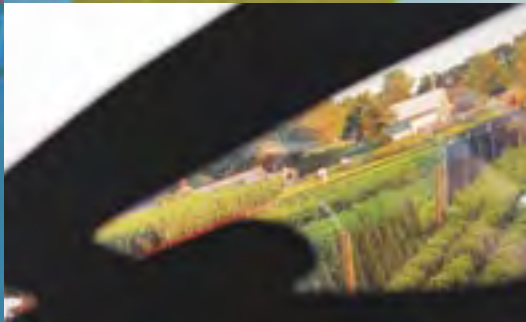
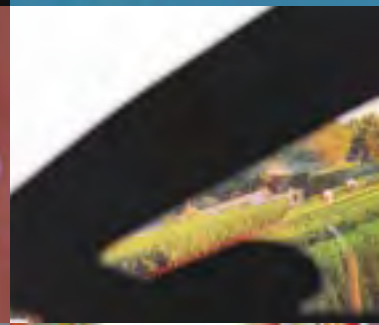




BASISDOCUMENT



SPOORZONE  
GOUDA



## VOORWOORD

Geachte lezer,

Voor u ligt een kort en overzichtelijk document. Het is het resultaat van enkele maanden onderzoek dat de gemeente Gouda en NS samen hebben uitgevoerd. Al eerder is hierover verslag gedaan in de zogenaamde 'Tussenrapportage'. Deze tussenrapportage was een dik rapport met veel bijlagen. Nu vinden we dat we kunnen volstaan met dit compacte Basisdocument.

Want de essentie is kort en helder. Wat willen de gemeente Gouda en de NS bereiken met het project Spoorzone en hoe denken we dat gezamenlijk in 2003 aan te pakken.

De onderzoeksfase heeft ons veel geleerd. De problemen op het terrein van externe veiligheid zijn beter hanteerbaar geworden en we moeten de Goudse schaal veel meer als uitgangspunt nemen. Belangrijkste conclusie is echter: we hebben partners nodig om dit voor Gouda zo strategische project haalbaar te maken.

Op dit moment weten we al dat Gouda en NS voor de volgende stap niet tevergeefs een beroep zullen doen op andere partners. De basis voor het project zal met de inbreng van de Provincie Zuid-Holland en ProRail nadrukkelijk worden verbreed.

Maar ook uit de Goudse samenleving en daarbuiten wordt kennis geworven en gebruikt om het project draagvlak en draagkracht te geven. Het vorig najaar gestarte participatietraject zal in 2003 voortgezet en geïntensiveerd worden.

De gemeente Gouda en NS leggen met voldoening dit Basisdocument aan u voor. Het is naar onze overtuiging een gezonde basis voor effectieve planvorming en samenwerking in 2003. En alleen een gezonde basis leidt uiteindelijk tot gebouwde plannen.

Veel leesplezier en we zijn benieuwd naar uw inbreng.

R. van Schelven, WETHOUDER GOUDA EN VOORZITTER STUURGROEP SPOORZONE

drs. ing. C.A.M. de Boo, ALGEMEEN DIRECTEUR NS VASTGOED





**1 INLEIDING EN SAMENVATTING** pagina 3-6

**2 DE VERBINDENDE SCHAKEL** pagina 7-12

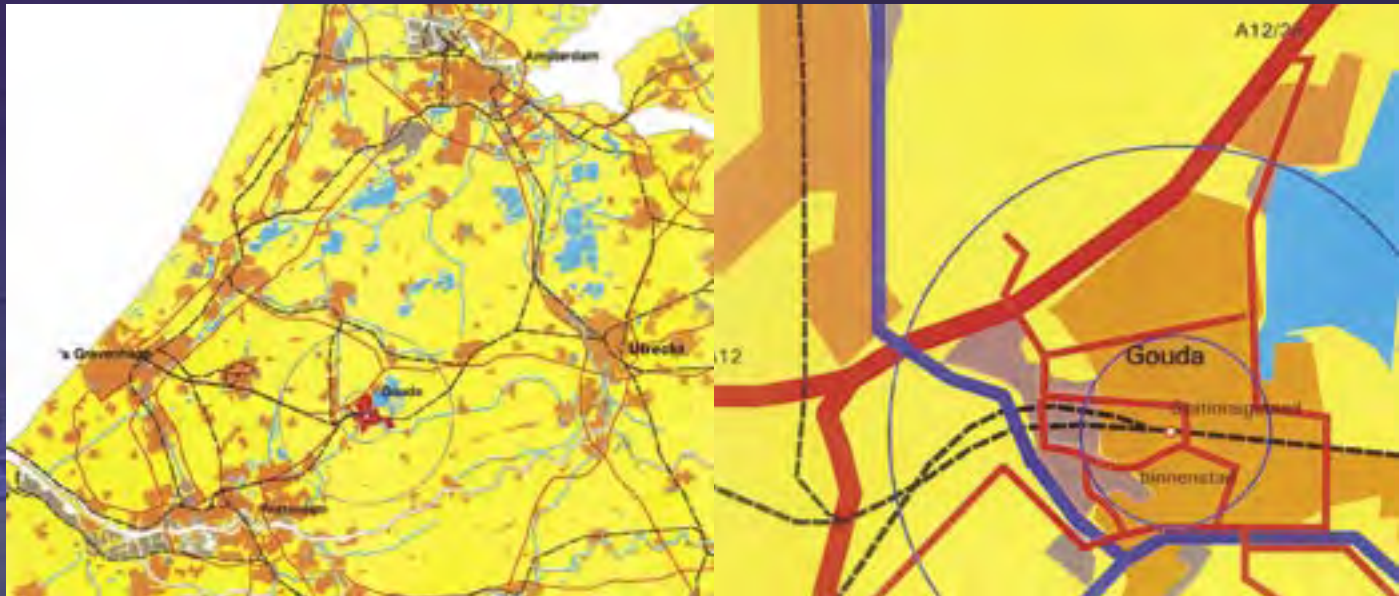
**3 HET STATION** pagina 13-16 **4 DE SPOORZONE**  
**EN DE RIJNGOUWELIJN** pagina 17-18

**5 PROGRAMMAVERKENNING** pagina 19-22

**6 VEILIGHEID** pagina 23-26 **7 COMMUNICATIE**  
pagina 27-28 **8 FINANCIËLE UITGANGSPUNTEN** pagina 29-30

**9 PLANNING** pagina 31-32

BIJLAGE 1 **LIJST MET AFKORTINGEN** pagina 33 BIJLAGE 2  
**ORGANOGRAM NS** pagina 34 BIJLAGE 3 **SAMENVATTING**  
**NOTA 'KNOPEN LEGGEN'** pagina 35-39 BIJLAGE 4  
**EXTERNE VEILIGHEID** pagina 40-53



**1. INLEIDING EN SAMENVATTING** De ontwikkeling van de Goudse Spoorzone heeft al vanaf het begin van de jaren negentig de belangstelling van het gemeentebestuur. Een belangrijke doorbraak in deze discussie dateert van 1997. In dat jaar is op gezamenlijk initiatief van NS Vastgoed en de gemeente Gouda door Pi de Bruijn een masterplan voor de Spoorzone opgesteld. Dit masterplan zette de toon voor wat betreft de gewenste ambitie en kwaliteit van het gebied. Het masterplan is vertaald in stedenbouwkundige deelplannen die financieel zijn doorgerekend. Dit leverde een enorm tekort op. Er is toen geprobeerd het plan te versoberen en er zijn financiële analyses uitgevoerd met als doel de kosten te verlagen. Het tekort op de begroting bleef echter te groot.

In mei 2002 besloten NS Vastgoed en de gemeente Gouda te onderzoeken of het haalbaar en realistisch is om nieuwe vervolgafspraken te maken over de ontwikkeling van de Spoorzone in Gouda. Dit resulteerde in een intensieve onderzoeksperiode van zes maanden.

Dit document vormt het eindverslag van deze onderzoeksfase. In de tussenrapportage van september 2003 zijn al de bevindingen na drie maanden vermeld. Deze tussenrapportage gaf tevens een andere inkleuring aan de onderzoeksfase. De periode van zes maanden bleef echter ongewijzigd. De naam basisdocument maakt duidelijk dat dit stuk veel meer is dan de afsluiting van de onderzoeksfase. Met dit document leggen NS en gemeente de basis voor een gezamenlijk vervolgtraject. De conclusie van de onderzoeksfase is op alle fronten duidelijk: verdere gezamenlijke planvorming voor de Spoorzone Gouda is zinvol en verantwoord. NS en Gouda zijn er klaar voor.

Voor de gemeente Gouda is de boodschap zelfs nog helderder: de ontwikkeling van de Spoorzone is absoluut onontkoombaar en tevens een enorme kans. De Spoorzone is een uitermate strategisch project voor de stad. Met de ontwikkeling van de Spoorzone krijgt Gouda een echte stadsentree, ontstaat er een goede verbinding tussen de Noord- en Zuidzijde van de stad, wordt er een regionaal aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijvigheid gecreëerd, komen er mogelijkheden voor een levendig en sociaal veilig centrumstedelijk woongebied, en benut Gouda ten volle haar potentiële rol als centrum in de Deltametropool.

De ontwikkeling van de Spoorzone is echter niet een uitsluitend gemeentelijke kwestie. Gouda gaat het niet alleen doen en ook niet alleen samen met NS Vastgoed. Meer dan in de voorbije periode zal Gouda samen optrekken met belangrijke partijen zoals de ministeries van Verkeer en Waterstaat (V en W) en Verkeer, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM), de

Provincie Zuid-Holland, de projectorganisatie RijnGouweLijn (RGL), de regiogemeenten en diverse andere organisaties die relaties hebben met de Goudse Spoorzone. Want de Spoorzone ontwikkelen is allesbehalve alleen in het belang van Gouda. Ook andere partijen kunnen uit het project hun voordeel behalen. Dit wederzijdse belang spreekt bijvoorbeeld heel helder uit de relatie tussen de Spoorzone en de RGL halte Goudse Poort. Zonder Spoorzone geen RGL-halte en zonder RGL-halte geen knooppunt Goudse Poort. Wederzijds belang is een solide basis voor samenwerken. Het project heeft daarom goede kans van slagen.

De communicatie en participatie rondom de Spoorzone zal een actief karakter dragen. Gouda en NS willen volop in gesprek gaan met belanghebbenden, belangstellenden en externe deskundigen. Juist omdat er op dit moment nog geen concrete plannen liggen willen NS en de gemeente de discussie voeren. Op deze wijze kan optimaal geprofiteerd worden van ieders inbreng.

## SAMENVATTING

In de jaren dat Gouda bezig is met de Spoorzone heeft het Masterplan van Pi de Bruijn altijd als referentiekader gediend. Dit masterplan geeft een heldere analyse van de ruimtelijke problemen en oplossingsrichtingen en introduceert een ambitieniveau dat voor Gouda relatief nieuw is. Dit masterplan heeft de discussie aangezwengeld en het gesprek met derden over de Spoorzone mogelijk gemaakt. Deze aanjaagfunctie heeft het masterplan met succes vervuld. Nu is het moment aangebroken om het planproces een vervolg te geven met realistische en haalbare plannen.

Om dit te realiseren is een herformulering van de visie nodig. De visie die ten grondslag lag aan het masterplan is weliswaar nog helder, maar niet helemaal aangepast aan deze tijd. Hoofdstuk 2 verwoordt de actuele visie op de Spoorzone. Deze is gebaseerd op de oorspronkelijke basisgedachte met daaraan toegevoegd het recente standpunt van het Goudse bestuur op de strategische positie van de stad, de actuele beleidslijn van de NS en de provinciale visie op 'knooppuntontwikkelingen'. Dit hoofdstuk sluit af met het voornemen om het door de provincie neergelegde basisprofiel van de knopen Gouda Centraal Station en Goudse Poort samen met betrokkenen uit te werken in ontwikkelingsprofielen.

Ook voor het Centraal Station moet een heldere visie worden ontwikkeld. Een visie die onderschreven wordt door alle organisaties die geacht worden te investeren in het station. Hoofdstuk 3 behandelt dit. Op grond van deze voorzet zal een planteam Gouda Centraal Station met daarin alle belangrijke partijen een plan van eisen neerleggen voor het Centraal Station Gouda. Het masterplan is ook inhoudelijk deels door de tijd achterhaald. Actuele ontwikkelingen moeten in de

planvorming worden verwerkt. De knoop aan halte Goudse Poort bijvoorbeeld komt nu pas prominent in beeld. Nieuwe plannen als de revitalisering van de Goudse Poort, de lightrailverbinding RijnGouweLijn en de planvorming rondom een Stedenbaan in de Zuidvleugel van de Randstad kunnen nu optimaal worden benut. Deze projecten kunnen de ontwikkeling van de Spoorzone versterken en versnellen. Vanwege het grote belang voor de Spoorzone is aan de RijnGouweLijn een apart hoofdstuk (hoofdstuk 4) gewijd.

Hoofdstuk 5 bevat een eerste verkenning van het functionele programma van de Spoorzone. Onderscheiden worden vier deelgebieden: Gouda Centraal Noordzijde, Gouda Centraal Zuidzijde, de tussenstrook en de halte Goudse Poort. Het voordeel van het onderscheiden van deelgebieden is de betere faseerbaarheid en daarmee uitvoerbaarheid van de plannen. Elk deelgebied kent een eigen programma en kan in principe volgens een eigen tijdschema worden ontwikkeld. Wel binnen de kaders en de regie van het totaalprogramma.

Veiligheid en dan vooral de externe veiligheid heeft in de afgelopen periode veel aandacht gekregen. Onderzoek naar de Goudse situatie en gesprekken met belangrijke instanties voor het veiligheidsbeleid hebben een beter hanteerbaar beeld opgeleverd. Voor de route van de RijnGouweLijn (deelgebied halte Goudse Poort) is de conclusie dat er geen restricties gelden voor ruimtelijke ontwikkelingen. De situatie bij Gouda Centraal is gecompliceerder. Daar is met name de onzekerheid over de regelgeving een knelpunt. Provincie en de betrokken ministeries erkennen dat voor stationslocaties zoals Gouda Centraal maatwerk vereist is. De inzet van NS en gemeente is om een goede middenweg te vinden tussen veiligheidseisen en ruimtelijke wensen. In 2003 zullen daartoe de ontwikkelingen in wet- en regelgeving nauwgezet worden gevolgd. Waar mogelijk zal invloed worden uitgeoefend op de beleidsvorming. Zie hiervoor hoofdstuk 6 en bijlage 4.

Uit het hoofdstuk over communicatie en participatie (hoofdstuk 7) blijkt dat deze zaken consequent en serieus worden aangepakt. Trefwoorden zijn openheid en betrouwbaarheid. Er is een communicatiestrategie ontwikkeld voor zowel de interne als de externe communicatie. Met gebruikmaking van een eigen projectstijl worden ondersteunende communicatiemiddelen ingezet, waaronder een periodieke nieuwsbrief. De participatie maakt onderdeel uit van de communicatie. Actief een bijdrage leveren is mogelijk, maar op een passievere wijze betrokken worden kan ook. Betrokkenen kunnen zelf kiezen met welke intensiteit en op welke manier ze willen deelnemen. Er worden meedenkgroepen gevormd. Met de wijkteams worden ook aparte gesprekken gevoerd.

Hoofdstuk 8 over de financiële uitgangspunten geeft aan dat de investeringen in de verbetering van de infrastructuur een



optelsom vormen van de inzet en bijdragen van vele belanghebbenden. Overeenstemming over de kwalitatieve en financiële uitgangspunten en een sterk plan met draagvlak zijn hierbij onontbeerlijk. Hieraan zal in 2003 met voortvarendheid worden gewerkt. De verantwoordelijke partijen zullen op hun verwachte bijdrage worden gewezen.

Door slimme combinaties van investeringen wordt het voor betrokkenen aantrekkelijker gemaakt hun aandeel in te brengen.

In het laatste hoofdstuk wordt een planning voor 2003 neergelegd. Een planning die niet sturend maar structurerend bedoeld is. In dit stadium van planvorming zijn er bovendien duidelijk aanwijsbare externe factoren die de planning danig kunnen verstoren. Het jaar wordt begonnen met het gezamenlijk vaststellen van de hoofduitgangspunten en het opstellen van programma's van eisen voor de deelgebieden. Op grond hiervan gaan de planteams aan de slag met de verdere uitwerking. Wanneer de schetsontwerpen voldoende robuust zijn kunnen de voorbereidingen voor het ontwerpbestemmingsplan starten. Externe veiligheid, communicatie, participatie en netwerkvorming krijgen gedurende 2003 permanent de aandacht.

Het zal na lezing van dit rapport duidelijk zijn: Gouda en NS zijn klaar voor de fase van planvorming en nodigen hun partners uit om samen een ambitieuze transformatie van de Spoorzone te realiseren.

**1 INLEIDING EN SAMENVATTING** pagina 3-6

**2 DE VERBINDENDE SCHAKEL** pagina 7-12

**3 HET STATION** pagina 13-16 **4 DE SPOORZONE**

**EN DE RIJNGOUWELIJN** pagina 17-18

**5 PROGRAMMAVERKENNING** pagina 19-22

**6 VEILIGHEID** pagina 23-26 **7 COMMUNICATIE**

pagina 27-28 **8 FINANCIËLE UITGANGSPUNTEN** pagina 29-30

**9 PLANNING** pagina 31-32

BIJLAGE 1 **LIJST MET AFKORTINGEN** pagina 33 BIJLAGE 2

**ORGANOGRAM NS** pagina 34 BIJLAGE 3 **SAMENVATTING**

**NOTA 'KNOPEN LEGGEN'** pagina 35-39 BIJLAGE 4

**EXTERNE VEILIGHEID** pagina 40-53

**NOORD** GOUDA



**ZUID** GOUDA

**2. DE VERBINDENDE SCHAKEL** De ontwikkeling van de Spoorzone kan in de ogen van het Goudse gemeentebestuur een oplossing bieden voor deze problemen. De Spoorzone wordt daarbij veel breder gezien dan een uitsluitend infrastructureel project. Het masterplan noemt de Spoorzone de motor voor stedenbouwkundige ontwikkelingen, een stimulans voor de ontwikkeling van de binnenstad en een mogelijkheid om de gewenste verdichting te realiseren. Deze overtuiging en ambitie bestaan anno 2003 nog steeds. De visie is qua terminologie echter aangepast aan de actualiteit. In 2002 is aan de Spoorzone de naam 'de verbindende schakel' meegegeven.

In diverse gemeentelijke plannen van de laatste jaren worden de volgende problemen geconstateerd:

1. Een tekortschietende bereikbaarheid van de binnenstad en de stationslocatie.
2. Onvoldoende aansluiting tussen het station en de historische binnenstad.
3. Een spoorlijn die als barrière fungeert tussen het Noordelijk en Zuidelijk deel van de stad.
4. Het busstation, het station en de omgeving die een forse opknopbeurt nodig hebben.
5. Onbenutte kansen om te fungeren als stedelijk centrum.
6. Gebrek aan mogelijkheden tot verdichting en centrumstedelijk wonen.
7. Ongebruikte potentie voor hoogwaardige locaties voor bedrijvigheid.

De ontwikkeling van de Spoorzone kan in de ogen van het Goudse gemeentebestuur een oplossing bieden voor deze problemen. De Spoorzone heeft een verbindende functie op verschillende geografische schaalniveaus. De Spoorzone is:

- de verbinding van station en centrum
- de verbinding van de twee stadsdelen
- de verbinding van stad en regio
- de verbinding van Gouda met de randstad/deltametropool

#### DE SPOORZONE GOUDA ALS SCHAKEL TUSSEN STADSCENTRUM EN VERVOERSKNOOP

De Spoorzone kent een extensief en rommelig ruimtegebruik. De bewegwijzering is matig, de route naar het centrum is moeilijk te vinden. De bereikbaarheid van het gebied rondom het station en het centrum is slecht. De ingangen van het station worden geblokkeerd door verkeerd geparkeerde fietsen. Het station zelf is een op zichzelf staand element. Het historisch centrum van Gouda biedt geen ruimte voor nieuwe, meer grootschalige centrumfuncties. Het karakter van het centrum is daar bovendien niet geschikt voor. De Spoorzone biedt die ruimte en inpassingmogelijkheden wel.

Herontwikkeling en opschoning van het gebied zijn bovendien hard nodig. De route van het station naar het centrum verandert daarmee volkomen: het station is al centrum.

De Spoorzone als verbindende schakel betekent op het niveau van het stadscentrum:

- potenties: ruimte voor grootschalige ontwikkelingen nabij binnenstad, stedelijke voorzieningen en hoogwaardige bedrijvigheid en bevordering van toerisme, aanknopingspunten voor verbetering van de aansluiting tussen station en centrum
- belangrijke routes: noord-zuidroutes (zowel voet, fiets als auto), route station-centrum
- belangrijkste functies: 'overloop' centrumfuncties (voorzieningen, winkels), hoogstedelijk wonen, representatieve werkfuncties/kantoren, evt. wijkfuncties voor noord en zuid

#### DE SPOORZONE ALS SCHAKEL TUSSEN NOORD - EN ZUID GOUDA

In 1855 is de spoorlijn langs Gouda aangelegd, toen nog aan de rand van de stad. Na 1964 vonden ten noorden van het spoor grootschalige stadsuitbreidingen plaats, waarmee de huidige situatie ontstond: een stad die door het spoor in tweeën is gedeeld. Via vier autoverbindingen en vijf fietsonderdoorgangen zijn Noord en Zuid met elkaar verbonden.

De Spoorzone als verbindende schakel betekent op het niveau van de stad:

- potenties: ruimte voor ontwikkelingen nabij binnenstad en voorzieningen (stedelijk milieu), aanknopingspunten voor verbetering noord-zuidrelatie
- belangrijke routes: noord-zuidroutes (zowel voet, fiets als auto), route station-centrum
- belangrijkste functies: 'overloop' centrumfuncties (voorzieningen, winkels), hoogstedelijk wonen, representatieve werkfuncties/kantoren, evt. wijkfuncties voor noord en zuid

#### DE SPOORZONE GOUDA ALS SCHAKEL IN DE REGIO

Gouda is op tal van gebieden het centrum van Midden-Holland. Ook op infrastructureel gebied en ten aanzien van de belangrijkste regionale busverbindingen. Voor veel regiobewoners is het Centraal station Gouda eindbestemming of overstapplaats. Veel regionale voorzieningen hebben een (goede) plek in Gouda. Deze functie zal nog veel belangrijker worden als de RijnGouweLijn operationeel is en nog meer mensen de auto zullen inwisselen voor deze nieuwe en comfortabele wijze van vervoer.

De Spoorzone als verbindende schakel betekent op het niveau van de regio:

- potenties: bereikbaarheid, aanwezigheid regionale voorzieningen
- belangrijke routes: busverbindingen naar regiogemeenten, RijnGouweLijn, routes station van en naar voorzieningen (centrum, ziekenhuis, scholen)
- belangrijkste functies: busstation, regionale voorzieningen (incl. winkels en scholen), kantoren

#### DE SPOORZONE GOUDA ALS SCHAKEL IN DE DELTAMETROPOOL

Door de sterk toegenomen en nog steeds groeiende mobiliteit van de Nederlanders ontwikkelt de Deltametropool zich steeds meer als een netwerkstad. De afzonderlijke stedelijke regio's binnen de Randstad vormen hoe langer hoe meer één stedelijk systeem. Gouda neemt hierin een strategische positie: op de grens van stad en land, dicht bij steden als Den Haag, Rotterdam en Utrecht en dicht bij het Groene Hart. In een steeds verder dichtslibbende Randstad is Gouda een nog relatief gemakkelijk bereikbare plaats, zowel met de auto als met het openbaar vervoer. Daar kan in de Spoorzone gebruik van worden gemaakt.

De Spoorzone als verbindende schakel betekent op het niveau van de Deltametropool:

- potenties: bereikbaarheid, naamsbekendheid, historische stad
- belangrijke routes: treinverbinding Den Haag en Rotterdam, route station-centrum
- belangrijkste functies: P&R, wonen, kantoren

#### ONTWIKKELINGSSTRATEGIE GOUDA

Het Goudse college heeft als ontwikkelingsstrategie voor de Spoorzone gekozen voor Gouda als centrum in het stedelijk netwerk Deltametropool. Dat betekent dat deze schaal bepalend is voor de ambitie van het functionele programma, de ruimtelijke en stedenbouwkundige ontwikkeling en het bestuurlijk handelen. Voor het programma betekent deze oriëntatie dat functies op het niveau van de Deltametropool worden gestimuleerd zich in de Spoorzone vestigen. Vergelijkbare functies met een minder grote reikwijdte worden wel toegelaten maar worden niet gestimuleerd zich daar te vestigen. Stedenbouwkundig leidt de invalshoek van de Deltametropool tot een absolute prioriteit op het ontwikkelen van binnenstedelijke woon- en werklocaties, bij voorkeur in de hoogst mogelijke prijsklasse.

Ruimtelijk gezien betekent het dat Gouda actief inspeelt op de ontwikkelingen in de Zuidplaspolder. De potenties van de driehoek Utrecht-Den Haag-Rotterdam, de Zuidvleugel van de Randstad en de centrale positie van Gouda in het nationale wegen- en spoorwegnet worden zo goed mogelijk benut. Bestuurlijk gezien vertaalt deze strategie zich in een alerte en pro

actieve houding. De gemeente wil initiatieven nemen, medestanders werven en tijdelijke of blijvende allianties aangaan. In deze visie past het ook om met partijen gezamenlijk een spannende en langdurige samenwerking aan te gaan. Een samenwerking waarvan het einddoel niet bij voorbaat vaststaat. Gouda als centrum in het stedelijk netwerk Deltametropool betekent dat Gouda daarin een eigen positie zal innemen met een eigen profiel. Hoe dat profiel er uit ziet is niet alleen een Goudse zaak, maar wordt ook bepaald door de visie van andere invloed- en gezaghebbende partijen in de Deltametropool.

## SAMENWERKING

De Spoorzone is dus voor Gouda van groot belang. Maar niet alleen voor Gouda. Ook potentiële samenwerkingspartners van Gouda hebben baat bij een voortvarende en hoogwaardige ontwikkeling van het gebied. Door deze gedeelde belangen ontstaat synergie en meerwaarde. Het is daarbij essentieel te weten welke visie de mogelijke partners hebben op de Spoorzone en vanuit welke doelstelling zij redeneren. NS kijkt integraal naar de Spoorzone Gouda. Het concern richt zich op het ontwikkelen van knooppunten met een aantrekkelijke reis- en verblijfsomgeving en het aanbieden van openbaar vervoer tussen de knopen. Een kwalitatief hoogwaardig station met goede treinverbindingen is een motor is voor stedelijke en economische ontwikkeling. Vervolgens betekent een goed ontwikkelde Spoorzone een impuls voor het treinverkeer en daaraan verwante activiteiten. Op deze wijze kunnen de activiteiten van NS als vervoerder en NS als vastgoedontwikkelaar elkaar versterken.

NS kijkt vanuit haar kernactiviteit (reizigers vervoeren) naar de Nederlandse stations. In hun zienswijze is Gouda te classificeren als een categorie 4-station; een station bij het centrum van een kleine stad. Maar wel op een interessante locatie in de zuidvleugel van de Randstad. In het volgende hoofdstuk wordt ingegaan op de wijze waarop de NS naar het fenomeen station kijkt en welke eisen daaraan worden gesteld.

Voor het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en haar onderdeel ProRail (voorheen Railinfrabeheer) is de insteek helder; er zijn geen transferproblemen in Gouda en die zijn op korte termijn ook niet te verwachten. Alleen wanneer de spoorverdubbeling Gouda - Rotterdam uitgevoerd zou worden, kunnen de prognoses ingrijpend veranderen. ProRail erkent wel dat er een knelpunt is voor het parkeren van fietsen. Bovendien zal er op niet al te lange termijn geïnvesteerd worden in de afsluitbaarheid van het station (project Beheerste Toegang Stations). ProRail is ook de instantie die verantwoordelijk is voor de bereikbaarheid van het station voor gehandicapten.

De Provincie Zuid-Holland is ook een uitermate belangrijke speler in het veld. Zij zal het verdichten rond station Gouda

Centraal Stationen halte de Goudse Poort zeker beleidsmatig ondersteunen. Vanuit diverse beleidsvelden is de provincie een vanzelfsprekende partner. De investering in de RijnGouweLijn vraagt om verdere verdichting bij de haltes. Een kip-ei kwestie. De RGL vraagt reizigersaanbod, maar aanbod komt er pas als er voldoende stedelijke activiteiten zijn. De vraag is dus wie zijn nek het eerst uit steekt. Gouda heeft met haar toezegging voor een financiële bijdrage aan de RGL al een forse stap gezet.

## KNOPEN LEGGEN

In de onlangs verschenen provinciale studie 'Knopen leggen' wordt een poging gedaan om de match tussen stedelijke ontwikkeling en infrastructuur te optimaliseren (voor een samenvatting van de nota zie bijlage 3). Knopen zijn locaties in het stedelijk netwerk die bestaan uit een concentratie van vervoersstromen en stedelijke functies. Knopen zijn essentiële elementen in de ontwikkeling van stedelijke netwerken. De Provincie Zuid-Holland kiest voor het beleid om mee- en bij te sturen bij de ontwikkeling van stedelijke netwerken. Zij erkent dat elke knoop een ontwerpogave van formaat is, waarbij rond de verknoping van infrastructuur een hoge dichtheid van verstedelijking neergezet moet worden. Het realiseren van knopen betekent een nauwgezette samenwerking tussen verschillende beleidsvelden.

In de knopennota worden 52 potentiële knopen benoemd op grond van de selectiecriteria vervoerswaarde (vervoersaanbod op een knoop), functiewaarde (de concentratie van stedelijke voorzieningen) en de samenhang tussen deze twee criteria. De ambitie voor de locatie kan ook een rol spelen. Voor al deze knopen is in de nota een basisprofiel opgesteld. Het is de bedoeling dat dit door een van de betrokken partijen wordt uitgewerkt tot een ontwikkelingsprofiel. Het ontwikkelingsprofiel beschrijft de ambitie voor een knoop voor de langere termijn (20 tot 30 jaar). Het is een instrument om de potentie van een locatie optimaal te benutten en de gewenste ontwikkeling van de grond te tillen. In hoofdstuk 5 wordt verder ingegaan op de provinciale visie op de knopen Gouda Centraal Station en halte Goudse Poort.

Tenslotte is de provincie een uitermate belangrijke partij in de kwestie van de externe veiligheid. In hoofdstuk 6 en bijlage 4 komt dit onderwerp aan de orde. Samenwerking en communicatie met de provincie zijn juist voor externe veiligheid van groot belang omdat wettelijke regelgeving (nog) afwezig is en de landelijke richtlijnen onduidelijk zijn. De provincie is echter de instantie die het bestemmingsplan Spoorzone moet goedkeuren. De provinciale beleidslijn inzake externe veiligheid is dus voor het project van groot gewicht.





**1 INLEIDING EN SAMENVATTING** pagina 3-6

**2 DE VERBINDENDE SCHAKEL** pagina 7-12

**3 HET STATION** pagina 13-16 **4 DE SPOORZONE**  
**EN DE RIJNGOUWELIJN** pagina 17-18

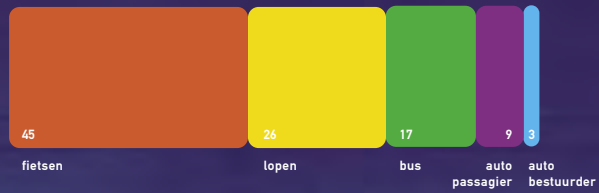
**5 PROGRAMMAVERKENNING** pagina 19-22

**6 VEILIGHEID** pagina 23-26 **7 COMMUNICATIE**  
pagina 27-28 **8 FINANCIËLE UITGANGSPUNTEN** pagina 29-30

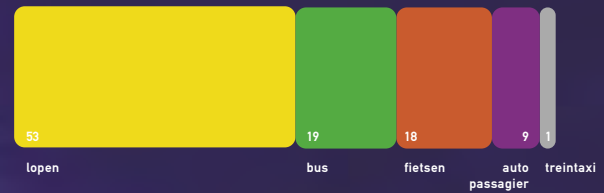
**9 PLANNING** pagina 31-32

BIJLAGE 1 **LIJST MET AFKORTINGEN** pagina 33 BIJLAGE 2  
**ORGANOGRAM NS** pagina 34 BIJLAGE 3 **SAMENVATTING**  
**NOTA 'KNOPEN LEGGEN'** pagina 35-39 BIJLAGE 4  
**EXTERNE VEILIGHEID** pagina 40-53

### 1. VOORTRANSPORT GOUDA in %



### 2. NATRANSPORT GOUDA in %



### 3. KLANTWENSEN de pyramide



### 4. KNOOPPUNT functionele ordening in 4 schillen

1-2 VERPLAATSEN | 3-4 VERBLIJVEN



**3. HET STATION** De NS onderscheidt zes gestandaardiseerde stationstypen. Voor elk type is vastgesteld hoe dat station zich in haar omgeving ontwikkelt en welke functies daarbij horen. Gouda is een type 4 station: een station bij het centrum van een kleine stad met ongeveer 18.000 in- en uitstappers per dag. Voor Gouda wordt tot 2010 een toename van 35 % van het aantal reizigers verwacht. Het aantal in- en uitstappers wordt door NS geschat op ongeveer 25.500 per dag. (ZIE DIAGRAM 1 EN 2 OP TABBLAD LINKS)

Voor Gouda wordt tot 2010 een toename van 35 % van het aantal reizigers verwacht. Het aantal in-/uitstappers wordt door NS geschat op ongeveer 25.500 per dag. Dit is ongeveer evenveel als Tilburg of Delft nu. De ontwikkelingen in de Spoorzone dragen daar aan bij. Dit betekent dat de inrichting van het station daarin mee zal moeten groeien. De hoeveelheid fietsstallingen en P&R- voorzieningen moeten worden afgestemd op dit grotere aantal reizigers. Ook als de toekomstige aantallen (nog) geen haalbare kaart blijken te zijn is het verstandig om de inrichting van het gebied voldoende flexibel te maken om toekomstige uitbreidingen niet te frustreren.

#### KLANTWENSEN

NS hanteert als belangrijkste uitgangspunt voor het ontwerp van een station de wens van de klant. De klantwensen kunnen in een variant op de Maslow- piramide worden vormgegeven. (ZIE DIAGRAM 3 OP TABBLAD LINKS) Uiteraard verschillen deze wensen per persoon en met name het type reiziger. Heeft hij haast of juist alle tijd. Is de reis noodzakelijk of is het een plezierritje. De mustreiziger eist vooral een snelle en betrouwbare dienstverlening. De lustreiziger hecht daarentegen meer waarde aan het gemak en comfort van de reis, zeker wanneer dit geen routinematige reis is.

Het fundament van de piramide wordt gevormd door de basiseisen veiligheid en betrouwbaarheid. Als deze niet geregeld zijn hebben alle andere investeringen weinig zin. In dat kader moeten dus ook de plannen in de Spoorzone worden gezien. Er moet alles aan gedaan worden om de sociale veiligheid te garanderen. Belangrijkste uitgangspunten voor het stationsontwerp zijn dan:

- beheerste toegankelijkheid. Een interwijkverbinding door het station is daarbij een probleem. Het is in daarom van groot belang de stationsomgeving integraal te ontwerpen om zowel de veiligheid te vergroten als goede noord-zuidverbindingen in stand te houden
- onbewaakte fietsstallingen op maaiveld, bij overkapping extra aandacht voor verlichting, doorzicht en hoogte

De eerste klantwens betreft snelheid. Een snelle overstap minimaliseert het verlies aan reistijd. Op het station verliest de reiziger vooral tijd door (te) grote loopafstanden en (te) grote drukte bij de overstap. Hier vloeien de volgende eisen uit

voort:

- de diverse modaliteiten (met inbegrip van P&R, K&R, Taxi en fiets) moeten zoveel mogelijk op hetzelfde niveau afgewikkeld kunnen worden en over en weer goed bereikbaar zijn
- beperkte loopafstanden

Als aan de voorwaarden voor een snelle en efficiënte overstap is voldaan, is de tweede wens dat de overstap gemakkelijk is. Dus overzichtelijk en zonder hinder. Als er aanvullende informatie nodig is staat dit helder en eenduidig weergegeven.

Hierbij horen de volgende eisen:

- alle bussen, taxi's en K&R hebben haltes aan dezelfde zijde van het station
- het stationsplein is overzichtelijk
- alle modaliteiten zijn zichtbaar vanaf de uitgang

Als ook aan die voorwaarde is voldaan heeft de klant als derde wens een zekere mate van comfort op het station. Beschutte wacht- en zitruimte en andere transfergerelateerde voorzieningen ('loketten, toiletten, kroketten'). Concreet vertaald in uitgangspunten:

- minimaal hetzelfde aantal vierkante meter BVO als nu voor gemak- en comfortvoorzieningen ('krantje/croissantje', convenience store etc)
- voldoende beschutte wacht- en zitruimte voor busreizigers

Tenslotte kan aan de wens van een prettige belevingswaarde worden voldaan door het bieden van een schone en een kwalitatief hoogwaardige omgeving:

- een opgeruimd station met allure, veel daglicht, heldere kleuren en overzichtelijke en transparante constructies

## STATIONSINRICHTING

Een station heeft vier functies: Overstappen (transferfunctie), Ondersteunen (reis gerelateerd), Ontmoeten (voorzieningen gerelateerd) en Werken, wonen en recreëren (bereikbaarheid gerelateerd). In een duurzame stationsomgeving moeten deze zo gesitueerd worden dat ze elkaar niet negatief beïnvloeden. Ruimtelijk vertaalt zich dat naar een "bolvormige" integrale stationslay-out waarin vier lagen of schillen zijn te onderkennen. De in de piramide weergegeven klantwensen komen hierin terug. De ideale stationslay-out valt als volgt weer te geven <sup>(ZIE OP TABBLAD FIGUUR 4. FUNCTIONELE ORDENING IN 4 SCHILLEN)</sup> De kern van de stationslay-out vormt de transferfunctie. De overstap van trein op trein en van aansluitende vervoermiddelen op

de trein heeft de hoogste prioriteit. Eenvoud en snelheid zijn hier de belangrijkste ontwerpeisen. Dit betekent een logische overstap met korte loopafstanden en minimale wachttijden, waar nodig logische en eenduidige bewegwijzering en niet te veel congestie op drukke momenten. Vervoersgerelateerde voorzieningen zijn in een (dunne) tweede schil, de serviceschil, aan de transferhoofdstroom gesitueerd. Onder vervoersgerelateerde voorzieningen verstaan we enerzijds de voorzieningen die het reizen in logistieke zin ondersteunen en vergemakkelijken, zoals kaartverkoop, reisinformatie, bewegwijzering etc. Anderzijds zijn dit de elementaire voorzieningen die het reizen veraangename, zoals de aanwezigheid van toiletten en de verkoop van eten, drinken en lectuur.

Om het comfortniveau van de overstap te verhogen moeten tevens additionele 'commerciële' voorzieningen worden aangeboden. Deze zijn gesitueerd in een derde schil, gescheiden van de transferbewegingen. Commerciële voorzieningen hebben weinig tot geen relatie met de reis die gemaakt wordt, zoals bijvoorbeeld de (vergeet)boodschappen en het funshoppin. Het aanbieden van dergelijke voorzieningen op een station spaart de reiziger een extra rit uit en bespaart de reiziger dus tijd. Dergelijke voorzieningen mogen de transferfunctie echter niet hinderen en bevinden zich in de stationslay-out derhalve niet direct aan de transferstroom, bijvoorbeeld een niveau hoger of in een rustig gedeelte van het station. De derde schil is ook de aangewezen plek voor ontmoetingen. Dit is de plaats voor restaurants, cafés en terrassen. Dergelijke voorzieningen zijn op een hoger niveau of aan de rand van het station gesitueerd en vormen het overgangsgebied tussen station en stationsomgeving. In de vierde schil tenslotte, vindt de werkelijke overgang plaats van station naar stad. Deze voorzieningen kunnen ook in het stationgebouw geïntegreerd (kantoor en woontorens) zijn, maar dan op een hoger niveau, waardoor ze fysiek gescheiden zijn van de functies uit de andere schillen.

#### AANDACHTSPUNTEN

De ontwikkeling van een goed functionerend station vergt ingrijpende bouwprojecten. Wanneer er van bouwput naar bouwput moet worden gereisd zullen er reizigers afhaken. Een en ander vraagt om een goede prioriteitstelling, een zorgvuldige voorbereiding en goede communicatie. Om de forse toestroom van nieuwe reizigers te ontvangen is op veel stations uitbreiding nodig van vooral de eerste (transfer-) maar ook de tweede (service-) schil. Hierdoor zullen ook de jaarlijkse kosten voor beheer en instandhouding stijgen. Voor een blijvende bijdrage aan comfort en beleving zal onder meer een hoger schoonmaakregime nodig zijn.

#### LOCATIE VAN HET STATION T.O.V. KETENVOORZIENINGEN

Voor de eisen van snelheid en gemak is een compacte knoop met zo kort mogelijke loopafstanden tussen de verschillende

modaliteiten een voorwaarde. Bij het verlaten van het station moet de reiziger zoveel mogelijk modaliteiten in zijn blikveld kunnen vinden.

#### KETENVOORZIENINGEN: FIETS EN AUTO

Voor Park and Ride (P&R) zal er in Gouda een vraag ontstaan naar  $\pm$  430 parkeerplaatsen. Ten eerste is wordt er een reizigersgroei verwacht van 35% door het verbeterde bedieningsniveau en autonome groei. Daarnaast is de verwachting dat het aandeel van de autobestuurders onder de instappers zal verdubbelen. Als er voor het parkeren betaald moet worden is deze vraag uiteraard lager. Bij een reizigerstarief (zoals nu) waarschijnlijk tot 350 à 300 auto's. Bij een marktconform tarief zal de vraag nog verder afnemen tot ongeveer 220. Dit betekent overigens dat een fors deel van de parkeervraag zal verschuiven naar andere locaties (de wijken) of stations (o.a. Goverwelle en nog te bouwen stations). De loopafstand naar de verst gelegen parkeerplaats vanaf de stationsingang mag maximaal 250 meter bedragen.

Voor de fietsen gelden de volgende aantallen. Het aantal bewaakte fietsparkeerplaatsen is momenteel 3400. In 2010 moet gerekend worden op 4000 plekken. De hoeveelheid onbewaakte fietsparkeerplaatsen zal stijgen tot 2100 plekken in 2010. Deze fietsparkeerplaatsen worden verdeeld over de Noord- en Zuidzijde in een verhouding 3:1.

Bewaakte fietsenstallingen kunnen gratis zijn of tegen betaling worden gebruikt. NS is een voorstander van een betaalde bewaakte fietsenstalling. Voor onbewaakt stallen stelt NS de voorwaarde dat deze op maaiveld wordt gerealiseerd, liefst in een vrijstaande stalling. Het zogeheten 'kwakken' van fietsen is een groot probleem dat de (veiligheids-)beleving van de omgeving sterk negatief beïnvloedt. De loopafstand van de (onbewaakte) stalling naar de stationsingang speelt daarbij een doorslaggevende rol. NS rekent voor onbewaakt stallen een maximale loopafstand tot de stationsingang van 50 meter. Voor bewaakte fietsenstallingen is die maximaal 200 meter.

#### KETENVOORZIENINGEN: K&R EN TAXI

Kiss & Ride en taxi moeten vanaf de stationsuitgang duidelijk zichtbaar te zijn. Beide voorzieningen moeten bovendien goed vanaf het stedelijk wegennet uit verschillende kanten te bereiken zijn.

#### VERDERE INVULLING VAN DE LOCATIE

Overzichtelijke en open ruimtes bevorderen de sociale veiligheid. Ook is het belangrijk dat het station een duidelijk gezicht heeft naar zijn omgeving en dat er goede zicht is op de haltes van het overige openbaar vervoer. Dit kan op gespannen voet staan met het realiseren van zo veel mogelijk bouwvolume, bijvoorbeeld door meervoudig ruimtegebruik. Enige terughou-

**1 INLEIDING EN SAMENVATTING** pagina 3-6

**2 DE VERBINDENDE SCHAKEL** pagina 7-12

**3 HET STATION** pagina 13-16 **4 DE SPOORZONE**  
**EN DE RIJNGOUWELIJN** pagina 17-18

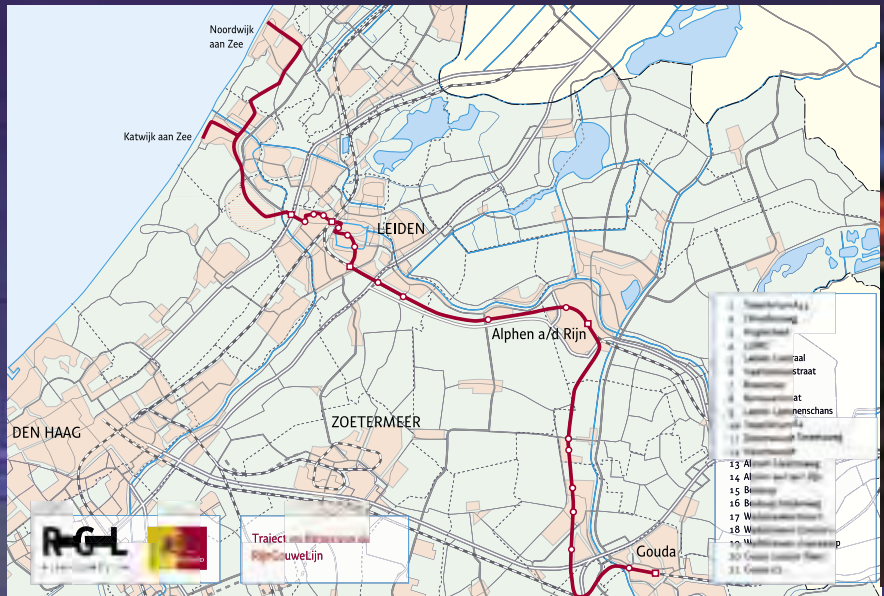
**5 PROGRAMMAVERKENNING** pagina 19-22

**6 VEILIGHEID** pagina 23-26 **7 COMMUNICATIE**  
pagina 27-28 **8 FINANCIËLE UITGANGSPUNTEN** pagina 29-30

**9 PLANNING** pagina 31-32

BIJLAGE 1 **LIJST MET AFKORTINGEN** pagina 33 BIJLAGE 2  
**ORGANOGRAM NS** pagina 34 BIJLAGE 3 **SAMENVATTING**  
**NOTA 'KNOPEN LEGGEN'** pagina 35-39 BIJLAGE 4  
**EXTERNE VEILIGHEID** pagina 40-53





**4. DE SPOORZONE EN DE RIJNGOUWELIJN** De RijnGouweLijn (RGL) is een lightrail verbinding. Ze vormt een eigentijds antwoord op de gestaag groeiende vraag naar mobiliteit. De RGL betekent daarnaast een belangrijke impuls voor de ruimtelijke en economische ontwikkeling van de regio, in het bijzonder voor de haltes rondom knooppunten en binnensteden. Om die reden is de RGL voor Gouda en de Spoorzone van groot belang. Anderzijds heeft de RGL ook initiatieven zoals de Spoorzone nodig om haar bestaansrecht te bewijzen. De lijn is immers alleen rendabel als er voldoende aanbod van reizigers is. Deze onderlinge afhankelijkheid en wederzijdse belangen maken de RGL en de Spoorzone tot sterk met elkaar verweven projecten.

De stations van Gouda en Leiden zijn de belangrijkste knooppunten van de RGL. Naast de bestaande stations worden nieuwe haltes geopend. In maart 2003 start een proef met lightrail voertuigen op het traject Gouda-Alphen. Het is de bedoeling dat de RGL in 2007 gaat rijden in een vaste kwartierdienst tussen Gouda en Leiden. Op termijn moet de RGL een integraal onderdeel worden van het Zuidvleugelnet. Hierin zullen alle stadsgewestelijke en regionale openbaar vervoerverbindingen in de Zuidvleugel van de Randstad gaan functioneren als één samenhangend netwerk. Door de gunstige ligging van Gouda als Poort van de Zuidvleugel en haar centrale positie in het Groene Hart zal het belang van Gouda als knooppunt nog toenemen.

#### FEITEN EN CIJFERS

De verwachtingen over het effect van de RGL op vervoerwaarde en rentabiliteit zijn hoog. De RGL-Oost (Gouda - Transferium A44) zal het eerste gerealiseerd worden. Deze lijn kent een kostendekkingsgraad van 76%. De passagiers reizen gemiddeld 10 kilometer. Het totale gebruik van het openbaar vervoer in de regio neemt door de introductie van de RGL met 12% toe. Een derde deel van de nieuwe gebruikers heeft zijn auto aan de kant gezet. Om uit de RGL maximaal profijt te halen is echter flankerend beleid nodig. Bij de (nieuwe) haltes moeten zeer goede parkeerfaciliteiten voor fietsen en auto's zijn. De haltes moeten voor alle vormen van verkeer goed en ongehinderd bereikt kunnen worden, dus ook voor fietsen en voetgangers. Op deze wijze kan met de RGL een vervoersketen worden geboden die concurrerend is met de auto.

#### DE RGL EN DE SPOORZONE

In de Spoorzone Gouda krijgt de RGL twee haltes. Een bij Gouda Centraal en een bij de Goudse Poort. Gouda Centraal is voorlopig het begin- en eindpunt van de RGL in Gouda. De functie van dit knooppunt is zowel overstaphalte (o.a. op de trein) als in- en uitstaphalte. De RGL bevordert sterk de regionale bereikbaarheid van het centrum van Gouda. Deze betere bereikbaarheid dient meerdere doelen. Het betekent een prikkel voor de economische functie van de binnenstad en de Spoorzone

(toerisme, bedrijvigheid, dienstverlening). Het stimuleert de stedelijke ontwikkeling, verhoogt de kwaliteit van het openbaar vervoer, kan het autogebruik verminderen en daarmee de leefbaarheid van de stad vergroten.

Om deze positieve impuls nadere vorm en inhoud te geven is het noodzakelijk dat de RGL wordt geïntegreerd met het aansluitend openbaar vervoer. Voor Gouda is het bijzonder wenselijk dat de RGL een eigen perron krijgt op het Centraal station. Dat vereist slim dubbel ruimtegebruik, resulterend in gedeelde investeringen. Verder is een naadloze overstap via een 'cross platform' tussen RGL en het aansluitende lokaal en regionaal busvervoer een voorwaarde.

De andere RGL halte is voorzien ter hoogte van het Halte Goudse Poort, aan de rand van de Goudse Poort. Dit bedrijventerrein zal de komende jaren een intensieve opknapbeurt ondergaan. Gouda, NS en de Provincie Zuid-Holland hebben de ambitie om rond deze RGL halte een nieuw stedelijk knooppunt te ontwikkelen. De bereikbaarheid van zowel de Goudse Poort als van bedrijventerrein Gouwespoor wordt door deze halte aanzienlijk verbeterd. De komst van een RGL-halte kan de voorgenomen revitalisering bovendien versterken en aanvullen. De nadruk ligt nu op de korte termijn, op het realiseren van de RGL-Oost. Dit is echter slechts het begin. In de Leidse regio wordt nagedacht over de RGL-West (van Leiden naar Katwijk en Noordwijk) De RGL kan voor Gouda en de regio ook nog veel meer betekenen. In 2003 zullen de verdere mogelijkheden in Gouda en omgeving in beeld gebracht worden. In het kort: Gouda en NS zijn overtuigd van de potenties en de meerwaarde van de RGL voor de Spoorzone.

**1 INLEIDING EN SAMENVATTING** pagina 3-6

**2 DE VERBINDENDE SCHAKEL** pagina 7-12

**3 HET STATION** pagina 13-16 **4 DE SPOORZONE**

**EN DE RIJNGOUWELIJN** pagina 17-18

**5 PROGRAMMAVERKENNING** pagina 19-22

**6 VEILIGHEID** pagina 23-26 **7 COMMUNICATIE**

pagina 27-28 **8 FINANCIËLE UITGANGSPUNTEN** pagina 29-30

**9 PLANNING** pagina 31-32

BIJLAGE 1 **LIJST MET AFKORTINGEN** pagina 33 BIJLAGE 2

**ORGANOGRAM NS** pagina 34 BIJLAGE 3 **SAMENVATTING**

**NOTA 'KNOPEN LEGGEN'** pagina 35-39 BIJLAGE 4

**EXTERNE VEILIGHEID** pagina 40-53



**5. PROGRAMMAVERKENNING** Binnen de Spoorzone worden vier deelgebieden onderscheiden: Gouda Centraal Station Zuidzijde, Gouda Centraal Station Noordzijde, Tussenstrook en Halte Goudse Poort. Deze vier deelgebieden vertonen onderling op een aantal punten duidelijke verschillen. Ze hebben elk een eigen karakter en klimaat. Door dit onderscheid te maken is het mogelijk om binnen het kader van het totale project fasering aan te brengen en andere accenten te leggen evenals op deelterreinen met andere groepen van samenwerkingspartners te werken.

De indeling dient vooral een praktisch doel. Het is niet de bedoeling om vier losse projecten in het leven te roepen met afzonderlijke inhoudelijke, financiële en organisatorische kaders. De vier deelprojecten passen alle in de visie van de Spoorzone en hebben dezelfde inhoudelijke, financiële en organisatorische basis. Welke functies globaal in deze deelgebieden beoogd zijn valt af te lezen uit het schema.

**SCHEMA 1** FUNCTIES PER DEELGEBIED

FUNCTIE	STATION ZUIDZIJD E	STATION NOORDZIJD E	TUSSENSTROOK	HAMSTERGAT
Wonen	•	•	•	
Werken	•	•	•	•
Overslagfunctie	•			
Sociale functies		•		
Uitgaan		•		
Detailhandel	•			
Horeca	•	•		
Fietsenstalling	•	•		•
Parkeren P & R		•		•
Commercieel Parkeren		•		

**PROFIELEN EN POTENTIES**

Bovenstaand schema spoort vrijwel geheel met het basisprofiel dat de Provincie Zuid-Holland heeft opgesteld voor de knopen Gouda Centraal Station en halte Goudse Poort. Volgens de nota 'Knopen Leggen' ligt de vervoerswaarde van Gouda

Centraal Station vooral bij het openbaar vervoer. De sneltrein stopt er en het station grenst aan een regionaal busstation. De combinatie van verschillende (potentiële) kwaliteiten van de Spoorzone kan voor een bovenlokale zuigkracht van deze locatie zorgen op een scala van functies zoals werken, wonen en recreëren. Een van de belangrijkste kwaliteiten van de Spoorzone is de combinatie van de goede bereikbaarheid per OV en auto. Een nadere analyse van de ruimtelijke kwaliteit van dit plangebied laat zien dat de Spoorzone nog extra potentie heeft. De nabijheid van de Goudse binnenstad kan bijvoorbeeld worden aangegrepen om in het gebied rondom het centraal Station additionele binnenstedelijke functies tot ontwikkeling te brengen. Het gebied nabij de Goudse Poort oefent op basis van haar goede bereikbaarheid per auto een sterke zuigkracht uit op allerlei vormen van werkgelegenheid. Door de combinatie met de aanleg van een lightrail verbinding in de toekomst wordt deze werking nog versterkt. De Spoorzone is ook een van de potentiële locaties voor het nieuw te bouwen stadskantoor. Indien besloten wordt dit stadskantoor hier te vestigen zou het project een grote impuls krijgen.

#### ZUIDZIJDE GOUDA CENTRAAL STATION

Het deelgebied aan de zuidzijde van Gouda Centraal Station heeft met name een binnenstadskarakter. In het plan van Pi de Bruijn maakt het deel uit van de 'Goudse Driehoek'. De Vredebest is de cruciale schakel tussen het Centraal Station en de binnenstad. Het moet een voetgangers- en fietservriendelijk gebied worden. De zuidzijde van Gouda Centraal Station moet gaan fungeren als levendig en sociaal veilig doorgangs- en verblijfsgebied voor personen die van en naar het centrum gaan. De bebouwing moet in overeenstemming zijn met die van de historische binnenstad. De cultuurhistorische waarden van het gebied krijgen nadrukkelijk aandacht. Het gebied krijgt naast een werk- ook een duidelijke centrumstedelijke woonfunctie, aangepast aan de vraag van specifieke doelgroepen. De zuidzijde van Gouda Centraal Station is tevens een goede locatie voor dienstverlenende bedrijven. Deze moeten aanvullend zijn op het stadscentrum. Er wordt alle ruimte gegeven aan de horecafunctie. Deze blijft echter kleinschalig. De enige functie die direct verbonden is aan het vervoersknooppunt is de fietsenstalling. Dit uiteraard alleen als het busstation wordt verplaatst naar de Noordzijde. Als deze aan de zuidzijde gevestigd blijft, is dit de tweede vervoergerelateerde functie.

#### NOORDZIJDE GOUDA CENTRAAL STATION

De Noordzijde van Gouda Centraal Station heeft een heel andere uitstraling en functie dan de zuidkant. Grootschaliger, hoge bebouwingsdichtheid, veel vervoersgerelateerde functies, zakelijker, met veel ruimte voor autoverkeer. Wellicht komt hier ook het busstation. Deze plek is tevens bij uitstek geschikt voor de geplande (mega-) bioscoop. Deze publiekstrekker en

de in het gebied aanwezige woningen kunnen ook de sociale veiligheid vergroten. De woningen en bedrijven dienen zoveel mogelijk zelf te voorzien in (in pandige) parkeergelegenheid. Voor het stallen van het grote aanbod van fietsen moet een adequate oplossing worden gevonden. De aard van de bebouwing kan modern zijn, met een lichte en zakelijke uitstraling. Hoogbouw is zeker toegestaan. Ook kunnen grootschalige kantoren hier een plaats vinden. De ontwikkeling van het gebied zal aanzienlijk versneld kunnen worden als er een voortrekker van enige omvang gevonden kan worden.

#### TUSSENSTROOK

De strook langs het spoor is weer volkomen anders. Kleinschaliger, gefragmenteerder, ruimte voor kleine tot middelgrote bedrijven met schone activiteiten. Stedenbouwkundig vormt de strook een aaneengesloten geheel. Het gebied heeft een rustige uitstraling. Voor de meeste functies vormt het een soort reservelocatie. In de fasering zal dit deelgebied dan ook het laatst aan bod komen.

#### KNOOP GOUDSE POORT

Dit deelgebied heeft door de vestiging van de RGL-halte Goudse Poort een nieuw ontwikkelingsperspectief gekregen. De potenties vanwege de komst van de RGL en de revitalisering van het bedrijventerrein zijn groot. De autobereikbaarheid van het gebied is goed tot zeer goed. De nabijheid van twee hoogwaardige en moderne bedrijventerreinen heeft een positieve invloed op de ontwikkelingskansen. De sfeer wordt zakelijk en rustig. Voor woningbouw, commerciële en sociale functies is het knooppunt minder geschikt. Wel kunnen vervoersgerelateerde functies worden gevestigd. De sociale veiligheid van het gebied verdient ook hier nadrukkelijk aandacht. Kantoren en schone bedrijvigheid zullen er uitstekend een plaats kunnen vinden. De hoogte en omvang van de bebouwing kan afgestemd worden met die in de omgeving (Goudse Poort, Gouwe stroom). Een visuele trekker ('landmark') in de bebouwde omgeving is heel goed mogelijk.

#### MARKTPOTENTIE VAN DE SPOORZONE

Het reserveren van ruimte voor bedrijvigheid heeft weinig zin als de markt daar geen heil in ziet. Als voorlopige uitgangspunten voor de woning- en kantorenmarkt worden de volgende punten genoemd:

- toevoeging van kantoorruimte aan de bestaande voorraad in Gouda is verantwoord en zelfs noodzakelijk om afvloeiing/niet vestigen te voorkomen. Wel is het noodzakelijk de planning van de ontwikkeling zorgvuldig af te stemmen op de actuele minder gunstige economische vooruitzichten.
- de kantoorontwikkeling in de Spoorzone moet goed worden afgestemd met overige kantoorontwikkelingen in Gouda en de regio



- Gouda Centraal biedt ruimte voor hoogwaardig aanbod dat zich onderscheidt van ander lokaal en regionaal aanbod
- knooppunt halte de Goudse Poort biedt kansen voor bedrijvigheid die vergelijkbaar zijn met het kwalitatief hoogste aanbod van de Goudse Poort
- beide knopen concurreren niet met elkaar, maar kunnen elkaar aanvullen.
- de promotie van Gouda voor bedrijfsvestiging moet worden geïntensiveerd en verbeterd
- de woonfunctie van de Spoorzone verdient nadrukkelijk aandacht, om een aantal redenen
- er is vraag vanuit de markt naar centrumstedelijk wonen
- wonen in dit gebied versterkt de sociale veiligheid, brengt levendigheid en bevestigt het multifunctionele karakter van de Spoorzone
- de parkeerfunctie van de Spoorzone zal nader worden onderzocht. Er moet afstemming plaatsvinden tussen het P & R parkeren, functiegebonden parkeren en commercieel parkeren. Zo veel mogelijk zal gebruik gemaakt worden van de resultaten van het Goudse traject rondom de parkeernota.

#### VERVOLG

Het globale programma voor de deelgebieden van de Spoorzone is hiermee vastgelegd. De profielen van beide knopen zullen samen met de provincie worden uitgewerkt tot een ontwikkelingsprofiel. Voor elk deelgebied wordt een massa- en haalbaarheidsstudie uitgevoerd. Na een positief oordeel over de haalbaarheid wordt gestart met de uitwerking in een concreet ontwerp. Dit ontwerp zal leidraad zijn bij de concrete aanpak van de gebieden door publieke en private marktpartijen.

**1 INLEIDING EN SAMENVATTING** pagina 3-6

**2 DE VERBINDENDE SCHAKEL** pagina 7-12

**3 HET STATION** pagina 13-16 **4 DE SPOORZONE**  
**EN DE RIJNGOUWELIJN** pagina 17-18

**5 PROGRAMMAVERKENNING** pagina 19-22

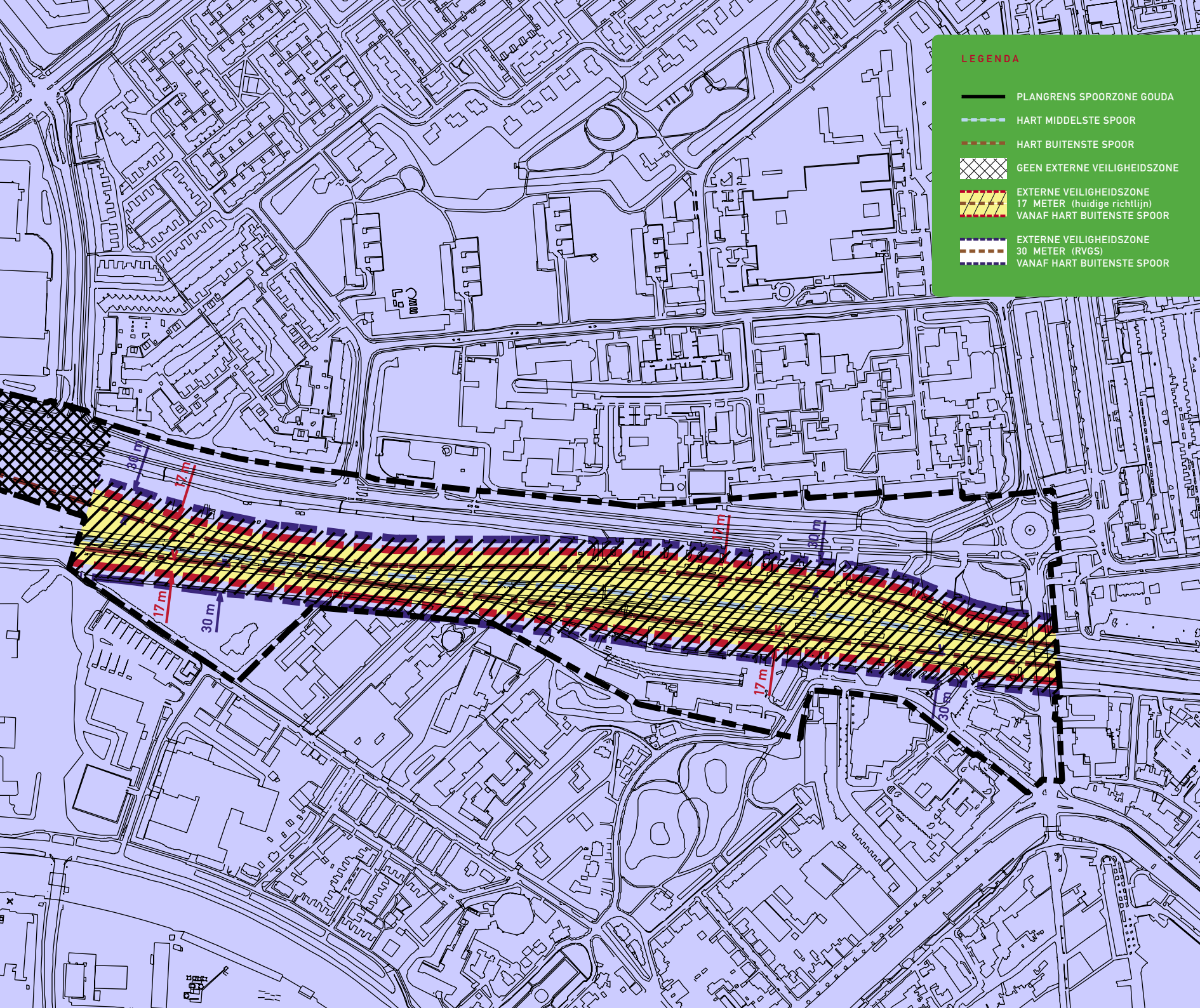
**6 VEILIGHEID** pagina 23-26 **7 COMMUNICATIE**  
pagina 27-28 **8 FINANCIËLE UITGANGSPUNTEN** pagina 29-30

**9 PLANNING** pagina 31-32

BIJLAGE 1 **LIJST MET AFKORTINGEN** pagina 33 BIJLAGE 2  
**ORGANOGRAM NS** pagina 34 BIJLAGE 3 **SAMENVATTING**  
**NOTA 'KNOPEN LEGGEN'** pagina 35-39 BIJLAGE 4  
**EXTERNE VEILIGHEID** pagina 40-53

LEGENDA

- PLANGRENS SPOORZONE GOUDA
- - - HART MIDDELSTE SPOOR
- · - HART BUITENSTE SPOOR
- ▨ GEEN EXTERNE VEILIGHEIDZONE
- ▨ EXTERNE VEILIGHEIDZONE 17 METER (huidige richtlijn) VANAF HART BUITENSTE SPOOR
- ▨ EXTERNE VEILIGHEIDZONE 30 METER (RVGS) VANAF HART BUITENSTE SPOOR



**6. VEILIGHEID** Bij veiligheid denkt men tegenwoordig vaak in eerste instantie aan sociale veiligheid omdat deze veel problemen veroorzaakt en (terechte) aandacht krijgt. Daarnaast is er natuurlijk ook de fysieke veiligheid. Binnen het project Spoorzone gaat de discussie momenteel met name over fysieke veiligheid, en dan nog bovendien over een specifieke vorm daarvan, namelijk externe veiligheid. Sociale veiligheid en andere vormen van fysieke veiligheid (rampenbestrijding, preventie) komen in een later stadium van de planvorming aan bod.

Dagelijks passeren er langs het station in Gouda treinen die gevaarlijke stoffen vervoeren. Externe veiligheid gaat om het beheersen van de veiligheid van personen in de omgeving van activiteiten met gevaarlijke stoffen. Daarbij worden twee typen risico onderscheiden: plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het risico voor mensen in de omgeving van een transport wordt bepaald door de kans dat een gevaarlijke stof vrijkomt en het effect van die stof op de omgeving. Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans om te overlijden op een bepaalde afstand. Die kan worden geschetst als een contour langs de transportroute. Het groepsrisico (GR) zegt iets over de kans dat er in één keer een grote groep mensen komt te overlijden als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

#### RISICOANALYSE SPOORZONE GOUDA

Voor het Spoorzone Gouda is een risicoanalyse gemaakt. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen het deeltraject RijnGouweLijn (RGL) en het deeltraject centrum (rond station Gouda). Grofweg kan gesteld worden dat er voor het deeltraject RijnGouweLijn (halte Goudse Poort) uit oogpunt van externe veiligheid geen beperkingen kent. Voor het andere drie deelgebieden ligt de situatie anders, daar is sprake van een aanzienlijke beperking. Op basis van de uitgevoerde risicoanalyse zal rekening gehouden worden met een contour van minimaal 17 meter uit het buitenste spoor. Daarnaast wordt de oriënterende waarde voor het GR overschreden.

#### RIJKS- EN PROVINCIAAL BELEID

Deze berekeningen zijn gemaakt op grond van de huidige richtlijnen. Het beleid ten aanzien van externe veiligheid is echter nog sterk in ontwikkeling. Het ministerie van VROM gaat er van uit dat in 2006 de uitvoering en handhaving van de regelgeving structureel is verankerd bij gemeenten, provincies en rijk.

Het rijk volgt een tweesporenbeleid en richt zich enerzijds op een structurele aanpak van het probleem en daarnaast op locatiespecifieke projecten. Deze locatiespecifieke aanpak vindt plaats in de vijf nieuwe sleutelprojecten (Amsterdam,

Rotterdam, Utrecht, Breda, Arnhem) en projecten langs hoofdinfrastructuur in Amsterdam, Rotterdam en de Drechtsteden. Hierin vindt nauwe samenwerking plaats tussen gemeenten, provincies en het Rijk. Uitgangspunt daarbij is een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor het veiligheidsvraagstuk. Doel is het bereiken van overeenstemming. De Provincie Zuid-Holland doet ongeveer hetzelfde. Ze stuurt aan op structurele oplossingen, maar heeft daarnaast oog voor de problemen op lokaal niveau. De provincie ziet het als een gezamenlijke verantwoordelijkheid waar door maatwerk oplossingen moeten worden gevonden.

## MAATWERK

De locatiespecifieke benadering geeft in principe ruimte om te komen tot een goede aanpak voor de Goudse situatie. Nadeel is dat nog niet duidelijk is wat de gevolgen zijn van de landelijke ontwikkelingen en de bevindingen van de andere landelijke projecten voor de situatie in Gouda. Zo is er onzekerheid met betrekking tot de ligging van de PR-veiligheidszone. De nu berekende zone kan door toekomstige ontwikkelingen in wet- en regelgeving anders komen te liggen. Omdat het PR een harde norm is, kan dit grote gevolgen hebben voor de planontwikkeling. In dit verband zijn de gevolgen van het ontwerpbesluit Regulering Vervoer van gevaarlijke Stoffen over spoor (RVGS) voor de situatie in Gouda erg belangrijk. RVGS gaat uit van een indeling van het spoor in baanvakken in 5 verschillende categorieën. Per categorie gelden plafonds voor het transport van het gevaarlijke stoffen. Het hangt van de categorie af welke ruimtelijke beperkingen er gelden langs het spoor. Op dit moment is het nog niet duidelijk in welke categorie de spoorlijn bij Gouda wordt ingedeeld. De verwachting is dat het traject RGL in een categorie zal vallen waar geen ruimtelijke beperkingen gelden aan weerszijden van de spoorbaan. Dat zou kunnen betekenen dat dit deelgebied als eerste ontwikkeld kan worden.

De wijze waarop met het GR als risiconorm omgegaan moet worden is ook nog in ontwikkeling. Daarnaast zijn er nog veel onduidelijkheden over de haalbaarheid en effecten van maatregelen die er op gericht zijn om de risico's van gevaarlijke stoffen te verkleinen. Bij de toetsing van bouw- en bestemmingsplannen door de provincie blijkt vooral het groepsrisico een lastig instrument te zijn. De Provincie Zuid Holland heeft daarom de CHAMP-methode opgezet. Initiatiefnemers voor nieuwe plannen waarbij het groepsrisico de oriënterende waarde overschrijdt moeten in hun argumentatie voor het plan voldoen aan een vijftal plichten. Deze plichten zijn gebaseerd op de schakels van de veiligheidsketen: proactie-preventie-preparatie-repressie en nazorg <sup>(ZIE BIJLAGE 4)</sup>.

De provincie gaat in haar toetsende rol na of aan deze aspecten voldoende invulling wordt gegeven. In die zin vormen deze plichten voor Gouda momenteel tamelijk harde randvoorwaarden.

## WELKE KOERS

De vraag is nu welke oplossingsrichtingen er voorhanden zijn. Deze kunnen betrekking hebben op het voorkomen van een incident of op het beperken van de effecten van een incident. Uit het voorgaande blijkt dat de externe veiligheid wel beperkingen oplegt aan de plannen rond de Spoorzone, maar dat er waarschijnlijk nog voldoende ruimte overblijft voor ontwikkelingen als betrokken partijen hier op een verantwoorde wijze mee omgaan. De onzekerheden rond het onderwerp externe veiligheid zullen echter voorlopig nog blijven bestaan. Dit is echter niet een specifiek Gouds probleem. Ook andere plaatsen moeten hier een oplossing voor vinden.

De hoofdaandachtspunten voor 2003 zijn kort samengevat:

### OMGAAN MET ONZEKERHEDEN

De ontwikkelingen in wet- en regelgeving zullen nauwgezet worden gevolgd. Waar mogelijk zal invloed uitgeoefend worden door te wijzen op de consequenties van het beleid op lokaal niveau. Met name het RVGS-spoor kan aanzienlijke gevolgen hebben voor de contour die bij de planontwikkeling wordt gehanteerd. Daarnaast zullen we de ontwikkelingen volgen rond de specifieke locaties die met dezelfde problematiek te maken hebben. Er zijn nauwe contacten met de gemeente Rotterdam. Daarnaast liggen er contacten met de gemeenten Woerden, Dordrecht en Almere. Alle beschikbare kennis en informatie wordt benut.

### SAMENWERKING

Bij vervolgvactiteiten rond dit onderwerp zal in nauw overleg met de provincie worden opgetrokken om gezamenlijk een maatwerkoplossing te vinden voor de Goudse situatie.

### DEELTRAJECT RIJNGOUWELIJN

De inspanning zal er op gericht zijn om dit traject ook in de toekomst te vrijwaren van het transport van gevaarlijke stoffen. Daarbij zal vooral gewezen worden op de ruimtelijke potenties die benut kunnen worden langs de RijnGouweLijn en de belangen die daar aan gekoppeld zijn.

### DEELTRAJECT CENTRUM

Op basis van de beschreven oplossingsrichtingen zal bekeken worden welke kansrijk zijn. Er zullen keuzes worden gemaakt welke oplossingen nader onderzocht worden. Daarnaast kan bij de verdere planontwikkeling al rekening worden gehouden met verschillende scenario's ten aanzien van de ligging van de PR-veiligheidszone.

#### OMGAAN MET GROEPSRISICO

Bij de beoordeling van het groepsrisico zal de CHAMP-methodiek als uitgangspunt worden genomen. Hierbij wordt een integrale afweging gemaakt. Als er nieuwe inzichten ontstaan op basis van het beoordelingskader voor het groepsrisico dat door het rijk wordt ontwikkeld zullen die meegenomen worden.

**1 INLEIDING EN SAMENVATTING** pagina 3-6

**2 DE VERBINDENDE SCHAKEL** pagina 7-12

**3 HET STATION** pagina 13-16 **4 DE SPOORZONE**  
**EN DE RIJNGOUWELIJN** pagina 17-18

**5 PROGRAMMAVERKENNING** pagina 19-22

**6 VEILIGHEID** pagina 23-26 **7 COMMUNICATIE**  
pagina 27-28 **8 FINANCIËLE UITGANGSPUNTEN** pagina 29-30

**9 PLANNING** pagina 31-32

BIJLAGE 1 **LIJST MET AFKORTINGEN** pagina 33 BIJLAGE 2  
**ORGANOGRAM NS** pagina 34 BIJLAGE 3 **SAMENVATTING**  
**NOTA 'KNOPEN LEGGEN'** pagina 35-39 BIJLAGE 4  
**EXTERNE VEILIGHEID** pagina 40-53





**7. COMMUNICATIE** Sinds de start van de onderzoeksfase is communicatie een wezenlijk onderdeel van het Spoorzone project. Gedurende deze periode is een communicatiestrategie ontwikkeld, die vooral gericht is op informeren en enthousiasmeren. De kernboodschap 'Spoorzone Gouda, de verbindende schakel', staat centraal en wordt in woord en beeld op heldere wijze gecommuniceerd. De communicatie rondom de Spoorzone richt zich op vele doelgroepen met allemaal specifieke kenmerken en wensen. Binnen de gekozen communicatiestrategie zijn drie trajecten te onderscheiden. Een intern traject dat zich richt op alle medewerkers die aan de Spoorzone werken, zowel binnen de gemeente Gouda als NS. Een extern traject dat weer opgedeeld wordt in twee delen, een lobbytraject en een participatietraject.

In 2003 wordt opnieuw intensief en direct gecommuniceerd met instanties als het Rijk, de provincie en regiogemeenten en de taakorganisaties. Met het eindrapport in de hand wordt met hen gesproken over de aanpak van het project in de volgende fase. Tegelijkertijd wordt contact gezocht met beoogde partners als ProRail, Holland Railconsult en Connexxion. Het doel is het opruimen en aanhalen van bestaande contacten en opbouwen van nieuwe netwerken. Daarnaast worden nieuwe wegen bewandeld. Een voorbeeld daarvan is de samenwerking met Habiforum, een netwerkorganisatie op het gebied van Intensief Ruimtegebruik. Samen met Habiforum zal voor de Spoorzone een proeftuin (Community of Practice) worden opgezet. Met proeftuin wordt in dit geval bedoeld een leer- en ontwikkelomgeving, gekoppeld aan een concreet praktijkproject. Het project is en blijft autonoom maar maakt gebruik van de leeromgeving om het resultaat te verbeteren.

#### DENK MEE, DOE MEE MET DE SPOORZONE

Het participatietraject rondom de Spoorzone is in november 2002 reeds gestart. De gemeente Gouda en de NS zijn met open vizier dit traject in gegaan. Bereid om te leren van de meningen en wensen van burgers en gebruikers over de Spoorzone in Gouda. Bewust ook van het feit dat men een aantal jaren weinig gehoord heeft over de Spoorzone en er een enorme behoefte is ontstaan aan informatie. Op de eerste participatieavond in november is vanuit NS en de gemeente getoond dat het hen ernst is met de participatie. Er wordt ook iets verwacht van mensen die bereid zijn om mee te doen aan dit langdurige proces. In ruil voor hun inzet en goede ideeën krijgen zij de verzekering dat er naar hen geluisterd wordt en dat wat zij inbrengen wordt meegenomen in de planvorming. Er zullen periodiek bijeenkomsten met de zogenaamde 'meedenkers' worden georganiseerd. Dit traject loopt ongeveer gelijk op met de werkzaamheden van de planteam (ZIE HOOFDSTUK 9).

Het participatietraject wordt dus voortgezet en geïntensiveerd. Gezien de speciale betekenis voor de gemeente van de wijkteams worden met de vijf betrokken wijkteams persoonlijk het gesprek aangegaan.

#### WERKVERBANDEN EN DOELGROEPEN

Binnen het intern traject vindt een verschuiving plaats van mensen en werkverbanden. De bestaande overleggen van kernteam, stuurgroep, projectgroep en het ontwikkelingsteam worden als vanouds voortgezet. Voor de ontwikkeling en inhoudelijke uitwerking van een programma voor de Spoorzone worden daarnaast planteamts geformeerd. Zij gaan het echte werk doen. Het is van essentieel belang voor het proces dat vanuit deze planteamts goed gecommuniceerd wordt naar alle betrokkenen binnen en buiten het project. In een groter verband blijven de atelierbijeenkomsten van de ontwikkelingsgroep een goed platform om de achterban van de planteamleden te informeren en enthousiast te houden. Een aparte status hebben de bijeenkomsten met de raadsleden, zowel in reguliere vergaderingen als daarbuiten, bijvoorbeeld in workshops. Zij moeten op de hoogte te worden gebracht voordat er iets van in de krant staat. Dit vereist een nauwkeurige en permanente regie en planning van de communicatie, met name richting de pers.

#### PROJECTSTIJL

De afgelopen onderzoeksfase is wat betreft de communicatie benut voor het ontwikkelen van een eigen, krachtige en heldere projectstijl die recht doet aan de kernboodschap. Middelen als de videoband, het logo (de schakel), de PowerPoint presentatie, de map en zelfs de pen hebben visueel bijgedragen aan het creëren van een eigen gezicht van het project. Deze middelen ondersteunen degene die op pad gaan namens het project en benadrukken dat Gouda samen met de NS een nieuwe fase van het project is ingeslagen.

**1 INLEIDING EN SAMENVATTING** pagina 3-6

**2 DE VERBINDENDE SCHAKEL** pagina 7-12

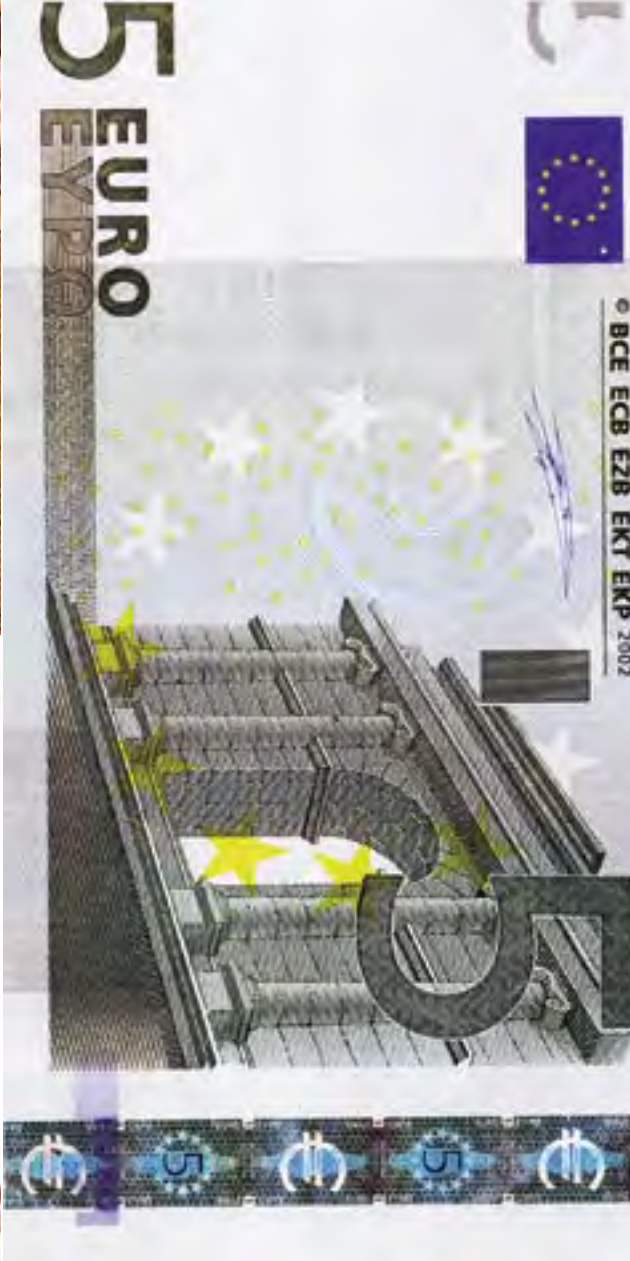
**3 HET STATION** pagina 13-16 **4 DE SPOORZONE**  
**EN DE RIJNGOUWELIJN** pagina 17-18

**5 PROGRAMMAVERKENNING** pagina 19-22

**6 VEILIGHEID** pagina 23-26 **7 COMMUNICATIE**  
pagina 27-28 **8 FINANCIËLE UITGANGSPUNTEN** pagina 29-30

**9 PLANNING** pagina 31-32

BIJLAGE 1 **LIJST MET AFKORTINGEN** pagina 33 BIJLAGE 2  
**ORGANOGRAM NS** pagina 34 BIJLAGE 3 **SAMENVATTING**  
**NOTA 'KNOPEN LEGGEN'** pagina 35-39 BIJLAGE 4  
**EXTERNE VEILIGHEID** pagina 40-53



**8. FINANCIËLE UITGANGSPUNTEN** In de onderzoeksfase hebben de gemeente en NS de conclusie getrokken dat het project Spoorzone meer op Goudse schaal herontwikkeld moet worden. Op Goudse schaal betekent een andere schaal, niet per definitie een mindere schaal of een lagere ambitieniveau. De planvorming moet realistisch zijn en daarmee financieel haalbaar. De in hoofdstuk 2 verwoorde visie legt de basis voor deze aangepaste schaal. Ook fasering in deelgebieden en fasering in tijd dragen bij tot een grotere haalbaarheid van het project

Binnenstedelijke herontwikkeling is per definitie een proces van lange adem en hoge kosten. Voor een goede inschatting van met name de infrastructurele kosten is eerst een goed en gedragen plan van eisen nodig. Dit is de eerste stap die de gemeente en NS samen met ProRail en Provincie Zuid Holland in 2003 gaan zetten. Het is ook van groot belang dat de financiering van de verschillende componenten van het project toe te delen zijn aan de primair verantwoordelijke partijen. De financiële discussie start in 2003 dan ook met het benoemen van deze verantwoordelijkheden. Pas daarna volgt het proces van ontwerpen en doorrekenen. De verantwoordelijke partij heeft de inspanningsverplichting om de financiële middelen voor de (minimale dekking van de) voorziening te zoeken. De overige belanghebbende partijen zijn aanspreekbaar op een financiële bijdrage aan de door die partijen gewenste hogere kwaliteit en allure.

#### FIETSENSTALLING

Zowel NS als de gemeente realiseren zich dat de gewenste aanpak van de problemen van de Spoorzone kosten met zich meebrengt die absoluut steun van derden vergt. Dit geldt bij uitstek voor het Centraal Station. De krimpende landelijke budgetten voor infrastructuur en de enorme vraag vanuit de maatschappij voor infrastructuurbijdragen vragen ook om veel creativiteit en overtuigingskracht om extra bijdragen los te krijgen. De brief die ProRail onlangs aan de gemeente Gouda stuurde is daarom een positief signaal. Daarin stelt ProRail dat de fietsenstalling problematiek van Gouda onvergelijkbaar groot is met die in andere steden. De standaard bekostigingssystematiek en -subsidiering is hier niet op van toepassing. Om die reden zal volgens ProRail naar een andere financieringswijze worden gezocht. Gouda en NS zullen zich tot het uiterste inspannen om samen met ProRail tot deze andere financieringswijze te komen.

#### SLIM DUBBELGEBRUIK

De financiële haalbaarheid kan ook vergroot worden door plannen slim op elkaar af te stemmen. Bijvoorbeeld perroninvesteringen voor de RijnGouweLijn in combinatie met een nieuw busstation. Ook neemt de haalbaarheid van een hoog ambitieniveau toe als meerdere partijen er profijt bij hebben. ProRail is bijvoorbeeld verantwoordelijk voor het parkeren

van fietsen bij het station. Zij gaat daarbij echter uit van een sobere en doelmatige uitvoering en beschikt over een minimaal budget. Als de provincie vanuit de exploitatie van de RijnGouweLijn groot belang heeft bij een meer aangeklede en overdekte fietsenstalling brengt dit de realisering van de gewenste kwaliteit een stuk dichterbij.

#### DE AANPAK VOOR 2003

In de eerste helft van 2003 zullen aan de hand van massa- en haalbaarheidsstudies voor de verschillende deelgebieden rekenexercities uitgevoerd worden. Bij de tussenrapportage is een uitgebreid overzicht gegeven van mogelijke subsidiebronnen voor (onderdelen) van de Spoorzone plannen. Vanzelfsprekend zullen deze in 2003 verder worden verkend. Opnieuw geldt echter dat de basis ligt in een aansprekend en haalbaar plan. De reservering bij de provincie voor 4,5 miljoen euro BOR-middelen voor parkeervoorzieningen in de Spoorzone blijft gehandhaafd. In de loop van het jaar zal hiervoor een formeel verzoek worden ingediend.

**1 INLEIDING EN SAMENVATTING** pagina 3-6

**2 DE VERBINDENDE SCHAKEL** pagina 7-12

**3 HET STATION** pagina 13-16 **4 DE SPOORZONE**  
**EN DE RIJNGOUWELIJN** pagina 17-18

**5 PROGRAMMAVERKENNING** pagina 19-22

**6 VEILIGHEID** pagina 23-26 **7 COMMUNICATIE**  
pagina 27-28 **8 FINANCIËLE UITGANGSPUNTEN** pagina 29-30

**9 PLANNING** pagina 31-32

BIJLAGE 1 **LIJST MET AFKORTINGEN** pagina 33 BIJLAGE 2  
**ORGANOGRAM NS** pagina 34 BIJLAGE 3 **SAMENVATTING**  
**NOTA 'KNOPEN LEGGEN'** pagina 35-39 BIJLAGE 4  
**EXTERNE VEILIGHEID** pagina 40-53



## PLANNING SPOORZONE GOUDA 2003

2003

JAN FEB MRT APR MEI JUNI JULI AUG SEP OKT NOV DEC



**9. PLANNING** Met dit basisdocument is de onderzoeksfase van zes maanden afgerond. Dit betekent niet dat er geen onderzoek meer plaats zal vinden. Het betekent wel dat de onderzekerheden in het project goed in beeld zijn gebracht, de organisatie gestructureerd is en er meer overeenstemming is ontstaan over de visie en het einddoel van het project. Er is voor 2003 een globale planning opgesteld. Deze zal worden uitgewerkt in een Plan van Aanpak.

Voor het komende jaar is een planning van de belangrijkste activiteiten gemaakt (zie planningschema). Deze zal in een Plan van Aanpak 2003 in detail worden uitgewerkt. Na de fase van onderzoek start de periode van het vaststellen van de wensen en uitgangspunten en de haalbaarheidsanalyses. Een belangrijke stap die sterk bepalend is voor de uiteindelijke plannen. Ook een stap die door de partijen gezamenlijk genomen moet worden. In de eerste helft van 2003 gaan drie planteam van start. In het eerste planteam Gouda Centraal Station bepalen NS, ProRail, Provincie Zuid-Holland en Gouda gezamenlijk de eisen die aan het toekomstige Centraal Station gesteld zullen worden. Parallel hieraan wordt een verkeersstudie uitgevoerd door een extern bureau. Deze verkeersstudie moet inzicht geven in een aantal specifieke infrastructuurvragen binnen Gouda. Voor deze verkeersstudie wordt een begeleidingsgroep gevormd. Tenslotte komt er een planteam dat zich richt op het functionele programma van de deelgebieden van de Spoorzone. Vanuit een ontwikkelingsprofiel per deelgebied, een massastudie en haalbaarheidsstudies wordt de haalbaarheid van de programma's in beeld gebracht.

#### BESLISMOMENT HALVERWEGE

Deze fase wordt afgerond met een aantal beslismomenten. Vervolgens kan in de tweede helft van 2003 begonnen worden met het daadwerkelijke ontwerpen. Wanneer de schetsontwerpen voldoende robuust zijn worden de voorbereidingen voor het ontwerpbestemmingsplan gestart. De risico's van externe veiligheid zullen gedurende het jaar continue worden onderzocht en op hardheid getoetst. Gouda, NS en de Provincie Zuid-Holland benutten hierbij maximaal hun netwerk en proberen ook op dit vlak een goede maatwerkoplossing te vinden. Ook communicatie, participatie en netwerkvorming krijgen permanent aandacht. Kortom, komend jaar kan met recht het jaar van de planvorming worden genoemd.

#### TWEE BELANGRIJKE KANTTEKENINGEN BIJ HET TIJDSHEMA.

De planning is in deze fase van het project een belangrijk hulpmiddel om het proces van planvorming te structureren, maar ook niet meer dan dat. Mochten onderdelen meer tijd vergen dan kan het zeer verantwoord zijn deze tijd te nemen. Deze planning kent niet de hardheid en dwingendheid van bouwplanningen. Een tweede opmerking is dat de planning niet door de gemeente en NS samen volledig te sturen is. Het project Spoorzone kenmerkt zich door een veelheid van partijen

die elk hun eigen dynamiek kennen. Toch zal geprobeerd worden deze planning ook leidraad te laten zijn voor andere partijen dan gemeente en NS. Er bestaan in deze planfase echter geen sancties op het niet halen van deadlines.

**1 INLEIDING EN SAMENVATTING** pagina 3-6

**2 DE VERBINDENDE SCHAKEL** pagina 7-12

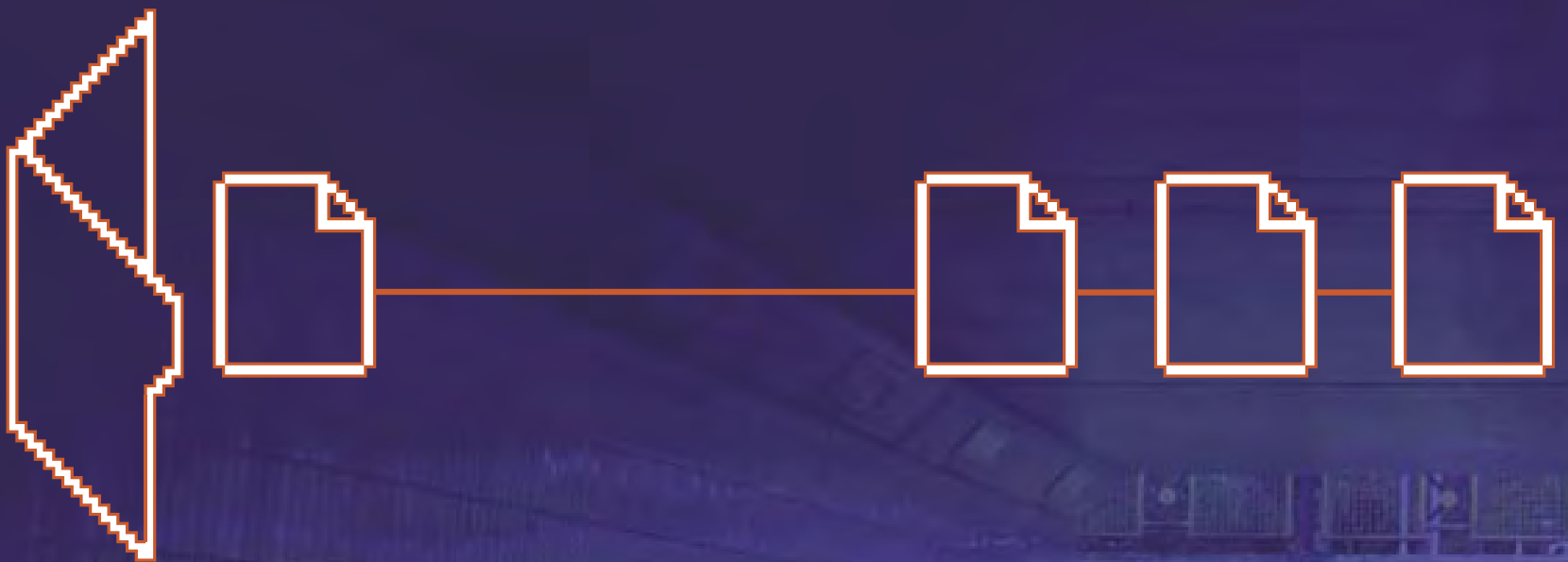
**3 HET STATION** pagina 13-16 **4 DE SPOORZONE**  
**EN DE RIJNGOUWELIJN** pagina 17-18

**5 PROGRAMMAVERKENNING** pagina 19-22

**6 VEILIGHEID** pagina 23-26 **7 COMMUNICATIE**  
pagina 27-28 **8 FINANCIËLE UITGANGSPUNTEN** pagina 29-30

**9 PLANNING** pagina 31-32

BIJLAGE 1 **LIJST MET AFKORTINGEN** pagina 33 BIJLAGE 2  
**ORGANOGRAM NS** pagina 34 BIJLAGE 3 **SAMENVATTING**  
**NOTA 'KNOPEN LEGGEN'** pagina 35-39 BIJLAGE 4  
**EXTERNE VEILIGHEID** pagina 40-53



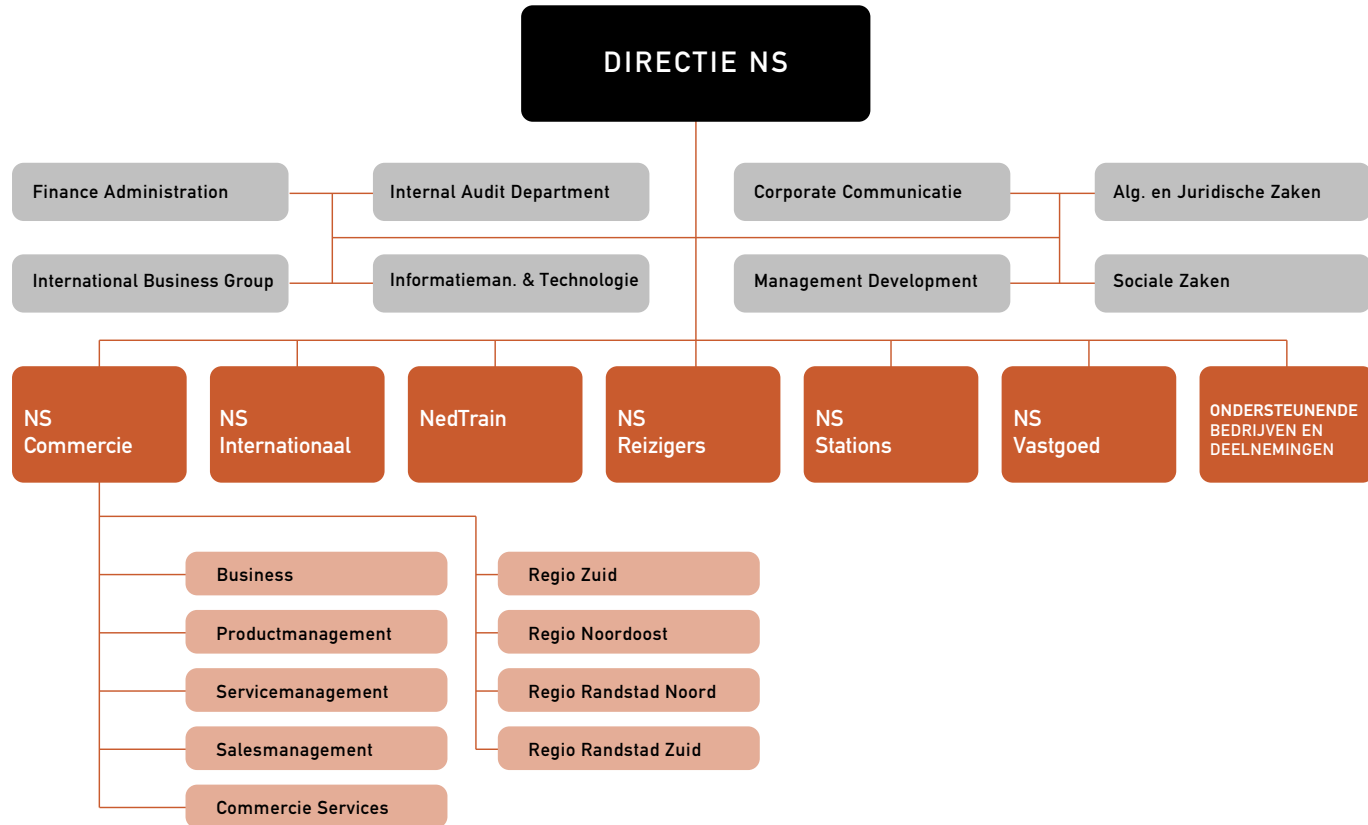
www.ck12.org

CK-12

## LIJST MET AFKORTINGEN

AMvB	Algemene Maatregel van Bestuur
BVO	Bedrijfsvloeroppervlak
BOR	Bereikbaarheids Offensief Randstad
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken
CoP	Community of Practice
CHAMP	Communicatie-, Horizon-, Anticipatie-, Motivatie- en Preparatieplicht
CS	Centraal Station
EV	Externe Veiligheid
GR	GroepsRisico
GS	Gevaarlijke Stoffen
KIEV	Knelpunten rond Infrastructuur gerelateerde investeringsprojecten en Externe Veiligheid
LPG	Liquid Petroleum Gas
NS	Nederlandse Spoorwegen
NMP	Nationaal Milieu Plan
K&R	Kiss and Ride
PR	Plaatsgebonden Risico
P&R	Park and Ride
RGL	RijnGouweLijn
RIB	Railinfrabeheer
RVGS	Regulering Vervoer Gevaarlijke Stoffen
SZW	Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid
TK	Tweede Kamer
VenW	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
VROM	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu

ORGANOGRAM NS



## SAMENVATTING NOTA 'KNOPEN LEGGEN'

### TOELICHTING

Het rapport 'Knopen leggen' is geschreven voor beleidsmakers ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer, economie en milieu bij gemeenten, rijk en bij de provincie zelf. De beleidsconclusies, terug te vinden in het begin van het rapport, maken de bestuurlijke keuzes duidelijk die Gedeputeerde Staten op basis van het rapport gemaakt hebben. Het rapport geeft een visie op knooppontontwikkeling voor de komende 20 á 30 jaar en doet voorstellen voor de vertaling van deze visie in provinciaal toetsend en ontwikkelingsgericht beleid. De studie doet een poging om de match tussen stedelijke ontwikkeling en infrastructuur te optimaliseren.

### KNOPEN IN HET RUIMTELIJK BELEID

De Randstad ontwikkelt zich steeds meer als een netwerkstad. De afzonderlijke stedelijke regio's vormen hoe langer hoe meer één stedelijk systeem. Inwoners wonen, werken en recreëren al lang niet meer binnen één en dezelfde stad, en stedelijke functies concentreren zich niet langer binnen de klassieke stadscentra. Voor Provincie Zuid-Holland reden om studie te doen naar knopenontwikkeling. Het onlangs verschenen rapport Knopen leggen geeft een eerste aanzet voor een concrete provinciale ontwikkelingspolitiek ten aanzien van knopen.

Knopen zijn locaties in het stedelijk netwerk die bestaan uit een concentratie van vervoersstromen en stedelijke functies. Als verknopingen in het infranetwerk en condensatiepunten van intensieve verstedelijking zijn het essentiële elementen in de ontwikkeling van stedelijke netwerken. De afgelopen jaren is er dan ook veel studie naar dit thema verricht. Tot nu toe ontbreekt echter een praktische uitwerking van knopenvisie tot knopenbeleid. Een aanleiding om dit knopenbeleid vorm te gaan geven is de integrale herziening van Streekplan West. Daarnaast liggen er twee aanleidingen in de Vijfde Nota:

- Het rijk benoemt 'randstadcentra' en vraagt aan lagere overheden voor deze centra een programma en prioritering vast te stellen en deze in provinciale plannen tot uitdrukking te laten komen.
- Het rijk streeft naar een vernieuwd integraal locatiebeleid en vraagt lagere overheden om hier, binnen de rijksnormen, vorm aan te geven. Knopenbeleid vormt het belangrijkste onderdeel van het vernieuwde provinciale locatiebeleid.



Provincie Zuid-Holland kiest voor het beleid om mee- en bij te sturen bij de ontwikkeling van stedelijke netwerken onder de volgende voorwaarden:

- Er moet een selectie gemaakt worden van locaties die de potentie hebben zich tot nieuwe knoop te ontwikkelen
- De aanleg van eventueel ontbrekende infrastructuur is een voorwaarde voor de verdere ontwikkeling van de knoop.

Wat is nu de meerwaarde van knopenbeleid? Allereerst bieden knopen belangrijke voordelen bij ruimte- en mobiliteitsvraagstukken. Door het intensief gebruik van de gebieden rondom knooppunten wordt ruimtebeslag beperkt, en bereikbaarheid voor iedereen gegarandeerd. Het inzetten van openbaar vervoer wordt steeds meer een absolute voorwaarde in het bereikbaar en leefbaar houden van de randstad. Als de verschillende functies op een goede manier aan knopen worden toebedeeld, wordt het gebruik van wegen en openbaar vervoer geoptimaliseerd. Een juiste match tussen bereikbaarheid en stedelijke ontwikkeling schept een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven en voorzieningen. De concurrentiepositie van de Zuidvleugel wordt hiermee verbeterd, en door het creëren van verschillende centra wordt ongewenste concurrentie binnen de Zuidvleugel tegengegaan. Deze meerwaarde van knopen laat tegelijkertijd zien dat elke knoop een ontwerpogave van formaat is, waarbij rond de verknoping van infrastructuur een hoge dichtheid van verstedelijking neergezet moet worden. De diverse doelen van sectoren als ruimtelijke ordening, milieu, economie, verkeer en vervoer worden met één ruimtelijk concept gediend. Het realiseren van knopen betekent dan ook een nauwgezette samenwerking tussen verschillende beleidsvelden.

## KNOPEN IN ZUID-HOLLAND

Om (potentiële) knopen in Zuid-Holland te kunnen benoemen, zijn een aantal selectiecriteria opgesteld, zoals vervoerswaarde (het vervoersaanbod op een knoop), functiewaarde (de concentratie van stedelijke voorzieningen), en de samenhang tussen deze twee criteria. Voor bepaalde potentiële knopen speelt ook de ambitie voor de locatie een rol. Op basis van deze criteria zijn in Zuid-Holland 52 potentiële knopen benoemd, variërend van internationale multifunctionele centra (Den Haag) tot gespecialiseerde goederenknopen (Westland), en van multimodale en multifunctionele knopen aan de rand van een agglomeratie (Leiden-Oost) tot gespecialiseerde centrumlocaties (Dijkzicht/Museumpark). Deze verzameling knopen is dynamisch: ze is opgesteld door middel van veranderlijke selectiecriteria. Ook zijn deze knopen niet onafhankelijk van elkaar: ze maken deel uit van een stedelijk netwerk en staan daardoor in nauwe relatie met elkaar. Cruciaal voor een goed functionerende netwerkstad is de juiste match tussen infrastructuur en verstedelijking. De centrale opgave per knoop bestaat dan ook uit het streven naar evenwicht tussen vervoers- en functiewaarde. De totale knoopwaarde wordt bepaald

door de combinatie van de vervoerswaarden en de functiewaarde. Deze knoopwaarde bepaalt de indeling van de knopen naar schaalniveau. Er zijn drie niveaus te onderscheiden:

- (inter-)nationaal: Europa / wereld
- bovenregionaal: Zuidvleugel / deltametropool
- regionaal: stadsgewesten (Rijnmond, Haaglanden etc)

Voor al deze knopen worden ontwikkelingsprofielen opgesteld, waarin het basisprofiel van de knoop verder wordt uitgewerkt. Het ontwikkelingsprofiel beschrijft de ambitie voor een knoop voor de langere termijn (20 tot 30 jaar), rekening houdend met de onderlinge afstemming tussen knopen. Het is een instrument om de potentie van een locatie optimaal te benutten en de gewenste ontwikkeling van de grond te tillen. De inhoud van een ontwikkelingsprofiel bestaat uit classificatie, gewenste functie- en vervoerswaarde, huidige functie- en vervoerswaarde, beschrijving knooplocatie, infrastructurele ambitie, functionele ambitie, ruimtelijke ambitie, randvoorwaarden, ontwikkeling in de tijd, initiators/planvorming/ontwikkelingsvorm en kaarten. Ontwikkelingsprofielen dienen als leidraad bij de gezamenlijke aanpak van knoopontwikkeling door overheden en marktpartijen (ontwikkelingsplanologie). Plannen worden op basis van het ontwikkelingsprofiel gemaakt en hieraan getoetst. Het initiatief voor het opstellen van een ontwikkelingsprofiel ligt bij een van de betrokken publieke of private partijen. De betrokkenheid van de provincie is gewenst om de noodzakelijke afstemming met knopen buiten de regio te bereiken.

#### VAN KNOPENVISIE NAAR KNOPENBELEID

Om te komen tot een goed knopenbeleid, moet de knopenvisie een vertaalslag maken naar beleidslijnen. Provincie Zuid-Holland hanteert de volgende hoofdlijnen:

- de keuze voor de realisatie van de (Zuidvleugel van de) Deltametropool als netwerkstad;
- het aanwijzen van knopen als verknopingen van infrastructuur en brandpunten van verstedelijking;
- het streven naar de beperking van het ruimtebeslag voor stedelijke ontwikkeling en het bevorderen van het gebruik van het openbaar vervoer ten koste van de auto door de realisatie van een adequaat infranetwerk en de concentratie van regionale, bovenregionale en (inter)nationale stedelijke functies op knopen;
- het streven naar evenwicht tussen ververst functiewaarde op knopen, waarbij de aanleg van de ontbrekende infrastructuur voorwaarde is voor (verdere) knoopontwikkeling;
- het streven naar functietoekenning aan knopen op basis van de positie in het netwerk (schaalniveau en mate van multimodaliteit);

- de inzet van knopen als middel in het bevorderen van een concurrerend vestigingsklimaat door middel van selectiviteit en segmentering;
- het oplossen van de externe veiligheidsproblematiek op knopen;
- de opname van knopen in het streekplan en de nota planbeoordeling als belangrijkste onderdeel van het nieuwe locatiebeleid;
- het stellen van voorwaarden aan knoopontwikkeling ten aanzien van onder andere ruimtegebruik en milieu en het waar mogelijk faciliteren van bereikbaarheid middels de noodzakelijke regionale infrastructuur;
- het uitwerken van een ontwikkelingsgericht knopenbeleid.

De planologische taak van de provincie om deze beleidslijnen te realiseren, bevindt zich steeds meer op twee sporen:

- toelatingsplanologie: andere partijen zijn initiatiefnemers, plannen worden getoetst aan het provinciaal beleid, zoals dat is vastgelegd in bijvoorbeeld streekplannen en de nota planbeoordeling.
- ontwikkelingsplanologie: de provincie participeert in gewenste planologische ontwikkelingen. Dat kan variëren van actief en regisserend tot (al dan niet) risicodragende financiële deelname. De provincie kan hierin optreden als initiatiefnemer en opdrachtgever of als een van de partners in een samenwerkingsverband.

#### TOETSEND BELEID

Provincie Zuid-Holland hanteert een toetsingskader dat moet helpen bij het bereiken van de gewenste afstemming tussen de ontwikkeling van knopen. De genoemde hoofdbeleidslijnen leiden tot uitgangspunten, die als structurerend element in het streekplan worden opgenomen. Als kernpunt wordt per knoop een basisprofiel opgenomen, waarin onder andere een uitspraak wordt gedaan over de gewenste functies van de knoop.

Om te komen tot een zinvolle afweging per knoop worden drie toetsen uitgevoerd:

- de vervoerswaardetoets beoordeelt of de gewenste vervoerswaarde van een knoop voor 2010 gerealiseerd kan zijn. Als dat het geval is, kan nu de integrale knoopontwikkeling ter hand worden genomen;
- de economische toets beoordeelt de interesse van de markt en de wenselijkheid van de knoopontwikkeling vanuit economisch perspectief;
- de milieutoets beoordeelt de mogelijke beperkingen die aan knoopontwikkelingen worden opgelegd vanuit milieuaspecten (lucht, geluid, veiligheid)

#### ONTWIKKELINGSGERICHT BELEID

Voor een beperkt aantal knopen ziet de provincie redenen om zelf actief bij de ontwikkeling van de knoop betrokken te zijn. De provincie zou bijvoorbeeld het initiatief kunnen nemen voor het opstellen van het ontwikkelingsprofiel of een coördinerende rol vervullen in het concreet met andere publieke en private partners realiseren van knoopontwikkeling. Samenwerking met andere partijen is het sleutelwoord. De provincie acht bestuurlijke overeenkomst over de ontwikkelingsrichting van deze belangrijke knopen essentieel en zal zich inspannen deze overeenstemming te bereiken.

Op dit moment is de provincie op verschillende manieren betrokken bij knoopontwikkeling. Om te komen tot een zinvol ontwikkelingsgericht knopenbeleid zijn de volgende vervolgstappen noodzakelijk:

- inventarisatie en uitwerking naar bestaande en nieuwe vormen van provinciale betrokkenheid per knoop
- toepassing van prioriteringscriteria, leidend tot een keuze voor prioritaire knopen
- definiëring van de provinciale rol voor de prioritaire knopen

#### EN VERDER

Het rapport Knopen leggen brengt de knopen in het stedelijk netwerk van Zuid-Holland in kaart, en levert een bijdrage aan verstedelijkings- en infrastructuurbeleid op regionale schaal. Deze knopenstudie dient dan ook als bouwsteen voor de opname van knopen in provinciale plannen, waaronder Streekplannen en de Nota Planbeoordeling. De beleidsconclusies uit het rapport zijn inmiddels goedgekeurd door Gedeputeerde Staten. Het Streekplan West is het eerste plan waarin knopenbeleid wordt opgenomen. Na vaststelling van dit streekplan zal het knopenbeleid verder uitgewerkt en geconcretiseerd worden.

Vragen en commentaar worden zeer op prijs gesteld en kunt u per e-mail doorgeven aan:

Walter de Vries: [vriesw@pzh.nl](mailto:vriesw@pzh.nl) of telefonisch: 070 - 4418014

#### BRON

Tekst afkomstig van [www.pzh.nl](http://www.pzh.nl)

## EXTERNE VEILIGHEID EN DE SPOORZONE GOUDA

Tussen Rotterdam en Utrecht worden over het spoor gevaarlijke stoffen vervoerd. Deze treinen passeren station Gouda. Gouda heeft daardoor te maken met externe veiligheid. Externe veiligheid gaat om het beheersen van de veiligheid van personen in de omgeving van activiteiten met gevaarlijke stoffen. Doel van de onderstaande rapportage is aan te geven welke gevolgen externe veiligheid heeft voor de planontwikkeling van stationszone Gouda.

### HUIDIGE RICHTLIJNEN

De Rijksoverheid is bezig met het formuleren van beleid ten aanzien van externe veiligheid. Het doel van het externe veiligheidsbeleid is tweeledig. Enerzijds een voldoende veilige omgeving creëren en handhaven voor (minder) kwetsbare objecten. Dit is vertaald in het plaatsgebonden risico. Aan de andere kant grenzen stellen aan de kans op optreden van rampen (meer dan 10 personen komen om het leven). Deze tweede doelstelling is vertaald in het groepsrisico. De kans op zo'n ramp hangt af van:

- de kans op optreden van een incident met gevaarlijke stoffen
- de omgeving: hoe dichtbevolkt is het gebied
- de aard van de stoffen die de ramp kunnen veroorzaken

Het beleid is nog niet vertaald naar wetgeving. In de vorm van circulaire's, nota's en ministeriële brieven is wel het een en ander vastgelegd. Deze beleidlijnen zijn verwerkt in de Nota Planbeoordeling van de provincie en gelden als toetsingskader bij nieuwe bestemmingsplannen.

### PLAATSGEBONDEN RISICO (PR)

Bij het berekenen van het plaatsgebonden risico wordt gekeken naar de kans per jaar dat een persoon komt te overlijden door een ongeval met het transport van gevaarlijk stoffen als deze persoon zich op het moment van het ongeval permanent (vierentwintig uur per dag en gedurende het gehele jaar) en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Deze kans wordt uitgedrukt per jaar en wordt grafisch weergegeven met zogenaamde iso-contouren. De contour verbindt die plaatsen waar de kans op overlijden even groot is. De norm voor het PR heeft nog geen officiële wettelijke status, maar wordt wel als zodanig geïnterpreteerd. In de normstelling voor het plaatsgebonden risico wordt op dit moment nog onderscheid gemaakt in bestaande en nieuwe ruimtelijke situaties. De iso-contour van bestaande bebouwing ligt dichterbij het spoor dan de iso-

contour van nieuwbouw. Naar verwachting zal dit onderscheid in 2010 worden opgeheven en zal de minimale afstand tussen het spoor en de bestaande bouw even groot zijn als de minimale afstand tussen spoor en nieuwbouw.

#### GROEPSRISICO (GR)

Bij het berekenen van het groepsrisico wordt gekeken naar de kans per jaar dat in één keer een groep mensen komt te overlijden bij een ongeval met gevaarlijke stoffen.

De normstelling van het groepsrisico heeft niet de status van grenswaarde, maar van oriënterende waarde. Dit betekent dat betrokken overheden maar ook private instellingen een inspanningsverplichting hebben om aan de norm te voldoen. Afwijken van de norm is echter mogelijk. Het besluit tot afwijken van de oriënterende waarde moet wel voldoende onderbouwd worden. De oriënterende waarde voor het groepsrisico, per kilometeroute, ligt op de lijn van 10-4 per jaar voor 10 slachtoffers, en 10-6 per jaar voor 100 slachtoffers. Het aantal slachtoffers is dus niet recht evenredig aan de kans. Bij een vertienvoudiging van het aantal slachtoffers moet de kans op een dergelijk ongeval honderd keer kleiner zijn. Op deze manier is bij de normstelling rekening gehouden met de beleving van de bevolking. Een groter ongeval wordt meer dan evenredig ernstiger ervaren. Bovendien wordt de kritische grens bereikt waar middelen en diensten nog in voldoende mate beschikbaar zijn om rampsituaties effectief te bestrijden.

#### CHAMP

Bij de toetsing van bouw- en bestemmingsplannen blijkt vooral het groepsrisico een lastig instrument te zijn. Er wordt gewerkt met een oriënterende waarde, waar met een goede motivering vanaf geweken kan worden. Vanuit de Rijksoverheid zijn de eisen waaraan de motivering moet voldoen niet duidelijk aangegeven. Bovendien verbetert de daadwerkelijke risicosituatie niet door een goede motivering. De Provincie Zuid Holland heeft daarom de CHAMP-methode opgezet. Initiatiefnemers voor nieuwe plannen, waarbij het groepsrisico de oriënterende waarde overschrijdt, moeten in hun argumentatie voor het plan voldoen aan een vijftal plichten, die zijn gebaseerd op de schakels van de veiligheidsketen: proactie-preventie-preparatie-repressie en nazorg.

Die plichten zijn:

- Communicatie- of informatieplicht (over de situatie met alle aanwezigen in de omgeving van het plan)
- Horizonplicht (hoe ontwikkelt de veiligheidssituatie zich in de toekomst)
- Anticipatieplicht (hoe kan het effect van een potentieel incident zo klein mogelijk gehouden worden)
- Motivatieplicht (de bestaande argumentatie waarom een toename van het groepsrisico nodig is)

- Preparatieplicht (op welke wijze is men voorbereid op een incident of ramp)

#### RIJKSBELEID EXTERNE VEILIGHEID

Het beleid ten aanzien van externe veiligheid is nog sterk in ontwikkeling. Het ministerie van VROM gaat er van uit dat in 2006 de uitvoering en handhaving van de regelgeving structureel is verankerd bij gemeenten, provincies en rijk. De meeste recente beleidsontwikkelingen zijn verwoord in de rapportage aan de Tweede Kamer 'kabinetsbeleid inzake Externe veiligheid' van 7 november 2002. Ten aanzien van transport van gevaarlijke stoffen luidt dit beleid globaal als volgt. Na de rampen in Enschede en Volendam heeft men in het NMP4 (juni 2001) ingezet met een hoog ambitieniveau voor het externe veiligheidsbeleid. Hoofdpunten van dit beleid zijn:

- burgers krijgen in hun woonomgeving een minimum beschermingsniveau voor gevaarlijke stoffen. Dit zal gebeuren door het plaatsgebonden risico een wettelijke status te geven.
- bestuur en politiek moeten veel bewuster omgaan met het accepteren van risico's in relatie tot de omvang van mogelijke rampen en in relatie tot maatschappelijke kosten en baten van risicovolle activiteiten. Het beschikbaar zijn van veiliger alternatieven en de mogelijkheden van rampenbestrijding spelen daarbij een belangrijke rol. Uiterlijk 2003 zal een besluit worden genomen over het omgaan met het groepsrisico en het mogelijk regelen daarvan in de wetgeving. Tot dat moment wordt gewerkt met verantwoordingsplicht ten aanzien van keuzes over de aanvaardbaarheid van groepsrisico's.

De voor het EV-beleid benodigde middelen van 2 miljard euro zijn door het paarse kabinet niet gereserveerd. Inmiddels hebben nadere verkenningen meer inzicht gegeven in de externe veiligheidsproblematiek. Vijf van de zes sleutelprojecten (o.a. Rotterdam CS en Amsterdam Zuid-As) en 150 van de regionale ontwikkelingsprojecten zijn niet eenvoudig uitvoerbaar vanwege de doelstellingen van het externe veiligheidsbeleid. De uitdaging ligt in het vinden van betaalbare en haalbare oplossingen voor veiligheidsknelpunten, die ook passen binnen gewenste ruimtelijke en economische ontwikkelingen. Dit vraagt om zowel de aanpak van risicobronnen (techniek), om gerichte aandacht voor veiligheid in de ruimtelijke ordening als om innovatieve en structurele oplossingen op basis van het beschouwen van totale ketens van productie, opslag, transport en gebruik van gevaarlijke stoffen (systeemoplossingen). Daarbij bestaan nog vele onzekerheden over mogelijke oplossingen en de maatschappelijke baten en kosten daarvan. Het Rijk volgt een tweesporenaanpak. In het eerste spoor wordt vanuit een brede invalshoek getracht structurele oplossingen te vinden voor veiligheidsknelpunten. Dit gebeurt bijvoorbeeld in de ketenstudies. In het tweede spoor worden de problemen locatiespecifiek benaderd onder leiding van een daarvoor ingestelde interdepartementale taskforce (KIEV).

#### STRUCTURELE AANPAK

- Amvb milieukwaliteitseisen externe veiligheid transport. Met deze amvb wordt beoogd de grenswaarden voor de risico-normen langs transportroutes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen wettelijk vast te leggen. Er is echter onvoldoende inzicht in de risico's, de benodigde maatregelen om waar nodig deze risico's terug te brengen tot de wettelijk vast te leggen grenswaarden en de kosten die hieraan zijn verbonden. Er zal nader onderzoek worden uitgevoerd om dit in kaart te brengen. Omdat de amvb vanwege dit onderzoek nog enkele jaren op zich zal laten wachten, wordt eerst interim-beleid opgesteld. Begin 2003 wordt een circulaire uitgebracht die de normen voor het plaatsgebonden risico en de verantwoordingsplicht voor het groepsrisico bevatten en een aanduiding van de wettelijke kaders op grond waarvan de risico's verminderd kunnen worden. De concept AMvB zal in 2004 voor inspraak worden gepubliceerd.
- Regulering van het vervoer van gevaarlijke stoffen over spoor. Het paarse kabinet heeft de intentie uitgesproken (vastgelegd in de brief van 7 juni 2002, Tweede Kamer, vergaderjaar 2001-2002, 24611, nr. 4) om tot een regulering te komen voor de omvang van dat vervoer in relatie tot de ruimtelijke ordening in de omgeving van dat spoor. Dit als één van de instrumenten voor het verbeteren van de externe veiligheidssituatie van het vervoer van gevaarlijke stoffen over spoor. In deze opzet wordt elk baanvak in Nederland in een categorie ingedeeld en elke categorie wordt gekenmerkt door de planologische en vervoersmogelijkheden en belemmeringen die daarmee samenhangen. Dit zal leiden tot een routeverandering van stromen en op een aantal tracés tot verhoging van de frequentie van transporten met gevaarlijke stoffen. Aan de Tweede Kamer is reeds toegezegd dat voor deze tracés aanvullende maatregelen zullen worden getroffen om een voldoende veiligheidsniveau te garanderen. Het gaat hierbij om maatregelen als het verbeteren van de infrastructuur (b.v. uitplaatsen wissels, hoge kwaliteit onderhoud, extra beveiliging) en betere toegankelijkheid voor de rampenbestrijdingsdiensten.
- Verruiming van de reikwijdte van de Wet milieubeheer. Het gewenste veiligheidsniveau van het transport van gevaarlijke stoffen kan in belangrijke mate worden bereikt door bij de milieuvergunningverlening voor bepaalde inrichtingen rekening te kunnen houden met de transportrisico's, waar die zich in Nederland ook voordoen. Het betreft een aanpassing van bestaande regelgeving. De feitelijke invulling van dit instrumentarium zal gebeuren op basis van de uitkomsten van bijvoorbeeld de ketenstudies naar LPG, ammoniak en chloor, studies naar de maatschappelijke kosten en baten van bepaalde vervoersstromen etc. Een wetsontwerp zal eind 2003 in de Ministerraad worden vastgesteld.
- Wettelijke registratieplicht van risicosituaties met gevaarlijke stoffen. Dit wetsvoorstel regelt voor bevoegd gezag en voor beheerders van infrastructuur de verplichting tot registratie van risicosituaties met gevaarlijke stoffen. Het gaat om



gegevens over de externe veiligheid van inrichtingen, transportroutes en buisleidingen, die in een algemeen toegankelijk centraal register worden opgenomen. Toezending van het wetsvoorstel aan de Tweede Kamer zal nog dit jaar plaatsvinden. Inwerkingtreding is voorzien in 2003.

#### BEOORDELINGSKADER VOOR GROEPSRISICO

In de Septemberbrief externe veiligheid is aangekondigd dat in 2003 een besluit genomen zal worden over het omgaan met het groepsrisico van gevaarlijke stoffen en het mogelijk regelen daarvan in wetgeving. Ter voorbereiding hiervan is een eerste oriënterende analyse uitgevoerd naar de wijze van omgaan met het groepsrisico als begrip en normerend instrument daarbij. De ministeries van V en W en VROM voelen niet voor een harde normering van het groepsrisico.

Ten behoeve van de besluitvorming in 2003 wordt een verdere verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden om het beoordelingskader voor groepsrisico's te verbeteren. Daarbij zullen ook praktijkcases aan de orde komen. Daarnaast wordt in de ketenstudies aandacht besteed aan groepsrisico, onder andere via het in kaart brengen van kosten en baten van een aantal belangrijke risicovolle activiteiten en het onderzoeken van veiliger alternatieven. De resultaten zullen vervolgens de basis zijn voor het aangekondigde kabinetsbesluit over het omgaan met het groepsrisico in 2003. Het nieuwe beoordelingskader voor het omgaan met groepsrisico zal een fundamentele discussie met zich meebrengen over de vraag welke groepsrisico's acceptabel zijn, gelet op de maatschappelijke kosten en baten. Daarbij zijn de consequenties voor de wenselijk geachte ruimtelijke- en economische ontwikkeling van Nederland een belangrijk onderwerp.

#### KETENSTUDIES LPG, AMMONIAK EN CHLOOR

Doel van de in 2002 gestarte ketenstudies LPG, ammoniak en chloor is het zoeken naar structurele oplossingen voor externe veiligheidsknelpunten. Daarbij wordt rekening gehouden met de maatschappelijke baten van deze drie stoffen. Voor verschillende maatregelen- en instrumentenpakketten zullen de kosten en baten die gerelateerd zijn aan het realiseren van veiligheidsdoelstellingen in beeld worden gebracht. De productketens (invoer, productie, opslag, transport, gebruik etc.) van deze stoffen worden momenteel grondig in beeld gebracht. Rapportage aan de Tweede Kamer vindt plaats aan het eind van het jaar 2003. Schematisch samenvattend:

##### WET- EN REGELGEVING EN STUDIES EV

Interimbeleid milieukwaliteitseisen EV transport  
AmvB milieukwaliteitseisen EV transport  
Regulering van het vervoer van gevaarlijke stoffen over spoor  
Verruiming reikwijdte Wet Milieubeheer

##### PLANNING

begin 2003  
concept 2004 gereed  
1e concept, juni 2002 > TK  
ontwerp eind 2003

##### EERSTVERANTWOORDELIJKE

VROM  
VROM  
V en W  
VROM

Wettelijke registratieplicht van risicosituaties met gevaarlijke stoffen	2002 vastgesteld	VROM
Beoordelingskader voor groepsrisico	verkenning in 2003	VROM
Ketenstudies ammoniak, chloor en LPG	eind 2003 gereed	VROM

#### LOCATIESPECIFIEKE AANPAK

Op projectniveau wordt inmiddels nauw samengewerkt met gemeenten en provincies in de vijf nieuwe sleutelprojecten (Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, Breda, Arnhem) en projecten langs hoofdinfrastructuur in Amsterdam, Rotterdam en de Drechtsteden. Uitgangspunt daarbij is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de betrokken overheden voor het veiligheidsvraagstuk. Het doel is het bereiken van overeenstemming over het wel of niet doorgaan van de betrokken projecten gelet op de resterende risico's en de benodigde maatregelen om deze risico's in te perken. Het resultaat kan zijn dat projecten zonder meer door kunnen gaan, maar ook dat projecten zullen moeten wachten tot een structurele aanpak van de veiligheid is geregeld of dat projecten in het uiterste geval niet kunnen doorgaan.

Inmiddels is duidelijk geworden dat het transport van brandbare gassen en ammoniak van grote invloed is op overschrijdingen van de oriënterende waarde van het groepsrisico en dat een structurele aanpak van deze stromen van grote betekenis is voor deze projecten (samenhang met ketenstudies).

#### ROLVERDELING

Het Ministerie van VROM heeft een coördinerende rol. Bij VROM is daarvoor de directie Externe Veiligheid opgericht. De directie Externe Veiligheid coördineert de programma's die moeten zorgen voor bovengenoemde beleidsontwikkeling. De minister van VROM is verantwoordelijk voor de coördinatie van het externe veiligheidsbeleid als het gaat om gevaarlijke stoffen. De directie is niet voor alle regelgeving met betrekking tot het omgaan met de veiligheid van gevaarlijke stoffen het primaire aanspreekpunt. Voor de regelgeving met betrekking tot de externe veiligheid van het transport van gevaarlijke stoffen is het ministerie van Verkeer en Waterstaat de eerstverantwoordelijke. Ook is afstemming nodig met andere Ministeries op de thema's interne veiligheid (verantwoordelijkheid van SZW en BZK), preventie en rampenbestrijding (BZK).

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is trekker van Regulering van Vervoer van Gevaarlijke stoffen per Spoor (RVGS-spoor). De door V en W voorgestelde indeling van de baanvakken in 5 categorieën heeft grote consequenties voor het externe veiligheidsbeleid. De ontwikkeling van dit beleid staat nog in de beginfase. Het eerste concept is ter advisering voorgelegd aan een groot aantal instanties.

Een ander aanknopingspunt is het 'Benutten en Bouwen', een gezamenlijk project van V en W, NS, ProRail, railverkeersleiding en de goederenvervoerders. In het kader van dit project wordt een toekomstvisie ontwikkeld gericht op betere benutting

van het spoor.

#### TAAKVERDELING TEN AANZIEN VAN SPOORWEGEN

Het Rijk is primair verantwoordelijk voor het beleid voor railinfrastructurele voorzieningen en heeft zeggenschap over kwaliteit en kwantiteit, planning bekostiging en heffing voor gebruik infrastructuur. Sinds 1 januari 2003 zijn Railinfrabeheer, Railned, en Railverkeersleiding samen gegaan in de nieuwe organisatie Prorail. In deze tekst worden nog de oude namen gebruikt. In het kader van externe veiligheid zijn vooral ProRail/Railned en ProRail/Verkeersleiding van belang.

De hoofdtaken van ProRail/Railned zijn:

- toedeling van capaciteit aan vervoerders
- overheid adviseren over de capaciteitsplanning

Het streven is om primaire routes GS buiten de steden te houden. Voor secundaire en tertiaire routes is dit niet realiseerbaar. ProRail/Railned stelt reserveringen op voor toekomstig vervoer. ProRail/Railned stelt echter dat deze reserveringsgegevens in het risicobeleid niet mogen worden geïnterpreteerd als bovengrens van de maatgevende vervoersomvang in die categorie. Er kunnen zich belangrijke verschillen voordoen tussen de reserveringen en de te zijner tijd te realiseren vervoersomvang. ProRail/Railned beschikt niet over de bevoegdheden om het risico van vervoer gevaarlijke stoffen over de vrije baan te beheersen met vervoersbeperkende maatregelen. Dit kan alleen als hier wettelijke richtlijnen voor worden ontwikkeld

#### PRO RAIL/VERKEERSLEIDING

ProRail/Railned maakt de capaciteitsplanning van het vervoer tot twee weken voor tijd. Daarna neemt ProRail/Verkeersleiding deze taak over. Dit betekent dat indien een aanvraag voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen binnen twee weken voor de datum wordt ingediend, ProRail/Verkeersleiding bepaalt hoe en wanneer dat vervoer kan plaatsvinden.

#### PRORAIL/RAILINFRABEHEER

ProRail/Railinfrabeheer is de beheerder van de spoorweginfrastructuur. Dit betekent dat zij de bestaande sporen in Nederland onderhouden en nieuwe sporen aanleggen. Hieronder valt ook de aanleg en het onderhoud van stations, tunnels en spoorviaducten. Indien aanpassingen aan het spoor zouden moeten worden gedaan om de externe veiligheid te verbeteren dan moet dit met ProRail/Railinfrabeheer worden afgestemd en overeengekomen.

#### PROVINCIE ZUID HOLLAND

De provincie toetst bouwplannen en bestemmingsplannen op basis van de nota Planbeoordeling aan de richtlijnen ten

aanzien van externe veiligheid. De Provincie Zuid-Holland heeft het beleid en richtlijnen vastgelegd in het sectordocument externe veiligheid. Het Plaatsgebonden Risico wordt gehanteerd als harde grenswaarde. Als toetsingsmoment geldt het moment van ter visielegging van het bestemmingsplan. Het PR moet berekend worden op basis van het daadwerkelijke transport van gevaarlijke stoffen. Ten aanzien van het GR wordt de CHAMP-methodiek gehanteerd (zie hiervoor). Het externe veiligheidsbeleid van de Provincie Zuid-Holland richt zich enerzijds op het realiseren van een minimaal beschermingsniveau voor burgers voor risico's van gevaarlijke stoffen. Anderzijds maakt de provincie zich sterk om gevaarlijke transporten zoveel mogelijk terug te dringen en zo de ruimte voor ontwikkelingen langs het spoor te vergroten. De Provincie Zuid Holland ziet de problematiek als een gedeelde verantwoordelijkheid. Binnen de ruimte die er is kiest de provincie voor een pragmatische benadering.

#### GEMEENTEN

Gemeenten hebben drie rollen op het terrein van externe veiligheid. Zij zorgen voor veilige afstanden (contouren) om plaatsen waar productie en vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, ze stellen eisen aan gevaarlijke inrichtingen door vergunningverlening en handhaving en ze organiseren de rampenbestrijding. Zolang er nog geen wetgeving is, zijn de contouren voor bestaande situaties nog niet dwingend. Voor nieuwe situaties is dit wel het geval (zie rol provincie).

Ten aanzien van het Groepsrisico kan de gemeente zelf een afweging maken op basis van de CHAMP methodiek. Zolang gemeenten echter geen invloed uit kunnen oefenen op de bron die het risico veroorzaakt, in dit geval het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, kan deze verantwoordelijkheid nooit alleen door de gemeente worden gedragen.

In de voorgestelde RVGS-systematiek (zie hiervoor) is toetsing aan het GR alleen nodig bij baanvakken die geen begrenzing hebben aan het transport van gevaarlijke stoffen of bij baanvakken die een begrenzing hebben op de hoeveelheid van vooral brandbare vloeistoffen. Toetsing aan het GR is niet nodig op andere baanvakken waar het transport helemaal uitgesloten is of het transport van vooral gassen begrensd is.

#### RISICOANALYSE SPOORZONE GOUDA

Omdat er nieuwe cijfers over het toekomstig transport van gevaarlijke stoffen door ProRail/Railned zijn gegeven is besloten een nieuwe risicoanalyse te laten maken (Verkennde risicoanalyse stationsomgeving Gouda, DHV, juli 2002). De resultaten van deze studie toonden aan dat op dit moment (dus bij het huidige vervoer, bebouwing, functies en gebruik van het emplacement) er een vrijwaringzone is tengevolge van het PR en geen overschrijding van de oriënterende waarde van het GR. Wanneer rekening wordt gehouden met de toekomstige prognoses van het vervoer van gevaarlijke stoffen en als het

masterplan voor de Spoorzone wordt ontwikkeld, ontstaan er knelpunten voor zowel PR als GR.

#### DEELTRAJECT CENTRUM | Knelpunten Plaatsgebonden Risico

Onderzocht is waar de grens van het gebied ligt ten opzichte van het spoor waarbinnen geen kwetsbare bestemmingen mogen worden ontwikkeld. Hierbij wordt gekeken naar het aantal goederentreinen dat Gouda gaat passeren (prognose 2010) en hoe groot de kans bestaat dat een dergelijke trein verongelukt. Dit is onder andere afhankelijk van het aantal wissels dat een trein moet passeren. De resultaten van het onderzoek ten aanzien van het individuele risico zijn in de onderstaande tabel te lezen. Uitgaande van de bovenstaande cijfers betekent dat er binnen een zone van 17 meter aan weerszijden van de spoorbaan geen nieuwbouw van kwetsbare bestemmingen mag ontstaan. Op basis van de prognoses van ProRail/Railned is de verwachting dat de contour in de toekomstige situatie groter wordt.

#### POSITIE VAN DE PR CONTOUR IN METERS TOT BUITENSTE SPOORASSEN VOLGENS DHV RAPPORT:

	10-6	10-7	10-8
Huidig vervoer traject B-D	17	160	600
Toekomstig vervoer traject B-D	24	110	700

#### KNELPUNTEN GROEPSRISICO

In onderstaande tabel zijn de berekeningen voor het Groepsrisico weergegeven. Als de waarde groter is dan 1,0 dan is er sprake van overschrijding. Zowel bij de huidige als bij de toekomstige transportaantallen wordt de oriënterende waarde van het Groepsrisico bij de huidige ruimtelijke situatie niet overschreden. Echter na de realisatie van het masterplan wordt zowel bij het huidige als toekomstige vervoer de oriënterende waarde overschreden.

SCENARIO	FACTOR (ORIËNTERENDE WAARDE)	NORMOVERSCHRIJDING
Huidige situatie, huidige transporten	0,32	nee
Huidige situatie, reserveringen RAILNED	0,24	nee
Masterplan, huidige transporten	2,23	ja
Masterplan, reserveringen RAILNED	1,84	ja

#### DEELTRAJECT RIJNGOUWELIJN

Uit aanvullend onderzoek is gebleken dat voor het traject RijnGouweLijn, zowel in de huidige als de toekomstige situatie de PR-contour minder dan 10 meter is. Ook wordt de oriënterende waarde voor het groepsrisico niet overschreden. Op basis

van de uitgevoerde risicoanalyse zijn er geen belemmeringen voor ontwikkeling van de Spoorzone langs de RijnGouweLijn. Dit wordt veroorzaakt doordat op dit traject op dit moment helemaal geen gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Er is wel een reservering gemaakt door ProRail/Railned voor toekomstig vervoer, maar deze is veel lager dan de reserveringen voor het transport op de lijn Rotterdam-Gouda. Ook neemt de kans op een ongeval af doordat op dit traject minder wissels zijn.

#### VRAGEN, DISCUSSIEPUNTEN EN ONZEKERHEDEN | Betekenis van de reserveringscijfers

De vraag is welke betekenis toegekend moeten worden aan de prognoses van ProRail/Railned. Zoals onder hierboven is vermeld mogen deze cijfers niet als bovengrens worden gehanteerd. Zolang er geen plafond worden vastgesteld (RVGS-spoor) heeft de gemeente geen enkele garantie voor de omvang van transporten in de toekomst. De reserveringscijfers geven alleen een mogelijke trend weer en kunnen wel worden gebruikt bij de beoordeling van het groepsrisico.

#### PR-VEILIGHEIDSZONE

Uit de recente risicoanalyse wordt de PR-veiligheidszone berekend op 17 meter uit het buitenste spoor. Het grootste deel van het goederenvervoer gaat echter over het middelste spoor. Alleen omdat hier wel eens van afgeweken kan worden wordt door de railverkeersleiding veiligheidshalve het buitenste spoor aangenomen. De Provincie Zuid-Holland hanteert dit dan ook als uitgangspunt. Deze systematiek wordt echter niet overal op dezelfde wijze gehanteerd.

De vraag is echter of in de risicoberekening niet beter uitgegaan kan worden van de feitelijke situatie door middel van een procentuele verdeling over de verschillende sporen. Aanvullende informatie en berekeningen kunnen hier wellicht uitsluitel over geven. Het is van belang om de Provincie Zuid-Holland bij deze discussie te betrekken.

Daarnaast is er sprake van een veiligheidszone van 30 meter voor baanvakken in categorie 1 en 2a op basis van de notitie Regulering Vervoer Gevaarlijke Stoffen per spoor (RGVS-spoor) van V en W. In categorie 2b is er nog wel transport van gevaarlijke stoffen, maar het transport is zodanig begrensd dat er geen PR-veiligheidszone is. Het is nog niet duidelijk in welke categorie Gouda valt. De voor cat. 1 en 2a voorgestelde 30 meterzone wordt berekend vanuit de buitenste spooras.

Waarschijnlijk zal het traject RijnGouweLijn in een categorie vallen waar geen ruimtelijke beperkingen gelden aan weerszijden van de spoorbaan. Ook hier is nog geen duidelijkheid over. Gemeenten en provincie en andere belanghebbenden kunnen er op aandringen dat voor het traject van de RGL op basis van de voorliggende plannen wordt besloten om hier ook in de toekomst geen vervoer van gevaarlijke stoffen toe te laten.

#### OVERSCHRIJDING GROEPSRISICO

Bij realisering van het masterplan is er sprake van overschrijding van het groepsrisico met ongeveer een factor 2. Bij de

beoordeling van risico's is de vraag aan de orde welke omvang van een ramp aanvaardbaar is, gegeven de kans daarop. Het gaat daarbij uiteindelijk om een politieke afweging van de risico's tegen de maatschappelijke baten en andere kosten van een risicovolle activiteit. Om die beoordeling te maken is een brede blik nodig. Ook is het belangrijk dat dit in gezamenlijkheid gebeurt door gemeente, provincie en rijk en dat zij gezamenlijk de politieke verantwoordelijkheid willen dragen. Openheid naar inwoners van Gouda en draagvlak voor de uiteindelijke keuze is daarbij onmisbaar.

Wat vinden we een aanvaardbaar risico? Een eerste aanzet voor deze discussie is gegeven op de participatie bijeenkomst over de Spoorzone op 11 november 2002. Een goed hulpmiddel om het onderwerp verder handen en voeten te geven is de eerder genoemde CHAMP methodiek. Daarnaast zal het Rijk in 2003 een beoordelingskader uitbrengen voor het Groepsrisico, wellicht gebaseerd op dezelfde methodiek.

Een andere invalshoek is om het groepsrisico niet zozeer te koppelen aan de plannen voor de Spoorzone maar te beschouwen voor de hele stad. Een opgave van het gemeentebestuur zou kunnen zijn: Hoe zorgen we ervoor dat de risico's voor de inwoners van Gouda niet toenemen en misschien in de toekomst zelfs verkleinen. Er kan dan een koppeling worden gemaakt naar het landelijke project 'risico-inventarisatie'. Doel van het project is dat voor 2004 gemeenten bekend zijn met risicoveroorzakende inrichtingen, transportroutes en andere situaties veroorzaakt door gevaarlijke stoffen binnen hun grenzen. In de regio Midden-Holland wordt dit project uitgevoerd onder regie van het regio-overleg ambtenaren rampenbestrijding/ openbare veiligheid. Op basis van de risico-inventarisatie kan gericht beleid worden ontwikkeld om risico's te beheersen en/ of te verkleinen.

#### OPLOSSINGSRICHTINGEN

De zogenaamde 'spoorbundel' die door verschillende belanghebbenden is opgesteld in het kader van het project Spoorzone Dordrecht geeft weer, wat voor typen maatregelen kunnen worden genomen om risico's te verkleinen en welk effect hiervan wordt verwacht. De maatregelen kunnen betrekking hebben op het voorkomen van een incident of op het beperken van de effecten van een incident. Er wordt onderscheid gemaakt in 4 typen maatregelen:

#### TRANSPORT VAN GEVAARLIJKE STOFFEN

Het risico van een ongeval/ramp kan worden beperkt door het transport te verminderen, bloktreinen te gebruiken en de goederentreinen om te leiden, waardoor deze niet meer door binnenstedelijke gebieden rijden. Deze maatregelen hebben grote (maatschappelijke) gevolgen die op korte termijn niet realiseerbaar lijken. Daarnaast kan getracht worden een ongeluk/ontsporing van een trein zo veel mogelijk te voorkomen. Dit betekent dat maatregelen aan het spoor moeten worden

getroffen. Hierbij kan gedacht worden aan het verminderen van wissels, het toewijzen van een 'dedicated' spoor of het aanleggen van ontspringgeleiding, waardoor treinen niet meer kunnen ontsporen.

Voor de Spoorzone Gouda zou het gewenst zijn dat de spoorlijn waarover de RijnGouwelijn gaat, aangewezen wordt als 'dedicated' spoor waarover alleen nog maar personenvervoer mag plaatsvinden. De risicocontour zou hierdoor een aantal meters opschuiven waardoor aan de noordzijde van het station meer ruimte komt voor ontwikkeling. Het is zelfs mogelijk dat de RijnGouwelijn een ander tracé gaat volgen (parallel) aan de Jamessingel en dat spoor 11 helemaal wordt opgeheven. Als deze maatregel gecombineerd wordt met verwijdering van wissels draagt dit nog meer bij aan verkleining van de risico's. De aanleg van ontspringgeleiding is ook een interessante maatregel. De kosten en het effect van deze maatregel zullen verder moeten worden onderzocht.

#### RUIMTELIJKE ORDENING

Het risico kan ook verminderd door binnen bepaalde contouren rondom het spoor geen nieuwe vastgoedontwikkelingen te laten plaatsvinden. Daarnaast kan overwogen worden alleen niet-kwetsbare bestemmingen te ontwikkelen zoals parkeergarages. Ook is het mogelijk om maatregelen te nemen aan de gebouwen zelf die bijdragen aan verkleining van het risico, bijvoorbeeld gevels die extra brandwerend zijn. Bij de Spoorzone Gouda is er maar weinig voor stedelijke ontwikkeling omdat het zeker aan de noordzijde gaat om een smalle strook (30- 40 meter). Nadere studie zal uit moeten wijzen welke maatregelen haalbaar zijn.

#### REPRESSIE

Dit type maatregelen is er op gericht de gevolgen zo klein mogelijk te maken als er een ongeval/ramp gebeurt. Dit kan gerealiseerd worden door aanpassingen aan de bebouwing zoals brandwerende functies en rookvrije vluchtwegen. Daarnaast moet gedacht worden aan een goede bereikbaarheid van het gebied waar het ongeluk of de ramp plaats vindt. Er moet onder andere voldoende bluswater beschikbaar zijn. Deze en andere maatregelen zullen goed omschreven moeten worden in een rampenbestrijdingsplan

#### RISICOBENADERING

Deze laatste categorie is niet een echte maatregel, maar een risicoberekening. Daarbij wordt nagegaan welke factor veel invloed heeft in de risicoberekening. Indien dit bekend is zal gezocht moeten worden naar maatregelen om deze factor te minimaliseren. Voor de Spoorzone Gouda is uitgezocht welke stoffen maatgevend zijn voor de risico's. Dit staat weergegeven in onderstaand schema.



BIJ REALISERING MASTERPLAN	STOFFEN DIE MAATGEVEND ZIJN VOOR HET RISICO IN DE HUIDIGE SITUATIE	STOFFEN DIE MAATGEVEND ZIJN VOOR HET RISICO BIJ DE TOEKOMSTIGE TRANSPORTCIJFERS
Plaatsgebonden risico	Brandbare vloeistoffen en giftige vloeistoffen (± 30%)	Brandbare vloeistoffen
Groepsrisico	Brandbare vloeistoffen en brandbare gassen (± 50-50)	Brandbare vloeistoffen en brandbare gassen (± 50-50)

Dit verklaart meteen waarom vermindering van de chloortransporten geen effect heeft op de risicoberekeningen. Chloor is niet maatgevend voor de risico's. De situatie voor Gouda is echter toch relatief gunstig omdat de risico's vooral veroorzaakt worden door brandbare vloeistoffen. Deze risico's kunnen verkleind worden met technische maatregelen. Voor brandbare gassen geldt dat het terugdringen van deze risico's veel moeilijker is.

## CONCLUSIES EN VERVOLGACTIVITEITEN

Uit het voorgaande blijkt dat de externe veiligheid wel beperkingen oplegt aan de plannen rond de Spoorzone, maar dat er waarschijnlijk nog voldoende ruimte overblijft voor ontwikkelingen als de gemeente en NS Vastgoed hier op een verantwoorde wijze mee omgaan. Wel moet onderscheid gemaakt te worden tussen het deeltraject RijnGouweLijn en het deeltraject centrum. Dat er voorlopig nog onzekerheden rond het onderwerp externe veiligheid blijft bestaan, is een gegeven. Er zal daarom nauw met de provincie opgetrokken worden om gezamenlijk een jatwerkoplossing te vinden voor de Goudse situatie.

## OMGAAN MET ONZEKERHEDEN

We zullen nauwgezet de ontwikkelingen volgen in wet- en regelgeving en waar mogelijk invloed uitoefenen door te wijzen op de consequenties van het gevoerde beleid op lokaal niveau. Met name het RVGS-spoor kan aanzienlijke gevolgen hebben voor de contour die bij de planontwikkeling wordt gehanteerd. Daarnaast zullen we de ontwikkelingen volgen rond de specifieke locaties die met dezelfde problematiek te maken hebben. Er zijn nauwe contacten met de gemeente Rotterdam. Ook zijn er contacten met de gemeenten Woerden, Dordrecht en Almere. Alle beschikbare kennis en informatie wordt benut.

## DEELTRAJECT RIJNGOUWELIJN

De inspanning zal er op gericht zijn om dit traject ook in de toekomst te vrijwaren van het transport van gevaarlijke stoffen.

Daarbij zal vooral gewezen worden op de ruimtelijke potenties die benut kunnen worden langs de RijnGouweLijn en de belangen die daar aan gekoppeld zijn.

#### DEELTRAJECT CENTRUM

Op basis van de hierboven beschreven oplossingsrichtingen zal bekeken worden welke oplossingen kansrijk zijn en nader onderzocht kunnen worden. Daarnaast kan bij de verdere planontwikkeling al rekening worden gehouden met verschillende scenario's ten aanzien van de ligging van de PR-veiligheidszone.

#### OMGAAN MET GROEPSRISICO

Bij de beoordeling van het groepsrisico zal de CHAMP-methodiek als uitgangspunt worden genomen. Hierbij wordt een integrale afweging gemaakt. Als er nieuwe inzichten ontstaan op basis van het beoordelingskader groepsrisico dat door het rijk wordt ontwikkeld zullen die meegenomen worden.

## COLOFON

Dit is een uitgave van de Gemeente Gouda en NS in het kader van het project SPOORZONE GOUDA

### TEKSTEN

Johan Buurman, Eddy Le Couvreur, Judith van Gilst, Leon van Hoof, Judith de Kok, Susan van de Laak, Yvonne Lentz, Heleen van Praag, Cees van Splunder, Carole Vermolen.

### EINDREDACTIE

Judith de Kok.

### COMMUNICATIEADVIES

Judith van Gilst, Marlo de Kat.

Met dank aan Corrie Kammeraat

### CONCEPT EN ONTWERP

Made of Man, visual indentity under construction, Rotterdam

### BEELDEN

NS, Stedenbouwkundig plan van de Architecten Cie, Amsterdam 1999, Gemeente Gouda, Collider, Den Haag, John van Meeteren, Made of Man, Rotterdam.

### DRUKWERK

Drukkzaken, Rotterdam

INFORMATIE SPOORZONE GOUDA, 0182-588 295, Corrie Kammeraat

dendheid is daarom geboden. Een goede inpassing van (dag)licht, verlichting, vrije hoogte, overzichtelijkheid etc. is belangrijk voor het realiseren van een sociaal veilige stationsomgeving. Het station moet een duidelijk gezicht naar de omgeving hebben. NS is daarom van mening dat reizigers voorzieningen in de buurt van het station bij voorkeur niet moeten worden overkapt.



gemeente  
gouda