

CONCEPT

Verslag van de vergadering van de Commissie Wegen, Verkeer en Vervoer uit Provinciale Staten van Utrecht, gehouden op maandag 12 mei 2003, aanvang 14.00, in het Provinciehuis, Pythagoraslaan 101 te Utrecht, Statenzaal

Aanwezig: mw. R.C.M. Stadhouders (vz), dhr. W.M. van der Poel (CDA), mw. E. Nap (CDA), dhr. J. Konijnenbelt, dhr. M. van der Kolk (PvdA), dhr. J.P. Overbeek (PvdA), dhr. A.G. van Malenstein (PvdA), dhr. J. Schreurs (PvdA), dhr. mr. Drs. F.Th.M. Rohof (VVD), dhr. J. Binnekamp (VVD), dhr. drs. J.A.J. Konings (VVD) mw. M.C. Das (GL), dhr. J. Kloppenborg (GL), dhr. J.H. Gaaikema (D66), dhr. J.J.J. Streefland (CU), dhr. L. de Vries (SP), dhr. R. Bisschop (SGP), dhr. C. Huijser (LPF).

Afgemeld: dhr. E. Jongma (CDA), dhr. S.D. Swane (VVD),

Gasten: mw. mr. M.M. Kallen-Morren (gedeputeerde

Inspreker(s): dhr. L. Smolders (gemeente Veenendaal), dhr. Hoestra (ROVER), dhr. Bouwhuis (gemeente Rhenen)

Ambtelijke delegatie:

Adjunct-griffier: dhr. L.C.A.W. Graafhuis

Commissiesecretaris: mw. ing. A.G. Trip (verslag)

1. Opening vergadering

De voorzitter opent de vergadering om 14.10.

2. Mededelingen Commissie

- Een bericht van verhindering is ontvangen van:
 - dhr. E. Jongma (CDA).
 - dhr. S.D. Swane (VVD).
- Voor agendapunt 5 "Ponlijn" zijn aanwezig dhr. Roodbeen, wethouder van de gemeente Veenendaal, dhr. Hoestra van Rover en dhr. Bouwhuis van de gemeente Rhenen. Zij zullen gebruikmaken van het insprekrecht. Voor aanvang van de vergadering zijn u uitgereikt:
 - Mededelingen Commissie Bestuur en Middelen.
 - Circulatiemap met daarin
 - Presentielijst.
 - Fietsverkeer nr.5, jaargang 2, maart 2003.
 - Infrabulletin.U is nagezonden
 - Brief van de gemeente Veenendaal over het reactiveren van de Ponlijn en hun reactie op het DHV-rapport (WVV03-07a)
- Er wordt een extra agendapunt toegevoegd, nl. agendapunt 7 "Sluiting".

3. Conceptverslag 17 februari 2003

Het verslag is akkoord.

De toezegging "toesturen evaluatie proef chipknip in het OV Groningen" is uitgevoerd en bijgevoegd als agendastuk "Tripperpas" (WVV03-06).

De toezegging over de N230 volgt.

4. IPO-zaken

GS (mw. Kallen) geeft aan dat er een discussie bezig was over de GDU-gelden. De provincie wilde eerst op de hoogte worden gesteld van de verdeling van de taken en financiën. Het IPO en VNG hebben daarna een duidelijk standpunt ingenomen ("nee") en de minister heeft het plan teruggetrokken.

5. Ponlijn

De heer Smolders krijgt het woord. Voor de tekst, zie de tijdens de vergadering uitgedeelde sheets en bijlage a. De heer Hoestra krijgt het woord. Voor de tekst, zie bijlage b.

De heer Bouwhuis van de gemeente Rhenen krijgt het woord. (*secretariële noot: de toegezegde tekst is niet verzonden*).

Het ter vergadering uitgedeelde memo van gedeputeerde mw. Kallen is terug te vinden als bijlage c.

Dhr. Streefland (CU) vraagt of dhr. Hoestra hard kan maken dat de bus- en treinexploitatie elkaar (niet) veel zullen ontlopen. Dhr. Hoestra antwoordt dat qua exploitatie 2 lightrail treinen gelijk zijn aan 4 bussen.

Dhr. Kloppenborg (GL) vraagt naar de afweging zwaar spoor versus licht spoor. Dhr. Hoestra antwoordt dat een studie gaande is om de kosten te verlagen.

Dhr. van der Poel (PvdA) vraagt hoe de Ponlijn zich verhoudt tot de Reconstructie. Dhr. Bouwhuis antwoordt dat het niet groot in beeld is gekomen. Er is eerder wel gesproken over de Valleilijn. De problemen zijn nogal uiteenlopend.

Dhr. van der Poel vraagt zich af of Reconstructie-gelden kunnen worden ingezet.

De voorzitter geeft aan dat het onderwerp door de SGP en CU op de agenda is gezet. De SGP krijgt als eerste het woord.

Dhr. Bisschop (SGP) geeft aan het eens te zijn met de stelling dat het standpunt van GS summier tot stand is gekomen. Er is geen link met het SMPU, terwijl dat nu wel ter inspraak ligt. Investing in de buslijn in die hoek zit ook niet in het SMPU. Kan dat dan wel? De SGP heeft liever dat er naar de Ponlijn gekeken wordt, dan naar de buslijn. De Ponlijn betreft niet alleen 6 km spoor, maar ook een belangrijke schakel tussen Noord en Zuid.

Het is niet op de korte termijn te realiseren. De vraag is of de provincie bereid is een presterende provincie te zijn of een op de winkel passende provincie (zoals het DHV rapport volgens de SGP laat zien).

De SGP is voor een haalbaarheidsonderzoek met kostenraming.

Dhr. Kloppenborg (GL) is voorstander van een serieus haalbaarheidsonderzoek, waarbij de vervoerswaarde van de Ponlijn in relatie tot het gehele gebied wordt gezien. Dhr. Binnekamp (VVD) geeft aan dat er een spoor loopt van Utrecht naar Den Bosch. Dhr. Kloppenborg vindt de schatting van 4000 reizigers per dag aan de voorzichtige kant. Regionaal levert de Ponlijn tijdwinst op tussen Amersfoort en Rhenen. Als het spoor doorloopt tot Kesteren, zal landelijk gezien de opstopping in Utrecht CS afnemen.

Wat is een optimale busverbinding? Wat zijn daar de kosten van? Een tijdwinst van 10 minuten is niet veel.

Groenlinks gaat in principe voor de optie trein. Het DHV-rapport ziet vooral beren op de weg. Groenlinks stelt voor de deelnemers uit te nodigen en te spreken over de Ponlijn en het belang ervan voor de oostkant van de provincie.

Dhr. van der Poel (CDA) geeft aan dat het onderzoek bestaat uit feitelijke informatie en dat er vervolgens een besluit genomen moet worden. Hij meent dat er vanuit gegaan moet worden dat het een goed rapport is, anders had de dienst het wel gezegd. De gemeenten komen op en willen meedoen, dit leidt tot een draaipunt van het draagvlak. Het CDA wil verder nadenken over het proces met de betrokkenen in het gebied.

Het CDA vraagt of het juist is dat de buslijn wel een alternatief is voor het hele traject. Logischer is het om de bus voor een deeltraject in te zetten. Dan is het een gelijkwaardig alternatief.

Hoe ligt de interesse bij Amersfoort? Denken ze mee, zijn ze belanghebbenden?

Het openbaar vervoer is een belangrijk planologisch struringsinstrument. Willen we een Noord-Zuid verbinding aanleggen? Er gaat een stimulerende werking vanuit op woningbouw in bv Leusden en Woudenberg. Vandaar de link met de Reconstructie. Zijn de effecten op de regionale economie wel of niet gewenst? Indien wel, dan geldt dit voor de langere termijn. Indien niet, dan moet het geld er niet aan besteed worden.

Dhr. van Malenstein (PvdA) vindt "Grebbeilijn" een logischer naam dan Ponlijn. Hij heeft een aantal opmerkingen over het DHV-rapport.

- Op blz. 6 wordt ingegaan op straten, een kaartje er bij was handig geweest.
- Op blz. 7 wordt voor Amersfoort gesproken over een paar huizen aan de spoorlijn, niet over reizigers. Er wordt naar Veenendaal toe gepraat.
- Blz. 8: Leusden: OV en verbinding.
- Blz. 10: Woudenberg. De reactie is beneden peil.
- Blz. 11: Veenendaal gaat wel in op de punten die hout snijden.
- PS moet aandacht besteden aan autogebruikers om ze te verleiden tot OV-gebruik.
- De PvdA is teleurgesteld in de kwaliteit van het DHV-rapport en mist de gemeenten van WERV (Wageningen, Ede, Renkum en Veenendaal).
- Blz. 14: Vervoerswaarde: het basisjaar is 1995, het is nu 8 jaar later. Bv het aantal inwoners in Amersfoort en Veenendaal klopt niet.
- Wat betreft een P&R-functie in Leusden, er zijn transferia mogelijkheden bij de Haar.
- Blz. 16: juist de strekking van de motie. Er wordt geen inhoud/antwoord gegeven op de vragen van de statenleden van vorig jaar.
- Blz. 17: paragraaf 4.3 De regiotaxi aansluiting komt hier niet in voor. Vooronderstellingen die positief zijn, worden door DHV onder de mat geschoven.
- Er lijkt met oogkleppen gekeken te zijn. De provincie moet wel breed kijken. Scholieren zijn er bv ook niet in betrokken.
- GS-stuk WVV03-07, aandachtspunt 1a: op deze manier kan er nooit een spoorlijn aangelegd worden.

- Blz. 3: Pro actiever opstellen. In de Profiel van eind april staat bv. een stuk over de Lightrail.
Dhr. Binnekamp (VVD) volgt de lijn van het CDA. Er is een groot verschil tussen de belanghebbende gemeenten. Meer openbaar vervoer moet wel binnen een bepaalde prijs blijven. De VVD is niet overtuigd waar het potentieel ligt.
Dhr. Kloppenborg (GL) vult aan dat de berekening van de exploitatie mist.
Dhr. van Malenstein (PvdA) merkt op dat de gemeenten beperkt naar hun eigen gebied kijken. Er is tevens niet gekeken naar Amersfoort, Harderwijk of Hilversum.
Dhr. Binnekamp (VVD) vraagt hoeveel automobilisten er uit de auto gekregen kunnen worden. Bij verdubbeling van het OV zullen er 10% meer reizigers zijn. €100 miljoen is erg veel. Er moet een verband met de economische uitbreiding gelegd worden en dit staat niet in de Reconstructie. Dan kost het waarschijnlijk meer dan €100 miljoen. Er ligt een bepaald beeld: a: gering gebruik, b: geringe economische ontwikkeling en c: kosten. Er moet snel hoogwaardig OV komen. Er zijn veel obstakels, zo moet er bv grond aangekocht worden voor hoogwaardig OV. Het Rijk staat ook niet te springen, dus de kosten zullen voor de regio en de provincie zijn. Binnen SMPU is er geld voor andere projecten. Doe de reizigers op korte termijn plezier en geef sturing aan HOV-lijn.
Dhr. Gaaikema (D66) geeft aan dat de motie bedoeld was om een duidelijk beeld te krijgen, het beeld is nog steeds onduidelijk. Er liggen veel feiten en cijfers op tafel. Deze worden in eigen belang uitgelegd. De inhoud moet echter centraal staan. De partijen die GS onderschrijven zijn helaas afwezig. Lof voor de aanwezigheid van de partijen die tegen zijn. De provincie heeft een regiefunctie en kan Scherpenzeel en Woudenberg voor het karretje spannen. Een aantal van 4000 personen is te weinig voor een spoorlijn. D66 is voor gericht investeren. De kosten voor de Ponlijn bedragen 1/3 van het SMPU-budget en het gaat ten koste van andere OV-plekken. Er is nog geen onderzoek gedaan om de spoorlijn te exploiteren. Er is wellicht een exploitant die voor eigen rekening wil rijden en het risico wil dragen. D66 ondersteunt GS en vindt dat er parallel gekeken moet worden naar mogelijke exploitanten.
Dhr. de Vries (SP) is voor het doortrekken van de Ponlijn. De insprekers waren informatiever dan het rapport. De reactie van dhr. van Malenstein sterkt de SP in hun gevoel dat er sprake is van onwil naar de Ponlijn toe. Er dient een serieus haalbaarheidsonderzoek te komen en exploitatie met recenter cijfermateriaal. Bespreek niet alleen de beren.
Dhr. Streefland (CU) vindt dat er goed naar draagvlak gekeken dient te worden. Een aantal gemeenten is tegen, de provincie zal vanuit haar regisseursrol moeten gaan praten en er wat aan doen. Het verbeteren van de buslijnen heeft ook weinig draagvlak.
Dhr. Huijser (LPF) geeft aan dat de LPF mobiliteit hoog in het vaandel heeft staan. Er is weinig informatie over de exploitatiekosten. Wat zijn eventuele verdere gevolgen buiten het verplaatsen van mensen van a naar b? Er moet nader onderzoek komen wat de lijn nog meer gaat betekenen.

De voorzitter vat samen dat GL, SGP, CU en PvdA een haalbaarheidsstudie willen. Het CDA is niet tegen vervolgonderzoek. De VVD en D66 vinden het voldoende onderzocht en de LPF twijfelt. De fracties wordt gevraagd zich hier in de tweede termijn op te concentreren.

GS (Mw. Kallen) zal de grote lijn aanhouden. De aanwezige gegevens zijn door DHV geactualiseerd. De vervoerswaarde en de kosten leiden niet tot veranderingen, er komt geen verder haalbaarheidsonderzoek. Belanghebbende gemeenten zeggen verdeeld "ja" of "nee". Amersfoort heeft "nee" gezegd, omdat het emplacement dan aangepast moet worden. Bovendien is gezegd dat er meer reizigers zijn uit Veenendaal die naar Amersfoort komen, dan andersom.

De provincie dient een afweging in een breder kader te maken, een optimaal totaal plaatje te creëren. Moet de Ponlijn op zich bekeken worden of moeten meer randvoorwaarden rond de Ponlijn bekeken worden. In het bedoelde gebied zijn goede oost-west verbindingen. Wat betreft het Valleigebied en de WERV-gemeenten, zal er overleg plaatsvinden over de Ponlijn en het "kippenlijntje". De provincie Gelderland wil de "kippenlijn" reactiveren. De provincie Utrecht moet hier niet mee gaan concurreren.

Er wordt eerst naar de totale context gekeken en vervolgens een keuze gemaakt. Evenzo wordt gekeken naar het totaal aan voorzieningen in relatie met het draagvlak. Ook moet gekeken worden naar de strategische betekenis. De vervoerswaarde zou centraal moeten staan. Dit leidt nu niet tot het aanleggen van sporen. Er dient gericht naar het totaalplan gekeken te worden. Er is €20.000 beschikbaar voor een onderzoek naar de kwaliteit van het OV op korte termijn.

Het reactiveren van de Ponlijn betreft zwaar spoor, dit is ongeschikt voor lightrail vanwege het veiligheidsaspect. Het kan niet 1 op 1 overgezet worden. De kosten voor het aanpassen zijn niet meegenomen.

Het betreft een groot deel van het SMPU-budget. Wat betreft regionaal budget, de gemeenten en provincie kunnen het bedrag niet zo op tafel leggen.

Het ontlasten van Utrecht Centraal zal meevallen.

De Ponlijn is niet opgenomen in het SMPU, omdat de motie toen nog niet in beeld gebracht was. Regionale spoorverbindingen, dienen niet betaald te worden uit het SMPU-budget.

Als presterende provincie moet er over tuinhokjes gekeken worden. Waar hebben we behoefte aan, nu en op de langere termijn.

De voorzitter vraagt of er wel of geen vervolg onderzoek/haalbaarheidsonderzoek moet komen en wat daarin opgenomen moet worden.

Dhr. Kloppenborg (GL) vindt het belangrijk om integraal en regionaal met belanghebbende te praten. De “Grebbelijn” is een serieuze variant. Er wordt al wel over de lightrail gesproken, bv de Randstadrail.

Dhr. Rohof (VVD) geeft aan dat er vanuit een brede invalshoek gekeken moet worden. Twijfels over haalbaarheidsonderzoek en de Ponlijn moeten aansluiten bij het huidige onderzoek, niet apart voor de Ponlijn.

Dhr. Gaaikema (D66) onderstreept de conclusie van de gedeputeerde. Er zijn wellicht mogelijkheden om busverbindingen te optimaliseren. D66 stelt voor af te zien van onderzoek naar de Ponlijn, alleen als onderdeel van. Behalve indien er een exploitant komt.

Dhr. Streefland (CU) is voor een breed onderzoek naar zowel de Ponlijn als verschillende busbanen.

Dhr. de Vries (SP) is voor het reactiveren van de Ponlijn en de “kippenlijn”. Niet concurrerend, maar met aanvullende aandacht voor de Ponlijn.

Dhr. Huijser (LPF) sluit aan bij de VVD.

Dhr. van der Poel (CDA) is het eens met GS. Hoogwaardige busverbinding kan bv van Amersfoort naar Rhenen of van Amersfoort naar Maarn met de trein en van daaruit met de bus naar Rhenen. Het CDA is voornamelijk geïnteresseerd in de busverbindingen, maar geeft geen verbod op het nadenken over de Ponlijn.

Dhr. van Malenstein (PvdA) geeft aan dat er volgens RWS in 2008 lightrail over zwaar spoor zal gaan. Er dient inhoud gegeven te worden aan de motie. Hieronder valt het maken van een integraal overzicht van de achterlandverbindingen en van de mee te financieren potjes (meer dan provincie en gemeenten) meerjarig transportlijn.

De voorzitter concludeert dat de Commissie aan de Staten adviseert en in grote meerderheid ondersteunt het huidige onderzoek naar noord-zuidverbindingen. Gekeken moet worden naar de investering, het draagvlak en de korte versus lange termijn. De Ponlijn kan hier deel van uit maken.

GS (mw. Kallen) voegt toe dat er dus geen eigenstandig onderzoek naar de Ponlijn komt.

Dhr. van Malenstein (PvdA) oppert dat het brede onderzoek kan leiden tot een haalbaarheidstudie.

6. Rondvraag

Dhr. Konijnenbelt (CDA) geeft aan dat er commotie is in Vleuten Haarzuilen over een nieuw stuk weg. Mw. Kallen antwoordt dat het een zaak van de stad Utrecht is. De provincie treedt wel in overleg met de stad over hoe hun vervoersplannen aansluiten. Het wordt meegegeven aan dhr. Mik.

(secretariële noot: dhr. Mik wordt de nieuwe gedeputeerde Infrastructuur, Mobiliteit en Economie).

7. Sluiting

De voorzitter sluit de vergadering om 16.15 uur.

ROVER Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer

(Contactpersoon: H.Hoestra, Herenstraat 64, 3911 JG Rhenen, tel./fax: 0317-617173, e-mail: hoestra.rhenen@planet.nl)

ROVER reactie op het rapport van DHV en het voorstel van GS

ROVER heeft kennis genomen van bovengenoemde stukken die een reactie vormen op een door een zeer brede meerderheid van de staten ingediende motie (13 mei 2002).

Deze goed geformuleerde motie wees op het algemene belang van goed openbaar vervoer in de provincie, op het ontbreken van goed openbaar vervoer op de as Amersfoort-Veenendaal, en vraagt om een verkennend onderzoek, in samenwerking met de WERV-gemeenten, naar de mogelijkheden van reactivering van het spoortracé Amersfoort-Veenendaal voor een lightrail verbinding of eventuele alternatieven.

Naar aanleiding van de motie is, in opdracht van de provincie, door het ingenieursbureau DHV een rapport opgesteld: "Inventarisatie Reactivering Ponlijn". Rover constateert dat dit rapport zich beperkt heeft tot het actualiseren van de reizigersprognose, en nauwelijks (concrete) aandacht heeft besteed aan andere aspecten, ook is niet echt werk gemaakt heeft van de in de motie gevraagde samenwerking met de WERV-gemeenten.

Rover is van mening dat de studie breder opgezet zou moeten zijn, waarmee ook beter recht gedaan zou zijn aan de motie, en vraagt daarom nu eerst de aandacht voor de punten die volgens Rover bij een haalbaarheidsstudie zoals voor de Ponlijn werd gevraagd, meegenomen moeten worden.

De bedoelde aandachtspunten zijn:

- Noodzaak/wenselijkheid van het scheppen van de nieuwe verbinding
- Het meest gewenste tracé
- Welke vorm van openbaar vervoer?
- Planologische en technische aspecten
- De kosten van bouwen c.q. aanpassen van de infrastructuur (investeringen)
- Exploitatie
- Prognoses van te verwachten reizigersaantallen.
- Diverse effecten van een reactivering: invloed op economische activiteiten, invloed op het overige verkeer en hieruit voortvloeiende besparingen in investeringen ten behoeve van dit overige verkeer, etc.

De wenselijkheid: Hierover bestaat geen verschil van mening. Het ontbreken van goed openbaar vervoer Amersfoort-Veenendaal is als een witte vlek in het OV-systeem binnen de provincie gesignaleerd. Een vergelijkbaar "gat" in het systeem bestaat elders in de provincie niet. Namens het college van GS is in de afgelopen weken nog eens nadrukkelijk erkend dat de OV-verbinding Amersfoort-Veenendaal dringend verbetering behoeft. Dit houdt ook in dat de huidige busverbinding (lijn 80 van Connexxion), die op de diverse delen van het traject een heel nuttige rol vervult (het vervoer vertoont een duidelijk "dakpansgewijze" patroon met een goede bezetting op deeltrajecten), en die een nieuwe rol kan gaan vervullen als aansluitend openbaar vervoer op de spoorlijn, als zeer onvoldoende wordt beschouwd voor de grotere afstanden zoals Rhenen-Amersfoort en Veenendaal-Amersfoort met rijtijden van resp. 5 kwartier en een vol uur. Voor de genoemde grotere afstanden is het gebruik van lijn 80 zeer gering.

Het meest gewenste tracé. De kortste verbinding tussen twee punten is een rechte lijn. Er bestaat geen twijfel over dat daarom het aanwezige tracé, de vrijwel meetkundig rechte lijn tussen Amersfoort en Veenendaal, het meest gewenst is.

Welke vorm van openbaar vervoer? Omdat het traject grotendeels in gebruik is voor railvervoer, en dit goed functioneert, is er geen reden om te kiezen voor een andere vorm van openbaar vervoer dan de trein op dit tracé. Ombouw van het traject van de Ponlijn tot busbaan is ongewenst en praktisch onmogelijk. Een alternatief met een verbeterde busverbinding over bestaande wegen komt later in deze notitie aan de orde.

Planologische en technische aspecten. Het traject is gunstig gelegen, De belangrijkste te bedienen stations: Amersfoort, Veenendaal-West, Veenendaal-centrum en Rhenen zijn aanwezig, met alle daarbijbehorende voorzieningen. Het ruimtelijk beslag is klein.

Er zijn technische geen grote beletselen. In Amersfoort kan met aangepaste snelheid worden gereden – als dat nodig is – met het oog op het voorkómen van (geluids)overlast, en als het binnenrijden in station Amersfoort te bezwaarlijk is, kan de trein een halte krijgen zo dicht mogelijk bij het station, waarmee ook veel kosten worden bespaard. Het rekening houden met de ontwikkeling van het industrieterrein bij Woudenberg-Scherpenzeel, hoeft geen

onoverkomelijke bezwaren op te leveren .De spooraanluiting heeft ter plaatse behalve de door de gemeente aangevoerde bezwaren, natuurlijk ook voordelen.

Investerings. De hoogte van de investeringen is uiteraard een zeer belangrijk punt. De belangrijkste investeringen zijn het bouwen van plm. 7 km rails tussen aansluiting PON-lijn en aansluiting richting Veenendaal bij de kruising met de lijn Arnhem-Utrecht en de A12 ("de Haar"), het maken van deze aansluiting met viaduct, en aanpassingen in de beveiliging. Bij (gecombineerd) gebruik van spoorlijnen voor normaal trein verkeer en light-rail treden hoge kosten op in verband met de gecompliceerde beveiliging. Maar er is om aan dit bezwaar tegemoet te komen door de rijksoverheid thans in voorbereiding een "normenkader" light rail, dat de bedoeling heeft mogelijkheden toe te laten voor minder kostbare veiligheidsvoorzieningen. Dit kan leiden tot aanzienlijke kostenbesparingen.

Wat het viaduct bij De Haar betreft kan gebruik gemaakt worden van een deel van de bestaande infrastructuur (het oostelijke viaduct over de A12). De door Rover geconsulteerde specialisten vonden allen (zeker met inachtneming van de hierboven geplaatste kanttekeningen) het door de provincie opgegeven bedrag van 100 Mio Euro (veel) te hoog. Er is nog een ontwikkeling die de kosten kan drukken: de uitbreiding van de EG.

Oost-Europese landen zoals Polen hebben een sterke spoorbouw traditie en zij zullen zeker instaat zijn het ontbrekende traject van 7 km aan te leggen tegen minder kosten dan waarvan door de provincie wordt uitgegaan. Hierbij wordt uitgegaan van een internationale aanbesteding.

Exploitatie. Een onderzoek naar de haalbaarheid van een reactivering is naar het oordeel van Rover pertinent niet compleet als niet tenminste een globaal beeld wordt gegeven van hoe een exploitatie er uit zou zien De efficiency van een exploitatie moet natuurlijk meetellen bij het eindoordeel over een wenselijke reactivering. Rover acht het – althans voorlopig – acceptabel als de trein zou gaan rijden tussen Amersfoort en station Veenendaal-Centrum. Bij het eventueel niet doorrijden tot Rhenen zal deze stad toch zeer profiteren van de verbinding, omdat bij een korte overstap in Veenendaal-Centrum toch sprake is van een zeer sterke verbetering in de relatie Rhenen-Amersfoort. Bij de afstand tussen Veenendaal-Centrum en Amersfoort (20 km) is een zeer efficiënte exploitatie mogelijk; met twee treinen kan makkelijk een halfuurdienst worden onderhouden.

Prognoses over reizigersaantallen. De door DHV opgegeven te verwachten reizigersaantallen (plm.4000 per dag) zijn volgens Rover aan de lage kant.

Gelet op aard en kwaliteit van de verbinding – een ten opzichte van andere modaliteiten inclusief de auto – zeer aantrekkelijke en concurrerende hoogwaardige OV-verbinding, is het feitelijk ondenkbaar dat er tussen Amersfoort(150.000 inwoners) en Veenendaal/Rhenen (80.000 inwoners) niet een voldoende aanbod van reizigers zou zijn .De door DHV gegeven prognose houdt onvoldoende rekening met de dynamiek van de vervoersbewegingen in het gebied. Het WERV-samenwerkingsverband is nog maar sinds kort op gang gekomen en heeft tal van plannen op de rol staan, die er alle toe bij zullen dragen dat er grote activiteiten in het gebied zullen plaats vinden, die het – aldus het WERV – met name noodzakelijk maken dat de externe toegankelijkheid tot het gebied wordt verbeterd. Bovendien streeft het naar herstel van de railverbinding Rhenen-Kesteren. De structuurvisie van het WERV (2003) vermeldt over de verbetering van de externe ov-relaties o.a.: "Ook daaraan mankeert nog veel. Op termijn wordt concreet ingezet op een light railverbinding naar Wageningen en op herstel van de spoorlijn Amersfoort-Veenendaal-Rhenen-Betuwe. De verbinding Amersfoort-Betuwe verschaft het WERV-gebied hoogwaardig OV in noord-zuid-richting en kan helpen de wegverbinding over de Nederrijn bij Rhenen te ontlasten ". Dit betekent dat op termijn, ten eerste door de toenemende activiteiten in het WERV-gebied, en ten tweede door de mogelijkheid dat aan de spoorlijn een veel grotere, ook bovenregionale, betekenis zal toevallen , de vervoerscijfers in het rapport van DHV niet meer dan een nuttige indicatieve waarde hebben.

Daar komt nog bij dat de DHV prognose – 4000 – internationaal als ruim voldoende wordt beschouwd (voor een reactivering). Ook door de Nederlandse OV (bus en trein) onderneming SYNTUS , die in de Achterhoek opereert en die reeds publiekelijk en ongevraagd verklaard heeft graag tussen Amersfoort en Veenendaal te willen rijden ,wordt een aantal van 4000 reizigers per dag voor een lightrailverbinding ruim voldoende geacht.

Maar op nog een belangrijk aspect dient de aandacht te worden gevestigd. De voorgestelde verbinding Amersfoort – Veenendaal-Rhenen is voor ¾ van de afstand een (beter) benuttingsvariant. Beter benutten van de infrastructuur in Nederland (weg en rail) is een belangrijk uitgangspunt van het beleid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Er moet slechts 7 km spoor speciaal voor de verbinding worden aan gelegd. De rest is er al, compleet met stations etc. Voor het grootste deel van de afstand wordt gereden over spoor dat in gebruik is, vanaf de Haar tot Rhenen zelfs intensief. Dit heeft uiteraard consequenties voor de haalbaarheid van het geheel, maar ook voor de interpretatie van de prognoses! Want het maakt een groot verschil of deze prognoses worden toegepast op een geheel nieuwe OV relatie, of, zoals in ons geval, op een verbinding met gemeenschappelijk gebruik, waarbij de kosten b.v. van instandhouding infrastructuur, gedeeld worden! Toevoeging van treinen op trajecten waarop al gereden wordt, moet uiteraard leiden tot een andere, soepeler wijze van interpreteren van prognoses van reizigersaantallen..

Als (voorlopig) van en naar Rhenen in Veenendaal moet worden overgestapt zal dit extra reizigers opleveren op het trajectgedeelte Rhenen-Veenendaal. Dan wordt dit deel van de lijn beter benut, zonder dat er meer treinen rijden!

Discussie en aanvullende opmerkingen. Het DHV-rapport geeft een negatief advies gebaseerd op prognoses van te verwachten reizigersaantallen, en de kosten van investeringen. In het bovenstaande is voldoende aangetoond dat deze beide argumenten een kritische beschouwing niet kunnen doorstaan, waarmee ook de basis vervalt voor het negatieve advies van DHV ten aanzien van een eventuele vervolgstudie.

De haalbaarheid scoort hoog in technisch, verkeerskundig, exploitatief en ruimtelijk opzicht.

Commentaar op het vergaderstuk.

blz. 3 punt1. Studies die in het verleden zijn uitgevoerd, zijn achterhaald, door allerlei ontwikkelingen o.a. in het WERV-samenwerkingsverband. De uitvoering van de studie in "samenwerking" met de WERV is niet uitgevoerd op de manier zoals in de motie werd bedoeld.

Een goede inventarisatie van ontwikkelingen die zich recent hebben voorgedaan, zou tot de conclusie geleid hebben dat die ontwikkelingen er duidelijk wel zijn geweest!

Onder de "direct betrokken" gemeenten had – conform de motie – het belang van de WERV-gemeenten een prominere plaats moeten hebben.

punt 3 : Voor wat betreft het aantal reizigers wordt verwezen naar het commentaar op het DHV-rapport

Dit aantal is dus zeker voldoende voor een bus-HOV-verbinding, maar de prognose voor deze modaliteit zal lager uitvallen o.a. vanwege langere reistijden

De aanleg van een HOV-busverbinding is ook kostbaar.

"Een aantal van de betrokken gemeenten is geen voorstander van reactivering" Rover merkt op dat de meest betrokken (de "echt"betrokken")gemeenten Rhenen en Veenendaal zijn (zie de motie) , en deze gemeenten zijn voorstanders van reactivering.

blz 4 punt 3. De overige gemeenten hebben geen van alle bezwaren geuit tegen een betere verbinding tussen Amersfoort en Veenendaal/Rhenen. Het betreft in alle gevallen lokale bezwaren, en de provincie behandelt deze bezwaren ten onrechte niet **als problemen die opgelost kunnen worden**, maar alsof er sprake is van "echte" bezwaren tegen de spoorlijn. De "natuurlijk positie" van de provincie is om bemiddelend op te treden, en de gemeenten die bezwaren hebben duidelijk te maken dat het gaat om een belangrijk provinciaal belang, en dat de provincie samen met die gemeenten dus zoekt naar oplossingen!! De basis voor goed overleg op deze punten zou moeten zijn dat de belangen van de reactivering de plaatselijke besognes overstijgen.

Voorbeeld Woudenberg. De gemeente ziet problemen als de rails moet blijven liggen Maar handhaving van het tracé via het industrieterrein heeft overduidelijk ook voordelen. Er zijn al bedrijven die om een spooraansluiting gevraagd hebben! Een halte voor het personenvervoer zou uiteraard ook een groot pluspunt zijn, ook vanwege de overstap op bussen die er geboden kan worden!

laatste zin blz 4 over "concurrentie" tussen de lijn via Barneveld en de Ponlijn is volstrekt onjuist .De lijnen beconcurreren elkaar niet, maar zullen het OV in het WERV-gebied op een zodanig hoger peil brengen, dat ze beide van een hoger OV-gebruik zullen profiteren.

blz 5 . Afzien van verdere studie: In het bovenstaande is al voldoende aan gegeven dat Rover het op goede gronden, niet eens is met de conclusie. Het noemen van een gering draagvlak is voor Rover aanleiding om er nogmaals op te wijzen, dat de provincie een bemiddelende rol moet vervullen om het draagvlak te verbreden. Mogelijkheden voor verbeteren bestaande busverbinding onderzoeken. Een verbetering lijkt slechts heel beperkt mogelijk, maar ROVER is wel voorstander van dit onderzoek, met de volgende kanttekeningen: Rover ziet een betere busverbinding als opstap naar de reactivering van de spoorlijn, die altijd een veel betere voorziening zal zijn dan een busverbinding. De mogelijkheden voor een betere busverbinding zullen volgens GS op korte termijn duidelijk zijn. Ook zal dan blijken of een bus de kwaliteiten van de trein zal kunnen benaderen. Het ligt dus voor de hand elke voortgangsbeslissing over de Ponlijn pas te nemen als bekend is wat er mogelijk is met een busverbinding. De provincie zal de exploitatiekosten van de busverbinding moeten dragen. Als op termijn een HOV-busverbinding op het traject Amersfoort-Veenendaal beoogd wordt, dient men zich de zeer hoge investeringskosten hiervan te realiseren. Wanneer hiervoor dan wel geld beschikbaar is, waarom dan niet voor de spoorlijn?

Slotconclusie : De reactivering van de spoorlijn blijft een goede zaak, en de argumenten om niet door te gaan met b.v. een vervolgstudie, zijn voldoende ontzenuwd.

De investeringskosten moeten gespecificeerd worden, omdat anders voor statenleden niet duidelijk is waar deze vandaan komen, en waar, o.a. met de suggesties van Rover, op deze posten bespaard kan worden.

Er is een efficiënt en hoogwaardig exploitatiemodel mogelijk. De kosten van bus en treinexploitatie zullen elkaar dus weinig ontlopen.

Reactivering van de spoorlijn is wel een zaak van vrij lange adem. Aan het openhouden van de mogelijkheid om de lijn te heropenen moet een hoge prioriteit worden toegekend.

Het door de provincie beoogde busalternatief moet op korte termijn uitgewerkt worden. Voordat dit is gebeurd, is het verre van logisch om al beslissingen over de Ponlijn te nemen.

Reactivering Ponlijn

Datum : 7 mei 2003
Aan : de leden van de Commissie WVV
Van : Gedeputeerde Staten
Onderwerp : Reactivering Ponlijn

Wij hebben kennis genomen van de brief d.d. 23-04-03 die het college van de gemeente Veenendaal aan u heeft gestuurd. In deze brief geeft zij een reactie op het onderzoek naar de reactivering van de spoorlijn tussen Veenendaal en Ede - de Ponlijn - dat door DHV is uitgevoerd. In deze brief concluderen zij dat er in de studie vooral aandacht is voor de mogelijke bezwaren van reactivering en minder voor de kansen. Voor ons is het bezwaar dat reactivering financieel niet haalbaar is een zwaarwegend argument om de haalbaarheid niet opnieuw te onderzoeken. Middels deze memo lichten wij dit standpunt toe.

- * Wij onderkennen dat de aanleg van de Ponlijn voor de ov-reizigers een verbetering betekent ten opzichte van de huidige situatie en daarmee een alternatief voor de auto kan worden. Nu de aanleg van de Ponlijn niet haalbaar is gebleken willen wij een goede ov-verbinding voor de bus realiseren. Deze verbinding kan op kortere termijn gerealiseerd worden dan de aanleg van de Ponlijn en daarmee eerder een verbetering van het openbaar vervoer in dit gebied bewerkstelligen.
- * In eerdere studies is aangegeven dat reactivering van de Ponlijn niet haalbaar is. Het aantal reizigers is te laag voor een rendabele exploitatie van de lijn. In februari 1998 heeft Railned in een brief aan de provincie aangegeven dat reactivering niet kansrijk is. DHV heeft in 2002 onderzocht of sindsdien plannen zijn ontwikkeld voor woningbouw en werkgelegenheid waardoor de lijn wel kansrijk zou kunnen worden. Hiervan bleek geen sprake. Naast een inschatting van het aantal reizigers op basis van het Model Midden Nederland, is een inschatting gemaakt op basis van het cijferboekje van de provincie Utrecht.
- * De spoorlijn bestaat slechts gedeeltelijk. Naast de kosten voor de aanleg van het ontbrekende stuk rails ten zuiden van Leusden tot aan De Haar is nog een aantal dure aanpassingen nodig. Dit zijn onder meer de aanpassing van het station Amersfoort (de Ponlijn is nu een goederenlijn en sluit niet aan op een perron in Amersfoort), een fly-over bij de Haar en de aansluiting op het bestaand tweesporig baanvak naar Veenendaal.
- * Om de lijn te reactiveren is een aanzienlijke investering nodig. Een grove schatting komt uit op €75 á 100 miljoen (zonder doortrekking naar Kesteren). Naast de aanlegkosten moet de provincie ook rekening houden met een bijdrage in de exploitatiekosten van de lijn, omdat de lijn niet rendabel zal zijn. Het rijk zal geen structurele en substantiële financiële bijdrage leveren.
- * In Nederland is tot nu toe samen gebruik van spoor voor zware en lichte treinen niet mogelijk. Bij de Ponlijn geldt dit voor het traject tussen Leusden en Amersfoort en tussen De Haar en Rhenen. Dit heeft te maken met het Nederlandse treinbeveiligingssysteem. Er is momenteel één proef gaande. De kans is echter niet onaanzienlijk dat voor de Ponlijn ofwel over het hele tracé van Amersfoort tot Rhenen een nieuwe spoorlijn (lightrail) moet worden aangelegd, ofwel gebruik gemaakt moet worden van zware treinen. In beide situaties zijn meer reizigers nodig om het systeem rendabel te maken.
- * Gezien de huidige financiële situatie van zowel de provincie als het rijk is de uitvoering van een project met deze omvang niet realistisch. Het rijk heeft aangegeven in dergelijke regionale ontwikkelingen niet te zullen participeren. Noch onderzoek naar de haalbaarheidsstudie, noch de aanleg en exploitatie van de Ponlijn is opgenomen in het richtprogramma van het Strategisch Mobiliteitsplan Utrecht (SMPU).

De Staten hebben gevraagd een verkennend onderzoek te starten naar de mogelijkheden om het bestaande spoortracé Veenendaal-Amersfoort te reactiveren. Deze verkenning is met het onderzoek van DHV gedaan en levert geen aanknopingspunten voor een hernieuwde haalbaarheidsstudie. Wij zullen ons nu richten op de verbetering van de huidige busverbinding om de reizigers in dit gebied op korte termijn een beter ov-alternatief te kunnen bieden.