

<i>Busstation in Zuid Kantoren in Noord</i>		<i>Busstation in Noord Park/plein in Zuid</i>
• Stadscentrum goed bereikbaar • Stadsdienst functioneert beter • Beste ligging busstation t.o.v. NS-station (korte looproute) • Geen vergoeding exploitant nodig	<i>Behoud kwaliteit openbaar vervoer</i>	• Stadscentrum minder bereikbaar • Stadsdienst functioneert minder • Beide nadelen kunnen volgens Grontmij worden opgelost (zie toelichting tabel) • Mogelijk vergoeding exploitant nodig • Busstation ligt verder van NS-station • Verkorten looproute via de zone tussen cinema en spoor wijst NS af
• Beste oplossing: fietsen in vernieuwd NS-station met benodigde capaciteit en comfort voor de fietser	<i>Realiseren goede oplossing voor fietsparkeren in ZSG</i>	• Beste oplossing: fietsen in vernieuwd NS-station met benodigde capaciteit en comfort voor de fietser
	=	
• Beste kansen voor ontwikkelen Noord: vrije buskavel Noord wordt benut voor ontwikkeling met stads- en regiofunctie (verdichting, benutten OV-bereikbaarheid)	<i>Realiseren stad- en regiofuncties in NSG</i>	• Minste kansen voor ontwikkelen Noord: kavel waar busstation komt wordt onttrokken aan ontwikkeling met stads- en regiofunctie. • Onderzoeken of stads- en regiofuncties mogelijk zijn door andere manier van verdichten NSG (zie toelichting tabel)
• Minste kansen voor stadsfoyer door busstation en bussen. Buspassagiers zorgen wel voor levendigheid in Zuid en klanten voor winkels.	<i>Realiseren stadsfoyer in ZSG</i>	• Beste kansen voor een stadsfoyer met een kwalitatief goed verblijfsgebied met prioriteit voor voetgangers en fietsers
		+
• Beste kansen voor verbeteren ruimtelijke kwaliteit NSG: opvullen lege locatie, markante gebouwen in stedelijke straat	<i>Realiseren goede ruimtelijke kwaliteit</i>	• Beste kansen voor verbeteren ruimtelijke kwaliteit ZSG: realiseren plein/park omzoomd met markante gebouwen
	=	
• Minste kansen voor een goede verbinding, bussen blijven zorgen voor conflicterende verkeerssituaties met voetgangers/fietsers	<i>Realiseren goede verbinding station-centrum voor voetgangers/fietsers</i>	• Beste kansen voor goede verbinding: meeste ruimte voor voetgangers en fietsers, minste conflicterende verkeerssituaties
		+
• Goedkoper	<i>Financiën</i>	• Duurder (ca. 1,5-2 miljoen: verplaatsen busstation, extra bushaltes, openbaar gebied, opbrengsten kavels)
• NS moet meewerken aan station. Als dat niet gebeurt is er geen haalbare uitgewerkte variant voor busstation Zuid met voldoende ruimte voor fietsen. • Kantoorkavel moet verkocht worden	<i>Risico's</i>	• NS moet meewerken aan station, als dat niet gebeurt moet er een apart fietsgebouw komen. Daar is ruimte voor. • Provincie moet meewerken aan verplaatsen busstation • Minder bezoek winkels (korte termijn)
	=	

Toelichting bij enkele punten in de tabel

Behoud kwaliteit openbaar vervoer:

Het bureau Grontmij heeft in opdracht van de gemeente een studie gedaan naar de vervoerskundige effecten van verplaatsing van het busstation naar het Noordelijk Stations gebied (NSG). Hieruit blijkt dat het stadscentrum minder goed bereikbaar is bij verplaatsen van het busstation. Dat komt omdat een deel van de bussen in het NSG blijft “hangen” en niet meer doorrijdt naar het centrum. De afstand van het busstation aan de Noordzijde ligt op grotere afstand van het centrum en heeft minder betekenis als uitstaphalte voor het passagiers die naar het centrum willen.

In een quick scan (Grontmij, vervolg op het hiervoor genoemde onderzoek) naar mogelijkheden voor optimalisatie van de stadsdienst blijkt dat er goede opties zijn om de stadsdienst als geheel beter te laten presteren: minder OV in de matig bezette uren (avond na 21.00 uur en zondagen) en een betere dienstverlening overdag, zodat het gebruik van het OV dan toeneemt. In financiële termen: minder kosten en meer opbrengsten. Grontmij schetst mogelijkheden het lijnennet binnen de mogelijkheden van de verleende concessie zodanig aan te passen, dat het belangrijkste bezwaar van een busstation aan de noordzijde vervalst. Door dit lijnennet wordt Gouda Noord op een goede wijze verbonden met het centrum van de stad. Aanpassing van het lijnennet geeft wel een verslechtering van het huidige fijnmazige stelsel van de stadsdienst. Het past echter wel binnen de verleende OV-concessie. De gemeente stelt bij de quick scan als kanttekening dat het om een eerste inventarisatie gaat. De gemeente kan daarnaast niet beslissen over deze oplossing. Dat is de bevoegdheid van de provincie, waarbij meerdere belangen moeten worden afgewogen.

Daarmee zou het enige onderscheid nog zijn dat een busstation in het NSG iets verder weg ligt van het NS-station dan in het ZSG. Verkorten van de looproute (tussen Cinema en spoor) wordt door NS afgewezen.

Realiseren stads- en regiofuncties in Noordelijk Stationsgebied (NSG):

Verplaatsen van het busstation leidt tot onttrekking van een centrale kavel die, vanwege de goede bereikbaarheid, beoogd is voor ontwikkelingen die een bijdrage leveren aan de economische speerpunten van Gouda in sectoren waarin Gouda sterk is: o.a. zorg, ICT, ingenieursdiensten en onderwijs. Een busstation op die kavel betekent dat de beoogde verdichting van kantoren/bedrijven op die locatie niet kan plaatsvinden. Niet onderzocht is of, bij verplaatsing van het busstation, deze ontwikkelingen toch kunnen worden gerealiseerd door de verdichting op een andere manier te laten plaatsvinden. Bewoners denken hierbij bijvoorbeeld aan efficiënt ruimtegebruik in de spoorzone (dubbel grondgebruik parkeren/kantoren, onderzoeken van de beste locatie voor kavels voor kantoren/bedrijven). Deze verdichting is echter afhankelijk van de medewerking van andere partijen, gezien eigenarenstatus, gesloten overeenkomsten en hoge kosten.