



Aan Provinciale Staten
Statencommissie Milieu, Mobiliteit en Economie

Datum : 6 oktober 2009
Uw kenmerk : **2009MME144**
Ons kenmerk : 2009INT248367
Contactpersoon : E.J. Fennis
E-mail : ewout.fennis@provincie-utrecht.nl
Doorkiesnr. : 030 - 258 2064
Bijlage(n) : 1

Onderwerp: Haalbaarheidsonderzoek lightrailverbinding Amersfoort-Veenendaal (Ponlijn)

Voorgestelde behandeling: ter kennisname

Aan Provinciale Staten,

Inleiding

Aanleiding

In de afgelopen zomermaanden is het haalbaarheidsonderzoek lightrailverbinding Amersfoort-Veenendaal (Ponlijn) afgerond, dat is uitgevoerd op basis van de startnotitie die op 11 mei 2009 is besproken in de statencommissie Milieu, Mobiliteit en Economie.

Voorgeschiedenis

Op 17 december 2007 hebben Provinciale Staten een motie aangenomen voor een haalbaarheidsonderzoek lightrailverbinding Amersfoort – Veenendaal/Rhenen. Nadat in oktober 2008 het onderzoek van DHV, uitgevoerd in opdracht van gemeente Amersfoort, door de portefeuillehouder en de statencie. MME als onvoldoende is bestempeld, is begin 2009 een startnotitie opgesteld voor een nieuw integraal onderzoek. Deze startnotitie is op 21 april 2009 door GS vastgesteld en op 11 mei 2009 in de in de cie. MME besproken. Sinds mei 2009 heeft adviesbureau XTNT uit Utrecht onderzoek gedaan naar het bestuurlijke draagvlak ten aanzien van de Ponlijn en zijn diverse expertbijeenkomsten georganiseerd om verschillende effecten van het reactiveren van de spoorlijn te beschrijven. Conform planning is het onderzoek in de zomermaanden afgerond met het oog op besluitvorming door GS in september.

Essentie / samenvatting:

Uit het eindrapport van XTNT komt de conclusie naar voren dat weliswaar de kwaliteit van de OV-verbinding tussen Veenendaal en Amersfoort verbeterd zou moeten worden, maar dat het reactiveren van de Ponlijn daarvoor niet wordt aanbevolen.

Op basis van de resultaten van het onderzoek stellen wij vast dat het niet zinvol is om nu en in de (nabije) toekomst in zetten op het reactiveren van de spoorlijn. De voordelen wegen niet op tegen de nadelen. Alleen een intensief ruimtelijk programma tussen Veenendaal en Amersfoort kan de haalbaarheid van een mogelijke lightrailverbinding in de toekomst vergroten. In ons voorgenomen ruimtelijk beleid (Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht) is een dergelijk programma echter niet aan de orde. Deze ontwikkelingsvisie is op 23 maart 2009 reeds in concept vastgesteld door Provinciale Staten, maar moet nog geactualiseerd worden naar aanleiding van de besluitvorming in de diverse raden en staten.



Meetbaar / beoogd beleidseffect

Uitgangspunt voor ons college was dat het onderzoek voldoende informatie moest opleveren om een besluit te kunnen nemen over eventuele vervolgstappen ten aanzien van het reactiveren van de spoorlijn. Het onderzoek heeft voor ons voldoende inzicht gegeven om een afgewogen besluit te nemen over de toekomst van de Ponlijn. Wij nemen de conclusie uit het onderzoek over en willen de discussie over de noodzaak van reactivering van de Ponlijn beëindigen.

Bij uitvoering van het onderzoek stonden volledigheid en transparantie centraal, waarmee beoogd is dat alle partijen begrijpen hoe de resultaten tot stand zijn gekomen en dat zij deze niet meer ter discussie stellen. Betrokken externe partijen zijn dan ook nadrukkelijk uitgenodigd om mee te doen aan de verschillende expertbijeenkomsten en met de deskundigen in discussie te gaan over de verschillende aspecten van de Ponlijn. De meeste partijen vinden dat het onderzoek op een goede wijze is uitgevoerd en hebben geen redenen om de resultaten ter discussie te stellen. Enkele partijen zijn echter wat kritisch en twijfelen aan de meningen van de experts. Dit betreft met name partijen die voorafgaand aan het onderzoek grote voorstander van de Ponlijn waren en die niet hebben deel genomen aan de inhoudelijke discussie met experts.

Financiële consequenties

Het onderzoek is binnen het beschikbare budget van € 100.000 uitgevoerd. Het restant (ca. € 27.000) willen wij reserveren voor aanvullend onderzoek naar mogelijkheden om de OV-verbinding tussen Amersfoort en Veenendaal te verbeteren.

Vervolgprocedure/voortgang

Wij beschouwen met de uitvoering van dit onderzoek uw statenmotie van 17 december 2007 als afgehandeld.

GS onderschrijven de conclusie van het onderzoek dat de OV-verbinding tussen Amersfoort en Veenendaal verbetering behoeft en willen daarom in 2010 onderzoek doen naar mogelijkheden voor een hoogwaardige directe busverbinding tussen Amersfoort en Veenendaal, alsmede de mogelijkheden om het huidige bussysteem te verbeteren.

Concreet voorliggende vraag aan statencommissie / Provinciale Staten

Kennis te nemen van de resultaten van het haalbaarheidsonderzoek naar lightrailverbinding Amersfoort-Veenendaal.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,
De voorzitter, R.C. Robbertsen
De secretaris, drs. H.H. Sietsma



Toelichting op onderzoeksresultaten

In hoofdstuk 4 van het eindrapport staan conclusies en aanbevelingen van XTNT beschreven. Geconcludeerd wordt dat weliswaar de kwaliteit van de OV-verbinding tussen Veenendaal en Amersfoort verbeterd zou moeten worden, maar dat het reactiveren van de Ponlijn daarvoor niet wordt aanbevolen. Achterliggende redenen zijn ondermeer de volgende:

- Vervoerwaarde van Ponlijn is te gering; resultaten van DHV-onderzoek uit 2008 worden onderschreven.
- Ponlijn is alleen van betekenis voor verbinding Amersfoort-Veenendaal en niet voor tussenliggende kernen. Overstap van bus op trein levert in het algemeen voor bewoners van Leusden, Woudenberg en Schepenzaal geen verbetering op.
- Ruimtelijke plannen langs spoorlijn zijn te klein van omvang om een substantiële toename van reizigers te genereren. Om voldoende draagvlak te krijgen voor een exploitabele spoorlijn moeten bij de eventuele stations langs de lijn minimaal 8.000 tot 10.000 woningen extra gebouwd worden. In ons voorgenomen ruimtelijk beleid (Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030 (Eindbalans)) is een dergelijk woningbouwprogramma tussen Amersfoort en Veenendaal echter niet aan de orde. Deze ontwikkelingsvisie is op 23 maart 2009 reeds in concept vastgesteld door Provinciale Staten, maar moet nog geactualiseerd worden naar aanleiding van de besluitvorming in de diverse raden en staten.
- Het is niet waarschijnlijk dat de Ponlijn leidt tot een substantiële afname van de verkeersdruk in het gebied.
- Het reactiveren van de spoorlijn zal een barrière vormen voor de ecologische verbindingzone langs de spoorlijn/spoordijk en voor de aan te leggen robuuste verbindingzone tussen de Utrechtse Heuvelrug en de Veluwe.
- De investeringskosten bedragen minimaal € 58 miljoen, exclusief nog onvoorziene bijkomende kosten, zoals grondverwerving, extra kosten voor verkeerskruisingen en voor geluidwerende voorzieningen.
- Kosten voor beheer en onderhoud worden ingeschat op ruim € 1 miljoen per jaar
- Bijdrage aan exploitatiekosten wordt ingeschat op tenminste € 2 miljoen per jaar; in de aanloopfase kan deze bijdrage fors hoger uitvallen.
- Een gemeenschappelijk bestuurlijk draagvlak voor reactivering van spoorlijn ontbreekt. Alleen wanneer alle betrokkenen met elkaar de schouders eronder zetten en een gericht (ruimtelijk) beleid voeren om van de Ponlijn een succes te maken, maakt de mogelijke reactivering nog een kans. Maar de grote tegengestelde houdingen van verschillende partijen maken het moeilijk om alle partijen op één lijn te krijgen.

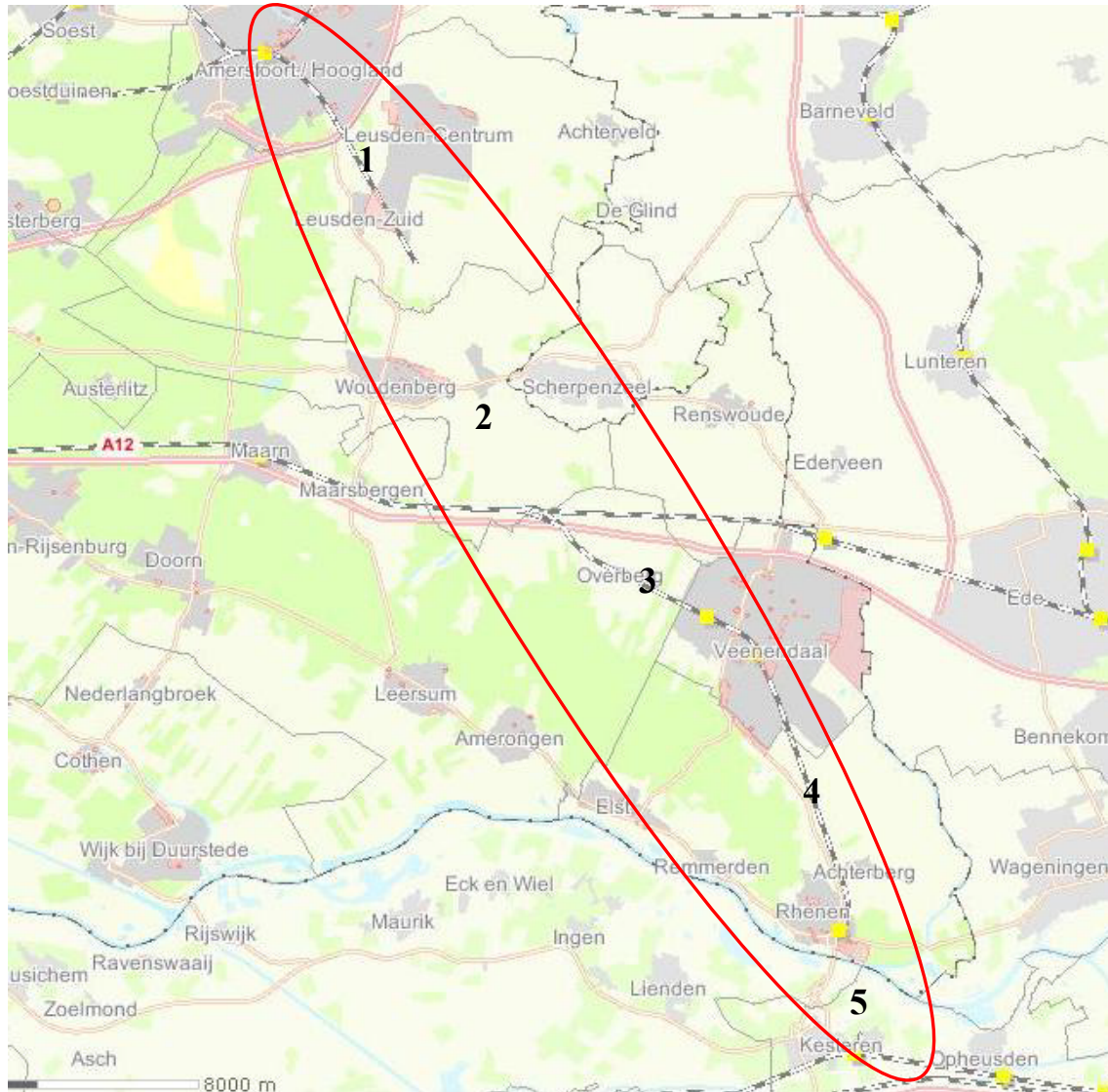
Als voordelen van reactivering van de Ponlijn kunnen worden gezien:

- Betere rechtstreekse OV-verbinding tussen Veenendaal en Amersfoort en verder.
- Ontsluitingsmogelijkheden voor toerisme en recreatie tussen Veenendaal en Amersfoort, bijvoorbeeld in samenhang met de Grebbelinie.
- Ondersteuning van de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden tussen Amersfoort en Veenendaal. Dit kan overigens ook gezien worden als een bedreiging voor het gebied, aangezien in dat geval ook de autoverbindingen moeten worden verbeterd en er een mogelijk onbeheersbare ruimtelijke dynamiek kan plaatsvinden.
- Beschikbaarheid van extra noord-zuid evacuatieroute bij (dreigende) overstromingen.

Op basis van de resultaten van het onderzoek kan worden geconcludeerd dat het niet zinvol is om nu en in de (nabije) toekomst in zetten op het reactiveren van de spoorlijn. De voordelen wegen niet op tegen de nadelen. Alleen een intensief ruimtelijk programma tussen Veenendaal en Amersfoort kan de haalbaarheid van een mogelijke lightrailverbinding in de toekomst vergroten. Dit ruimtelijke programma past echter niet in het voorgenomen ruimtelijke beleid van het versterken van de landschappelijke kwaliteit in dit gebied (Ontwikkelingsvisie NV Utrecht 2015-2030).

Opgemerkt wordt dat de geraadpleegde experts eensgezind waren ten aanzien van de verschillende deelaspecten. Het is dan ook niet aannemelijk dat een soortgelijk onderzoek, uitgevoerd door een ander bureau en met andere experts tot een wezenlijk andere conclusie zou hebben geleid. Gelet op de duidelijke uitkomsten van het onderzoek is het eveneens niet waarschijnlijk dat een meer uitgebreid onderzoek zou leiden tot een andere eindconclusie.

Ligging voormalige spoorlijn Amersfoort – Rhenen (– Kesteren)



Toelichting:

1. Amersfoort – Leusden-Zuid enkelsporig baanvak in gebruik als goederenlijn;
2. Leusden-Zuid – de Haar spoorbaan vervallen, rails verwijderd;
3. de Haar – Veenendaal-Centrum tweesporig baanvak in gebruik voor treindienst Rhenen-Utrecht-Breukelen;
4. Veenendaal-Centrum – Rhenen enkelsporig baanvak in gebruik voor treindienst Rhenen-Utrecht-Breukelen;
5. Rhenen – Kesteren spoorverbinding vervallen; autoverbinding op plaats van voormalige spoorbrug.