

Bijlagerapport: Haalbaarheidsonderzoek reactivering
Ponlijn

Gespreksverslagen consultatieronde

Concept | Utrecht, 3 augustus 2009

Inhoudsopgave

1.	Inhoud bijlagerapport	5
2.	Gemeente Amersfoort	7
3.	Gemeente Leusden	11
4.	Gemeenten Woudenberg, Scherpenzeel en Renswoude	15
5.	Gemeente Utrechtse Heuvelrug	19
6.	Gemeente Veenendaal	21
7.	Gemeenten Rhenen en Neder-Betuwe	27
8.	Gemeenten Ede en Wageningen	31
9.	Provincie Utrecht	33
10.	Provincie Gelderland	35
11.	Kamer van Koophandel Gooi-, Eem- en Flevoland	39
12.	Kamer van Koophandel Midden-Nederland	41
13.	ROVER (werkgroep Hartlijn)	43
14.	Connexion	49



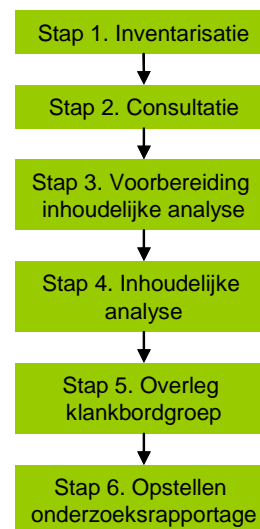


1. Inhoud bijlagerapport

In dit bijlagerapport zijn de resultaten opgenomen van stap 2 'consultatie' uit het onderzoek naar de haalbaarheid van de reactivering van de Ponlijn. Het doel van de consultatieronde binnen het totale proces is het helder krijgen van de rollen, belangen en ideeën van de verschillende direct betrokken partijen bij de discussie over de Ponlijn. Met de volgende partijen zijn in deze fase van het onderzoek gesprekken gevoerd:

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

De gesprekken hebben plaatsgevonden op ambtelijk niveau in de periode 4 mei 2009 t/m 2 juni 2009. In deze bijlage zijn de gespreksverslagen opgenomen.





2. Gemeente Amersfoort

Gesprekspartners:	Astrid van den Aker, Gemeente Amersfoort
Aanwezig:	Frans Gommers, XTNT Jolanda van Oijen, XTNT
Datum overleg:	12 mei 2009
Onderwerp:	Reactivering Ponlijn
Referentienummer:	107J

De onderzoeksopzet

Wat vindt u van de onderzoeksopzet?

De gemeente Amersfoort vindt dat prima, de benodigde onderzoeken zijn immers al gedaan. Voorwaarde is dat het ontwerp van de Kersenbaan als uitgangspunt wordt benoemd.

Onderzoeken

Onderzoek reactivering Ponlijn door DHV (2008).

Extra te betrekken partijen in consultieronde

Een mogelijke extra partij zijn de bewonersgroepen langs de Ponlijn. Bij het ontwerp van de Kersenbaan is een actieve bewonersgroep betrokken volgens de inspraak nieuwe stijl. De reactivering van de Ponlijn kan daar gevoelig liggen.

Onderwerpen inhoudelijke beoordeling

De inhoudelijke beoordeling vindt (in ieder geval) plaats op basis van de volgende onderwerpen:

- Vervoerswaarde.
- Ontlasting verkeersdruk: in Amersfoort zal het gaan om juist de toename van de verkeersdruk op wegen met een spoorwegovergang. De effecten op het onderliggend wegennet moeten daarom niet vergeten worden. De gemeente Amersfoort voorziet grote knelpunten bij een aantal spoorwegovergangen in Amersfoort als de Ponlijn geactiveerd gaat worden. Deze knelpunten moeten in beeld worden gebracht.
- Ruimtelijke inpassing.

Experts

De gemeente Amersfoort heeft geen behoefte om nog in extra onderzoek te investeren. Uiteraard is zij wel bereid om (model)gegevens over het onderliggend wegennet te verstrekken. Astrid is graag aanwezig bij de expertmeeting over de knelpunten op het onderliggend wegennet.

De kwaliteit van het huidige openbaar vervoer

Het huidige OV wordt geregeld door busvervoer. Lijn 80 (Amersfoort CS-Woudenberg-Veenendaal Centrum) levert samen met lijn 82 tussen Woudenberg en Amersfoort een spitsfrequentie van 6 x per uur en een dalrequentie van 4 x per uur. Samen met lijn 83 tussen Woudenberg en Veenendaal Centrum heeft deze lijn een frequentie van 4 x per uur. De frequentie van deze verbinding is goed. De reistijd is echter lang: een uur. Deze tijd kan verkort worden door per trein via Utrecht CS te reizen. De reistijd is dan nog ca. 50 minuten.



In het door DHV in opdracht van de gemeente Amersfoort uitgevoerde onderzoek naar reactivering van de Ponlijn blijkt dat de vervoerswaarde gering is. De toegevoegde waarde van een snelle directe verbinding vindt de gemeente Amersfoort daarom beperkt.

De gemeente Amersfoort gebruikt voor het beoordelen van het openbaar vervoer het beoordelingskader van de pakketstudie. Hierin komt een kwartiersdienst naar voren naar omliggende kernen in plaats van de nu voorgestelde halfuursdienst van de Ponlijn. Als de Ponlijn een halfuursfrequentie gaat rijden, dan gaan de huidige gebruikers van lijn 80 er behoorlijk op achteruit.

De reactivering van de Ponlijn

De voordelen voor de reiziger van een lightrailverbinding zijn:

- de reistijd zal verkorten;
- misschien zal de frequentie verhoogd worden.

De nadelen zijn echter veel groter:

- inpasbaarheid;
- de effecten op het lokale wegennet;
- niet te vergeten: de kosten.

De gemeente Amersfoort is niet voor een gereactiveerde Ponlijn. Als er wat moet gebeuren, dan liever een investering in een snelle HOV-achtige verbinding met kwalitatief goede haltes en goed natransport. Maar ook voor HOV-achtige infrastructuur zien wij de nodige problemen voor ons stedelijk gebied. Cruciaal is of er genoeg reizigers zullen zijn.

Het reactiveren van de Ponlijn zorgt in Amersfoort voor meerdere gelijkvloerse kruisingen. Dit terwijl de gemeente Amersfoort, NS en ProRail streven naar zo weinig mogelijk gelijkvloerse kruisingen en daarom investeren in het ongelijkvloers maken van spoorwegovergangen. Dit is tegengesteld beleid.

In Amersfoort is de Ponlijn enkel spoor. Dit kan mogelijk problemen geven.

(Aanvullende) randvoorwaarden voor een succesvolle Ponlijn

De gemeente Amersfoort werkt aan een belangrijk project voor de stad: de Kersenbaan. De besluitvorming hierover is gepasseerd. De Kersenbaan is daarmee kaderstellend voor de Ponlijn.

Het is bewezen dat P&R-voorzieningen, goede fietsroutes en –voorzieningen bijdragen aan een beter OV-gebruik.

De gemeente Amersfoort heeft geen nieuwe stationslocaties voorzien in dit gebied. De gemeente denkt alleen aan Hoevelaken en op lange termijn misschien station Amersfoort Oost.

Het bestaand Pontracé gaat door redelijk dichtbebouwd stedelijk gebied. De gemeente verwacht inpassingproblemen als er nieuwe haltes aangelegd moeten worden. P&R-locaties ziet Amersfoort vooral als optie aan de randen van de stad, met goed transport in/uit de stad. Dit is goed te faciliteren met (hoogwaardig) busvervoer. De ruimtelijke consequenties en de hoge kosten van de Ponlijn maken dat Amersfoort dit geen serieuze optie vindt.



De belangrijkste voorwaarde is dat er een oplossing komt voor de lokale knelpunten die veroorzaakt worden door de aanleg en ingebruikname van de Ponlijn. Bovendien wil de gemeente niet dat de leefbaarheid voor haar bewoners langs het tracé achteruitgaat. Geluidsniveaus en trillingen mogen daarom zeker niet verslechteren. Ook is het voor onze gemeente van belang dat bij dit soort ingrepen onze bewoners en belanghebbenden zeggenschap krijgen in het proces. De bewoners hebben net een inspraaktraject rondom de Kersenbaan achter de rug. Het is nu geen goed moment om met nieuwe plannen te komen.

De positie van uw organisatie binnen de discussie

Een besluit van Provinciale Staten zal gaan over het al dan niet doorstuderen op reactivering. De gemeente Amersfoort vindt dat Provinciale Staten op basis van de bestaande onderzoeken al een goed besluit kan nemen. Als PS besluit door te willen studeren, dan zal de gemeente Amersfoort ook in een later stadium haar inbreng leveren. De gemeente wil dan ook zeker mee besluiten over het wel of niet reactiveren van de Ponlijn.

De gemeente Amersfoort is niet bereid geld te steken in een eventuele revitalisering.





3. Gemeente Leusden

Gesprekspartners:	Izaak Boone, Gemeente Leusden
Aanwezig:	Frans Gommers, XTNT Jolanda van Oijen, XTNT
Datum overleg:	12 mei 2009
Onderwerp:	Reactivering Ponlijn
Referentienummer:	107J

De onderzoeksopzet

Diverse partijen verkeren in de veronderstelling dat de Ponlijn een bijdrage kan leveren aan het oplossen van de problemen op de A12 en A28. Het is echter de vraag welke vervoerswaarde de lijn heeft. We moeten daarbij niet blindvaren op de cijfers van DHV. Deze cijfers dienen ter discussie te staan. Wat is rendabel? Is dat bij 10.000 reizigers? En hoeveel reizigers verwachten we nu? 5.000 reizigers of zijn dat er minder?

Cruciale elementen in de besluitvorming moeten zijn:

- Exploitatiekosten.
- Vervoerswaarde: welke reizigers zullen er gebruik van gaan maken?
- Landschapswaarde en ecologie. Het is een hoog ecologische verbindingzone. Wat betekent de reactivering van de lijn voor deze omgeving?
- De effecten van het sluiten van spoorbomen op de zuidelijke aansluiting.

Te betrekken experts:

- Stichting de Boom;
- Ivo Kokje, provincie Utrecht;
- Carola Berkelaar, provincie Utrecht.
- Detlef Stolker, gemeente Leusden: landschap, natuur, ecologie
- Renger Duinsbergen, gemeente Leusden: economische ontwikkeling.

Huidige openbaar vervoer

Op dit moment gaat er vanuit Leusden ieder kwartier een bus naar Amersfoort. Deze rijdt conflictvrij.



De reactivering

De gemeente Leusden heeft bedenkingen over de reactivering. Dit heeft twee redenen:

- De toegevoegde waarde van de Ponlijn voor Leusden is klein. Leusden ligt immers niet aan de Ponlijn. Daarnaast komt de lijn niet in het centrum van Amersfoort. Omdat ook de andere kernen niet aan de lijn liggen, zou de lijn alleen interessant zijn voor Veenendaal. Het is de vraag of alle kosten gemaakt moeten worden voor één kern. Sommige inwoners van Leusden denken dat de lijn door Leusden komt. Dit is natuurlijk niet zo.
- De gemeente Leusden heeft plannen om de infrastructuur rondom Pon te veranderen. Er zijn plannen voor een derde spoor. Dit derde spoor zorgt ervoor dat treinen op een kortere afstand kunnen rangeren. Het bestaande spoor kan dan worden ingekort. De gemeente Leusden wil dan een nieuwe route naar het terrein van Pon maken. Dit zorgt ervoor dat er een verbod voor vrachtverkeer kan worden ingesteld tussen Woudenberg en Leusden. Deze nieuwe route zou het spoorlichaam doorkruisen. Er is toestemming van ProRail om dit te doen. Als de Ponlijn zou worden gereactiveerd, betekent dat dat deze plannen geen doorgang kunnen vinden of moeten worden gewijzigd. Dit is mogelijk, maar er hangt een behoorlijk prijskaartje aan. Bij reactivering zou er een spoorwegovergang moeten komen en dit is erg kostbaar (aanleg en beheer).

Tussen Amersfoort en Leusden was een fietspad gepland. Dit project is niet uitgevoerd, omdat het niet binnen de Groene Agenda zou passen. Het zou een doorkruising van het beschermde gebied zijn. Het zou vreemd zijn als een reactivering van de Ponlijn wel zou mogen (levert een fietspad meer hinder voor het milieu dan de spoorlijn?).

Het is nog niet duidelijk of de Ponlijn een kwartiersdienst of halfuursdienst moet worden. Eén concessie lijkt niet handig aangezien bijvoorbeeld de afstand van Woudenberg naar het spoor te kort is voor een busje. Er kan daardoor niet echt een Syntusmodel worden gemaakt.

Randvoorwaarden

- De Ponlijn mag niet ten koste gaan van lijn 80.
- Food Valley wordt genoemd als mogelijke ontwikkeling die de Ponlijn noodzakelijk gaat maken. Het is echter de vraag of dit allemaal gaat gebeuren en of openbaar vervoer als structurerend element kan worden gebruikt.
- In Woudenberg is al gebouwd op het tracé, dus daar kan de lijn niet doorheen.
- De lijn is interessant als blijkt dat het een goede voorziening is die bijdraagt aan een afname van de automobiliteit en een vermindering van de filedruk. Daarnaast moet het inpasbaar zijn.
- Het moet geen doel op zich zijn om de OV-relatie te creëren.
- De exploitatiekosten zijn bepalend, niet de aanlegkosten. De lijn ligt er voor een groot deel. Zelfs de spoorlichamen zijn er nog waar dubbele sporen op kunnen. De aanlegkosten lijken daardoor mee te vallen. In de studies van Verder stond 120 miljoen gereserveerd voor de reactivering van de Ponlijn. Dat lijkt erg veel.
- De Ponlijn moet een bijdrage leveren aan een afname van de automobiliteit. Het is de vraag wie zorgen voor de vervoerswaarde. Waarschijnlijk zijn dit de scholieren en mensen die van de fiets overstappen naar het openbaar vervoer. Zij dragen niet bij aan de afname van de automobiliteit.

Er zijn geluiden dat de Ponlijn sluipverkeer voorkomt. Het is echter de vraag hoeveel sluipverkeer er op de N226 is. De heer Boone kent één meting en daaruit blijkt dat slechts 5% van op de N226 rechtstreeks van A12 naar A28 rijdt.



Besluitvorming

De gemeente Leusden is benieuwd naar de uitkomsten van de studie. Op basis van een goed verhaal kan besloten worden of de Ponlijn moet worden gereactiveerd. De keuze volgt dan vanzelf: je bent gek als je het niet doet, of je bent gek als je het wel doet. Er heerst wel het vermoeden dat de discussie pas ophoudt als de lijn er is.

Een alternatief is een busverbinding over het tracé van de Ponlijn. De haalbaarheid daarvan wordt hoger ingeschat dan de haalbaarheid van een lightrailverbinding.





4. Gemeenten Woudenberg, Scherpenzeel en Renswoude

Gesprekspartners:	Jan van Dijk, Gemeente Renswoude Arjan van Koolwijk, Gemeente Woudenberg Mark Kortrijk, Gemeente Scherpenzeel
Aanwezig:	Frans Gommers, XTNT Jolanda van Oijen, XTNT
Datum overleg:	12 mei 2009
Onderwerp:	Reactivering Ponlijn
Referentienummer:	107J

De onderzoeksopzet

Wat vindt u van de onderzoeksopzet?

Scherpenzeel: het project gaat wel ineens heel snel. In februari hoorden wij voor het eerst van deze studie, en nu is er al besloten dat het rail gaat worden. De werkwijze is daarmee niet helemaal duidelijk.

Toevoeging interviewers: als uitgangspunt is gekozen de railverbinding te hanteren. Hiervoor is gekozen om de studie behapbaar te houden. Het betekent echter niet dat het per definitie een railverbinding gaat worden.

Extra te betrekken partijen in consultatieronde

Milieufederaties, aangezien de ecologische hoofdstructuur van belang is.

Toevoeging interviewers: Milieufederatie wordt betrokken bij de expertbeoordelingen.

Aanwezigen bij expertbeoordelingen

- Ecologie: Michel Suiding en Kees van Lambalgen van de gemeente Woudenberg.
- Ruben Roendersloot: verkeerskundige WERV.
- Hartman, gemeente Veenendaal.
- Nieuwe stations en infrastructuur: Mark Kortrijk van gemeente Scherpenzeel.

Onderwerpen inhoudelijke beoordeling

- Woudenberg is geen voorstander van een reactivering omdat er al nieuwe ontwikkelingen zijn gepland op het tracé. De belangrijkste onderwerpen voor de discussie zijn:
 - Ontlasting van verkeersdruk op N224 en N226 is erg belangrijk. De reactivering moet een aanzienlijk effect hebben. Hierbij is ook een vermindering van het sluipverkeer van belang. Het is daarom onvoldoende als alleen scholieren de lijn gebruiken. De lijn moet een effect hebben op een hoeveelheid auto's. Als er een reactivering zou moeten komen, waar Woudenberg op voorhand nog geen voorstander van is omdat het andere plannen in de weg staat, dan zou minstens een onderzoek moeten plaatsvinden om langs het tracé ook een weg aan te leggen die daardoor de N226 ontlast.
 - Effect op ruimtelijke ontwikkeling. De gemeente Woudenberg heeft een gedeelte van het tracé opgekocht en wil daar een bedrijventerrein uitbreiden.
 - Als de reactivering toch doorgaat, dan is de locatie van een nieuw station belangrijk.



- Scherpenzeel is ambtelijk positief. Hoe het bestuur erover denkt, is niet bekend. De belangrijkste onderwerpen zijn:
 - De vervoerswaarde: is het rendabel?
 - De locaties van de nieuwe stations. De gemeente Scherpenzeel wil een station zo dicht mogelijk bij Scherpenzeel, dus de Scherpenzeelse kant van Woudenberg. Er dient dan intern openbaar vervoer te komen vanaf Scherpenzeel naar het station.
 - Daarnaast:
 - De N224 moet ontlast worden.
 - De effecten op economische en ruimtelijke ontwikkeling.
 - Het effect op het busvervoer. De huidige lijn 80 moet overeind blijven.
- Renswoude staat vrij neutraal in de discussie over de reactivering. Renswoude ligt immers verder weg van de spoorlijn. Maar wanneer er vanuit Veenendaal een wens bestaat om de Ponlijn weer volledig te gaan gebruiken, zal Renswoude hier graag aan meewerken. Als belangrijk onderwerp geeft deze gemeente aan:
 - De ontlasting van de N224. Nu heeft de gemeente veel last van sluipverkeer. De N224 wordt mogelijk ontlast als mensen uit Veenendaal de auto laten staan en met de lightrail gaan.

De drie partijen vragen zich ook af waar de Ponlijn de N224 kruist en wat de kosten zijn om hier een ongelijkvloerse kruising van te maken. Een gelijkvloerse kruising zorgt voor extra overlast op de N224 (dit maakt tegelijkertijd de route ook weer minder aantrekkelijk voor sluipverkeer).

Het huidige openbaar vervoer

De verbinding Amersfoort-Veenendaal is zeer matig met de huidige buslijn 80. Lijn 80 gaat vrij frequent en gaat gedurende de hele dag, maar de rit duurt lang (een uur). In de spits rijd je met de auto in iets meer dan een half uur van Veenendaal naar Amersfoort. Een snelle autoverbinding ontbreekt ook.

Als er een goede treinverbinding is kun je forensen uit de auto halen. Met het huidige busvervoer doe je dit absoluut niet. De trein is veel comfortabeler. Ook voor studenten is de trein een alternatief.

De drie gemeenten vinden dat de huidige lijn 80 helemaal in tact moet blijven. De lijn 80 en de Ponlijn zijn alternatieven van elkaar. Als de Ponlijn zo succesvol is dat lijn 80 overbodig wordt, dan moet opnieuw gekeken worden naar het lijnennet.

De gemeenten hebben geen voorkeur voor een bepaald type trein of een aanbieder. Het hoeft geen NS-trein te zijn. Het kan ook een lichtere trein zijn.

De reactivering

Bij de reactivering is de locatie van de stations van belang.

De gemeente Scherpenzeel vindt het denkbaar dat zij mee investeren in het rendabel maken van de lijn. Denk daarbij aan communicatie, een pendelbus, et cetera. Het budget hiervoor is echter klein.

De gemeente Renswoude zal er weinig aan doen, aangezien de lijn waarschijnlijk weinig betekenis heeft voor Renswoude.

Het is voor de drie geïnterviewden niet duidelijk waar de grootste vervoersspanning vanuit de kernen ligt. Waarschijnlijk wordt het meest naar Amersfoort gereisd.



Woudenberg: als je puur vanuit verkeer kijkt, dan zou een trein wel nuttig zijn. Er zijn echter andere belangen, zoals ruimtelijke ordening en groen. Deze belangen wegen zwaar ten opzichte van de verkeerskundige belangen. Woudenberg heeft het deel van het tracé opgekocht waar het spoor ontbreekt. Er is nog geen besluit genomen over de bouw van 2.000 woningen in Woudenberg. Het toekomstige bedrijventerrein is al wel in het bestemmingsplan opgenomen.

Randvoorwaarden

Het is belangrijk om vast te stellen:

- of er extra overlast komt op de N224;
- waar het station tussen Woudenberg en Scherpenzeel komt;
- wat de reactivering betekent voor de ecologische hoofdstructuur en de ecologische verbindingzone.

Waarschijnlijk zijn er nog geen huizen en dergelijke langs het tracé gebouwd.

De gemeente Woudenberg wil een bedrijventerrein uitbreiden. Als de Ponlijn toch gereactiveerd wordt dan kan het bedrijventerrein zoals het nu gepland is waarschijnlijk niet worden gerealiseerd. Daarvoor zal gecompenseerd moeten worden. Het is niet duidelijk of de Ponlijn door het bedrijventerrein kan lopen. Het mag in ieder geval niet kostenverhogend werken en ten koste gaan van de aantrekkelijkheid van het bedrijventerrein.

Renswoude geeft aan dat er ook rekening gehouden moet worden met de planschadeclaims van particulieren die naast het tracé wonen.

Besluitvorming

De reactivering van de Ponlijn zweeft al heel lang boven de markt. Het wordt tijd dat er iets over besloten wordt. Als het langer duurt, zal het ook steeds moeilijker worden om de lijn te realiseren.

Voor Scherpenzeel maakt het niet veel uit wanneer het besluit wordt genomen. Voor Woudenberg wel. De gemeente is bestuurlijk tegen en de gemeente wil verder met de ontwikkelingen.





5. Gemeente Utrechtse Heuvelrug

Schriftelijk input gegeven door: Sandro Vlug, Gemeente Utrechtse Heuvelrug
Datum overleg: 2 juni 2009
Onderwerp: Reactivering Ponlijn
Referentienummer: 107J

De onderzoeksopzet

Dit onderzoek heeft een beperkte omvang. Er vindt geen nieuw onderzoek plaats, maar er wordt vooral gewerkt met expertbeoordelingen. Wat vindt u hiervan?

De gemeente vindt het jammer dat er geen nieuw onderzoek plaats vindt. Er heerst het idee dat eerdere onderzoeken met een bepaalde opdracht zijn uitgevoerd. De scope van het onderzoek moet eigenlijk ook groter zijn dan alleen Veenendaal – Amersfoort. De doortrekking naar de Betuwe zou ook onderzocht moeten worden.

Welke onderzoeken naar de reactivering van de Ponlijn kent u en heeft uw organisatie zelf in het verleden onderzoek naar dit onderwerp uitgevoerd?

Alleen het DHV onderzoek van 2008 is bekend. Dit was een erg summier onderzoek.

In de consultatieronde wordt in ieder geval gesproken met de betrokken gemeenten, Connexxion, NS, ProRail, ROVER, Kamer van Koophandel en de provincies Gelderland en Utrecht. Mist u organisaties?

- Samenwerkingsverband Zuidoost Utrecht. Deze heeft vorig jaar een verkeersvisie voor de regio opgesteld, waarin een heel nadrukkelijke rol voor de Ponlijn is neergelegd.
- Rijkswaterstaat: een goed transferium bij 'De Haar' kan een vermindering van verkeer op de A12 opleveren. Tevens is een aanpassing van de bestaande afritten van de verzorgingsplaats noodzakelijk. Vanuit de provincie niet alleen de verkeerskundigen betrekken maar ook de RO-mensen die een integrale visie kunnen ontwikkelen op dit gebied.
- Natuur en Milieufederatie Utrecht en andere milieuoorganisaties. Zij hebben nadrukkelijk gereageerd op de nota van de ring Utrecht en gepleit voor verbetering van OV in de regio!

Waarop zou u de nadruk willen leggen en welke onderwerpen vindt u minder van belang? Zijn er onderwerpen die u mist?

De Ponlijn kan in combinatie met een transferium van grote betekenis zijn voor de bereikbaarheid van de Randstad. Een toekomstvaste duurzame ontwikkeling is dan ook van groot belang. Het gaat om de bereikbaarheid van nu, maar zeker ook de toekomst. Bij het herintroduceren van een spoorverbinding gaat het altijd over het rendement op lange termijn.

De RO-ontwikkelingen langs de nieuwe spoorlijn dienen ook meegenomen te worden.

De inhoudelijke beoordeling vindt plaats door experts. Kent u experts die wij hierbij moeten betrekken? Bij welke onderwerpen wilt u zelf worden betrokken?

Margreet de Zeeuw vanuit Randsstadspoor.

Een integrale groep van experts moet kijken naar de mogelijkheden op de lange termijn. Dus ook vanuit milieu, leefbaarheid en ruimtelijke ordening.



De kwaliteit van het huidige openbaar vervoer

De kwaliteit van het openbaar vervoer tussen onze gemeente en Amersfoort is matig. Sinds een half jaar is de verbinding verbeterd maar nog steeds niet optimaal. Terwijl het aantal verplaatsingen tussen de gemeente Utrechtse Heuvelrug en Amersfoort behoorlijk groot is. Het is echter een terechte vraag of de Ponlijn voor onze inwoners een verbetering is. Waarschijnlijk gaat het meer om de gebruikers van de A12 en bijvoorbeeld de inwoners van de Betuwe.

Een rechtstreekse snelle verbinding naar Amersfoort biedt een aantrekkelijk alternatief voor de auto. Door dit te combineren met flankerend beleid in Amersfoort is het mogelijk om de automobilititeit tussen regio en stad Amersfoort aanzienlijk te verminderen.

De reactivering van de Ponlijn

Een reactivering van de Ponlijn gaat altijd samen met de oprichting van het transferium 'De Haar'. Verkeer van de A12 kan bij het bestaande tankstation de snelweg verlaten en comfortabel overstappen op intercity's naar Utrecht en lightrail verbindingen naar Amersfoort. Het transferium kan aangevuld worden met een congrescentrum/hotel om ook in de tegenspits voldoende in- en uitstappers te genereren.

Dit betekent ook een doortrekking naar de Betuwe waardoor snelle verbindingen vanuit Nijmegen en Tiel kunnen ontstaan. Station Veenendaal de Klomp komt hiermee te vervallen, waardoor het voor de dienstregeling op het traject Utrecht – Arnhem geen verschil maakt. Als compensatie kan wel een station Veenendaal–oost gerealiseerd worden.

Het is nodig om als regio duurzaam te investeren in goed openbaar vervoer. Kansen hiertoe moeten met open armen ontvangen worden, waarbij rendement en kostendekkingsgraad op de heel lange termijn pas bekeken moet worden.

Het lijkt logisch dat zowel Woudenberg en Leusden een station op deze lijn krijgen. Voornamelijk heeft de gemeente Utrechtse Heuvelrug geen behoefte aan een station Overberg.

(Aanvullende) randvoorwaarden voor een succesvolle Ponlijn

Zie eerdere antwoorden. De ruimtelijke plannen van de gemeente zijn redelijk beperkt: Maarsbergen (+ 300 woningen + nieuw bedrijventerrein). De ontwikkelingsplannen van Woudenberg zijn wel van belang.

De positie van uw organisatie binnen de discussie

De besluiten tot nu toe over dit project zijn altijd kortzichtig van aard geweest. Ook in het SMPU getuigt de provincie niet van een hele grote toekomstvisie (op het gebied van openbaar vervoer). Het belang van de gemeente is meer regionaal. Een ontlasting van de A12 is een gewenst beeld. De inwoners van de gemeente Utrechtse Heuvelrug zullen slechts zeer beperkt gebruik maken van de Ponlijn aangezien deze vanuit de gemeente moeilijk bereikbaar is.

De gemeente wil waarschijnlijk wel meedenken over de ontwikkeling van het transferium. Daarbij moet ook de rol van station Driebergen-Zeist in het oog gehouden worden.



6. Gemeente Veenendaal

Aanwezig:	Leo Smolders, Gemeente Veenendaal Roel Dobbelsteijn, Gemeente Veenendaal Jan van Manen, Gemeente Veenendaal
Aanwezig:	Frans Gommers, XTNT Jolanda van Oijen, XTNT
Datum overleg:	11 mei 2009
Onderwerp:	Reactivering Ponlijn
Referentienummer:	107J

Bij het gesprek waren aanwezig:

- Leo Smolders: nu senior adviseur parkeren, tot voor kort hoofd Verkeer en Vervoer en vanuit deze functie nu nog steeds belast met een aantal dossiers waaronder de Ponlijn.
- Jan van Manen: senior adviseur ruimtelijke plannen.
- Roel Dobbelsteijn: adviseur verkeer en vervoer (waaronder OV-beleid, Perspectiefnota 2025 (structuurnota), fietsbeleid, et cetera).

Presentatie

Voordat we starten met de vragenlijst geeft Leo een korte presentatie over het belang van de reactivering van de spoorlijn. Hierin komt naar voren:

- Op dit moment duurt de reis met het openbaar vervoer meer dan 60 minuten van Veenendaal naar Amersfoort terwijl dit met de stoomtrein slechts 29 minuten was. Er is nu geen enkele concurrentie tussen auto en openbaar vervoer.
- In 1980-1981 is de spoorlijn Rhenen – De Haar gereactiveerd.
- De spoorlijn Amersfoort – Veenendaal is een schakel in een groter geheel en moet daarom worden toegevoegd. Het zorgt ervoor dat Noord-Nederland (Zwolle, Amsterdam) beter bereikbaar wordt.
- De autowegen (A12, A1, A30, N226, N227) worden steeds zwaarder belast en daarvoor zou een alternatief moeten komen.
- De Haar kan een transferium zijn voor auto-trein en trein-trein. DHV geeft aan dat dit moeilijk te realiseren is. Volgens Leo valt dit wel mee. De A12 kan worden overgestoken.
- De vervoerswaarde van de Ponlijn is hoger dan die van de Valleilijn, en iedereen is wel razend enthousiast over de Valleilijn.
- De Ponlijn kan kansen bieden op ruimtelijk gebied. Woudenberg moet nog 2.000 woningen bouwen. Dit kan worden gebouwd aan de spoorlijn zodat de wijk goed ontsloten is.
- De gemeente Veenendaal erkent de belangen van Amersfoort bij de Kersenbaan, maar zij denken dat de knelpunten tussen Kersenbaan en Ponlijn op te lossen zijn.
- Food Valley biedt extra kansen voor de Ponlijn. Het realiseren van een extra verbinding met Food Valley zou de bereikbaarheid van dit gebied vergroten. Een verbinding over de Rijn (naar Neder-Betuwe) zorgt voor de zuidelijke ontsluiting.
- De Betuwe wordt een overloop vanuit de Vallei voor woningbouw. Daarom zou ook de doortrekking naar Kesteren belangrijk zijn.

De onderzoeksopzet

De opzet is helder. Er heerst wel de gedachte 'wij zullen het ermee moeten doen'. Het onderzoek zou uitgebreider mogen. De gemeente Veenendaal heeft een formele reactie gegeven op de



startnotitie. De gemeente is het niet eens met het doel van het onderzoek: een studie om op basis daarvan de discussie te sluiten. Daarnaast was men bevreesd dat XTNT een soort literatuurstudie zou maken en eerder onderzoek 'klakkeloos' voor waarheid zou aannemen. De expertbeoordelingen¹ en de uitgebreide consultatieronde zorgen er echter voor dat dit laatste niet gebeurt. De gemeente Veenendaal is daar blij mee.

Onderzoeken die ter zake doen:

Draagvlakonderzoeken:

- Hofstra;
- twee onderzoeken van DHV;
- Bereikbaarheidsprofiel Ponlijn en Kippelijntje (Goudappel & Bugel Hajema).

Overige belangrijke documenten:

- Regionale structuurvisie Arcadis;
- Gebiedsagenda De Vallei (korte termijnmaatregelen, niet ingezoomd op rol van de Ponlijn);
- Streekplan (waarin het tracé van de Ponlijn is beschermd);
- Perspectiefnota 2025: wordt nu door Veenendaal opgesteld en wordt binnenkort (over ongeveer een maand) in de inspraak gebracht.

Overige partijen voor de interviewronde

Als er ook over een verlenging naar Kesteren/Betuwe wordt gesproken, komen de zuidelijke gemeenten ook in beeld. Daarnaast is Arriva de vervoerder in het Rivierengebied en zij verzorgen de verbindingen Rhenen – Tiel en Wageningen – Tiel. Daarom zijn zij ook een belangrijke partij in het geheel.

Inhoudelijke beoordeling

Denk en beoordeel vooral op kansen die de Ponlijn biedt:

- Amersfoort als winkelstad verder ontwikkelen. Nu is Amersfoort per auto slecht bereikbaar.
- Leusden met spoorontsluiting nieuwe locatie Tabaksland/Tabaksteeg.
- Ontsluiting nieuwbouw Woudenberg (2.000 woningen), Scherpenzeel.
- Beter faciliteren pendel Veenendaal, waaronder de vele scholieren.

Van de inhoudelijke onderwerpen zijn de volgende het belangrijkste:

- Vervoerswaarde.
- Ontlasting verkeersdruk en bereikbaarheid van de Vallei.
- Effect op landschap, natuur en ecologie: duurzame bereikbaarheid. Let op: spoordijk nu ecologische verbindingzone?
- Effect op economische en ruimtelijke ontwikkelingen.

Bovendien: de reactivering van de lijn past organisch helemaal in het gebied: "Je moet heel intelligent zijn om aan te tonen dat het niet verstandig is om de lijn te reactiveren." Daarbij is bijna alle grond nog in eigendom van NS. Er is alleen vorig jaar een stukje verkocht aan Woudenberg. De NS doet dat normaal nooit. Is er hier sprake van een verborgen agenda? Slechts zes kilometer spoor moet worden aangelegd.

De gemeente Veenendaal ziet graag een business case met daarin meegenomen de kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen en de reductie van het autoverkeer. De reductie van het autoverkeer is

¹ Een bijeenkomst waar diverse experts en betrokken partijen zich buigen over een inhoudelijk onderwerp.

met name nodig in de Vallei omdat het een laaggelegen gebied is (zeespiegelstijging heeft veel effect).

Experts

In ieder geval de heer Storm van ROVER. Veenendaal denkt nog na over overige personen.

Kwaliteit huidige vervoer

Het huidige vervoer tussen Veenendaal en Amersfoort is traag en duur (veel kilometers). Met de bus en trein doe je er ongeveer een uur over, met de auto een half uur. De Valleilijn is geen optie omdat deze te ver weg ligt. Er is nu eigenlijk geen verbinding tussen Amersfoort en Veenendaal. De lijn 80 wordt gebruikt voor reizen tot halverwege, niet voor het hele stuk. De Ponlijn kan de reistijd terugbrengen tot 27 minuten. Dit betekent een enorme kwaliteitssprong.

Er is een grote pendel tussen Amersfoort en Veenendaal (zie onderzoek pendelstromen van de provincie 'Pendel gemeente naar gemeente in Zuidoost Utrecht, 2006'. Op de lijn is daarnaast veel leerlingenvervoer (speciaal onderwijs). Scholen zetten nu ook andere bussen in. Ook vindt er misbruik plaats van de regiotaxi tussen Amersfoort en Veenendaal.

De reactivering

Voor de korte termijn

Houd het simpel: een halfuursfrequentie railverbinding is voldoende voor de korte termijn, met een kwartiersfrequentie wordt het allemaal nodeloos complex en duur. De voorkeur heeft lightrail. Een trein op banden zou een gemiste kans zijn.

De Ponlijn moet bekeken worden in het licht van het totale netwerk: feederen met bussen en de relatie met Valleilijn (geen concurrent), treinverbinding Arnhem – Utrecht en de Betuwe/Nijmegen.

De ruimtelijke ordening in Veenendaal is helemaal gericht op het spoor en ook toekomstige ontwikkelingen (naar het zuidoosten), zullen helemaal op de lijn worden gericht, inclusief fiets- en P&R-voorzieningen.

In Amersfoort is er een perron beschikbaar voor de Ponlijn.

In het DHV-rapport wordt geconcludeerd dat er 10.000 reizigers nodig zijn om te kunnen reactiveren. Bij de valleilijn is 3.000 genoeg. Waar is die 10.000 dan op gebaseerd?

Voor de langere termijn

Houd rekening met ontwikkelingen als Food Valley en het rondje WERV. Ook de doortrekking naar de Betuwe biedt kansen en draagt positief bij aan de vraag voor de lijn. De Betuwe wordt daarnaast mogelijk een overloopgebied voor woningen. Daardoor zijn kwalitatief goede verbindingen nodig om te voorkomen dat iedereen met de auto gaat reizen.



In twee etappes denken:

- korte termijn: aanpakken wat organisch eenvoudig kan worden gerealiseerd;
- lange termijn: mogelijkheden openhouden voor verdere uitbouw.

De doortrekking naar Kesteren zou mogelijk nu al moeten worden meegenomen in het onderzoek. Er is namelijk nu discussie over de zuidelijke ontsluiting van Rhenen en Veenendaal (Foodvalley) en deze actualiteit moet je benutten. Dit zou daarom niet naar de langere termijn moeten worden geschoven.

Randvoorwaarden

- De Kersenbaan als uitgangspunt meenemen. Gemeente Veenendaal heeft hier geen bezwaar tegen.
- Voor alle nadelen kunnen oplossingen worden gevonden. Denk in kansen, niet in problemen! Vaak worden de volgende problemen genoemd: huis met erker in Woudenberg, gelijkvloerse kruisingen Leusden.
- Zie Valleilijn en Ponlijn als versterkende elementen en zie het als een netwerk (inclusief de Betuwe).

Aanvullende randvoorwaarden

- Veenendaal houdt rekening met de lijn bij de uitbouw van het centrum (regionale aantrekkingskracht), inbreidingsprojecten en Veenendaal-Oost (3500 woningen). De reactivering is niet nodig om deze projecten impuls te geven. Dat gebeurt toch wel.
- Veenendaal is een fietsstad. Stallingen staan zelfs te vol. Hier gaat Veenendaal wat aan doen. Deze randvoorwaarde biedt de gemeente ook bij de reactivering van de Ponlijn.
- Grijp de kansen van een dalende economie aan. Mogelijk kunnen stimuleringsmaatregelen gebruikt worden. Het gaat immers niet om dure aankopen van grond, maar om concrete investeringen voor het bouwen van spoor en stations.

Positie van Veenendaal

De gemeente heeft vertrouwen in het kunnen nemen van een goed besluit door Provinciale Staten. PS heeft immers altijd gezorgd dat de Ponlijn op tafel bleef. Wel heeft men altijd de indruk gehad dat de vorige gedeputeerde geen voorstander was van een reactivering. Het is een goede zaak dat gedeputeerden Utrecht, Gelderland en Flevoland met elkaar over toekomstvisies praten.

Veenendaal gelooft in de Ponlijn en doet er alles aan om de lijn zo aantrekkelijk mogelijk te maken (P&R, fiets, et cetera). Men is niet van plan om mee te financieren, dit is immers niet gewoon bij grote infrastructurele projecten (denk aan A12).

De Ponlijn heeft een imago probleem. Het wordt vaak gezien als een idee van een "hobbyclubje". Veenendaal wil bijdragen aan verder onderzoek (business case), zal reizigers brengen en de randvoorwaarden verzorgen.

Roel stuurt de structuurnota op zodra deze beschikbaar is.

Extra documentatie

Na het gesprek heeft de gemeente Veenendaal een document gestuurd met een aanvullend argument voor de reactivering van de Ponlijn. Het gaat om het stimuleren van recreatie en



toerisme en het versterken van het project ter opwaardering van de Grebbelinie. Hierna is de tekst van dit document opgenomen.

“De provincie Utrecht en de gemeenten zijn bezig met een groot regionaal project om de Grebbelinie weer op de kaart te zetten als recreatieve en natuurlijke drager (www.grebbelinie.nl, 16 mei Grebbeliniedag).

De Ponlijn loopt volledig parallel met de Grebbelinie (loopt van Kesteren/Rhemen tot Spakenburg) en kan een grote bijdrage leveren aan een betere ontsluiting van deze linie, zijn fortificaties en nieuwe ontwikkelingen per OV.

Als je de lijn van zuid naar noord afloopt, zijn er heel wat toeristische troeven die het gebruik kunnen versterken:

- Kesteren: Poort naar Betuwe, fietsroutenetwerk, Rijn, waterrecreatie.
- Rhemen: Ouwehands Dierenpark, Grebbeberg, Grebbelinie, Rijnuitwaarden, Nationaal Park de Heuvelrug.
- Veenendaal: Winkelcentrum, poort naar de Utrechtse Heuvelrug en Binnenveld, knoop- en startpunt van recreatieve routes, Grebbelinie, Fort aan de Buursteeg: te ontwikkelen (informatie)centrum voor de Grebbelinie.
- Woudenberg/Scherpenzeel/Renswoude: Grebbelinie, fietsknooppuntennetwerk, Landalpark Kleine Ruwinkel.
- Leusden: Grebbelinie en Leusderheide.
- Amersfoort: Winkelcentrum, historisch centrum, Dierenpark Amersfoort, diverse musea.
- Baarn: Grebbelinie en Eemland.

Aanvullend hierop zijn de recreatieve troeven van de regio het Valleikanaal/Grift met een parallelle fietsroute. De hele regio is al voorzien van een knooppuntennetwerk voor fietsers. Stations langs de nieuwe Ponlijn zouden goed als startpunt van fietsroutes kunnen functioneren.

Gezien de toename van verkeer met recreatieve doeleinden is het goed om hier een sterk OV-aanbod voor te bieden. Het gebruik van de lijn in het weekend is daarmee ook verzekerd.

Waarom noemen we de Ponlijn niet de Grebbelijn? Dat is een stuk wervender dan de Ponlijn”.





7. Gemeenten Rhenen en Neder-Betuwe

Gesprekspartners:	George Doelare, Gemeente Rhenen Arie van der Staaij, Gemeente Neder Betuwe
Aanwezig:	Frans Gommers, XTNT Jolanda van Oijen, XTNT
Datum overleg:	12 mei 2009
Onderwerp:	Reactivering Ponlijn
Referentienummer:	107J

De onderzoeksopzet

Wat vindt u van de onderzoeksopzet?

Personen die in het verleden betrokken zijn worden niet opnieuw betrokken, denk hierbij bijvoorbeeld aan de schrijvers van het DHV rapport. Zij worden niet opnieuw gevraagd om input te leveren over de vervoerwaarde.

De gemeente Rhenen vraagt zich af of alles in een kort tijdsbestek in kaart gebracht kan worden. Hoe kan toch diepgang gecreëerd worden en genoeg input gegeven worden voor Provinciale Staten? Het gaat niet om de uitspraak of de reactivering haalbaar of niet haalbaar is. Het gaat om de voors en tegens, bandbreedtes en de consequenties van het wel of niet reactiveren. Provinciale Staten neemt het besluit op basis van deze input.

Bestaand onderzoek

Er is een afstudeerder van de Universiteit van Wageningen geweest die onderzoek heeft gedaan vanuit ROVER. Mogelijk kan dit onderzoek worden betrokken.

Te consulteren personen

- Universiteit van Wageningen. Er zijn veel mensen die via Rhenen naar Wageningen Universiteit reizen. Zij pakken vanuit Utrecht de sprinter naar Rhenen en reizen dus niet via Ede. De Ponlijn met aansluiting op Rhenen zou de verbinding Amersfoort-Wageningen kunnen versterken.
- De gemeenten in de WERV en Foodvalley: Gemeenten Ede en Wageningen. Zij zullen een ander beeld hebben dan Veenendaal en Rhenen.
- Andere exploitanten dan NS (Syntus, Arriva, Veolia). George heeft gesproken met Marc Verbeeten van de NS en daar komen telkens de kosten en het rendabel maken van de lijn terug als voorwaarde. Mogelijk zitten andere exploitanten daar anders in.

Experts

- Margreet de Zeeuw van het BRU: Projectleider Randstadspoor
- Syntus of Arriva: hun ervaring bij andere regionale spoorlijnen, zoals het lijntje Tiel-Arnhem.
- VCC Oost als expert voor ketenmobiliteit.

Te behandelen onderwerpen

- Ontlasting verkeersdruk:
 - Noord-zuid relatie van Veenendaal naar Kesteren door Rhenen is een hele zware verbinding. Vooral nu de nieuwe randweg Oost is gerealiseerd met een aansluiting op de A12, waardoor een nieuw3e schakel tussen A15 en A12 is gecreëerd. Uit permanente meetpunten blijkt dat het verkeer door Rhenen is toegenomen.



- De Rijnbrug is overbelast en zorgt voor files.
- De oost-west relatie gaat dwars door de kern van Rhenen.
- Ketenmobiliteit
 - P+R mogelijkheden uitbreiden. Op dit moment hebben woonwijken last van alle geparkeerde auto's bij het station Rhenen.
 - Natransport in Veenendaal. Veenendaal is een belangrijke werkgever. Natransport in Veenendaal is erg belangrijk omdat werkgelegenheidsplaatsen niet altijd in de buurt van het station liggen. Veenendaal is niet gericht op interne verplaatsingen, maar juist op uitgaande stromen werknemers. Er is dan behoefte aan systemen als de 'Medelbus'.
- Er is een sterke schoolrelatie naar Amersfoort (o.a. Van Lodensteincollege). De scholieren vertrekken vanaf station Rhenen. Er rijdt besloten vervoer naar Lodenstein. In Kesteren komt er een volwaardige nevenvestiging van Lodenstein. In deze studie dient het aantal leerlingen dat gebruik zou kunnen maken van de Ponlijn meegenomen te worden. De gemeente Neder Betuwe geeft de naam van directeur vestiging Kesteren door.

In deze studie wordt in eerste instantie alleen gekeken naar de verbinding Amersfoort-Veenendaal. Als deze verbinding wordt vormgegeven met lightrail, dan is de doortrekking naar Rhenen erg interessant. Het zal voor de vervoerwaarde heel positief zijn als er geen overstap is in Veenendaal. De gemeente Rhenen vindt het jammer dat nu de focus ligt op de verbinding tot aan Veenendaal, en dat niet Rhenen ook is meegenomen.

De doortrekking naar Kesteren is geen onderwerp van discussie en dit moet het volgens Neder Betuwe ook niet worden. Het spoor tussen Rhenen en Kesteren is niet reëel omdat er ruimtelijk gezien geen mogelijkheid is om de spoorverbinding in Kesteren vorm te geven. Neder Betuwe heeft al spoor in de kern, en daarnaast loopt de A15 door de gemeente. Neder Betuwe wil daarom niet nog meer infrastructuur. Een goede hoogwaardige openbaar vervoersvoorziening is wel belangrijk. Er moet vanuit Neder Betuwe een goede feeder voor de spoorlijn zijn. Er is een grote noordelijke pendel vanuit Kesteren.

Rhenen heeft wel een voorkeur voor een railverbinding die doorloopt naar Kesteren. Als dat niet haalbaar is, dan moet er een goede busverbinding komen. Nu is Rhenen een kopstation dat eindigt in het niets. De bussen naar Wageningen en Rivierenland moeten goed aansluiten op de treinen in Rhenen, zodat er een ketenverplaatsing gemaakt kan worden. De Ponlijn zorgt ervoor dat reizigers in Rhenen meer opties krijgen. Als je nu met het openbaar vervoer vanuit Kesteren komt, kom je in Rhenen eigenlijk nog nergens. In die zin is de Ponlijn randvoorwaardelijk voor een succesvol openbaar vervoer vanuit Kesteren en Rhenen.

De kwaliteit van het openbaar vervoer

Het zwakste punt van het openbaar vervoer is de lange reistijd. Op dit moment zijn er de volgende opties in Rhenen:

- 87 Wageningen – Veenendaal
- 86 Veenendaal – Amersfoort (overstap in Veenendaal).
- 50: Wageningen-Driebergen (werkt goed)
- 45: Wageningen-Rhenen-Tiel (door Kesteren). Dit is snelnet.
- 44: Rhenen stad via knooppunt naar Tiel.



Als de Ponlijn doorloopt naar Rhenen, dan komt al het openbaar vervoer bij elkaar op het knooppunt Rhenen en zal het elkaar versterken. Het biedt ook de mogelijkheid voor een transferium bij Kesteren met een HOV-verbinding naar Rhenen. Mogelijk dat ook recreatief verkeer naar Ouwehands Dierenpark hiervan gebruik kan maken. Belangrijk is wel dat Neder Betuwe geen "parkeerterrein" van Rhenen wordt.

Op dit moment heeft het laatste stukje van de N320 een busbaan. Maar de bus komt daarvoor al in de file. Daar moet wel wat aan veranderen. Neder Betuwe en Rhenen zijn bezig met het realiseren van een Tidal Flow voor de bus op de brug bij Kesteren. Dit zal echter in 2020 ook niet meer voldoen omdat de capaciteit dan groter moet zijn.

Er komt tussen Opheusden en Wageningen mogelijk een nieuwe oeververbinding. Er is een quick scan gemaakt en er wordt nu geprobeerd om een extra oeververbinding op het MIRT te krijgen. Als deze extra verbinding wordt gerealiseerd, wordt de behoefte aan een extra treinverbinding mogelijk minder.

Bij de ontwikkeling van Foodvalley komt er waarschijnlijk veel meer verkeer via Rhenen naar Rivierenland.

De reactivering van de Ponlijn

Rhenen en Neder Betuwe zien het meest in een lightrail verbinding, iets kleinschaligs. Een aandachtspunt zijn de eisen die ProRail stelt aan railverbindingen. ProRail hanteert altijd de veiligheidseisen die gelden voor intercityverbindingen. Bij een lightrailverbinding kunnen deze strenge eisen mogelijk worden losgelaten.

Randvoorwaarden

De beslissing van de reactivering van de Ponlijn moet afhangen van:

- de afname van de verkeersdruk;
- de organisatie van ketenmobiliteit.

Nieuwe ontwikkelingen in Rhenen zijn in de buurt van wijk Vogelenzang met ongeveer 250 woningen.

Veenendaal wil behoorlijk groeien aan de zuidkant. Zij willen mogelijk 6.000 woningen bouwen. Dit zou zorgen voor een verdubbeling van het aantal voertuigen op de provinciale weg in Rhenen. Deze uitbreiding van Veenendaal ligt erg gevoelig.

Een extra station bij Veenendaal in het Binnenveld is volgens Rhenen geen optie.

Er is geen relatie met de Valleilijn. Ze versterken elkaar. De Ponlijn is nodig voor Foodvalley. Aandachtspunt in Rhenen is de beperkte ruimte bij het station.





8. Gemeenten Ede en Wageningen

Gesprekspartners:	Marco van Burgsteden	Gemeente Wageningen
	Robbert Sterken	Gemeente Ede
Aanwezig:	Frans Gommers	XTNT
Datum overleg:	2 juni 2009	
Onderwerp:	Reactivering Ponlijn	
Referentienummer:	107J	

De onderzoeksopzet

Wat vindt u van de onderzoeksopzet?

Beide gemeenten verkeerden in de veronderstelling dat de discussie inmiddels was afgesloten met als conclusie dat revitalisering niet aan de orde is. Ze waren dan ook ietwat verbaasd dat er weer een onderzoek wordt uitgevoerd. Beide gemeenten vinden het een goede zaak dat zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van bestaand materiaal zodat het onderzoek snel kan plaatsvinden. Zij kunnen zich daarom prima vinden in de voorgestelde aanpak.

Extra te betrekken partijen in consultatieronde

Het is goed dat in dit stadium (nog) niet met de regio's worden gesproken omdat alle gemeenten zijn betrokken. Verder is het verstandig om in het proces meerdere vervoerders te betrekken en de kennis van de Provincie Gelderland te benutten. Ook kan worden gedacht aan bijvoorbeeld KNV als brancheorganisatie.

Onderwerpen inhoudelijke beoordeling

In ieder geval de lijn zien als onderdeel van het complete OV-netwerk op (boven-)regionaal niveau. Zaken die hierbij ondermeer spelen zijn de vraag of het verstandig is om in het gebied twee regionale spoorlijnen te hebben die invloed kunnen hebben op elkaars ontwikkeling. Hetzelfde geldt voor de overstappunten: de revitalisering van de Pon-lijn inclusief een overstappunt bij De Haar heeft zijn consequenties voor (de ontwikkeling van) het overstappunt bij De Klomp. Het is daarom wenselijk om meerdere scenario's naast elkaar te zetten en te beoordelen op haar merites voor de regio. Zo zou in ieder geval moeten worden bekeken wat de effecten zijn als de middelen worden ingezet om de Valleilijn op te waarderen naar tweesporigheid. Ook dient te worden gekeken naar HOV-oplossingen. Wat hierbij ook speelt is de robuustheid van het netwerk voor de regio, ondermeer in relatie tot het gebruik van het spoor als omleidingsroute: één sterke tweesporige lijn biedt hier meer kansen dan twee enkelsporige lijnen.

In het kader van recreatie/toerisme is het goed te weten dat de gemeente Veenendaal een project trekt om te komen tot de opzet van een bezoekerscentrum Grebbenlinie ter hoogte van voormalig Fort Buurtsteeg (bij de spoorlijn Utrecht-Arnhem, ten westen van de N224).

De reactivering van de Ponlijn

Vanuit de gemeente Ede worden drie hoofdredenen aangegeven die ervoor zorgen dat men erg terughoudend is als het gaat om de reactivering van de Ponlijn:

1. Reactivering zou betekenen dat er twee regionale spoorlijnen in het gebied komen in plaats van de huidige Valleilijn. Liever zou men zien dat er wordt geïnvesteerd in de Valleilijn om deze naar een hoger niveau te tillen (tweesporigheid), in plaats van de middelen te versnipperen over beide lijnen (beter één keer goed dan twee keer half). Momenteel heeft

men het idee dat de discussie over de Ponlijn de verdere doorontwikkeling van de Valleilijn vertraagt. Voor Ede is het netwerkbelang van de Ponlijn beperkt. Voor deze gemeente wordt de verbinding met Amersfoort prima gewaarborgd door de Valleilijn.

2. De Klomp heeft in 2006/2007 min of meer toevallig de Intercitystatus gekregen. Sindsdien is hierop geanticipeerd voor wat betreft het onderliggende busnet en overstapmogelijkheden. Verder zijn afspraken gemaakt om dit knooppunt verder uit te bouwen. De aanleg van een nieuw overstappunt bij De Haar kan deze ontwikkelingen afremmen dan wel tegenwerken. Het zal bijvoorbeeld niet zo zijn dat beide stations een intercitystatus krijgen, wat van grote invloed is op de overstapmogelijkheden.
3. Het dorp De Klomp wordt nu goed ontsloten met lijn 80. Het is onzeker wat hiermee gebeurt als de Ponlijn wordt gereactiveerd.

Vanuit Wageningen is er geen direct belang. Een Pon-lijn zou het aantal keuzemogelijkheden om naar Amersfoort te reizen vergroten, maar dit zal vanuit Wageningen naar verwachting niet leiden tot extra reizigerspotentieel. Bovendien is de verbinding via de Valleilijn naar Ede (en dan overstappend op de Valleilijn en/of de spoorverbinding Utrecht-Arnhem) voor de gemeente Wageningen veel belangrijker dan de verbinding via Rhenen.

Vooralsnog is er weinig gevoel bij het draagvlak van de Ponlijn: WUR, campus en haven zijn niet gericht op Amersfoort.

Gezien het bovenstaande ondersteunt Wageningen daarom de zienswijze van Ede om de middelen vooral te investeren in het naar een hoger kwaliteitsniveau brengen van de Valleilijn. Hierbij zou ook het huidige bustraject Ede-Wageningen moeten worden betrokken (vertramming). Lijn 80 zou kunnen worden opgewaardeerd naar HOV. Het lijkt een stuk realistischer om in te groeien vanuit de bus dan vanuit het spoor. Het is daarom ook verbazingwekkend dat er niets gebeurt om de bestaande bussen te verbeteren (lijn 80).

De WERV denkt na over het zogenaamde " rondje WERV" . Dit is nog niet geconcretiseerd maar wat wel zeker is, is dat het niet om een "rondje" gaat, maar om rechtstreekse verbindingen tussen de WERV-gemeenten. De Ponlijn voegt in dit kader niet zoveel toe omdat de huidige verbinding Veenendaal-Rhenen al als spoorverbinding bestaat.

De positie van uw organisatie binnen de discussie

IN WERV-verband is 1,5/2 jaar geleden door de vier wethouders afgesproken dat de WERV geen initiatief neemt om de discussie over de Ponlijn weer op te starten.



9. Provincie Utrecht

Schriftelijk input gegeven door: Ewout Fennis
Onderwerp: Reactivering Ponlijn
Referentienummer: 107J

De onderzoeksopzet

Binnen de beschikbare tijd is deze opzet de meest haalbare mogelijk om snel goede informatie te verzamelen.

Vanwege de ruimtelijke samenhang is het naast de genoemde partijen ook gewenst het bestuur van het WERV erbij te betrekken, dan wel de gemeente Ede en/of gemeente Wageningen.

Belangrijkste onderwerpen en informatiebronnen

Van belang zijn vervoerwaarde, kosten van investering en exploitatie en de verschillende effecten van de verbinding, zoals genoemd in de PS-motie van 17 december 2007.

Voor de effecten op gebied van ecologie, economie, RO, culturele waarden, toerisme en recreatie, landschap, etc. stellen wij graag onze kennis ter beschikking.

Verder vormen de ervaringen van provincie Gelderland met decentraal spoorvervoer een belangrijke informatiebron.

Tenslotte zijn voor ons, als concessieverlener voor het betreffende gebied, de effecten voor en de samenhang met het onderliggende busvervoer van belang.

De kwaliteit van het huidige openbaar vervoer

Op dit moment ontbreekt een snelle OV-verbinding tussen Amersfoort en Veenendaal. De huidige buslijn heeft vooral een ontsluitend karakter. De lijn doet de kernen tussen deze steden aan en is daarom niet snel (ca. 1 uur van Amersfoort naar Veenendaal). Weinig mensen vinden deze verbinding aantrekkelijk om van Amersfoort naar Veenendaal te reizen. Deeltrajecten over kortere afstand worden wel redelijk gebruikt. Gelet op de huidige wegenstructuur is het moeilijk om de buslijn wezenlijk te versnellen.

Het zou mooi zijn wanneer een echt snelle, directe verbinding tussen Amersfoort en Veenendaal tot stand gebracht zou kunnen worden, die deze steden (minder dan 20 km hemelbreed uit elkaar) in ca. 30/40 minuten met elkaar verbindt.

Overigens blijft naast deze verbindende OV-lijn nog een ontsluitende buslijn nodig om de kernen Woudenberg, Scherpenzeel en Renswoude te bedienen en te verbinden met Amersfoort en Veenendaal.

Cruciale elementen m.b.t. de reactivering van de Ponlijn

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

Hoewel de studie zich in eerste instantie richt op een railverbinding, is het in de gegeven situatie van het Vallegebied ook mogelijk dat de verbinding uitgevoerd zou kunnen worden als een HOV-



buslijn, wanneer dit een gunstiger kosten-/batenvergelijking oplevert. Maar dan alleen met een HOV-lijn die substantieel sneller is dan de huidige buslijn.

(Aanvullende) randvoorwaarden voor een succesvolle Ponlijn

Wat betreft de ruimtelijke en economische plannen wordt uitgegaan van de reeds vastgestelde RO-plannen. De mogelijke ruimtelijke ontwikkelingseffecten ten gevolge van de OV-verbinding mogen wel worden benoemd, maar met de vervoerwaardeberekening kan hiermee nog geen rekening gehouden worden.

P&R-voorzieningen zijn een nuttige aanvulling, maar het zal niet leiden tot een substantiële vergroting van de vervoerwaarde.



10. Provincie Gelderland

Gesprekspartners:	Rob Dix, provincie Gelderland, Beleid en strategie en daarbinnen Milieu, economie en ruimtelijke ordening (MERO) Nico Vlasveld, provincie Gelderland, Programmering en contractering, regiocoördinator Noord Veluwe en Vallei
Aanwezig:	Ewout Fennis, Provincie Utrecht Frans Gommers, XTNT
Datum overleg:	7 mei 2009
Onderwerp:	Reactivering Ponlijn
Referentienummer:	107J

De onderzoeksopzet

Op zich goede benadering, mits gewaarborgd is dat het niet alleen gaat om de vraag over wel of geen OV-verbinding in enge zin. Er zijn verschillende technologische oplossingsrichtingen en de vervoerwaarde-vraag wordt mede bepaald door de kansen die een verbinding eventueel schept voor de verstedelijkingsbehoefte (zie Randstad 2040).

Relevante onderzoeken

Provincie Gelderland heeft (naar weten van de geïnterviewden) geen onderzoek uitgevoerd naar de Ponlijn of daarbij actief betrokken geweest. In algemene zin heeft de provincie wel ervaring met de privatisering van regionale spoorlijnen (ze doen het uitstekend) en voeren daar zeer gericht en innovatief beleid op. In de regio De Vallei is de provincie Gelderland als opdrachtgever heel nauw betrokken bij de Valleilijn die bestaat uit een (regionaal) raildeel en een HOV-deel (Ede-Wageningen). Carl Bieker weet hier alles van.

Momenteel wordt op meerdere fronten nagedacht over de toekomst van het gebied. Dit biedt mogelijk kansen voor de Ponlijn. Relevante onderzoeken in dit kader:

- “Studie Valleigebied”, in opdracht van de provincie Gelderland: in deze studie wordt nagegaan voor welke opgaven het gebied staat. Naast een forse autonome woningbouwopgave tot 2030 (17000 woningen, 760 hectare) en een opgave voor werkgelegenheid (bovengrens: 110 ha), is ook de voorziene ontwikkeling van Foodvalley reden om extra in te zetten op kwaliteitsversterking van het gebied. Hierbij gaat het niet alleen om wonen en werken maar ook om toerisme en het versterken van de kwaliteiten van Foodvalley. Uit deze studie blijkt dat de versterking van Foodvalley een bovenregionale zaak is waarbij de direct betrokken gemeenten en de provincie Gelderland de opgave niet alleen kunnen wegzetten: verder kijken over bestuurlijke grenzen is hierbij noodzakelijk.
- “Foodvalley ambitie 2020”, een studie naar wat ervoor nodig is om de ambitie van de uitbouw van het concept Foodvalley waar te maken. Deze studie is geïnitieerd door marktpartijen en de WUR. Hierin wordt de relatie gelegd met de triangle Foodvalley (WERV en omgeving), Healthvalley (Nijmegen, RU) en technovalley (TU Twente). Dit levert een extra opgave van ongeveer 10% op bovenop de autonome ontwikkeling (afhankelijk van innovatiekracht en investeringsniveau).
- Kaart met ontwikkelingen oostelijke schil Randstad: Gezamenlijk project van de provincie Gelderland, Utrecht en Flevoland, waarin de kwaliteiten van de oostelijke schil rond de

Randstad worden aangegeven, inclusief de “poorten naar de Randstad”. Hierbij wordt een samenhangend beeld geschetst van de bijdrage van deze provincies aan het waarborgen van de aantrekkelijkheid van de regio (bijvoorbeeld de waarde van de Grebbelinie), de landelijke bereikbaarheid, ontwikkelingen als Foodvalley, et cetera. Uitgangspunt (bestuurlijk uitgesproken) hierbij is dat bestuurlijke grenzen niet belemmerend mogen werken.

- Quick scan naar de kansen om de brug bij Rhenen voor het spoor te herstellen (studie wordt momenteel uitgevoerd, contactpersoon: Hans van Altena).

Partijen die worden gemist in de consultatieronde

Geen

Inhoudelijke beoordeling

Gezien de verstedelijkingsopgave tot 2030 (autonoom, Foodvalley, inclusief spinoff) in de Vallei/WERV wordt bij de inhoudelijke beoordeling vooral een visie gemist op de toekomstige ontwikkeling en de mogelijke betekenis daarbij van de Ponlijn. De provincie Gelderland is voornemens om verschillende verstedelijkingsscenario's voor 2030 uit te werken. Een deel van de verstedelijkingsopgave is gepland in het gebied tussen de A30 en de Valleilijn ten noorden van Ede en ten zuiden van Barneveld. Voor dit gebied wordt een Reconstructieplan Landbouw ontwikkelingsgebied (LOG) opgesteld. Duidelijk is nu al wel dat ook in de richting van de provincie Utrecht zal moeten worden gekeken (voor Ede en Veenendaal wordt al gesproken over groenblauwe woonmilieus).

NB. Het is de planning om voor oktober 2009 al een gezamenlijk onderzoek te hebben uitgevoerd naar de mogelijke stedelijke scenario's ter voorbereiding op de invulling van het MIRT 2010. Als dit lukt kan al op korte termijn de MIRT-systematiek worden doorlopen. Samenwerking met de provincie Utrecht hierbij is zeer welkom.

De plannen voor Foodvalley en de implicaties daarvan op de verstedelijkingsopgave zijn inmiddels bediscussieerd met de diverse gemeenten waaronder ook Ede en Veenendaal (ambtelijk, B&W, raad). Verder wordt momenteel een quick scan uitgevoerd naar de kansen om de brug bij Rhenen voor het spoor te herstellen (Hans van Altena). Hierbij spelen de koppeling van Food Valley met Health Valley een rol, evenals ontwikkelingen in de Betuwe: Project Betuwse bloem in het gebied rondom Lienden.

Het is goed denkbaar dat de Ponlijn binnen genoemde verstedelijkingsscenario's een (belangrijke) rol kan vervullen in het geleiden van de toekomstige mobiliteitsvraag en het vormgeven van de gewenste kwaliteiten. Hiermee is het denkbaar dat de Ponlijn een belangrijke structurende rol toebedeeld krijgt als het gaat om het plannen van ruimtelijke ontwikkelingen.

Dit betekent dat op korte termijn nog onvoldoende duidelijk zal worden welke rol de Ponlijn in de verdere toekomst zou kunnen spelen (2030/2040) en het zou daarom jammer zijn als een besluit van PS ertoe leidt dat de mogelijkheid om de Ponlijn op termijn te reactiveren wordt geblokkeerd, ook als blijkt dat de Ponlijn op korte termijn weinig realiteitswaarde heeft.

Te betrekken experts bij de inhoudelijke beoordeling

Carl Bieker (provincie Gelderland) heeft veel expertise op het gebied van regionaal spoor (Valleilijn).



Toegevoegde waarde snelle rechtstreekse OV-verbinding tussen Amersfoort en Veenendaal

Nu waarschijnlijk beperkt, maar dit beeld zou onder invloed van de ontwikkeling van Foodvalley weleens kunnen kantelen. Dan gaat het om de ontwikkeling van een stedelijk netwerk WERV dat een geheel andere relatie met Amersfoort kan opleveren. Of de huidige ontwikkeling van de Valleilijn de enige en voldoende verbinding naar Amersfoort kan vervullen is nu nog een open vraag.

Reactivering Ponlijn

Discussie plaatsen binnen verstedelijkingsscenario's.

Cruciale elementen binnen de discussie: toekomstgericht en klantgericht denken, denken in kansen, niet te snel vastleggen op systeemkeuze. Leer hierbij van de Valleilijn, wellicht lijnen binnen één concept samenbrengen.

Aanvullende randvoorwaarden

Zoals eerder betoogd: passend binnen verstedelijkingsscenario's als gevolg van de ontwikkeling van het gebied. Kijken naar de Ponlijn als onderdeel van een provinciegrens overstijgend OV-netwerk (eventuele paralleliteit met de Valleilijn, rondje WERV).

Positie Provincie Gelderland

Samen met de regionale partners werkt de Provincie Gelderland op diverse fronten aan het ontwikkelen van een visie op de verdere toekomstige ontwikkeling van WERV, de Vallei en breder. Het is inmiddels duidelijk dat de opgave voor de toekomst met een gezamenlijke inspanning/afstemming het best kan worden gerealiseerd. De Provincie Gelderland kan pas concreet iets zeggen over haar eventuele rol bij de reactivering van de Ponlijn nadat de verstedelijkingsscenario's zijn uitgewerkt en er keuzes zijn gemaakt.





11. Kamer van Koophandel Gooi-, Eem- en Flevoland

Gesprekspartners:	Elise Broen, Kamer van Koophandel Gooi-, Eem- en Flevoland
Aanwezig:	Jolanda van Oijen, XTNT
Datum overleg:	29 mei 2009
Onderwerp:	Reactivering Ponlijn
Referentienummer:	107J

De Kamer van Koophandel Gooi-, Eem- en Flevoland vertegenwoordigt de bedrijven in de betreffende regio's, waarbij voor deze studie met name de bedrijven in de gemeenten Amersfoort, Leusden, Woudenberg, Scherpenzeel en Renswoude relevant zijn.

De onderzoeksopzet

Wat vindt u van de onderzoeksopzet?

Het risico van een beperkt onderzoek is dat het onderzoek niet als gedegen wordt gezien en voor velerlei interpretaties vatbaar, waardoor het opnieuw onderwerp van discussie wordt. De cijfers zijn namelijk niet hard. Als mevrouw Broen het voor het zeggen had, zou er uitgebreid onderzoek plaatsvinden, waarna de discussie ook daadwerkelijk gesloten kan worden.

Onderzoeken

Er is geen onderzoek bekend.

Extra te betrekken partijen in consultatieronde

De *bedrijfsverenigingen* van de betreffende gemeenten zouden betrokken moeten worden. Het gaat hierbij om Amersfoort, Leusden, Woudenberg-Scherpenzeel, Veenendaal en Rhenen. Vooral bedrijfskring Woudenberg-Scherpenzeel is belangrijk, aangezien de reactivering ook direct gevolgen kan hebben voor de bedrijven in deze plaatsen. Vanmiddag (29 mei) vergadert de bedrijfskring over haar standpunt in de reactivering. Mevrouw Broen schat in dat daar de volgende voor- en nadelen worden besproken. De reactivering kan voordelen hebben voor de bereikbaarheid van de dorpen en de ontlasting van de wegen. Het nadeel is dat de spoorlijn over nieuwe grond voor een bedrijventerrein gaat, en er al een tekort aan ruimte is. Zodra het standpunt van de bedrijfskring bekend is, ligt mevrouw Broen XTNT hierover in.

Daarnaast zou *Pon* betrokken moeten worden. Zij kunnen aangeven welke consequenties de reactivering voor hun goederenvervoer heeft. Mevrouw Broen zoekt naar contactgegevens van Pon en geeft deze aan XTNT door.

Onderwerpen inhoudelijke beoordeling

De inhoudelijke beoordeling dient plaats te vinden op basis van de volgende onderwerpen:

- Vervoerwaarde.
- Ontlasting verkeersdruk N226 en N224.
- Effect op recreatie en toerisme.
- Effect op economische en ruimtelijke ontwikkeling. Mevrouw Broen zal bij de expertmeeting aanwezig zijn. Het is goed om hier ook de bedrijfsverenigingen voor uit te nodigen.

- Benodigde infrastructurele maatregelen en (nieuwe) stations: wat zijn de consequenties van reactivering?

Experts

Dit is moeilijk om aan te geven. Afgesproken wordt dat de data van de expertmeetings worden doorgemaïld en mevrouw Broen nog even kijkt of zij een expert kan benoemen.

De kwaliteit van het huidige openbaar vervoer

Er is voldoende openbaar vervoer. De Kamer van Koophandel signaleert geen tekort. Binnen het maatregelenpakket van de Pakketstudie gebeurt al erg veel. Het is de vraag of de lightrailverbinding al beoordeeld is in de pakketstudie (met de BOEI systematiek). Deze beoordeling zou ook betrokken moeten worden in dit onderzoek.

De reactivering van de Ponlijn

Bij het vorige rapport over de Ponlijn, heeft de Kamer van Koophandel negatief geadviseerd. De reden is bij mevrouw Broen onbekend en door omstandigheden niet te achterhalen. Waarschijnlijk vanwege het lage aantal te verwachten reizigers. Er is nu geen reden om deze mening te herzien. Er is vanuit de regionale economie ook niet de verwachting dat de reactivering veel zal opleveren.

Het is belangrijk te onderzoeken wat de reactivering betekent voor de bedrijven en het economisch functioneren van de gebieden. De volgende vragen moeten worden beantwoord:

- Biedt de Ponlijn een betere ontsluiting voor de bedrijven?
- Wat betekent de reactivering van de Ponlijn voor de werkgelegenheid?
- Wat betekent de Ponlijn voor Food Valley?

De Ponlijn moet iets toevoegen. Het moet meer dan 'handig' zijn.

(Aanvullende) randvoorwaarden voor een succesvolle Ponlijn

Een belangrijke randvoorwaarde is dat Pon zijn bedrijfsvoering kan continueren.

De positie van uw organisatie binnen de discussie

De Kamer van Koophandel heeft een adviesrol en geen beslissende rol.



12. Kamer van Koophandel Midden-Nederland

Gesprekspartners:	Eric de Kievit, Kamer van Koophandel Midden-Nederland
Aanwezig:	Jolanda van Oijen, XTNT
Datum overleg:	20 mei 2009
Onderwerp:	Reactivering Ponlijn
Referentienummer:	107J

De Kamer van Koophandel Midden-Nederland vertegenwoordigt de bedrijven in de provincies Utrecht en Gelderland. Voor deze studie zijn met name de bedrijven in de gemeenten Veenendaal, Rhenen en Neder-Betuwe relevant.

De heer De Kievit heeft al veel te maken gehad met het dossier reactivering Ponlijn. Hij is projectmanager Driehoek van Verder geweest. In die rol heeft hij DHV onderzoek laten uitvoeren naar de Ponlijn. In het interview is daarom gesproken over de mening van de heer De Kievit en daarnaast over het standpunt van de Kamer van Koophandel.

Mening de heer De Kievit

Er is al erg veel gezegd en geschreven over het dossier. Er zijn grote drempels voor het aanleggen van de lightrailverbinding. Denk hierbij aan de overwegproblematiek in Amersfoort, de grond die nu in bezit van Woudenberg is en het deels ontbreken van de fundering op sommige plaatsen. Er moet wel erg veel ruimtelijke potentie zijn, wil reactivering efficiënt zijn. Ook zal de exploitatie van deze lightrail verbinding lastig zijn. Dit vanwege de infrastructurele drempels en de te lage vervoerwaarde. Mogelijk kan het tracé benut worden voor openbaar vervoer (bus) en fiets. Er zijn twee belangrijke deelstudies die moeten worden meegenomen, namelijk de vervoerwaardestudie van DHV en een rapport van DHV over de problematiek bij de overwegen in Amersfoort.

Standpunt Kamer van Koophandel

De Kamer van Koophandel kijkt naar het faciliteren van zakelijk verkeer (woon-werk, werk-werk, transport). De Kamer heeft nog geen mening gevormd over de Ponlijn. Het zal duidelijk moeten worden wat de reactivering betekent voor nieuwe ontwikkelingen, zoals bedrijventerreinen, maar ook nieuwe functies, zoals winkelgebieden. In dit onderzoek moet dus worden gekeken naar de toekomst: welke nieuwe functies kun je toevoegen om de Ponlijn rendabel te maken.

De belangrijkste vraag blijft echter: wie gaat die Ponlijn gebruiken? En misschien nog wel belangrijker: welk probleem lost het op? Het lijkt nu alsof er een probleem bedacht moet worden om de deels nog bestaande spoorlijn te reactiveren.

Het openbaar vervoer tussen Veenendaal en Amersfoort is niet goed. Het is een vergeten hoek. Ook binnen de pakketstudie kreeg dit gebied weinig aandacht. Mogelijk dat buslijnen kunnen worden gestroomlijnd. In de pakketstudie Verder wordt hier nader onderzoek naar gedaan. Ook is er een RWS planstudie ring Utrecht OV+++ . Dit gaat echter over het ontlasten van de ring van Utrecht, en daar zal deze Ponlijn niets aan bijdragen.

Het is belangrijk om te kijken naar de ruimtelijke ontwikkelingen die de gemeenten nu al hebben, en de ontwikkelingen die nodig zijn om de reactivering van de Ponlijn rendabel te maken.



Er is gekeken of het traject interessant was voor fietsverbindingen. Er zijn echter al redelijk veel parallelle fietsverbindingen in het gebied, dus hieraan zal het tracé weinig kunnen toevoegen.

De heer De Kievit wil graag betrokken zijn bij expertmeetings mits zijn agenda dit toelaat.

Daarnaast denkt hij aan de experts:

- Milieufederatie: Pepijn Binkhorst.
- LNV
- Projectleiders van andere regionale spoorverbindingen.



13. ROVER (werkgroep Hartlijn)

Gesprekspartners:	Wouter Wiersema, ROVER, werkgroep Hartlijn Jaap Ketel, ROVER, werkgroep Hartlijn
Aanwezig:	Frans Gommers, XTNT Jolanda van Oijen, XTNT
Datum overleg:	26 mei 2009
Onderwerp:	Reactivering Ponlijn
Referentienummer:	107J

In dit verslag wordt enkele keren verwezen naar de folder van werkgroep Hartlijn. De tekst uit deze folder is onder dit verslag weergegeven.

De onderzoeksopzet

Dit onderzoek heeft een beperkte omvang. Er vindt geen nieuw onderzoek plaats, maar er wordt vooral gewerkt met expertbeoordelingen. Wat vindt u hiervan?

Wij zijn benieuwd wie de experts zijn en wat voor kwalificaties er aan de experts worden gegeven. Hoe zit het met de reizigers en potentiële reizigers?

Verder zijn wij van mening dat het uitsluiten van nieuw onderzoek nog te vroeg is, te meer omdat dit slechts een gericht onderzoek betreft naar een voorbeeldvariant (trein in **halfuurdienst**) en geen integraal onderzoek naar het vervoer in de regio en naar de netwerkfunctie.

Welke onderzoeken naar de reactivering van de Ponlijn kent u en heeft uw organisatie zelf in het verleden onderzoek naar dit onderwerp uitgevoerd?

Wij kennen een tweetal onderzoeken van DHV en een tweetal onderzoeken van ARCADIS. Daarnaast zijn wij van mening dat de Ponlijn niet gereactiveerd wordt, deze blijft gewoon bestaan, maar dat de verbinding Amersfoort-Veenendaal gereactiveerd wordt.

In de consultatieronde wordt in ieder geval gesproken met de betrokken gemeenten, Connexxion, NS, ProRail, ROVER, Kamer van Koophandel en de provincies Gelderland en Utrecht. Mist u organisaties?

- Burgers v. Kleine Kernen, Jan Snijders
- Rijkswaterstaat; Transferiastudie; Jaap Danhoff
- ARCADIS; Senior Adviseur Verkeer en Vervoer; Robert-Jan Roos
- ARCADIS; Afstudeeronderzoekers; Bart van Odijk; David & Joshua
- Public Transport Analysis Design & Consultancy; Arco Sierts
- ROCOV
- Pon: zij zien een spoorverbinding voor personenvervoer als een kans om personeel meer met het openbaar vervoer te laten reizen.

In de consultatieronde is gesproken met alle gemeenten. Lokale interesses kunnen echter niet een regionaal project bepalen. Hier dient rekening mee gehouden te worden.



Waarop zou u de nadruk willen leggen en welke onderwerpen vindt u minder van belang? Zijn er onderwerpen die u mist?

Het gaat om het sociale aspect; de 2^e en 3^e stad van de provincie Utrecht hebben onderling de slechtst denkbare verbinding. In prioriteitsvolgorde is het:

1. effect op economische en ruimtelijke ontwikkeling;
2. ontlasting verkeersdruk;
3. ketenmobiliteit;
4. vervoerwaarde.

Milieu en ecologie worden ook genoemd als onderwerpen die in de haalbaarheid dienen te worden meegenomen. Hierin wordt gezegd dat een ecologische verbindingzone wordt verbroken. Spoorlijnen trekken echter andere dieren aan, waardoor de verbindingzone een andere functie kan krijgen. Het huidige overwoekerde spoor heeft geen betekenis als ecologische verbindingzone. Het gaat bij milieu vooral om de te bereiken reductie van het autoverkeer in vergelijking tot het lawaai van de treinen (wat over het algemeen minder is dan het lawaai van auto's).

Betrek daarnaast cijfers van vergelijkbare lijnen: hoeveel mensen stappen er over van auto naar openbaar vervoer, zodra het aanbod is verbeterd.

De inhoudelijke beoordeling vindt plaats door experts. Kent u experts die wij hierbij moeten betrekken? Bij welke onderwerpen wilt u zelf worden betrokken?

Van de eerder genoemde partijen stellen wij voor om de heer Roos, de heer Sierts en de heer Snijders bij de beoordeling te betrekken.

Een goed voorbeeld van regionaal spoor wordt verzorgd door Deutsche Regiobaan. De organisatie in Duitsland is echter wel anders: de vervoerder is ook verantwoordelijk voor het spoor.

De kwaliteit van het huidige openbaar vervoer

Het huidige openbaar vervoer beoordeelt ROVER als bar slecht.

Het gaat om het openbaar vervoer in de regio en om het netwerk, niet alleen de verbinding tussen Amersfoort en Veenendaal.

De toegevoegde waarde van een snelle rechtstreekse OV-verbinding tussen Amersfoort en Veenendaal staat beschreven in de brochure en de website van de ROVER werkgroep Hartlijn.

De reactivering van de Ponlijn

De voor- en nadelen en de vormgeving van reactivering staat beschreven in de brochure. De cruciale elementen in de mening over de reactivering zijn de effecten op het netwerk, de economie en op sociaal gebied. Openbaar vervoer is een sociale voorziening, haalbaar ≠ betaalbaar.

ROVER zet zich in voor de reactivering tot Veenendaal/Rhenen, niet voor een doortrekking naar Kesteren. Niet omdat zij dit niet wil, maar omdat het nog geen doel is.

Het gaat om een half uurdienst op rail. Het spoor hoeft daarvoor niet volledig tweesporig te zijn.

De Hartlijn moet een initiatief zijn van de provincies Gelderland en Utrecht.



Het transferium bij de Haar is niet cruciaal. Het is een bonus. De Ponlijn kruist twee belangrijke verkeersknopen. Dat zijn de plekken voor een transferium. Een halfuursfrequentie kan dan echter wel wat weinig zijn.

De aansluiting bij station Amersfoort is wat lastig, omdat de lijn enkele sporen kruist. De ponlijn kan echter eerder halteren in de boog.

Met name in Amersfoort zouden spoorwegen lang dicht zijn vanwege de lightrail. Op dit moment zijn de spoorbomen lang dicht als de Pontrein langs komt. Deze goederentrein is echter lang en rijdt langzaam. Een lightrail voertuig gaat sneller en is korter, waardoor de spoorbomen minder lang dicht hoeven te zijn. Daarnaast zijn er overwegen met aangepaste technieken, waardoor de wachttijd ook wordt verkort.

(Aanvullende) randvoorwaarden voor een succesvolle Ponlijn

Welke lokale of regionale projecten/ruimtelijke ontwikkelingen hebben een (directe) relatie met de Ponlijn, en dienen derhalve te worden meegenomen in dit onderzoek?

Foodvalley en de Verstedelijking van de Oostflank van de provincie; al vastgestelde ontwikkelingen van nieuwe woonwijken in Leusden (Tabakssteeg), Woudenberg en Veenendaal. In Woudenberg wordt het industrieterrein Parallelweg vernieuwd, dit is langs het tracé waardoor zich grote kansen voordoen.

In hoeverre verwacht u dat aanvullende maatregelen, zoals fietsroutes naar de stations/haltes en P&R-voorzieningen, een bijdrage kunnen leveren aan een beter gebruik van de OV-lijn?

Dit is zeer belangrijk voor de catchment area, met name bij bijvoorbeeld Woudenberg-Scherpenzeel en een eventueel transferium bij de A28 (waarvan de parkeerplaatsen er al zijn).

Is de realisatie van fietsstallingen en P&R-plaatsen bij de beoogde stationslocaties fysiek mogelijk?

Ja, bij allemaal.

Welke andere zaken kunt u benoemen die randvoorwaardelijk zijn voor een succesvolle reactivering van de Ponlijn?

Het goed opnemen van de lijn in het regionale en landelijke netwerk.

De positie van uw organisatie binnen de discussie

Hebt u er vertrouwen in dat Provinciale Staten een goed besluit kan nemen/neemt?

Nee, daarvoor is het onderzoek (volgens dit stramen) te specifiek: dit gaat in op één variant, waar wij geloven dat het in een breder perspectief bekeken moet worden. Wellicht is bijvoorbeeld de Regiorailer van Movares een interessant alternatief.

Welke rol ziet u voor zichzelf in het besluitvormingsproces?

Beïnvloedend.

Welke rol ziet u voor uw organisatie als besloten wordt tot reactivering van de Ponlijn?

Dan gaat ROVER waarschijnlijk een stap dieper en proberen als adviseur voor de Provincie op te treden.



Teksten brochure werkgroep Hartlijn

Historie spoorlijn Amersfoort - Veenendaal

De spoorlijn Amersfoort-Veenendaal maakt onderdeel uit van de in 1882/1886 geopende spoorlijn van Ressen-Bemmel (tussen Arnhem en Nijmegen) via Kesteren, Rhenen en Veenendaal naar Amersfoort.

Enige data:

1876: het tracé van Amersfoort tot Kesteren wordt door landmeters uitgezet.

1878: start onteigeningsprocedures en ontwerp tot aanleg aangenomen.

1880: start werkzaamheden.

1889: doorgaande treinverbinding Amersfoort-Kesteren (Nijmegen).

1940-1945: diverse sabotages, bombardementen en vernielingen.

Na WO-II: goederenspoorlijn.

1980/1981: reactivering gedeelte De Haar-Rhenen.

Het gedeelte Kesteren-Amersfoort is na de Tweede Wereldoorlog voor doorgaande treinen gesloten als gevolg van het niet meer herstellen van de hierboven afgebeelde vernielde spoorbrug over de Rijn bij Rhenen. In 1981 werd het gedeelte vanaf De Haar (aansluiting op de spoorlijn Utrecht-Arnhem) tot Rhenen weer voor reizigersverkeer in dienst gesteld. Het gedeelte Amersfoort-De Haar wordt tegenwoordig alleen nog maar tot Leusden door goederentreinen voor auto-importeur Pon gebruikt. Het gedeelte Leusden-De Haar is voor het grootste deel in de jaren '80 opgebroken. Langs de spoorlijn zijn nog talloze spoorse relictten van weleer te vinden.

REISTIJDEN TOEN EN NU TUSSEN VEENENDAAL EN AMERSFOORT		
Rond 1900	per stoomtrein	29 minuten
Heden 2007	per trein (via Utrecht)	50 minuten
	per bus (via Woudenberg)	63 minuten (buiten spits)
	per auto (via Woudenberg)	36 minuten (zonder files)
	per racefiets	74 minuten

Missie initiatiefgroep Hartlijn – ROVER

De missie van de initiatiefgroep HARTLIJN is het verbeteren van het openbaar vervoer in de regio van Amersfoort, Leusden, Woudenberg, Scherpenzeel en Veenendaal. In het bijzonder streeft de groep er naar een zinvol en pragmatisch hergebruik van de oude spoorlijn tussen Amersfoort en Veenendaal te realiseren. Dit in relatie met de overige ruimtelijke-, sociale- en milieu afwegingen. De "Initiatiefgroep Hartlijn" is bewust niet geïnstitutionaliseerd. Er is daarom aansluiting bij een bestaande organisatie gezocht, die ook het openbaar vervoer een warm hart toe draagt. Daarom werkt de initiatiefgroep Hartlijn samen met de reizigersvereniging ROVER.

Werkgroep Hartlijn - achtergrond

De ideeën over het openbaar vervoer in de regio Amersfoort, Leusden, Woudenberg, Scherpenzeel en Veenendaal gaan terug op een voorstel dat de voorloper van de huidige werkgroep Hartlijn: "de Hart van Leusdenlijn". enkele jaren geleden naar buiten heeft gebracht. Dat voorstel had in het algemeen betrekking op de optimalisering van mobiliteit en in het bijzonder op de verbetering van openbaar vervoer tussen Leusden en Amersfoort. Het reactiveren van een deel van de bestaande spoorlijn van Amersfoort richting Leusden (de Ponlijn) zou tegelijkertijd een pragmatische aanleiding en een reële mogelijkheid kunnen zijn tot een relatief snelle realisering van een eerste fase.

Doelstellingen werkgroep Hartlijn

De werkgroep Hartlijn wil door middel van het beïnvloeden van de publieke opinie, overheidsinstanties en de politiek, bereiken dat er een haalbaarheidsonderzoek wordt gedaan naar de mogelijkheid van revitalisering van het tracé Amersfoort - De Haar, met aansluiting op het bestaande tracé De Haar - Veenendaal als Lightrail spoorlijn. Bij dit onderzoek dient niet alleen gekeken te worden naar de “vervoerswaarde”, maar ook naar de grote automobilitieitsproblemen in het gebied, leefbaarheid, milieu- en ruimtelijke ordeningsaspecten van toekomstige nog te realiseren woning- en bedrijventerreinen.

Het tracé van de Hartlijn

Het tracé van de Hartlijn volgt het oude tracé van de spoorverbinding Amersfoort-Rhenen. In totaal ca. 32 km. Het tracédeel tussen Amersfoort en Leusden is momenteel operationeel als goederenlijn ter bevoorrading van de firma Pon in Leusden. Lengte ca. 5 km. Het deel tussen Pon en De Haar (A12) is in onbruik en heeft daardoor bepaalde natuurwaardes gekregen. Het deel vanaf De Haar is deels enkel- en deels dubbelspoor, dat aan alle eisen van de spoorwet voldoet.

Beginhalte Amersfoort: Voorgestelde haltelokatie naast NS stationsgebouw, via trap doorgang naar hoofdingang

Nieuwbouw: Het grootste deel waar nieuwbouw plaats zal moeten vinden is het tracédeel tussen Leusden-Pon en De Haar. Hier kan mogelijk ook het Transferium met de A12 komen. Ook moet hier één nieuw viaduct over de bestaande spoorlijn Utrecht-Arnhem en de snelweg A12 gebouwd worden.

Eindhalte: keuze tussen Veenendaal en Rhenen: Afhankelijk van welke concessionair in de toekomst zal gaan rijden op dit traject, zal een besluit genomen moeten worden waar het eindpunt moet komen van de Hartlijn. Het is nu te vroeg hierover een uitspraak te doen.

Extra kansen

Herstel van de spoorlijn geeft de unieke kans om twee nieuwe transferia direct aan te laten sluiten op twee van de meest drukke oost-west verbindingen in Nederland, n.l. bij de kruising met de A28 Amersfoort/Leusdense weg en bij de kruising met de A12, De Haar

Belangrijkste argumenten voor revitalisering

- Er is een bestaand baantracé met bestemming openbaar vervoer, waarvoor geen grondaankopen gedaan hoeven te worden.
- Alternatief voor de verstopte automobilitieit op de N226, met daarbij een grote tijdwinst op de reistijd per auto.
- Een directe verbinding tussen de tweede en derde stedelijke centra (qua grootte) van de provincie Utrecht.
- Naar de toekomst gerekend, een blijvende energie- en milieuvriendelijke vervoersmodaliteit.
- Mogelijkheid om de 4000 à 5000 woningen die nog volgens het streekplan in het oosten van de provincie Utrecht gebouwd moeten worden, met haltes langs deze spoorlijn te situeren.
- Nu gebruik maken van de kennis die in de provincie Gelderland aanwezig is op gebied van Lightrail door een samenwerkingsverband aan te gaan tussen de provincies Gelderland en Utrecht om de Hartlijn in gezamenlijkheid te ontwikkelen.



Strategie voor de verdere ontwikkeling lightrail Hartlijn

De initiatiefgroep HartLijn van ROVER concludeert en beveelt aan:

- De publieke opinie is overwegend positief over heropening van de lijn. Maak hier gebruik van!
- Regionale investeringen in het openbaar vervoer spreken provinciale en ook lokale bestuurders aan, naast investeringen in de automobilititeit.
- Aan de lijn liggende gemeenten gaan rekening houden met een revitalisering.
- Het succesvolle project “ValleiLijn” in Gelderland is niet concurrerend, maar een “Hartlijn” versterkend OV project.
- Een interprovinciaal OV-samenwerkingsverband Utrecht-Gelderland is de aanbevolen optie voor revitalisering, gebruik makend van de Gelderse kennis.
- Substantiële toezeggingen door Leusdense bedrijven voor een haalbaarheidsonderzoek is een steun voor de lokale politiek.
- Dit haalbaarheidsonderzoek moet snel door de provincie Utrecht gestart worden, zo mogelijk samen met Gelderland en de aan de lijn liggende gemeenten.
- Het haalbaarheidsonderzoek dient naast vervoerswaarden in relatie tot regionale mobiliteit, ook ruimtelijke ordening, milieu- en sociale aspecten mee te nemen.



14. Connexxion

Gesprekspartners:	Rob Jansen, Connexxion, vervoerkundige BRU-gebied Bart Schalkwijk, Connexxion, vervoerkundige concessie provincie Utrecht
Aanwezig:	Ewout Fennis, Provincie Utrecht Liesbeth op 't Hoog, Provincie Utrecht Frans Gommers, XTNT Jolanda van Oijen, XTNT
Datum overleg:	4 mei 2009
Onderwerp:	Reactivering Ponlijn
Referentienummer:	107J

Doel van de studie

Deze studie moet inzicht geven in:

- de vervoerwaarde;
- de waarde van de lijn voor de reizigers;
- exploitatie- en aanlegkosten;
- of de lijn in een cruciale verbinding voorziet.

Kwaliteit huidig openbaar vervoer

De frequentie van het huidige OV is goed. De reistijd is te lang. De aansluiting op de A12 is onlangs verbeterd, maar dit is nog niet voldoende.

Kwaliteit verbeteren door: lijn 80 te versnellen en de files rondom Amersfoort te vermijden.

Mogelijkheid om twee zijden van de driehoek (A12-A27-A28) te rijden maar daarmee wordt het gebied zelf onvoldoende ontsloten (feedernet in het gebied).

Wel of niet reactiveren?

De reactivering van de Ponlijn heeft kansen. Het grote voordeel van spoorvervoer is dat de trein rechtstreeks de stad in rijdt en dus ook nagenoeg conflictvrij kan doorrijden in stedelijk gebied.

Een busverbinding kan dit bijna nooit. Er zijn echter ook twijfels over de reactivering:

- **Situatie Amersfoort:** aan de ene kant de aansluiting bij ruimtelijke ontwikkelingen (Kersenbaan) en de aantakking bij het station. Dit zou capaciteitsproblemen kunnen opleveren op het spoor en bij het aantal kruisende bewegingen met de Kersenbaan. Aan de andere kant kan het milieuproblemen opleveren (geluid, trilling). Er rijdt nu weliswaar een goederentrein, maar deze gaat maximaal twee keer per dag. Verder loopt het tracé net langs het centrum waardoor reizigers niet daar worden gebracht waar ze moeten zijn.
- Het tracé loopt langs een aantal kernen (Woudenberg, Scherpenzeel) waardoor de ontsluiting niet optimaal is. Voor veel reizigers betekent dit voor- en natransport. Om alle kernen te ontsluiten, zou het tracé iets verlegd moeten worden.

De potentiële reizigersgroepen zijn:

- woon-werkverkeer;
- scholieren (let op tariefstelling* en routes);
- recreatief.



* Voor scholieren (en hun ouders) is de prijs van het vervoermiddel van belang. Als de trein duurder is dan de bus, kiezen zij vaak toch voor de bus, ondanks dat deze een stuk langzamer is.

Doel reactivering

Het effect op de verkeersdruk zal niet of nauwelijks waarneembaar zijn. Wel zal het de centrumfuncties van Amersfoort en Veenendaal versterken.

Uitgangspunten bij reactivering

- Het gaat vooral om het verkleinen van de reistijd naar het centrum van Amersfoort. Het is daarom aan te bevelen de lijn in Amersfoort Centrum en Veenendaal Centrum te laten komen. Ook ziet men kansen voor het aantakken bij Rhenen. Het doortrekken van de lijn naar Kesteren via een nieuwe oeververbinding voor regionaal vervoer lijkt Connexion onrealistisch. Het kortsluiten van deze verbindingen voor bovenregionaal vervoer, direct van Utrecht (en wellicht Amersfoort) naar Nijmegen, biedt wellicht kansen maar valt buiten de scope van deze studie.
- Het zwaartepunt van de lijn ligt in het direct verbinden van Amersfoort en Veenendaal. Hier is de grootste potentie te vinden. Toch moet breder naar het totale netwerk worden gekeken: het gaat om het hele systeem, met slimme aantakkingen op het onderliggend net (lijn 80, 77, 78, 82, 83, 87, 81). Besteed de lijn dan ook aan binnen één integrale regionale concessie (Syntus-model). Maak de lijn dan ook geen onderdeel van het landelijk spoornet, maar laat door een decentrale opdrachtgever aanbesteden (provincie).
- De ruimtelijke ontwikkelingen moeten rondom de lijn gepland worden en de provincie moet hier sturend in optreden. Dit creëert vervoerwaarde. Tabaksteeg ligt al op de juiste plek. Mogelijk dat Woudenberg en Scherpenzeel naar elkaar toe kunnen groeien (mits ecologie niet in het gevaar komt). Ook hierbij dient mogelijk rekening met de huidige eenzijdige vervoersvraag.
- Potentiële stations: Amersfoort Zuid (bij verdichting van de wijk), Leusden Zuid, Woudenberg-Scherpenzeel (met transferium), De Haar. Mogelijk doortrekken naar Veenendaal Petenbos (zuidkant Veenendaal).
- Op de afstand Amersfoort en Veenendaal is comfortabel materieel een voorwaarde. Het moet dus meer zijn dan een tram, al zou dit voor de ontsluiting van Amersfoort Zuid wellicht wel een goede optie zijn.
- Er moeten faciliteiten voor ketenmobiliteit zijn (fiets, auto). Mogelijk dat De Haar ook kan fungeren als transferium, mits deze extra stop past in het spoornet Utrecht-Arnhem (wellicht kan de intercitystatus van Veenendaal De Klomp hierbij als 'wisselgeld' worden gezien).
- Op dit moment is de vervoersvraag op lijn 80 vrij eenzijdig: in de ochtend rijdt men naar de grotere kernen, in de avondspits gaat men de andere kant op. Dit is iets om rekening mee te houden.

Onderzoeken

Vanuit Connexion is er nooit onderzoek geweest naar de spoorverbinding. Het onderzoek van DHV kennen Rob en Bart niet goed. Er is wel onderzoek geweest naar het versnellen van lijn 80, maar dat leverde niet veel mogelijkheden op.

Connexion heeft daarnaast bij de aanbesteding van de concessie Amersfoort voorgesteld om ARA in te voeren: een automatische railbus Amersfoort-Leusden. Amersfoort is hier niet verder op ingegaan.



Mogelijke extra opties

- De spoorlijn vanuit Utrecht naar Soest doortrekken naar Amersfoort en aansluiten op de Ponlijn.
- De doortrekking naar Kesteren is onrealistisch.

Financiën

Bij een langlopende concessie kan Connexxion eventueel bijdragen aan de bouw van de lijn. Dit is echter geheel afhankelijk van de wijze waarop de concessieverlening wordt vormgegeven.

De onderzoeksopzet

- Aanpak is begrijpelijk vanwege korte doorlooptijd.
- Mogelijk ook WERV betrekken?
- Mogelijk te betrekken expert van Connexxion is Coen Storm (manager rail).
- Het kan geen harde kosten-batenanalyse zijn omdat er meer elementen van belang zijn. In bandbreedtes werken is dan een goede oplossing.

Connexxion denkt nog na over mogelijke betrokkenheid of experts bij de beoordeling over:

- vervoerwaarde;
- ontlasting verkeersdruk;
- effect op busvervoer;
- effect op landschap, natuur, ecologie;
- effect op recreatie en toerisme;
- effect op economische en ruimtelijke ontwikkeling;
- exploitatie- en beheerkosten;
- ketenmobiliteit;
- benodigde infrastructurele maatregelen en (nieuwe) stations;
- dienstregelingsopzet.





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

Gaan waar anderen niet gaan

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

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

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