

Bijlagerapport: Haalbaarheidsonderzoek reactivering  
Ponlijn

## Verlag klankbordgroep en reacties betrokkenen

Concept | Utrecht, 3 augustus 2009



# Inhoudsopgave

<b>1.</b>	<b>Inhoud bijlagerapport</b>	<b>5</b>
<b>2.</b>	<b>Verslag klankbordgroep (07-07-09)</b>	<b>7</b>
2.1	Aanwezigen	7
2.2	Opening en voorstelronde	7
2.3	Presentatie resultaten haalbaarheidsstudie	7
2.4	Hoofdconclusies	10
2.5	Vervolgafspraken	11
2.6	Evaluatie proces	12
2.7	Sluiting	12
<b>3.</b>	<b>Reacties betrokkenen op conceptrapport</b>	<b>13</b>
3.1	Gemeente Amersfoort	13
3.2	Gemeente Leusden	14
3.3	Gemeente Renswoude	14
3.4	Gemeente Utrechtse Heuvelrug	15
3.5	Gemeente Ede	15
3.6	Gemeente Wageningen	16
3.7	ProRail	16
3.8	Werkgroep Hartlijn van ROVER	16
3.9	Kamer van Koophandel	17





# 1. Inhoud bijlagerapport

In dit bijlagerapport zijn de resultaten opgenomen van stap 5 'Overleg klankbordgroep' uit het onderzoek naar de haalbaarheid van de reactivering van de Ponlijn.

In stap 5 zijn de resultaten van de verschillende expertmeetings integraal gerapporteerd en in een klankbordgroep besproken met de belanghebbende partijen. Hierbij is gestreefd naar een gezamenlijke conclusie die op breed draagvlak mag rekenen bij de belanghebbende partijen. Onder draagvlak wordt hier niet verstaan dat iedereen het volledig eens moet zijn met de conclusies, maar wel dat iedereen begrip heeft voor de manier waarop de conclusies tot stand zijn gekomen en dat de achterliggende informatie niet (meer) ter discussie staat. Het verslag van de klankbordgroep is opgenomen in hoofdstuk 2.

Na het bespreken van de resultaten van de expertmeeting en de conclusies in de klankbordgroep, is een conceptrapportage verstuurd naar de betrokkenen. Zij hadden drie weken de tijd om op deze conceptrapportage te reageren. Het gaat hierbij om een reactie vanuit de direct betrokkene, niet om een officiële reactie van betreffende organisatie. Deze individuele reacties zijn opgenomen in hoofdstuk 3.





## 2. Verslag klankbordgroep (07-07-09)

### 2.1 Aanwezigen

Bij de klankbordgroep waren de volgende personen aanwezig:

Rob Jansen	Connexxion
Astrid van den Aker	Gemeente Amersfoort
Izaak Boone	Gemeente Leusden
Roel Dobbelsteijn	Gemeente Veenendaal
Jan van Manen	Gemeente Veenendaal
Leo Smolders	Gemeente Veenendaal
Arjan van Koolwijk	Gemeente Woudenberg
Rik van Haaren	ProRail
Jaap Ketel	ROVER, werkgroep Hartlijn
Frans Gommers	XTNT
Ewout Fennis	Provincie Utrecht
Liesbeth Op 't Hoog	Provincie Utrecht (verslag)
Gert van Kempen	Provincie Utrecht
Jan van Lopik	Provincie Utrecht

### 2.2 Opening en voorstelronde

Frans Gommers opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom. Na een korte voorstelronde wordt de agenda vastgesteld.

### 2.3 Presentatie resultaten haalbaarheidsstudie

De discussie vindt plaats aan de hand van de presentatie van Frans Gommers, waarin de resultaten van de verschillende expertbijeenkomsten centraal staan. Gebleken is dat de ingeschakelde experts tamelijk eensgezind waren in hun oordeel over de diverse aspecten van de Ponlijn.

#### **Vervoerwaarde en ketenmobiliteit**

Jan van Manen: "Reactivering is dus alleen mogelijk als een visie voor de toekomst wordt opgesteld waarin staat welke situatie nagestreefd wordt. De visie verantwoordt dan de keuze om toch te reactiveren en verlies te leiden met de lijn."

Izaak Boone: "Dus bijvoorbeeld wanneer woningbouwplannen in het gebied rondom de Ponlijn gepland staan."

De pakketstudie van VERDER is niet meegenomen in het haalbaarheidsonderzoek. Mogelijk wordt de doorstroming van het autoverkeer beter dan de huidige situatie. Voor de Ponlijn zijn de gevolgen dan negatiever, omdat reizigers dan minder snel het openbaar vervoer nemen.



Leo Smolders denkt dat ondanks de lage vervoerwaarde er toch gekozen kan worden voor de reactivering van de Ponlijn. Dat is wel vaker gebeurd. Het is dan nodig dat bestuurders lef tonen en keuzes maken.

Frans Gommers wijst op het verschil dat in die gevallen de lijn/rails er al lag.

### Economische en ruimtelijke ontwikkelingen

Jaap Ketel heeft de indruk dat het een gestuurde conclusie is, omdat betrokkenen geen combinatie van woningbouw en een station willen. Hij vraagt zich af of er in de huidige plannen al niet genoeg woningbouw is opgenomen voor draagvlak voor de lijn. Hij vindt dat de stem van de potentiële reiziger in de te bouwen woongebieden niet genoeg is gehoord bij de expertbijeenkomsten.

In reactie daarop antwoordt Frans Gommers dat naar het oordeel van de deskundigen de schaal van de geplande woningbouwopgaven te klein is om voldoende draagvlak voor de Ponlijn te krijgen. Er moet aanzienlijk meer gebeuren om tot een verantwoorde exploitatie te komen. Overigens waren de eerder gehouden expertbijeenkomsten de momenten om input te leveren en met de experts in discussie te gaan. De bijeenkomst vandaag is bedoeld om de resultaten daarvan te bespreken en niet om de discussie uit de expertbijeenkomsten over te doen. Izaak Boone: "Het gaat hier ook puur om feiten die vastgesteld zijn. Die kun je niet ter discussie stellen."

In het onderzoek wordt de vraag gesteld wat een dergelijke verbinding zou toevoegen, gezien het aantal reizigers tussen Amersfoort en Veenendaal. Dit vindt Leo Smolders een non-argument, als het ware wordt de vraag gesteld waarom het nodig is om wegen aan te leggen en plaatsen te verbinden.

Volgens Jan van Lopik blijkt uit berekeningen die in het kader van de pakketstudies zijn gedaan dat de economische relatie tussen de twee steden niet groter zal worden, vandaar dat de vraag of het nodig is de Ponlijn aan te leggen juist wel gesteld kan worden.

Jan van Manen vindt dat de verzameling experts van deze bijeenkomst erg beperkt was. Hij ziet de uitkomsten meer als een mening van vijf mensen dan een feitelijk oordeel. Frans Gommers benadrukt dat deze verzameling van experts echter wel unaniem waren in hun oordeel.

Roel Dobbelseijne heeft twijfels bij de visie om het binnengebied leeg te moeten laten. "Als we de woningbouw en bedrijvigheid hier niet willen, dan gebeurt het ergens anders wel." Hij denkt dat de visie achterhaald is.

Frans Gommers geeft aan dat bij de Valleilijn de situatie wezenlijk anders is, omdat niet alleen de infrastructuur van deze lijn al beschikbaar was, maar ook omdat in de ruimtelijke visie voor dit gebied veel stond en staat te gebeuren. Op basis van die visie is besloten de Valleilijn aan te leggen voor de ontwikkelingen op langere termijn. Deze visie om het gebied tussen Amersfoort en Veenendaal op de langere termijn te ontwikkelen is er niet en er is daarom geen rechtvaardiging voor de reactivering van de Ponlijn. Op basis van het Streekplan en de recent vastgestelde Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht, is het beleid juist om het gebied zoveel mogelijk leeg te laten en het accent te leggen op de landschappelijke waarde. Als adviseur schetst Frans Gommers overigens alleen de feitelijke situatie van het verschillend zijn van de actuele ruimtelijke



toekomstvisie ten opzichte van een voor het reactiveren van de Ponlijn noodzakelijke visie van grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied.

Jaap Ketel vindt dat geen rekening wordt gehouden met de toekomstige eisen. Hij vindt dat te weinig vooruit wordt gekeken. Het is nodig 50 jaar vooruit te kijken. De wens voor een Ponlijn zal volgens hem sterker worden. Ook kan een Ponlijn de start van ontwikkelingen zijn. XTNT is uitgegaan van de huidige visie en daarin is dit streven niet verwoord. Het onderzoek kijkt of in de huidige beleidsvisies aanleiding is of aanknopingspunten zijn voor het aanleggen van een Ponlijn en die zijn er niet.

Jan van Manen vindt dat teveel gekeken wordt naar het tussengebied (de kruimels) terwijl het volgens hem moet gaan om de twee grote polen.

In het onderzoek blijkt echter dat de grote polen nooit voldoende reizigers genereren om de aanleg van de Ponlijn te rechtvaardigen. Izaak Boone benadrukt dat de pendelgegevens van Amersfoort naar Veenendaal harde cijfers zijn.

#### **Effect op onderliggend net**

Leo Smolders geeft aan dat een verbetering van de bus voor een goede verbinding tussen Amersfoort en Veenendaal nooit de Ponlijn kan evenaren in reistijd.

Volgens Roel Dobbelsteijn kan spoor juist bijdragen aan het openhouden van het gebied en de rust waarborgen, doordat het autoverkeer wordt teruggedrongen. Verwacht wordt echter dat de Ponlijn het autoverkeer niet sterk zal ontlasten.

Jan van Lopik herkent de conclusie van de experts dat de mogelijke spoorlijn weinig effect zal hebben op het autoverkeer. In de onderzoeken van de pakketstudies blijkt namelijk ook dat het maximaal inzetten op openbaar vervoer weliswaar veel OV-mogelijkheden met zich meebrengt, maar dat het weinig effect heeft op het afnemen van het autoverkeer (slechts enkele procenten).

#### **Ecologie, natuur, milieu, recreatie en toerisme**

Het woord milieu is eigenlijk niet van toepassing. Dit zal weggehaald worden. Astrid van den Aker vindt het wel jammer dat dit onderwerp niet of nauwelijks aan bod is gekomen. Geluidshinder en trillingen zijn ook belangrijke factoren.

Leo Smolders vraagt zich af waarom deze spoordijk ecologisch gezien zo bijzonder is vergeleken met andere spoordijken.

Frans Gommers antwoordt dat de combinatie van droge en natte leefgebieden zo dicht naast elkaar gelegen, in de ogen van de deskundigen, uniek is. Verder gaat het om het huidige leefgebied, dat met de aanleg van de infrastructuur teniet gedaan kan worden. Dat bestaande en in gebruik zijnde spoordijken eveneens een rijke flora en fauna kennen, staat daar los van.

Roel Dobbelsteijn vindt het jammer dat de positieve effecten niet zijn genoemd, zoals de mogelijkheden voor wandel- en fietsroutes in combinatie met stations en de Grebbelinie. Dit is wel meegenomen in de verslagen.

#### **Investeringskosten en exploitatie**

Jaap Ketel wijst erop dat enkele jaren geleden door stagiairs bij Arcadis kostenberekeningen zijn gemaakt. Hij heeft de indruk dat deze niet in het nieuwe onderzoek zijn meegenomen. De kosten vallen nu aanzienlijk hoger uit dan in genoemde Arcadisrapporten.

Frans Gommers geeft aan dat de stagerapporten van Arcadis juist gebruikt zijn als input/basis voor de expertbijeenkomst. Dat de kosten zoveel hoger uitvallen, is vooral toe te schrijven aan de inschatting van de kosten voor de aansluiting van de Ponlijn op het tracé Veenendaal-Rhenen bij De Haar.

Rik van Haaren merkt op dat het conceptverslag van de expertbijeenkomst investeringskosten en exploitatie nog niet ter controle zijn teruggelegd bij de deelnemers van de expertmeeting. De bedragen zijn derhalve onder voorbehoud. Daarbij wordt nogmaals benadrukt dat deze bedragen een ondergrens voor de investering aangeven. Er is in dit stadium nog geen onzekerheidsmarge aan te geven.

Vraag van Jaap Ketel is of de ervaringen en kennis van Gelderland over de Valleilijn zijn gebruikt, ze waren niet aanwezig bij de expertbijeenkomsten.

XTNT heeft met hen contact gehad en heeft er goed over gesproken. Overigens is Gelderland bij diverse expertbijeenkomsten geweest en hebben zij veel nuttige informatie verstrekt op basis van een vergelijking met de Valleilijn.

Izaak Boone vindt het belangrijk om te bedenken dat het geld dat nodig is voor een mogelijke reactivering van de Ponlijn ergens vandaan moet komen. Er moet goed worden bedacht dat de exploitatielasten weleens ten koste zouden kunnen gaan van het overige openbaar vervoer. De BDU zal immers niet toenemen.

Jan van Manen geeft aan dat er niet van uitgegaan moet worden dat de provincie het volledige bedrag moet betalen. Het Rijk heeft bij andere lijnen ook bijgedragen.

Rik van Haaren reageert hierop door aan te geven dat juist het Rijk een goede inhoudelijke onderbouwing verwacht, bijvoorbeeld door middel van een kosten-batenanalyse.

Rob Jansen mist in het stuk nog wel de barricades die door bestemmingsplannen en gemeentes worden opgeworpen. Dit valt echter een beetje buiten het onderzoek omdat dat meer een bestuurlijke aangelegenheid is.

Jaap Ketel zou graag zien dat ook een positieve conclusie wordt meegenomen, namelijk de werkgelegenheid die reactivering met zich mee zou brengen.

## 2.4 Hoofdconclusies

Bij de eerste conclusie uit de presentatie vindt Jaap Ketel dat toegevoegd zou moeten worden 'op basis van de huidige benzineprijs'.

Leo Smolders is van mening dat het verhaal van oorzaak-gevolg ook andersom kan. Niet mensen verleiden uit de auto in de trein, maar de trein in jagen. Dit streven is alleen niet in het beleid opgenomen.

Izaak Boone denkt dat een overzicht met de gevolgen per jaar voor de exploitatie handig is.

Ewout Fennis wijst erop dat het gezamenlijke bestuurlijke draagvlak, dat nodig is om echt een succes te kunnen maken van de Ponlijn, ontbreekt. De verdeeldheid tussen betrokken partijen is

te groot en dit zou nog weleens een groter nadeel kunnen zijn dan de inhoudelijke opmerkingen uit de expertbijeenkomsten.

Volgens Roel Dobbelseij is in de studie echter geen moment geweest waarop de belanghebbenden hun standpunten op tafel hebben gelegd. Hierdoor zijn de partijen volgens hem niet tot elkaar en dus verder gekomen.

Astrid van den Aker vindt dit een taak van de ambtenaar om met zijn eigen bestuurder te overleggen hoe om te gaan met de conclusies van dit onderzoek. Dan kunnen de bestuurders bepalen hoe zij verder willen. Als uit het onderzoek zou zijn gekomen dat het een fantastisch plan was, dan zou Astrid naar haar wethouder zijn gestapt met het advies om het wel te doen. Daarna zou pas de bestuurlijke afweging plaats vinden. Evengoed zal Astrid het advies geven om de lijn niet te reactiveren. Dat houdt in dat de bestuurlijke afweging in Amersfoort wel duidelijk is.

Jaap Ketel vindt de experts te eenzijdig, hij heeft het idee dat zij geen openbaar vervoergebruikers zijn. Dit zorgt er volgens hem voor dat het idee van het openbaar vervoer als sociale voorziening niet is meegenomen.

Ewout Fennis wijst erop dat dit juist wel is gebeurd. Geconstateerd is namelijk dat voor de kernen tussen Veenendaal en Amersfoort het behoud van de huidige buslijnen gewenst is.

Frans Gommers benadrukt nogmaals dat de wens om de lijn te reactiveren omdat het dijklichaam er nog steeds ligt, de discussie niet moet beheersen. Belangrijker is om eerst vast te stellen wat je (in ruimtelijk opzicht) met het gebied wil en vervolgens te bezien wat dit betekent voor de mobiliteitsvraag. Vervolgens komt de vraag aan de orde hoe de mobiliteitsgeleiding het best kan worden vormgegeven en of een eventuele reactivering hierbij een positieve bijdrage zou kunnen hebben.

Het is logisch dat, gezien de verschillende belangen, er geen volledige consensus over de uitkomsten wordt bereikt tussen alle partijen. Wat wel belangrijk is, is dat alle partijen achter de manier kunnen staan waarop het onderzoek is uitgevoerd (het proces) en begrijpen hoe de verschillende conclusies tot stand zijn gekomen en daar begrip voor hebben.

Een algemeen geldende mening is dat de conclusies positiever geformuleerd mogen worden. Bijvoorbeeld: 'de lijn is levensvatbaar mits...'. De toon van de hoofdconclusies zal worden aangepast.

## 2.5 Vervolgafspraken

Frans Gommers stuurt de samenvatting van de verslagen van de expertbijeenkomsten en consultatiegesprekken op 8 juli door met daarbij een kort overzicht van de aangepaste hoofdconclusies.

Betrokkenen hebben vervolgens tot 24 juli de tijd om op deze documenten te reageren, zodat deze reacties meegenomen kunnen worden bij de afronding van het onderzoek.

Na het gereedkomen van het eindproduct worden de resultaten in september voorgelegd aan Gedeputeerde Staten en in november besproken in de Statencommissie MME. Omdat de visie op de ruimtelijke ordening zo'n grote rol speelt in de overwegingen tot reactivering van de Ponlijn, zal mogelijk ook de betreffende RO-commissie worden geïnformeerd.

Ewout Fennis stemt intern af wanneer het definitieve stuk openbaar wordt gemaakt, maar waarschijnlijk gebeurt dit na behandeling door GS.

## 2.6 Evaluatie proces

Ewout Fennis nodigt aanwezigen uit om hun mening te geven over het gevolgde proces:

- Leo Smolders vindt het traject dat gevolgd is van een ander niveau dan de eerdere aanpak van DHV en is daarover positief. XTNT heeft voor een hogere kwaliteit onderzoek gezorgd. Hij zou het nog beter hebben gevonden als een business case in het onderzoek was opgenomen.
- Jaap Ketel vindt de publieke opinie in de vorm van de reiziger te weinig terug op papier.
- Astrid van den Aker denkt dat het onderzoek zeer neutraal en onafhankelijk is, maar eigenlijk was het wat de gemeente Amersfoort betreft niet nodig geweest dit extra onderzoek uit te voeren.
- Jan van Manen vindt het proces prima, maar is niet onder de indruk van de experts die aanwezig waren bij de expertbijeenkomst over economische en ruimtelijke ontwikkelingen.

## 2.7 Sluiting

Om 12 uur sluit Ewout Fennis de vergadering.



## 3. Reacties betrokkenen op conceptrapport

### 3.1 Gemeente Amersfoort

*Reactie van Astrid van den Aker*

Het stuk is uitgezet bij diverse collega's om de diverse onderwerpen goed te kunnen beoordelen.

#### Vervoerwaarde

Hierin zijn geen fouten of onjuistheden geconstateerd.

#### Ecologie

Ecologie is goed meegenomen en de experts waren 'toppers'.

#### Geluid

Het onderdeel milieu c.q. geluid is niet helemaal goed meegenomen. Er mist de constatering dat de huidige in gebruik zijnde Ponlijn wettelijk is voorzien van een geluidzone met een vastgestelde breedte aan weerszijden van de Ponlijn. Wordt de lijn gereactiveerd dan kan deze breedte worden gehandhaafd dan wel worden vergroot. Daarnaast zal ook het niet meer in gebruik zijnde deel van de lijn bij ingebruikname na een keuze voor reactivering worden voorzien van een geluidzone.

Het was handig geweest ten minste de huidige zonebreedte door te trekken over het nog niet gereactiveerde deel. Daarmee wordt inzicht verkregen in het wettelijk vastgesteld onderzoeksgebied waar bestaande woningen en geprojecteerde woonbestemmingen zonder maatregelen langs de lijn extra met geluid worden belast en wordt daarnaast inzicht verkregen in potentieel ruimteverlies voor het bouwen van woningen binnen deze zone. Vervolgens kan globaal inzichtelijk worden gemaakt welk deel binnen dit onderzoeksgebied nadere aandacht behoeft op basis de berekende geluidsbelastingen. De belastingen zijn maatgevend voor de volgende beoordelingen:

- In het kader van de Wet ruimtelijke ordening (Wro): 'goede ruimtelijke ordening'. In dit kader moet worden nagegaan wat de toename is van de geluidsbelasting ('hoe gering dan ook') en hoe deze toename kan worden teruggebracht. De toelaatbare toename kan minder zijn dan de toename die de Wet geluidhinder toelaat. Recente jurisprudentie van de Raad van State geeft hier steeds meer een strengere invulling aan.
- In het kader van de verplichte toepassing van de Wet geluidhinder: 'integrale afweging met andere belangen'.
  - a. Voor zover sprake is van een in gebruik zijnde spoorbaan zal na reactivering van de lijn in dit deel dat is voorzien van een wettelijke geluidzone een 'reconstructie'-beoordeling moeten worden toegepast. Daarbij wordt een bepaalde toename toelaatbaar geacht. Bij overschrijding daarvan moeten alle mogelijke maatregelen in beeld worden gebracht om de belasting te reduceren. In het Amersfoortse deel, waar het realiseren van schermen niet reëel moet worden geacht (legale redenen Wet geluidhinder: akoestische doelmatigheid, financieel, verkeersveiligheid en vermindering (stads-) landschappelijke kwaliteit) had op basis van het aantal extra belaste woningen en appartementen kunnen worden nagegaan hoe groot de omvang en de kosten van de te treffen gevelisolatiemaatregelen zouden zijn geweest.

- b. Voor zover sprake is van een nieuwe geluidzone was om dezelfde 'legale' redenen als genoemd onder a ook gekozen voor gevelisolatie. Per aanwezige woning waren de kosten echter hoger geweest dan de kosten bij de woningen beoordeeld onder punt a.

De gezamenlijke, redelijk snel in te schatten kosten aan extra geluidwerende maatregelen na reactivering van de lijn hadden in het rapport moeten worden weergegeven. Daarmee wordt ook inzicht verkregen in de omvang van het te verkrijgen maatschappelijke draagvlak voor reactivering van de lijn.

#### Ruimtelijke ontwikkeling

Toegevoegd kan worden dat de Ontwikkelingsvisie van de Noordvleugel Utrecht inmiddels is vastgesteld. Daarnaast is in het rapport het feitelijk ruimtelijke beleid niet opgenomen. Dit was wel meegenomen in de achtergrondnotities voor de expertmeetings. Het is goed als die informatie ook wordt opgenomen in het eindrapport.

#### Conclusies

Bij de conclusies staat aangegeven: "...ligt het daarom voor de hand te overwegen om deze verbinding in ere te herstellen." Deze zin is wat te positief. Die conclusie was juist: het is een heel onlogische volgorde om eerst te kijken wat er nog aanwezig is (spoordijk, et cetera) en dan te kijken wat er mee kan. Het lijkt een goede oplossing om de laatste zin te schrappen en het te houden bij het feit dat de reistijd wordt verkort.

Het kopje 'De vervoerwaarde is te beperkt om een gezonde exploitatie mogelijk te maken, uitgaande van vigerend beleid' dekt niet de lading van de tekst die eronder staat. Het is beter om enkele subkopjes te maken, bijvoorbeeld: de Ponlijn beperkt de autokilometers niet, Ponlijn betekent sterke aantasting van ecologische waarden, het is duur, et cetera.

## 3.2 Gemeente Leusden

#### *Reactie van Izaak Boone*

Het conceptrapport over de consultatie en expertmeetings is in de organisatie uitgezet. Wat de gemeente Leusden betreft bestaat er (ambtelijk) geen aanleiding de gevolgde werkwijze en de resultaten van de haalbaarheidsstudie van een kritische kanttekening te voorzien. Gelet op de vigerende ruimtelijke visies en plannen is het in onze optiek niet reëel te veronderstellen dat er de komende jaren grootschalige woningbouw rond de beoogde stationslocaties zal plaatsvinden. Dit betekent dat er onvoldoende draagvlak/vervoerwaarde is voor reactivering van de Ponlijn.

## 3.3 Gemeente Renswoude

#### *Reactie van Jan van Dijk*

Met veel interesse heb ik de conceptnotitie gelezen. Ik heb geen op- of aanmerkingen op de inhoud. Mijn complimenten!

## 3.4 Gemeente Utrechtse Heuvelrug

### *Reactie van Sandro Vlug*

In het haalbaarheidsonderzoek wordt duidelijk gestuurd op het niet aanleggen van een treinverbinding op basis van aannames van experts. Hierdoor komt de objectiviteit van het onderzoek/verkenning ietwat in het gedrang aangezien de lezer niet geconfronteerd wordt met 'harde' cijfers, hoe moeilijk dit voor enkele aspecten ook is.

Ook de in paragraaf 8.3 aangegeven problemen ten aanzien van de ecologische verbindingen worden ietwat gedramatiseerd en als onoplosbaar beschouwd, terwijl er mogelijkheden voldoende zijn om deze op te lossen (voorbeelden nationaal als internationaal). Kosten voor oplossingen om de ecologische knelpunten aan te pakken worden helaas in het onderzoek niet genoemd waardoor het idee dat de spoorlijn een barrière vormt (onterecht) levendig wordt gehouden.

De spoorlijn kan immers een kans bieden doordat het OV-netwerk (tussen Amersfoort en Veenendaal) fijnmaziger en hierdoor aantrekkelijker wordt gemaakt. Een goed doordacht netwerk van aansluitende bussen kan dit versterken. Daarnaast kan het fijnmazig netwerk sociale relaties versterken, iets dat in de verkenning meer aandacht verdient. Een bredere toekomstvisie op het openbaar vervoer in onze regio was hier wel op zijn plaats geweest.

De kansen en mogelijkheden van een transferium De Haar (zie visie Zuidoost-Utrecht) en het doortrekken van de spoorlijn naar de Betuwe worden wel genoemd maar in onze ogen niet serieus beoordeeld.

Resumé kan gesteld worden dat het rapport goed leesbaar is (heldere opbouw) en dat er aandacht besteed is aan een groot scala aan onderwerpen. Toch is er een verzoek om een aantal aspecten met betrekking tot de spoorlijn op regioniveau diepgaander te onderzoeken. Wij krijgen dan ook niet zomaar het gevoel dat we de reactievering van de Ponlijn op basis van deze verkenning kunnen doorhalen.

## 3.5 Gemeente Ede

### *Reactie van Robert Sterken*

De conclusie is helder en in lijn met de bedenkingen om te komen tot reactivering. Ik zie de Valleilijn regelmatig als voorbeeld benoemd. Het is jammer dat de wisselwerking tussen de Ponlijn en Valleilijn maar beperkt terugkomt. Er is iets opgenomen over de korte reistijd met de Valleilijn vanuit Ede naar Amersfoort en de bedenkingen van de oostelijke WERV-gemeenten, maar weinig of niets over de risico's of kansen van paralleliteit (dus de verdunning van het gebruik ofwel de gelegenheid om een meer robuuste verbinding te maken bij beschikbaarheid van twee lijnen in plaats van het bestaande enkelspoor van de Valleilijn). In de rapportage zou moeten worden gewezen op het risico van vraagverdunning, maar ook op de behoefte aan een robuuste en betrouwbare verbinding tussen de stadsregio, WERV en Amersfoort. Moet een negatief advies over de Ponlijn leiden tot een aanbeveling om de Valleilijn verder op te waarderen? De uitkomsten van deze studie zullen een dergelijke conclusie niet mogelijk maken, maar een aanbeveling in die richting kan wel.

## 3.6 Gemeente Wageningen

### *Reactie van Marco van Burgsteden*

Het rapport is op conclusieniveau doorgelezen. Er is een goede mix gemaakt van de bestaande kwantitatieve analyses en een degelijke, breed gedragen kwalitatieve beschouwing daarop. De eindconclusie is daardoor volgens mij goed verdedigbaar. Het is afwachten wat de laatste paragraaf betekent bij de besluitvorming. Betekent dit meer investeren in de bus? Of in de Valleilijn? Maar dat is meer een politieke vraag. Het is een prima stuk.

## 3.7 ProRail

### *Reactie van Rik van Haaren*

Het rapport ziet er goed uit. De conclusies lijken nu ook beter geformuleerd dan tijdens de bijeenkomst. Er is blijkbaar veel nuance nodig om een goed beeld te schetsen. Misschien is het ook wel zo dat het meervoudig negatieve beeld van de verschillende expertmeetings cumuleerde tot een extreem negatief totaalbeeld, waardoor er door een aantal gemeenten werd getwijfeld aan de objectiviteit van de rapportage.

In de financiële sectie is er de behoefte om duidelijker aan te geven wat is beoogd met de schatting voor de kosten. Daarmee dient voorkomen dat er een verwachting gaat leven dat het voor 60 miljoen gebouwd kan worden. Het resultaat van de sessie is een ondergrens, met een nadrukkelijke vermelding dat de scope nog niet volledig is. Meer kan op basis van deze snelle actie niet geboden worden. Het is van belang dat dat klip en klaar wordt vermeld in de rapportage, zodat het ook voor de betrokken overheden helder is.

## 3.8 Werkgroep Hartlijn van ROVER

### *Reactie van Jaap Ketel*

Zoals reeds aangegeven zal de werkgroep Hartlijn van ROVER haar formele en inhoudelijke reactie op het XTNT-rapport pas geven nadat de officiële versie die is gepubliceerd die naar GS van Utrecht is gegaan.

Echter, op dit moment stellen wij vast dat hetgeen tot nu toe tot ons is gekomen, met dezelfde methodiek tot stand is gekomen als de rapporten die indertijd door DHV zijn opgesteld, namelijk op consultatieve basis.

Onze werkgroep heeft indertijd grote bezwaren gehad tegen deze werkwijze om te komen tot een onafhankelijk advies. Wij hadden verwacht dat XTNT een zelfstandig onderzoek naar haalbaarheid zou verrichten en haar advies niet op de vaak subjectieve opinies van anderen zou baseren.

Daarom bevreemd het ons temeer dat de onafhankelijke onderzoeken die indertijd door enkele studenten als afstudeerprojecten onder leiding van gekwalificeerde OV-specialisten van Arcadis zijn geproduceerd, niet meegenomen zijn in de XTNT-rapportage.

Wij vragen ons af in hoeverre gebundelde meningen van de z.g. 'experts' kwalitatief de toets kunnen doorstaan van 'een onafhankelijk advies'.



## 3.9 Kamer van Koophandel

### *Reactie van Eric de Kievit*

De Kamer van Koophandel had enkele wijzigingen in de tekst weergegeven met daarbij enkele toevoegingen in de voetnoot. Het gaat hierbij om:

- Wijziging van de zin 'De KvK zet nu in op revitalisering van bestaande terreinen, in plaats van aanleg van nieuwe terreinen' in 'De KvK zet nu in op revitalisering van bestaande terreinen, maar sluit aanleg van nieuwe terreinen niet bij voorbaat uit.'
- Bij de paragraaf over robuustheid opgenomen in de voetnoot 'titel publicaties: zie 'De Randstad altijd bereikbaar' en 'Acupunctuur van hoofdstructuur.'





# Colofon

© XTNT EXPERTS IN TRAFFIC AND TRANSPORT | Utrecht 2009

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

Titel	Verslag klankbordgroep en reacties betrokkenen 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 verslag klankbordgroep en reacties betrokkenen 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.