Bijlagerapport: Haalbaarheidsonderzoek reactivering Ponlijn

Resultaten expertmeetings

Concept | Utrecht, 3 augustus 2009

Inhoudsopgave

1. Inhoud bijlagerapport 5

2. Vervoerwaarde en ketenmobiliteit (16-06-09) 7

2.1 Hoofdvragen 7
2.2 Aanwezigen 7
2.3 Achtergrondinformatie 7
2.4 Verslag expertmeeting 16
2.5 Conclusies 21

3. Economische en ruimtelijke ontwikkeling (17-06-09) 23

3.1 Hoofdvragen 23
3.2 Aanwezigen 23
3.3 Achtergrondinformatie 24
3.4 Verslag expertmeeting 42
3.5 Conclusies 45

4. Effect op onderliggend net (18-06-09) 47

4.1 Hoofdvragen 47
4.2 Aanwezigen 47
4.3 Achtergrondinformatie 47
4.4 Verslag expertmeeting 51
4.5 Conclusies 55

5. Ecologie, natuur, recreatie en toerisme (23-06-09) 57

5.1 Hoofdvragen 57
5.2 Aanwezigen 57
5.3 Achtergrondinformatie 57
5.4 Verslag expertmeeting 67
5.5 Conclusies 70

6. Investeringskosten infrastructuur (19-06-09) 71

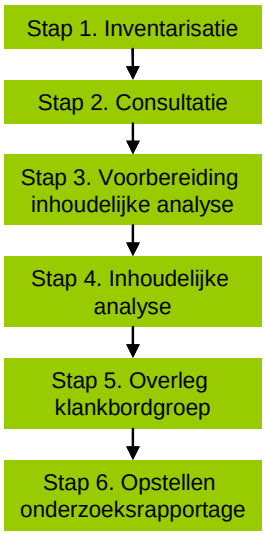
6.1 Hoofdvragen 71
6.2 Aanwezigen 71
6.3 Achtergrondinformatie 71
6.4 Verslag expertmeeting 76
6.5 Conclusies 82

7. Exploitatiekosten 83

7.1 Achtergrondinformatie 83
7.2 Beeld exploitatiekosten op basis van Valleilijn 83
7.3 conclusies 84

1. Inhoud bijlagerapport

In dit bijlagerapport zijn de resultaten opgenomen van stap 4 'inhoudelijke analyse' uit het onderzoek naar de haalbaarheid van de reactivering van de Ponlijn.



In de consultatieronde (stap 2) is duidelijk geworden welke aspecten de verschillende partijen wezenlijk achten bij de discussie over de Ponlijn. Om deze aspecten verder uit te diepen, zijn in stap 4 vijf expertmeetings georganiseerd. De volgende onderwerpen stonden daarbij centraal:

- vervoerwaarde en ketenmobiliteit;
- economische en ruimtelijke ontwikkeling;
- effecten op het onderliggend wegennet;
- ecologie, natuur, recreatie en toerisme;
- investeringskosten infrastructuur.

Daarnaast is aanvullend overleg gevoerd met de provincie Gelderland om meer grip te krijgen op de te verwachten exploitatielasten bij reactivering van de Ponlijn (op basis van de kosten van de Valleilijn).

Per expertmeeting is een aantal 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.

Per expertmeeting is een voorbereidende notitie gemaakt. Hierin is bestaand beleid en eerder uitgevoerd onderzoek toegelicht. Bij iedere expertmeeting was de notitie het startpunt voor de discussie. Per expertmeeting is een verslag gemaakt.

Leeswijzer

In dit bijlagenrapport zijn de resultaten van de expertmeetings weergegeven. Aan iedere expertmeeting is een hoofdstuk gewijd. Hierin is eerst de achtergrondinformatie uit de voorbereidende notitie weergegeven en daarna het verslag. Ieder hoofdstuk start met de aanwezigen en de hoofdvragen voor de expertmeeting en eindigt met een samenvatting van de resultaten van de expertmeeting.

2. Vervoerwaarde en ketenmobiliteit (16-06-09)

2.1 Hoofdvragen

In deze expertmeeting zijn wij ingegaan op de volgende vragen:

- Geef uw expertmening over de gebruikte aannames van DHV.
- Geef uw expertmening over de wijze waarop DHV de vervoerwaarde van de Ponlijn voor 2020 heeft berekend en de uitkomsten hiervan.
- Geef uw expertmening over de conclusies die DHV hieraan verbindt.
- Wat is een dergelijke benadering waard, wat kunnen we leren van praktijkervaringen (bijvoorbeeld Valleilijn)?
- Wat is er nodig om tot een succesvolle reactivering te komen en is dit wenselijk?
- Welk gevoel blijft bij u hangen: hoe schat u de kansrijkheid van de Ponlijn in?

Uitgangspunt bij deze vraagstelling is:

- Reactivering van de Ponlijn tussen Amersfoort en Veenendaal Centrum.
- In eerste instantie uitgaan van maximaal twee ritten per uur en dieseltractie. In de bijeenkomst zullen we wel ingaan op de gevolgen als er vier ritten per uur worden gereden.

2.2 Aanwezigen

Experts

- Coen Storm, Connexxion (manager rail)
- Carl Bieker, provincie Gelderland (projectleider Valleilijn)
- Alex Muller, Movares (senior adviseur, heeft onder andere de vervoerwaarde berekend voor Randstadrail en de Merwede Linge Lijn)
- Rob van Nes, TU Delft (universitair hoofddocent bij de afdeling Transport & Planning. Zijn specialisme is de analyse, modellering en het ontwerp van multimodale vervoerssystemen en hij heeft een uitgebreide ervaring in het bouwen en het gebruik van verkeers- en vervoersmodellen)

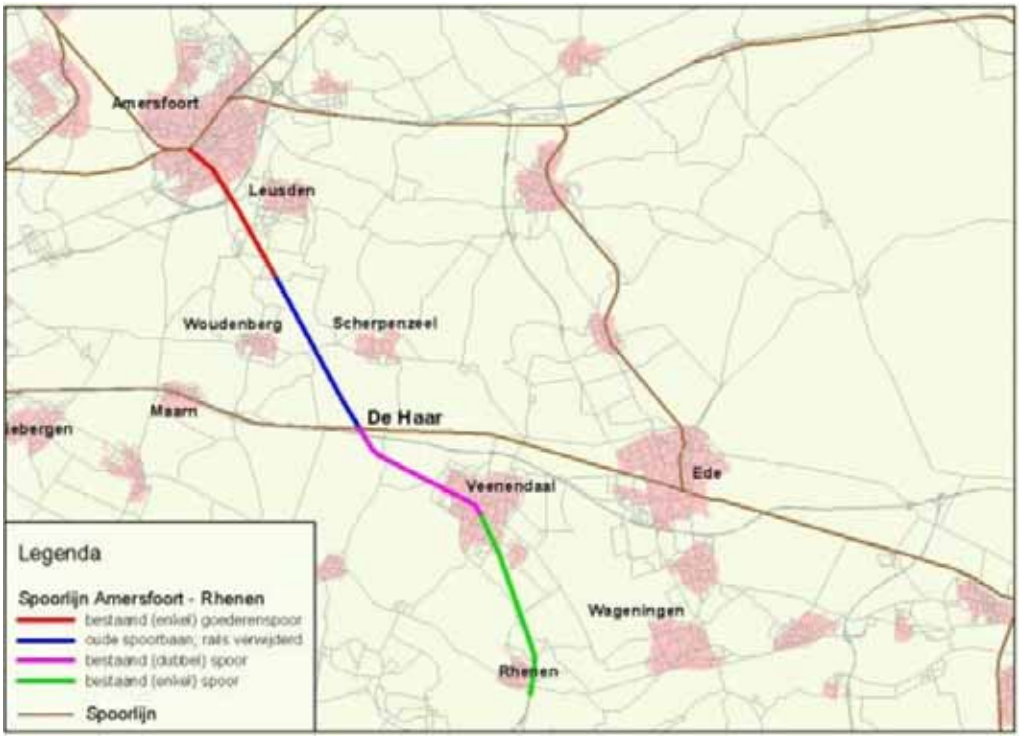
Betrokkenen

- Bart Schalkwijk, Connexxion (vervoerkundige)
- Peter Reffeltrath, gemeente Amersfoort (verkeerskundige)
- Roel Dobbelstein, gemeente Veenendaal (verkeerskundige)
- Leo Smolders, gemeente Veenendaal (senior projectleider)
- Gert van Kempen, provincie Utrecht (concessiemanager)
- Ewout Fennis, provincie Utrecht (projectleider Ponlijn)

2.3 Achtergrondinformatie

2.3.1 Vervoerwaardeberekening

In deze paragraaf gaan wij in op de methode en de belangrijkste uitgangspunten die DHV heeft gehanteerd. In figuur 1 is het tracé weergegeven.



Figuur 1 Het tracé van de Ponlijn

DHV heeft twee bronnen gebruikt om de vervoerwaarde te berekenen:

- Model Midden Nederland (MMN), prognosejaar 2020.
- Pendelstromen provincie Utrecht 2006.

Berekening met Model Midden Nederland (2020)

Met het MMN-model is voor 2020 een prognose gemaakt van de vervoersvraag voor een avondspitsuur, waarbij onderscheid is gemaakt in regionale en bovenregionale verplaatsingen met het openbaar vervoer en de auto. Hierbij zijn de volgende uitgangspunten/aannames gehanteerd:

<u>Regionale OV-verplaatsingen</u>

- Hieronder worden relaties verstaan tussen Amersfoort, Leusden, Scherpenzeel, Woudenberg, Veenendaal en Rhenen.
- Interne verplaatsingen binnen de kernen (inclusief Amersfoort) en verplaatsingen tussen Rhenen en Veenendaal en tussen Woudenberg en Scherpenzeel zullen geen gebruikmaken van de Ponlijn.
- Verplaatsingen tussen Leusden en Amersfoort blijven via de HOV-busverbinding via de Heiligenbergerweg lopen. De Ponlijn ligt te excentrisch ten opzichte van Leusden.
- Van de overige verplaatsingen stapt 50% over op de Ponlijn (is aan de hoge kant voor de kernen Scherpenzeel en Woudenberg die 2 à 2,5 km van de lijn afliggen).
- Het gaat in de avondspits om zowel woon-werk, woon-school als om sociaal recreatieve verplaatsingen: vandaar dat met een factor 10 wordt opgehoogd naar het etmaal.

<u>Bovenregionale OV-verplaatsingen</u>

- Hieronder worden relaties verstaan tussen Veenendaal/Rhenen en Noord-Nederland (Noord-Holland, Flevoland, Overijssel, Drenthe, Groningen en Friesland).
- 50% hiervan gaat gebruikmaken van de Ponlijn.

- Het gaat in de avondspits alleen om woon-werkverkeer: vandaar dat met een factor 2 wordt opgehoogd naar het etmaal ('s ochtends heen, 's middags terug).

Regionale autoverplaatsingen

- Hieronder worden relaties verstaan tussen Amersfoort, Leusden, Scherpenzeel, Woudenberg, Veenendaal en Rhenen.
- Interne verplaatsingen binnen de kernen (inclusief Amersfoort) en verplaatsingen tussen Rhenen en Veenendaal en tussen Woudenberg en Scherpenzeel zullen geen gebruikmaken van de Ponlijn.
- Autoverplaatsingen tussen Leusden en Amersfoort zullen geen gebruikmaken van de Ponlijn (als ze al gebruik zouden gaan maken van het openbaar vervoer zijn de bestaande busverbindingen meer voor de hand liggend).
- Maximaal 15% zal van vervoerwijze wisselen, met als uitgangspunt een kwalitatief hoogwaardige verbinding met een hoge frequentie.
- Gaat in de avondspits om zowel woon-werk, woon-school als om sociaal recreatieve verplaatsingen: vandaar dat met een factor 10 wordt opgehoogd naar het etmaal.

Bovenregionale autoverplaatsingen

Een gereactiveerde Ponlijn heeft nauwelijks invloed op bovenregionale autoverplaatsingen. Deze zijn dan ook niet meegenomen.

Bovenstaande aannames resulteren in een potentieel aantal reizigers voor de Ponlijn van **5.210** in 2020 per etmaal. In de volgende tabel is dit samengevat weergegeven.

Tabel 1 Potentieel aantal reizigers voor de Ponlijn (bron: DHV)

Type vervoer	avondspits 1 uur				etmaal	
	relevante relaties	excl Amersfoort-Leusden	% aandeel Ponlijn	potentie	ophoog-factor	
OV regionaal	402	227	50%	115	10	1150
OV bovenregionaal	630	630	50%	315	2	630
auto regionaal	2532	2283	15%	343	10	3430
auto bovenregionaal	-	-	-	-	-	-
Totaal	3564	3140		773		5210

Berekening op basis van pendelgegevens provincie Utrecht 2006

Uitgangspunten:

- Er is uitgegaan van de inkomende pendel in Veenendaal, Rhenen, Amersfoort en Leusden, onderscheiden naar privé auto en OV. Hiervoor zijn de relevante herkomsten bepaald die in aanmerking komen voor gebruik van de Ponlijn:
  - Voor Veenendaal en Rhenen is dit de pendel vanuit Eemland, Overijssel, Friesland, Groningen, Drenthe en Noord-Holland. Dit is 6% van de totale pendel.
  - Voor Amersfoort en Leusden is dit alleen de pendel vanuit Utrecht Zuidoost. Dit is 2% van alle herkomsten.
- 100% van de huidige OV-reizigers zal overstappen op de Ponlijn, 15% van de privé auto's zal overstappen.
- Totale werknemerspendel komt hiermee op 101 reizigers naar Veenendaal/Rhenen en 149 naar Amersfoort/Leusden: het gaat hier om woon-werkverkeer. Het totale aantal van 250 reizigers kan daarom worden vermenigvuldigd met een factor 2 ('s ochtends heen, 's avonds terug). Dit levert in totaal 500 reizigers op voor het motief woon-werk.

- Totaal aantal reizigers (dus inclusief woon-school, recreatief, winkel) is geschat op tweemaal het aantal pendelbewegingen. Dit is 1.000 reizigers per dag in beide richtingen.
- Door de aanleg van de Ponlijn stijgt het aantal reizigers/aantal reizen met 25%: het totaal komt daarmee op 1.250.
- Dit zijn cijfers uit 2006. Autonome groei en groei als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen zorgt voor een verdubbeling van het aantal reizigers in 2020: totaal potentieel **2.500** reizigers.

Conclusies DHV

Uitgaande van de gewenste kwaliteitsnormen, zoals die zijn opgenomen in het 'Gezamenlijk Beoordelingskader Pakketstudies Utrecht', wordt voor een stedelijke regionale verbinding in Utrecht minimaal uitgegaan van een frequentie van vier ritten per uur. Uitgaande van een spitsfactor 10, betekent dit in de spits maximaal 100 reizigers per trein in de drukste spitsrichting (520 reizigers totaal in het drukste uur, waarvan 350 tot 400 in de drukste richting). Dit rechtvaardigt niet direct een (light)railverbinding: HOV-exploitatie is een goede mogelijkheid. Voor (light)rail zijn minimaal circa 10.000 reizigers per etmaal nodig. Om dit te realiseren dienen circa 6.500 extra woningen in het gebied te worden gerealiseerd, uitgaande van 2,5 inwoner per woning, waarvan 15% dagelijks een verplaatsing maakt met de Ponlijn (heen en terug).

Ter vergelijking: oudere studies

- Hofstra, 1997: 1.400 tot 2.400 reizigers per etmaal.
- Railnet BV, 1998: 2.000 reizigers per richting per etmaal, deels komend uit het huidige streekvervoer en de Valleilijn. De lage vervoerwaarde wordt vooral geweten aan de ongunstige ligging ten opzichte van het stedelijk gebied.
- DHV, 2003: 4.250 reizigers per etmaal.

2.3.2 Leerervaringen gedecentraliseerde spoorlijnen

In het rapport 'Decentraal Spoor Centraal, Quickscan van de marktontwikkelingen in het personenvervoer op gedecentraliseerde spoorlijnen' schetst het Kennisinstituut Mobiliteitsbeleid (KiM) een beeld van de ontwikkeling van de gedecentraliseerde spoorlijnen tussen 2002 en 2006 en geeft zij een prognose voor 2020. In tabel 2 is de stand van zaken in 2006 weergegeven (zie volgende pagina).

Tabel 2 Classificatie gedecentraliseerde spoorlijnen, cijfers 2006. Bron: KiM op basis van cijfers DO's en vervoerders.

	Reizen per werkdag	Reizigerskilometer per jaar (mln)	Reizigerskilometer per km spoor (mln)
A. 'Bereikbaarheid' economische centra			
Nijmegen – Roermond	18.076	162,2	1,6
Zwolle – Enschede	18.154	136,8	1,8
Groningen – Leeuwarden	6.647	127,9	2,4
Arnhem - Doetinchem	13.262	81,9	2,8
Doetinchem – Winterswijk	3.250	20,4	0,6
Zwolle – Emmen	8.475	100,0	1,3
Rotterdam - Hoek van Holland	19.404	66,0	1,7
Maastricht – Kerkrade	8.505	41,5	1,8
Subtotaal	*95.773*	*736,7*	*1,7*
B. 'Ontsluiting' subcentra			
Zutphen - Oldenzaal (Hengelo – Bad Bentheim)	7.236	53,8	0,9
Groningen - Nieuweschans (Veendam, Leer)	3.374	48,8	1,0
Dordrecht – Geldermalsen	7.915	45,8	0,9
Leeuwarden - Stavoren	2.552	32,1	0,6
Groningen - Delfzijl	2.072	31,0	0,8
Amersfoort - Ede-Wageningen	4.911	32,6	1,1
Zutphen - Winterswijk	3.563	29,6	0,7
Groningen - Roodeschool	2.461	28,1	0,7
Zutphen - Apeldoorn	4.447	24,1	1,3
Zwolle - Kampen	4.876	19,3	1,5
Leeuwarden - Harlingen	1.491	18,8	0,7
Arnhem - Tiel	2.440	18,9	0,5
Gouda - Alphen	5.414	18,8	1,0
Almelo - Mariënberg	1.343	4,4	0,2
Subtotaal	*54.095*	*406,1*	*1,1*
Totaal	**149.868**	**1.142,8**	**1,4**

Tabel 2 geeft aan dat veel lijnen qua omvang in 2006 in de ordegrootte zitten van de prognose voor de Ponlijn in 2020 (vergelijk de Valleilijn: 4.911 reizigers per gemiddelde werkdag).

De groei op het regionale spoor tussen 2002 en 2006 is een stuk groter dan op het landelijke spoor: 11,5% tegen 5,4% (op basis van reizigerskilometers).

De determinanten van groei worden door KiM als volgt geformuleerd:

- realisatie van kleine veranderingen in marketing – acties, speciale tarieven, promotie;
- realisatie van veranderingen in de productie gericht op kostenverlaging – andere opzet planning rijdend personeel (eenmansbediening en efficiënte inzet machinisten), korte keringen en efficiënte materieelinzet, weinig staf en overhead;
- uitbreiding van het voorzieningenniveau – meer treinen in dagranden en in weekeinden;
- integratie met busvervoer – meer functie voor de bus in de ontsluiting van regionale gebieden; meer functie voor de trein in de verbinding van regionale (sub)centra;
- opheffen van parallelle busverbindingen;
- verhoging frequenties in spits en dal;
- vernieuwing van materieel (mede mogelijk door kostenverlaging en duur van de concessies);
- verbetering van stationsomgeving en halteplaatsen;
- verbetering van het imago van de spoorlijn – versterken van klantgerichtheid, positieve aandacht via bijvoorbeeld regionale media.

Samenvattend concludeert KiM het volgende:

- De spoorlijnen die nog niet zijn aanbesteed, kennen tussen 2000 en 2006 een vervoersgroei van 3 procent.
- De spoorlijnen die in 2007 zijn aanbesteed, rapporteren een groei van ongeveer 40 procent in dat jaar (geldt ook voor de Valleilijn).
- De spoorlijnen waarbij de concessie al een aantal jaren loopt (maar nog niet alle maatregelen hebben gerealiseerd), realiseerden tussen 2000 en 2006 een vervoersgroei van 20%.
- Tegen de achtergrond van deze bevindingen raamt het KiM het effect van maatregelen die in het proces van aanbesteding worden gerealiseerd, op een groeipercentage van 20%. Er zijn indicaties dat 25% van de groei afkomstig is uit de voorheen parallel rijdende bus. Enkele van de spoorlijnen hebben (een deel van) deze groei tussen 2000 en 2006 gerealiseerd, andere zullen de groei realiseren in de periode 2006-2020.

In tabel 3 is de geprognosticeerde groei tussen 2006 en 2020 van diverse gedecentraliseerde lijnen weergegeven.

Tabel 3 Groeiprognose gedecentraliseerde lijnen (bron: KiM)

	Groei reiz.km 2002-2006 (%)	Treinkilometer 2006 (*1000)
	Geschat = vet	
Noord-Nederland		
Leeuwarden - Stavoren	1,3%	814
Leeuwarden - Harlingen	5,6%	582
Leeuwarden - Groningen	21,8%	1.571
Groningen – Nieuweschans	45,7%	1.256
Groningen - Roodeschool	4,5%	670
Groningen - Delfzijl	-5,5%	880
Oost-Nederland		
Winterswijk - Doetinchem	**29,5%**	728
Winterswijk - Zutphen	**19,1%**	871
Arnhem - Doetinchem	**23,4%**	995
Almelo - Mariënberg	**24,0%**	312
Arnhem - Tiel	**-8,0%**	688
Zutphen - Oldenzaal	**53,5%**	1.332
Amersfoort - Ede-Wageningen	**3,4%**	1.323
Zutphen - Apeldoorn	**18,7%**	404
Zwolle - Kampen	-7,2%	**290**
Zwolle - Emmen	2,7%	**1.674**
Zwolle - Enschede	14,4%	**1.719**
West-Nederland		
Gouda - Alphen	-5,1%	**603**
Geldermalsen - Dordrecht	5,1%	1.448
Rotterdam - Hoek van Holland	-9,7%	530
Zuid-Nederland		
Roermond - Nijmegen	11,2%	**2.277**
Maastricht - Kerkrade	4,3%	**513**
Totaal	**11,5%**	**21.480**

Deze groei is een stuk hoger dan de prognoses van KiM voor het landelijke spoor: 35-55% versus 14-31% groei. In tabel 4 is weergegeven hoe deze groei tot stand komt.

Tabel 4 Toelichting op berekening groeiprognoses (Bron: Kim)

KiM-Landelijk	Ondergrens	Bovengrens
	In miljarden rkm's	
Basis WLO	16,1	17,4
OVstudentenkaart	1,3	1,3
Beprijzing wegverkeer	0	0,5
Productkwaliteit spoor	0,4	1,0
Totaal	17,8	20,2
Groei 2006-2020, index 2006=100	*114*	*131*

KiM-Decentraal	Ondergrens	Bovengrens
	In miljoenen rkm's	
Basis WLO	1223	1314
Maatregelen aanbesteding	151	151
OVstudentenkaart	94	94
Concurrentie wegverkeer	0	57
Productkwaliteit spoor	76	154
Totaal	1543	1771
Groei 2006-2020, index 2006=100	*135*	*155*

** Basis WLO = cijfers op basis van de prognose voor de ontwikkelingen van het personenvervoer per trein in Nederland tot 2020 uit de studie Welvaart en Leefomgeving (WLO) van de drie planbureaus (CPB, MNP en RPB, 2006).*

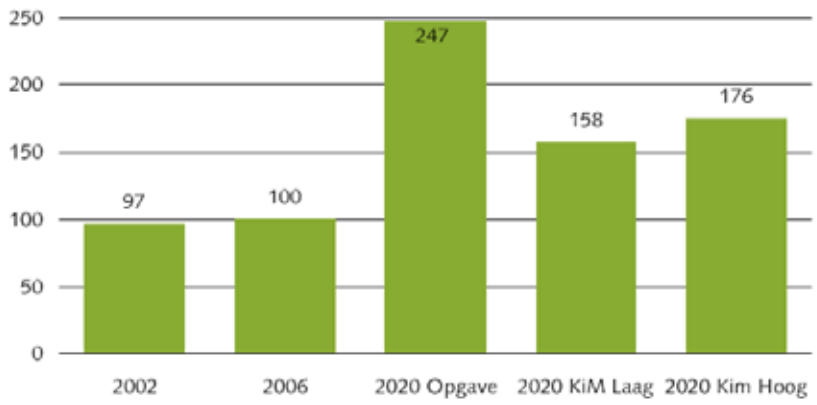
Ter vergelijking met de Valleilijn is onderstaand een factsheet van deze lijn opgenomen:

Factsheet: Amersfoort – Ede-Wageningen (Connexxion)

De lijn is geheel geëlektrificeerd en enkelsporig tussen Ede-Wageningen en Barneveld Noord en dubbelsporig tussen Barneveld Noord en Amersfoort. Op het dubbelsporige baanvak vindt een lastige capaciteitstoedeling met NS reizigersvervoer en goederenvervoer plaats. De overbelastverklaring(en) hier zijn mede aanleiding voor de quickscan. In 2007 is de lijn aanbesteed door de provincie Gelderland. Connexxion is concessiehouder en rijdt met nieuw materieel (Protos).

Marktontwikkelingen

	2006
Reizigerskilometers (x mln)	32,6
* % spits	45%
* % OV studentenkaart	Nb
Reizen werkdag	4.911
Groei 2002-2006	3,4%
Frequentie	2 (deels 4) per uur
OV-monitor kwaliteit (rapportcijfer)	6,3
Aankomstpunctualiteit (% < 3 min)	94,0
Treinkilometers (x1000)	1323



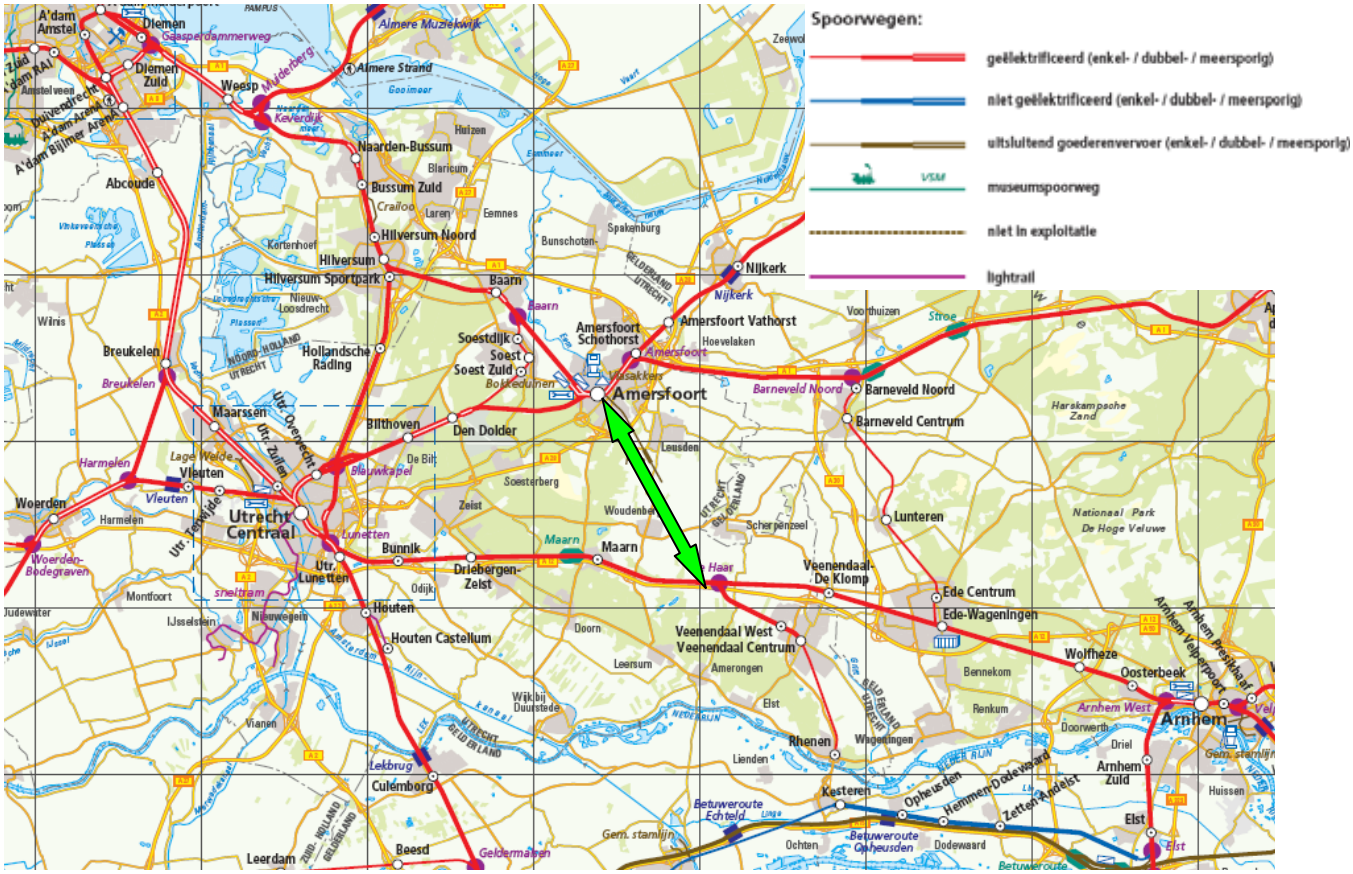
Toelichting
De aanbesteding heeft geleid tot een hogere frequentie (van één en twee naar twee en vier treinen per uur de gehele dag) en nieuw materieel. Bovendien heeft de provincie geïnvesteerd in kwaliteitsverbetering van het gehele openbaar vervoer in het gebied (haltevoorzieningen, stationsomgevingen, informatie en publiciteit). De doorgaande verbinding van het gebied rond Barneveld met Utrecht is komen te vervallen. De groei van de vervoersomvang tussen 2002 en 2006 is beperkt (+3,4%), maar Connexxion rapporteert een aanzienlijk hoger groeipercentage (+46%) in het eerste jaar van haar exploitatie. Officiële publicaties over deze spectaculaire groei zijn niet beschikbaar.

Connexxion kampt aanvankelijk met een slechte dienstuitvoering op de Valleilijn als gevolg van materieeltekort. De oude treinen moesten terug naar NS en de nieuwe werden te laat geleverd. Het relatief lage kwaliteitsoordeel van de reiziger (6,3 versus 7,0 voor alle regionale lijnen samen) bevestigt deze situatie. De groei in 2007 wordt verklaard door de sterke verhoging van het aanbod (+140%). Door de capaciteitsproblemen hecht de vervoerder sterk aan korte termijn verbeteringen in de infrastructuur boven uitbreidingsplannen voor de (verre) toekomst. Voor de toekomst zijn de groeiverwachtingen aanzienlijk (+147%). Het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in het gebied zal sterk toenemen en er zijn plannen voor uitbreiding van stations (Hoevelaken, Barneveld Zuid).

Grote geplande verbeteringen zijn het doortrekken van de verbinding van Ede-Wageningen naar Arnhem en van Amersfoort naar Utrecht. Uit onderzoek van de vervoerder onder automobilisten blijkt dat de overstap in Amersfoort op de trein naar Utrecht als een bezwaar gezien wordt om de trein te gebruiken. De berekening van het KiM valt lager uit maar ligt wel boven het gemiddelde van de andere lijnen.

2.3.3 Inpassing binnen het bestaande spoornet

De eventuele reactivering van de Ponlijn heeft mogelijk een effect op het totale OV-systeem. DHV heeft in haar haalbaarheidsstudie voor een aantal punten (voorzichtige) conclusies getrokken. Deze punten zijn in deze paragraaf beschreven.



Figuur 2 Huidige spoornetwerk

Valleilijn

De Valleilijn biedt aantrekkelijke regionale verbindingen vanuit Barneveld, Ede en Wageningen naar Amersfoort en de noordelijke Randstad. Voor reizigers tussen Amersfoort en Barneveld/Ede is de afstand naar de Ponlijn groot, waardoor de Ponlijn geen reizigers zal wegtrekken van de Valleilijn. In Wageningen kan de Ponlijn wel een alternatief zijn. Voor reizigers tussen Amersfoort en Veenendaal/Rhenen is de Valleilijn nauwelijks een alternatief, de bus is sneller. Hier kan de Ponlijn een verbetering brengen, zonder dat dit ten koste gaat van de Valleilijn.

Beide lijnen kunnen een concurrerende, maar ook een versterkende werking hebben in het bovenregionale netwerk.

Overstappunt De Haar of Overberg

DHV concludeert dat een station bij De Haar of bij Overberg weinig realistisch is:

- De functie van een verbinding naar het oosten lijkt er te zijn, ook voor het opvangen van een beperkte capaciteit van de Valleilijn.
- De functie naar het westen lijkt beperkt.
- Capaciteit spoor Arnhem-Utrecht: er komt geen grootschalige spooruitbreiding[1] en de provincie Gelderland en de Stadsregio Arnhem-Nijmegen willen wel komen tot opwaardering, dat wil zeggen 160 km/uur. De volledige capaciteit van het spoor is dan benut en er lijkt geen mogelijkheid voor een extra stop bij De Haar.

1 De spooruitbreiding is opgenomen in het Rijksprogramma Hoogfrequent Spoor. Deze maand wordt bekend welke uitbreidingen gaan plaatsvinden.

- Er wordt gewerkt aan transferium/P+R bij Veenendaal de Klomp. Het ligt niet voor de hand dan ook nog iets bij De Haar te ontwikkelen (bij De Haar is nog geen capaciteitsuitbreiding A12, dus ligt in filegevoelige plek, en locatie is niet ontsloten vanaf A12).

In het DHV-rapport is een mogelijk overstappunt of transferium bij de A28 niet aan de orde gekomen. Diverse partijen noemen dit wel als optie.

Inpassing op bestaand spoor De Haar - Rhenen

DHV geeft aan dat inpassing van de Ponlijn op bestaand spoor moeilijk zal zijn. Tussen Overberg en Rhenen bestaat een capaciteitsvraagstuk. De capaciteit tussen Veenendaal en Rhenen is namelijk nagenoeg volledig benut. De Ponlijn zou extra infrastructuur vragen. Andere opties zijn het verlagen van de frequentie van Randstadspoor (Utrecht-Rhenen). Gezien de omvang van de vervoerwaarde naar Utrecht ten opzichte van die naar Eemland lijkt dit geen voor de hand liggende keuze.

Opname Ponlijn als schakel in landelijk spoornet

DHV concludeert dat landelijke inpassing niet gewenst is. Landelijk werkt men aan versterking van de radiale netwerkopbouw en wordt niet de nadruk gelegd op tangentiële verbindingen. Wel vervullen deze verbindingen een rol bij de opvang van calamiteiten en voor het goederenvervoer. De Valleilijn wordt bijvoorbeeld ook ingezet als omleidingroute, wat ten koste gaat van het regionale spoorvervoer. De Ponlijn kent dit risico ook, mits het wat betreft infrastructuur ook mogelijk is om op het landelijk net te komen.

Doortrekking tussen Rhenen en de Betuwe

DHV geeft aan dat er geen draagvlak en ruimtelijk planologisch kader is voor doortrekking naar de Betuwe. De doortrekking van het spoor vergt zware infrastructurele ingrepen. Zeker waar het gaat om nieuwe oeververbindingen.

2.4 Verslag expertmeeting

2.4.1 Verwachte vervoerwaarde Ponlijn

Iedere benadering geeft een ander cijfer

DHV heeft twee benaderingen gebruikt om de vervoerwaarde te berekenen. In benadering 1 hebben zij de cijfers van het Model Midden Nederland gehanteerd en in benadering 2 hebben zij gekeken naar de pendelcijfers uit 2006. De inschatting van de vervoerwaarde is respectievelijk 5.210 en 2.500 reizigers. Het verschil tussen de ene benadering en de andere is dus 100%. Aan de experts is gevraagd wat dit zegt over de cijfers en de gekozen benaderingen.

De experts geven aan dat er nog veel meer benaderingen te kiezen zijn om de vervoerwaarde te berekenen. Iedere benadering geeft een andere uitkomst. De kwaliteit van de cijfers wordt bepaald door de kwaliteit van het basismateriaal en de gekozen aannames. Het basismateriaal is in dit geval het verkeersmodel met alle ontwikkelingen tot 2020 en de pendelcijfers van de provincie.

Andere mogelijkheden om de vervoerwaarde te berekenen zijn de kringentheorie van NS of een berekening op basis van het huidige aantal reizigers. De experts schatten in dat bij deze beide benaderingen, het aantal te verwachten reizigers niet boven de 5.000 uitkomt.

Aannames zijn positief geschat

Aan de experts is gevraagd hun mening te geven over de gebruikte aannames door DHV. De experts reageren unaniem: de aannames zijn erg positief geschat. Vooral het gehanteerde percentage overstappers van auto naar openbaar vervoer is hoog. De gehanteerde ophoogfactor van 10 (drukste spitsuur = 10%van etmaalintensiteit) is erg hoog voor het openbaar vervoer.

Realiteit uitkomst

De experts geven aan dat zij de uitkomst van de berekeningen reëel achten, mogelijk nog iets aan de hoge kant. Als je kijkt naar vergelijkbare lijnen en het openbaar vervoergebruik in andere gebieden, dan is het te verwachten dat het gebruik van de Ponlijn in ieder geval onder de 5.000 reizigers uitkomt. De Valleilijn zit nu iets boven dit aantal maar deze lijn ontsluit de kernen relatief goed, terwijl de Ponlijn excentrisch ligt ten opzichte van de meeste kernen en ook in Amersfoort niet komt waar reizigers heen willen. Dit betekent extra overstappen wat al snel leidt tot 10 à 15% reizigersverlies. Daarnaast is op het traject van de Ponlijn de bus aantrekkelijker voor veel korte verplaatsingen (zoals tussen Woudenberg en Amersfoort). Alleen voor de reizigers op de langere afstanden is de trein aantrekkelijker.

Bij de berekening op basis van pendelcijfers, zijn mogelijk de recreatieve ritten te laag geschat. Op de Valleilijn reist bijvoorbeeld 50% in de daluren. Deze lijn wordt dus voor veel meer motieven gebruikt dan uitsluitend woon-werkverplaatsingen. De experts geven echter aan dat ook wanneer in dit geval de uitkomst zou worden gecorrigeerd (extra recreatief verkeer en woon-schoolverkeer), de vervoerwaarde niet boven de 5.000 reizigers uitstijgt. De door DHV gehanteerde bovengrens van 5.200 reizigers is volgens hen dan ook echt de bovengrens.

Te behalen grenswaarde voor railverbinding

DHV hanteert een grenswaarde voor een railverbinding van 10.000 instappers. De experts geven aan dat dit een in Nederland geaccepteerde grens is om op exploitatieve overwegingen een lijn op te waarderen tot een railverbinding.

Aantal huidige reizigers

Op dit moment reizen ongeveer 900 personen per richting met lijn 80. Daarnaast reizen er ongeveer 150 scholieren in scholierenbussen. Dat zijn dus ongeveer 2.000 reizigers per dag.

Effect van snelheidswinst

De huidige reistijd met het OV van Amersfoort naar Veenendaal is ruim een uur. Met de Ponlijn zou dit ongeveer 25 minuten kunnen zijn. Een behoorlijke tijdswinst dus. De experts geven aan dat dit wat potentie biedt voor het trekken van nieuwe reizigers naar het openbaar vervoer. “De lijn doet echter wel erg zijn best om de kernen te mijden.” En daarom komt de vervoerwaarde eigenlijk alleen van de kernen Amersfoort en Veenendaal, niet van de tussenliggende kernen.

Effect van drukte op de wegen

Op dit moment is er geen goede noord-zuidverbinding tussen Amersfoort en Veenendaal. De provinciale wegen zijn druk. Daarnaast zijn ook de omliggende rijkswegen erg druk. Als er een goed openbaar vervoeralternatief is, kan de drukte op de wegen ervoor zorgen dat het alternatief meer wordt gebruikt. De experts geven aan dat het beeld voor 2020 van de drukte op de wegen is meegenomen in het verkeersmodel en dat het aantal openbaar vervoersverplaatsingen dus ook op basis van dit effect is berekend.

Distributie-effect

Het is mogelijk dat op de langere termijn mensen hun vervoerspatroon gaan wijzigen of mogelijk op andere locaties gaan werken vanwege de betere bereikbaarheid: het distributie-effect. De experts geven aan dat het lastig is dit effect vooraf in te schatten. Sociaal verkeer vertoont meestal het grootste distributie-effect. De overige groepen minder. Utrecht trekt al veel mensen aan, en dat zal het ook in de toekomst blijven doen. Het distributie-effect zal daarom een kleine plus bieden voor de vervoerwaarde. Dit levert echter geen substantiële bijdrage.

De Ponlijn zorgt voor een verbinding tussen Veenendaal en Amersfoort en geeft zo een kortsluiting naar Noord-Nederland. Nu is dit gebied per openbaar vervoer alleen via Utrecht bereikbaar. Daarnaast is er veel congestie op de wegen. De vraag is of dit gegeven extra potentie oplevert voor de Ponlijn?

Volgens de deskundigen houdt het model per modaliteit rekening met weerstanden, opgebouwd uit meerdere componenten, waaronder ook (de kans op) congestie. Dit geldt ook voor relaties over langere afstanden. Eventuele effecten als gevolg van een kortsluiting naar Noord-Nederland, maken daarom onderdeel uit van modelberekeningen. De prijs van het openbaar vervoer is waarschijnlijk minder goed in het model meegenomen.

De verkeersprojecten tot 2020 zijn opgenomen in het model. De maatregelen in het kader van de pakketstudie zijn nog niet opgenomen. Dat betekent dat de doorstroming op het rijkswegennet waarschijnlijk beter gaat worden dan dat nu in het model is opgenomen. Dit zou betekenen dat de berekeningen aan de positieve kant zijn.

Uitgangspunt DHV is vier keer per uur

In deze studie gaan we in eerste instantie uit van twee ritten per uur, in het rapport van DHV is uitgegaan van vier ritten per uur. Wat betekent het voor de vervoerwaarde wanneer om het half uur wordt gereden? De experts geven aan dat een frequentieverlaging van vier naar twee ritten per uur doorgaans een afname van het aantal reizigers betekent van 15 à 20%. Er zullen vooral minder automobilisten overstappen naar de trein. Het aantal reizigers neemt hiermee dus substantieel af.

Ruimtelijke ontwikkelingen

In het DHV-rapport is rekening gehouden met de bouw van woningen in de omgeving van de Ponlijn. Er zijn inmiddels plannen voor 2.000 woningen in Woudenberg. De experts geven aan dat dit onvoldoende is om de Ponlijn levensvatbaar te maken.

2.4.2 Lange termijn visie

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 lijn niet gegrond. De experts geven aan dat de gewenste vervoerwaarde van ongeveer 10.000 reizigers alleen binnen handbereik kan komen als het totale ruimtelijke beleid hierop wordt geënt en het openbaar vervoer volledig op deze lijn wordt 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, feederen van het busvervoer op de lijn, et cetera). Uitgangspunt is dan niet meer de vervoerwaarde als leidend element om tot verrailing over te gaan. Het gaat om de politieke keuze om de lijn een belangrijke rol toe te delen bij het toekomstige ruimtelijke beleid, ervan uitgaande dat de krachten voldoende kunnen worden gebundeld om (op termijn) een rendabele lijn te kunnen exploiteren.

Hierbij moet worden bedacht dat de onzekerheden bij deze benadering groter zijn en in eerste instantie flink zal moeten worden geïnvesteerd. Kijk bijvoorbeeld naar de RijnGouwelijn. Dit was een politieke keuze, de vervoerwaarde was ook laag. De provincie en gemeenten hebben echter op basis van een lange termijn visie de keuze gemaakt om deze lijn aan te leggen en er serieus geld in te stoppen.

Ook de Valleilijn is een politieke keuze. 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 essentieel dat de gemeenten de visie van de provincie Gelderland ondersteunen en actief meerwerken aan en investeren in de Valleilijn. Alle partijen hebben hiertoe destijds een intentieovereenkomst getekend.

Ook belangrijk is dat duidelijke keuzes worden gemaakt: zo zijn bijvoorbeeld parallelle buslijnen verlegd en feederen nu op de Valleilijn.

De volgende elementen zijn randvoorwaardelijk bij het aanbesteden van een dergelijke OV-dienst:
1. Een vervoerder die wat wil en zijn diensten levert op basis van een kwaliteitsbestek.
2. Een overheid die investeert in componenten om de rails te benutten.

2.4.3 Vergelijking met andere lijnen

Om een beter beeld te krijgen van een mogelijk succes van de Ponlijn, is gekeken naar de effecten van andere decentrale lijnen. De lijnen blijken echter moeilijk te vergelijken, omdat het succes van de lijnen ook erg afhankelijk is van de positie van vervoerders en overheden. Is de lijn aanbesteed of niet? Gaat het om een financieel of kwaliteitsbestek?

Vanuit de ervaringen met de Valleilijn wordt beaamd dat een kwaliteitsbestek positief bijdraagt aan succes. Kwaliteit lever je met veel diverse elementen. Denk hierbij aan:
- nieuw materiaal;
- frequentieverhoging;
- design;
- ruime bedieningsperiode;
- informatievoorziening;
- aandacht voor de keten;
- doelgroepenbenadering in trein;
- fietsvoorzieningen bij stations;
- nieuwe stations met goede uitstraling en faciliteiten;
- mobiliteitsmanagement bij omliggende bedrijven;
- fietskluizen.

De Valleilijn loopt goed. Er is een groeiscenario tot 2020 van 147%. Nu zijn er 6.500 reizigers. Het uitvalpercentage is laag en de punctualiteit hoog. Op dit moment wordt het maximale uit het

enkelsporig baanvak gehaald. Een aandachtpunt is het intakken op het hoofdrailnet, bijvoorbeeld bij station Amersfoort. Dit leidt bij de Valleilijn nog vaak tot verstoringen. Er zijn altijd mogelijkheden voor groei. Denk aan het verwijderen van overstappen, zoals de overstap naar Utrecht of Arnhem, of een hogere frequentie.

Bij de Valleilijn gaat het om incrementele stappen: hoe gaan we de bestaande spoorlijn verder benutten? Bij de Ponlijn gaat het echter direct al om een grote stap omdat het spoor opnieuw moet worden aangelegd.

De belangrijkste conclusie uit de vergelijking met andere lijnen is dat als je wat wilt, je er met z'n allen vol voor moet gaan. Je moet zorgen voor stations waar volume is. De Valleilijn heeft dit, denk aan Barneveld. De Ponlijn heeft dit veel minder. Naast Veenendaal en Amersfoort komt de lijn niet in andere kernen. Om de Ponlijn op termijn tot een succes te maken, moet er fors worden bijgebouwd in Woudenberg, Scherpenzeel en Leusden.

2.4.4 Stations en transferia

Belangrijkste stations

De Ponlijn moet in ieder geval stoppen te Leusden Zuid, tussen Woudenberg en Scherpenzeel, in Amersfoort en Veenendaal Centrum. Een mogelijke extra halte is Amersfoort Centrum, bijvoorbeeld bij de Leusderweg. De experts geven dit station echter weinig kans, omdat het moeilijk inpasbaar is en de afstand tot het centrum niet veel kleiner wordt.

Mogelijk kan de lijn ook stoppen in Veenendaal West, Amersfoort Zuid, Veenendaal Zuid en in Rhenen. Ieder extra station levert echter extra reistijd op.

De Haar en transferium A28

Bij De Haar zou mogelijk ook een station met een transferium gerealiseerd kunnen worden. De experts geven aan dat een duidelijke keuze gemaakt moet worden tussen De Klomp en De Haar. Waarschijnlijk is slechts één intercitystation in te plannen in de dienstregeling tussen Utrecht en Arnhem. Momenteel richt het beleid zich op het versterken van De Klomp en is een aantal ontwikkelingen rondom dit station gepland. Dit is echter nog niet definitief en valt te heroverwegen. In de structuurvisie van Veenendaal wordt De Klomp genoemd als transferium en intercitystation.

De belangrijkste transferiumfunctie vanuit auto op trein, richt zich op het autoverkeer richting Utrecht. Hierin vervullen Ede/Wageningen en De Klomp al een belangrijke rol. De Haar voegt daarom niet veel toe. Richting Amersfoort zal hooguit sprake kunnen zijn van een kleine P+R. Ook 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 het reizen via Utrecht al snel sneller dan reizen via een overstap bij De Haar. Alleen 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 marginaal zijn.

Alles overwegende, geven de experts aan dat een station De Haar nauwelijks toegevoegde waarde heeft. Hetzelfde geldt voor een mogelijk transferium bij de A28. Het is onduidelijk voor wie een transferium daar gemaakt zou moeten worden. Bij die locatie krijgen automobilisten een snelle route Amersfoort in (Kersenbaan). Daarnaast biedt een treinverbinding met een frequentie

van twee ritten per uur te weinig vertrekmogelijkheden voor automobilisten en komt men bovendien niet waar men wil zijn (in het centrum van de stad).

Binnen een integrale toekomstvisie zouden transferia 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.

2.4.5 Netwerk aan spoorlijnen

Het huidige spoornetwerk is een radiaal systeem wat kwetsbaar is. Mogelijk zou een extra tangentiële lijn het netwerk robuuster kunnen maken. Mogelijk kan de Ponlijn dan ook als uitwijkroute gebruikt worden. De experts geven aan dat een dergelijke benadering alleen maar meer eisen stelt aan de Ponlijn, wat de reactivering verder weg brengt.

De experts geven ten slotte aan dat de Ponlijn niet of nauwelijks een concurrent van de Valleilijn zal zijn.

2.5 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.
- 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).
- 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.

3. Economische en ruimtelijke ontwikkeling (17-06-09)

3.1 Hoofdvragen

In deze expertmeeting zijn wij ingegaan op twee scenario's. Scenario 1: De Ponlijn wordt op korte termijn (<5 jaar) aangelegd:

- Wat betekent de aanleg van de Ponlijn voor reeds geplande ontwikkelingen? Denk aan de ontwikkeling van een bedrijventerrein en woningbouw in onder andere Woudenberg.
- Welke nieuwe kansen biedt de aanleg van de Ponlijn voor toekomstige woningbouw en bedrijvigheid? In hoeverre kan de Ponlijn een structurerend effect hebben op deze ontwikkelingen en wat is daar voor nodig?
- Welke rol kan de Ponlijn al op korte termijn vervullen binnen het totale netwerk van OV-verbindingen (in relatie tot de Valleilijn, Randstadspoor) en is er dan sprake van versterking of juist van onderlinge concurrentie?

Scenario 2: de Ponlijn wordt niet aangelegd:

- Welke kansen biedt dit voor (geplande) ontwikkelingen en welke kansen worden hiermee teniet gedaan (op kortere en langere termijn)?

Hoofdvraag

Wanneer de implicaties van beide scenario's naast elkaar worden gezet, wat is dan uw oordeel over de meerwaarde van de Ponlijn vanuit economisch/ruimtelijk perspectief. In hoeverre is het relevant/verstandig om in dit licht een (mogelijke) toekomstige aanleg niet te blokkeren, bijvoorbeeld door het tracé (zoveel mogelijk) beschikbaar te houden voor de toekomst?

Daarnaast zijn we ingegaan op de meer indirecte effecten van de Ponlijn. Hierbij denken wij onder meer aan:

- Geeft het extra economische spin-off?
- Wat is de invloed op de grondprijzen rondom de spoorlijn in relatie tot andere gebieden? En is dit een wenselijke ontwikkeling?
- Zorgt dit dan voor extra werkgelegenheid, of slechts een verschuiving van werkgelegenheid?
- Zorgt de betere bereikbaarheid rondom de Ponlijn voor een grotere vraag naar huizen rondom de lijn, wat betekent dit voor de huizenprijzen en is dit een wenselijke ontwikkeling?
- Welke andere economische en ruimtelijke effecten spelen (mogelijk) een rol en hoe moeten deze in de afweging worden meegenomen?

3.2 Aanwezigen

Experts

- Broos Baanders, Ecorys (adviseur economie van openbaar vervoer, regionale economische ontwikkeling)
- Pieter Rijzebol, provincie Gelderland (afdeling Beleid en Strategie, team Ruimte, betrokken bij Regio de Vallei en Noord-Veluwe, Ponlijn raakt hieraan)

- Margreet de Zeeuw, Zeekei (programmamanager Randstadspoor, verbetering treinverbindingen)
- Gerda Zijm, provincie Utrecht (afdeling ruimte, accounthouder landelijk gebied, aandachtsveld Zuidoost-Utrecht, Foodvalley)
- Ron Snel, provincie Utrecht (projectleider ruimtelijke economie, fysieke ruimte)

Betrokkenen

- Eric de Kievit, Kamer van Koophandel Midden Nederland (voorheen gemeente Amersfoort, versterken vestigingsklimaat, economische ontwikkeling)
- Karen Kuperus, gemeente Woudenberg (visie gewest Eemland, bestemmingsplan bedrijventerreinen, uitbreidingswijk Woudenberg Zuidoost)
- Jan van Manen, gemeente Veenendaal (senior ruimtelijke ordening)
- Jan van Lopik, provincie Utrecht (ambtelijk opdrachtgever)

3.3 Achtergrondinformatie

3.3.1 Ruimtelijke ontwikkelingen provincie Utrecht

De ruimtelijke ontwikkelingen in de provincie Utrecht zijn geschetst in diverse plannen:

- Streekplan 2005-2015, vastgesteld door Provinciale Staten van Utrecht op 13 december 2004.
- Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030. Deelnemers van de NV Utrecht zijn bestuurders van de provincie Utrecht, de gemeenten Utrecht, Amersfoort en Hilversum, de stadsregio Utrecht (BRU), de gewesten Eemland en Gooi en Vechtstreek. De gemeente Woerden neemt sinds kort als waarnemer deel aan het bestuurlijk overleg. Op 23 maart is concept versie door Provinciale Staten van Utrecht vrijgegeven en deze versie wordt nu vastgesteld door overige partijen. In november komt de Ontwikkelingsvisie in definitieve vorm bij de Provinciale Staten van Utrecht.
- Gebiedsvisie Zuidoost-Utrecht, ontwerp versie 12 november 2008. Van de gemeenten Renswoude, Rhenen, Utrechtse Heuvelrug, Veenendaal, Wijk bij Duurstede en Zeist.
- Integrale Gebiedsuitwerking Eemland, vastgesteld mei 2008. Van de gemeenten Amersfoort, Soest, Baarn, Eemnes, Woudenberg, Leusden en Bunschoten.

Het Streekplan vormt de basis van de ruimtelijke ontwikkelingen in Utrecht. Dit plan is verder uitgewerkt en geactualiseerd in de Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht, de Gebiedsvisie Zuidoost-Utrecht en de Integrale Gebiedsuitwerking Eemland. Hierbij kijkt de Ontwikkelingsvisie een stap verder dan het Streekplan. Het Streekplan heeft als einddatum 2015, de Ontwikkelingsvisie 2030. De Ontwikkelingsvisie is daarnaast samengesteld door provincie Utrecht, Regio Utrecht en gemeenten, terwijl de andere uitwerkingen door gemeenten zijn gegeven. In deze paragraaf worden de diverse plannen behandeld, startend met het Streekplan. Daarna komen de uitwerkingen aan bod.

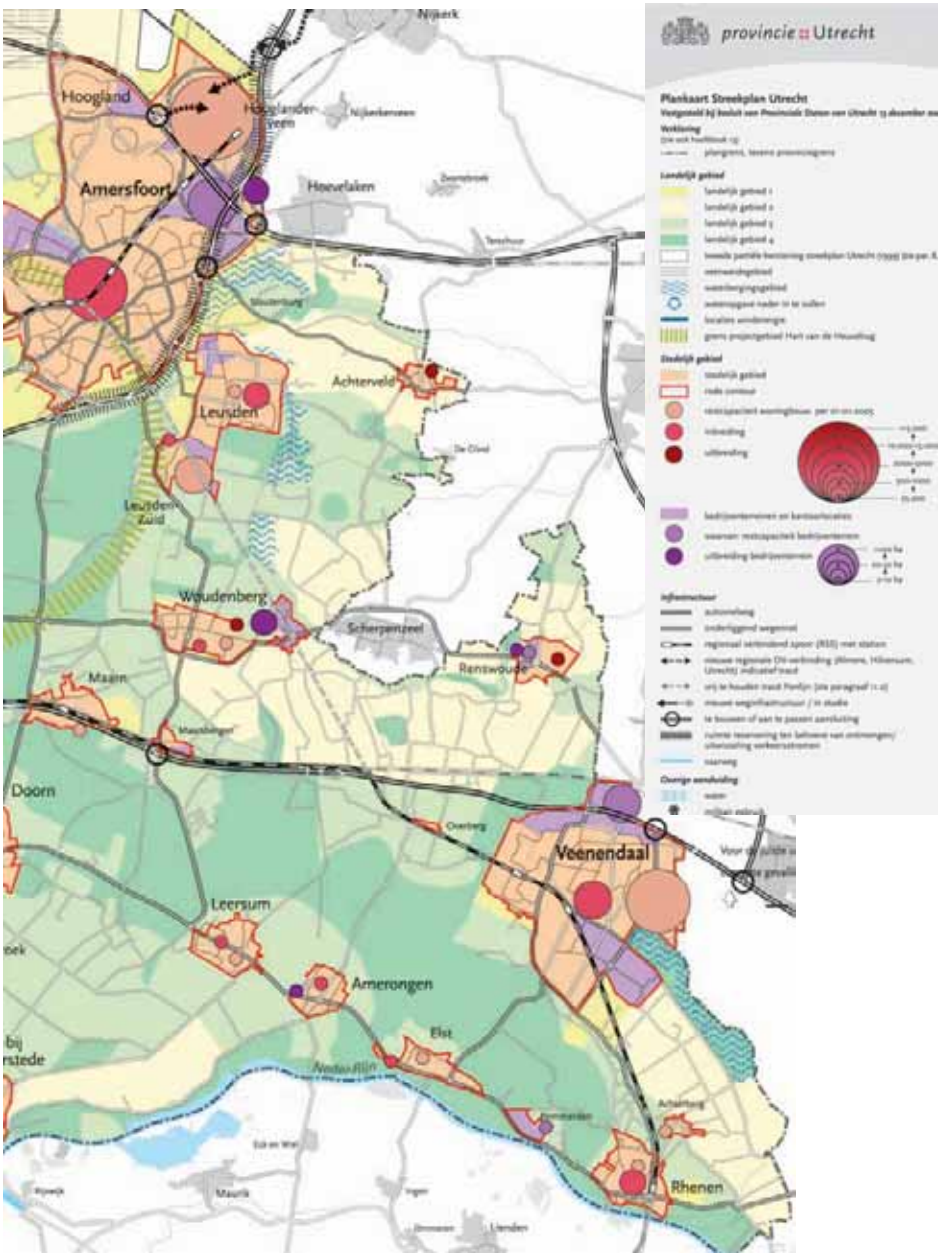
Streekplan provincie Utrecht

In het Streekplan is het ruimtelijk beleid van de provincie Utrecht aangegeven. De hoofdpunten van het provinciaal ruimtelijk beleid zijn:

1. Zorgvuldig ruimtegebruik. Voor ruimtelijke ontwikkelingen, zowel in stedelijk als landelijk gebied, is zorgvuldig ruimtegebruik een belangrijk uitgangspunt.

2. Water vormt een ordenend principe. Bij nieuwe ruimtelijke afwegingen vormt water een vertrekpunt.
3. De beschikbaarheid van bestaande infrastructuur en de (toekomstige) capaciteit van deze infrastructuur zijn mede bepalend bij het kiezen van nieuwe verstedelijkingslocaties.
4. Het streven naar een gedifferentieerd aanbod van wonen, werken en voorzieningen. Nieuwe woningbouw en bedrijventerreinen worden vooral gerealiseerd in het stadsgewest Utrecht en het gewest Eemland. Daarnaast vormen Veenendaal en Woerden regionale opvangkernen. Elders in de provincie wordt een terughoudend verstedelijkingsbeleid gevoerd.
5. Het richten op het versterken van zowel de (cultuurhistorische) identiteit, de landschappelijke diversiteit als de vitaliteit van het landelijk gebied en op de kwaliteit van de natuur en de ecologische samenhang.

In de plankaart is het ruimtelijk beleid schematisch weergegeven (zie figuur 3).



Figuur 3 Plankaart Streekplan provincie Utrecht (Bron: Streekplan provincie Utrecht 2005-2015)

Woningbouw

De verstedelijkingsdruk in de provincie blijft hoog. Tussen 2010 en 2030 blijft er behoefte aan zo'n 100.000 woningen. Dit moet worden opgevangen door het accent te leggen op herstructurering en transformaties binnen het bestaand stedelijk gebied. Daarnaast vindt verstedelijking plaats in Rijnenburg en op de as Almere-Utrecht. Hier liggen echter ook kwetsbare gebieden, zoals het Noorderpark en de Utrechtse Heuvelrug, die gevrijwaard moeten blijven van grote verstedelijkingsopties. Op termijn zou ook gekeken kunnen worden naar ontwikkelingspotenties op de Randstad spoorassen Utrecht-Veenendaal-Ede en Utrecht-Houten-Geldermalsen, die overigens eveneens waardevolle groene gebieden en gebieden met wateropgaven doorsnijden. In eerste instantie kijkt de provincie daarom toch naar verstedelijkingsmogelijkheden binnen stadsgewest Utrecht.

Samen met Regio WERV zijn afspraken gemaakt over gemeenschappelijke woningmarkt binnen het WERV-gebied:

- Veenendaal is een woonstad in het groen met een bovenregionaal winkelcentrum, een industrieel imago met potenties en een knooppunt van openbaar vervoer. De nadruk ligt op binnenstedelijke ontwikkelingen en de groei van Veenendaal in oostelijke richting. De stedelijke relatie van de kern van Veenendaal met stationsgebied de Klomp wordt verstrekt.
- Rhenen: beperkte ruimtelijke mogelijkheden wegens restrictief beleid met nadruk op groene landelijke sfeer met recreatieve potenties.

De opvangtaak voor Veenendaal voor het zuidoostelijk deel van Utrecht moet worden verankerd.

In het Streekplan is aangegeven dat tussen 2005 en 2015 26.065 woningen moeten worden gebouwd op nieuw te plannen locaties (zie tabel 5). Het gaat hierbij om 18.040 woningen in inbreidingslocaties en 8.025 woningen in uitbreidingslocaties. Dit aantal komt bovenop het reeds geplande woningbouwprogramma van 73.660 woningen. De woningen worden gebouwd in vier gebieden van de provincie Utrecht, namelijk Stadsgewest Utrecht, Gewest Eemland, Deelgebied Zuidoost en Deelgebied West.

Tabel 5 Woningbouwprogramma provincie Utrecht

	Woningbouwpro-gramma 2005-2015	Nieuwe uitbreiding 2005-2015	Restcapaciteit[7] 1-1-2005	Nieuwe inbreiding 2005-2015
Stadsgewest Utrecht	43.150	4.320	27.545	11.285
Gewest Eemland	19.440	2.890	12.010	4.540
Deelgebied Zuidoost	5.650	430	3.965	1.255
Deelgebied West	5.420	385	4.075	960
Provincie Utrecht	73.660	8.025	47.595	18.040

In tabellen 6 en 7 is de woningbouw gespecificeerd naar gemeenten in gewest Eemland en deelgebied Zuidoost.

Tabel 6 Woningbouwprogramma 2005-2015 gewest Eemland (afgeronde aantallen)

	Woning-voorraad 1-1-2005	Restcapaciteit per 1-1-2005 (indicatief)	Nieuwe inbreiding 2005-2015 (indicatief)	Nieuwe uitbreiding 2005-2015	Woningbouw programma 2005-2015	% groei t.o.v. voorraad 2005
Amersfoort	57.060	9.750	3.400	0	13.150	23.0%
Baarn	10.440	70	380	200	650	6.2%
Bunschoten	6.880	330	20	1.640	1.990	28.9%
Eemnes	3.400	150	50	250	450	13.2%
Leusden	11.370	950	450	100	1.500	13.2%
Soest	19.170	560	140	500 [1]	700 + 500 [1]	6.3%
Woudenberg	4.210	200	100	200 [2]	500 [3]	11.9%
Gewest Eemland	112.530	12.010	4.540	2.890	19.440	17.3%

[1] 500 woningen in kader van Hart van Heuvelrugproject; deze hangen 'boven de markt' en zijn nog niet aan een locatie toegewezen. Bij onvoldoende zekerheid over compenserende groene maatregelen wordt voor deze stedelijke ontwikkeling elders in het gewest een locatie (of locaties) gezocht. (Zie ook de passage over Hart van Heuvelrug in paragraaf 7.9 De Utrechtse Heuvelrug.)

[2] in totaal gaat het om 280 woningen waarvan echter 80 woningen zijn te faseren voor de periode ná 2015.

[3] In de streekplanperiode is er verder de mogelijkheid van een afrondende bebouwing met maximaal 54 woningen als compensatieproject in het kader van de Regeling Beëindiging Veehouderijtakken. Deze maken geen onderdeel uit van het in de tabel aangegeven gemeentelijke woningbouwprogramma van 500 woningen.

Tabel 7 Woningbouwprogramma 2005-2015 deelgebied Zuidoost (afgeronde aantallen)

	Woning-voorraad 1-1-2005	Restcapaciteit per 1-1-2005 (indicatief)	Nieuwe inbreiding 2005-2015 (indicatief)	Nieuwe uitbreiding 2005-2015	Woningbouw programma 2005-2015	% groei t.o.v. voorraad 2005
Amerongen	2.670	30	100	0	130	4.9%
Doorn	4.320	150	150	0	300	6.9%
Leersum	2.980	25	125	0	150	5.0%
Maarn	2.510	120	80	0	200	8.0%
Renswoude	1.550	0	0	150 [1]	150 [1]	9.7%
Rhenen	6.930	290	280	0	570	8.2%
Veenendaal	23.360	3.300	350	0	3.650	15.6%
Wijk bij Duurstede	9.910	50	170	280	500	5.5%
Deelgebied Zuidoost	53.430	3.965	1.255	430	5.650	10.6%

[1] In de streekplanperiode is er verder de mogelijkheid van een afrondende bebouwing met circa 20 woningen als compensatieproject in het kader van de Regeling Beëindiging Veehouderijtakken. Deze maken geen onderdeel uit van het in de tabel aangegeven gemeentelijke woningbouwprogramma van 150 woningen.

In de Integrale Gebiedsuitwerking Eemland staat hetzelfde aantal woningen genoemd. Hier wordt echter ook gesproken over 3.100 woningen op extra locaties, waaronder 2.000 woningen in Woudenberg.

Werken

In tabellen 8 en 9 is aangegeven hoeveel hectare bedrijventerrein in de toekomst gerealiseerd moet worden in respectievelijk gewest Eemland en deelgebied Zuidoost.

Tabel 8 Programma werken 2005-2015 Gewest Eemland

	Bedrijventerrein aantal netto ha restcapaciteit per 1-1-2003[1)]	Bedrijventerrein aantal bruto ha nieuwe locaties 2005-2015
Amersfoort	80	15
Baarn		5
Bunschoten	5.9	30 [1)]
Eemnes		10
Leusden	1.7	
Soest	7.7	10 en 8 [2)]
Woudenberg		20
Gewest Eemland	95.3	98

Tabel 9 Programma werken 2005-2015 deelgebied Zuidoost

	Bedrijventerrein aantal netto ha restcapaciteit per 1-1-2003[2)]	Bedrijventerrein aantal bruto ha nieuwe locaties 2005-2015
Amerongen		
Doorn	1	
Leersum		2
Maarn		
Renswoude	2.2	5
Rhenen	5	
Veenendaal	21.1	36 [1)]
Wijk bij Duurstede	7	10
Deelgebied Zuidoost	36.3	17

<u>Aandachtspunten voor mobiliteit</u>

In het Streekplan is aangegeven op welke manier de mobiliteit moet worden georganiseerd om het ruimtelijke beleid te realiseren. Het uitgangspunt is dat nieuwe woon- en werkgebieden goed bereikbaar en ontsloten zijn en dat goede voorzieningen voor openbaar vervoer en fiets tijdig beschikbaar moeten zijn. Het Streekplan is gebaseerd op het Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht (SMPU). Het SMPU kent drie hoofddoelen:

- Realiseren van een doelmatig verkeers- en vervoerssysteem om de bereikbaarheid in en van de provincie en de Randstad te waarborgen.
- Verbeteren van de veiligheid van het verkeers- en vervoerssysteem voor gebruikers en omwonenden.
- Verminderen van de negatieve effecten van het verkeer en vervoer op de kwaliteit van de leefomgeving.

Een belangrijk onderdeel van de mobiliteit is het openbaar vervoer. De provincie wil het huidige marktaandeel van het openbaar vervoer van 13% behouden. De provincie Utrecht zet zich in op diverse openbaar vervoersprojecten:

- Randstadspoor. Dit is opgenomen als uitgangspunt in het Streekplan. Met Randstadspoor komt een aanmerkelijke kwaliteitsverbetering van het Utrechtse stadsgewestelijk openbaar vervoer.
- De Stichtse Lijn. Deze lijn is noodzakelijk bij substantiële verdere verstedelijking van Almere en de samenhang van het stadsgewest Utrecht met het Gooi en Almere.
- Regionaal georiënteerde overstappunten voor auto op OV bij Driebergen-Zeist, Woerden-Molenvliet, Breukelen en Amersfoort Vathorst.

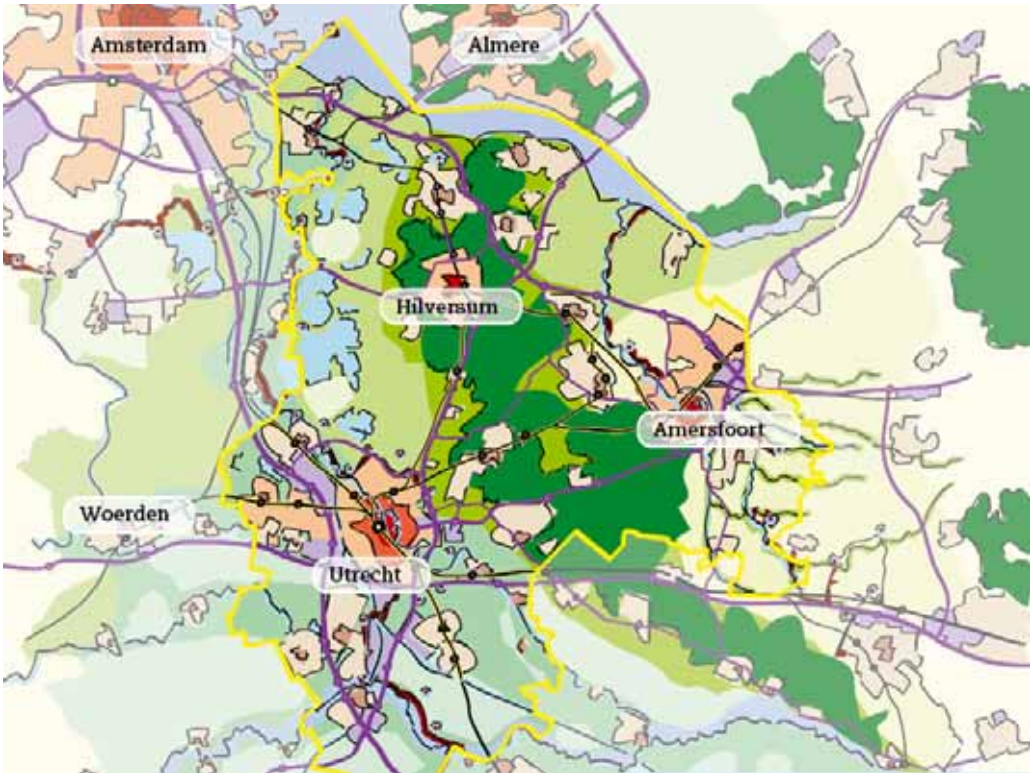
- Kwaliteitsverbetering busvervoer. De aandacht wordt met name gericht op de kwaliteitsverbetering op de corridors en op het verbeteren van de aansluitingen op het regionale spoorvervoer. De belangrijkste corridors zijn Amersfoort-De Bilt/Zeist- Utrecht, Amersfoort-Leusden-Woudenberg (via De Wieken), Amersfoort-Veenendaal, Amersfoort-Soest-Hilversum, Amersfoort-Bunschoten, en de as Vathorst-Amersfoort CS (via Wieken/ Vinkenhoef).

De reactivering van de Ponlijn is niet opgenomen als concreet project in het Streekplan. Er is aangegeven dat de reactivering geen prioriteit heeft, gelet op de te geringe vervoerswaarde. In het Streekplan is daarom opgenomen dat er onderzoek gedaan zal worden naar het verbeteren van de bestaande (bus)verbinding Amersfoort-Veenendaal-Rhenen. Wel is de toekomstige reactivering van de Ponlijn niet uitgesloten. Daarom moet voorkomen worden dat onomkeerbare ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden die een reactivering onmogelijk maken of bemoeilijken. Er is daarmee een reservering gedaan voor het tracé van de Ponlijn.

In de MIT-verkenning en Netwerkanalyse Regio Utrecht is aangegeven dat er een uitbreiding moet plaatsvinden van het verbindend openbaar vervoer tussen Veenendaal en Utrecht.

Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht

Het Streekplan kijkt tot 2015, de Ontwikkelingsvisie kijkt tot 2030. De Ontwikkelingsvisie is later opgesteld en in deze visie zijn de plannen voor de Noordvleugel Utrecht uit het Streekplan heroverwogen. De Ontwikkelingsvisie biedt daarmee dus het meest recente overzicht van de ruimtelijke toekomstplannen in de Noordvleugel van Utrecht. In onderstaande figuur is het gebied van de Noordvleugel Utrecht weergegeven.



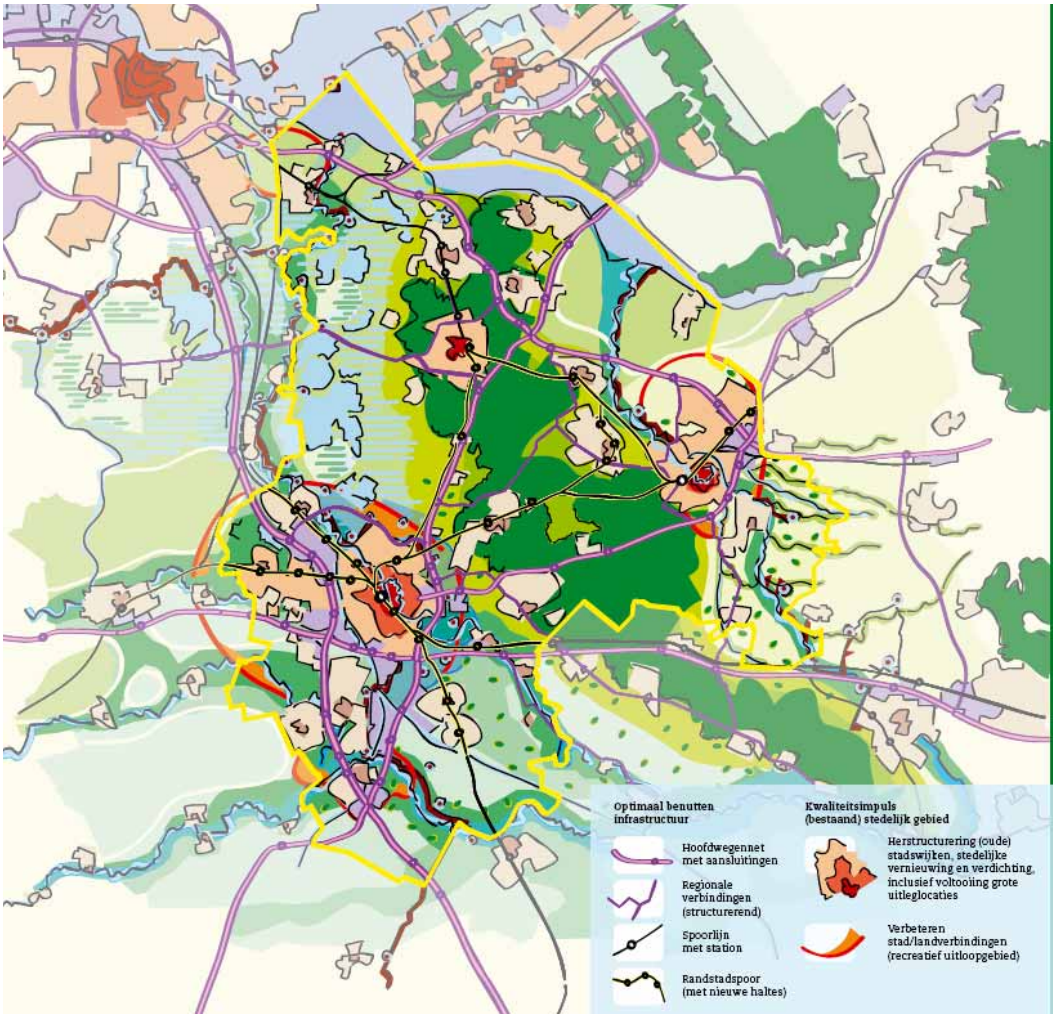
Figuur 4 Het gebied Noordvleugel Utrecht

Hoofdpunten Ontwikkelingsvisie

De hoofdpunten uit de Ontwikkelingsvisie zijn:

1. Tweederde deel van de benodigde 54.000 woningen in de Noordvleugel Utrecht wordt gerealiseerd in bestaand bebouwd gebied.
2. Inbreiding vindt plaats door het verdichten van woningbouw in stadsdelen die zich daarvoor lenen, bij voorkeur bij stations van Randstadspoor, door de herstructurering van verouderde locaties en door het ombouwen van verouderde bedrijventerreinen tot woonwijken.
3. Het behoud van de kwaliteit van natuur en landschap staat voorop in het gebied Amersfoort-Eemland. De oorspronkelijke opgave (14.000 woningen en 91 ha bedrijventerreinen) zal dan ook niet worden waargemaakt.
4. Duurzaamheid staat voorop. Daarvoor zijn ambities geformuleerd op het gebied van energieneutraal bouwen, duurzaam materiaalgebruik en duurzame mobiliteit.
5. Door de geconcentreerde bebouwing is er stevig draagvlak voor hoogwaardig openbaar vervoer.
6. De Noordvleugel streeft naar duurzaam georganiseerde mobiliteit. Het doel is een afname van de CO_2-uitstoot door verkeer met 30% in 2020.

In de plankaart is het ruimtelijk beleid schematisch weergegeven.



Figuur 5 Indicatief eindbeeld Noordvleugel Utrecht 2030 met verbeterde infrastructuur en stad-landverbindingen maar nog zonder volledige uitleglocaties

Woningbouw

Er is nog steeds behoefte aan ruimte om te wonen en werken in de Utrechtse Noordvleugel. Er is echter onvoldoende ruimte om aan deze vraag te voldoen. Het tekort aan ruimte geldt zeker voor het gewest Gooi en Vechtstreek, waar na 2015 geen uitbreidingsmogelijkheden meer zijn voor woongebieden en bedrijventerreinen. Het Rijk heeft in 2006 besloten dat Utrecht voor 15.000 woningen een beroep kan doen op de ruimte in het aangrenzende deel van Flevoland. Er rest nog de behoefte aan 54.000 woningen. Tweederde van deze woningen kan worden gebouwd in bestaand bebouwd gebied. Voor de overige te bouwen woningen streeft de regio ernaar te bouwen op locaties waar het landschap zo min mogelijk wordt aangetast. Hierbij sluit zij de bebouwing aan op bestaande openbaar vervoerslijnen en bestaande bebouwing. Daarnaast is er stapsgewijs gezocht naar zones waar met de minste schade aan natuur en landschap nieuwe locaties kunnen worden ontwikkeld. De onderstaande tabel toont de verdeling en de fasering van nieuwe woningbouw in de Noordvleugel. Het aantal woningen in Eemland is inclusief maximaal 3.000 woningen in Vathorst-West, 2.000 woningen in Woudenberg en 850 woningen in Soesterberg.

Tabel 10 Fasering van woningbouw in de Noordvleugel Utrecht voor en na 2020
Bron: Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030

	In bebouwd gebied 2015		Buiten bebouwd gebied		Totaal
	2015-2020	2020-2030	2015-2020	2020-2030	
Gewest Eemland	2.700	2.100	4.300	3.100	12.200
Gewest Gooi en Vechtstreek	3.000	1.500	0	0	4.500
Regio Utrecht	11.900	14.600	4.500	6.000	37.000
Totaal	**17.600**	**18.200**	**8.800**	**9.100**	**53.700**

Werken

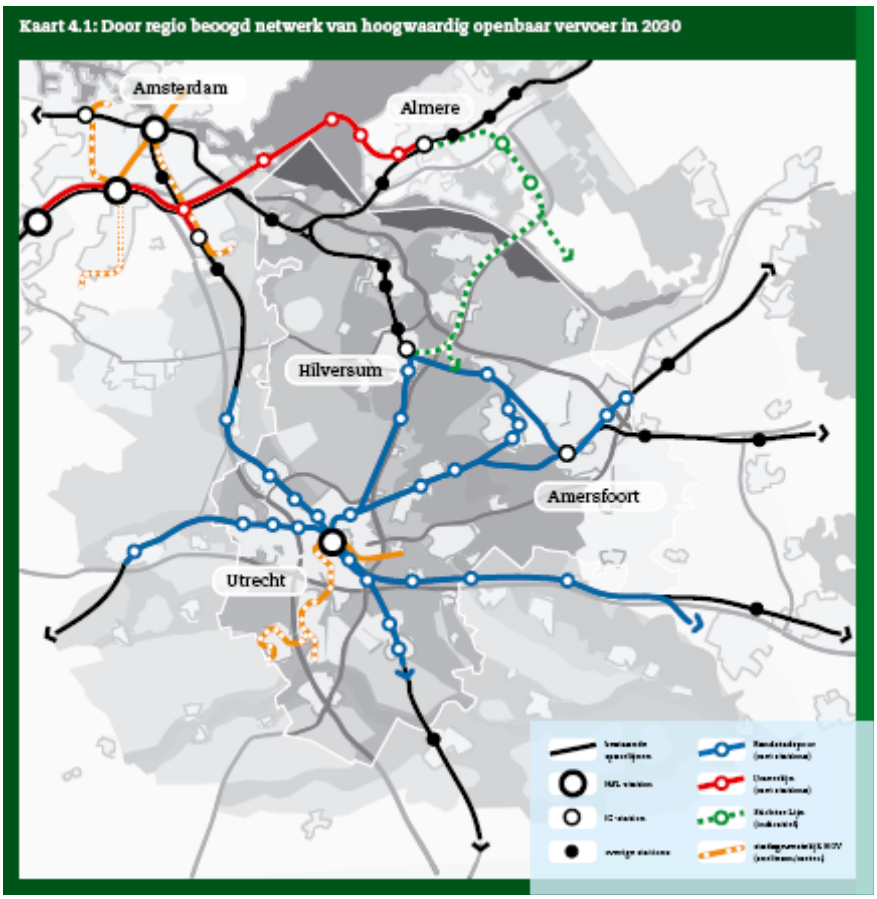
De komende tijd neemt de behoefte aan bedrijfsruimte voor de extensieve productiesector af, maar neemt de vraag naar bedrijfsruimte voor de sectoren transport en handel toe. In totaal is behoefte aan 305 ha nieuwe bedrijfsruimte. Dit is lager dan eerder van werd uitgegaan, omdat het Rijk de ambitie heeft om bedrijfsruimte intensiever te gebruiken, waardoor 10% minder ruimte nodig is. Daarnaast is 150 ha nodig als vervangende ruimte voor transformaties van bedrijventerreinen naar woninglocaties. In de Noordvleugel is geen ruimte om aan deze behoefte te voorzien, maar er is nog geen oplossing voor het tekort. Eemland kan, verspreid over zes locaties, 59 ha bijdragen aan de behoefte aan werkgelegenheidslocaties van de Noordvleugel Utrecht. Voor kantoren zijn voldoende locaties beschikbaar.

Tabel 11 Fasering van woningbouw in de Noordvleugel Utrecht voor en na 2020

	Behoefte 2015-2030	Planningsopgave (=behoefte -10%)	Huidige realisatie-mogelijkheden
Eemland	122	110	59
Gooi en Vecht	100	90	0
Stadsgewest Utrecht	234	210	120
Totaal	**455**	**410**	**179**

Aandachtspunten voor mobiliteit

In de visie wordt prioriteit gegeven aan het bouwen van zoveel mogelijk nieuwe woningen in bestaand bebouwd gebied en bij stations van hoogwaardig openbaar vervoer. Deze compacte verstedelijking beperkt het aanleggen van nieuwe verbindingen tot het uiterst noodzakelijke. In figuur 6 is het beoogd netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer in 2030 weergegeven. In de Ontwikkelingsvisie Noordvleugel is geen rekening gehouden met de Ponlijn.



Figuur 6 Door de regio beoogd netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer in 2030

Gebiedsvisie Zuidoost-Utrecht

De gebiedsvisie Zuidoost-Utrecht onderschrijft het belang van openbaar vervoer. De partijen benadrukken het belang van noord-zuidverbindingen. De woningbouw in de regio zal de druk op

de relatie Amersfoort met Zuidoost Utrecht-Betuwe vergroten. Dit vraagt een goede auto- en openbaar vervoerverbinding over de Neder-Rijn bij Rhenen. De betekenis van een spoorverbinding Amersfoort-Rhenen met mogelijke heropening van het station De Haar zal in samenhang met de woningbouwontwikkelingen en de al bestaande stations nader beoordeeld moeten worden. Doortrekking naar zuidelijke richting zorgt voor het sluitend maken van het Randstadspoornetwerk bij Tiel. Het schept ook de mogelijkheid om de verbinding Nijmegen-Amersfoort te realiseren. Ter ondersteuning kan ook worden gedacht aan station Veenendaal Zuid. Een IC-status van station De Haar moet bekeken worden in samenhang met de functie van Driebergen – Zeist en Veenendaal – De Klomp. In onderstaande kaart is het wensbeeld voor het OV-netwerk vanuit de Gebiedsvisie Zuidoost-Utrecht weergegeven.

Figuur 7 Wensbeeld voor het OV-netwerk vanuit de Gebiedsvisie Zuidoost-Utrecht

3.3.2 Ruimtelijke ontwikkelingen provincie Gelderland

De Ponlijn ligt in het grensgebied tussen de provincie Gelderland en Utrecht. Het gebied heet de Vallei. Daarom zijn ook de Gelderse ontwikkelingen van belang. Deze ontwikkelingen zijn opgenomen in de documenten:

- Streekplan Gelderland 2005, vastgesteld door Provinciale Staten van Gelderland in 2005.
- Zoekzones voor stedelijke functies Regio De Vallei, vastgesteld oktober 2006 door gemeenten Barneveld, Ede, Nijkerk, Scherpenzeel, Wageningen, Rhenen, Veenendaal.
- Foodvalley ambitie 2020, vastgesteld februari 2009 door Stichting Foodvalley, Wageningen UR, BioPartner Center Wageningen, Oost NV en Rabobank.
- Studie Valleigebied, vastgesteld februari 2009 van provincie Gelderland en Regio De Vallei.

Plannen korte termijn

In de Gebiedsagenda Vallei staat aangegeven dat de Vallei drie economische pijlers heeft:

- Voedsel: Foodvalley, inclusief de pluimveekennis in en rond Barneveld.
- Verblijf: recreatie en toerisme, met name Veluwe, Laakzone, Grebbelinie, Utrechtse Heuvelrug.
- Vervoer: transport en logistiek: modal split, rail (Barneveld) en water (Wageningen, binnenhaven).

Regio De Vallei betreft een ruimtelijk beleidsmatige aanduiding voor twee samenwerkingsverbanden, namelijk het stedelijk netwerk van Wageningen, Ede, Rhenen, Veenendaal (WERV) en het samenwerkingsverband voor 'Vallei in Perspectief' (VIP), bestaande uit de Gelderse gemeenten Nijkerk, Barneveld, Scherpenzeel en de Utrechtse gemeenten Renswoude, Leusden en Woudenberg.

De structuurvisie WERV bevat de ruimtelijke plannen van de vier gemeenten tot 2015, met een doorkijk naar 2030. Voor de verdere ontwikkeling van WERV tot stedelijk netwerk gelden de volgende aandachtspunten:

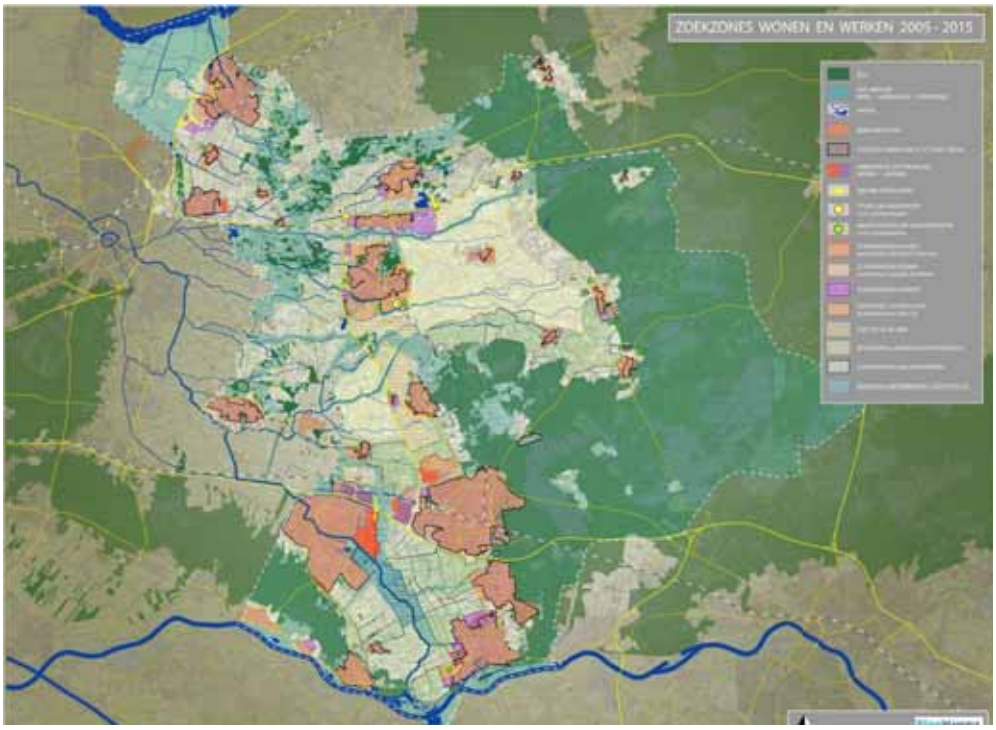
- stedelijke transformatie, in combinatie met het verbeteren van de kwaliteit van voorzieningen;
- bevorderen van de kenniseconomie door uitvoeren van het Foodvalley concept;
- het waarborgen van een goede interne en externe bereikbaarheid (datacommunicatie, openbaar vervoer, weg en spoor);
- ontwikkelen Binnenveld als binnentuin in het stedelijk netwerk.

In de gezamenlijk door WERV en de VIP-gemeenten opgestelde regiovisie ('Regiovisie de Vallei', samenvatting en doorkijk, januari 2004) wordt als hoofdopgave voor de Vallei gezien het geleiden van de ruimtelijke druk die enerzijds gerelateerd is aan de goede bereikbaarheid (A28, A1, A12) en de nabijheid van grootstedelijke concentraties als de Randstad en het KAN en anderzijds als autonome groei is te kwalificeren.

De regio ziet voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de regio Vallei de volgende koers:

- bundeling en herstructureringsopgave voor wonen, werken en voorzieningen in WERV als regionaal stedelijk netwerk;
- regionale knooppuntenstrategie voor de ontwikkeling van wonen, werken en voorzieningen, met centrumgebied Veenendaal, Veenendaal De Klomp, stationsgebied Ede, Barneveld (A1) en Nijkerk (A28) als knooppuntlocaties;
- inzet op verstedelijking na 2015 langs regionale bundeling van Valleilijn en A30, gedurende streekplanperiode studie naar uitbreiding van WERV met Barneveld;
- beken als drager voor natte natuur, waterberging, routegebonden recreatie, functieverandering van vrijkomende agrarische bebouwing;
- uitwerken Foodvalley concept als samenhangend stelsel in de voedselketen van kennisontwikkeling tot voedselproductie;
- sterlocaties voor intensieve veehouderij als voorbeeld voor de vernieuwing van de sector en gekoppeld aan vernieuwing van het landschap;
- verbetering van de kwaliteit en vitaliteit van landelijk gebied in de groene Valleiband als ecologische verbinding;
- Heuvelrug/Veluwe, als berging voor water, als recreatiegebied en als buffer Randstad/Amersfoort met Oost-Nederland;
- ontwikkeling toerisme en recreatie, geënt op cultuurhistorische en landschappelijke waarden.

De verstedelijkingsopgave voor de regio Vallei is uitgewerkt in het document ‘Zoekzones voor stedelijke functies Regio De Vallei, zie figuur 8.



Figuur 8 Zoekzones wonen en werken 2005-2015

Er is uitgewerkt hoeveel woningen netto moeten worden toegevoegd en hoeveel behoefte er aan bedrijfsterrein is in de periode 2005-2015 (zie tabel 12).

Tabel 12 Benodigde uitbreiding woningvoorraad en bedrijventerreinen 2005-2015

	Netto toevoeging woningvoorraad in aantallen woningen 2005-2015					**Behoefte bedrijfsterreinen in aantallen bruto hectare 2005-2015**	
	Totaal	Waarvan inbreiding	Waarvan uitbreiding	Waarvan planologisch geregeld	Totaal voor zoekgebieden	Waarvan planologisch niet geregeld	Waarvan planologisch geregeld
Barneveld	3.375	900	2.475	250	2.225	153 ha	8 ha
Wageningen	3.400	2.380 (70%)	1.020	0	1.020	20 ha	-
Nijkerk	2.000	900	1.100	0	1.100	45 ha	12 ha
Scherpenzeel	295	0	295	100	195	-	-
Ede	5.355	2.700	2.655	0	2.655	117 ha	-
Veenendaal	4.331	1.846	2.485	528	2.100 (Utrechts gebied)		50 ha
Rhenen	999 650 (WERV)	653	346	132	214		5 ha (WERV)
Totaal	*19.755*	*9.379*	*10.376*	*1.010*	*9.509*	*335 ha (bruto)*	*75 ha (bruto)*

Plannen langere termijn

De provincie Gelderland heeft haar ambities voor de langere termijn vastgelegd in Foodvalley en zij kijkt nu naar de verdere concretisering hiervan. De plannen voor Foodvalley komen voort uit het document 'Pieken van de Delta'. Hierin stelt de Rijksoverheid dat Oost-Nederland in 2015 wereldwijd tot de top vijf van de meest innovatieve regio's op het gebied van voeding, gezondheid en technologie wil behoren. De kern van Foodvalley is het creëren van optimale condities voor kennisontwikkeling en innovatie op het gebied van voeding en voedsel in zijn volle breedte. Maar ook hoe natuurlijke en cultuurhistorische kernkwaliteiten van het valleigebied in aanvulling hierop een belangrijke rol spelen in de concurrentieslag om studenten, wetenschappers en foodbedrijven.

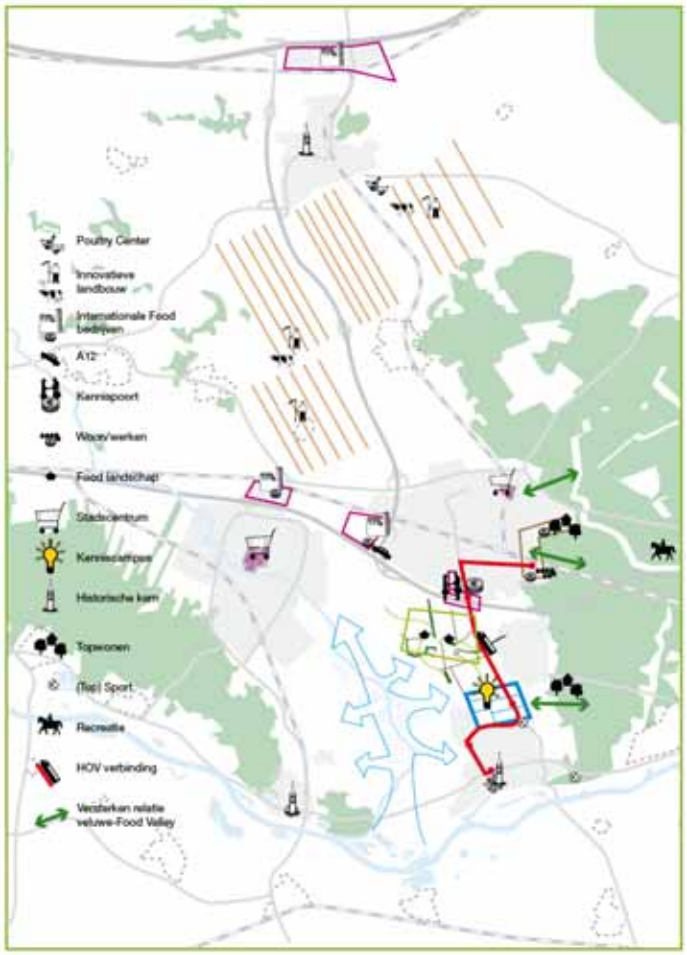
De regionale en nationale autoriteiten en ontwikkelingsorganisaties zijn cruciaal voor het creëren van een gunstig klimaat voor clustervorming en innovatie. In de eerste plaats gaat het om tal van beslissingen over ruimtelijke ordening, infrastructuur en werk- leefomgevingen. Daarnaast om invulling van randvoorwaarden op het gebied van kennis, aangevuld met subsidies, belastingvoordelen en andere stimuleringsmaatregelen.

Nederland is de op één na grootste exporteur van voedingsproducten van Europa. In de Vallei is een sterk op voeding gespecialiseerd kennescluster. 10% van de huidige werkgelegenheid in de Vallei is gerelateerd aan Foodvalley. De huidige omvang van de sector wordt becijferd op 11.500 arbeidsplaatsen. Bij uitvoering van de ambities loopt het aantal arbeidsplaatsen op tot 17.300 in 2020. Inclusief de indirecte werkgelegenheidseffecten komen er 9.600 banen bij. De werkgelegenheid in de regio verdubbelt.

De provincie Gelderland heeft in het onderzoeksdocument 'Condities en groeipotentie van de Foodvalley' drie groeiscenario's in beeld gebracht. Uit het midden scenario blijkt dat Foodvalley een extra vraag naar bedrijventerrein creëert van circa 54 ha (netto). Daarnaast komt er een ruimtebehoefte voor kantoren van circa 30.000 m^2 bruto vloeroppervlak.

De groei in de voedselindustrie zorgt ook voor een toename van het aantal bewoners. In het middenscenario gaat men uit van circa 1.200 huishoudens aanvullend op de autonome groei.

Met de creatie van ruimte voor kennis, bedrijvigheid, wonen en vervoer ontstaat mogelijk de verleiding om 'de groene long' van de regio vol te bouwen. Daarmee zou het landelijke karakter, dat juist een van de kernkwaliteit en marketinginstrument van de Foodvalley is, verloren gaan. Het zorgvuldig omgaan met de groene landschappen versterkt de aantrekkingskracht van de regio. In figuur 9 is de verdeling van functies weergegeven.



Figuur 9 Verdeling functies Foodvalley

Toekomstvisie op mobiliteit

Optimale toegankelijkheid is van levensbelang voor kennisdelen en ondernemen. Maar ook om te recreëren. Snelle en efficiënte vervoersverbindingen zijn daarom een belangrijke levensader. De kennisregio Foodvalley is internationaal gericht en wereldwijd verbonden. De regio ligt gunstig tussen twee belangrijke Europese luchthavens: Schiphol en Düsseldorf. Beide. zijn met een directe treinverbinding en met de auto binnen circa 45 tot 75 minuten te bereiken. Voor de internationale voedingsbedrijven is de nabijheid van het Amsterdamse vestigingsmilieu voor directie, financiën, commercie en marketing een belangrijke additionele plus.

De regio Foodvalley heeft een hoogwaardig netwerk van openbaar vervoer met station Ede-Wageningen als centrum. Men gaat uit van een aan te leggen Hoogwaardige Openbaar Vervoerlijn (HOV-lijn) van het vernieuwde station Ede-Wageningen naar het *kennislandschap* en *het hart van Wageningen*. De HOV-lijn wordt uiteraard zeer zorgvuldig in het landschap ingepast en fungeert als visitekaartje.

Door het oplossen van het knelpunt van de Rijnbrug in Rhenen is goede doorstroming in zuidelijke richting naar het snelwegennet gerealiseerd. Door ontwikkeling van de Deltalijn wordt de Foodvalley aangesloten op het internationale hogesnelheidsnetwerk. De Valleilijn wordt ontwikkeld als feeder voor de Deltalijn, met Arnhem als station. De ontsluiting naar het noorden en de Flevopolder (Almere, Lelystad) dient te worden versterkt.

3.3.3 Ontwikkelingen op het spoor

Het tracé van de Ponlijn ligt in een netwerk van spoorlijnen. De Valleilijn is enkele jaren geleden ontwikkeld en de ontwikkelingen rondom Randstadspoor zijn in volle gang. Om het effect van de Ponlijn op economische en ruimtelijke ontwikkelingen goed te kunnen schatten, dient daarom het hele spoornetwerk in ogenschouw te worden genomen.

Het totale netwerk

In het onderstaande figuur is het spoornetwerk rondom Amersfoort en Veenendaal weergegeven. De groene pijl geeft de Ponlijn weer.

Figuur 10 Spoornetwerk rondom Amersfoort en Veenendaal

Valleilijn

De Valleilijn bestaat uit een busverbinding tussen station Ede-Wageningen en het centrum van Wageningen, en het treintraject tussen de intercitystations Ede-Wageningen en Amersfoort. Het treintraject is gedecentraliseerd en dat betekent dat de provincie Gelderland verantwoordelijk is voor het traject. Vanaf december 2006 verzorgt Connexxion 15 jaar lang het treinvervoer op deze spoorlijn.

Stations op de Valleilijn zijn Amersfoort, Barneveld Noord, Barneveld Centrum, Lunteren, Ede Centrum en Ede-Wageningen. In Barneveld Noord is bovendien een transferium met 250 gratis, overdekte parkeerplaatsen. De Valleilijntrein rijdt elk kwartier tussen Amersfoort en Barneveld

Centrum, en elk half uur tussen Amersfoort en Ede-Wageningen. In Ede-Wageningen is er aansluiting op de Valleilijnbus naar Wageningen.

De Valleilijnbus, lijn 88, rijdt tussen station Ede-Wageningen en het busstation in Wageningen. In de spits is er elke tien minuten een bus, buiten de spits elk kwartier en in de late uren een halfuursdienst.

Figuur 11 Route Valleilijn

Randstadspoor

Toekomstbeeld

De overheden in de regio Utrecht werken samen aan de realisatie van een hoogwaardig stadsgewestelijk spoornetwerk: Randstadspoor. Randstadspoor verbindt de belangrijkste gebieden voor wonen (onder meer de Vinex-wijken Amersfoort Vathorst, Houten, Houten Zuid en Utrecht Leidsche Rijn), werken (Amersfoort en Utrecht) en vrije tijd. Reizigers worden snel en comfortabel vervoerd over afstanden van 10 tot 30 kilometer in de regio Utrecht.

In 2015 rijden op alle lijnen van het netwerk hoogfrequente, moderne treinen die op veel nieuwe stations stoppen. Het busnetwerk sluit hier goed op aan. De afgelopen jaren zijn er veel stappen gezet om Randstadspoor te realiseren en dit wordt de komende jaren voortgezet. Zo profiteren bewoners van de regio Utrecht van beter openbaar vervoer. Belangrijke partners bij de ontwikkeling van Randstadspoor zijn ProRail en NS.

Randstadspoor is...

- Dichter bij huis op de trein stappen.
- Korter wachten: vier tot zes keer per uur een trein.
- Comfortabeler en sneller reizen dankzij modernere treinen en praktische stations.
- Minder vaak én makkelijker overstappen.

Randstadspoor tot nu toe

In juli 2004 bereikte de regio Utrecht met de minister van Verkeer en Waterstaat overeenstemming over een investeringspakket in het spoor rond Utrecht van € 950 miljoen. Om de realisatie van dit pakket te versnellen biedt de regio € 100 miljoen voorfinanciering aan en neemt zij € 10 miljoen van de (rente)kosten daarvan voor haar rekening.

Dit heeft ervoor gezorgd dat ProRail vanaf 2004 hard werkt aan het voorbereiden en uitvoeren van alle infrastructuurprojecten, zoals spoorverdubbeling en het bouwen van nieuwe stations. Vanaf 27 mei 2006 maken reizigers gebruik van het eerste nieuwe Randstadspoorstation Amersfoort Vathorst. Onlangs zijn ook de stations Tiel Passewaaij (april 2007) en Utrecht Zuilen (juni 2007) geopend. Bij Houten Castellum (tram) en Utrecht Terwijde zijn tijdelijke stations geopend.

In april 2006 sloot de regio een akkoord met NS over het rijden in hogere frequenties (vier keer per uur) tussen Utrecht en Breukelen. Deze extra treinen rijden vanaf december 2008. De regio zorgt dat het busnetwerk naadloos aansluit op de trein.

Het netwerk

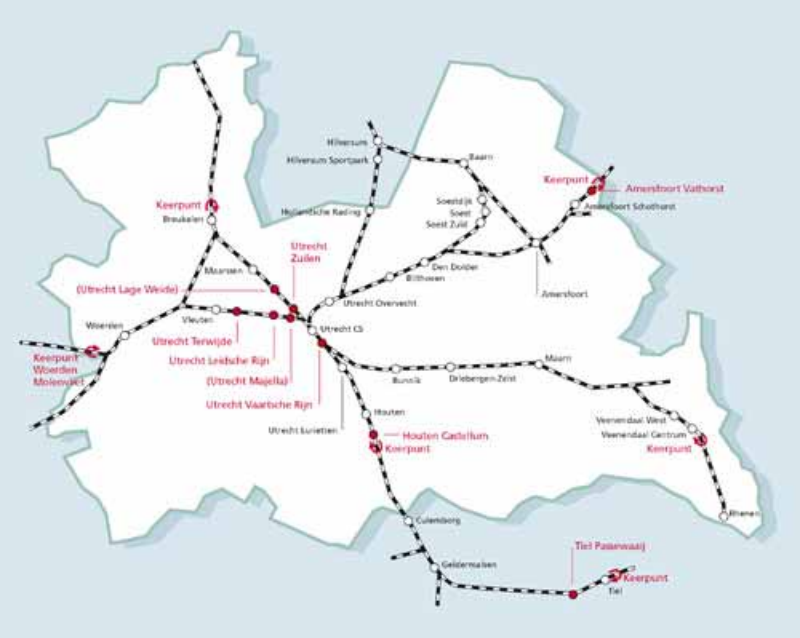
Randstadspoor bestaat uit drie hoofdverbindingen met enkele uitlopers:

- Corridor Woerden - Geldermalsen/Tiel.
- Corridor Utrecht - Amersfoort Vathorst/ Hilversum/ Baarn.
- Corridor Breukelen – Driebergen (met uitloper naar Veenendaal/Rhenen).

Bouwstenen Randstadspoor:

- zeven moderne, nieuwe stations;
- extra sporen;
- keersporen bij eindpunten;
- lighttrain (metroachtige treinen die snel optrekken en remmen);
- fietsklemmen en parkeerplaatsen bij stations;
- actuele reisinformatie;
- Utrecht Centraal niet altijd begin- of eindstation: treinen rijden door de knoop, van Woerden via Utrecht naar Houten en van Breukelen via Utrecht naar Veenendaal/Rhenen.

De plannen rondom Ranstadspoor zijn in ontwikkeling. In het bestuurlijk overleg met Utrecht en Gelderland is afgesproken dat de lijn Amersfoort – Harderwijk in planstudie komt voor een verbinding van vier keer per uur. Het station Nijkerk Korlaar wordt niet aangelegd.



Figuur 12 Randstadspoor

Programma hoogfrequent spoorvervoer

De lijn Utrecht-Arnhem is één van de planstudie gebieden uit het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Dit heeft mogelijk invloed op de aansluiting van de Ponlijn op het landelijk netwerk.

3.3.4 Indirecte effecten van openbaar vervoer

In het rapport 'Het belang van openbaar vervoer' van het Kennisinstituut Mobiliteit is gekeken naar de baten van openbaar vervoer. Men praat onder andere over de waarde van onroerend goed en de invloed van ruimtelijke ordening. In dit document zijn twee fragmenten uit rapport van het KiM opgenomen.

Beter openbaar vervoer verhoogt de waarde van onroerend goed

Deze interpretatie is correct. Debrezion et al. (2006) tonen aan dat een huis in Nederland gemiddeld 25 procent meer waard is als er een treinstation op 250 meter afstand ligt, dan een vergelijkbaar huis dat meer dan 15 kilometer van een treinstation is verwijderd. De Graaff et al. (2007) tonen aan dat de huur van een kantoorpand gemiddeld circa 18% hoger is als er een NS-station op maximaal 500 meter ligt dan als dat op meer dan 7 kilometer ligt.

Zijn dit additionele welvaartsbaten? Dat lijkt niet het geval. Verwacht mag worden dat werknemers bereid zijn meer te betalen voor huizen met een kortere reistijd. Hetzelfde geldt voor werkgevers maar dan voor beter bereikbare kantoren. Die betalingsbereidheid voor een kortere reistijd zal hoger zijn naarmate de (toekomstig) bewoner de reis vaker zal maken. Ongetwijfeld hechten mensen ook waarde aan goede OV-verbindingen naar bestemmingen waar ze amper gebruik van maken. Toch lijkt ons hier primair sprake van het afromen (verdelen) van de directe vervoerbaten door de eigenaren van de huizen en kantoren. Hierbij zien we de optiewaarde van het openbaar vervoer eveneens als een directe vervoerbaat.

Het is interessant om te kijken in hoeverre prijsstijgingen van huizen en kantoren overeenkomen met de directe vervoerbaten uit een kosten-batenanalyse. Debrezion et al. (2006) vinden bijvoorbeeld dat huizenprijzen met gemiddeld 2,5 procent stijgen als de treinfrequentie verdubbelt

van het meest nabijgelegen treinstation. Als vervolgonderzoek is het interessant om deze waardestijging te vergelijken met de vervoerbaten van de kosten-batenanalyse van het project 'Verdubbeling treinfrequenties'.

Nog interessanter is het om de (verwachte) huizenprijzen de locatie van nieuwe ruimtelijke ordening te laten meebepalen. De huizenprijzen geven immers een goede indicatie van de woonvoorkeuren. De aanwezigheid van een goede OV-bereikbaarheid is één van de aspecten die de woonvoorkeur bepalen. Dat geldt overigens ook voor goede bereikbaarheid over de weg, een tuin, aanwezigheid van stedelijke voorzieningen, natuur en recreatie- en buitenspeelmogelijkheden in de directe woonomgeving. Naast deze *heterogene* woonvoorkeuren dient uiteraard ook rekening te worden gehouden met bouwkosten en (externe) effecten als congestie, het exploitatiesaldo van het OV en aantasting van landschap en natuur.

Ruimtelijke ordening kan het draagvlak voor openbaar vervoer verhogen

Deze stelling is waar. Hoe meer mensen bij een OV-halte wonen, des te meer mensen daarvan gebruikmaken. Mogelijk verbetert daardoor zelfs het exploitatiesaldo: een welvaartswinst. In deze interpretatie wordt ruimtelijke ordening dus gezien als een middel om zoveel als mogelijk OV-gebruik te realiseren, in plaats van het omgekeerde, namelijk dat openbaar vervoer dient om een optimale ruimtelijke ordening te krijgen.

Door ruimtelijke ordening als middel te zien, loop je het risico dat andere welvaartseffecten waaraan ruimtelijke ordening kan bijdragen, uit het zicht raken. Denk hierbij bijvoorbeeld aan woonkwaliteit. Om namelijk voldoende draagvlak te creëren voor het openbaar vervoer (lees: voldoende mensen in het openbaar vervoer te krijgen), dien je nabij een OV-halte een behoorlijk aantal huizen te bouwen. De vraag is echter hoeveel mensen vlakbij een OV-halte willen wonen, ook als dat ten koste gaat van de grootte van het huis, de tuin, een garage, goede autobereikbaarheid, speelmogelijkheden en recreatie en natuur op loopafstand.

Het lijkt niet goed mogelijk veel mensen dicht op elkaar bij OV-haltes te laten wonen, zonder dat dit ten koste gaat van dergelijke woonkwaliteiten. Uit verschillende studies blijkt dat de behoefte aan woonkwaliteit toeneemt bij een stijgend inkomen. Kortom: compact gegroepeerd wonen rond treinstations verhoogt weliswaar het OV-gebruik en verbetert mogelijk het exploitatiesaldo, maar is moeilijk te verenigen met de behoefte aan ruimer en groener wonen.

Woonvoorkeuren zijn heterogeen verdeeld over huishoudens. Zo is er landelijk een behoorlijke vraag naar meer woonruimte in de binnenstad en nabij een treinstation, bijvoorbeeld door één- en tweepersoonshuishoudens. Voldoen aan deze woonvraag zal niet alleen meer woongenot opleveren voor deze mensen, maar bevordert ook het OV-gebruik. Als mensen die wél compact bij stations willen wonen iets van hun gading op de woningmarkt kunnen vinden, wordt voorkomen dat ruimtelijke ordening het openbaar vervoer onnodig in de weg zit.

3.4 Verslag expertmeeting

3.4.1 Vooraf

In de voorbereidende notitie voor deze expertmeeting is geen aandacht besteed aan de conceptontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030. Dit concept geeft de visie van de stadsgewesten Utrecht en Amersfoort, Eemland en Gooi- en Vechtstreek op de periode 2015-

2030. De conceptvisie is nog in behandeling bij alle partijen. De verwachting is dat het over ongeveer een maand wordt vastgesteld. Het stuk is echter in deze fase sterk richtinggevend. Alle bestuurders op lokaal niveau hebben hieraan meegewerkt en het komt bovenop het vigerende streekplan. In de conceptontwikkelingsvisie is de Ponlijn niet opgenomen.

3.4.2 De huidige ontwikkelingsplannen

Huidig ruimtelijk beleid

Uit de expertmeeting over vervoerwaarde is gebleken dat om de Ponlijn realiteitswaarde te geven, een ruimtelijke visie dient te worden ontwikkeld waarbij de Ponlijn als structurerend element een belangrijke rol speelt. Dit betekent onder andere een sterke verdichting rondom de stations van de Ponlijn. Dit geldt naast Amersfoort en Veenendaal met name ook voor het tussenliggende gebied. De huidige dorpskernen zijn niet afgestemd op de spoorlijn, maar excentrisch gelegen ten opzichte van de lijn.

In het Streekplan van de provincie Utrecht en de Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht zijn dergelijke grote ontwikkelingen niet meegenomen. De Ponlijn ligt in landelijk gebied met veel cultuurhistorische waarden. Er zal daarom weinig extra woningbouw en bedrijvenlocaties worden toegevoegd. Er is alleen sprake van 2.000 extra woningen in Woudenberg (overgenomen in de Oontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht) en een mogelijke uitbreiding van het bedrijventerrein. Discussiepunt hierbij was de bereikbaarheid via de nu al volle provinciale wegen. Gezien de aard van de bedrijvigheid (transport en logistieke bedrijven) zou een verbeterd openbaar vervoer hier geen soelaas kunnen bieden.

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[2].

Het gebied ligt tegen de Gelderse Vallei. De provincie Gelderland wil de Vallei verder ontwikkelen. De Vallei neemt daarmee een bijzondere positie binnen Gelderland in. Het binnenveld (open gedeelte in de ruit Veenendaal, Ede, Rhenen, Wageningen) dient open te blijven en te voorzien in een passend omgevingsklimaat voor kenniswerkers. Naast inbreidingen in Wageningen (oude vrijkomende universiteitscomplexen) en Ede (vrijkomende kazernes en de ENKA) zijn uitbreidingen voor De Vallei vooral rondom Barneveld en Ede gepland, in het gebied tussen A30 en Valleilijn. De Valleilijn en A30 spelen hier een belangrijke rol bij de mobiliteitsgeleiding. Mogelijkerwijs dat de toekomstige opgaven nopen om straks over de provinciegrenzen heen te kijken. In hoeverre dit eventueel potentie voor de Ponlijn zou kunnen opleveren, is nu nog niet te zeggen.

De huidige ontwikkeling van Veenendaal richt zich naar het oosten. Het gebied ten noorden van de A12 begint redelijk dicht te groeien. De stedelijke functies breiden uit in de richting van Ede. Het is geen optie om Veenendaal aan de westzijde uit te breiden aangezien daar het nationaal park de Heuvelrug begint.

2 Inmiddels is duidelijk dat WERV de Regio de Vallei per 1 januari 2010 samen opgaan in Regio Food Valley

Inzet Kamer van Koophandel

De Kamer van Koophandel wil blijven ontwikkelen, ook al is nu de tendens dat kantoorpanden leegstaan. Het gaat echter om de functie van een gebied of regio, waarbij natuurbehoud een belangrijk element is. De KvK zet nu in op revitalisering van bestaande terreinen, in plaats van aanleg van nieuwe terreinen. Bij Woudenberg staat een bedrijventerrein gepland met logistieke diensten. Dit past niet binnen een mogelijke ontwikkelingsvisie waarbinnen de Ponlijn een belangrijke rol zou krijgen. Dan zou moeten worden gekozen voor kantoorlocaties.

Rol voor toerisme

De lijn kan mogelijk kansen bieden voor de ontsluiting van het toerisme. Dit dient dan meegenomen te worden in de visie van de Heuvelrug. Er is een beperkt aantal officiële entreepunten voor het gebied en de Ponlijn kan mogelijk die entreepunten bedienen. Dit kan wellicht een (beperkte) positieve bijdrage leveren aan de mobiliteitsgeleiding naar deze gebieden.

Wat gebeurt er als je de Ponlijn 'gewoon' aanlegt?

In de huidige situatie met het huidige ruimtelijke beleid wordt de Ponlijn, gezien het voorgaande, niet gezien als kansrijk. Maar wat zou er gebeuren als de lijn toch wordt aangelegd en daarmee de tweede en derde stad van Utrecht hoogwaardig met elkaar verbindt?

De experts geven aan dat de huizenprijzen in Veenendaal mogelijk licht zullen stijgen. Daarnaast zal er een prijsverhoging merkbaar zijn in het tussengebied. Economische grondprijzen voor bedrijven zullen marginaal stijgen. De attractiviteit van Veenendaal Centrum zal iets stijgen.

Het is de vraag in hoeverre het aanleggen van de verbinding leidt tot de gewenste effecten. Projectontwikkelaars zullen het tussengebied meer interessant gaan vinden waardoor krachten kunnen ontstaan, tegengesteld aan het huidige beleid om het tussengebied open te houden (op basis van het streekplan en de Concept Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht).

3.4.3 Te verbinden relaties

Het is belangrijk aan te geven welke kernen je wilt verbinden, welke functionele relaties er zijn en welke relaties mogelijk gaan ontstaan. De experts geven aan dat het de vraag is of Veenendaal zoveel relaties met Amersfoort heeft. Veenendaal ligt in het WERV-gebied, een gebied met dezelfde potentie als Amersfoort (wat betreft onderwijs, cultuur). Daarnaast heeft Veenendaal een sterke relatie met Utrecht. Het aantal woon-werkverplaatsingen tussen Amersfoort en Veenendaal is nu beperkt. Dat is mogelijk ook te verklaren door het feit dat er nu geen goede verbindingen zijn. Toch is het de vraag wat een hoogwaardige verbinding met Amersfoort voor Veenendaal echt aan nieuwe functies toevoegt.

Een vergelijkbare relatie is de lijn Zutphen-Apeldoorn, waarbij de lijn Deventer-Zutphen op enige afstand parallel ligt, net als de Valleilijn naast de Ponlijn. De exploitatie van deze lijn gaat nu behoorlijk. Er is een halfuursdienst en er zijn 4.500 reizigers per dag. Bij dit aantal reizigers zou je echter nergens een railverbinding aanleggen, als die nog (nagenoeg) niet aanwezig is.

Hierbij is van belang te weten dat de regio rondom de Ponlijn tot de gebieden met het hoogste autobezit van Nederland behoort, iets wat geen positieve invloed heeft op het OV-gebruik.

De Ponlijn speelt verder nauwelijks een rol bij het realiseren van het zogenaamde rondje WERV. De betreffende verbinding (tussen Veenendaal en Rhenen) bestaat immers al. Mocht de Ponlijn

worden aangelegd, dan dienen de verbindingen met de rest van de WERV goed op orde te zijn om meer te zijn dan alleen een verbinding met Veenendaal en Rhenen. Een hoogwaardige schakel tussen Veenendaal/Rhenen en Wageningen (en dus een snelle verbinding tussen Wageningen-Veenendaal-Amersfoort) zou dan weleens een concurrent kunnen worden van de Valleilijn. De vraag is of dit gewenst is. Vanuit Gelderland worden juist ontwikkelingen op de Valleilijn afgestemd en is het ongewenst.

3.4.4 Robuustheid infrastructuur

In de VROM-raad en de Raad van Verkeer en Waterstaat gaat men er momenteel van uit dat het verknopen van OV-netwerken met autonetwerken nodig is om de robuustheid van de infrastructuur in de Randstad te garanderen. De vraag is dan ook of de Ponlijn hieraan zou kunnen bijdragen (verknoping met de A12). De experts zijn van mening dat dit niet of nauwelijks toegevoegde waarde kan hebben: de lijn is voor slechts een beperkt aantal relaties een optie als alternatief.

In het kader van robuustheid kan ook worden gedacht aan het creëren van een (extra) omrijdroute voor treinen bij stremmingen. De experts geven aan dat de Valleilijn daar op dit moment ook voor gebruikt kan worden. De Ponlijn gaat echter dwars door Amersfoort. Het is erg onwenselijk als daar het doorgaande treinverkeer over wordt geleid. En verder: voor de robuustheid van wegen leggen we geen nieuwe wegen aan, dus ook niet voor het spoor.

3.4.5 Alternatieve oplossingen

Gezien het voorgaande 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. Iedereen is het ermee eens dat de huidige OV-kwaliteit sterk onder de maat is. Een spoorverbinding is echter een veel te zware investering met eerder negatieve dan positieve effecten, uitgaande van het huidige ruimtelijke beleid. Gezocht moet worden 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].

3.5 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.

3 Ervaringen uit Engeland laten zien dat een dubbele geleide busbaan past op een enkelsporig baanlichaam.

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

4. Effect op onderliggend net (18-06-09)

4.1 Hoofdvragen

In deze expertmeeting zijn wij ingegaan op de volgende aspecten:

- Effecten van de Ponlijn voor het overige OV-netwerk: hoe verhoudt de Ponlijn zich tot het bus- en spoornetwerk, welke netwerkaanpassingen liggen voor de hand?
- Wat zijn de effecten van de Ponlijn op de ontlasting van de verkeersdruk?
- Wat zijn de effecten van de Ponlijn voor de capaciteit van het wegennet (spoorwegovergangen)?

4.2 Aanwezigen

Experts

- Chris Verweijen, Movares (adviseur strategische projecten op gebied van verkeer en vervoer, lightrail, tramplussysteem)
- Joep Lax, XTNT (senior adviseur, projectleider voor groot aantal projecten op HOV-gebied)
- Gert van Kempen, provincie Utrecht (concessiebeheer OV oostelijk deel Utrecht)
- Ab van ’t Zand, provincie Utrecht (mobiliteitseffect ruimtelijke ontwikkelingen)
- Boudewijn Leeuwenburg, LB Mobility (senior adviseur op het gebied van beïnvloeden van mobiliteitsgedrag, vergelijking verschillende concepten lightrail, ontwikkeling RijnGouwelijn, Randstadrail, vervoerwaarden en ruimtelijke inpassing lightrail Brussel-Leuven en Brussel-Antwerpen)

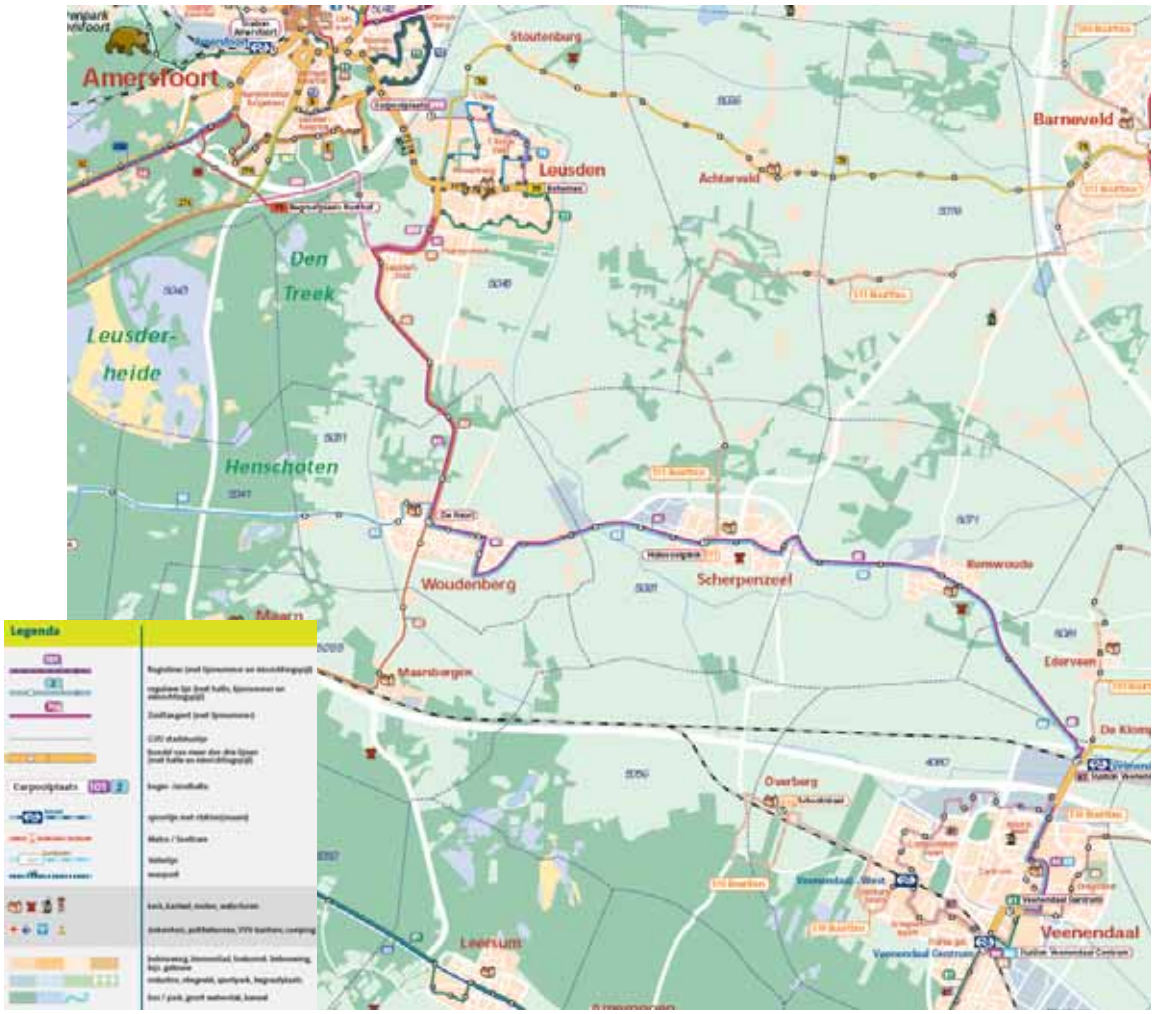
Betrokkenen

- Arjan van Koolwijk, gemeente Woudenberg (beleidsadviseur)
- Astrid van den Aker, gemeente Amersfoort (beleidsadviseur)
- Bart Schalkwijk, Connexxion (vervoerkundige)

4.3 Achtergrondinformatie

4.3.1 Effect op het (onderliggend) busvervoer

De eventuele reactivering van de Ponlijn heeft mogelijk een effect op het (onderliggend) bussysteem. DHV heeft in haar haalbaarheidsstudie voor een aantal punten (voorzichtige) conclusies getrokken. Deze punten zijn in deze paragraaf beschreven. In onderstaande figuur is het huidige busnetwerk weergegeven.



Figuur 13 Huidige busnetwerk

Relatie met lijn 80

DHV adviseert een parallelle bus- en spoorlijn, waarbij integratie en afstemming gewenst is. Buslijn 80 blijft noodzakelijk voor een goede ontsluiting van de kernen. Verwacht moet worden dat het gebruik van de Ponlijn voor veel bestaande busreizigers qua reistijd ongunstig zal uitpakken door het langere voor- en natransport. Dit beeld is anders voor reizigers van en naar de stations Amersfoort, Veenendaal en Rhenen. Hier biedt de Ponlijn een aanzienlijk kortere reistijd, zonder (of slechts beperkt) verlies aan voor-/natransporttijd. Daarom heeft slechts een beperkt deel van de bestaande busreizigers voordeel van een reactivering. Omdat de afstand tot de Ponlijn voor veel bestaande busreizigers tussen Veenendaal en Amersfoort erg groot is, moet gevreesd worden dat de opheffing of al te sterke inkrimping van lijn 80 gepaard gaat met substantieel reizigersverlies.

Voordelen Ponlijn ten opzichte van buslijn 80:

- reistijd is korter (met name op de relaties Rhenen/Veenendaal – Amersfoort);
- betrouwbaarheid is hoger;
- extra vervoercapaciteit;
- grotere aantrekkingskracht op potentiële reizigers.

Voordelen buslijn 80 ten opzichte van de Ponlijn:

- nabijheid;
- totale reistijd korter;
- flexibiliteit: veel ontsloten locaties.

Eemland

In Eemland (zuiden van Amersfoort) staat de Ponlijn redelijk los van het andere OV (naast de lijn 80, zoals zojuist besproken). Inpassing kan hier relatief eenvoudig worden gerealiseerd, zonder herziening van het OV-netwerk.

Amersfoort

De Ponlijn kan de omgeving van Amersfoort CS bedienen. Lijn 80 bedient het Elisabeth Ziekenhuis en het centrum.

Leusden

De meerwaarde van de Ponlijn ten opzichte van lijn 80 is voor Leusden beperkt. De Ponlijn komt alleen aan de rand van Leusden. Daarom is lijn 80 voor veel mensen sneller en makkelijker. De ontwikkeling van Leusden Zuid zou extra draagvlak voor de Ponlijn kunnen geven (mits er een halte is), maar deze ontwikkeling valt ook binnen het invloedsgebied van lijn 80.

Woudenberg en Scherpenzeel

Beide dorpen liggen op 2 à 2,5 kilometer vanaf de spoorlijn (zie luchtfoto). Lijn 80 rijdt nu door de kernen. Met goed voor- en natransport kan de Ponlijn een aantrekkelijk alternatief zijn voor de inwoners, maar het zorgt wel altijd voor een extra overstap.

Figuur 14 Luchtfoto van de twee kernen Woudenberg en Scherpenzeel

Rondje WERV

Het zogenaamde ‘rondje WERV’ is nog geen uitgewerkt idee. Wel is duidelijk dat het vooral gaat om het verbeteren van de onderlinge verbindingen tussen de WERV-gemeenten, veel meer dan dat er per se een rondje gereden zou moeten worden.

DHV denkt dat de voordelen van de reactivering van de Ponlijn voor het rondje WERV niet evident zijn ten opzichte van andere varianten. 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 dus onderdeel gaan uitmaken van het rondje WERV. De toegevoegde waarde is echter niet uniek voor de Ponlijn, maar gekoppeld aan de aanwezige spoorverbinding van en naar Rhenen. Ook met de bestaande treindienst kan invulling worden gegeven aan het rondje WERV.

Aantal en locatie stations

In het rapport van DHV wordt geen aandacht besteed aan de locatie van de stations. Er wordt uitgegaan van een nieuw station in Leusden en tussen Woudenberg-Scherpenzeel. Mogelijk wordt De Haar toegevoegd als overstappunt. Er gaan echter ook geluiden op om meer stations toe te voegen. Denk daarbij aan Amersfoort Centrum (Leusderweg/Utrechtsestraatweg), Amersfoort Zuid, A28 en Leusden Tabaksteeg.

4.3.2 Effect op het (onderliggend) wegennet

Ontlasting onderliggend wegennet

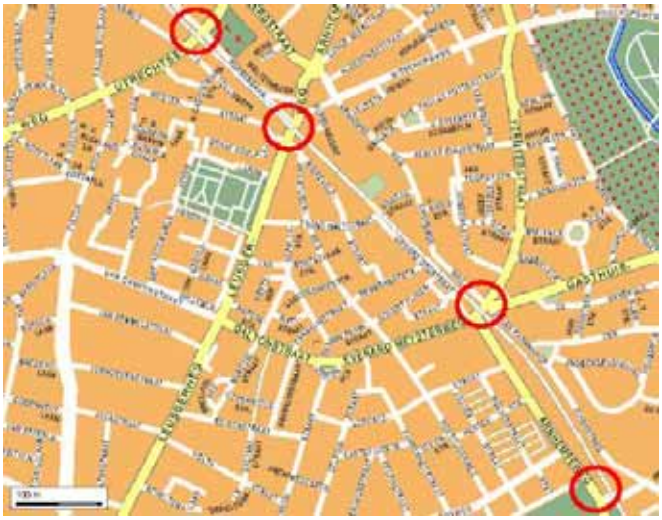
Voor een aantal partijen is een cruciale vraag binnen de discussie of een gereactiveerde Ponlijn bijdraagt aan een ontlasting van het onderliggende verkeerssysteem. Dit hangt voornamelijk af van de doelgroepen die worden aangetrokken door de nieuwe lijn cq. welke maatregelen nodig zijn om de Ponlijn voor zoveel mogelijk automobilisten aantrekkelijk te maken. Op de volgende pagina is het wegennet in de regio Amersfoort-Veenendaal weergegeven.

Figuur 15 Wegennet omgeving Ponlijn

Effecten op de capaciteit van het onderliggend wegennet

Door het reactiveren van de Ponlijn kan de verkeersdruk op diverse wegen ook toenemen. De Ponlijn kruist immers diverse wegen en de sluiting van spoorbomen heeft een effect op de capaciteit van de wegen. Het gaat hierbij met name om kruisingen in Amersfoort, de kruising met de provinciale weg N224 en aftakkingen van de N226 naar Leusden.

DHV heeft in opdracht van de gemeente Amersfoort een onderzoek gedaan naar de mogelijke effecten van de Ponlijn op de afwikkeling van het wegverkeer op de kruisingen met deze lijn. De kruispunten met provinciale wegen zijn nog niet bekeken.



Figuur 16 Door DHV bestudeerde kruispunten in Amersfoort

Uitgangspunten bij de berekeningen:

- Maximale frequentie van vier ritten per uur in de spitsen: elke 7,5 minuten een spooringreep.
- Een spooringreep duurt één minuut.
- De kruispuntafwikkeling is met Cocon uitgerekend, waarbij de volgende uitgangspunten zijn gehanteerd:
    - Methode 1: de capaciteit van de met de spoorbaan conflicterende richtingen is vermenigvuldigd met 52/60 (elk uur wordt verminderd met 8 minuten).
    - Methode 2: er is gekeken hoe lang de wachtrij wordt wanneer de spoorbaan één minuut dicht is en vervolgens is gekeken hoeveel cycli nodig zijn om deze wachtrij te verwerken (maximale cyclustijd = 120 seconden). Per personenauto equivalent is gerekend met twee seconden afrijtijd.
- Bij de spooringrepen is uitgegaan van een evenredige verdeling over het uur. In werkelijkheid zal dit niet het geval zijn en kan er mogelijk ook een situatie ontstaan waarbij er twee ingrepen achter elkaar plaatsvinden. De wachtrij wordt dan langer en het duurt langer voordat het opgelost is.
- Bij de opbouw van een wachtrij op een tak is er uitgegaan van een evenredig aankomsten patroon. Dit geeft een positiever beeld dan de werkelijkheid.

Conclusies DHV:

- Ook zonder Ponlijn is er al een knelpunt bij de Utrechtseweg (avondspits).
- Met de Ponlijn komt er een knelpunt bij op de Smaragdweg.

4.4 Verslag expertmeeting

4.4.1 Terugmelding uit vorige bijeenkomsten

Bij de start van deze sessie worden eerst de resultaten van de expertmeetings ‘vervoerwaarde’ en ‘economische en ruimtelijke ontwikkeling’ teruggekoppeld. De effecten op het onderliggend net hebben hiermee immers een relatie.

4.4.2 Onderliggend busnet

Op 14 december 2008 is de nieuwe dienstregeling ingegaan. Lijn 80 rijdt van Amersfoort via Leusden, Woudenberg, Scherpenzeel, Renswoude naar Veenendaal. Lijn 82 verbindt Amersfoort via Leusden, Woudenberg en Maarn met Doorn. Lijn 83 rijdt van Veenendaal via Renswoude, Scherpenzeel, Woudenberg en Austerlitz naar Zeist. Met deze nieuwe lijnindeling zijn er extra verbindingen tussen Woudenberg en Amersfoort en tussen Woudenberg en Veenendaal ontstaan (tot zes ritten per uur tussen Woudenberg en Amersfoort in de (brede) spits). Het doel is reizigersgroei. Nu zijn er ongeveer 1.000 reizigers per dag per richting. Eerder is al eens een spitsversterking ingevoerd. Deze is echter binnen een half jaar weer verdwenen omdat de toegevoegde waarde zeer beperkt was.

Met de Ponlijn halveert de reistijd tussen Veenendaal en Amersfoort. Dit is voor deze twee steden een goede ontwikkeling. Het is de vraag hoe het onderliggend busnet vormgegeven moet worden om in de tussenliggende kernen ook een goede ontsluiting mogelijk te maken en om de spoorverbinding optimaal te benutten.

Aanpassing busnet om de Ponlijn optimaal te voeden

De experts geven aan dat in principe de parallelle busverbinding zou moeten verdwijnen zodra de spoorlijn gereactiveerd is. Het is echter erg lastig om in dat geval de ontsluiting van de kernen op hetzelfde niveau te houden. In het gebied wordt station Woudenberg-Scherpenzeel een belangrijke knoop. Lijn 80 en 82 dienen hier aan te takken op de Ponlijn. Lijn 80 gaat rijden van Amersfoort naar Woudenberg en terug. Lijn 83 blijft dezelfde route rijden en lijn 82 wordt omgeklapt (rijdt dus naar Veenendaal in plaats van naar Amersfoort). Om dit goed vorm te geven dient de Ponlijn in de spits minimaal een kwartiersfrequentie te rijden.

De volgende zaken bepalen of deze nieuwe opzet kans van slagen heeft en of mensen de nieuwe spoorverbinding gaan gebruiken:

1. De overstap op station Woudenberg-Scherpenzeel moet goed georganiseerd zijn. De lijn kan een succes worden als de reis met overstap behoorlijk sneller is. Het moet dan wel een substantiële tijdwinst zijn van meer dan tien à vijftien minuten.
2. Bewoners van Woudenberg en Scherpenzeel zijn gewend om de bus in hun wijk, vlak bij hun huis te hebben. Dit is het sterke punt van de huidige lijnen. Als dit wordt weggehaald, zullen minder mensen het openbaar vervoer gaan gebruiken.
3. De huidige buslijnen doen diverse haltes binnen Amersfoort aan, waaronder het centrum van Amersfoort. De Ponlijn (inclusief voor- en natransport) moet sneller zijn dan de bus op de verbinding Woudenberg-Amersfoort Centrum.

Het huidige vervoer biedt een goede ontsluiting van de kernen en biedt ‘dakpannenvervoer’ (vervoer over korte elkaar overlappende afstanden). De reizigers zijn hier tevreden over. Ze wonen dicht bij de halte en ze stappen dicht bij de bestemming uit. Ook al wordt de Ponlijn gereactiveerd, het onderliggend net zal moeten blijven bestaan om deze bestaande functie te koesteren. Anders gaat het aantal openbaar vervoerreizigers waarschijnlijk achteruit. Op dit moment is ongeveer een derde woon-schoolreizigers, een vierde is woon-werk.

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. Daarnaast brengt de Ponlijn de reizigers over het algemeen niet waar ze zijn moeten (bij scholen, in het centrum). Dit zorgt ervoor

dat de Ponlijn voor reizigers vanuit bijvoorbeeld Woudenberg en Scherpenzeel niet of nauwelijks meerwaarde biedt.

De conclusie moet daarom zijn dat OV-reizigers in het tussengebied (Leusden, Woudenberg, Scherpenzeel, Renswoude) er in het algemeen niet op vooruit zullen gaan als de Ponlijn wordt gereactiveerd. Mogelijk kan de lijn aantrekkelijk worden gemaakt voor een beperkt aantal automobilisten als er goede overstapvoorzieningen worden gecreëerd.

De enige echte kracht van de Ponlijn is dat de verbinding tussen Veenendaal/Rhenen en Amersfoort fors verbeterd. Op dit moment is het aantal personenverplaatsingen tussen deze twee steden laag (zie DHV-rapport). Dit zal wel toenemen als de verbinding wordt verbeterd.

4.4.3 Mogelijkheden om de huidige bussen te versnellen

De bussen op de huidige buslijnen rijden gemiddeld 25 kilometer per uur. Deze lage snelheid wordt veroorzaakt door congestie en de vele bochten. Om een goede kwaliteit te bieden, moet deze snelheid naar 30 à 35 kilometer per uur. Het is de vraag of dit mogelijk is door de huidige lijnvoering te verbeteren. De wegcapaciteit is redelijk maximaal benut.

Er komt een versnelling bij Veenendaal Noord en bij Maarsbergen. Daarnaast komt er een capaciteitsuitbreiding bij Woudenberg. Dit moet de doorstroming bevorderen.

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.

Verder zijn er bij de provincie Utrecht plannen om het autoverkeer op de N226 ten noorden van de N224 terug te dringen zodat de hoeveelheid verkeer door Woudenberg en Leusden Zuid afneemt. Het idee is om dit verkeer via de N227 te leiden door deze route aantrekkelijker te maken en de route via de N226 af te waarderen (naar 60 km/uur). Dit biedt kansen om het huidige autoverkeer en de busroute van lijn 80 en 82 uit elkaar te trekken waarmee de betrouwbaarheid, en waarschijnlijk ook de snelheid, op dit deeltraject (fors) kan worden verbeterd.

De aanleg van de Kersenbaan in Amersfoort biedt tevens nieuwe mogelijkheden voor de bus om sneller de stad in te rijden.

4.4.4 Verkeersdruk

Zoals eerder aangegeven, is de gereactiveerde Ponlijn eigenlijk alleen een volwaardig alternatief voor reizigers tussen Veenendaal en Amersfoort. Uit de pendelcijfers blijkt echter dat het aantal automobilisten dat nu vanaf Veenendaal naar Amersfoort reist, klein is. De reactivering zal daarom weinig tot geen invloed hebben op de verkeersdruk.

Vanuit het tussengebied zullen waarschijnlijk weinig automobilisten overstappen op de spoorverbinding, dus ook hier is weinig winst te behalen.

Al bij al mag niet worden verwacht dat de reactivering van de Ponlijn zal leiden tot een substantiële afname van de verkeersdruk in het gebied.

4.4.5 Sluiting spoorwegovergangen door trein

De hinder van spoorwegovergangen voor de wegcapaciteit is afhankelijk van de frequentie van de treinen en de tijd dat de spoorwegovergangen dicht zijn. DHV is uitgegaan van een sluiting van één minuut. Dit is aan de ruime kant. Een grote 'gele trein' zal deze tijd vragen, een kleiner, lichter voertuig waarschijnlijk niet. Een sneltram bijvoorbeeld kan verkeerslichten beïnvloeden en binnen tien seconden over de spoorwegovergang zijn.

Uit de berekeningen van DHV blijkt dat de spoorwegovergang bij de Utrechtseweg in ieder geval een probleem oplevert en ook de kruising met de Smaragdweg een probleem zal zijn. De experts bevestigen dit beeld. Er zou kunnen worden gedacht aan infrastructurele maatregelen (ongelijkvloerse kruising) maar het is de vraag in hoeverre dit inpasbaar is (nog los van de kosten).

4.4.6 Toegevoegde waarde knooppunten A28 en A12

De VROM-raad geeft aan dat kruispunten van infrastructuur ontwikkeld moeten worden. Dit zijn de knooppunten met toekomst, de plaatsen met een hoge waarde. Die waarde moet je benutten, bijvoorbeeld bij de kruising met de A28 en de A12. Op dit moment is Veenendaal De Klomp al in ontwikkeling als knooppunt. De Haar als knooppunt/transferium zou daarom volgens de experts nauwelijks iets toevoegen. Ditzelfde geldt voor een eventuele knoop bij de A28. Naar verwachting zal ook hier slechts een beperkt aantal automobilisten gebruik van maken. Hooguit zou hier een beperkte P+R gerealiseerd kunnen worden.

Voor beide mogelijke knooppunten wordt door de experts opgemerkt dat, wil je een transferium aantrekkelijk maken, er sprake moet zijn van hoge frequenties (minimaal vier ritten per uur, maar liever zes tot acht ritten per uur). De Ponlijn biedt daarmee te weinig vertrekmogelijkheden om echt aantrekkelijk te kunnen zijn voor automobilisten.

4.4.7 Ander openbaar vervoersconcept

De experts geven aan dat de huidige insteek in principe verkeerd is: we onderzoeken de gebruiksmogelijkheden van een spoorverbinding gebaseerd op het concept van een lichte trein (vergelijk Valleilijn), maar we zouden moeten vaststellen welke OV-kwaliteit waar en wanneer benodigd is. Vervolgens zouden wij moeten onderzoeken hoe deze kwaliteit het best kan worden gerealiseerd. Wellicht dat dan het Pontracé als één van de opties tevoorschijn komt als onderdeel van een veel breder plan. Een andere vorm van lightrail (regionale sneltram) biedt daarbij wellicht betere kansen en aanzienlijk betere ruimtelijke inpassingsmogelijkheden.

De Ponlijn komt niet in de kernen van Leusden, Woudenberg en Scherpenzeel en bedient daarnaast ook Amersfoort niet in het centrum. Daarmee is de Ponlijn als losse verbinding tamelijk kansloos. Wellicht zou deze verbinding wel meerwaarde kunnen hebben als onderdeel van een Amersfoorts regionaal tramnet, waarbij de lijn (via het centrum) wordt doorgetrokken naar Bunschoten of Amersfoort Noord. Dit is uiteraard een totaal andere benadering en valt ver buiten het bereik van deze studie.

4.5 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).
- 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.
- 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.

5. Ecologie, natuur, recreatie en toerisme (23-06-09)

5.1 Hoofdvragen

In deze expertmeeting stonden drie vragen centraal:

- De Ponlijn ligt in een recreatief en toeristisch gebied. Wat betekent een eventuele reactivering voor recreatie en toerisme?
- De Ponlijn valt binnen de groene contour en is bestempeld als ecologische verbindingszone (EVS nummer 16). Wat betekent dit voor de reactivering van de Ponlijn?
- In hoeverre conflicteert de reactivering van de Ponlijn met de Groene Agenda.
- Wat betekent een reactivering van de Ponlijn voor de waterhuishouding in het gebied?

Deze vragen zijn in onderstaande paragrafen verder uitgewerkt.

5.2 Aanwezigen

Experts

- Pim Beerling, provincie Utrecht (Bodem en Water: veiligheid, waterkeringen)
- Arno Ruis, provincie Utrecht (Economie, Cultuur en Vrije Tijd)
- Jac Hakkens, provincie Utrecht (Groen: EHS)
- Edgar van der Grift, Alterra (deskundige ecologie)
- Femke van Schie, Movares (adviseur ecologie bij ruimtelijke projecten, houdt zich bezig met natuurtoetsen, veldinventarisaties, ontheffingsaanvragen, voortoetsen in het kader van de Natuurbeschermingswet en aspectrapportages ecologie voor MER)
- Linda Flipse, Natuur en Milieufederatie Utrecht (NMU) (medewerker Groene Ruimte)
- David Koning, Landschap Erfgoed Utrecht (ecologische verbindingszones)

Betrokkenen

- Roel Dobbelsteijn, gemeente Veenendaal (zijdelings betrokken bij Grebbelinie, fietsroutenetwerk, recreatief beleid)
- Michiel Suiding, gemeente Woudenberg (beleidsmedewerker Groen)
- Karen Kuperus, gemeente Woudenberg (beleidsmedewerker Ruimtelijke Ordening, Recreatie en Toerisme)
- Liesbeth Op ’t Hoog: provincie Utrecht (projectondersteuner mobiliteit)

5.3 Achtergrondinformatie

5.3.1 Recreatie en toerisme

In deze paragraaf is het beleid van de provincie Utrecht op het gebied van recreatie en toerisme beschreven. Cultuurhistorie, natuur en winkelgebieden zijn de belangrijkste trekpleisters in het gebied rondom de Ponlijn.

Beleidslijn recreatie en toerisme uit het Streekplan

In het Streekplan 2005-2015 heeft de provincie Utrecht aangegeven wat zij wil bereiken op het gebied van recreatie en toerisme. Zij wil haar recreatief-toeristische kwaliteiten verder versterken, om zo veel mogelijk aan de recreatief-toeristische behoefte van de inwoners en bezoekers te kunnen voldoen. Hiervoor is een kwantitatieve en kwalitatieve inhaalslag nodig. Trefwoorden daarbij zijn: voldoende aanbod, bereikbaarheid en toegankelijkheid,en diversiteit.

Het beleid is gericht op het tijdig realiseren van recreatief-toeristische voorzieningen die zijn afgestemd op de behoefte van de Utrechtse bevolking. Daarom legt de provincie accent op de uitvoering van de recreatieve groenprojecten in de stadsgewesten Utrecht en Amersfoort en bevordert zij dat de potenties op zorgvuldige wijze worden benut. Daarnaast bevordert zij het stedelijk toerisme.

Het is belangrijk dat recreatieve voorzieningen en voor recreatie aantrekkelijke gebieden gemakkelijk bereikbaar zijn per fiets, te voet of met het openbaar vervoer. De route naar recreatiegebieden moet niet alleen aantrekkelijk maar ook veilig zijn. Het is eveneens noodzakelijk het netwerk van fiets- en wandelpaden nabij steden uit te breiden en de barrières tussen steden en recreatiegebieden (zoals snelwegen en kanalen) te overbruggen. Hiervoor is een groot aantal trajecten in uitvoering. Aan nieuwe initiatieven om de verbindingen tussen het stedelijk gebied en het omliggende landelijk gebied te verbeteren, werkte de provincie Utrecht zo veel mogelijk mee.

Naast bereikbaarheid is toegankelijkheid belangrijk. De provincie bevordert dat het culturele erfgoed en de bos- en natuurgebieden in de provincie zo veel mogelijk toegankelijk blijven of worden gemaakt voor het publiek. Een doordachte zonering van deze gebieden, waarbij het intensievere recreatieve gebruik wordt geleid naar de minst kwetsbare delen, is hierbij een belangrijk sturingsmiddel.

Om in de behoefte van alle recreanten te voorzien en om rekening te kunnen houden met eventuele negatieve effecten van recreatie op andere functies, is een onderscheid in de mate van intensiteit van het recreatief gebruik gewenst. Het ligt voor de hand dat intensieve en dynamische vormen van recreatie overwegend worden gehandhaafd en ontwikkeld bij stedelijke gebieden, afritten van autosnelwegen, concentraties van verblijfsrecreatie en bestaande concentratiepunten. Aan de hand van de hierboven genoemde uitgangspunten en rekening houdend met gebiedskenmerken en vraag en aanbod, is een recreatieve hoofdstructuur met kerngebieden, ontwikkelingsgebieden en recreatief medegebruik ontwikkeld (zie figuur 17).

- **Recreatieve kerngebieden** zijn gebieden met een uitstekende recreatieve basiskwaliteit: recreatieplassen, bossen en natuurgebieden. Deze gebieden worden druk bezocht door recreanten. Het recreatief gebruik is de hoofdfunctie of is nevengeschikt dan wel ondergeschikt aan andere functies. Een aanzienlijk deel van de recreatieve kerngebieden is onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur. In een aantal,verblijfsrecreatieterreinen en recreatieconcentratiepunten, die grenzen aan stedelijke gebieden, is het recreatief medegebruik intensief of vormt recreatie de hoofdfunctie. Dit is op de streekplankaart tot uitdrukking gebracht met de aanduiding landelijk gebied 3. In belangrijke natuurkernen (landelijk gebied 4) is het recreatief medegebruik ondergeschikt aan de hoofdfunctie natuur.
- **Recreatief ontwikkelingsgebied:** dit zijn gebieden waar in de komende periode de dagrecreatieve functie wordt versterkt en gebieden met nieuwe of te versterken concentratiepunten. Hier kan uitbreiding of verbetering van recreatieve voorzieningen, zoals

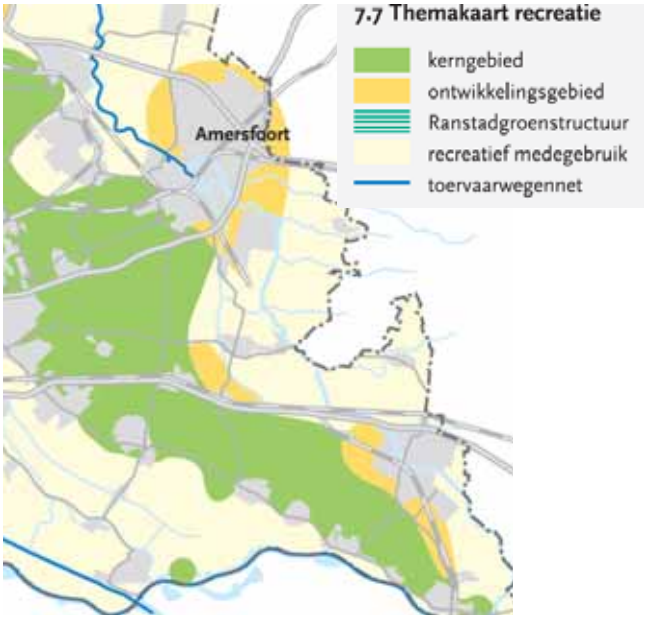
groengebieden, jachthavens, camping en golfbanen, bij uitstek een duidelijke meerwaarde hebben voor de recreatiestructuur.

- **Recreatief medegebruik** vinden we met name in agrarische gebieden. Het gaat vooral om wandelen, fietsen en vormen van plattelandstoerisme. De intensiteit van het gebruik verschilt per gebied, afhankelijk van de aantrekkelijkheid en de bereikbaarheid vanuit het stedelijk gebied. Met name in de landbouwverwevingsgebieden wordt het plattelandstoerisme gestimuleerd.

Zoals te zien is in de themakaart recreatie (figuur 17), loopt de Ponlijn door een gebied bestempeld als 'recreatief medegebruik'. De provincie Utrecht heeft goede mogelijkheden om de toeristische attractiviteit te vergroten. In economisch opzicht is de recreatief-toeristische sector een belangrijke groeimarkt, met vooral werkgelegenheid voor lager geschoolden. Vooral de recreatieve kerngebieden Heuvelrug en Vinkeveense Plassen, de cultuurhistorische objecten, dagattracties, zoals Ouwehands Dierenpark en Dierenpark Amersfoort, en (cultuurhistorisch waardevolle) binnensteden zijn uit toeristisch oogpunt belangrijk.

Zowel de Heuvelrug als de Vinkeveense Plassen hebben bijzondere kwaliteiten en worden zeer druk bezocht. De provincie Utrecht zoekt naar mogelijkheden om de kwaliteiten van deze gebieden te versterken, waardoor hun toeristische potenties nog beter worden benut. De provincie denkt aan kwaliteitsverbetering van de voorzieningen, versterking van de samenhang met natuurlijke en landschappelijke waarden, een goede ontsluiting en zonering. Daarnaast wil zij de eventuele aanleg van nieuwe toeristische voorzieningen combineren met de behoefte aan recreatievoorzieningen van de inwoners van de desbetreffende gebieden.

Met name in relatie tot het cultureel erfgoed en op het gebied van stedelijk toerisme (winkelen, museumbezoek, etc.) ziet de provincie goede mogelijkheden voor een verdere versterking van het toerisme in Amersfoort, Utrecht en enkele andere cultuurhistorisch waardevolle binnensteden.



Figuur 17 Themakaart recreatie Streekplan

Beleidsprogramma vrije tijd 2009-2012

De provincie Utrecht legt in het Beleidsprogramma Vrije Tijd onder andere de volgende strategische accenten:

- Aansluiten op landelijk beleid.
  - Sterker inzetten op goedbestedende toeristensegmenten als het zakelijk toerisme en evenementen, zodat de bijdrage van het toerisme op de economie wordt vergroot (conform de doelen die het Ministerie van EZ heeft gesteld in de Toerismebrief 2009-2011).
  - Stimuleren van recreatieprojecten en recreatieve routes in landelijk gebied (conform de ambitie van het ministerie van LNV).
- Integrale aanpak.
  Vrijetijdsbeleid heeft raakvlakken met andere beleidsterreinen. De provincie streeft ernaar recreatieprojecten meer te verbinden met toeristische thema's als marketing en innovatie.

De provincie heeft een aantal provinciale merklocaties benoemd. Deze openbaar toegankelijke locaties hebben een landelijke of in elk geval bovenregionale aantrekkingskracht en krijgen minimaal 125.000 bezoekers per jaar. Voorbeelden van zulke locaties zijn het Militair Luchtvaartmuseum, Paleis en tuinen Soestdijk en het Nederlands Spoorwegmuseum. Daarnaast is een aantal locaties nog in ontwikkeling, waaronder Nationaal Kamp Amersfoort bij Leusden, het Mondriaanhuis in Amersfoort en de Pyramide van Austerlitz bij Woudenberg.

Cultuurhistorie

De provincie Utrecht heeft een bijzonder rijk cultuurhistorisch aanbod. Het behoud en het vergroten van de recreatieve belevingswaarden en gebruiksmogelijkheden daarvan is van belang, zowel voor recreërende inwoners als voor toeristen. De binnensteden van Utrecht, Amersfoort, Wijk bij Duurstede en Oudewater zijn cultuurhistorische toppers. Maar ook het landelijk gebied heeft veel structuren en objecten die belangrijk zijn voor de cultuurhistorische beleving. Als voorbeeld noemen wij de Nieuwe Hollandse Waterlinie, de Grebbelinie, de Limes, de Vechtstreek, de Pyramide van Austerlitz en kasteel De Haar.

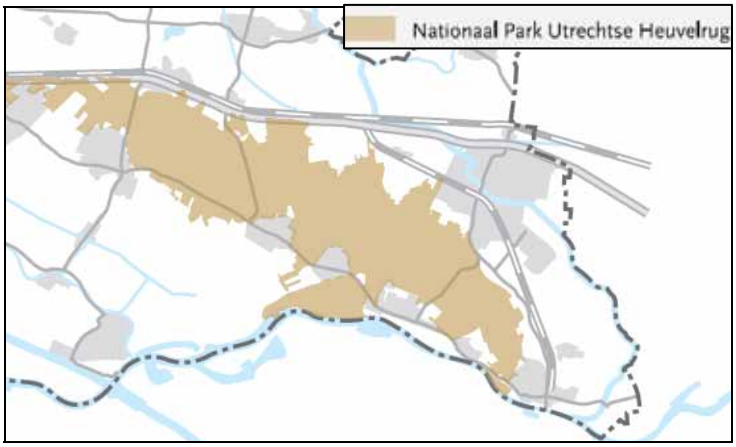
<u>Grebbelinie</u>

Een belangrijk cultuurhistorisch element is de Grebbelinie. Deze loopt parallel aan de Ponlijn. De Grebbelinie is een 60 kilometer lange militaire verdediginglinie uit de achtiende eeuw. De linie is gelegen in het oostelijk deel van Utrecht en het westen van Gelderland en herbergt fraaie natuurgebieden, forten, sluizen, keerkades en kazematten. De Grebbelinie ligt vaak verborgen, als een groen lint in het landschap. Om de Grebbelinie voor iedereen meer herkenbaar en beleefbaar te maken, slaan de provincie Utrecht samen met de provincie Gelderland, twaalf gemeenten, Stichting Vernieuwing Gelderse Vallei (SVGV), Waterschap Vallei en Eem en Staatsbosbeheer de handen ineen. Met het programma 'De Grebbelinie boven water!' steken zij de komende jaren de handen uit de mouwen om elf sleutelprojecten en zo'n honderd kleinere projecten langs de Grebbelinie van de grond te tillen.

Figuur 18 Plankaart Grebbelinie

Utrechtse Heuvelrug

De Utrechtse Heuvelrug is het op één na grootste aaneengesloten bosgebied van Nederland. Heide, schraalland en zandverstuivingen maken hier deel van uit. De Heuvelrug is ook de vestigingsplaats van veel (zorg)instellingen en militaire functies en daarnaast is het een aantrekkelijk woon-, werk- en verblijfsgebied. De belangrijkste kwaliteiten van de Heuvelrug zijn verbonden met het groene karakter en de natuurwaarden.



Figuur 19 Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug

Daarom is het zuidelijk deel van de Heuvelrug in oktober 2003 aangewezen als Nationaal Park. Hiermee geeft de rijksoverheid aan dat de Utrechtse Heuvelrug één van de 18 grote ecosystemen is, die representatief is voor Nederland. Omdat het gebied tevens een belangrijke recreatieve/groene functie vervult voor de hele Randstad, is het van belang voor het functioneren van de nationale ruimtelijke structuur. De huidige begrenzing van het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug is weergegeven in figuur 19.

Het beleid voor de Heuvelrug is gericht op het versterken van de landschappelijke, ecologische en recreatieve samenhang. De provincie ondersteunt op ontsnippering gerichte initiatieven en nemen waar nodig zelf initiatief. Zij ziet goede kansen om de kwaliteit en functionaliteit van de Heuvelrug te versterken. Het uitbreiden van het Nationaal Park voor een groter gedeelte van de Heuvelrug zou goede mogelijkheden bieden voor samenwerking tussen de betrokken partijen om inhoud te geven aan beleid dat is gericht op versterking van de eenheid binnen het gebied.

Recreatief medegebruik gebied Groene Agenda

Op initiatief van landgoederen Den Treek, De Boom, Lockhorst en Nimmerdor en het Utrechts Landschap wordt met de gemeente Leusden, het Waterschap Vallei en Eem en de provincie Utrecht onder de noemer van 'Groene Agenda' intensief samenwerkt om de groene kwaliteiten van Leusden te versterken en in stand te houden. Het doel: 'prachtig groen voor een krachtig Leusden'. De partijen hebben hun doel vastgelegd in het Convenant 'Groene Agenda Leusden', 19 december 2008.

Het gebied rondom Leusden en de diverse landgoederen heeft een grote aantrekkingskracht op wandelaars. Beleefbare natuur dicht bij de stad is daarom ook één van de speerpunten bij het realiseren van de Groene Agenda.

In de Groene Agenda wordt het middengebied zo rustig mogelijk gehouden om verstoring van natuurwaarden te voorkomen. Dit kan worden bereikt door de wandelpaden en het recreatieve medegebruik te concentreren in de randzone op de hoger gelegen delen van het gebied. Door de aanleg van duidelijke paden en een 'blijf op het pad' beleid kunnen de kwetsbare locaties in het gebied worden ontzien.

Het beekdal van de Heiligenbergerbeek wordt beleefbaar gemaakt door op termijn Park Randenbroek te verbinden met het Centraal Buitengebied via een onderdoorgang onder de A28. In het Lockhorsterbos sluit de wandelroute aan op de bestaande wandelpadenstructuur in het bos. Hierbij komt het pad af en toe in de richting van de beek maar loopt er niet langs om daarmee onder andere de ijsvogelpopulatie rust te gunnen. Na een oversteek over de Ponlijn sluit de wandelroute aan op het nieuwe padennetwerk van landgoed Groot Schutterhoef. Ook hier zal het pad niet direct langs de beek lopen.

Het wandelpad vervolgt zich langs de verlegde Maanweg richting de sportvelden. Om de kwetsbare en stille gebieden achter de sportvelden te ontzien, wordt ervoor gekozen het wandelpad niet achter de sportvelden langs te leggen maar voorlangs. De wandelroute maakt het mogelijk een rondje door het gebied te maken, met mooie uitzichten en goede beleving van de afwisselende omgeving.

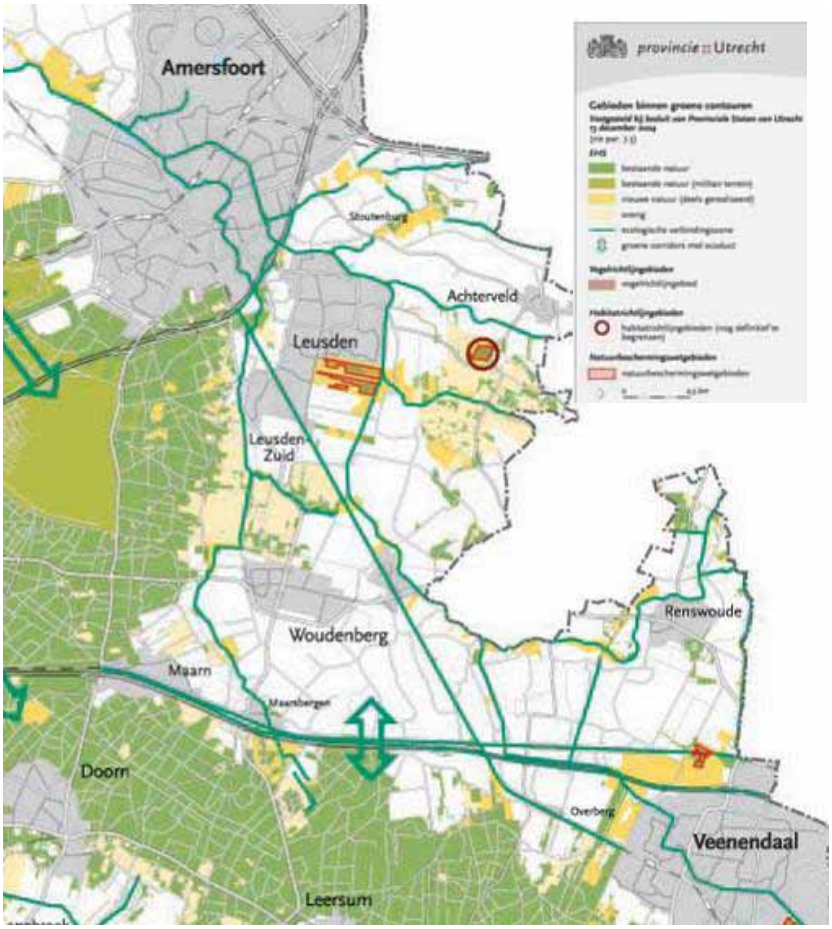
5.3.2 Ecologische Hoofdstructuur: 'Nee, tenzij'-regime in groene contour

De Ecologische Hoofdstructuur is een stelsel van bestaande en nieuw te ontwikkelen natuurgebieden die met elkaar zijn verbonden door ecologische verbindingszones. Een ecologische verbindingszone (EVZ) is een ingericht of nog in te richten gebied dat planten en dieren de mogelijkheid biedt zich tussen bestaande en nieuwe natuurgebieden te verplaatsen. Het tracé van de Ponlijn is gekenmerkt als ecologische verbindingszone. In het Streekplan is de 'groene contour' aangegeven. Dit is de begrenzing van de Ecologische Hoofdstructuur (inclusief

de gebieden die vallen onder de Natuurbeschermingswet) en de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden.

De spoorlijn tussen Amersfoort en Rhenen is EVZ nummer 16 en is in het Streekplan aangegeven als een gebied binnen de groene contour. Het gaat om een verbindingszone tussen biotopen van droge en vochtige heide en schrale graslanden met als gidssoorten rugstreeppad, zandhagedis, patrijs, ree en das.

In het kader van de ontwikkeling van de wijk Tabaksteeg heeft Grontmij een natuurtoets uitgevoerd. Hierbij is het onderzoek ‘Voorkomen Zandhagedis op de Ponlijn’ van Nieuwland uit 2003 betrokken. Het onderzoek van Nieuwland in 2003 heeft zich beperkt tot het mogelijke voorkomen van de zandhagedis op de Ponlijn. Zijdelings is hier ook gekeken naar hazelworm, ringslang en waterspitsmuis (niet systematisch).



Figuur 20 Gebieden binnen de groene contour

Binnen de groene contour geldt het ‘nee, tenzij’-regime: nieuwe plannen, projecten of handelingen binnen en in de nabijheid van deze gebieden zijn niet toegestaan indien deze de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied significant aantasten, tenzij er geen reële alternatieven zijn en er sprake is van redenen van groot openbaar belang.

Om te kunnen bepalen of de wezenlijke kenmerken en waarden van een gebied al dan niet significant worden aangetast door plannen, projecten of handelingen dient de initiatiefnemer hiernaar onderzoek te verrichten. Wordt een plan of project na afweging van belangen toch

toegestaan, dan moet een besluit worden genomen over mitigerende en compenserende maatregelen.

Bij het 'nee, tenzij'-regime worden plannen, projecten of handelingen afzonderlijk beoordeeld. Om een meer ontwikkelingsgerichte aanpak te bevorderen, kan -onder voorwaarden- op gebiedsniveau een 'nee, tenzij'-afweging worden gemaakt (saldobenadering). Dit kan wanneer een combinatie van projecten of handelingen wordt ingediend die tevens tot doel heeft de kwaliteit en/of kwantiteit van de EHS op gebiedsniveau per saldo te verbeteren, bijvoorbeeld als tegelijkertijd een fysieke barrière binnen het beschermde natuurgebied wordt gesaneerd. Door deze saldobenadering kan bijvoorbeeld een meer aangesloten EHS worden verkregen of kunnen EHS-gebieden beter met elkaar verbonden worden. Functies of activiteiten kunnen dan elders binnen de EHS of daarbuiten betere ontwikkelingsmogelijkheden krijgen.

Voor dit gebied geldt niet alleen het 'nee-tenzij'-regime. Ook moet rekening worden gehouden met andere wet- en regelgeving die ruimtelijke consequenties heeft. Het gaat hierbij om de Flora- en Faunawet, de Natuurbeschermingswet en de Vogel- en Habitatrichtlijn.

- Zowel binnen als buiten de EHS kunnen planten en diersoorten voorkomen die op basis van de *Flora- en Faunawet* beschermd zijn. Bij locatiekeuze en ruimtelijke inrichting moet hiermee rekening worden gehouden.
- De *Natuurbeschermingswet* regelt de aanwijzing tot natuurmonument en de daarbij horende wettelijk bescherming. Voor zowel interne als externe handelingen die de natuurwaarde van het monument kunnen beïnvloeden is een vergunning noodzakelijk.
- De *Vogelrichtlijn* heeft de bescherming van alle in het wild levende vogels tot doel. In het gebied rondom de Ponlijn zijn geen beschermingszones aangewezen volgens de Vogelrichtlijn.
- De *Habitatrichtlijn* onderscheidt soortenbescherming en gebiedsbescherming. Soortenbescherming vindt plaats via de Flora- en Faunawet. Op basis van de aanwezigheid van beschermde soorten of habitattypen worden gebieden voor gebiedsbescherming aangewezen. De Ponlijn is geen Habitatrichtlijngebied.

5.3.3 Beheer EVZ

ProRail beheert de bermen van alle in gebruik zijnde spoorlijnen op ecologische wijze; er wordt af en toe gemaaid en het maaisel wordt afgevoerd. Voor het niet in gebruik zijnde spoortraject tussen Leusden Zuid en de A12 heeft Landschapsbeheer Utrecht in 1994 een beheer- en inrichtingsvoorstel gemaakt. Er werd voorgesteld de dijktaluds te verkopen aan een natuurbeschermingsorganisatie. De NS ging hier echter niet mee akkoord. Wel stond de NS welwillend tegenover het afsluiten van een beheersovereenkomst met het Utrechts Landschap. Een beheersovereenkomst is echter nooit afgesloten. Het niet in gebruik zijnde deel van de spoorlijn is momenteel dan ook sterk verruigd in tegenstelling tot de trajecten die wel beheerd worden.

5.3.4 Groene Agenda Leusden

De ambities van de Groene Agenda

Op initiatief van landgoederen Den Treek, De Boom, Lockhorst en Nimmerdor en het Utrechts Landschap wordt met de gemeente Leusden, het Waterschap Vallei en Eem en de provincie Utrecht onder de noemer van 'Groene Agenda' intensief samenwerkt om de groene kwaliteiten van de twee gebieden in Leusden te versterken en in stand te houden. Het doel: Prachtig groen voor een krachtig Leusden. De partijen hebben hun doel vastgelegd in het Convenant 'Groene

Agenda Leusden', 19 december 2008. Het realisatieplan van het convenant is opgesteld door Stichting Vernieuwing Gelderse Vallei (SVGV). In figuur 21 zijn de twee plangebieden weergegeven.

Figuur 21 Ligging plangebied Groene Agenda en deelgebieden

De ambities van de Groene Agenda zijn:

- In het Centraal Buitengebied is gekozen voor een blijvende robuuste groene inrichting met agrarisch gebruik. Daarmee wordt integraal uitvoering gegeven aan doelstellingen voor natuur, ecologische verbindingen, versterking van landschap, duurzame grondgebonden landbouw en recreatie. Schakel in het ecologisch netwerk van Heuvelrug en Gelderse Vallei. Landschappelijke nadruk ligt op de beleving van het beekdal van de Heiligenbergerbeek. Toegankelijk voor wandelaars.
- Het gebied Schoolsteegbosjes-Langesteeg wordt geheel ingericht voor natuur. De Schoolsteegbosjes-Langesteeg is essentieel als schakel in de robuuste ecologische verbinding tussen de Heuvelrug en Veluwe. Er komen enkele wandelpaden.

Beleidskaders

Enkele beleidskaders zijn leidend binnen het plangebied. De Heiligenbergerbeek dient volgens de Europese Kaderrichtlijn Water in 2015 ecologisch en chemisch van een goede kwaliteit te zijn. Daarnaast is de beek aangewezen als natte ecologische verbindingszone binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Door het gebied loopt een spoorlijn (Ponlijn) die nog zeer beperkt gebruikt wordt, en aangewezen is als droge ecologische verbindingszone binnen de EHS. Verder ligt het bosgebied Lockhorst binnen de EHS en zijn enkele fragmenten in het landschap aangewezen als nieuwe, of bestaande natuur. Ten behoeve van de ontsluiting van de nieuwe wijk Tabaksteeg wordt de Maanweg verlengd en verlegd waardoor deze het zuidelijk deel van het plangebied doorkruist.

Figuur 22 Ecologische Hoofdstructuur

Maatregelen bij de Ponlijn

Naast de Heiligenbergerbeek, worden maatregelen genomen om het dijklichaam van de Ponlijn in de toekomst als droge ecologische verbindingszone te laten functioneren. De Ponlijn sluit aan op de Robuuste ecologische verbindingszone Veluwe – Heuvelrug die ten zuiden van het Centraal Buitengebied loopt. Om die reden zijn langs dit deel van de Ponlijn extra hectares opgenomen als zoekgebied nieuwe natuur. De inrichting richt zich op planten en dieren van droge en vochtige heiden en droge schraalgraslanden en zorgt voor een verbinding tussen de landgoederen en de Heuvelrug.

De inrichting en het beheer van deze ecologische verbindingszone zijn nog niet optimaal.

Onderdeel van de Groene Agenda is het aanpassen van inrichting en beheer van de Ponlijn, zodat planten en dieren deze als migratieroute en tijdelijk leefgebied gaan gebruiken. Een eerste stap hiertoe heeft de provincie gezet met het opstellen van een streefbeeld voor de hele droge EVZ met maatregelen voor inrichting, beheer en onderhoud.

Landschappelijke kwaliteit Leusden

Vanuit cultuurhistorisch en landschappelijk oogpunt is het wenselijk om de landschappelijke en natuurkwaliteiten in het landbouwgebied te behouden en waar nodig te versterken. Ondanks vele ontwikkelingen is de historische structuur in het gebied nog goed zichtbaar. Dit is terug te zien in kenmerken van een kleinschalig landschap zoals singels, houtwallen en slootjes. Daarnaast zijn dergelijke kleinschalige landschappen waardevolle leefgebieden voor soorten, zoals de steenuil, marterachtigen en vleermuizen. Juist de afwisseling binnen het gebied tussen vergezichten en kleinschalig landschap maakt dit gebied verrassend. Kavelgrenzen worden weer zichtbaar gemaakt door de aanplant van singels en zichtlijnen van de landgoederen blijven behouden.

5.4 Verslag expertmeeting

5.4.1 Kenmerkende onderdelen van het gebied

Als start van de expertmeeting is de aanwezigen gevraagd aan te geven welke specifieke cultuurhistorische, recreatieve en ecologische elementen in het gebied rondom het tracé van de Ponlijn aanwezig zijn. Dit leverde het volgende overzicht op:

Cultuurhistorie

- De Grebbelinie en het Valleikanaal.
- Slagenverkaveling t.n.v. Woudenberg, nog duidelijk herkenbaar en origineel.
- Slagenverkavelingen en blokverkaveling als gevolg van ontginning, ten zuiden van Woudenberg (middeleeuws).
- Ringwal rondom Maarsbergen: oude middeleeuwse ringwal die de Oude Heerlijkheid beschermde tegen wateroverlast.
- Oude Hessenweg door de kernen Woudenberg, Scherpenzeel, Renswoude: weg over zandkoppen heen die de Utrechtse Heuvelrug verbond met de Gelderse Vallei.
- De Ponlijn zelf, inclusief wachthuisjes, et cetera. De wachthuisjes worden allemaal nog bewoond (Leusden en Woudenberg).
- Landgoed De Boom.
- Heiligenberg, tussen Leusden en Amersfoort
- Lokhorst, begin van Amersfoort met archeologische restanten.

Recreatie

- Het gebied wordt gekenmerkt door recreatief medegebruik: geen kerngebied of ontwikkelingsgebied. Het feitelijk accent ligt op het kleinschalig karakter: openluchtrecreatie, wandelen, fietsen, geen grote bronpunten of attractiepunten en geen grote toeristische trekpleisters.
- Centrum Amersfoort en het centrum van Veenendaal. De Ponlijn zou beide steden verbinden met hun mogelijkheden tot recreatief bezoek/winkelen. Momenteel is de grootste stroom gericht op Amersfoort. De bestedingen in Veenendaal zijn echter groter dan in Amersfoort als gevolg van de sterke regionale functie van dit centrum en het feit dat inwoners van Veenendaal zelf erg veel lokaal kopen.
- Nieuwe Grebbelinie wordt helemaal opgeknapt en is daarmee een belangrijke kapstok voor recreatie. Bij het Fort aan het Buurtsteeg (ten noorden van Veenendaal) is een bezoekerscentrum gepland. Verder is een aantal andere entreepunten benoemd. Entreepunten zijn de plaatsen vanwaar de Grebbelinie bezocht kan worden.
- Ouwehands Dierenpark in Rhenen.
- Grebbeberg en de fortificaties daar als onderdeel van de Grebbelinie.
- Opstappunt Utrechtse Heuvelrug, ten zuiden van Veenendaal.
- Fietsknooppuntennetwerk en wandelknooppunten in het gebied (tussen Woudenberg, Scherpenzeel en Veenendaal ook een aantal klompenpaden).
- Momenteel wordt een recreatievisie gemaakt voor de Utrechtse Heuvelrug, waarin alle groene poorten en opstappunten worden benoemd.

Verder zou de Ponlijn zelf een toeristische attractie kunnen worden, bijvoorbeeld met het gebruik van een historische trein of iets dergelijks. NB: De Veluwse stoommaatschappij is nog altijd in Woudenberg gevestigd.

Natuur en ecologie

- De Grebbelinie, de Woudenbergse Grift en de Heiligenbergerbeek zijn ecologische verbindingszones. Ook de spoorzone Utrecht-Arnhem en de snelweg is een droge EVZ.
- 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. Dit levert hele specifieke soorten op en dat geeft een hoge ecologische waarde. Dit wordt versterkt door de aanwezigheid van sloten langs de dijk waardoor onder aan de dijk kwelwerking optreedt terwijl de dijk bovenop droog blijft. Hierdoor bestaan op heel korte afstand twee totaal verschillende biotopen wat heel bijzonder is voor deze dijk.
- Na 10 jaar EHS zijn in 2001 als onderdeel hiervan robuuste verbindingen geïntroduceerd. Deze zijn nu in uitvoering. Er dient een robuuste ecologische verbindingszone te worden gecreëerd vanuit Barneveld richting de Utrechtse Heuvelrug (van noordoost naar zuidwest tussen Leusden en Woudenberg door). Een dergelijke zone is minimaal ongeveer een kilometer breed en dient als verbinding om het edelhert en andere soorten in staat te stellen om van het ene gebied naar het andere te trekken. Omdat het nu nog gaat om een zoekplan, gaat er nog geen beschermende werking vanuit. De provincie is leidend bij het zoekproces. Bij reactivering van de Ponlijn zouden forse compenserende maatregelen moeten worden genomen om de verbindingszone alsnog mogelijk te maken.
- Leusden is bezig met het ontwikkelen van het stedelijk uitloopgebied de Schammer. Verder zijn in de Groene agenda Leusden de gebieden met een belangrijke natuur- en ecologische waarde opgenomen (Centraal Buitengebied en Schoolsteegbosjes-Langesteeg).

5.4.2 Effecten reactivering Ponlijn op ecologie, natuur en recreatie

Vervolgens is een discussie gevoerd over de mogelijke positieve en negatieve effecten van de reactivering voor ecologie, natuur en recreatietoerisme.

Positieve effecten reactivering Ponlijn

- Toename aantrekkelijkheid en uitwisseling tussen Amersfoort en Veenendaal, wat een positief effect kan hebben op het horecabezoek, winkelbezoek, et cetera (verbinding van twee binnensteden). Wel is onduidelijk wat dit echt kan opleveren.
- De Ponlijn biedt een betrekkelijke kans bij het bereikbaar maken van de Grebbelinie. Bij Woudenberg is een entreepunt om het gebied binnen te treden. In combinatie met de Ponlijn zou hier iets te creëren zijn. Nu is de toegang vooral gericht op station De Klomp (bezoekerscentrum). Dit heeft meer perspectief dan een station aan de Ponlijn.
- Wellicht kunnen de wachterhuisjes beter ‘beleefbaar’ worden gemaakt.
- De spoorlijn kan versterkend werken voor de fiets- en wandelstructuur. Tegelijkertijd is daarmee het spoortracé zelf niet meer beschikbaar om over te wandelen.
- Mogelijke afname van het autoverkeer waarmee de provinciale wegen worden ontlast en de uitstoot afneemt.

Negatieve effecten reactivering Ponlijn

- Op de spoorlijn heeft zich in de loop der tijd interessante natuur ontwikkeld. Vooral droge, schrale graslanden met bijbehorende fauna. De lijn 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. Reactivering van de spoorlijn zal tot verlies van dit habitat/leefgebied leiden. De levenbarende hagedis is een soort van tabel 2 van de Flora- en Faunawet. Hazelworm, zandhagedis en ringslang zijn tabel 3. Voor tabel 3 soorten moet bij een ontheffingsaanvraag worden aangetoond dat er geen alternatieven zijn en er sprake is van een groot openbaar belang. Het leefgebied moet vervolgens gecompenseerd worden.
- De spoorlijn is een ecologische verbindingszone in het provinciale EHS-beleid. Bij reactivering zal deze functie verloren gaan door het verlies aan bestaande natuurwaarden (ruimtebeslag spoor) en het ontbreken van mogelijkheden voor natuurontwikkeling als gevolg van bedrijfsvoering (eisen die vanuit exploitatie aan beheer en onderhoud van de baan worden gesteld). De praktijk leert dat dit ook met ecologisch bermbeheer niet tegen te gaan is. Er is onvoldoende ruimte om spoor en EVZ te combineren. Daarbij zal het gebruik van het spoor een verstorende werking hebben waardoor de kwaliteit van de natuur in de bermen afneemt en niet geschikt is voor een EVZ.
- De spoorlijn doorkruist de (toekomstige) robuuste verbinding tussen Veluwe en 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 verbindingszone betekenen. Hiervoor zullen ontsnipperende maatregelen moeten worden getroffen, zoals de aanleg van een ecoduct. Dat is complex en duur.
- Door een koppeling van de Pondijk en de Grebbedijk kunnen beide zones elkaar goed versterken. Als er een wegvalt, is dat onherstelbaar. Er zijn immers nauwelijks droge gronden in het gebied dus valt er lokaal niet te compenseren.
- De reactivering zorgt voor extra barrièrewerking op kruisende EVZ's. Bij reactivering zal de barrièrewerking ontsnipperd moeten worden. De maatregelen hiervoor zijn afhankelijk van de diersoorten. Het ambitieniveau voor robuuste verbindingen is echter groter dan voor de EVZ. Bij robuuste verbindingen wordt op leefgebiedniveau gekeken. Maatregelen voor deze verbindingen zijn over het algemeen groter dan voor EVZ.
- De bezwaren die gelden voor het reactiveren van het spoor gelden in versterkte mate voor de aanleg van een busbaan op het spoordijklichaam. Alternatieven zouden vooral gezocht moeten worden in (snelle) busverbindingen via bestaande (aangepaste?) wegen.

Volgens de deskundigen wegen de negatieve effecten erg zwaar vanuit ecologisch oogpunt. Omdat het om een EVZ gaat, kan dit wettelijk alleen bij 'groot maatschappelijk belang' en dient de teloor gegane natuur te worden gecompenseerd. Dit is echter niet of nauwelijks mogelijk in het gebied en daarmee zou een uniek stuk natuur verdwijnen.

5.4.3 Effecten reactivering Ponlijn op de waterkering

De Ponlijn kan een waterkerende werking hebben: in de huidige situatie treedt aan beide zijden van de Ponlijn schade op bij een overstroming van de Nederrijn. Bij versteviging van de dijk treedt meer schade op aan de oostzijde. Per saldo maakt dit niet uit. Overigens is bij evacuatie een extra noord- zuidverbinding altijd interessant.

5.5 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.
- Bij een eventuele reactivering van de Ponlijn zijn de negatieve effecten veel groter dan de positieve. De functie als ecologische verbindingszone van de spoorlijn zal verloren gaan. Tevens vormt een gereactiveerde Ponlijn een barrière voor de aan te leggen robuuste verbindingszone tussen Utrechtse Heuvelrug en Veluwe.
- Reactivering van de Ponlijn heeft geen echte toegevoegde waarde ten behoeve van de waterkering. Wel is een extra noord-zuid evacuatieroute bij (dreigende) overstromingen altijd welkom.

6. Investeringskosten infrastructuur (19-06-09)

6.1 Hoofdvragen

Tijdens deze expertmeeting stonden de volgende vragen centraal:

- Welke infrastructurele aspecten spelen een rol bij de reactivering van de Ponlijn, uitgaande van de goedkoopste oplossing:
  - Amersfoort-Veenendaal Centrum.
  - Twee ritten per uur.
  - Dieseltractie.
  - Simpelste uitvoeringsvorm (lighttrain), rekening houdend met het feit dat moet kunnen worden ingevoegd op het hoofdspoor bij De Haar en de samenloop met goederen op het traject Amersfoort-Leusden.
- Geef kwalitatief aan waarom dit aspect speelt en wat de consequenties zijn.
- Geef per aspect op basis van kentallen een inschatting van de kosten. Hiermee wordt een indicatie gegeven van het minimale bedrag dat gemoeid is met de reactivering: de ondergrens.
- Geef een doorkijk naar de consequenties wanneer zou worden overgegaan op elektrische tractie (kosten bovenleiding) en geef aan wat het zou betekenen als de frequentie wordt verhoogd van twee naar vier ritten per uur (qua infrastructuur en capaciteit op station Amersfoort en bij Veenendaal (inclusief invoegen op hoofdspoor).

6.2 Aanwezigen

Experts

- Peter Stam, ProRail (projectmanager)
- Rik van Haaren, ProRail (capaciteitsmanagement netwerkontwikkeling)
- Jerry van Veenendaal, Movares (senior adviseur)

Betrokkenen

- Ewout Fennis, provincie Utrecht (projectleider Ponlijn)

6.3 Achtergrondinformatie

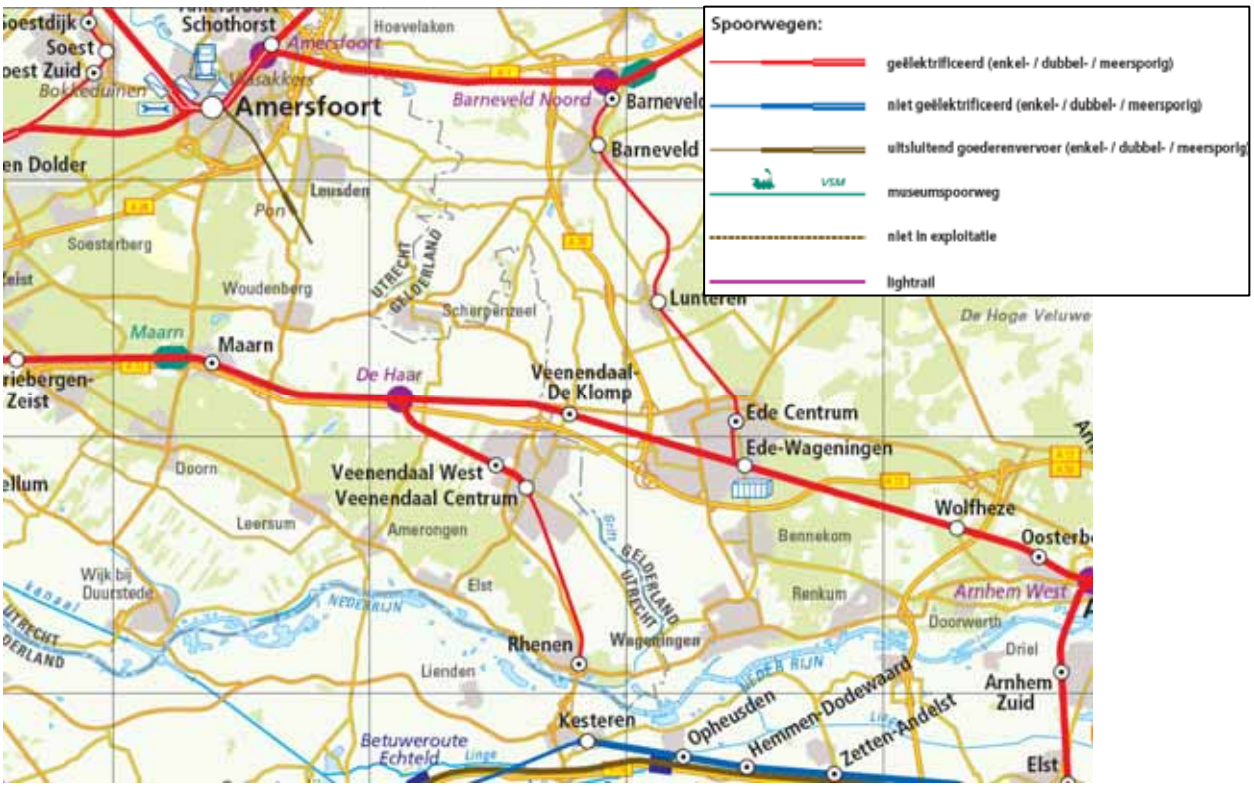
6.3.1 Leeswijzer

In de afstudeerrapporten ‘studie haalbaarheid spoorverbinding Amersfoort-Nijmegen’ van Van Odijk en ‘ Reactivering spoortracé Amersfoort-Kesteren verkeers- en vervoerskundige haalbaarheid’ van Bennink en Oude Wesselink (beiden uitgevoerd bij Arcadis) is de benodigde nieuwe infrastructuur voor het reactiveren van de Ponlijn bekeken. Deze twee rapporten zijn als basis genomen bij de expertmeeting. In de achtergrondinformatie zijn diverse punten uit deze rapportages opgenomen. In de volgende paragrafen zijn de onderdelen van het hele tracé benoemd, zoals de onderbouw, de stations en de beveiliging.

6.3.2 Uitgangsituatie

Het tracé

In figuur 23 is de huidige situatie tussen Amersfoort – Veenendaal – Rhenen – Kesteren weergegeven.



Figuur 23 Huidige situatie spoor

Uitgangspunten bij de discussie

- Amersfoort – Veenendaal Centrum.
- Frequentie van twee keer per uur (doorkijk naar vier keer per uur).
- Dieseltractie (doorkijk naar elektrische tractie).
- Bestaand goederenvervoer naar Pon moet gehandhaafd blijven.
- Treindiensten op Veenendaallijn mogen geen nadelige effecten ondervinden.
- Minimaal een halte bij Pon, Woudenberg/Scherpenzeel.
- Dienstregeling moet passen binnen NS-dienstregeling.
- Exploitatiekosten = beheer- en voertuigkosten.
- Investering = eenmalige aanlegkosten en materiaalkosten.

In de stagerapporten staat aangegeven dat de kosten van het jaarlijks onderhoud ongeveer 1,5% van de investeringskosten zijn.

6.3.3 Benodigde infrastructuur

Systeemkeuze en beveiliging

Vraag:

- *Lightrail of lighttrain?*
- *Wat is mogelijk binnen de uitgangspunten?*
- *Welke eisen worden gesteld aan de beveiliging en wat betekent dat voor de Ponlijn?*

Onderbouw

Uitgangspunt: bestaande onderbouw (spoordijk) volstaat en hoeft niet te worden aangepast. Hiervoor hoeven geen kosten te worden meegenomen.

Het tracé

Tracé station Amersfoort – Pon

Huidige kenmerken:

- enkelspoor;
- geen bovenleiding;
- geen beveiliging;
- wel AHOB's (Automatische Halve Overweg Bomen).

Van Odijk geeft aan dat de overwegen Arnhemseweg en Smaragdweg in slechte staat zijn en dat deze vervangen moeten worden.

De volgende informatie is vanuit Pon gegeven:

- Naar Pon rijden nu op werkdagen één tot drie treinen met auto's en daarnaast wagons met onderdelen. Pon verwacht een groeiscenario en verwacht dus dat het aantal treinen niet zal afnemen.
- De milieuvergunning van Pon laat spoorbewegingen tussen 07.00 en 19.00 uur toe. Binnen die tijd is het afhankelijk van de aanvoer hoeveel malen per dag er treinen rijden. De momenten liggen vast in een spoorboekje en zijn in nauw overleg met Pon vastgesteld om leegloop van uren tussen twee treinen te voorkomen.
- De wagons rangeren op dit moment op het doorgaande spoor. Vanwege het rangeren is het spoor zeker een half uur in gebruik per trein.

Tracé Pon – Woudenberg

Kenmerken

- enkelspoor;
- spoor in slechte staat en begroeid.

Van Odijk: kruising met N224 voorzien van een Harmelen overweg constructie met AHOB.

Woudenberg – De Haar

Kenmerken

- geen spoor;
- wel dijklichaam;
- er is geen tunnel of brug aanwezig om de A12 of het spoor tussen Arnhem en Utrecht te overbruggen.
- tracé onbebouwd, maar er zijn wel gebouwen tegen het tracé gebouwd.

Tracé De Haar – Veenendaal – Rhenen

Kenmerken:

- maakt deel uit van operationele lijn Utrecht – Veenendaal – Rhenen;
- dubbelspoor tot Veenendaal Centrum;
- keerspoor bij Veenendaal Centrum;
- enkelsporig tot Rhenen;
- geëlektrificeerd met bovenleiding;
- beveiliging (ATB);
- om de A12 en de spoorlijn Utrecht – Arnhem te overbruggen is een ongelijkvloerse kruising aangebracht.

6.3.4 Stations

In het rapport van Bennink en Oude Wesselink staan vier mogelijke haltepakketten. Hierbij wordt ook een doorkijk gegeven naar een doortrekking via Rhenen naar Kesteren. In deze studie worden dit (in principe) buiten beschouwing gelaten.

Tabel 13 haltepakketten voor de Ponlijn (Bron: Bennink en Oude Wesselink)

	1	2	3	4
Amersfoort	X	X	X	X
Amersfoort Centrum	X			
Transferium A28	X			
Leusden Pon	X	X	X	X
Woudenberg/Scherpenzeel	X	X	X	
Transferium A12 – De Haar	X			

Veenendaal West	X	X	X	
Veenendaal Centrum	X	X	X	X
Veenendaal Zuid	X	X		
Achterberg/Rhenen Noord	X			
Rhenen	X	X	X	X
Kesteren	X	X	X	X
Totaal (excl. eind- en beginpunt)	10	6	5	3

6.3.5 Kostenraming

De volgende kosten zijn begroot door Bennink en Oude Wesselink voor de investeringskosten.

Tabel 14 Investeringskosten Ponlijn (Bron: Bennink en Oude Wesselink)

Probleem	**Oplossing**	**Aantal**	**Investerings-kosten (per stuk)**	**Totaal**
Verouderd spoor	Upgrade spoor Amf-Lsd	5,3 km	600.000	3.180.000
Ontbreken spoor	Aanleg spoor Lsd-Har	8,8 km	1.111.331	9.779.713
Geen treinbeveiliging Amf-Har	ATB-NG	14,1 km	351.793	4.960.281
Onbeveiligde overwegen	AHOB's	7x	80.000	560.000
Overbrugging spoorlijn Ah-Ut	Kunstwerk	1x	1.966.800	1.966.800
Overbrugging A12	Kunstwerk	1x	2.187.600	2.187.600
Aansluiting Veenendaallijn	Wissel en spoor	1x	880.468	880.468
Overige werkzaamheden	Grondwerk etc.	1x	210.575	210.575
			Totale investeringskosten	**24 miljoen**
			Totale onderhoudskosten	**0.36 miljoen**

Bij een eventuele doortrekking naar Kesteren zijn de volgende aanvullende kosten begroot:

Tabel 15 Extra investeringskosten Ponlijn bij doortrekking naar Kesteren (Bron: Bennink en Oude Wesselink)

Probleem	**Oplossing**	**Aantal**	**Investerings-kosten (per stuk)**	**Totaal**
Ontbreken spoor Rhn-Ktr	Aanleg spoor Lsd-Har	3,6 km	1.111.331	4.000.792
Geen treinbeveiliging Rhn-Ktr	ATB-NG	3,6 km	351.793	1.266.455
Onbeveiligde overwegen	AHOB's	6x	80.000	480.000
Overige werkzaamheden	Grondwerk etc.	1x	1.012.000	1.012.000
Overbrugging Nederrijn	Kunstwerk	1x	14.058.000	14.058.000
			Totale investeringskosten	**45 miljoen**
			Totale onderhoudskosten	**0.67 miljoen**

Op basis van de haltepakketten ramen Bennink en Oude Wesselink de investeringskosten voor de haltepakketen op:
Pakket 1: 1,3 miljoen
Pakket 2&3: 1,18 miljoen
Pakket 4: 0,55 miljoen
Men rekent €260.000 voor een station (voor Woudenberg-Scherpenzeel 285.000 euro).

6.4 Verslag expertmeeting

6.4.1 Uitgangspunten

In dit onderzoek dient een indicatie te worden gegeven van de infrastructuurkosten bij reactivering van de Ponlijn. Normaal gesproken worden deze kosten mede gebaseerd op de uitkomsten van het verkeersmodel van de NS. Hierin is de dienstregeling verweven. Dit wordt vertaald in een infrastructuurmodel. Vervolgens wordt in een verkenningenstudie (doorlooptijd: enkele maanden) een eerste inschatting gemaakt van de kosten op basis van ontwerpschetsen (1:1000).

In deze studie is er onvoldoende tijd om deze exercitie uit te voeren. Daarom zijn de volgende uitgangspunten gekozen, op basis waarvan de kosten voor de infrastructuur geschat:

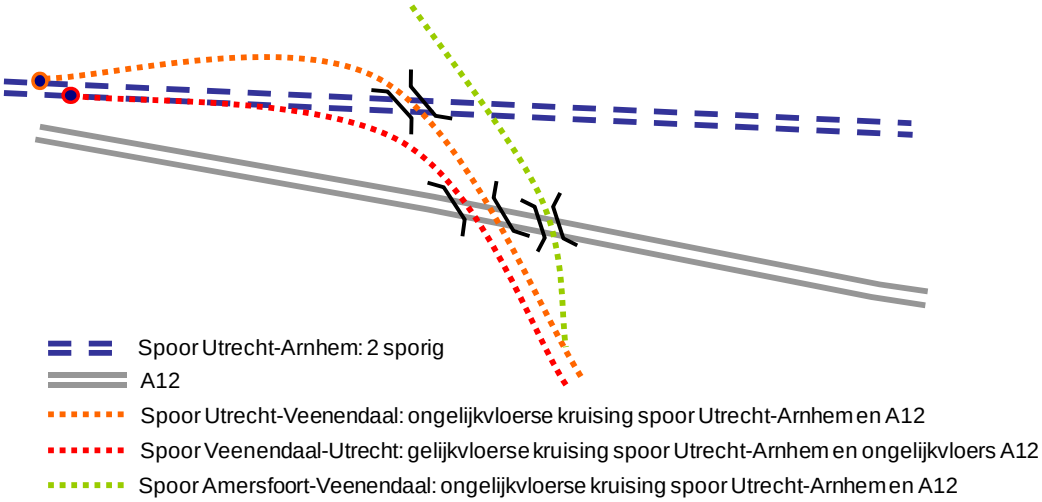
- Een verbinding tussen stations Amersfoort en Veenendaal Centrum.
- Twee ritten per uur, mogelijk in de toekomst uitbreiding naar vier ritten per uur. Een eerste globale toetsing door NS leert dat een frequentie van twee ritten per uur mogelijk is met twee treinen. Naast de halteringen in Amersfoort en Veenendaal (vijf minuten) kunnen nog maximaal drie andere stations worden aangedaan.
- Dieseltractie, mogelijk in de toekomst geëlektrificeerd.
- Er is ruimte op de spoorlijnen Utrecht-Arnhem en Utrecht-Rhenen om de ritten van de nieuwe verbinding in te passen. Treindiensten op de Veenendaallijn en de lijn Utrecht-Arnhem mogen echter geen nadelige effecten ondervinden. Een eerste globale toetsing door NS leert dat er mogelijk problemen kunnen ontstaan met het keren in Veenendaal Centrum bij vier ritten per uur. Indien wordt doorgereden naar Rhenen ontstaat hier een kwetsbare situatie omdat de trein vanuit Amersfoort moet binnenkomen en weer vertrekken terwijl een NS-trein staat te keren. In ieder geval is een perronverlenging in Rhenen dan noodzakelijk maar om de betrouwbaarheid te verzekeren, dienen beter twee perrons te worden aangelegd.
- Bestaand goederenvervoer naar Pon moet gehandhaafd blijven.
- Minimaal één halte in Leusden en Woudenberg-Scherpenzeel.
- De Ponlijn halteert op een voorstation in Amersfoort. Het aanlanden in Amersfoort op de bestaande perrons is erg ingewikkeld. Het vergt een grote investering als bestaande spoorlijnen (intercity hoofdroute) moeten worden overbrugd of gekruist. Daarnaast is er mogelijk onvoldoende perroncapaciteit. In ieder geval is er op de lage sporen (1/2) in de spits nagenoeg geen ruimte meer beschikbaar.
- Er wordt uitgegaan van treinbeveiliging in plaats van trambeveiliging. Het beveiligingsniveau voor een trein is over het algemeen hoger dan het beveiligingsniveau van een tram. Echter, als een tram rijdt op enkelspoor met een snelheid van meer dan 70 kilometer per uur, dan is ook de hogere beveiliging nodig. Het beveiligingsniveau van een tram kan omlaag, indien de tram langzamer rijdt of overal dubbelspoor is aangelegd. Langzamer rijden is in het geval van de Ponlijn geen optie omdat dan de halfuursfrequentie niet met twee treinen wordt gehaald, en dubbelspoor is geen optie omdat dit veel extra investeringen zou vergen.

Met nadruk wordt erop gewezen dat het hier gaat om een eerste globale inschatting van de (minimale) kosten voor het reactiveren van de Ponlijn. Ervaringen leren dat er nog grote marges kunnen optreden ten opzichte van de werkelijke aanlegkosten. De resultaten mogen dan ook niet anders dan als eerste indicatie worden gehanteerd. De in dit hoofdstuk gepresenteerde kosten kunnen worden gezien als een ondergrens. De werkelijke kosten kunnen hier nog sterk van afwijken. Naar verwachting zullen de werkelijke kosten hoger uitvallen omdat het bereik van het project nog niet volledig is.

6.4.2 Aanleggen onderbouw en bovenbouw

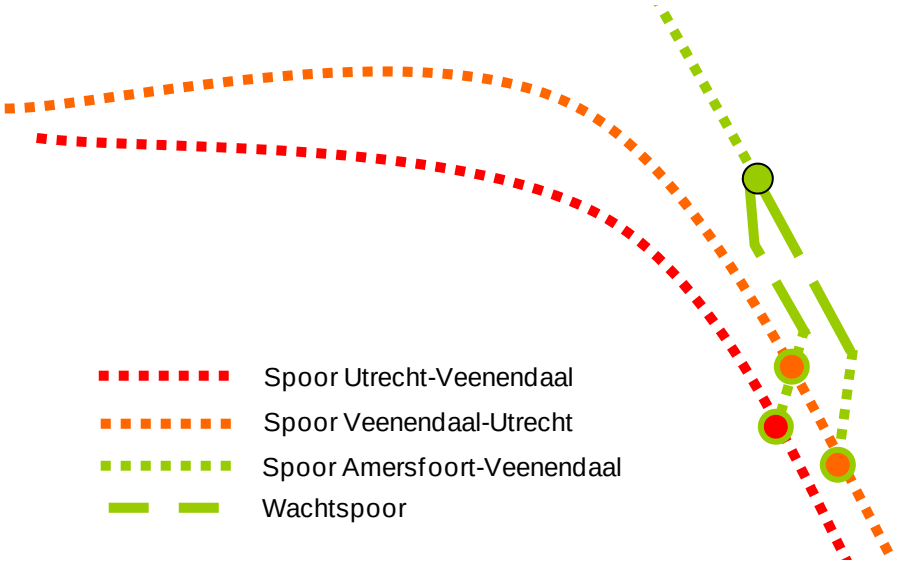
Invoegen op bestaand spoor bij De Haar

Bij De Haar dient de Ponlijn in te voegen op het bestaande spoor en moet de A12 gekruist worden. Dit is een erg lastig punt. De huidige situatie dient goed bestudeerd te worden, voordat hier een definitieve oplossing kan worden ontworpen. Het is waarschijnlijk erg lastig om op hoogte in te voegen op de spoorlijn Utrecht-Veenendaal. Als dit al kan, dan zijn de kosten waarschijnlijk minstens even hoog als het bouwen van twee nieuwe viaducten. Daarom gaan de experts in de kostenberekening uit van het bouwen van twee nieuwe viaducten. Het viaduct over het spoor wordt geraamd op 3 miljoen euro, over de A12 op 4 à 5 miljoen euro. Inclusief onderbouw, rails en kunstwerken schatten de experts deze aansluiting totaal in op 12 miljoen euro.



Figuur 24 Schets van de nieuwe situatie bij overbrugging A12 en spoor Arnhem-Utrecht

Om een betrouwbare dienstregeling te maken zijn extra wachtsporen nodig. Een mogelijk vertraagde trein op de lijn Amersfoort-Veenendaal mag immers de dienstregeling tussen Veenendaal en Utrecht of Arnhem en Utrecht niet verstoren. Hieronder is een mogelijke oplossing met wissels schematisch weergegeven. Deze oplossing met drie wissels, een kruis en bovenbouw schat men in op 6 miljoen euro.



Figuur 25 Schets invoeging op huidige spoor Utrecht-Veenendaal-Rhenen

Tracé De Haar – Woudenberg

Op dit tracé is het spoorlichaam nog aanwezig. Daarnaast zijn de viaducten nog intact. Op sommige plaatsen ligt er een stukje weg op het spoor. De volgende zaken zijn noodzakelijk:

- De bomen en struiken moeten voor een deel worden verwijderd. Dit kan een negatieve invloed hebben op de stevigheid van het talud. Dit moet daarom mogelijk worden verstevigd.
- Op sommige plaatsen is het talud te steil, dit dient te worden aangepast.
- De viaducten zijn oud en moeten worden opgeknapt. Het is niet duidelijk hoe de exacte staat van de viaducten is. Bij de reactivering van het tracé Veenendaal-Rhenen zijn destijds alle viaducten aangepast aan de toenmalige kwaliteitseisen. We gaan er daarom van uit dat bestaande kunstwerken op dit tracé ook moeten worden aangepast of versterkt.
- In de buurt van Woudenberg dienen mogelijk enkele zaken met afwatering worden aangepast. Dat betekent dat een sloot of greppel moet worden aangelegd.

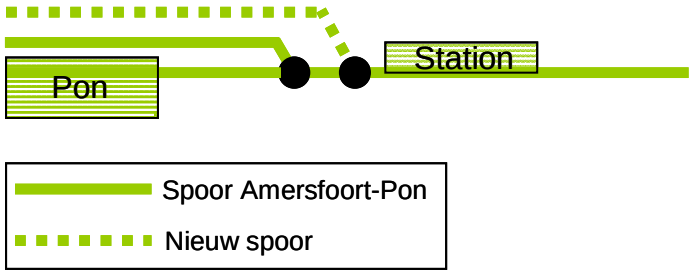
Het aanpassen van de onderbouw op dit deeltracé wordt geschat op 2 miljoen euro.

Over een lengte van 8,8 kilometer moet nieuwe bovenbouw worden aangelegd. Hierbij wordt uitgegaan van enkelspoor. Eventuele inhaalsporen bij stations worden meegenomen bij paragraaf 6.4.3. Stations. Per kilometer bovenbouw met simpel uitgevoerde overwegen mogen we uitgaan van 1 miljoen investeringskosten. Dat betekent dat de kosten voor de bovenbouw kunnen worden geschat op circa 8,8 miljoen.

Tracé Woudenberg-Leusden

Het tracé bij Leusden wordt nog gebruikt door auto-importeur Pon. Naar Pon rijden nu op werkdagen één tot drie treinen met auto's en wagons met onderdelen. Pon verwacht een groeiscenario en verwacht dus dat het aantal treinen niet zal afnemen. De milieuvergunning van Pon laat spoorbewegingen tussen 07.00 en 19.00 uur toe. Binnen die tijd is het afhankelijk van de aanvoer hoeveel keer per dag er treinen rijden. De momenten liggen vast in een spoorboekje en NS heeft dit in nauw overleg met Pon vastgesteld om leegloop van uren tussen twee treinen te voorkomen. De wagons rangeren op dit moment op het doorgaande spoor. Vanwege het rangeren is het spoor zeker een half uur in gebruik per trein.

Op dit moment zijn er twee sporen bij Pon. Eentje loopt dood, eentje gaat naar een loods van Pon. De huidige situatie bij Pon vraagt al om een derde spoor, aangezien rangeren lastig is en lang duurt. Om processen rondom Pon niet te frustreren en daarnaast een betrouwbare dienstregeling te kunnen bieden voor de lijn Amersfoort-Veenendaal, stellen de experts voor een stukje extra spoor aan te leggen. De processen ten behoeve van het goederen- en personenvervoer worden dan net voor Pon uit elkaar gehaald. De kosten voor een nieuwe wissel, ongeveer 1 kilometer spoor en de bouw van de baan worden geschat op 2 à 3 miljoen euro.



Figuur 26 Schets situatie Pon

Tracé Leusden-Amersfoort

Het tracé tussen Leusden en Amersfoort wordt nu bereden door goederentreinen. De inschatting is dat het spoor zal moeten worden vernieuwd:

- er zal sneller gereden worden dan met de huidige goederentreinen;
- er worden hogere comforteisen gesteld voor personentreinen dan voor goederentreinen (met name op overwegen).

De experts gaan uit van een investering van ongeveer 1 miljoen per kilometer. Hierbij is het vernieuwen van de overwegen en de rails meegenomen. Daarnaast zal de onderbouw aangepast moeten worden aan de huidige standaarden. Dit geeft een kostenpost van circa 5 miljoen euro.

Totale 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).

6.4.3 Stations

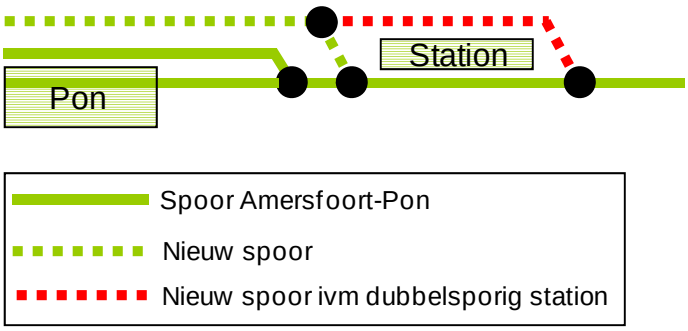
Een eenvoudige halte bij enkelspoor kan worden aangelegd voor 250.000 euro. Deze eenvoudige halte heeft dan geen enkele uitstraling: het is een ‘trottoir met prullenbak’. Voor deze verbinding is gekozen voor stations met minimaal een abri en (dynamische) reisinformatie. De investeringskosten hiervoor zijn als volgt geschat:

- enkelsporig: 1 miljoen euro;
- dubbelsporig: 1,6 miljoen euro.

Leusden en Woudenberg-Scherpenzeel

Om de betrouwbaarheid tussen De Haar en Amersfoort te garanderen, dient er een dubbelsporig station te komen. Indien twee keer per uur wordt gereden, kan worden volstaan met een dubbelsporig station bij Woudenberg. Voor de twee stations (Leusden en Woudenberg-Scherpenzeel) is daarom een totale investering van 2,6 miljoen euro nodig.

Als wordt doorgekeken naar een frequentie van vier ritten per uur, kan het dubbelsporig station beter bij Leusden worden gesitueerd. In verband met de keertijd (ongeveer vijf minuten) in Amersfoort dienen de treinen elkaar dan immers eerder te kunnen passeren dan pas in Woudenberg. Een dubbelsporig station bij Leusden is echter moeilijker in te passen in verband met ruimtegebrek en vraagt daarom om een extra investering van ongeveer 2 à 3 miljoen (zie schets).



Figuur 27 Schets situatie Pon bij situatie met dubbelsporig station Leusden

Ervan uitgaande dat de Ponlijn op termijn naar vier ritten per uur wordt opgewaardeerd, ligt het voor de hand om deze extra investering meteen te doen.

Amersfoort

In Amersfoort is uitgegaan van een nieuw perron in de binnenboog. Hiervoor dient extra spoor en een perron te worden aangelegd. Verder dient te worden voorzien in een comfortabele looproute naar de overige sporen (bijvoorbeeld met een extra passarel over de sporen). Dit station past hoogstwaarschijnlijk niet in de ontwerpvoorschriften van ProRail, maar gezien het karakter van het station (geen doorgaande personentreinen) moet dit op te lossen zijn. Er dient te worden uitgegaan van een investering van circa 5 miljoen euro. Hierin zit inbegrepen een extra wissel, een enkelsporig perron, een kleine verlegging van het spoor en een passarel.

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.

6.4.4 Beveiliging

Belangrijke uitgangspunten voor de beveiliging:

- Halteren op losliggend perron in Amersfoort: dus geen interactie met andere perrons en sporen.
- De Haar is lastig te beveiligen. Met name omdat er op de lijn Arnhem – Utrecht geen reistijdverlies mag plaatsvinden. Het is daarom moeilijk in te schatten wat dit gaat kosten.

Voor de beveiliging trekken de experts de parallel met de RijnGouwelijn. Deze beveiliging kost circa 14 miljoen. Bij de Ponlijn hoeft echter niet op een dusdanig lastige wijze ingevoegd te worden op het hoofdspoor. Daarom gaan de experts uit van 10 miljoen voor de verbinding Amersfoort-Veenendaal. Ook dienen de overwegen te worden beveiligd. Hier gaan de experts uit van tien installaties. Voor een installatie wordt gemiddeld 100.000 euro berekend. Dat betekent een investering van 1 miljoen euro. Deze schattingen zijn exclusief de aanpassingen in beveiliging op het bestaande tracé Veenendaal-Utrecht.

Investeringskosten beveiliging: circa 11 miljoen euro

- Beveiliging met seinen (10 miljoen).
- Beveiliging overwegen (1 miljoen).

6.4.5 Elektrificeren

Voor het elektrificeren van de lijn dient 9 miljoen euro te worden gereserveerd (14 kilometer). Ook is een extra onderstation voor voeding nodig. Dit kost 2 miljoen euro. Belangrijk aandachtspunt hierbij is dat het niet zeker is of alle kunstwerken hoog genoeg zijn voor elektrificatie.

Investeringskosten elektrificatie: circa 11 miljoen euro
- Elektrificatie (9 miljoen).
- Extra onderstation (2 miljoen).

6.4.6 Totale infrastructurele kosten

Op basis van het voorgaande worden de totale investeringskosten (minimaal) geschat op circa 58 miljoen euro:
- onder- en bovenbouw: 37 miljoen;
- stations: 10 miljoen;
- beveiliging: 11 miljoen.

Hierbij is ervan uitgegaan dat het station Leusden meteen zodanig wordt aangelegd dat op termijn zonder extra investeringskosten viermaal per uur kan worden gereden. Elektrificatie van het totale traject vergt een extra investering van circa 11 miljoen euro.

In dit overzicht is een aantal kostencomponenten **niet** meergenomen die wel degelijk (op termijn) een rol kunnen gaan spelen:

Langzaam verkeertunnel 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 hoeft het niet. De eisen zijn afhankelijk van de afstand van de weg tot aan het station. Dit zou bijvoorbeeld kunnen gaan spelen bij Woudenberg.

Ongelijkvloerse kruisingen met het autoverkeer
Zodra de frequentie hoger wordt, zal de roep om ongelijkvloerse kruisingen toenemen. Dit kan grote extra investeringen met zich meebrengen.

Geluidsoverlast
De overwegen geven een geluidslek. Verder wordt geluid toegevoegd door het treinverkeer. Akoestisch onderzoek zal moeten uitwijzen wat dit betekent en welke maatregelen eventueel extra moeten 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.

6.4.7 Beheer en onderhoud

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.

6.5 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 (inclusief abri'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. Denk hierbij aan ongelijkvloerse kruisingen, inpassings- en milieutechnische maatregelen (geluid) en grondaankoop.
- Voor het beheer en onderhoud wordt ruim 1 miljoen euro per jaar ingeschat (circa 2% van de investeringskosten).

7. Exploitatiekosten

Er is een inschatting gemaakt van de exploitatiekosten op basis van de exploitatiekosten van de Valleilijn. De input is gegeven door Carl Bieker van de provincie Gelderland, afdeling Uitvoering Werken/Mobiliteit en Openbaar Vervoer, concessiemanager Valleilijn.

7.1 Achtergrondinformatie

De exploitatiekosten zijn nog lastig in te schatten. Deze zijn bijvoorbeeld sterk afhankelijk van de materieelkosten. Hierbij spelen de volgende aspecten weer een rol:

- de wijze van aanbesteding en contractvorm;
- in hoeverre speciaal materieel voor deze lijn benodigd is.

Daarnaast zijn de exploitatiekosten afhankelijk van:

- het benodigd aantal composities;
- aantal personeelsleden per trein;
- infravergoeding (deels bestaande uit beheers- en onderhoudskosten).

7.2 Beeld exploitatiekosten op basis van Valleilijn

Om toch een eerste beeld te krijgen van de jaarlijkse exploitatiekosten, wordt een vergelijking gemaakt met de huidige situatie bij de Valleilijn (spoor). Enige bedragen op een rij:

- De exploitatiebijdrage van de Valleilijn bedraagt jaarlijks 1,6 miljoen euro. De kostendekkingsgraad is circa 50%. (Dit hangt naast het aantal reizigers uiteraard ook samen met de te hanteren tarieven en de verrekening daarvan).
- De gebruiksvergoeding van de infrastructuur bedraagt jaarlijks 1,3 miljoen euro. Via de vervoerder wordt dit bedrag doorbetaald aan ProRail dan wel NS Poort. Zij verrichten daarvoor het onderhoud aan het spoor en de gebouwen. Ook zit hierin de post sociale veiligheid, controle en schoonmaak. De provincie Gelderland heeft tot op heden onvoldoende inzicht in de opbouw van deze kosten. Deze kosten nemen jaarlijks toe, wat een probleem vormt omdat dit niet geldt voor de BDU-bijdrage. NB: Vergelijk met de beheers- en onderhoudskosten uit het vorige hoofdstuk van ruim 1 miljoen euro voor de Ponlijn.
- Kosten opstellen sociale veiligheidsarrangementen: al snel 20.000 euro per jaar voor een toezichthouder.
- Bonussen als onderdeel van de concessie, bijvoorbeeld als trigger om de kwaliteit en/of het aantal reizigers te verhogen. Kan al snel 100.000 euro op jaarbasis betekenen maar is uiteraard altijd onzeker.
- Lease materieel (kan alleen bij NS Financials) bij uitval van eigen materieel. Dit is een hoge kostenpost waar al snel meerdere tienduizenden euro's in gaan zitten.

Dit betekent dat jaarlijks een bedrag van ruim 3 miljoen euro wordt bijgedragen door de provincie Gelderland. Als de exploitatiekosten van de Valleilijn op basis van de totale lengte van de beide tracés worden omgeslagen naar de Ponlijn, betekent dit een jaarlijkse bijdrage in de exploitatie van circa 2 miljoen euro. Zoals gezegd is dit een erg ruwe benadering waarbij een aantal mogelijke extra posten nog niet zijn verdisconteerd. Bovendien gaat dit uit van een

kostendekkingsgraad van 50%. Er zal zeker een aanloopperiode nodig zijn om hier naar toe te groeien, als dit percentage al reëel geacht mag worden voor de Ponlijn gezien de discussie over de vervoerwaarde (zie hoofdstuk 2).

7.3 conclusies

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.

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	Resultaten expertmeetings Bijlagerapport: Haalbaarheidsonderzoek reactivering Ponlijn
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\Bijlagerapport expertmeetings 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 uitmuntende 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.