

Eindrapportage

Haalbaarheidsonderzoek reactivering Ponlijn

Concept | Utrecht, 3 augustus 2009

Inhoudsopgave

| | | |
|-----------|---|----------|
| 1. | Aanleiding, vraagstelling en onderzoeksopzet | 5 |
| 2. | De consultatieronde | 6 |
| 2.1 | Opzet van de consultatieronde | 6 |
| 2.2 | Onderzoeksopzet en uitgangspunten | 6 |
| 2.3 | Het krachtenveld | 6 |
| 2.4 | Cruciale elementen in de discussie | 6 |
| 3. | De expertmeetings | 6 |
| 3.1 | Opzet van de expertmeetings | 6 |
| 3.2 | Expertmeeting 'Vervoerwaarde en ketenmobiliteit' | 6 |
| 3.3 | Expertmeeting 'Economische en ruimtelijke ontwikkeling' | 6 |
| 3.4 | Expertmeeting 'Effecten op het onderliggend net' | 6 |
| 3.5 | Expertmeeting 'Ecologie, natuur, recreatie en toerisme' | 6 |
| 3.6 | Expertmeeting 'Investeringskosten infrastructuur' | 6 |
| 3.7 | Exploitatiekosten | 6 |
| 4. | Conclusies | 6 |
| 5. | Reacties op resultaten en conclusies | 6 |
| 5.1 | Klankbordbijeenkomst | 6 |
| 5.2 | Reacties betrokkenen | 6 |

Bijlagen:

Bijlage 1: Doorgenomen documenten

Bijlagerapport: Gespreksverslagen consultatieronde

Bijlagerapport: Expertmeetings

Bijlagerapport: Gespreksverslag klankbordgroep en reacties betrokkenen





1. Aanleiding, vraagstelling en onderzoeksopzet

Achtergrond en vraagstelling

De reactivering van de spoorlijn Amersfoort-Veenendaal-Rhenen (Ponlijn) naar een lightrailverbinding voor personenvervoer is al vaak bediscussieerd en onderzocht. Provinciale Staten van Utrecht hebben in 2007 een motie voor een haalbaarheidsonderzoek aangenomen. Hierbij is een aantal te onderzoeken aspecten expliciet benoemd:

- effect op de ontlasting van de regionale verkeersdruk;
- effect op het busvervoer;
- effect op natuur, landschap en ecologische hoofdstructuur;
- effect op recreatie en toerisme;
- draagvlak in de regio;
- indicatie van de investerings- en exploitatiekosten.

DHV heeft in het kader van de 'Pakketstudie Driehoek' een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden voor de reactivering van de Ponlijn. Dit onderzoek, in opdracht van de gemeente Amersfoort, biedt echter onvoldoende antwoord op de vragen van Provinciale Staten. Er is vooral gefocust op het verwachte aantal reizigers. Andere aspecten zijn minder belicht. Ook een aantal gemeenten en belangenorganisaties geeft aan dat tot nu toe bepaalde zaken in de discussie onderbelicht zijn gebleven. Daarom heeft de provincie Utrecht aan XTNT Experts in Traffic and Transport gevraagd een nieuw (aanvullend) onderzoek uit te voeren. Doel was om op korte termijn (doorlooptijd twee maanden) voldoende informatie te verzamelen, zodat Provinciale Staten een weloverwogen besluit kan nemen hoe in het vervolg met de discussie over de reactivering om te gaan. Van groot belang hierbij is het draagvlak bij de verschillende belanghebbende partijen.

Afbakening

In dit onderzoek staat de haalbaarheid van een lightrain-/lightrailverbinding tussen Amersfoort en Veenendaal Centrum centraal, (in eerste instantie) uitgaande van maximaal twee ritten per uur per richting. Kwalitatief wordt een doorkijk gegeven naar de consequenties van het verhogen van de frequentie naar vier ritten per uur per richting en een eventuele doortrekking naar Rhenen. Andere opties, zoals het inleggen van een HOV-busverbinding of het doortrekken van de lijn naar de Betuwe, worden in dit stadium niet beschouwd.

Onderzoeksopzet

Er is gekozen voor een onderzoeksopzet waarbij zoveel mogelijk, samen met de belanghebbende partijen, de verschillende aspecten nader zijn uitgediept. De volgende stappen zijn doorlopen:

- Stap 1: Inventarisatie van bestaand materiaal.
- Stap 2: Consultatieronde met de belanghebbende partijen waarbij in face-to-face interviews de problematiek is doorgesproken, meningen en belangen helder zijn gemaakt en is vastgesteld wat voor de betreffende partijen de cruciale elementen in de discussie zijn.
- Stap 3: Voorbereiding inhoudelijke analyse waarbij, op grond van de resultaten van de interviews, aanvullende informatie is verzameld en deskundigen zijn gevraagd om hun bijdrage aan de discussie te leveren.
- Stap 4: Expertmeetings waarbij per aspect, onder meer op basis van het beschikbare materiaal, met inhoudelijk deskundigen is gediscussieerd over de consequenties van een eventuele reactivering van de Ponlijn.

Stap 5: De resultaten van de verschillende expertmeetings zijn integraal gerapporteerd en in een klankbordgroep besproken met de belanghebbende partijen. De resultaten hiervan zijn nogmaals schriftelijk voorgelegd aan alle betrokken partijen. Hierbij is gestreefd naar gezamenlijke conclusies die op breed draagvlak mogen rekenen. Onder draagvlak wordt hier niet verstaan dat iedereen het volledig eens moet zijn met de conclusies, maar wel dat iedereen begrip heeft voor de manier waarop de conclusies tot stand zijn gekomen en de achterliggende informatie niet (meer) ter discussie stelt.

Stap 6: Opstellen eindrapportage.

Leeswijzer

In deze rapportage zijn de resultaten van de consultatieronde samengevat in hoofdstuk 2. Voor de uitgebreide gespreksverslagen wordt verwezen naar het bijlagerapport “Gespreksverslagen consultatieronde”.

In hoofdstuk 3 worden de belangrijkste conclusies per expertmeeting belicht. Hierbij gaat het om de volgende onderwerpen:

- Vervoerwaarde en ketenmobiliteit.
- Economische en ruimtelijke ontwikkeling.
- Effecten op het onderliggend net.
- Ecologie, natuur, recreatie en toerisme.
- Investeringskosten infrastructuur en exploitatiekosten.

Ter voorbereiding op de expertmeetings is een inventarisatie uitgevoerd van relevante (achtergrond-)informatie. Deze informatie is, samen met een uitgebreide weergave van de discussie per expertmeeting, gebundeld in de bijlage “Expertmeetings”.

In hoofdstuk 4 worden de eindconclusies getrokken. Hoofdstuk vijf gaat in op het draagvlak voor de eindconclusies onder de betrokken partijen, gebaseerd op de resultaten van de klankbordgroep en het oorleggen van de eindresultaten aan de betrokkenen.



2. De consultatieronde

2.1 Opzet van de consultatieronde

De consultatieronde is een cruciaal onderdeel van het onderzoek. In deze stap moeten immers rollen, belangen en ideeën van partijen helder worden. De resultaten van deze stap zijn mede bepalend geweest voor de verdere inrichting van het onderzoek. Dit geldt met name voor de invulling van de expertmeetings (zie hoofdstuk 3). Zowel voor wat betreft de inhoud (cruciale elementen in de discussie) als de uit te nodigen deskundigen is gebruik gemaakt van de resultaten van de consultatieronde.

Tussen 4 mei 2009 en 2 juni 2009 zijn gesprekken gevoerd met de volgende partijen:

1. Gemeente Amersfoort.
2. Gemeente Leusden.
3. Gemeenten Woudenberg, Scherpenzeel en Renswoude.
4. Gemeente Utrechtse Heuvelrug.
5. Gemeente Veenendaal.
6. Gemeenten Rhenen en Neder-Betuwe.
7. Gemeenten Ede en Wageningen.
8. Provincie Utrecht.
9. Provincie Gelderland.
10. Regionale kamer van koophandel Gooi-, Eem- en Flevoland.
11. Regionale kamer van koophandel Midden-Nederland.
12. ROVER werkgroep Hartlijn.
13. Vervoerder Connexxion.
14. De firma Pon (telefonisch).

De gesprekken hebben plaatsgevonden op ambtelijk niveau aan de hand van een van te voren opgesteld interviewstramien. De gespreksverslagen zijn teruggekoppeld met de geïnterviewden en eventuele opmerkingen zijn verwerkt. De volgende (hoofd-)onderwerpen waren aan de orde:

- Mening van de partijen over de onderzoeksopzet en het proces om te komen tot een eindconclusie.
- De huidige positie van de partijen in de discussie (rollen, belangen, ideeën).
- De cruciale elementen bij de discussie naar de mening van de partijen.

2.2 Onderzoeksopzet en uitgangspunten

De onderzoeksopzet wordt ondersteund

Over het algemeen is er een breed draagvlak voor de gekozen onderzoeksopzet. De meeste partijen staan achter de aanpak om snel, met gebruikmaking van bestaand materiaal, te komen tot een brede analyse op grond waarvan een integrale afweging kan plaatsvinden. Het gaat immers niet alleen om vervoerwaarde en kosten, maar er dient veel breder naar de problematiek te worden gekeken. De huidige insteek om ook de effecten op netwerkniveau (auto en bus), ruimtelijke ordening en economie, natuur, landschap, ecologie, recreatie en toerisme mee te nemen, kunnen rekenen op ondersteuning.



Verder is men het erover eens dat zoveel mogelijk gebruik dient te worden gemaakt van bestaand materiaal, er is immers al zoveel. Tegelijkertijd dient voorkomen te worden dat de onderzoeksresultaten van eerdere studies klakkeloos worden overgenomen. Vandaar dat de expertmeetings door alle partijen positief worden beoordeeld als een goede manier om snel een onafhankelijk (kwalitatief) oordeel te vormen over de belangrijkste aspecten en over de mate van betrouwbaarheid/reikwijdte van het bestaande materiaal (waaronder de bestaande vervoerwaardeberekening van DHV). Het feit dat men bij de expertmeetings aanwezig kan zijn en daarin inbreng mag leveren, wordt positief begroet.

Een aantal partijen spreekt haar bezorgdheid uit dat de studie door de korte doorlooptijd op punten te oppervlakkig zou kunnen zijn (gemeenten Veenendaal, Utrechtse Heuvelrug en Rhenen, Kamer van koophandel Gooi-, Eem- en Flevoland). Voorkomen moet worden dat het onderzoek niet als gedegen wordt gezien en daardoor nieuwe discussies ontstaan. Ook hier kunnen de expertmeetings positief bijdragen aan het verdiepen van de verschillende onderwerpen. ROVER werkgroep Hartlijn geeft aan dat zij vindt dat de (potentiële) reiziger onvoldoende bij het onderzoek wordt betrokken.

De uitgangspunten worden ondersteund

De geconsulteerde partijen ondersteunen over het algemeen de uitgangspunten van deze studie: lightrail/lighttrain op basis van dieseltractie, met een frequentie van twee ritten per uur tussen Amersfoort en Veenendaal centrum. Met name vanuit de gemeente Veenendaal en ROVER werkgroep Hartlijn wordt gepleit voor een in eerste instantie sobere uitvoering van de lijn (diesel, maximaal twee ritten per uur). Wel wordt (ook door andere partijen) een doorkijk naar vier ritten per uur bepleit. Alleen dan zal de Ponlijn een volwaardig alternatief voor de auto kunnen zijn en mag effect worden verwacht van bijvoorbeeld mogelijk kansrijke transferiumfaciliteiten (De Haar).

Een eventuele doortrekking naar Kesteren maakt geen onderdeel uit van deze studie. De meeste partijen vinden deze keuze begrijpelijk gezien het ontbreken van een spoorbrug bij Rhenen. Wel dient op basis van een bredere (netwerk)visie ook naar de langere termijn te worden gekeken, waarbij de relatie met de Betuwe en bijvoorbeeld de zuidelijke ontsluiting van de WERV-gemeenten relevant kunnen zijn.



2.3 Het krachtenveld

In totaal zijn 18 partijen betrokken bij de consultatieronde. Het gaat hierbij om 11 gemeenten, twee provincies, drie belangenorganisaties, een vervoerder en de firma Pon.

De direct aan het tracé gelegen gemeenten

Van de 11 gemeenten zijn er vijf direct aan het tracé gelegen (Amersfoort, Leusden, Woudenberg, Veenendaal en Rhenen). Bij een reactivering van de Ponlijn zijn deze gemeenten als wegbeheerder en beheerder van de openbare ruimte direct betrokken bij de aanleg van de benodigde infrastructuur. In Veenendaal (en Rhenen) is de benodigde infrastructuur al aanwezig. Spoor en stations zijn immers in gebruik voor het personenvervoer op de verbinding Utrecht-Veenendaal-Rhenen. Dit geldt niet voor de andere drie gemeenten waar, naast werkzaamheden aan het spoor, ook stations zijn gepland. De (korte termijn) ruimtelijke implicaties van een eventuele reactivering van de Ponlijn zijn voor deze drie gemeenten dan ook relatief groot:

- Amersfoort werkt aan een nieuwe zuidelijke uitvalsweg naar de A28 (Kersenbaan, parallel aan de Ponlijn) en de Ponlijn kruist binnen Amersfoort een aantal belangrijke autoroutes wat tot capaciteitsproblemen zou kunnen leiden.
- Leusden ontwikkelt de wijk Tabakssteeg aan de zuidwestzijde van de Ponlijn. Ook is de gemeente in overleg met Pon om de aanrijdroute voor vrachtauto's te wijzigen, gecombineerd met de aanleg van een derde rangeerspoor.
- Woudenberg is eigenaar van de grond van het voormalige spoortracé en heeft vergevorderde plannen om op deze locatie het bedrijventerrein uit te breiden.

Dit gegeven bepaalt in sterke mate de positie die deze gemeenten momenteel innemen in de discussie: Veenendaal en Rhenen zijn sterk voorstander van de Ponlijn, de andere drie gemeenten stellen zich veel terughoudender op. Veenendaal en Rhenen zien grote kansen om de relatie met Amersfoort te versterken door halvering van de reistijd met het openbaar vervoer. Men vindt dit wenselijk omdat het hier gaat om de tweede en derde (winkel-)stad van de provincie Utrecht. Dit vraagt om een kwalitatief hoogwaardige verbinding. De gemeente Neder-Betuwe (provincie Gelderland) onderschrijft deze zienswijze al is zij, in tegenstelling tot Rhenen, geen voorstander van doortrekking van de spoorlijn over de Neder-Rijn, omdat ruimtelijke ontwikkelingen cq ambities in Kesteren dit niet (meer) mogelijk maken.

Amersfoort, Leusden en Woudenberg zien nauwelijks meerwaarde voor hun inwoners omdat de belangrijkste reisrelaties in het gebied relatief kort zijn (Amersfoort-Leusden, Amersfoort-Woudenberg/Scherpenzeel, Woudenberg/Scherpenzeel/Renswoude-Veenendaal). Dit leidt er volgens deze gemeenten toe dat een reis met de Ponlijn, inclusief overstap(pen), niet of nauwelijks iets kan toevoegen ten opzichte van een snelle busverbinding die, in tegenstelling tot de Ponlijn, wel de verschillende kernen centraal bedient. De beperkte vervoersvraag en de hoge kosten rechtvaardigen in hun ogen dan ook geen reactivering.

De overige gemeenten

De overige gemeenten staan wat neutraler in de discussie waarbij de gemeenten ten noorden van de A12 over het algemeen minder enthousiast zijn dan de gemeenten ten zuiden van deze autosnelweg. Dit wordt mede ingegeven door de vrees van de meer noordelijke gemeenten dat het OV-aanbod voor hun inwoners weleens zou kunnen verslechteren, afhankelijk van de



consequenties voor het onderliggende busnet (lijnen 80, 82 en 83). De gemeente Renswoude geeft hierbij wel expliciet aan mee te willen werken aan een reactivering als dit vanuit de gemeente Veenendaal wenselijk wordt geacht. Op de achtergrond speelt hierbij de discussie over een mogelijke gemeentelijke herindeling. Er ligt een advies van het Interprovinciale Commissie Valleigebied om de gemeenten Woudenberg, Scherpenzeel en Renswoude samen te voegen tot één gemeente. Dit zou betekenen dat deze drie gemeenten tot een gezamenlijk standpunt moeten komen.

De gemeente Utrechtse Heuvelrug staat positief tegenover een reactivering van de Ponlijn. Zij zien vooral kansen om hiermee de verkeersdruk op de A12 en het onderliggend wegennet te verminderen. Voorwaarde is een (hoogwaardig) transferium bij De Haar, waarbij station Veenendaal De Klomp kan komen te vervallen.

De WERV-gemeenten

Binnen de WERV-gemeenten blijkt het enthousiasme voor een reactivering van de Ponlijn van de gemeenten Veenendaal en Rheden niet te worden gedeeld door Ede en Wageningen. Beide meer oostelijk gelegen gemeenten zetten liever vol in op de verdere doorontwikkeling van de Valleilijn, inclusief het huidige bustraject Ede-Wageningen. Hierbij worden de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen (waaronder Foodvalley) vooral in de corridor Valleilijn/A30 gezocht (op grondgebied Ede en Barneveld).

De provincies

De provincie Gelderland onderzoekt momenteel de opgaven die tot 2030 gelden voor het Valleigebied. Gezien de forse autonome groei van de woningbouwopgave, werkgelegenheid en de ontwikkelingen in het kader van Foodvalley (inclusief spinoff), dient extra te worden ingezet op kwaliteitsversterking van het gebied. Het gaat hierbij om een bovenregionale zaak waarbij over de bestuurlijke grenzen heen moet worden gekeken. Mogelijkerwijs zou de Ponlijn op termijn een (belangrijke) rol kunnen vervullen bij het structureren van deze ontwikkelingen en het geleiden van de mobiliteitsvraag. Het zou daarom jammer zijn als een mogelijke toekomstige reactivering nu zou worden geblokkeerd.

Voor provincie Utrecht gaat het vooral om het realiseren van de meest geschikte OV-situatie, passend bij het betreffende gebied. De keuze voor een bepaald vervoerssysteem is daarbij niet leidend, maar moet het gevolg zijn van een kosten- en batenvergelijking en een afweging van alle relevante neveneffecten, waaronder ook de ruimtelijke ontwikkelingen. Het onderzoek moet daarom antwoord geven op de vraag of het toevoegen van een snelle verbindende lijn (financieel) haalbaar is in de gegeven vervoerssituatie, of deze niet ten koste gaat van het overige busvervoer en welke voordelen en nadelen eraan verbonden zijn.

De belangenorganisaties

Beide Kamers van Koophandel hebben niet de indruk dat een eventuele reactivering wezenlijk kan bijdragen aan de economische ontwikkeling van het gebied. De vervoerwaarde is waarschijnlijk te laag.

ROVER werkgroep Hartlijn is een warm pleitbezorger voor reactivering van de Ponlijn. Belangrijkste argumenten zijn dat er een bestaand tracé voorhanden is dat het tweede en derde stedelijk centrum van de provincie Utrecht via de kortste route met elkaar verbindt. Verder kan de Ponlijn volgens ROVER werkgroep Hartlijn op een duurzame wijze een wezenlijke bijdrage



leveren aan het verminderen van de verkeersdruk in het gebied (o.a. N226) en biedt de Ponlijn kansen om langs de stations invulling te geven aan de bouwopgave voor de oostzijde van de provincie van circa 4000 tot 5000 woningen.

Hoewel geen interview is gehouden met deze stichting, is tijdens de consultatieronde wel bekend geworden dat stichting De Boom een stuk grond van het voormalige tracé heeft verworven. Mocht het tot reactivering komen, dan kan deze stichting hiermee invloed uitoefenen op de procedure.

Vervoerder Connexxion

Connexxion ziet mogelijk kansen voor een gereactiveerde Ponlijn waarbij het met name gaat om het verkleinen van de reistijd tussen Veenendaal en Amersfoort centrum. Voorwaarde is dat het onderliggend net slim wordt aangesloten op de Ponlijn, ruimtelijke ontwikkelingen rondom de haltes worden gestimuleerd en ketenfaciliteiten optimaal op de Ponlijn worden afgestemd (fietsvoorzieningen, transferia). Er zou sprake moeten zijn van één regionale integrale aanbesteding van het totale openbaar vervoernetwerk (Syntus-model).

De firma Pon

Pon is op dit moment (nagenoeg) de enige gebruiker van het tracé Amersfoort-Leusden. Op doordeweekse dagen rijden er tussen 7.00 en 19.00 uur één tot drie treinen met auto's en worden wagons met onderdelen aangevoerd. Pon staat in principe positief tegenover een reactivering, mits dit hun logistieke operatie niet verstoort.

2.4 Cruciale elementen in de discussie

Door vrijwel alle partijen wordt de *vervoerwaarde* (het aantal te verwachten reizigers) genoemd als een cruciaal element in de discussie. Veel partijen koppelen hieraan direct de mogelijke *effecten op de verkeersdruk* en de *infrastructuurkosten* en *exploitatiekosten*.

Voor de gemeenten Woudenberg, Scherpenzeel, Renswoude en Veenendaal, de Kamer van Koophandel en ROVER werkgroep Hartlijn gaat het bij de effecten op de verkeersdruk, vooral om de mogelijke reductie van het autoverkeer op de N-wegen in het gebied (N224, N226). De gemeenten Rhenen en Neder-Betuwe focussen vooral op de effecten voor de verbinding Veenendaal-Kesteren. Amersfoort voorziet een afname van de capaciteit van een aantal belangrijke autoroutes als gevolg van de gelijkvloerse kruisingen met de Ponlijn.

Leusden, Scherpenzeel, de Provincie Utrecht en Connexxion geven expliciet aan dat de *investerings- en exploitatiekosten* een cruciaal element zijn in de discussie.

Door Woudenberg, Scherpenzeel, Renswoude, de Provincie Utrecht, de Kamer van Koophandel en Connexxion wordt ook aandacht gevraagd voor de effecten op het onderliggende busnet, in relatie tot de keuze van de stationslocaties en de mogelijke ketendiensten. De gemeenten Ede en Wageningen geven het belang aan om de Ponlijn te zien in relatie tot het (boven)regionale OV-net. Met name de relatie met de Valleilijn is hierbij essentieel.

De gemeenten Veenendaal en Utrechtse Heuvelrug, ROVER werkgroep Hartlijn en de Provincie Gelderland vragen vooral aandacht voor de kansen die de Ponlijn biedt voor mogelijke *economische en ruimtelijke ontwikkelingen* op langere termijn. Ook Woudenberg benoemt dit



onderwerp als cruciaal element, maar dan in relatie tot haar plannen om een bedrijventerrein uit te breiden op het voormalige tracé. Ook de Kamer van Koophandel vindt de relatie met bestaande en eventueel nieuw te ontwikkelen bedrijventerreinen van belang.

De gemeenten Leusden, Utrechtse Heuvelrug, Veenendaal, de provincie Utrecht en de Kamer van Koophandel geven verder aan dat ook *ecologie, natuur, recreatie en toerisme* aspecten zijn die van groot belang zijn voor de uiteindelijke besluitvorming.



3. De expertmeetings

3.1 Opzet van de expertmeetings

Tijdens de consultatieronde is duidelijk geworden welke aspecten de verschillende partijen wezenlijk achten bij de discussie over de Ponlijn. Om deze aspecten verder uit te diepen, is een vijftal expertmeetings georganiseerd. De volgende onderwerpen stonden daarbij centraal:

- vervoerwaarde en ketenmobiliteit (paragraaf 3.2);
- economische en ruimtelijke ontwikkeling (paragraaf 3.3);
- effecten op het onderliggend net (paragraaf 3.4);
- ecologie, natuur, recreatie en toerisme (paragraaf 3.5);
- investeringskosten infrastructuur (paragraaf 3.6).

Verder is aanvullend overleg gevoerd met de provincie Gelderland om meer grip te krijgen op de te verwachten exploitatielasten bij reactivering van de Ponlijn (zie paragraaf 3.7).

Per expertmeeting is achtergrondinformatie verzameld en zijn onafhankelijke deskundigen uitgenodigd om hun mening te geven over de problematiek. Daar waar relevant, zijn de resultaten van bestaand onderzoek ter toetsing voorgelegd. De belanghebbende partijen waren van harte uitgenodigd om bij deze bijeenkomsten aanwezig te zijn. Dit zorgde voor een maximale transparantie van het onderzoek en men was in de gelegenheid vragen te stellen en actief aan de discussies deel te nemen.

Tijdens de expertmeetings bleek het niet altijd mogelijk om een scherpe scheidslijn tussen de verschillende onderwerpen aan te houden. Dit is ook niet zo vreemd omdat de onderwerpen vaak onderlinge afhankelijkheden vertonen. Zo hebben de effecten op het onderliggend net alles te maken met de verwachte vervoerwaarde en bestaat er bijvoorbeeld een sterke relatie tussen economische en ruimtelijke ontwikkelingen en de effecten op ecologie en natuur. Daarom zijn een aantal aspecten in meerdere expertmeetings aan de orde gekomen en zijn daardoor meerdere malen (vanuit een ander perspectief) gerapporteerd.

In bijlage 2 'Expertmeetings' is per expertmeeting de relevante achtergrondinformatie weergegeven, evenals een uitgebreide weergave van de discussie die door de experts is gevoerd. In dit hoofdstuk worden de belangrijkste conclusies per expertmeeting (weergegeven in de kaders) nader toegelicht.



3.2 Expertmeeting 'Vervoerwaarde en ketenmobiliteit'

Vervoerwaarde

Conclusies

- De vervoerwaardeberekeningen van DHV laten een realistisch beeld zien dat eerder een te hoog beeld van het aantal te verwachten reizigers geeft dan een te laag beeld.
- Vanuit alleen exploitatieve overwegingen is een reactivering van de Ponlijn niet reëel.

Toelichting

In het kader van de 'Pakketstudie Driehoek' heeft DHV een inschatting gemaakt van het te verwachten aantal reizigers op de Ponlijn (doeljaar 2020). Dit is op twee manieren gedaan: op basis van het Model Midden Nederland, en op basis van pendelcijfers uit 2006. De experts zijn unaniem van mening dat de aannames, zoals gehanteerd door DHV, erg positief zijn ingeschat. Dit geldt met name voor het percentage overstappers van auto naar openbaar vervoer. Op basis hiervan concluderen zij dat de uitkomsten van DHV (tussen de 2.500 en 5.200 reizigers per etmaal) realistisch zijn, mogelijk nog aan de hoge kant. Met name de excentrische ligging van de Ponlijn ten opzichte van de kernen Leusden, Scherpenzeel en Woudenberg hebben een negatief effect op de vervoerwaarde, evenals het feit dat de Ponlijn in Amersfoort het centrum onvoldoende ontsluit.

Gezien de te verwachten vervoerwaarde van maximaal rond de 5.000 reizigers per etmaal, is het niet reëel om hiervoor een spoorverbinding aan te leggen. Door de experts wordt een aantal van 10.000 reizigers bestempeld als algemeen gehanteerde ondergrens. Het dubbele aantal reizigers is dus nodig om op basis van exploitatieve overwegingen een verbinding op te kunnen waarderen tot een railverbinding.

Relatie met ruimtelijke ontwikkeling

Conclusie

Reactivering kan alleen realiteitswaarde hebben als een lange termijn visie wordt ontwikkeld waaruit blijkt dat de ontwikkeling van de gewenste ruimtelijke plannen, sterk gebaat is bij een gereactiveerde Ponlijn als structurerend element. Alle partijen gezamenlijk zullen dan, met bepaalde onzekerheden, moeten investeren in de lijn en alle ruimtelijke ontwikkelingen hierop afstemmen (zoals een sterke verdichting van woningbouwplannen rondom de stations).

Toelichting

In de berekeningen van DHV is het eindbeeld 2020 aangegeven. Op deze middellange termijn is, op basis van de vervoerwaarde, de keuze voor het reactiveren van de Ponlijn niet gegrond. De experts geven aan dat de gewenste vervoerwaarde van ongeveer 10.000 reizigers alleen haalbaar is als het totale ruimtelijke beleid hierop wordt afgestemd. Op termijn is een forse toename nodig van het aantal woningen en kantoren rondom de stations, groter dan de huidige opgave volgens de vigerende ruimtelijke plannen. Ook het (onderliggende) openbaar vervoer dient volledig op de Ponlijn te worden afgestemd.

Dit betekent dat de betrokken partijen een gezamenlijke visie zouden moeten ontwikkelen voor de langere termijn (2040) waarin de Ponlijn een structurerend element vormt en de ruimtelijke ontwikkelingen volledig op deze lijn worden afgestemd: bieden van hoogwaardig vervoer (hoge frequenties, goede haltevoorzieningen, sterke verdichting rondom de stations, feeder van het busvervoer op de lijn, et cetera. Uitgangspunt is dan niet meer alleen de vervoerwaarde als leidend element om al dan niet tot verrailing over te gaan, maar de politieke keuze om de Ponlijn een belangrijke rol toe te delen bij het toekomstige ruimtelijke beleid.

Een vergelijking met de Valleilijn laat zien dat alleen een gezamenlijke keuze voor hoogwaardig vervoer (op termijn) kan leiden tot succes. De provincie Gelderland heeft ervoor gekozen om samen met de partners een hoogwaardig product neer te zetten met comfort en potentie. Toekomstige ontwikkelingen (bijvoorbeeld Foodvalley) worden hier optimaal op afgestemd. Hierbij is het essentieel dat de gemeenten de visie van de provincie Gelderland ondersteunen en actief meerwerken aan en investeren in de Valleilijn.

Ten opzichte van de Valleilijn heeft de Ponlijn echter op twee punten een belangrijke achterstand:

1. De Valleilijn bedient de kernen veel centraler dan de Ponlijn. Er zal daarom fors moeten worden ingezet op de verdichting rondom de haltes.
2. De infrastructuur van de Valleilijn was al volledig aanwezig.

Stations

Conclusies

- Bij reactivering moet de Ponlijn in ieder geval stoppen te Leusden Zuid, tussen Woudenberg en Scherpenzeel, in Amersfoort en Veenendaal Centrum.
- Een station/transferium bij De Haar voegt weinig toe. Dit zou mogelijk kunnen veranderen als onderdeel van een integrale lange termijn visie.

Toelichting

Volgens de experts moet de Ponlijn in ieder geval stoppen te Leusden Zuid, tussen Woudenberg en Scherpenzeel (ter hoogte van de N224), in Amersfoort en Veenendaal Centrum. Een mogelijke extra halte is Amersfoort Centrum. De experts geven dit station echter weinig kans, omdat het moeilijk inpasbaar is en de afstand tot het centrum niet veel kleiner wordt. Andere mogelijke stationslocaties zijn Veenendaal West, Amersfoort Zuid, Veenendaal Zuid en in Rhenen. Ieder extra station levert echter extra reistijd op.

Bij De Haar zou mogelijk een station met een transferium gerealiseerd kunnen worden. De experts geven aan dat een duidelijke keuze moet worden gemaakt tussen De Klomp en De Haar. Waarschijnlijk is er slechts één intercitystation in te plannen in de dienstregeling tussen Utrecht en Arnhem. Het huidige beleid richt zich vooralsnog op het versterken van De Klomp.

De experts geven aan dat een station/transferium bij De Haar nauwelijks toegevoegde waarde heeft:

- Op dit moment vervullen Ede/Wageningen en De Klomp al een belangrijke rol bij het faciliteren van de overstap van auto op trein. De Haar voegt daar niet veel aan toe. Alleen richting Amersfoort zou sprake kunnen zijn van een beperkte P+R-functie. Gezien de frequentie van twee ritten per uur is de Ponlijn echter nauwelijks interessant voor automobilisten.

- Het aantal overstapbewegingen vanuit de trein zal beperkt zijn omdat vanuit de richting Ede, de Valleilijn al snel interessanter is richting Amersfoort. Vanuit de richting Utrecht is de verbinding via Utrecht naar Amersfoort al gauw sneller dan een reis via een overstap bij De Haar. Vooral treinreizigers in de richting van Woudenberg/Scherpenzeel en Leusden zouden mogelijk profijt kunnen hebben. De toegevoegde waarde ten opzichte van de bus vanuit De Klomp zal echter ook voor deze reizigers beperkt zijn, mede omdat de Ponlijn te ver van deze kernen vandaan blijft waardoor vaak een extra overstap nodig is.
- Een Intercitystop bij De Haar is hierdoor niet of nauwelijks te rechtvaardigen.

Binnen een nieuwe integrale toekomstvisie zou De Haar wellicht wel van toegevoegde waarde kunnen zijn. Maar dan alleen als vol op de ontwikkeling van de Ponlijn wordt ingezet en alle ruimtelijke ontwikkelingen hierop worden afgestemd.

3.3 Expertmeeting 'Economische en ruimtelijke ontwikkeling'

Ponlijn past niet binnen huidig ruimtelijke beleid

Conclusies

- Reactivering van de Ponlijn past niet binnen het huidige ruimtelijke beleid van de provincie Utrecht en de Noordvleugelpartners. Reactivering heeft alleen realiteitswaarde binnen een integrale ruimtelijke visie waarbij het tracé een belangrijke structurerende rol gaat spelen. Dit betekent dat ruimte moet worden geboden aan relatief grootschalige ontwikkelingen van woningbouw en werkgelegenheid (kantoren) in de directe omgeving van de stations. Dit staat haaks op het huidige beleid om het gebied tussen Amersfoort en Veenendaal zoveel mogelijk open te laten.
- De vervoersspanning tussen Amersfoort en Veenendaal is beperkt en ook na reactivering van de Ponlijn zal de vervoersvraag te gering zijn om de aanleg van een spoorlijn op exploitatieve gronden te rechtvaardigen. Bovendien moet de functionele meerwaarde van de Ponlijn voor Amersfoort en Veenendaal niet te hoog worden ingeschat, gegeven de huidige oriëntatie van deze steden op de steden Utrecht en Ede/Wageningen.

Toelichting

Het huidige ruimtelijke beleid is verwoord in het Streekplan en in de Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030. Dit laatste stuk is sterk richtinggevend voor het gebied ten noorden van de A12. Deze visie is recent (juli 2009) vastgesteld en alle bestuurders op lokaal niveau hebben eraan meegewerkt. Reactivering van de Ponlijn maakt geen deel uit van deze ontwikkelingsvisie.

In het Streekplan van de provincie Utrecht en de Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht zijn geen grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen voorzien in het gebied tussen Amersfoort en Veenendaal. Het gaat om landelijk gebied met veel cultuurhistorische waarden. Er worden daarom weinig extra woningbouw- en bedrijvenlocaties toegevoegd. Er is alleen sprake van 2.000 extra woningen in Woudenberg en een mogelijke uitbreiding van het bedrijventerrein in woudenberg.

De experts zijn het erover eens dat het wenselijk is dat in het tussengebied slechts een beperkte uitbreiding van de woningvoorraad plaatsvindt. WERV en Amersfoort ontwikkelen daarentegen

beiden sterk. Het tussengebied moet daarom zoveel mogelijk open blijven. Daarnaast is het gebied rondom Woudenberg een karakteristiek landelijk gebied. Dit gebied vormt een groene zone met landbouw en recreatie tussen de Randstad en WERV.

Indien de Ponlijn toch zou worden gereactiveerd, is het waarschijnlijk dat krachten ontstaan, tegengesteld aan het huidige beleid. Huizenprijzen zullen waarschijnlijk stijgen en projectontwikkelaars zullen het tussengebied meer interessant gaan vinden.

Gezien het voorgaande moet een gereactiveerde Ponlijn bij vigerend beleid het hoofdzakelijk hebben van de relatie Veenendaal-Amersfoort. Er is immers weinig vraag te verwachten vanuit het tussengebied. Het aantal reizigers tussen Veenendaal en Amersfoort is op dit moment echter beperkt en het is niet te verwachten dat dit bij reactivering van de Ponlijn fors zal toenemen.

Op dit moment is de vervoersspanning tussen Amersfoort en Veenendaal echter beperkt en ook na reactivering van de Ponlijn zal de vervoersvraag te gering zijn om de aanleg van een spoorlijn op exploitatieve gronden te rechtvaardigen. Bovendien moet de functionele meerwaarde van de Ponlijn voor Amersfoort en Veenendaal niet te hoog worden ingeschat, gegeven de huidige oriëntatie van deze steden op de steden Utrecht en Ede/Wageningen.

De experts geven aan dat Veenendaal momenteel vooral is georiënteerd op de overige WERV-gemeenten (met name Ede en Wageningen) en op de gemeente Utrecht. Ook bij een eventuele reactivering van de Ponlijn, zijn deze gemeenten vanuit Veenendaal (minstens) zo snel bereikbaar als Amersfoort. Daarbij hebben deze gemeenten een (minimaal) vergelijkbaar aanbod als Amersfoort en bestaat er een sterkere historische verbondenheid. De experts vragen zich daarom af of een snelle verbinding tussen Veenendaal en Amersfoort qua functies echt veel toevoegt voor Veenendaal.

Bijdrage robuustheid infrastructuur

Conclusie

De mogelijke bijdrage van de Ponlijn voor het robuuster maken van de infrastructuur is zeer marginaal.

Toelichting

Volgens de experts kan de Ponlijn nauwelijks een bijdrage leveren aan het robuuster maken van de infrastructuur door het verknopen van OV-netwerken met autonetwerken (beleidsvoorstellen VROM-raad en de Raad van Verkeer en Waterstaat). De Ponlijn is voor te weinig autorelaties een echt alternatief. Bovendien is het niet wenselijk dat de Ponlijn gebruikt gaat worden als omrijdroute voor treinen bij stremmingen.

Versterken OV-verbinding Amersfoort-Veenendaal

Conclusie

Vanuit ruimtelijk perspectief moet worden gezocht naar andere, minder zware, opties om de OV-verbinding Amersfoort-Veenendaal te versterken. Het tracé van de Ponlijn kan hierbij mogelijk een rol spelen.



Toelichting

De experts zijn het erover eens dat zou moeten worden onderzocht of het tracé wellicht op een andere wijze kan worden benut om de OV-verbinding tussen Veenendaal en Amersfoort te versterken, zonder dat dit (teveel) druk legt op het tussengebied. Een spoorverbinding is een te zware investering met eerder negatieve dan positieve effecten, uitgaande van het huidige ruimtelijke beleid. Daarom moet worden gezocht naar andere manieren om de OV-verbinding te verbeteren. Wellicht zou het oude tracé hierbij (gedeeltelijk) een rol kunnen spelen (busbaan, al dan niet geleid).

3.4 Expertmeeting 'Effecten op het onderliggend net'

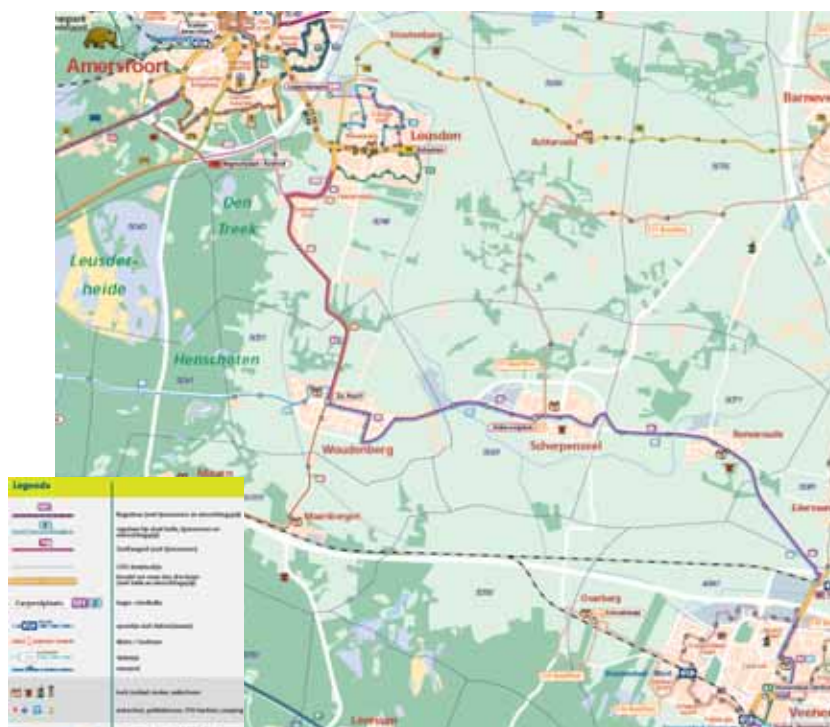
Onderliggend busnet

Conclusies

- Om de Ponlijn optimaal te voeden, dienen de buslijnen 80, 82 en 83 goed aan te sluiten op de Ponlijn. Met name de overstap bij Woudenberg-Scherpenzeel is hierbij essentieel.
- Ten opzichte van het huidige busvervoer zal de combinatie bus-trein in z'n algemeenheid geen verbetering betekenen voor bewoners van het tussengebied (Leusden, Woudenberg, Scherpenzeel, Renswoude). Om de kwaliteit voor deze reizigers te behouden, kan daarom nauwelijks worden bespaard op de huidige busverbindingen. De meerwaarde van de Ponlijn ligt daarom vooral op de relatie Amersfoort-Veenendaal. De huidige vervoersspanning tussen deze kernen is relatief gering.
- Het huidige busvervoer kan nog op punten worden verbeterd (hogere snelheid en betrouwbaarheid).

Toelichting

De experts geven aan dat in principe de parallelle busverbinding zou moeten verdwijnen zodra de Ponlijn is gereactiveerd. Station Woudenberg-Scherpenzeel wordt een belangrijke knoop waar de lijnen 80, 82 en 83 op elkaar en op de Ponlijn aansluiten. Lijn 80 zou kunnen worden ingekort tot het traject Amersfoort – Woudenberg/Scherpenzeel. Lijn 82 zou kunnen



worden 'omgeklapt' zodat deze een verbinding gaat vormen tussen Doorn via Woudenberg/Scherpenzeel-Renswoude en Veenendaal. Lijn 83 zou dezelfde route kunnen blijven rijden (Zeist-Woudenberg/Scherpenzeel-Renswoude-Veenendaal). Om dit goed vorm te geven, dient de Ponlijn in de spits minimaal een kwartiersfrequentie te rijden.

De experts hebben het beeld dat de combinatie van bus en spoor vrijwel nooit een snellere verbinding zal opleveren voor de bewoners van het tussengebied. Dit komt omdat het huidige busvervoer hoge frequenties biedt en een goede ontsluiting van de kernen. Bovendien reizen de buspassagiers over het algemeen over relatief korte afstanden (dakpanvervoer) waardoor een alternatief met een (extra) overstap niet of nauwelijks toegevoegde waarde heeft. Dit betekent dat OV-reizigers in het tussengebied (Leusden, Woudenberg, Scherpenzeel, Renswoude) er in het algemeen niet op vooruit zullen gaan als de Ponlijn wordt gereactiveerd. Als dit tevens gepaard gaat met het opheffen van buslijnen, gaan zij er juist op achteruit.

Reactivering van de Ponlijn zorgt er wel voor dat de verbinding tussen Veenendaal/Rhenen en Amersfoort fors verbetert. Op dit moment is het aantal personenverplaatsingen tussen deze twee steden echter laag.

De huidige bussen (lijn 80, 82, 83) rijden gemiddeld 25 kilometer per uur. Dit is langzaam. Wel zien de experts mogelijkheden om tot een versnelling te komen:

- Door aanpassingen bij Veenendaal Noord, bij Maarsbergen en een capaciteitsuitbreiding bij Woudenberg wordt de doorstroming al op korte termijn verbeterd.
- Daarnaast wordt de A12 verbreed en worden momenteel studies uitgevoerd naar de capaciteit in de omgeving van de toe- en afritten. Doel is om zoveel mogelijk autoverkeer terug te brengen naar de A12, zodat de congestie op het onderliggende wegennet afneemt en de bussen beter kunnen doorrijden. Ook is bij een betere doorstroming een route via de A12 denkbaar (tussen Veenendaal en Maarsbergen).
- Bij de provincie Utrecht bestaan ideeën om het autoverkeer op de N226 ten noorden van de N224 terug te dringen zodat de hoeveelheid verkeer door Woudenberg en Leusden Zuid afneemt. Dit biedt kansen om de betrouwbaarheid en snelheid van de lijnen 80 en 82 op dit deeltraject te verbeteren.
- De aanleg van de Kersenbaan in Amersfoort biedt nieuwe mogelijkheden om de bus sneller naar het centrum te leiden.

Autoverkeer

Conclusies

- Er mag niet worden verwacht dat de reactivering van de Ponlijn zal leiden tot een substantiële afname van de verkeersdruk in het gebied.
- Sluiting van de spoorwegovergangen leidt tot een beperking van de capaciteit van het onderliggende wegennet. In Amersfoort leidt dit tot problemen op twee wegvakken.

Toelichting

De experts zijn het met elkaar eens dat reactivering van de Ponlijn niet leidt tot een wezenlijke afname van de hoeveelheid autoverkeer in het gebied tussen Veenendaal en Amersfoort. De Ponlijn heeft vooral toegevoegde waarde voor de relatie Veenendaal-Amersfoort. Het aantal

autobewegingen op deze relatie is echter relatief gering. Het effect zal daarom beperkt zijn. Voor het tussengebied geldt dat de Ponlijn geen wezenlijke verbetering van het OV-aanbod oplevert ten opzichte van de huidige situatie. De concurrentiepositie ten opzichte van de auto zal dus ook niet of nauwelijks toenemen. Verder mag worden aangenomen dat, gezien de huidige verkeersdruk in het gebied, eventuele 'vrijgevallen ruimte' door overstappende automobilisten, direct wordt opgevuld door de latente vervoersvraag.

Uit berekeningen van DHV blijkt dat de spoorwegovergang bij de Utrechtseweg en de kruising met de Smaragdweg in Amersfoort een capaciteitsprobleem oplevert als de Ponlijn wordt gereactiveerd. De experts bevestigen dit beeld.

Transferpunten

Conclusie

Er mag weinig effect worden verwacht van eventuele transferpunten bij de A28 en A12. De kwaliteit van de Ponlijn is te beperkt om een reëel alternatief te kunnen zijn voor de automobilist.

Toelichting

De VROM-raad geeft aan dat knooppunten van infrastructuur met een hoge plaatswaarde verder ontwikkeld zouden moeten worden om de potenties van deze knooppunten beter te benutten, en om het totale netwerk robuuster te maken. Omdat Veenendaal De Klomp al in ontwikkeling is als knooppunt, zou De Haar volgens de experts nauwelijks iets toevoegen als knooppunt/transferium. Ditzelfde geldt voor een eventuele knoop bij de kruising van de Ponlijn met de A28. Naar verwachting zal ook hier slechts een beperkt aantal automobilisten gebruikmaken van eventuele P+R-voorzieningen. Hierbij wordt door de experts aangegeven dat hoge OV-frequenties nodig zijn om dergelijke knooppunten als overstappunt aantrekkelijk te maken voor automobilisten (minimaal vier ritten per uur, maar liever zes tot acht ritten per uur).

3.5 Expertmeeting 'Ecologie, natuur, recreatie en toerisme'

Cultuurhistorische, recreatieve en ecologische waarden

Conclusies

- Het gebied rondom de Ponlijn is rijk aan voorzieningen op cultuurhistorisch en recreatief gebied. Het accent ligt hierbij op het kleinschalig karakter: openluchtrecreatie, wandelen, fietsen.
- De dijk van het voormalige spoortracé karakteriseert zich door de aanwezigheid van een droge biotoop in een natte omgeving. Dit levert hele specifieke soorten op en dat geeft een hoge ecologische waarde.

Toelichting

Er is een groot aantal cultuurhistorische en recreatieve voorzieningen te benoemen in het gebied rondom het tracé van de Ponlijn. Zo zijn er diverse overblijfselen uit de Middeleeuwen (slagenverkavelingen, de ringwal rond Maarsbergen en de Oude Hessenweg). De Grebbenlinie ten oosten van het tracé is een waardevol cultuurhistorisch element. Ook de Ponlijn zelf kan worden genoemd, inclusief de (nog bewoonde) wachthuisjes.

Ook op recreatief gebied heeft het gebied veel te bieden. Gedacht kan worden aan de centra van Amersfoort en Veenendaal die door de Ponlijn verbonden zouden worden. De Grebbelinie wordt helemaal opgeknapt en toegankelijk gemaakt voor het toerisme. Verder biedt het gebied vele fiets- en wandelmogelijkheden, inclusief diverse groene poorten en opstappunten (richting Utrechtse Heuvelrug). Aan de zuidzijde in Rhenen ligt Ouwehands Dierenpark.

Het gebied wordt gekenmerkt door recreatief medegebruik. Het is geen recreatief kerngebied of ontwikkelingsgebied. Het feitelijk accent ligt op het kleinschalig karakter, zoals openluchtrecreatie, wandelen en fietsen. Er zijn geen toeristische trekpleisters aanwezig.

De Gelderse vallei is nat en de spoordijk van de Ponlijn ligt hoog. Hierdoor is sprake van een andere bodemsamenstelling wat leidt tot een droge biotoop in een natte omgeving. Op de spoorlijn heeft zich in de loop van de tijd interessante natuur ontwikkeld. Vooral droge, schrale graslanden met bijbehorende fauna. Het tracé is actueel leefgebied voor reptielen, waaronder de levendbarende hagedis, hazelworm, ringslang, en (volgens zeggen) zandhagedis. Deze soorten zijn beschermd volgens de Flora en Faunawet en vragen dus om speciale maatregelen als er een ingreep plaatsvindt. De zandhagedis is zelfs op Europees niveau (Habitatrichtlijn) beschermd.

Effecten reactivering Ponlijn

Conclusie

Bij een eventuele reactivering van de Ponlijn zijn de negatieve effecten veel groter dan de positieve. De functie als ecologische verbindingzone van de spoorlijn zal verloren gaan. Tevens vormt een gereactiveerde Ponlijn een barrière voor de aan te leggen robuuste verbindingzone tussen Utrechtse Heuvelrug en Veluwe.

Toelichting

De reactivering van de Ponlijn heeft een aantal positieve effecten op met name het gebied van recreatie en toerisme. Zo kan de Ponlijn bijdragen aan de aantrekkelijkheid van, en de uitwisseling tussen Amersfoort en Veenendaal. Ook biedt de Ponlijn kansen voor een betere bereikbaarheid van de Grebbelinie en kan de Ponlijn versterkend werken voor de fiets- en wandelstructuur.

Deze positieve effecten wegen volgens de experts echter niet op tegen de grote negatieve effecten die zich vooral op ecologisch gebied openbaren. De spoorlijn is een ecologische verbindingzone in het provinciale EHS-beleid. Bij reactivering zal deze functie verloren gaan door het verlies aan bestaande natuurwaarden en het ontbreken van mogelijkheden voor natuurontwikkeling in de directe omgeving. Daarnaast doorkruist de spoorlijn de (toekomstige) robuuste verbinding tussen de Veluwe en Utrechtse Heuvelrug. Deze is globaal gepland rondom landgoed De Boom en zal een verbindende functie krijgen voor een veelheid aan soorten, van zandhagedis tot edelhert. Een gereactiveerde Ponlijn zal een extra barrière in de robuuste verbindingzone betekenen.

Het asfalteren van het tracé zou de nadelige gevolgen voor de bestaande natuurwaarden alleen nog vergroten. Alternatieven zouden daarom vooral gezocht moeten worden in (snelle) busverbindingen via bestaande (aangepaste) wegen.



Waterbeheersing en veiligheid

Conclusie

Reactivering van de Ponlijn heeft geen echte toegevoegde waarde ten behoeve van de waterkering. Wel is een extra noord-zuid evacuatieleroute bij (dreigende) overstromingen altijd welkom.

Toelichting

De Ponlijn kan een waterkerende werking hebben. In de huidige situatie zou bij een overstroming de meeste schade optreden aan de westzijde van de Ponlijn. Bij versteviging van de dijk treedt meer schade op aan de oostzijde. Per saldo maakt dit niet zoveel uit. Bij evacuatie is een extra noord-zuidverbinding altijd interessant.

3.6 Expertmeeting 'Investeringskosten infrastructuur'

Aanleg infrastructuur

Conclusies

- Het tijdens de expertmeeting opgestelde kostenoverzicht, betreft een eerste globale inschatting van de minimale investeringskosten. De werkelijke kosten kunnen hier nog sterk van afwijken.
- De totale investeringskosten worden minimaal ingeschat op circa 58 miljoen euro. Hiervan is 37 miljoen nodig om de onder- en bovenbouw op orde te krijgen. Bijna de helft van dit bedrag is nodig om de kruising en aansluiting op het bestaande spoor en de kruising met de A12 vorm te geven. Voor de stations bij Amersfoort, Leusden en Woudenberg-Scherpenzeel is in totaal 10 miljoen ingeschat, uitgaande van een bepaalde kwaliteit (inclusiefabri's en dynamische reisinformatie). Voor de beveiliging is nog eens 11 miljoen euro benodigd.
- Indien het traject wordt geëlektrificeerd, is daarvoor een extra investering van ongeveer 11 miljoen euro noodzakelijk.
- De kosten kunnen nog (fors) toenemen als gevolg van kostencomponenten die nog niet in het totale overzicht zijn opgenomen.

Toelichting

In dit onderzoek is gevraagd om een indicatie van de infrastructuurkosten bij reactivering van de Ponlijn. Gezien de korte doorlooptijd van het onderzoek, was het niet mogelijk om een verkenning uit te voeren op basis van gedetailleerde schetsen (1:1000). Daarnaast is gewerkt met een groot aantal aannames en eerdere berekeningen uit afstudeeronderzoeken van Van Oijk, Bennink en Oude Wesselink. De hier gepresenteerde bedragen zijn daarom vooral ingeschat aan de hand van praktijkvoorbeelden. De ervaring leert dat er dan grote marges kunnen optreden ten opzichte van de werkelijke realiseringkosten. Daarnaast is het zeer waarschijnlijk dat bij een meer gedetailleerde berekening blijkt dat een aantal (nu nog onvoorziene) posten niet is meegenomen. Het totaalbedrag moet daarom worden gezien als een eerste globale inschatting van de minimale kosten waarbij de kans groot is dat de werkelijke kosten nog aanzienlijk hoger zullen zijn.

In het volgende overzicht is weergegeven uit welke componenten de investeringskosten zijn opgebouwd:



Investeringskosten onder- en bovenbouw: circa 37 miljoen euro

- Invoegen op bestaand spoor bij De Haar (viaducten, onder- en bovenbouw overbrugging A12 en spoorbaan Utrecht-Arnhem: €12 miljoen).
- Invoegen op bestaand spoor ten zuiden van de A12 met extra wachtsporen: €6 miljoen.
- Tracé De Haar – Woudenberg: herstellen onderbouw (€2 miljoen) en het aanleggen van de bovenbouw (€8,8 miljoen).
- Tracé Woudenberg-Leusden: onderbouw, bovenbouw en wissel (€2 à 3 miljoen).
- Tracé Leusden-Amersfoort: vernieuwen rails en overwegen (€5 miljoen).

Investeringskosten stations: circa 10 miljoen euro

- Station Leusden en Woudenberg-Scherpenzeel: €2,6 miljoen.
- Station Amersfoort: €5 miljoen.
- Bij doorkijk naar vier ritten per uur: extra investering van €2 à 3 miljoen.

Investeringskosten beveiliging: circa 11 miljoen euro

- Beveiliging met seinen: €10 miljoen.
- Beveiliging overwegen: €1 miljoen.

Investeringskosten elektrificatie: circa 11 miljoen euro

- Elektrificatie: €9 miljoen.
- Extra onderstation: €2 miljoen.

Bij deze inschatting is een aantal kostencomponenten (nog) niet meegenomen die wel degelijk (op termijn) een rol kunnen gaan spelen:

- Langzaam verkeertunnel(s) bij stations: vaak wordt vanwege de veiligheid bij stations een ongelijkvloerse kruising aangelegd ten behoeve van het langzaam verkeer. Bij dubbelspoor is dit verplicht, bij enkelspoor hangt dit af van een aantal factoren.
- Ongelijkvloerse kruisingen met het autoverkeer: bij hogere frequenties kan het noodzakelijk worden om vanwege veiligheids- en capaciteitsoverwegingen kruisingen met het autoverkeer ongelijkvloers vorm te geven.
- Geluidsoverlast: akoestisch onderzoek moet uitwijzen welke geluidwerende maatregelen eventueel extra dienen te worden genomen.
- Keermogelijkheden bij Veenendaal: afhankelijk van de exacte dienstuitvoering in combinatie met de overige treinen (Randstadspoor), kan het noodzakelijk zijn om extra keerfaciliteiten te creëren bij station Veenendaal Centrum.
- Mogelijk station De Haar: er is geen rekening gehouden met de aanleg van een station De Haar.

Beheer en onderhoud

Conclusie

Voor het beheer en onderhoud wordt ruim 1 miljoen euro per jaar ingeschat (circa 2% van de investeringskosten).



Toelichting

De beheer- en onderhoudskosten worden geraamd op 2% van de investeringskosten. Voor de nieuwbouw kan worden uitgegaan van een afschrijvingstermijn van dertig jaar. Globaal betekent dit dat rekening gehouden moet worden met ruim 1 miljoen euro per jaar.

3.7 Exploitatiekosten

Conclusie

Voor de exploitatie van de Ponlijn tussen Amersfoort en Veenendaal moet rekening worden gehouden met een jaarlijkse bijdrage van tenminste €2 miljoen euro. In de aanloopfase, die een aanzienlijk aantal jaren kan duren, kan deze bijdrage fors hoger uitvallen.

Toelichting

Op basis van een vergelijking met de exploitatiekosten van de Valleilijn is een eerste inschatting gemaakt van de exploitatiekosten van de Ponlijn, uitgaande van een exploitatie tussen Amersfoort en Veenendaal Centrum.

De provincie Gelderland draagt jaarlijks een bedrag bij van ruim 3 miljoen euro voor de exploitatie van de Valleilijn. Als deze kosten van de Valleilijn op basis van de totale lengte van de beide tracés worden omgeslagen naar de Ponlijn, betekent dit voor de Ponlijn een jaarlijkse bijdrage in de exploitatie van circa 2 miljoen euro. Dit is een eerste ruwe benadering waarbij een aantal mogelijke extra posten niet zijn verdisconteerd. Bovendien gaat dit uit van een kostendeckingsgraad van 50%. Voor de Ponlijn zal zeker een behoorlijk lange aanlooperperiode nodig zijn om hier naar toe te groeien. Dit betekent dat bij een keuze voor de Ponlijn dient te worden geaccepteerd dat gedurende een lange periode een fors exploitatietekort zal bestaan.



4. Conclusies

Op basis van de kennis, opgedaan in de expertmeetings, kunnen de volgende conclusies worden getrokken.

De Ponlijn kan de OV-reistijd tussen Amersfoort en Veenendaal halveren

Ondanks dat de steden Amersfoort en Veenendaal in vogelvlucht relatief dicht bij elkaar liggen, is de feitelijke reistijd tussen beide steden groot. Dit geldt zowel voor de auto (in de spits) als voor de verschillende OV-verbindingen (bus en trein). De buslijn tussen Veenendaal en Amersfoort heeft een belangrijke ontsluitende functie voor de tussen deze steden gelegen dorpen, waardoor de totale reistijd meer dan een uur bedraagt.

Het tracé van de Ponlijn vormt de meeste directe verbinding tussen Veenendaal en Amersfoort (een rechte lijn). De reistijd met het openbaar vervoer zou door reactivering van deze verbinding kunnen worden gehalveerd tussen beide steden. Omdat er nog delen van het voormalige tracé aanwezig zijn (spoorverbinding Amersfoort-Leusden-Zuid (Pon), spoordijk en tracé De Haar-Veenendaal, biedt het in ere herstellen van de spoorverbinding mogelijk kansen.

De vervoerwaarde is beperkt

Een nadere analyse leert dat het in 2008 door DHV ingeschatte aantal te verwachten reizigers op de Ponlijn van maximaal 5200 reizigers per etmaal (2020, uitgaande van bestaande plannen), eerder een te positieve dan te negatieve inschatting is. Er zijn echter minimaal tweemaal zoveel reizigers nodig om op grond van exploitatieve overwegingen een treinverbinding realiteitswaarde te geven.

De relatief lage vervoersspanning wordt veroorzaakt door een aantal factoren:

- De Ponlijn heeft maar een zeer beperkte toegevoegde waarde voor verplaatsingen vanuit de kernen in het tussengebied (Leusden, Woudenberg, Scherpenzeel, Renswoude). De Ponlijn ontsluit deze kernen slecht waardoor in veel gevallen sprake zal zijn van een overstap van bus op trein. Omdat de meeste OV-verplaatsingen in de huidige situatie over relatief korte afstand geschieden, voegt daarom een verplaatsing via de Ponlijn vanuit deze kernen meestal niets toe ten opzichte van de huidige busverbindingen.
- De Ponlijn vormt geen structurerend element in de huidige en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied tussen Amersfoort en Veenendaal. De voorgenomen plannen zijn te klein van schaal om een substantiële toename van het reizigerspotentieel voor de Ponlijn op te leveren.
- De Ponlijn zal het daarom vooral zal moeten hebben van de relatie Amersfoort-Veenendaal. De vervoersspanning (het aantal reizigers dat tussen beide steden heen en weer reist) is echter beperkt. De beide steden zijn niet op elkaar georiënteerd. Dit kan allerlei oorzaken hebben, waarvan de slechte verbinding er waarschijnlijk één is.



Ponlijn heeft nauwelijks invloed op de verkeersdruk en een negatieve invloed op de ecologische waarde

Vanwege de lage vervoersspanning en het beperkte aantal autoverplaatsingen waarvoor de Ponlijn een aantrekkelijk alternatief is, is het niet reëel te veronderstellen, dat een reactivering van de Ponlijn leidt tot een (substantiële) vermindering van de verkeersdruk in het gebied. Bovendien betekent reactivering een sterke aantasting van de ecologische waarde van de huidige spoorlijn (droge Ecologische Verbindingszone (EVZ)) en bemoeilijkt dit de voorgenomen aanleg van een robuuste EVZ tussen de Veluwe en Utrechtse Heuvelrug.

Investeringskosten minimaal circa 60 miljoen, exploitatielasten minimaal 2 miljoen euro per jaar

De benodigde investeringen in de infrastructuur om de Ponlijn in gebruik te kunnen nemen zijn grofweg ingeschat op ten minste € 60 miljoen (ondergrens op basis van een onvolledige scope), exclusief bijkomende kosten van grondverwerving, inpassing, geluidsmaatregelen en andere onvoorziene zaken. De jaarlijkse onderhoudslasten van infrastructuur bedragen circa € 1 miljoen. Voor de exploitatie van de spoorlijn moet jaarlijks rekening gehouden worden met minimaal € 2 miljoen (inclusief gebruikslasten infrastructuur). Deze kosten kunnen in de aanloopfase nog (veel) hoger uitvallen. Daarbij moet bedacht worden dat weinig winst kan worden behaald door aanpassing van het huidige busnet. Het is immers aannemelijk dat de huidige ontsluitende buslijn tussen Veenendaal en Amersfoort, ook na toevoeging van de Ponlijn, voor de kernen Renswoude, Scherpenzeel en Woudenberg van grote betekenis blijft en dus niet zo eenvoudig kan worden opgeheven. Al bij al betekent een keuze voor reactivering van de Ponlijn dat wordt geaccepteerd dat er gedurende een lange aanloopperiode sprake is van een exploitatietekort.

De vervoerwaarde is te beperkt om een gezonde exploitatie mogelijk te maken, uitgaande van vigerend beleid

Dit alles leidt tot de conclusie dat reactivering van de Ponlijn geen reële optie is, uitgaande van de te verwachten vervoersspanning bij uitvoering van vigerend beleid. De kans is groot dat dit leidt tot een noodlijdende lijn waar jaarlijks veel geld bij moet. Bovendien heeft de lijn een negatieve invloed op natuur en ecologie in het gebied.

Voorwaarden om toch tot een gezonde exploitatie te komen

De ervaringen elders (bijvoorbeeld bij de Valleilijn), leren echter dat er situaties denkbaar zijn waarbij een dergelijke 'noodlijdende' lijn kan worden omgebogen tot een dragende verbinding die structurerend werkt om gewenste ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken. Een dergelijke verbinding vervult een belangrijke rol bij de mobiliteitsgeleiding en draagt daarmee bij aan een aantrekkelijk woon- en werkklimaat. Dit stelt een aantal belangrijke voorwaarden:

- Er dient een heldere gezamenlijke ruimtelijke visie te zijn waarbij de betreffende OV-verbinding als wezenlijk sturend element een belangrijke plaats toebedeeld krijgt. Dit betekent dat de voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen volledig worden afgestemd op het voeden van de verbinding (sterke verdichting rondom haltes) en deze ontwikkelingen zodanig van omvang zijn dat zij (op termijn) structureel bijdragen aan een gezonde exploitatie van de betreffende verbinding.
- Er vanaf het begin wordt ingezet op een hoogwaardig product. Dit betekent dat wordt geïnvesteerd in de kwaliteit van de dienstuitvoering (hoge frequenties, hoge betrouwbaarheid), het materieel, de haltes, ketendiensten, et cetera.
- Het onderliggend OV-net volledig wordt afgestemd op de betreffende verbinding (feederen van buslijnen, geen parallelle routes).



Dit alles kan alleen tot stand komen als alle betrokken partners zich volmondig achter de visie scharen en zich hiervoor sterk maken. Dit betekent dat er een brede bereidheid moet zijn om het eigen ruimtelijk beleid (gemeenten) hierop af te stemmen en de verbinding gezamenlijk tot een succes te maken (faciliteren en meefinancieren stations, ketendiensten, meewerken aan het aanpassen van het onderliggend busnet, et cetera).

Huidige ruimtelijk beleid vraagt niet om Ponlijn

De vraag die dan opkomt is of de Ponlijn vanuit dit perspectief wellicht bestaansrecht kan hebben. Dit betekent dat een gezamenlijke ruimtelijke visie zou moeten worden ontwikkeld waarbij grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen zodanig worden geprojecteerd dat zij optimaal voeding geven aan de Ponlijn.

Wanneer naar de huidige ruimtelijke plannen wordt gekeken (Streekplan Provincie Utrecht, concept ontwikkelingsvisie 2015-2030 Noordvleugel Utrecht) blijkt echter dat het ruimtelijk beleid zich juist richt op het zo open mogelijk houden van het gebied tussen Amersfoort en Veenendaal en het versterken van de specifieke landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische kwaliteiten. Hiermee is er vanuit het huidige ruimtelijk beleid geen enkele basis voor een eventuele reactivering van de Ponlijn. Omgekeerd: de aanleg van de spoorlijn zou juist krachten losmaken die de druk op het gebied doen toenemen, zeker rondom de haltes.

Dit betekent dat de verschillende actoren gezamenlijk tot een geheel nieuwe invulling van het ruimtelijk beleid zouden moeten komen om een kansrijke situatie voor de Ponlijn te scheppen. Dit lijkt niet haalbaar. Overigens is dit ook wel een beetje de 'wereld op z'n kop': de Ponlijn zou juist voorwaardescheppend moeten zijn om het ruimtelijke beleid vorm te geven dat vanuit een bepaalde visie op het gebied tot stand is gekomen. Bovengenoemde benadering behelst in feite het aanpassen van de visie op het gebied om de reactivering van de Ponlijn mogelijk te maken...

Geen gemeenschappelijk draagvlak aanwezig

Verder is tijdens de consultatieronde langs de betrokken partijen gebleken dat er een grote verdeeldheid bestaat over de wens om tot reactivering te komen. Vanwege de verschillende (soms tegenstrijdige) belangen die spelen zal het daarom erg moeilijk worden om alle actoren op één lijn te krijgen. Dit is echter absoluut noodzakelijk om gezamenlijk voortvarend aan de slag te gaan.

Dit alles overziend moet worden geconstateerd dat, uitgaande van het nu geformuleerde ruimtelijke beleid en de verschillende posities van de partners, een reactivering van de Ponlijn op dit moment geen reële optie is. Of dit in de toekomst wel zo zou kunnen zijn, hangt sterk af van de wijze waarop de visie op het gebied tussen Amersfoort en Veenendaal zich in de loop van de jaren ontwikkelt. Uitgaande van het zojuist geformuleerde beleid tot 2030, lijkt het er voorlopig niet op dat vanuit dit perspectief de kansen voor de Ponlijn op korte termijn zullen keren.

Op zoek naar andere manieren om de OV-reistijd tussen Amersfoort en Veenendaal te verminderen

Deze conclusie noopt wel om op korte termijn te bezien welke andere mogelijkheden er zijn om de directe OV-verbinding tussen Veenendaal en Amersfoort te versnellen. Feit blijft immers dat de huidige reistijd onder de maat is en dat beide steden een betere verbinding verdienen.





5. Reacties op resultaten en conclusies

De resultaten van deze studie zijn voorgelegd aan de betrokkenen van belanghebbende partijen. In een klankbordbijeenkomst zijn de resultaten en conclusies van het onderzoek besproken. Naar aanleiding van dit overleg is de formulering van de conclusies nog aangepast. Deze zijn vervolgens in een laatste ronde aan alle betrokkenen voorgelegd met de vraag om eventuele op- en aanmerkingen door te geven. De resultaten van beide terugkoppelingsrondes zijn weergegeven in het bijlagerapport 'Gespreksverslag klankbordgroep en reacties betrokkenen'.

5.1 Klankbordbijeenkomst

Belangrijkste reacties

Bij de klankbordbijeenkomst waren de volgende partijen aanwezig:

- Gemeente Amersfoort;
- Gemeente Leusden;
- Gemeente Woudenberg;
- Gemeente Veenendaal;
- ROVER werkgroep Hartlijn;
- Prorail;
- Connexxion;
- Provincie Utrecht.

De aanwezigen zijn het eens met de conclusie dat zonder extra inzet op ruimtelijke gebied (meer woningen en arbeidsintensieve bedrijven) er onvoldoende vervoerwaarde is om een gezonde exploitatie van de Ponlijn mogelijk te maken. De discussie spitst zich hierdoor snel toe op de wenselijkheid om een nieuwe ruimtelijke visie voor het gebied te ontwikkelen waarbij de Ponlijn een meer structurerende rol krijgt toebedeeld. Met name de gemeente Veenendaal en ROVER werkgroep Hartlijn pleiten hiervoor, temeer omdat de Ponlijn een wezenlijke verbetering betekent van de openbaar vervoerverbinding Veenendaal-Amersfoort. Feitelijk moet echter worden geconstateerd dat de vigerende ruimtelijke visie een heel ander wensbeeld schetst waarin de Ponlijn niet voorkomt. De vraag is dan ook wat leidend zou moeten zijn: de wens om tot reactivering van de Ponlijn te komen, op basis waarvan een nieuwe ruimtelijke visie zou moeten worden ontwikkeld, of de vigerende ruimtelijke visie op basis waarvan moet worden bezien op welke manier de mobiliteitsgeleiding het best kan worden ingevuld (en de mogelijke rol van de Ponlijn hierbij). Veenendaal en ROVER werkgroep Hartlijn opteren voor de eerste mogelijkheid, de andere aanwezigen vinden dat de ruimtelijke visie leidend dient te zijn en dat daardoor de conclusie gerechtvaardigd is dat een reactivering van de Ponlijn onder de huidige omstandigheden geen toekomstwaarde heeft.

Deze discussie geeft tevens aan dat de verschillen van inzicht zoals die aan het begin van het onderzoek aanwezig waren, deels nog aanwezig zijn. Dit is geen goede basis om tot een eventuele reactivering te komen. Alle neuzen dienen dan immers dezelfde richting op te wijzen.

Evaluatie van het proces tijdens de klankbordbijeenkomst



Over het algemeen vinden de aanwezigen dat er een goed proces is doorlopen wat heeft geresulteerd in een neutraal en onafhankelijk onderzoek. Hierbij werden enkele kritische noten geplaatst:

- Een betrokkene van de gemeente Veenendaal gaf aan dat het proces nog beter zou zijn geweest als een businesscase hiervan deel zou hebben uitgemaakt en twijfelde aan de aanwezige expertise bij de expertbijeenkomst 'Economische en ruimtelijke ontwikkeling'.
- De vertegenwoordiger van ROVER werkgroep Hartlijn vond dat de publieke opinie in de vorm van de reiziger onvoldoende is terug te vinden.

5.2 Reacties betrokkenen

Er is een reacties ontvangen van de gemeenten Amersfoort, Leusden, Renswoude, Utrechtse Heuvelrug, Ede en Wageningen, Prorail, Kamer van Koophandel Midden-Nederland en ROVER werkgroep Hartlijn. Het gaat hierbij niet om een officiële reactie van de genoemde partijen, maar een reactie van de betrokkenen bij het onderzoek.

De meeste partijen kunnen zich vinden in de conclusies van het onderzoek en zijn positief over de rapportage en het gevolgde proces. De gemeente Amersfoort miste echter wel het aspect 'geluid' in de expertmeeting ecologie, natuur, recreatie en toerisme.

De gemeente Utrechtse Heuvelrug en ROVER werkgroep Hartlijn hebben een kritische reactie gegeven. De gemeente Utrechtse Heuvelrug concludeert dat het rapport goed leesbaar is met een heldere opbouw en er aandacht besteed is aan een groot scala onderwerpen. Zij vermoeden echter dat er tijdens het proces is 'gestuurd' op het niet aanleggen van de treinverbinding. Verder spreken zij de wens uit om een aantal aspecten op regioniveau diepgaander te onderzoeken. ROVER werkgroep Hartlijn maakt alsnog bezwaar tegen het gevolgde proces waarbij zij aangeeft dat zij niet had verwacht dat XTNT haar advies 'op vaak subjectieve meningen van anderen' zou baseren in plaats van op zelfstandig onderzoek. Wellicht zou de beeldvorming bij deze twee partijen anders zijn geweest als zij bij één of meerdere expertmeetings aanwezig zouden zijn geweest.



Bijlage 1: Doorgenomen documenten

In deze studie is gebruik gemaakt van bestaand materiaal. De volgende documenten zijn doorgenomen en als input gebruikt voor de consultatieronde en expertmeetings.

- Alterra *Mobiliteit en effecten op natuur* (2003)
- Arcadis *Reactivering spoortracé Amersfoort-Kesteren verkeers- en vervoerskundige haalbaarheid* (augustus 2007)
- Bennink en Oude Wesselink *Reactivering spoortrace Amersfoort-Kesteren verkeers- en vervoerskundige haalbaarheid*, in opdracht van Arcadis (2007)
- DHV *Quick scan vervoerwaarde Ponlijn* (2003)
- DHV *Reactivering Ponlijn, Controleberekeningen afwikkeling wegekruisingen langs Ponlijn* (januari 2008)
- DHV *Vervoerwaardeberekening 'Reactivering Ponlijn'*, (2008)
- Gemeente Amersfoort, Soest e.a. *Integrale Gebiedsuitwerking Eemland*, vastgesteld door gemeenten Amersfoort, Soest, Baarn, Eemnes, Woudenberg, Leusden en Bunschoten (mei 2008)
- Gemeente Utrechtse Heuvelrug *Beleidsplan Recreatie en Toerisme 2007-2011* (2007)
- Gemeenten Barneveld, Ede c.a. *Zoekzones voor stedelijke functies Regio De Vallei*, vastgesteld door gemeenten Barneveld, Ede, Nijkerk, Scherpenzeel, Wageningen, Rhenen, Veenendaal (18 oktober 2006)
- Gemeenten Renswoude, Rhenen c.a. *Gebiedsvisie Zuidoost-Utrecht (ontwerp versie)*, gemeenten Renswoude, Rhenen, Utrechtse Heuvelrug, Veenendaal, Wijk bij Duurstede en Zeist (12 november 2008).
- Grontmij *Natuurtoets Tabaksteeg fase 2* (2006)
- Hofstra adviseurs *Vervoerwaarde Ponlijn* (1997)
- Kennisinstituut Mobiliteitsbeleid *Decentraal Spoor Centraal, quickscan van de marktontwikkeling in het personenvervoer op gedecentraliseerde spoorlijnen* (2008)
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Centraal Planbureau *Het belang van openbaar vervoer, de maatschappelijke effecten op een rij* (januari 2009)
- LEI *De economische waardering van de effecten van infrastructuur op natuur, casestudie Rondje Randstad* (2004)
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat c.a. *Eindrapport MIT-Verkenning en Netwerkanalyse Regio Utrecht*, een gezamenlijk product van Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Gemeenten Utrecht, Amersfoort, Hilversum, Provincie Utrecht, Bestuur Regio Utrecht, Gewest Eemland en Gewest Gooi en Vechtstreek (2006)
- Provincie Gelderland en Regio De Vallei *Studie Valleigebied, ontwikkelingsmogelijkheden landbouw en verstedelijking* (9 februari 2009).
- Provincie Gelderland *Streekplan Gelderland 2005*, vastgesteld door Provinciale Staten van Gelderland (2005).
- Provincie Utrecht afdeling Economie, Cultuur en Vrije Tijd *Pendel in de Provincie Utrecht*, (2007)
- Provincie Utrecht *Beleidsprogramma Vrije Tijd 2009-2012* (2009)
- Provincie Utrecht c.a. *Concept Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030*, van de bestuurders van de provincie Utrecht, de gemeenten Utrecht, Amersfoort en Hilversum, de stadsregio Utrecht (BRU), de gewesten Eemland en Gooi en Vechtstreek (2009)
- Provincie Utrecht *Streekplan 2005-2015*, vastgesteld door Provinciale Staten van Utrecht (13 december 2004)
- ROVER werkgroep Harlijn *Revitalisering spoorlijn Amersfoort-Veenendaal*



- Stichting Foodvalley c.a. *Foodvalley ambitie 2020, Voedingsbodem voor grenzeloze innovaties*, van Stichting Foodvalley, Wageningen UR, BioPartner Center Wageningen, Oost NV en Rabobank (2009)
- Stichting Vernieuwing Gelderse Vallei *Krachtig Leusden prachtig groen, realisatieplan Groene Agenda 2008-2013* (2008)
- Van Odijk *Studie haalbaarheid spoorverbinding Amersfoort-Nijmegen*, in opdracht van Arcadis en Avans Hogeschool (mei 2006)
- XTNT *De Valleilijn verbonden* (2005)





Colofon

© XTNT EXPERTS IN TRAFFIC AND TRANSPORT | Utrecht 2009

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, scan, fotokopie of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van XTNT.

| | |
|-----------------------------------|---|
| Titel | Haalbaarheidsonderzoek reactivering Ponlijn Eindrapportage |
| Samengesteld door | Frans Gommers Jolanda van Oijen |
| Projectnaam | Haalbaarheidsstudie reactivering Ponlijn |
| Projectnummer | 107J |
| Datum | 3 augustus 2009 |
| Bestandsnaam | P:\2009\107J Prov Utrecht Reactivering PON-lijn\rapportage\meest recente stukken\Eindrapportage definitief concept.doc |
| Contactadres voor deze publicatie | XTNT Experts in Traffic and Transport St. Jacobsstraat 16 Postbus 51 3500 AB UTRECHT |

Gaan waar anderen niet gaan

XTNT Experts in Traffic and Transport is een ambitieus adviesbureau, dat opereert op het brede terrein van verkeer en vervoer. Wij geven inhoudelijk advies en begeleiden het proces om tot dat advies te komen. Het liefst doen wij dat in een bestuurlijk en/of maatschappelijk bewogen omgeving, zodat onze kennis en vaardigheden op het gebied van communicatie volledig tot hun recht komen.

Onze adviseurs gaan voor uitstekende service en topkwaliteit. Zij zijn oprecht geïnteresseerd in mensen en durven te gaan waar anderen niet gaan. Een spraakmakende en vernieuwende aanpak heeft voor hen de voorkeur boven de platgetreden paden.

Door met u een partnership te vormen, komen wij gezamenlijk tot het gewenste resultaat. Wat dat resultaat is, spreken wij af bij de start van het project. Wij visualiseren dit in de vorm van het waardebod. Uw feedback op onze prestaties en onze manier van werken zien wij als kansen om onze dienstverlening te verbeteren.