

aan de gemeenteraad
dossiernummer 7950
onderwerp Haalbaarheidsonderzoek Station Gouda-Zuidplas

van het college van burgemeester en wethouders
datum 27 februari 2024

Memo nieuw treinstation Gouda-Zuidplas

Samenvatting

Een nieuw treinstation 'Gouda-Zuidplas' op de spoorlijn Rotterdam-Gouda is in de toekomst mogelijk en inpasbaar. Dit nieuwe station - in de driehoek van Moordrecht, het Middengebied en Westergouwe - levert de grootste maatschappelijke baten op voor (nieuwe) inwoners en de regio. Dat blijkt uit het uitgevoerde haalbaarheidsonderzoek in opdracht van de gemeenten Gouda, Zuidplas en de Regio Midden-Holland. Met de komst van ruim 12.000 woningen in het Middengebied en Westergouwe voorziet het station in de mobiliteitsbehoefte van circa 35.000 nieuwe inwoners en ondernemers in het hart van de provincie. Een station op deze locatie kan het onderliggende wegennet (N207, N457, N219) ontlasten en als regionale *OV-hub* het overstappen op fiets, bus en trein faciliteren.

Inleiding

De gemeenten Gouda en Zuidplas hebben haalbaarheidsonderzoek laten uitvoeren naar de realisatie van een nieuw treinstation / OV-hub in relatie tot de grote nieuwe woningbouwlocaties die in de Zuidplaspolder verrijzen.

Met dit memo geven de colleges van B&W van Gouda en Zuidplas de gemeenteraden graag inzicht in:

- I. Aanleiding en context van de onderzoeken;
- II. Resultaten onderzoeken;
- III. Conclusie colleges van B&W van Gouda en Zuidplas;
- IV. Vervolgstappen.

I. Aanleiding en context van de onderzoeken

Bereikbare regio als randvoorwaarde voor wonen, werken en ontspannen

Nu en in de aankomende 10 tot 25 jaar wordt er in Gouda en Zuidplas uitvoering gegeven aan twee grote ruimtelijke opgaven: de realisatie van nieuwbouwwijk Westergouwe in Gouda met 4.500 woningen en de integrale gebiedsopgave van het Middengebied in Zuidplas met een compleet nieuw dorp bestaande uit 8.000 woningen, 65 hectare bedrijventerreinen en (maatschappelijke en commerciële) voorzieningen.

De komst van in totaal circa 35.000 nieuwe inwoners in Westergouwe en het Middengebied betekent iets voor de leefbaarheid en bereikbaarheid van de regio. In de directe omgeving spelen bovendien ook nog andere ontwikkelingen, zoals de woningbouw in Waddinxveen en de vrijwel afgeronde dorpsuitbreiding van Moordrecht. Nu al signaleren huidige inwoners diverse mobiliteitsknelpunten in de regio Midden-Holland, in het bijzonder op de autowegen N207, N219, N457, A12 en A20. Deze knelpunten zullen – zonder maatregelen – in de toekomst toenemen.

De (congestie)problemen op de autowegen worden voor een deel aangepakt met het verbeteren van een aantal wegen zoals opgenomen in de Deelovereenkomst Mobiliteit Middengebied Zuidplaspolder (ondertekend 28 & 29 juni 2023) en de verbreding van de A20, maar aanvullend Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) is nodig om het gebied duurzaam bereikbaar te houden en reizigers en inwoners meer vervoersmogelijkheden (alternatieven voor de auto) te bieden.

De opgave nader geduid vanuit de gemeenten en de regio

Al langer ziet de regio het belang van een nieuw station¹. In opdracht van de regio Midden-Holland heeft ingenieurs- en adviesbureau Movares in 2020 een 'Verkenning Gouweknoop' uitgevoerd. In die verkenning is door Movares destijds geconstateerd dat een nieuw station op de spoorlijn Den Haag – Gouda (de 'A12 spoorcorridor') of op de spoorlijn Rotterdam – Gouda (de 'A20 spoorcorridor') niet inpasbaar zou zijn in de dienstregeling zonder grote, kostbare infrastructurele aanpassingen (nieuwe sporen en/of zogenoemde inhaalsporen)². NS gaf destijds aan een station alleen interessant te vinden bij voldoende verdichting in de nabije omgeving om voldoende in- en uitstappers te genereren en daarmee voor hen een goede *business case* te kunnen realiseren.

Gezamenlijke opgave om de regio duurzaam bereikbaar te houden

De situatie nu is anders dan vier jaar geleden. De woningnood is nijpend en met de bouw van ruim 12.000 woningen in Westergouwe en het Middengebied voorzien we in een noodzakelijke behoefte voor woningzoekenden in onze gemeenten en in de regio. De woningbouwontwikkelingen in Gouda en Zuidplas zijn daarnaast in 2023 onderdeel geworden van de Regionale Woondeals met het Rijk³, waarbij de gemeenten en de provincie Zuid-Holland goede OV- en fietsontsluiting als kritische succesfactoren voor het gebied hebben benoemd. De noodzaak om gezamenlijk in te zetten op duurzame mobiliteit om de regio bereikbaar te houden is ook vastgelegd in genoemde Deelovereenkomst Mobiliteit tussen de gemeenten Zuidplas, Gouda, Rotterdam en de provincie Zuid-Holland⁴. In die overeenkomst is ook afgesproken om onderzoek te doen naar de realisatie van dit treinstation.

Opgave Gouda

De gemeente Gouda signaleert nu al voor Westergouwe dat de druk op de provinciale wegen N207 en N457 dagelijks voor bewoners en het doorgaande verkeer tot grote files leidt. In de Deelovereenkomst Mobiliteit is een verdubbeling van de N457 richting de A20 en aanpassing van de rotonde 't Weegje opgenomen. De verkeersdruk op deze wegen blijft in de toekomst echter groot. De gemeente Gouda wil dan ook investeren in de duurzame ontsluiting van Westergouwe met fiets en OV⁵.

Opgave Zuidplas

De plannen van de gemeente Zuidplas en de afspraken met haar bestuurlijke partners gaan uit van het realiseren van een *modal shift*⁶ van minimaal 5% in de verkeersbewegingen als gevolg van de ontwikkeling van het Middengebied. Dit wordt uitgewerkt in lijn met het STOMP-principe⁷. Daarbij heeft de gemeenteraad van Zuidplas een aantal uitgangspunten en ambities meegegeven voor de duurzame mobiliteitsopgave van het Middengebied, waaronder de realisatie van goed, hoogwaardig openbaar vervoer in de vorm van bus en trein (dit kan niet alleen binnen de plangrenzen worden opgelost), deelmobiliteit, autovrije en -luwe straten, vrije fietspaden en busbanen. Een nieuw treinstation / OV-hub zal in belangrijke mate bijdragen aan het realiseren van de gestelde *modal shift*.

¹ In 2019 is de ontwikkeling van een station benoemd als één van de prioriteiten in het Uitvoeringsprogramma van het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP) voor Midden-Holland.

² Movares, Locatieonderzoek station Gouweknoop (2020).

³ Regionale realisatieagenda wonen Midden-Holland, maart 2023.

⁴ Deelovereenkomst Mobiliteit Ontwikkeling Middengebied Zuidplaspolder (2023), artikel 10.

⁵ Bestuursakkoord Gouda 2022 – 2026, pagina 9.

⁶ In de Bestuurlijke Overeenkomst Ontwikkeling Middengebied Zuidplaspolder (2021) is een integraal pakket aan mobiliteitsmaatregelen vastgesteld, met inzet op een te realiseren *modal shift*. In de Nota van Uitgangspunten Ontwikkeling Middengebied Zuidplaspolder (2023) en in de Deelovereenkomst Mobiliteit is een autoverkeersreductie van minimaal 5% opgenomen als uitgangspunt.

⁷ STOMP staat voor Stappen (voetganger), Trappen (fiets), Openbaar Vervoer, Mobiliteit als een Service (bijvoorbeeld deelmobiliteit, ketenmobiliteit) en Privé-auto.

Binnen de regio Midden-Holland hebben de gemeenten Gouda en Zuidplas vanuit de individuele en gezamenlijke opgaven de handen ineengeslagen voor een nieuw treinstation / multimodale OV-hub⁸. Om de haalbaarheid daarvan te onderzoeken, hebben de gemeenten in samenwerking met de regio onderzoek laten verrichten door twee gespecialiseerde bureaus: Decisio en SMA und Partner. Bij deze op elkaar aansluitende onderzoeken stonden drie vragen centraal:

- Welke duurzame mobiliteitsoplossingen zijn haalbaar?
- Welke oplossing en welke locatie heeft hierbij de hoogste maatschappelijke baten?
- Hoe is deze oplossing inpasbaar in de treindienstregeling?

II. Resultaten onderzoeken

Haalbaarheidsonderzoek Decisio: beste vervoersmodaliteit en locatiebepaling

Om te komen tot een geschikte en haalbare locatie voor een nieuw station / OV-hub, is als eerste stap een Haalbaarheidsonderzoek (september 2023) in de vorm van een Maatschappelijke Kosten- en Batenanalyse (MKBA) 'light'⁹ uitgevoerd. Deze haalbaarheidsstudie is uitgevoerd door het bureau Decisio in opdracht van beide gemeenten en medegefinancierd door de Regio Midden-Holland. Doel van dit onderzoek was om mogelijkheden voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) in kaart te brengen en de vervoersmodaliteiten met de grootste maatschappelijke baten te bepalen. De onderzoeksvraag is bewust breed gesteld (spoor, fiets, bus/BRT¹⁰, RandstadRail, metro, P+R) om geen duurzame mobiliteitsoplossingen over het hoofd te zien voor de invulling van een OV-hub / station. Er zijn dus niet alleen treinoplossingen in dit haalbaarheidsonderzoek beschouwd.

In het onderzoek zijn de volgende *afzonderlijke bouwstenen* verkend:

- Treinstation op vier verschillende locaties (Doelwijk, Gouweknoop, Westergouwe, Moordrecht);
- Doortrekken van metrolijn vanaf Nesselande in twee varianten (tot aan Vijfde Dorp, tot aan Gouda);
- Doortrekken van de RandstadRail in twee varianten (verbinding Zoetermeer-Rotterdam, Koningscorridor);
- Bus Rapid Transit (BRT) netwerk;
- Park + Ride (P+R) voorzieningen gekoppeld aan treinstations en/of OV-haltes.

De bouwstenen zijn beoordeeld op reizigerspotentieel, invloed op verwachte reistijden, inpasbaarheid, inschatting kosten, risico's en overige effecten. Op basis hiervan is de *kansrijkheid van de specifieke bouwsteen* beoordeeld:

- Een treinstation op de locaties Doelwijk, Westergouwe of Moordrecht is als kansrijk geduid.
- Gezien de flexibiliteit in aanleg en exploitatie is BRT ook een kansrijke bouwsteen. Met BRT is het mogelijk snel OV-aanbod te generen en op basis daarvan het aanbod verder te ontwikkelen.
- P+R is per definitie verbonden aan een OV-halte en is goed bereikbaar per auto. Met name de locatie treinstation nabij Moordrecht in relatie tot ligging van de A20 is een kansrijke P+R locatie.

Decisio heeft vervolgens op basis van de kansrijke bouwstenen *volwaardige projectalternatieven* gedefinieerd. Een projectalternatief gaat ervan uit dat de Zuidplaspolder zowel richting Rotterdam als Den Haag ontsloten wordt met een goede HOV-verbinding. De projectalternatieven zijn beoordeeld op een groot aantal aspecten. Op basis van een beschouwing op de ruimtelijke inpassingsopgave is een inschatting gegeven van de benodigde investeringen en aanpassingen aan bestaande infrastructuur. Ook zijn de effecten en omvang van de vervoerwaarde voor reizigers in beeld gebracht. Hiervoor is gebruik gemaakt van output van het regionaal verkeersmodel Midden-Holland. Dit geeft een beeld van respectievelijk de veranderingen in OV-verplaatsingen, de *modal shift* in verplaatsingen en de afgelegde kilometers. Ook de maatschappelijke effecten (waaronder financiële effecten¹¹,

⁸ Multimodale OV-hubs zijn centrale overstapplaatsen. Reizigers parkeren daar bijvoorbeeld hun auto en nemen het ov of een deelfiets. (Bron: Rijkswaterstaat)

⁹ Het onderzoek is in verband met de genoemde brede vraagstelling opgezet als een lichte vorm van een Maatschappelijke Kosten- en Batenanalyse.

¹⁰ Bus Rapid Transit is een bussysteem waarbij met hoge frequentie en snelheid gereden wordt, dat comfort biedt en goed herkenbaar is als hoogwaardig vervoerproduct. (Bron: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid)

¹¹ Zoals investeringen, beheer en onderhoud en exploitatie.

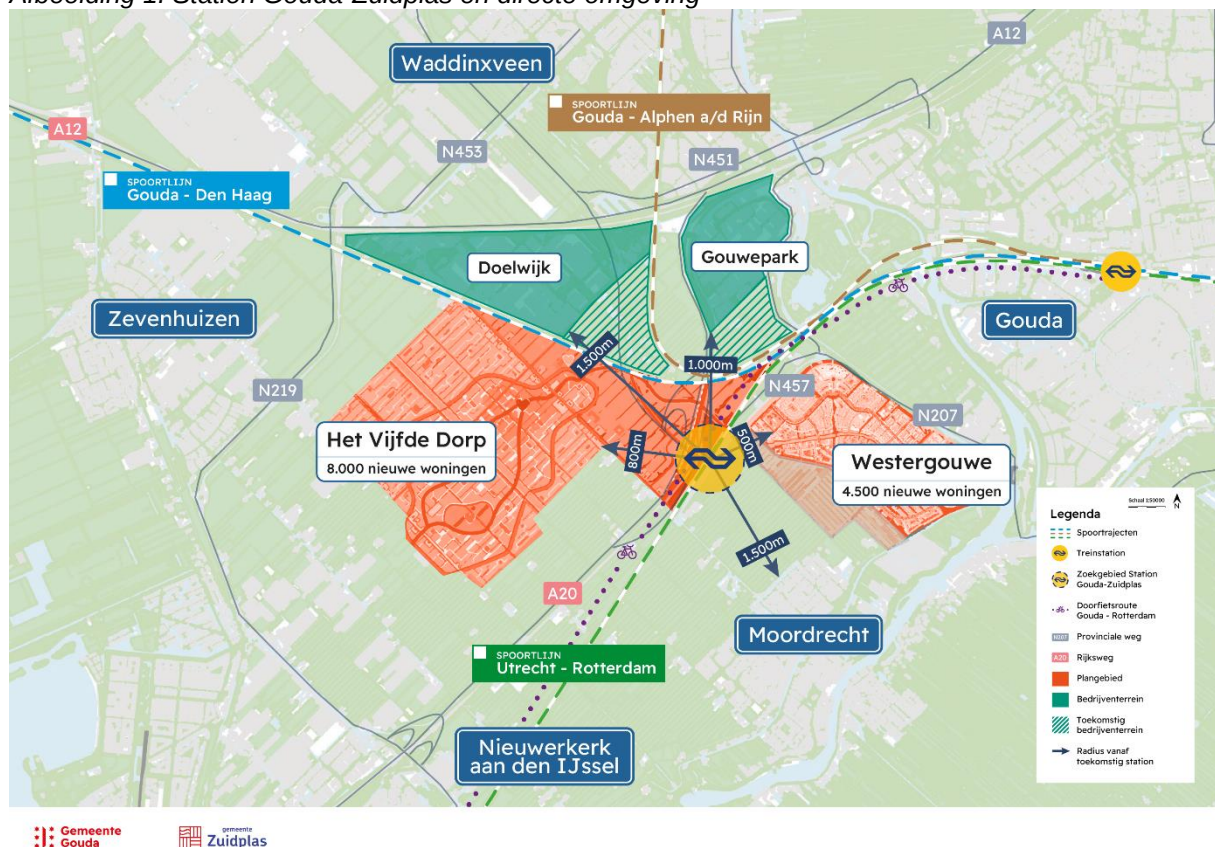
bereikbaarheidseffecten, reistijdwinsten, economische effecten, verkeersveiligheid, luchtkwaliteit) zijn op rij gezet en financieel vertaald om de projectalternatieven goed met elkaar te kunnen vergelijken.

Resultaten

- Treinvervoer heeft als vervoersmodaliteit de grootste positieve impact (kosten-baten, vervoerswaarde voor reizigers). Een treinstation (Gouda-Zuidplas) op de A20-corridor naar Rotterdam ter hoogte van Moordrecht, heeft de hoogste MKBA-score. Deze locatie heeft ook het grootste potentieel aan aantal in- en uitstappers ('vervoerswaarde'), iets dat voor vervoerders als NS belangrijk is om een rendabele *business case* te bouwen. De zogenoemde mobiliteitsrelaties met Rotterdam zijn het grootst, forensen uit het Middengebied en Westergouwe zijn veelal georiënteerd op Rotterdam.
- Een BRT-lijn - als opwaardering van de HOV-buslijn die nu in de NvU Middengebied is opgenomen - is een goede combinatie met treinvervoer. De andere projectalternatieven scoren veel minder en hebben een (groot) negatief MKBA-saldo.
- Het aantal afgelegde autokilometers daalt bij realisatie van een treinstation ter hoogte van Moordrecht met 4,5% ten opzichte van een situatie waarin geen Hoogwaardig OV wordt gerealiseerd. Dat is op overbelaste wegen met wachttijden in de spits aanzienlijk en genoeg om het verschil te maken tussen stilstaan of doorrijden.

Samenvattend: Uit het onderzoek blijkt dat een treinstation/OV-hub in de driehoek tussen het Middengebied, Westergouwe en Moordrecht en op het kruispunt van wegen en fietspaden, de grootste maatschappelijke baten oplevert. Elke geïnvesteerde euro levert daarbij 1,34 euro aan maatschappelijke baten op, zeker als dat wordt gecombineerd met een BRT-lijn tussen het Vijfde Dorp en Lansingerland-Zoetermeer en daarmee ook een connectie met de treinverbinding naar Den Haag en de RandstadRail ontstaat. Het aantal dagelijkse in- en uitstappers wordt in die variant minimaal 1900, vergelijkbaar met bestaande stations als Vlissingen, Utrecht Zuilen en Lansingerland-Zoetermeer.

Afbeelding 1. Station Gouda-Zuidplas en directe omgeving



Haalbaarheidsonderzoek SMA und Partner: Inpassing in de dienstregeling

Het tweede deel van het Haalbaarheidsonderzoek (februari 2024) is uitgevoerd door het gespecialiseerde bureau SMA und Partner in opdracht van en gefinancierd door beide gemeenten. Dit onderzoek richtte zich – naar aanleiding van de conclusie van voornoemd onderzoek van Decisio – op de (technische) inpasbaarheid van station Gouda-Zuidplas nabij locatie Moordrecht in de toekomstige dienstregeling.

Een belangrijk criterium voor alle nieuwe treinstations is de inpasbaarheid in de dienstregeling, of anders gezegd: de beschikbare capaciteit op het spoor. De impact van een extra stop (met bijvoorbeeld een extra reistijd van 2 minuten) betekent andere aankomst- of vertrektijden op andere stations, iets dat effect kan hebben op andere plekken in het land.

SMA heeft de kansrijkheid van station Gouda-Zuidplas aan de hand van toekomstige¹² (middellange en lange termijn) dienstregelingen geanalyseerd.

Resultaten

- Het station Gouda-Zuidplas is - met minimaal 2x per uur bediening - mogelijk op de lijn Gouda - Rotterdam. Dit kan zonder infrastructurele, dure ingrepen zoals een spoorverdubbeling.
- Op middellange termijn (2030 - 2035):
 - is een alternerende bediening¹³ tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda-Zuidplas mogelijk, dat wil zeggen 2 x per uur voor iedere halte.
 - voor een bediening van 4 x per uur op het ene en 2 x per uur op het andere station, zijn op de middellange termijn (2030-2035) extra infrastructurele maatregelen nodig op station Rotterdam Centraal (perronverlenging, wissels).
- Op lange termijn (2035 - 2040):
 - is het mogelijk om zowel 4 x per uur op Gouda-Zuidplas als 4 x per uur op Nieuwerkerk aan den IJssel te halteren met een capaciteitsuitbreiding (in de vorm van een blokverdichting¹⁴ tijdens de uitrol van ETCS L2¹⁵).

Samenvattend: Een fasering is mogelijk met een bediening van station Gouda-Zuidplas van 2 x per uur op middellange termijn (2030 - 2035) en 4 x per uur op lange termijn (2035 - 2040). Die stap is dan mogelijk door nieuwe spoortechniek die zorgt dat treinen dichter en sneller achter elkaar kunnen rijden.

¹² Vastgestelde dienstregelingsmodellen die spoorwegbeheerder ProRail en vervoerders hebben ontwikkeld en hanteren voor toekomstige optimalisaties van het Nederlandse spoornetwerk.

¹³ De trein stopt dan niet op het andere station. Met andere woorden een 'om en om' bediening.

¹⁴ Extra seinen delen het spoor op in meer secties waardoor meer treinen tegelijk op een baanvak achter elkaar aan kunnen rijden met voldoende ruimte ertussen. Dit wordt ook wel seinoptimalisatie of blokverdichting genoemd.

¹⁵ Het European Train Control System (ETCS) is een belangrijk onderdeel van het European Rail Traffic Management System (ERTMS), een Europees project om (verplicht) in alle Lidstaten de beveiliging van het spoor te standaardiseren en te verbeteren. ERTMS vervangt het huidige treinbeveiligingssysteem in de trein en op het spoor.

III. Conclusie Colleges van B&W Gouda en Zuidplas

Het feit dat nu aangetoond is dat het station Gouda-Zuidplas mogelijk is, biedt perspectief aan onze inwoners, bedrijven en regio. Met de komst van ruim 12.000 woningen in het Middengebied en Westergouwe voorziet het station straks in de mobiliteitsbehoefte van circa 35.000 nieuwe inwoners en ondernemers in het hart van de provincie. Ook de inwoners van onder andere Moordrecht (9.000 inwoners) en de groeiende bedrijventerreinen Gouwepark en Distripark Doelwijk profiteren van dit nabij gelegen station en OV-knooppunt. Een station op deze locatie kan het onderliggende wegennet (N207, N457, N219) ontlasten en bovendien inspelen op potentiële P+R-reizigers die van de A12 en A20 komen en via de OV-hub hun reis per spoor kunnen voortzetten. Met de aantakking van de nieuwe (door)fietsroute Rotterdam-Gouda, een snelle busverbinding en andere vormen van (deel)vervoer ontstaat er voor inwoners en ondernemers een duurzaam alternatief voor de auto. Dit past bij het provinciale mobiliteitsbeleid en sluit aan bij het Rijksbeleid voor OV-hubs.

Het realiseren van een station en bijbehorende voorzieningen kent doorgaans een minimale doorlooptijd van 10 jaar (van technisch en financieel onderzoek, naar ontwerp, engineering en aanleg). Het is dan ook van belang om tijdig te starten met de voorbereidingen. Qua tijdshorizon sluit dat aan op de woningbouwontwikkelingen in Westergouwe en het Middengebied (respectievelijk gereed medio 2034 en in ontwikkeling 2025 - 2045). Met deze haalbaarheidsonderzoeken hebben we een eerste stap gezet. Het is goed om te beseffen dat het vervolgtraject vraagt om een langjarige inzet en lobby van onze gemeenten en Regio Midden-Holland. De gemeente Zuidplas blijft zich ondertussen inzetten voor een spoedige terugkeer van de 4 x per uur treinbediening van Nieuwerkerk aan den IJssel.

IV. Vervolgstappen

Naar aanleiding van de onderzoeksresultaten en de conclusie die wij hieraan verbinden, moet een aantal vervolgstappen genomen worden. Zonder uitputtend te zijn noemen wij in ieder geval:

- Dialoog met bestuurlijke partners en stakeholders;
- Vervolgonderzoek en opname in het MIRT;
- Nadere ruimtelijke invulling binnen het zoekgebied station.

Dialoog met bestuurlijke partners en stakeholders

De komende periode zullen wij met onze (bestuurlijke) partners in de regio en de provincie Zuid-Holland spreken over de onderzoeksresultaten en vervolgstappen. Hetzelfde geldt voor onder andere NS en ProRail met wie we graag in gesprek gaan over de uitkomsten en kansrijke mogelijkheden.

Vervolgonderzoek en opname in het MIRT

Om in aanmerking te komen voor financiële middelen van het Rijk via het Mobiliteitsfonds, is cofinanciering van (mede)overheden nodig. Dit vraagt in volgende fases om aanvullend (civiel)technisch onderzoek en het opstellen van een begroting voor het station. Op termijn is dus ook een financiële bijdrage van gemeenten nodig. Doel is om opgenomen te worden in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)¹⁶. Dit Rijksprogramma voor grote projecten op het gebied van spoor-, weg- en waterbouw bestaat uit verschillende fases en voorwaarden en neemt meerdere jaren in beslag.

Nadere ruimtelijke invulling binnen het zoekgebied station

In het kader van de verbreding van de snelweg A20 zijn Gouda en Zuidplas in overleg met Rijkswaterstaat. De verbreding gaat plaatsvinden aan de zuidzijde van de bestaande snelweg, waarbij de aansluiting Moordrecht een belangrijke opgave is (o.a. aansluiting N457/Moordrechtboog, N207/N457 en (door)fietsroute Rotterdam-Gouda). De beoogde locatie voor een station ligt ook in deze omgeving ('zoekgebied'). Op initiatief van gemeente Zuidplas wordt een integrale ruimtelijke verkenning naar dit gebied opgesteld om de verschillende opgaven en doelen goed op elkaar af te stemmen. Ook gemeente Gouda neemt hieraan deel.

¹⁶ <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/ruimtelijke-ordening-en-gebiedsontwikkeling/meerjarenprogramma-infrastructuur-ruimte-en-transport-mirt>

Wij houden de beide gemeenteraden op de hoogte van verdere ontwikkelingen in dit dossier en zijn vanzelfsprekend bereid met uw raden hierover te spreken.

Bijlagen

- I. Haalbaarheidsonderzoek Decisio
- II. Haalbaarheidsonderzoek SMA
- III. Management samenvatting Haalbaarheidsonderzoek SMA
- IV. Kaart station Gouda-Zuidplas en omgeving
- V. Kaart station Gouda-Zuidplas regio uitgezoomd