gelderland
- Prorail
- NS
- Connexxion
- Rover en Werkgroep Hartlijn
- Regionale Kamer(s) van Koophandel

5. Informatie en communicatie

Participatie in het onderzoeksproces is van belang om de kwaliteit van het onderzoek te verbeteren en om de acceptatie van het resultaat en van de beperkingen te vergroten. Voorgesteld wordt om de externe participatie bij het onderzoek op twee wijzen te laten plaatsvinden:

- In de inventarisatiefase worden diverse relevante externe partijen geraadpleegd over hun visie op de reactivering en over de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van de spoorlijn.
- In de vervolgfase zijn dezelfde partijen betrokken in de vorm van een klankbordgroep over onderzoeksresultaten en -conclusies.

Interne communicatie wordt verzorgd door het projectteam. Op vier momenten in het onderzoek worden MT Mobiliteit en gedeputeerde Mobiliteit inhoudelijk geïnformeerd:

Fase	Document	Planning
0.1	Startnotitie	maart 2009
0.2	Concept GS-stuk, start opdracht	april 2009
1	Memo over resultaten consultatieronde partijen	juni 2009
4	Conceptrapportage	september 2009

6. Planning

De doorlooptijd van het onderzoek bedraagt circa een jaar. Daaraan voorafgaand wordt echter eerst de onderzoekscope vastgesteld, een proces waarvoor enkele maanden nodig is. In de onderzoeksplanning van het adviesbureau dient rekening gehouden te worden met de volgende data.

Fase	Activiteiten	Planning
1	Inventarisatie en consultatie	
	Consultatie diverse partijen	1e helft mei 2009
	Opstellen informatieve memo consultatieronde (MT: 4 juni; PHO: 11 juni; ter info naar cie. MME)	25-29 mei 2009
2	Verzamelen van gegevens en analyse	mei en juni 2009
	Klankbordgroep over resultaten	6-10 juli 2009
3	Opstellen van conceptrapportage	juli
	Opstellen besluitvormingsdocumenten	1e helft augustus 2009
	Bespreken onderzoeksrapportage en A-stuk in MT Mob.	19 augustus 2009
	Bespreken onderzoeksrapoortage en A-stuk in PHO	27 augustus 2009

4	Aanleveren A-stuk	3 september 2009
	Bespreken A-stuk in directie	9 september 2009
	Vaststelling onderzoeksrapport door GS	15 september 2009
	Bespreken onderzoeksrapport in cie. MME	2 november 2009

7. Risico's

De volgende risico's kunnen vooraf worden ingeschat:

- Voor een deel is medewerking van externe partijen gewenst. Het uitblijven van (voldoende) medewerking kan een bedreiging vormen voor de volledigheid van het onderzoek en de acceptatie van de resultaten.
- Aan het einde van het onderzoek moet een besluit genomen kunnen worden over mogelijke vervolgstappen. Gelet op de belangentegenstellingen is het mogelijk dat een vervolgbesluit moeilijk of niet tot stand komt en het opstellen van de benodigde besluitvormingsdocumenten meer tijd kan vergen dan is voorzien.
- Er zit een samenhang tussen beschikbare tijd en diepgang van het onderzoek. De tijdspanne is kort. Dat betekent dat ten aanzien van meerdere aspecten aannamen en inschattingen gedaan moeten worden.
- Hoe kleiner de tijdspanne, hoe groter het risico op vertraging, Om deze tot een minimum te beperken moeten met het te selecteren adviesbureau duidelijke afspraken gemaakt worden over het nakomen van gemaakte afspraken.
- Om een korte doorlooptijd van het onderzoek te verwezenlijken zal op een slimme manier snel goede informatie verzameld moeten worden. Door onderbouwde aannamen en door gebruik te maken van expertbeoordelingen kan een goed kwalitatief oordeel gegeven worden op de verschillende aspecten van het onderzoek. Dit zou een risico kunnen vormen voor de acceptatie van bepaalde onderzoeksresultaten. Neutraliteit en autoriteit van de betrokken deskundigen is daarom van belang.

Bijlage:
Inhoudelijke onderwerpen haalbaarheidsonderzoek Lightrailverbinding Amersfoort-Veenendaal

In het onderzoek dient in elk geval aandacht besteed te worden aan de volgende onderwerpen:

Onderwerp:	Werkwijze/aanpak
Aard van verbinding Voor de OV-verbinding tussen Amersfoort en Veenendaal wordt uitgegaan van een railverbinding via het tracé van de oude spoorlijn tussen Amersfoort en Kesteren.	Afhankelijk van resultaat kan later besloten worden tot onderzoeken van HOV-busvarianten via bestaande of nieuwe infrastructuur, evt. als voorloper van railverbinding.
Vervoerwaarde De verschillende OV-oplossingen hebben een aparte vervoerwaarde, afhankelijk van snelheid, frequentie en halteplaatsen.	Uitgaan van onderzoek DHV uit 2008, aangevuld met expertbeoordeling.
Effect op ontlasting van de regionale verkeersdruk; Bepaald wordt in welke mate sprake is van ontlasting op bestaande wegen in het gebied, met name op de N226 en N224. Ook in hoeverre sprake kan zijn van toename van verkeersdruk op bestaande ontsluitingswegen in met name Amersfoort, Leusden en Veenendaal wanneer bestaande spoorwegovergangen vaker gesloten worden door extra treinverkeer. In dit verband wordt ook gekeken naar de effecten voor hulpdiensten. De realisatie van de Kersenbaan in Amersfoort wordt ten behoeve van dit onderzoek als reeds vastgesteld beschouwd, alsmede de gevolgen daarvan voor de verkeersafwikkeling en leefbaarheid ter plaatse.	Kwalitatief beschrijven, evt. onderbouwen met tel- of modelgegevens.
Effect op het busvervoer; Bepaald wordt welke effect verschillende oplossingen hebben op het huidige bussysteem. Komen huidige lijnen tussen Amersfoort en Veenendaal te vervallen en welke gevolgen kan dit hebben voor de ontsluiting van het gebied? Ook consequenties voor het stads- en streekvervoer in Veenendaal worden in beeld gebracht.	Kwalitatief beschrijven, evt. onderbouwd met telgegevens.
Effect op natuur, landschap en ecologische hoofdstructuur Bepalen welke gevolgen kunnen optreden voor natuur, landschap en ecologie. Ook landschappelijke elementen en cultuurhistorische aspecten worden hierin beschouwd, alsmede effecten voor waterbeheersing en -veiligheid.	Kwalitatief beschrijven.
Effect op recreatie en toerisme Bepalen welke voor- en nadelen recreatie en toerisme kunnen ondervinden bij de reactivering van de spoorlijn.	Kwalitatief beschrijven.
Effect op economische en ruimtelijke ontwikkeling Aangegeven wordt welke mogelijke economische spin-off verwacht kan worden bij de reactivering. Daar hoort ook bij de eventueel nieuwe ruimtelijke ontwikkelingspotentie voor woningbouw of bedrijvigheid.	Kwalitatief beschrijven.

Infrastructurele maatregelen Afhankelijk van frequentie (of dienstregeling) wordt bepaald welke infrastructurele maatregelen nodig zijn. Aangegeven wordt hoe de aansluiting wordt vormgegeven in Amersfoort en Leusden en op spoorboog de Haar. Daarnaast wordt aangegeven hoe andere infraverbindingen worden gekruist, zoals spoorlijn Utrecht-Arnhem, rijksweg A12 en de N224. Tenslotte wordt aangegeven of maatregelen nodig zijn door toename van geluidhinder.	Gebruik maken van rapporten stagiairs met expertbeoordeling door Prorail.
Beoogde stationslocaties Bestaande stations: Amersfoort, Veenendaal-West en –Centrum. Nieuwe stations: Leusden en Woudenberg/Scherpenzeel. Station Amersfoort-Zuid alleen als inpasbaar in ontwerp Kersenbaan. Station De Haar alleen wanneer inpasbaar in spoorlijn Utrecht-Arnhem.	Over nieuwe stations in eerste fase van onderzoek uitsluitsel.
Indicatie van investeringskosten infrastructuur. Bepaald wordt welke investeringskosten gemoeid zijn met de infrastructuurmaatregelen en stationslocaties. Verder worden jaarlijkse onderhoudslasten aangegeven en wordt ingegaan op welke wijze de financiering eventueel gedekt kan worden.	Expertbeoordeling door Prorail.
Dienstregelingopzet Voor de verbinding Amersfoort-Veenendaal wordt een opzet gemaakt voor de dienstregeling, met name van belang voor de frequentie van de verbinding en de aansluiting op station Amersfoort. Bepaald moet worden of treindienst Amersfoort-Veenendaal ingepast kan worden tussen treindienst Utrecht-Rhenen. Voor stations Amersfoort en Veenendaal zal aangegeven worden of de wacht-/keertijd inpasbaar is langs een perronspoor. Ook de samenhang met de goederentreindienst Amersfoort-Leusden-Zuid moet worden onderzocht.	Beoordelen op hoofdlijnen / quick-scan samen met Prorail en NS.
Indicatie van jaarlijkse exploitatiekosten Aangegeven wordt hoe de jaarlijkse exploitatiekosten uitvallen, waarbij rekening gehouden wordt met eventuele besparingen op het busvervoer.	Op basis van expertbeoordeling en ervaringen elders.
Draagvlak in de regio Aangegeven wordt in hoeverre draagvlak voor reactivering van de spoorlijn bestaat bij diverse overheden in het betreffende gebied en bij vervoerbedrijven.	Consultatieronde.
Ketenmobiliteit Aangegeven wordt welke aanvullende ketenmaatregelen mogelijk zijn bij de verschillende varianten. Kunnen P&R-voorzieningen in Leusden, Woudenberg, Veenendaal of bij A12 het draagvlak van de spoorlijn versterken?	Kwalitatief beschrijven.