

Opties voor verkeersoplossingen Zuidelijk stationsgebied

1. Inleiding

De vernieuwing van het zuidelijk stationsgebied moet gepaard gaan met een goede verkeersafwikkeling. Het moet een aangename ontvangstruimte worden voor bezoekers, “onze gasten”, die met het openbaar vervoer in Gouda aankomen. Maar ook moet het een aangenaam gebied zijn voor Gouwenaars die dagelijks van het gebied gebruik maken: als forens, als bewoner, om te werken of winkelen, de kerk te bezoeken of op weg naar een bestemming elders. Dat vraagt om het maken van keuzen over de rol van voetgangers, fietsers, bussen en auto's in het gebied. Daarbij moet de verbetering van de verkeerssituatie in het stationsgebied niet ten koste gaan van de leefbaarheid van de aangrenzende buurten, maar bij voorkeur ook daar een verbetering betekenen. Een definitieve verkeerstructuur kan pas worden vastgesteld als er meer duidelijkheid is over de gewenste herontwikkeling van het Zuidelijk stationsgebied. Dan is ook een cijfermatige beoordeling mogelijk van de verkeersafwikkeling, van de te verwachten knelpunten en oplossingen daarvoor. Wel is het mogelijk in deze fase de meest kansrijke opties op hoofdlijnen te verkennen en de voor- en nadelen te benoemen. Deze notitie probeert de twee beste opties te beargumenteren. Het gaat hierbij om de beste optie met het behoud van het busstation aan de Zuidzijde en de beste optie met verplaatsing van het busstation naar de Noordzijde van het station. Voor deze werkwijze is gekozen omdat op dit moment nog niet duidelijk is of het busstation verplaatst zal worden.

2. Aanpak

2.1 Knelpunten huidige situatie

Allereerst is gekeken naar de knelpunten die in de huidige situatie in het Zuidelijk stationsgebied worden ervaren. Deze knelpunten zijn voortgekomen uit de bewonersavond op 6 november 2013. De knelpunten die momenteel worden ervaren zijn:

- Er is een gevoel van onveiligheid op met name het Stationsplein, door de onoverzichtelijke verkeerssituatie met kruisingen en veel gemengd verkeer met voetgangers, fietsers, auto's en bussen. Fietsers en voetgangers ervaren oversteken als gevaarlijk, voorrang op zebrapaden wordt door sneller verkeer genegeerd
- Gemotoriseerd verkeer domineert het gebied
- Er is geen duidelijke looproute voor voetgangers van het station naar het oude centrum
- De oversteek voor voetgangers over het Kleiwegplein is een barrière (kruisen van meerdere rijrichtingen en wachttijden)
- De vele geparkeerde fietsen geven een rommelig aanzicht en zijn een hindernis voor voetgangers
- Vredetest en Noothoven van Goorstraat/Stationsplein vormen een barrière voor voetgangers (en fietsers) om de “driehoek” (kerk en winkels) te bereiken (kruisen van twee rijrichtingen met druk verkeer op een onoverzichtelijk en breed kruispunt).

- Een aanzienlijk deel van het verkeersaanbod is doorgaand (sluip)verkeer¹ zonder bestemming in het gebied zelf. Dit verkeer gebruikt de route door woonbuurten (Nieuwe Park en Kadebuurt) als alternatief voor de wijkontsluitingswegen;
- Het Kleiwegplein is vertragend in de verkeerafwikkeling omdat er vijf wegen op uitkomen, in alle richtingen kan worden afgeslagen en waar mogelijk voorgesorteerd en er veel voetgangers en fietsers vanuit al die richtingen oversteken.
- De trottoirs in de Vredebest en Spoorstraat zijn smal en rommelig en bevatten barrières voor voetgangers
- Er is een gevoel van sociale onveiligheid door de verwaarloosde en rommelige inrichting, afval (drankflessen in bossages) op straat, ingang naar parkeerterrein ABNAMRO
- Er staan overal auto's geparkeerd, hetgeen het straatbeeld ontsiert en de doorgang voor voetgangers en fiets bemoeilijkt.

2.2 Gewenste karakter van het gebied

Tevens is het gewenste karakter van het gebied benoemt. Dit is als volgt omschreven:

- Het stationsgebied is, als goed functionerend OV-knooppunt voor treinen en bussen, de ontvangstruimte van de stad: er moet een goede en veilige verbinding zijn tussen station en oude centrum voor voetgangers en fietsers via de Vredebest. Het gebied is zo verkeersluw als mogelijk
- De ontvangstruimte van de stad is een aangenaam verblijfsgebied en heeft een goede leefbaarheid
- Een goede leefbaarheid in de ontvangstruime van de stad is niet verenigbaar met commerciële ontwikkelingen die door hun grootschaligheid gericht zijn op aantrekken van veel verkeer in het gebied zelf
- De ontvangstruimte van de stad moet zich kenmerken door gemengde kleinschalige functies ("menselijke maat") met accent op wonen, kleine en eventueel middelgrote winkels en horeca in een historische omgeving. Grootschalige nieuwe kantoren zijn niet gewenst, wel kan er ruimte zijn voor flexibele werkplekken en ontmoeten (vergaderlocatie), gekoppeld aan het openbaar vervoer knooppunt
- Het parkeerprobleem voor fietsen (stationsplein) vraagt met prioriteit om een oplossing. De vele fietsen voor het station belemmeren de doorgang, hebben een rommelige aanblik en tasten de waarde van het gebied als verblijfsgebied aan
- Verbeteren van de verkeersafwikkeling op het Kleiwegplein voor autoverkeer is gewenst.
- De barrièrewerking van het Kleiwegplein voor voetgangers (Vredebest – oude centrum) moet zoveel mogelijk worden opgeheven.
- Een goede bereikbaarheid van het stationsgebied en de wijken Nieuwe Park en Kadebuurt is gewenst
- Doorgaand (sluip)verkeer door de Kadebuurt en Nieuwe park wordt zoveel mogelijk tegengaan.

¹ In oktober 2004 is in opdracht van de gemeente een kentekenonderzoek uitgevoerd in Nieuwe Park, Kadebuurt en de Karnemelksloot. Het hoogste percentage doorgaand verkeer voor Nieuwe Park was verkeer, dat bij de Nieuwe Gouwe O.Z. het v Bergen IJzendoornpark in reed (ca 85%) en voor de Kadebuurt verkeer dat bij de AG de Vrijbrug uit reed (ca 70%). Zo'n 47% van het verkeer dat bij de AG de Vrijbrug de Kadebuurt verlaat was er bij de Nieuwe Gouwe O.Z. ingereden.

- De leefbaarheid in de wijken als gevolg van (eventuele) verplaatsing van verkeersstromen naar andere straten moet behouden blijven.

2.3 Criteria waarop opties worden beoordeeld

Uit de ervaren knelpunten in de huidige situatie en uit het gewenste karakter van het Zuidelijk stationsgebied zijn criteria afgeleid. De voor- en nadelen van de onderzochte opties voor de verkeersafwikkeling zijn kwalitatief beoordeeld aan de hand van deze criteria. De criteria zijn:

- Verbinding station en centrum (voetgangers en fietsers):
 - Duidelijke verbinding tussen station en oude centrum voor voetgangers
 - Verkeerveilige verbinding voor voetgangers en fietsers tussen station en oude centrum
 - Opheffen van barrièrewerking van het Kleiwegplein voor voetgangers
 - Verbeteren oversteekbaarheid Noothoven v. Goorstraat/Stationsplein voor voetgangers, tbv betere bereikbaarheid van de “driehoek” (winkels, huizen)
 - Verbinding station – centrum voor buspassagiers
- Leefbaarheid:
 - Verkeersluw Stationsplein en Vredebest
 - Oplossen van het parkeerprobleem van de fietsen
 - De mogelijkheid om een kwalitatief goed verblijfsgebied te realiseren met een goede sociale veiligheid
 - Behoud leefbaarheid woonwijken Nieuwe Park en Kadebuurt als gevolg van verplaatsen van verkeer
- Bereikbaarheid voor autoverkeer
 - “driehoek” (kerk, winkels/huizen)
 - station
 - van Bergen IJzendoornpark
 - Crabethstraat
 - Crabethpark
 - Kadebuurt
 - parkeerplaatsen
 - verkeersafwikkeling Kleiwegplein
- Tegengaan doorgaand (sluip) verkeer in woonwijken
 - Nieuwe park
 - Kadebuurt

3. De opties

Na een voorselectie zijn vier opties voor de verkeersafwikkeling onderzocht. Het gaat om twee opties met het behoud van het busstation aan de Zuidzijde en twee opties met verplaatsing van het busstation naar de Noordzijde van het station.

3.1 Kenmerken van de opties met het busstation aan de zuidzijde

Er zijn twee realistische opties bekeken waarbij het busstation gehandhaafd blijft aan de zuidzijde van het station:

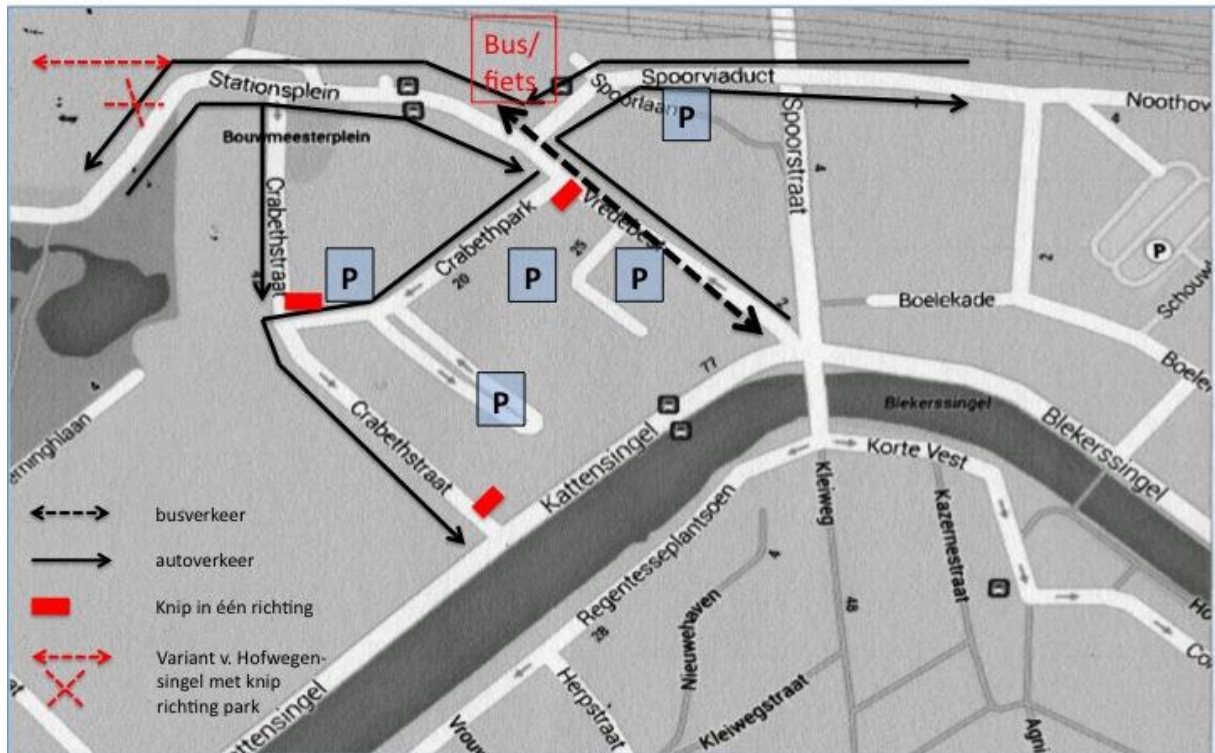
- Optie 1 busstation Zuid: handhaven van de huidige situatie
- Optie 2 busstation Zuid: autovrij stationsplein met “knippen” voor autoverkeer

3.1.1. Optie 1 busstation Zuid: handhaven van de huidige situatie

Deze optie heeft de volgende kenmerken:

- De verkeerssituatie verandert niet. Fietsen kunnen alle straten in 2 richtingen rijden.
- Aanpassingen beperken zich tot een andere bestrating en inrichting van het gebied, waarin wordt benadrukt dat auto- en busverkeer te gast is bij voetgangers en fietsers. De snelheid van het auto- en busverkeer wordt afgeremd.
- Fietsers kunnen alle straten in 2 richtingen blijven gebruiken, incl. Vredebest
- Door aanpassingen van oversteekplaatsen en trottoirs, bestrating en verlichting wordt zoveel mogelijk de route voor voetgangers van het station naar het oude centrum gemarkeerd.
- Als variant kan de van Hofwegensingel worden gerealiseerd, in combinatie met het afsluiten van het verkeer richting het park. Daarmee blijft de ontsluiting van de Kadebuurt optimaal, terwijl het doorgaand verkeer in het park en in de Crabethstraat wordt geweerd. Deze variant is kostbaar (voorlopige inschatting 5-10 miljoen) en vereist medewerking van en medefinanciering door Bunnik Logistics, in combinatie met de te ontwikkelen kantoorvilla's door Bunnik.
- Voor fietsen moet een nieuwe stalling worden geplaatst. Er zijn 3000 plekken nodig, waarvan 300 in bestaande rekken (westkant station) gehandhaafd kunnen worden. Bij toepassen van etagerekken (twee lagen) zijn er voor de 2700 overige benodigde plekken twee opties (gegevens prorail):
 - *Etagerekken (onbewaakt) langs spoor*: er is ca. 2500 m² grondoppervlakte nodig. Kosten bedragen voor een etagerek ca. 400-650 euro. Totale kosten bedragen dan ca. 1,1 – 1,8 miljoen euro, waarvan Rijk en Provincie/gemeente 50% moeten bekostigen. Probleem bij deze optie is het ruimtegebrek op straatniveau, zodat het busstation anders moet worden ingericht. De kosten daarvan zijn niet bekend. Of de aanwezige ruimte daarvoor voldoende is, is twijfelachtig en moet onderzocht worden. Waarschijnlijk is de ruimte alleen voldoende als fietsenstalling en busstation als één geheel in twee lagen (dubbelgebruik ruimte) worden gerealiseerd. Ook moet een veilige fietsroute van en naar de stalling worden gerealiseerd, langs het busstation
 - *Fietsen op het dak van het station*: de inschatting is dat de Rijksspoorbouwmeester hiermee akkoord gaat bij ontbreken van alternatieven. De kosten bedragen ca. 8-9 miljoen, waarvan provincie en gemeente ca. 50% moeten bijdragen. Bij de totale kosten is inbegrepen het vergroten van de stationshal om de benodigde oppervlakte te realiseren.

Figuur 1: Optie 1: busstation Zuid, handhaven van de huidige situatie



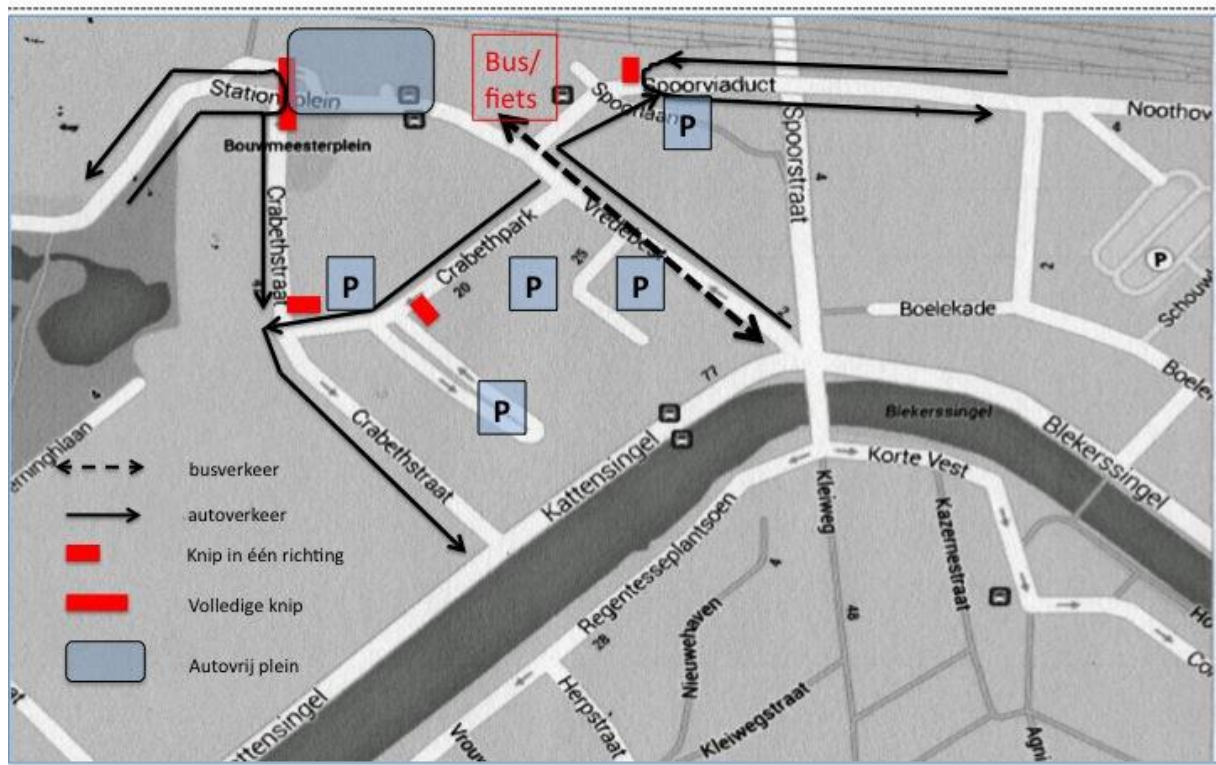
3.1.2 Optie 2 busstation Zuid: autovrij stationsplein met “knippen” voor autoverkeer

Deze optie heeft de volgende kenmerken:

- Busstation blijft gehandhaafd. Bussen rijden in twee richtingen door Vredebest
- Er is een volledige knip voor autoverkeer ter hoogte van de Goudse verzekeringen. Daar wordt een autovrij Stationsplein gerealiseerd.
- Er is een knip voor autoverkeer vanuit de Kadebuurt ter hoogte van de Spoorlaan in één rijrichting (zie afbeelding). Uitgaand verkeer uit Kadebuurt is niet mogelijk via Noothoven van Goorstraat en Stationsplein. Er blijft wel ingaand verkeer mogelijk naar Noothoven van Goorstraat/Kadebuurt via de Vredebest (dit verkeer hoeft dus niet via de Boelekade de Kadebuurt in). De kerk blijft bereikbaar via Vredebest. Uitgaand verkeer vanaf de parkeerplaats bij de Spoorlaan gaat via de Kadebuurt. Overwogen kan worden dit uitgaande verkeer via Vredebest af te wikkelen tijdens kerkdiensten.
- Het wegprofiel van de Vredebest kan door het behoud van de bussen in twee richtingen niet worden aangepast. Wel kunnen de parkeerplaatsen worden verwijderd zodat een breder trottoir kan worden gerealiseerd. Het wegprofiel bij het Stationsplein (voor de kerk) kan eveneens worden versmald (1 richting verdwijnt), zodat de oversteek voor voetgangers naar de “driehoek” (kerk/winkels/woningen) kan worden verbeterd.
- 1-richting verkeer vanuit het van Bergen IJzendoornpark via de Crabethstraat naar de Kattensingel blijft gehandhaafd.
- Fietsers kunnen alle straten in 2 richtingen blijven gebruiken, incl. Vredebest

- Om de Goudse, de ABNAMRO en de parkeerplaatsen bij het Crabethpark bereikbaar te houden kan dat verkeer via de Vredebest inrijden, zoals in de huidige situatie het geval is. Het verkeer gaat via Crabethpark en Crabethstraat weer het gebied uit.
- In deze optie is het realiseren van de Hofwegensingel die wordt doorgetrokken naar het station niet zinvol om verkeer van en naar de Kadebuurt af te wikkelen. Er is immers een knip gerealiseerd. Wel kan overwogen worden een parkeerplaats op het Lombokterrein te realiseren voor bestemmingsverkeer, bereikbaar via een niet doorgetrokken van Hofwegensingel die de geplande kantoorvilla's van het Lombokterrein ontsluit
- Voor de fietsenstalling gelden dezelfde wijzigingen als bij optie 1 Zuid.
- Bevoorradingsverkeer kan via de Vredebest in en uit rijden ten behoeve van het gebied zelf net als in de huidige situatie. Ontheffing met venstertijden over het plein naar Lombok, voor zover nodig, is een optie.

Figuur 2: Optie 2: busstation Zuid, autovrij stationsplein met “knippen” voor autoverkeer



3.2 Kenmerken van de opties met het busstation aan de Noordzijde

Er zijn twee opties bekeken waarbij het busstation wordt verplaatst naar de noordzijde van het station:

- Optie 3 busstation Noord: verkeersluw Vredebest zonder “knippen” voor autoverkeer

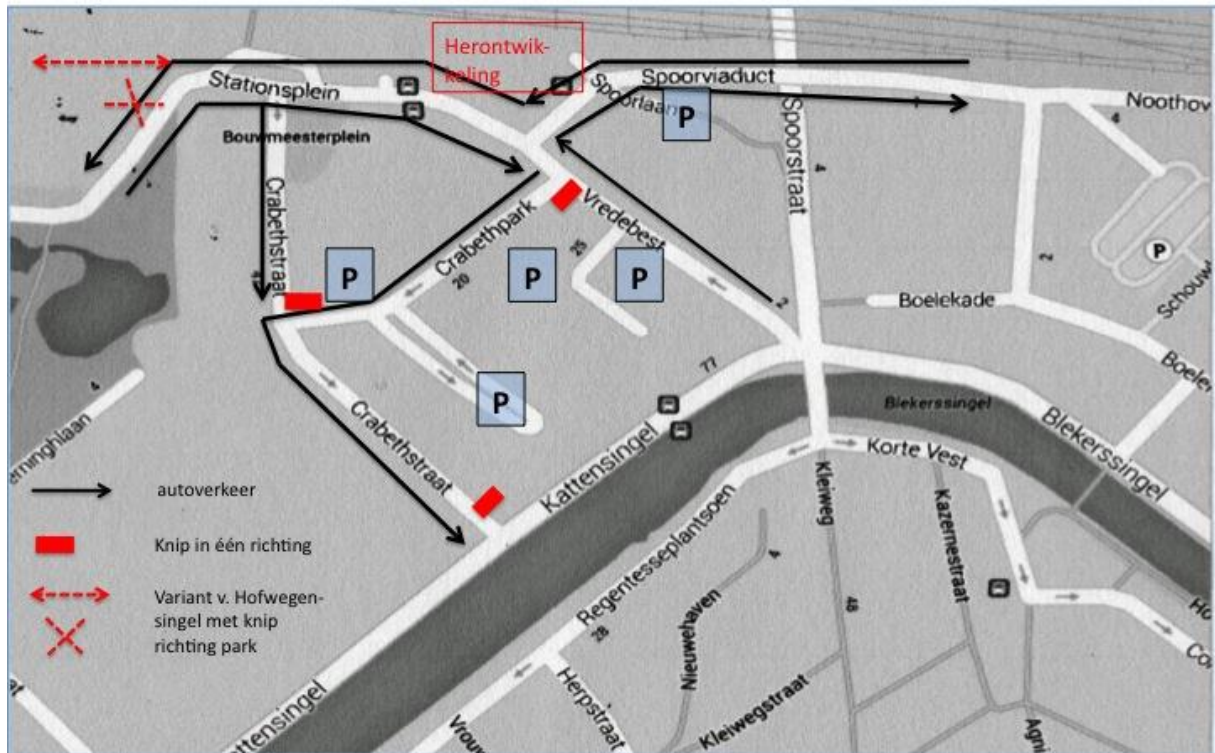
- Optie 4 busstation Noord: autovrij stationsplein en verkeersluw Vredebest met “knippen” voor autoverkeer

3.2.1. Optie 3 busstation Noord: verkeersluw Vredebest zonder “knippen” autoverkeer

Deze optie heeft de volgende kenmerken:

- Het busstation gaat naar de Noordzijde. De kosten van het verplaatsen van het busstation naar de Noordzijde zijn eerder geraamd op ca. 2 miljoen euro.
- Vredebest wordt verkeersluw door het verdwijnen van de bussen. Er blijft wel ingaand verkeer mogelijk (1-richtingverkeer) naar Noothoven van Goorstraat/Kadebuurt via de Vredebest. De kerk blijft bereikbaar via Vredebest.
- Om de Goudse, de ABNAMRO en de parkeerplaatsen bij het Crabethpark bereikbaar te houden kan dat verkeer via de Vredebest inrijden, zoals in de huidige situatie het geval is. Het verkeer gaat via Crabethpark en Crabethstraat weer het gebied uit. Eventueel kan er voor worden gekozen de Vredebest volledig verkeersvrij te maken. De kerk en de Kadebuurt zijn in dat geval alleen nog bereikbaar via het van Bergen IJzendoornpark. Bij een volledig autovrije Vredebest wordt het Crabethpark minder goed bereikbaar. Om de bereikbaarheid goed te houden kan er dan voor worden gekozen de Crabethstraat deels 2-richtingverkeer te maken (tussen Kattensingel en Goudse verzekeringen). De Crabethstraat krijgt dan meer verkeer.
- Fietsers kunnen alle straten in 2 richtingen blijven gebruiken, incl. Vredebest
- Aanpassingen van het wegprofiel en de inrichting van de Vredebest zijn mogelijk. Er ontstaat een brede voetgangerszone, in combinatie met een versmald wegprofiel (1-richtingverkeer, auto's te gast) en fietsen in beide richtingen. De parkeerplaatsen op de Vredebest kunnen worden verwijderd voor een betere kwaliteit van het straatbeeld.
- Deze optie moet gepaard gaan met herontwikkeling van de locatie van het busstation. In ieder geval ontstaat daardoor voldoende ruimte voor een fietsenstalling (2500 m² is daarvoor nodig)
- In deze optie is het realiseren van de van Hofwegensingel die wordt doorgetrokken naar het station een zinvolle variant, waarmee sluipverkeer door het van Bergen IJzendoornpark, de Crabethstraat en het Crabethpark wordt tegengegaan.
- Bevoorradersverkeer kan via de Vredebest in rijden ten behoeve van het gebied zelf net als in de huidige situatie. Uitgaand bevoorradersverkeer kan via het van Bergen IJzendoornpark of de Crabethstraat rijden. Ontheffing met venstertijden de Vredebest is daarvoor ook een optie.

Figuur 3: Optie 3: busstation Noord, verkeersluw Vredebest zonder “knippen” autoverkeer



3.2.2. Optie 4 busstation Noord: autovrij stationsplein en verkeersluw Vredebest met “knippen” autoverkeer

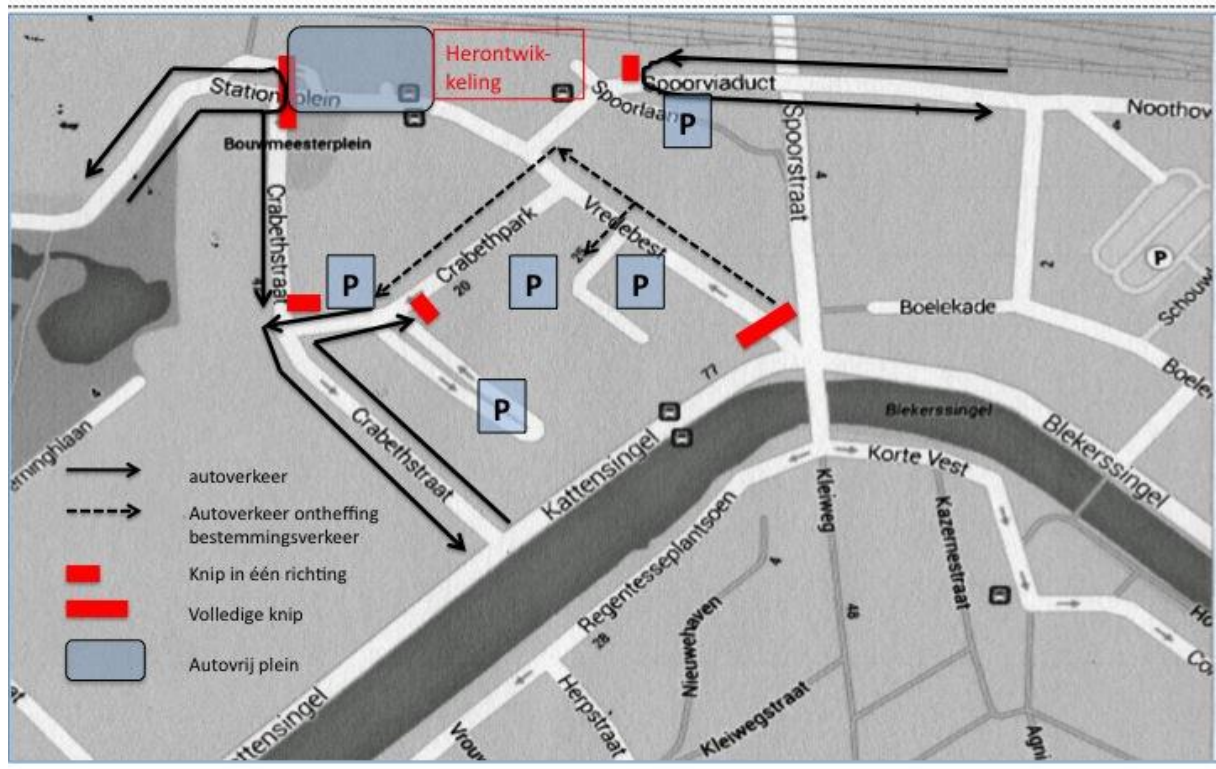
Deze optie heeft de volgende kenmerken:

- Het busstation gaat de naar de Noordzijde (zie optie 3).
- Er is een volledige knip voor autoverkeer ter hoogte van de Goudse verzekeringen. Daar wordt een autovrij stationsplein gerealiseerd.
- Er is een volledige knip voor autoverkeer vanuit de Kadebuurt ter hoogte van de Spoorlaan. De kerk is bereikbaar via de Kadebuurt. (Overwogen kan worden verkeer voor de kerk tijdens diensten via Vredebest, Crabethpark en Crabethstraat af te wikkelen)
- Vredebest wordt autovrij. In combinatie met de knip bij de Goudse verzekeringen maakt dat de bereikbaarheid van de Kadebuurt en het Crabethpark problematisch. In ieder geval zal dan een deel van de Crabethstraat (tussen Kattensingel en Goudse verzekeringen) 2-richtingverkeer moeten worden om het Crabethpark enigszins bereikbaar te houden. Dit is geen ideale oplossing voor het Crabethpark. Voor de bereikbaarheid van de parkeerplaats van ABNAMRO is dit in het geheel geen oplossing. Mogelijk kan in deze optie worden gewerkt met ontheffingen voor bestemmingverkeer voor ABNAMRO en Crabethpark. Dit is echter ingewikkeld met handhaven.
- Deze optie moet gepaard gaan met herontwikkeling van de locatie van het busstation. Voor fietsen moet een nieuwe stalling worden geplaatst. Deze kan worden gerealiseerd in combinatie met herontwikkeling van de locatie waar het

busstation verdwijnt. In ieder geval ontstaat door verplaatsing van het busstation voldoende ruimte voor een fietsenstalling (2500 m² is daarvoor nodig). Kosten daarvan zijn niet bekend. Een dure oplossing met fietsen op het dak van het station is niet nodig omdat voldoende ruimte ontstaat door het verplaatsen van het busstation.

- Aanpassingen aan de Vredebest zijn mogelijk. Er ontstaat een voetgangersgebied waar fietsen te gast zijn in beide richtingen. Het wegprofiel bij het Stationsplein (voor de kerk) kan eveneens worden verwijderd, ook dat kan voetgangersgebied worden.
- Deze optie moet gepaard gaan met herontwikkeling van de locatie van het busstation.
- In deze optie is het realiseren van de Hofwegensingel die wordt doorgetrokken naar het station niet zinvol om verkeer van de Kadebuurt af te wikkelen. Er is immers een knip gerealiseerd. Wel kan overwogen worden een parkeerplaats op het Lombokterrein te realiseren voor bestemmingsverkeer, bereikbaar via een niet doorgetrokken van Hofwegensingel die de geplande kantoorvilla's van het Lombokterrein ontsluit
- Aandachtspunt is de veilige afwikkeling van zwaarder (bevoorraders)verkeer.

Figuur 4: Optie 4 busstation Noord, autovrij stationsplein en verkeersluw Vredebest met “knippen” autoverkeer



4. Voor- en nadelen van de opties

4.1. Methode

Onderstaande tabellen bevatten een eerste inschatting van de voor- en nadelen van de opties, beoordeeld aan de hand van de criteria zoals hierboven benoemd. In kleuren is de kwalitatieve score van de opties weergegeven, volgens de volgende indeling:

	goed
	redelijk
	matig
	slecht

Er is voor gekozen om de huidige situatie niet als “neutraal” te beoordelen en vervolgens de opties daarmee te vergelijken. De huidige situatie heeft immers ook voor- en nadelen, die daarmee niet zichtbaar zouden zijn. Daarom is ook de huidige situatie beoordeeld. De mate waarin de opties meer of minder nadelen hebben ten opzichte van de huidige situatie blijkt uit de onderlinge vergelijking.

Het werken met kleuren maakt verschillen tussen de opties visueel. Het is echter niet zo dat automatisch voor een optie gekozen moet worden als deze de meeste groene vakken heeft. Dat hangt namelijk af van de prioriteit die wordt gegeven aan de criteria. Als bijvoorbeeld een goede verbinding voor voetgangers tussen station en oude centrum de hoogste prioriteit zou hebben, kunnen meer concessies worden gedaan aan de bereikbaarheid van straten.

In onderstaande tabellen zijn de scores op de criteria afzonderlijk weergegeven, achtereenvolgens:

- 1 De verbinding tussen station en centrum voor voetgangers en fietsers.
- 2 De leefbaarheid in straten als gevolg van verplaatsing van verkeer door ingrepen in de verkeersafwikkeling
- 3 De bereikbaarheid van het gebied voor auto's, inclusief de bereikbaarheid van stadscentrum, station, scholen en ziekenhuis voor buspassagiers.
- 4 De mogelijkheid doorgaand (sluip)verkeer terug te dringen

4.2. Beoordeling opties op verbinding station-centrum (voetgangers en fietsers)

Uit de tabel volgen de volgende observaties:

- De beste verbinding voor voetgangers tussen station en stadscentrum ontstaat in de optie met het busstation aan de Noordzijde en “knippen” bij het station. Voetgangers en fietsen krijgen in deze optie het meest de ruimte, de verkeersveiligheid is het hoogst, de barriewerking het minst. Deze optie past het beste bij een stationsgebied als “ontvangstruimte”. Het enige punt waarop deze optie net wat minder goed scoort dan de huidige situatie is de verbinding naar het oude centrum voor passagiers die vanuit noordelijke richting op het station aankomen. Hun route wordt iets langer, met het station als barriere. Daar staat tegenover dat het ziekenhuis en de scholen aan de noordkant van het station beter bereikbaar worden voor buspassagiers uit het Zuiden. Het is echter niet duidelijk om hoeveel buspassagiers dit gaat.
- De optie met het busstation aan de zuidzijde (met “knippen”) en de optie met het busstation aan de noordzijde (zonder “knippen”) bieden ook goede mogelijkheden voor een goede verbinding, omdat een andere inrichting mogelijk

is van het gebied, er minder verkeer is en de overzichtelijkheid voor voetgangers en fietsers wordt vergroot. De barrièrewerking van het Kleiwegplein kan in deze opties minder goed worden verminderd, omdat er een 5-kruising aanwezig blijft (Vredebest wordt niet verkeersvrij). Overigens ook niet bij geen autoverkeer over Vredebest omdat de fietsen stoplicht gereguleerd in en uit moeten afwikkelen, maar impact is beperkter dan nu doordat er geen bussen meer af moeten slaan.

Tabel 1: Beoordeling verbinding station-centrum (voetgangers en fietsers)

Opties	Busstation Zuid		Busstation Noord	
	<i>Optie 1 huidige situatie</i>	<i>Optie 2 met "knippen"</i>	<i>Optie 3 zonder "knippen"</i>	<i>Optie 4 met "knippen"</i>
Duidelijke verbinding voor voetgangers	matig (beperkte verbetering mogelijk)	Goed (betere inrichting en straatprofielen)	Goed (betere inrichting en straatprofielen)	Goed (betere inrichting en straatprofielen)
Verkeersveilige verbinding	Matig (beleving bewoners, veel onoverzichtelijk verkeer)	Redelijk (minder autoverkeer stationsplein, brede voetgangerszone Vredebest+station)	Redelijk (geen bussen, brede voetgangerszone Vredebest)	Goed (geen autoverkeer stationsplein, geen bussen, voetgangersgebied Vredebest+station)
barrièrewerking Kleiwegplein voor voetgangers	matig (verminderen barrièrewerking niet mogelijk)	matig (verminderen barrièrewerking qua wachttijden niet mogelijk)	Matig (verminderen barrièrewerking qua wachttijden alleen mogelijk als Vredebest geheel autovrij is)	redelijk (er ontstaat 4-kruising, m.u.v. fietsen. door autovrij Vredebest)
Oversteekbaarheid Nooth. V. Goorstraat-stationsplein	Slecht (2 rijbanen oversteken, bussen en auto's)	Redelijk (1 rijbaan oversteken, auto's)	Matig (2 rijbanen oversteken auto's, maar geen bussen)	Goed (geen rijbanen oversteken, want geen auto's, en geen bussen)
Verbinding station – centrum voor buspassagiers	Goed	Goed	Redelijk (buspassagiers uit Zuiden bereiken centrum via bestaande haltes Fluwelensingel, uit Noorden via station)	Redelijk (buspassagiers uit Zuiden bereiken centrum via bestaande haltes Fluwelensingel, uit Noorden via station)
Bereikbaarheid scholen en ziekenhuis	redelijk (buspassagiers uit Zuiden moeten via het station)	redelijk (buspassagiers uit Zuiden moeten via het station)	Goed (buspassagiers uit zuiden hoeven niet meer via station, de route is korter.	Goed (buspassagiers uit zuiden hoeven niet meer via station, de route is korter)

4.3. Beoordeling opties op leefbaarheid

Uit de tabel volgen de volgende observaties:

- Alle opties, behalve de huidige situatie, bieden goede mogelijkheden om de leefbaarheid in het gebied te verbeteren. Het best scoort de optie 4 (bussen noord met “knippen”). Daar is het minst verkeer en kan de leefbaarheid van het gebied het meest verbeteren. In de opties 2 (bussen Zuid met “knippen”) en 3 (bussen Noord “zonder knippen”) verbetert de situatie ten opzichte van de huidige situatie. Het verschil tussen de opties 2 en 3 wordt bepaald doordat bij optie 2 een autovrij startionsplein ontstaat (Vredebest blijft nagenoeg ongewijzigd), terwijl in optie 3 een verkeersluwe Vredebest ontstaat (zonder bussen en met een brede wandelzone, maar het autoverkeer op het stationsplein blijft). Het hangt af van de waardering die wordt gegeven aan de veranderingen in de Vredebest en het stationsplein welke optie de voorkeur heeft. In onderstaande tabel is daar vooralsnog geen keuze in gemaakt.
- Voor de optie met busstation aan de zuidzijde is de fietsenstalling een belangrijk punt van aandacht. Voor een nieuwe fietsenstalling (benodigd: ca. 2500 m²) naast het huidige busstation is er vermoedelijk te weinig ruimte, tenzij een dure oplossing op het dak van het station wordt gekozen. Daarom is dit criterium als “slecht” beoordeeld voor de opties 1 en 2. Een goede oplossing voor de fietsenstalling aan de zuidzijde is wel mogelijk als deze wordt geïntegreerd in een herontwikkeld busstation aan de zuidzijde. Voor die situatie zijn de opties 1 en 2 als goed beoordeeld. Dat is echter eveneens een dure oplossing. De vraag hierbij is hoe die kosten zich verhouden tot de kosten van een verplaatsing van het busstation naar de Noordzijde.

Tabel 2: Beoordeling leefbaarheid stationsgebied

Opties	Busstation Zuid		Busstation Noord	
	Optie 1 huidige situatie	Optie 2 met “knippen”	Optie 3 zonder “knippen”	Optie 4 met “knippen”
Verkeersluw stationsplein en Vredebest	Slecht (bussen en autoverkeer blijven)	redelijk (bussen blijven, Vredebest geen verandering, minder auto's stationsplein door “knippen”)	redelijk (geen bussen dus minder autoverkeer Vredebest, autoverkeer stationsplein blijft)	Goed (geen bussen, geen auto's Vredebest, minder auto's stationsplein door “knippen”)
parkeerprobleem fietsen	slecht (geen ruimte, of dure oplossing op dak station) Goed bij integreren in herontwikkeld busstation	slecht (geen ruimte of dure oplossing op dak station) Goed bij integreren in herontwikkeld busstation	Goed (integreren in herontwikkeling gebied oude busstation)	Goed (integreren in herontwikkeling gebied oude busstation)
Kwaliteit verblijfsgebied	slecht (bussen en auto's blijven, herinrichting “ontvangstruimte” moeilijk)	Redelijk (bussen blijven, verbetering Vredebest beperkt, verkeersvrije “ontvangstruimte” door knip)	Redelijk (geen bussen, Vredebest brede wandelzone, maar geen verkeersvrije “ontvangstruimte”)	Goed (geen bussen en auto's, Vredebest voetgangersgebied, verkeersvrije “ontvangstruimte” door knip)

4.4. Beoordeling opties op bereikbaarheid voor autoverkeer

Uit de tabel volgen de volgende observaties:

- De optie met het busstation aan de Noordzijde zonder knip heeft voor de bereikbaarheid van alle straten per auto geen nadelen.
- In de optie met het busstation aan de zuidzijde met knip is de bereikbaarheid per auto van de Kadebuurt een belangrijk knelpunt.
- De optie met het busstation aan de noordzijde en een verkeersvrij Vredebest verslechtert de bereikbaarheid van driehoek, station, Kadebuurt, Crabethpark en een aantal parkeerterreinen. Deze optie vraagt ook om een oplossing in twee richtingen voor bevoorradend vrachtverkeer.
- Behoud van 1-richting verkeer op de Vredebest lijkt een voorwaarde te zijn voor een redelijk tot goede bereikbaarheid van straten en wijken. De optie met het busstation aan de Noordzijde met knip zou dan beter scoren, ongeveer gelijk aan de optie met knip en het busstation aan de zuidzijde.

Tabel 3: Beoordeling bereikbaarheid per auto

Opties	Busstation Zuid		Busstation Noord	
	Optie 1 huidige situatie	Optie 2 met "knippen"	Optie 3 zonder "knippen"	Optie 4 met "knippen"
"driehoek"	Goed	Redelijk (niet meer bereikbaar via van Bergen IJzendoornpark)	Goed (geen verandering t.o.v. huidige situatie)	slecht (alleen redelijk bereikbaar bij ontheffing Vredebest voor bestemmingsverkeer)
v. bergen IJzendoorn park	Goed	redelijk (niet meer bereikbaar via stationsplein i.v.m. knip)	Goed (geen verandering t.o.v. huidige situatie)	Redelijk (niet meer bereikbaar via stationsplein i.v.m. knip)
station	Goed	Goed (station blijft van alle kanten bereikbaar per auto en fiets)	Goed (geen verandering t.o.v. huidige situatie)	Matig (station niet meer bereikbaar via Vredebest)
Crabethstraat	Goed	redelijk (eerste deel Crabethstraat niet meer bereikbaar via stationsplein i.v.m. knip)	Goed (geen verandering t.o.v. huidige situatie)	Redelijk (eerste deel Crabethstraat niet meer bereikbaar via stationsplein i.v.m. knip)
Crabethpark	Goed	Goed (geen verandering t.o.v. huidige situatie)	goed (geen verandering t.o.v. huidige situatie)	Slecht (alleen redelijk bereikbaar bij ontheffing Vredebest voor bestemmingsverkeer)
Kadebuurt	Goed (uitstekend in variant met v. Hofwegensingel)	Slecht (ingaaand verkeer niet meer via vBIJP, alleen via Vredebest.	Goed (uitstekend in variant met v. Hofwegensingel)	Zeer slecht (geen in- en uitgaand verkeer meer via vBIJP en/of Vredebest)

		Uitgaand verkeer niet meer via vBIJP)		
Verkeersafwikkeling Kleiwegplein	Matig (geen wijziging mogelijk, bussen blijven; 5-kruising)	Matig (geen wijziging mogelijk, bussen blijven; 5-kruising)	Redelijk (5-kruising blijft maar geen bussen op de Vredebest, hoofdroute is tunnel-blekers singel	Redelijk (geen bussen en auto's Vredebest, 4-kruising. Knelpunt door verkeer naar Kadebuurt dat Boeekade kiest als alternatief Vredebest
Bereikbaarheid parkeerplaatsen	goed	Redelijk (P kerk alleen via Vredebest bereikbaar)	Goed (geen verandering t.o.v. huidige situatie)	Slecht (P Crabethpark en ABNAMRO alleen bij ontheffing via Vredebest, P kerk niet bereikbaar)

4.5. Beoordeling opties op mogelijkheden terugdringen sluipverkeer

Uit de tabel volgen de volgende observaties:

- De opties met “knippen” weren doorgaand (sluip)verkeer volledig. In de opties zonder “knippen” biedt de van Hofwegensingel een goede oplossing voor het terugdringen van sluipverkeer. In dat geval zal de bereikbaarheid van de Kadebuurt eveneens verbeteren.

Tabel 4: Beoordeling mogelijkheden terugdringen doorgaand (sluip)verkeer in Nieuwe Park en Kadebuurt

Opties	Busstation Zuid		Busstation Noord	
	Optie 1 huidige situatie	Optie 2 met “knippen”	Optie 3 zonder “knippen”	Optie 4 met “knippen”
Nwe park	Slecht (goed in variant met v. Hofwegensingel)	Goed	Slecht (goed in variant met v. Hofwegensingel)	goed
Kadebuurt	Slecht (van Hofwegensingel leidt mogelijk tot meer doorgaand verkeer in de Kadebuurt?)	Goed	Slecht (van Hofwegensingel leidt mogelijk tot meer doorgaand verkeer in de Kadebuurt?)	goed

5 Toetsing opties aan de 4 T's: transger, trots, trends, trekker

PM. Nog uit te werken.

6 Conclusies

PM. Bewoners beraden zich hier nog op.