

## Tabel 1: Vergelijking scenario's op subcriteria

Voor ieder hoofdcriterium (Openbaar vervoer, Ruimtelijke kwaliteit etc.) is er 1 tabel. In iedere tabel is per subcriterium voor ieder scenario opgeschreven wat er gebeurt. Dit is zo feitelijk mogelijk gedaan. Voor ieder subcriterium kun je vervolgens nog objectief vaststellen welke scenario daar het beste presteert. Dat is weergegeven door cijfers (beste krijgt een 1 en is groen).

Vervolgens is in rood een zo feitelijk mogelijke weergave van de verschillen tussen de scenario's gegeven voor het hoofdcriterium (voorbeelduitwerking!). Daaraan zijn in deze tabel geen conclusies verbonden. Dat gebeurt in tabel 2 (wordt nog opgesteld).

<b>Openbaar vervoer</b>	<b>Busstation Zuid</b>	<b>Busstation Noord</b>
<p><b>Samenvatting:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De bereikbaarheid van het centrum met de bus wordt slechter bij verplaatsing va het busstation (en dit is van belang voor het economisch functioneren van het centrum)</li> <li>• De stadsdienst functioneert momenteel van Gouda is kwetsbaar, maar dat zal verder verslechteren als het busstation wordt verplaatst. De extra exploitatiekosten zijn t/m 2020 € 122.000 per jaar. Die kosten kunnen worden vermeden als de stadsdienst in de avonduren minder zal rijden (tot 20.00 ipv 23.00) en ook op zondag minder rijdt. Daarnaast hebben de vervoerders in deze periode jaarlijks € 42.000 minder opbrengsten.</li> <li>• De zichtlijnen en looproutes van het busstation naar het NS-station zijn aan de Zuidzijde beter dan aan de Noordzijde. Dat kan bij verplaatsing van het busstation deels worden verbeterd door uitstaphaltes aan de BJ-singel, recht voor het NS-station</li> <li>• Bij verplaatsing van het busstation is een stadshalte bij de Tiendewegbrug noodzakelijk om de binnenstad goed bereikbaar te houden maar dat is geen gelijkwaardige oplossing.</li> <li>• Er ontbreekt kennis over aantallen buspassagiers en hun bestemmingen om de effecten voor de reizigers die naar het stadscentrum gaan goed te kunnen beoordelen. Er is slechts 1 telling beschikbaar in de ochtendspits</li> </ul>		
Functioneren stadsdienst	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereikbaarheid van het stadscentrum met de bus is goed.</li> <li>• financiële dekkingsgraad is 35% (streven 50%).</li> <li>• De toekomstvastheid van de stadsdienst staat onder druk</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereikbaarheid van het stadscentrum met de bus wordt slechter.</li> <li>• financiële dekkingsgraad daalt naar 32-33%. Toekomstvastheid verder onder druk</li> <li>• meerkosten exploitatie t/m 2020 € 122.000/jr</li> <li>• meerkosten te vermijden door stadsdienst te laten stoppen om 20.00 i.p.v. 23.00 uur en op zondag de dienstregeling aan te passen</li> <li>• vervoerders hebben t/m 2020 jaarlijks € 42.000 minder</li> </ul>

WERK IN UITVOERING TABEL 1 VERSIE 3

	<p>⇒ ook in de huidige situatie visie op stadsvervoer nodig ivm slechte toekomstvastheid</p>	<p>opbrengsten</p> <p>⇒ het is onbekend hoeveel reizigers er zijn in de avonduren en hoeveel buspassagiers het stadscentrum minder goed kunnen bereiken</p> <p>⇒ consessie (en meerkosten) loopt t/m 2020, voorwaarden kunnen dan worden aangepast niet relevant, het nadeel van minder kwaliteit blijft bestaan <i>(dit is wel relevant, maar misschien niet voldoende)</i></p>
	1 (voorbehoud ivm vragen)	2
<p>Functioneren OV-knooppunt 'Station Gouda met "leesbare" ketenvoorzieningen ("transito-functie")</p> <p><b>Transferkwaliteit</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trein, bus dicht bij elkaar, duidelijke zichtlijnen, logische looproutes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Busstation achter cinema, minder goede zichtlijnen, minder logische looproute busstation – NS station</li> <li>OV-knooppunt verschuift van Zuid naar Noord, ook autoparkeren is dichtbij <b>overstap bus – auto is nihil <i>(is wel waar)</i></b></li> <li>uitstaphaltes BJS-singel nodig om zichtbaarheid en looproutes te verbeteren,</li> </ul>
	1 (voorbehoud ivm vragen)	2
<p>Bereikbaarheid bestemmingen in Z en N voor buspassagier</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Centrum goed bereikbaar voor bussen 1 en 4 omdat deze niet in noord blijven hangen.</li> <li>Bestemmingen Zuid iets beter bereikbaar dan Noord, maar looptijden verschillen slechts beperkt</li> </ul> <p>⇒ Weinig info over verdeling buspassagiers die bestemming Noord of Zuid hebben, zodat een conclusie over het aantal passagiers dat beter/minder goed wordt bediend niet mogelijk is</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Centrum slechter bereikbaar voor bussen 1 en 4 omdat deze in noord blijven hangen, maar zou kunnen opgelost worden door Arriva</li> <li>Bestemmingen Noord iets beter bereikbaar dan Zuid, maar looptijden verschillen slechts beperkt</li> <li>Om de binnenstad goed bereikbaar te houden is een stadshalte bij de Tiendewegbrug noodzaak.</li> <li>Belangrijke bestemming is het stadscentrum. Deze bestemming verslechtert bij verplaatsen busstation</li> </ul> <p>⇒ idem</p>
	1	2

<b>NSG: Stads- en regiofuncties</b>	<b>Busstation Zuid</b>	<b>Busstation Noord</b>
<p><b>Samenvatting:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De Spoorzone Gouda is als knooppunt met goede bereikbaarheid door de provincie aangewezen als enige kantorenconcentratielocatie in de regio Midden-Holland waar de meerwaarde van de koppeling van vastgoed en mobiliteit benut moet worden. Door verplaatsing van het busstation naar noord kan de kavel naast de bioscoop niet worden bebouwd. Dit verkleint de mogelijkheden om het noordelijk stationsgebied door verdichting maximaal te benutten <b>als goede vestigingsplaats voor nieuwe kantoren (bijvoorbeeld in het cluster IT-onderwijs-zorg).</b></li> <li>• <b>Ambitie voor het NSG is het realiseren van een dicht en divers programma. Dit zorgt voor een stedelijke dichtheid en dynamiek.</b> Dubbel grondgebruik (parkeren en bebouwing) kan de momenteel nog niet benutte ruimte voor kantoren vergroten in beide scenario's (bus Noord en bus Zuid)</li> </ul>		
<p>Kansen voor toevoegen van stedelijke en regionale voorzieningen: werken en onderwijs</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ruimte busstation blijft volledig beschikbaar als vestigingsplaats voor nieuwe kantoorontwikkeling, zodat verdichting kan plaatsvinden (bijv. cluster IT – onderwijs – zorg). Gouda CS is volgens Programma Ruimte (prov. Z.Holland) concentratielocatie voor kantoren. De spoorzone Noord is de enige locatie waar OV- én autobereikbaarheid kan worden benut. Ambitie voor het NSG is het realiseren van een dicht en divers programma. Dit zorgt voor een stedelijke dichtheid en dynamiek.</li> </ul> <p>⇒ Als gereserveerde plaats busstation beschikbaar blijft voor bebouwen, vermindert dat de druk om de ruimte efficiënt te gebruiken (dubbelgebruik parkeren/bebouwing naast nieuwe RABO-locatie)                  ⇒ nu BJS singel niet is verlegd richting spoor kan beschikbare ruimte langs het spoor voldoende zijn voor gewenste ontwikkelingen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Er is geen ruimte voor nieuwe kantoor-ontwikkeling op gereserveerde plaats busstation. Die zouden dan alleen nog plaats kunnen vinden op locaties verder van NS-station, naast nieuwe RABO-locatie.</li> </ul> <p>⇒ optimaliseren van gebruik van de ruimte (dubbelgebruik, combineren van parkeren met bebouwing, geen parkeren op maaiveld meer) kan nieuwe ruimte creëren voor bebouwing, bijv. onderwijs nabij Driestar/Rabo-locatie.                  ⇒ idem</p>
	1	2

WERK IN UITVOERING TABEL 1 VERSIE 3

<b>Fietsoplossing</b>	<b>Busstation Zuid</b>	<b>Busstation Noord</b>			
<b>Samenvatting:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>De scenario's met de fietsen in het NS-station en in een apart fietsgebouw voldoen aan de gevraagde capaciteit. Bij fietsen op maaiveld is dat minder het geval, het kost daarnaast meer ruimte</li> <li>Voor de fietsers zijn comfort en loopafstand het gunstigst als fietsen in het NS-station worden geplaatst</li> </ul>					
	<b>Fiets in NS-gebouw</b>	<b>Fiets op maaiveld</b>	<b>Fiets in apart gebouw</b>	<b>Fiets in NS-gebouw met plein of park</b>	<b>Fiets in combi met winkels en wonen</b>
Capaciteit (prognose is 3800, =100%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ca. 3800 (100%)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ca. 3400 (90%)</li> </ul> ⇒ vraag voor prorail: moet er bij verplaatsen van het busstation ook capaciteit fietsenstalling worden verplaatst?	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ca. 3800 (100%)</li> </ul> idem	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ca. 3800 (100%)</li> </ul> idem	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ca. 3800 (100%)</li> </ul> idem
	1	2	1	1	1
Comfort en loopafstand voor de fietser	<ul style="list-style-type: none"> <li>goed comfort (veilige stalling binnen), kortere loopafstand</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>weinig comfort (stalling buiten), grotere loopafstand</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>goed comfort (veilige stalling binnen), grotere loopafstand</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>goed comfort (veilige stalling binnen), kortere loopafstand</li> </ul>	Goed comfort (veilige stalling binnen), grotere loopafstand
	1	3	2	1	2

WERK IN UITVOERING TABEL 1 VERSIE 3

<b>Verbinding station - centrum</b>	<b>Busstation Zuid</b>	<b>Busstation Noord</b>			
<p><b>Samenvatting:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De belangrijkste oorzaken voor het niet goed functioneren van de verbinding tussen station en centrum (duidelijkheid routes, veiligheid, comfort, oversteekbaarheid Kleiwegplein) zijn de onduidelijke oriëntatie van het station op het centrum, geparkeerde fietsen voor het station en het busstation met de in- en uitrijdende bussen in de Vredebest.</li> <li>• Alle scenario's bieden een verbetering van de routes voor voetgangers van het NS-station naar het stadscentrum. De grootste verbetering bieden scenario's waarin het NS-station wordt verbouwd. Een verbouwing verbetert de oriëntatie van het station op het centrum en maakt het NS-station gereed voor de toekomst. Te verwachten is dat, ongeacht een oplossing voor fietsen of bussen, het NS-station binnen afzienbare tijd sowieso een grote opknopbeurt nodig heeft.</li> <li>• De scenario's waarin het busstation wordt verplaatst verbeteren de veiligheid/comfort en oversteekbaarheid van het Kleiwegplein, het scenario met het busstation aan de zuidzijde niet.</li> <li>• Een vraagstuk is nog of en hoe het wegprofiel van de Vredebest kan worden aangepast ten gunste van een goede loop- en fietszone.</li> </ul>					
	<b>Fiets in NS-gebouw</b>	<b>Fiets op maaiveld</b>	<b>Fiets in "Huis van de fiets"</b>	<b>Fiets in NS-gebouw met plein of park</b>	<b>Fiets in combi met winkels en wonen</b>
<p>"Leesbaarheid": duidelijke route van station naar centrum en andere bestemmingen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbetering NS-station en oriëntatie station op centrum</li> <li>• Routes voetgangers naar het centrum en andere bestemmingen verbeteren (fietsen voor station verdwijnen).</li> </ul> <p>⇒ ontwerpogave NS-station en busstation!</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geen verbetering NS-station en oriëntatie station op centrum</li> <li>• Routes voetgangers naar het centrum en andere bestemmingen verbeteren (fietsen voor station verdwijnen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geen verbetering NS-station en oriëntatie station op centrum.</li> <li>• Routes voetgangers naar het centrum en andere bestemmingen verbeteren (fietsen voor station verdwijnen)</li> </ul> <p>⇒ ontwerpogave Huis van de fiets</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbetering NS-station en oriëntatie station op centrum.</li> <li>• Routes voetgangers naar het centrum en andere bestemmingen verbeteren (fietsen voor station verdwijnen)</li> </ul> <p>⇒ ontwerpogave NS-station, plein/park</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geen verbetering NS-station en oriëntatie station op centrum verbetert niet.</li> <li>• Groot bouwvolume kan ten koste gaan van overzicht en herkenbaarheid van het gebied</li> </ul> <p>⇒ ontwerpogave "combi-gebouw": moet straatlijn</p>

WERK IN UITVOERING TABEL 1 VERSIE 3

					volgen om routes te benadrukken
	1	2	2	1	2
<p>Veiligheid/comfort: ongehinderde en veilige doorgang voetgangers en fietsers, sociale veiligheid</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Busstation met bussen Vredebest is dominant en beperkend voor veiligheid en comfort</li> <li>• Trottoirs Vredebest kunnen iets verbreden (opheffen parkeren)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbetering veiligheid en comfort door verdwijnen bussen.</li> <li>• Trottoirs Vredebest kunnen iets verbreden (opheffen parkeren)</li> </ul> <p>⇒ Ontwerpopgave: kan wegprofiel Vredebest smaller?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbetering veiligheid en comfort door verdwijnen bussen.</li> <li>• Trottoirs Vredebest kunnen iets verbreden (opheffen parkeren)</li> </ul> <p>⇒ Ontwerpopgave: kan wegprofiel Vredebest smaller?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbetering veiligheid en comfort door verdwijnen bussen.</li> <li>• Trottoirs Vredebest kunnen iets verbreden (opheffen parkeren)</li> </ul> <p>⇒ Ontwerpopgave: kan wegprofiel Vredebest smaller?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbetering veiligheid en comfort door verdwijnen bussen.</li> <li>• “Combi-gebouw” met winkels en wonen trekt verkeer aan dat veiligheid kan verminderen.</li> </ul> <p>⇒ Ontwerpopgave: kan wegprofiel Vredebest smaller?</p>
	3	1	1	1	2
<p>Barrièrewerking Kleiwegplein voor voetgangers</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kleiwegplein blijft barrière</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Barrièrewerking minder door kortere wachttijden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Barrièrewerking minder door kortere wachttijden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Barrièrewerking minder door kortere wachttijden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Barrièrewerking minder door kortere wachttijden</li> </ul>
	2	1	1	1	2

WERK IN UITVOERING TABEL 1 VERSIE 3

<b>ZSG: stadsfoyer</b>	<b>Busstation Zuid</b>	<b>Busstation Noord</b>			
<p><b>Samenvatting:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Een goed functionerende stadsfoyer is gebaat bij een levendige mix van functies, waar gedurende de hele dag activiteit is, en waar Gouda zich als in een etalage kan presenteren (“trots”) in een verkeersarm gebied waar de prioriteit ligt bij de belevingswereld van de voetganger. Aan dit doel wordt in belangrijke mate bijgedragen als er geen busstation is, de geparkeerde fietsen van de straat verdwijnen, er ruimte is voor winkeltjes/horeca en wonen en het gebied voor voetgangers een hoge verblijfskwaliteit heeft. De scenario’s met het busstation aan de Noordzijde (en met een apart fietsgebouw, een plein/park of een combi-gebouw voor fietsen, wonen en winkeltjes) bieden hiervoor veel potentie.</li> <li>• Het scenario met het busstation aan de zuidzijde heeft als voordeel een “verzekerde” aanvoer van buspassagiers (levendigheid, ca. 1200 buspassagiers in de ochtendspits). Daar tegenover staat een toename van het aantal fietsplaatsen vanwege de verwachte toename van fietsers die naar het station gaan (van ca. 2000 geparkeerde fietsen nu naar ca. 3500 fietsplaatsen, zie criterium “fietsen”). Een verzekerde aanvoer van buspassagiers is positief voor de functie van het ZSG als ontmoetingsplaats (“transfer”). Het scenario met de bussen aan de zuidzijde scoort daarom goed op dit onderdeel. Dit wordt alleen benaderd door het scenario met het combigebouw, dat bewoners en bezoekers aantrekt en als plek van ontmoeting kan fungeren. Het scenario met park/plein kan bij een goede programmering op gezette tijden ook als levendige ontmoetingsplaats dienen.</li> <li>• De beste mogelijkheid om het ZSG een bestemming op zichzelf te laten zijn (“trekker”), is het scenario’s met het met het park/plein, mits goed geprogrammeerd met activiteiten en de geactiveerde winkellinten op de Vredebest en bij de Goudse verzekeringen.</li> </ul>					
	<b>Fiets in NS-gebouw</b>	<b>Fiets op maaiveld</b>	<b>Fiets in apart gebouw</b>	<b>Fiets in NS-gebouw met plein of park</b>	<b>Fiets in combi met winkels en wonen</b>
<p>Kwaliteit ontvangstruimte: levendigheid met een mix van functies incl. wonen, gebruik gedurende de dag, aangenaam verblijfsgebied</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opgeknapt NS-station</li> <li>• verdwijnen fietsen van straat, vernieuwing en verkleining busstation verbeteren de ontvangstruimte.</li> <li>• Winkelplinten kunnen worden verbeterd, woonprogramma</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• NS-station niet opgeknapt.</li> <li>• Verdwijnen busstation verbetert ontvangstruimte. De grote opp. aan fietsen op maaiveld tast dit echter aan.</li> <li>• Winkelplinten kunnen worden verbeterd,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• NS-station niet opgeknapt.</li> <li>• Verdwijnen fietsen van straat en van busstation verbeteren ontvangstruimte. Fietsgebouw kan markant gebouw in de ontvangstruimte zijn.</li> <li>• Winkelplinten kunnen worden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opgeknapt NS-station</li> <li>• Verdwijnen fietsen van straat en van busstation verbeteren ontvangstruimte. Plein/park versterkt ontvangstruimte.</li> <li>• Winkelplinten kunnen worden verbeterd,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• NS-station niet opgeknapt.</li> <li>• Verdwijnen fietsen van straat, en busstation verbeteren ontvangstruimte. Verkeer voor winkels/wonen kan dit echter verminderen.</li> <li>• Winkelplinten kunnen worden</li> </ul>

WERK IN UITVOERING TABEL 1 VERSIE 3

	niet mogelijk	woonprogramma niet mogelijk	verbeterd, woonprogramma niet mogelijk	woonprogramma niet mogelijk	geactiveerd, tevens ruimte voor woonprogramma
	2	3	1	1	2
<p>“Menselijke schaal”: prioriteit bij belevingswereld voetganger</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• prioriteit ligt bij vervoer en transport (“oplekken, bussen, verkeer”), niet bij de voetganger</li> </ul> <p>⇒ ontwerpogave openbare ruimte en winkelplinten Goudse/Vredebest: verbeteren comfort en routing,, programmeren winkeltjes stadsfoyer</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De prioriteit ligt meer bij de voetganger, fietsen blijven wel dominant in de ruimte</li> </ul> <p>⇒ ontwerpogave openbare ruimte en winkelplinten Goudse/Vredebest: verbeteren comfort en routing, programmeren winkeltjes stadsfoyer</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De prioriteit ligt meer bij de voetganger</li> </ul> <p>⇒ ontwerpogave fietsengebouw: schaal en belevingswereld voetganger/fietser</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De prioriteit ligt bijna volledig bij de voetganger die op plein of in park de vrije ruimte heeft</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De prioriteit ligt bij de voetganger, maar aantrekkende werking verkeer staat hiermee op gespannen voet.</li> </ul> <p>⇒ ontwerpogave “Combigebouw”: bouwvolume moet in de schaal van het gebied passen, programmeren winkeltjes ⇒ ontwerpogave parkeren auto’s</p>
	4	3	2	1	2
<p>Transfer: benut de kansen voor ontmoeting van een druk mobiliteits knooppunt</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De aanwezigheid van buspassagiers vergroot de kans om van het ZSG een plek van ontmoeting te maken.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De afwezigheid van buspassagiers verkleint de kans om van het ZSG een plek van ontmoeting te maken.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De afwezigheid van buspassagiers verkleint de kans om van het ZSG een plek van ontmoeting te maken.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De afwezigheid van buspassagiers verkleint de kans om van het ZSG een plek van ontmoeting te maken. Park/plein bieden met goede programmering en de mogelijkheid dit te compenseren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De afwezigheid van buspassagiers verkleint de kans om van het ZSG een plek van ontmoeting te maken op korte termijn. Wel ontstaat er na ontwikkeling van het combigebouw meer ruimte om het gebied als plek van</li> </ul>



WERK IN UITVOERING TABEL 1 VERSIE 3

					ontmoeting te positioneren.
	1	4	3	2	1
Trots: welkom, entree, showcase van de stad	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dominantie busstation en verkeer biedt weinig ruimte voor een etalage-functie met Gouda's trots. Bussen voeren wel meer potentiële klanten aan.</li> </ul> <p>⇒ Winkeltjes stadsfoyer op een andere plek?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dominantie fietsen op maaiveld biedt weinig ruimte voor een etalage-functie. Vredebest biedt mogelijkheden bij verbreden voetgangerszone</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dominantie fietsgebouw biedt enige ruimte voor een etalagefunctie van Gouda's trots. Vredebest biedt mogelijkheden bij verbreden voetgangerszone</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plein en park bieden veel ruimte voor etalages met Gouda's trots: verbinden park en stad, kioskjies langs route naar stad, plinten met winkels komen optimaal naar voren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>"Combi-gebouw" fietsen – winkels - wonen biedt kansen voor Goudse etalage met specialiteitenwinkels, streekproducten e.d., mits het een goed ontwerp is.</li> </ul>
Trekker- Gouda als (nationale) publiekstrekker	<ul style="list-style-type: none"> <li>Het gebied kan een belangrijke entree functie spelen in de Goudse as, maar kent te weinig ruimte, en verstoring van infra, om een bestemming op zich te worden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Het gebied kan een belangrijke entree functie spelen in de Goudse as, maar kent te weinig kwaliteit om een bestemming op zich te worden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Het gebied kan een belangrijke entree functie spelen in de Goudse as, maar kent weinig ruimte om programma toe te voegen en een bestemming op zich te worden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Het gebied kan een belangrijke entree functie spelen in de Goudse as, en kan programma in de publieke ruimte accommoderen om zo als gebied (en stad) een bestemming op zich te worden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Het gebied kan een belangrijke entree functie spelen in de Goudse as, en kan programma accommoderen om zo een bestemming op zich te worden. De "markt" voor winkeltjes is op dit moment echter slecht, zodat de kans niet groot is dat deze "trekker" op korte termijn kan worden gerealiseerd</li> </ul>
	2	3	2	1	1
	4	4	3	1	2



WERK IN UITVOERING TABEL 1 VERSIE 3

<b>Ruimtelijke kwaliteit</b>	<b>Busstation Zuid</b>	<b>Busstation Noord</b>			
<p><b>Samenvatting:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verplaatsen van het busstation, in combinatie met een opknapbeurt van het NS-station (fietsen in het NS-gebouw,) heeft voor het ZSG de beste kansen de ruimtelijke kwaliteiten te verbeteren. Markante gebouwen (station, kerk, Goudse met opgeknapt winkelplint worden gegroepeerd rond een overzichtelijk plein/park</li> <li>• Voor het NSG heeft het niet verplaatsen van het busstation de beste kansen om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren. Conform het masterplan NSG kan dan een samenhangende bebouwing worden gerealiseerd met markante nieuwe gebouwen en de Burgemeester Jamessingel als stedelijke straat met publieke plint en plein voor het HvdS.</li> <li>• Verbeteren van de ruimtelijke samenhang tussen ZSG en NSG is alleen mogelijk als het NS-station aan de zuidzijde wordt opgeknapt.</li> </ul>					
	<b>Fiets in NS-gebouw</b>	<b>Fiets op maaiveld</b>	<b>Fiets in apart gebouw</b>	<b>Fiets in NS-gebouw met plein of park</b>	<b>Fiets in combi met winkels en wonen</b>
ZSG: ruimtelijke kwaliteit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbetert door straatbeeld zonder fietsen, opgeknapt NS-station, gerenoveerd en verkleind busstation</li> </ul> <p>⇒ ontwerpogave NS-station in samenhang omgeving</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbetert niet door fietsen op maaiveld, NS-station verbetert niet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbetert door straatbeeld zonder fietsen, NS-station verbetert niet</li> </ul> <p>⇒ ontwerpogave fietsgebouw in samenhang omgeving</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbetert door verdwijnen busstation en fietsen. NS-station verbetert, park en plein accent voor kwaliteit</li> </ul> <p>⇒ ontwerp-ogave NS-station en schikking markante gebouwen rond plein/park</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbetert als grote volume “combi-gebouw” met winkels, wonen en fietsen goed kan worden ingepast</li> </ul> <p>⇒ ontwerpogave “combigebouw” met winkels, wonen en fietsen, relatie kerk</p>
	2	3	2	1	2
NSG: ruimtelijke kwaliteit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realisering van de in het masterplan NSG geformuleerde ambities van samenhangende en aangesloten bebouwing van zelfstandige volumes</li> </ul>				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Afwisseling grootschalige gebouwen met ruimte voor busstation. Busstation past wat betreft schaal wel in de korrelgrootte van Noord, en past wat betreft functie (streekbussen die stedelijke en regionale voorzieningen in Noord voorzien) in het OV-knooppunt aan de noordzijde</li> <li>• In afwijking van Masterplan NSG geen aangesloten bebouwing maar open ruimte waardoor de samenhang verloren gaat.</li> </ul>				

WERK IN UITVOERING TABEL 1 VERSIE 3

	<p>waarbij de plint zorgt voor samenhang.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De Burgemeester Jamessingel krijgt hierdoor het karakter van een stedelijke straat, begeleid door een publieke plint.</li> </ul>				
	1	2			
Trends: betekenis voor Gouda en de regio op lange termijn	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mogelijkheid de bus ooit nog te verplaatsen is weg. Het is dan nodig om aan de Noordkant programma toe te voegen dat daadwerkelijk van betekenis is voor Gouda e.o. en een bijdrage levert aan de ambitie van de stad en haar gebruikers.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mogelijkheid en voor programmat ische invulling, welke een bijdrage leveren aan de ambitie van het gebied en de stad blijven zeer beperkt aanwezig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mogelijkheden voor programmatische invulling, welke een bijdrage leveren aan de ambitie van het gebied en de stad blijven in beperkte mate aanwezig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mogelijkheden voor programmatische invulling, welke een bijdrage leveren aan de ambitie gebied en stad blijven aanwezig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mogelijkheden voor programmatische invulling, welke een bijdrage leveren aan de ambitie van het gebied en de stad blijven aanwezig</li> </ul>
	1	3	2	1	1
ZSG en NSG: ruimtelijke samenhang	Aanpassing NS-station Zuid biedt kans om ruimtelijke samenhang tussen stationsgebouw Noord en Zuid aan te brengen.	Verbeterd niet	Verbeterd niet	Aanpassing NS-station Zuid biedt kans om ruimtelijke samenhang tussen stationsgebouw Noord en Zuid aan te brengen.	Verbeterd niet.
	..				

WERK IN UITVOERING TABEL 1 VERSIE 3

	1	2	2	1	2
--	---	---	---	---	---

PM: functionele samenhang; kans om natuurlijke verdeling functies aan te brengen Noord: werken, tempo en logistiek, Zuid: ontspannen, langzaam, verblijf, winkelen)

WERK IN UITVOERING TABEL 1 VERSIE 3

<b>Financiën</b>	<b>Busstation Zuid</b>	<b>Busstation Noord</b>			
<b>Samenvatting:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Een eerste indicatie wijst uit dat behouden van het busstation in het ZSG de goedkoopste oplossing is.</li> <li>• De meerkosten van verplaatsen van het busstation naar het NSG kunnen alleen worden gecompenseerd bij een goedkope fietsoplossing, namelijk parkeren van fietsen op maaiveld.</li> <li>• Opknappen van de openbare ruimte is duurder naarmate daarmee meer oppervlakte is gemoeid. Op dit punt is het scenario met het busstation in het NSG en een plein/park aan de zuidzijde het duurst.</li> </ul>					
Bus (bouw busstation)	Zie busstation Noord	Meerkosten t.o.v. busstation Zuid: eerste indicatie € 1,5 - € 2 miljoen (inbegrepen: verplaatsing busstation t.o.v. renoveren op huidige plaats, waarverschil kavel Noord en Zuid, uitstaphaltes BJ-singel, stadshalte Tiendeweg-brug, compensatie vervoerders)			
	1	2			
	<b>Fiets in NS-gebouw</b>	<b>Fiets op maaiveld</b>	<b>Fiets in apart gebouw</b>	<b>Fiets in NS-gebouw met plein of park</b>	<b>Fiets in combi met winkels en wonen</b>
Fiets (bouw, incl. NS-station)	Eerste indicatie: € 2,5 miljoen	Eerste indicatie: € 1 miljoen	Eerste indicatie € 2,5 miljoen	Eerste indicatie € 2,5 miljoen	Eerste indicatie € 2,5 miljoen
	2	1	2	2	2
Openbare ruimte (nog leemte in onze kennis)	Minder ontwerp nodig	Minder ontwerp nodig	Minder ontwerp nodig	Meer ontwerp nodig (groter oppervlak vanwege plein/park)	Minder ontwerp nodig
	1	1	1	2	1

WERK IN UITVOERING TABEL 1 VERSIE 3

<b>Risico's</b>	<b>Busstation Zuid</b>	<b>Busstation Noord</b>			
<p><b>Samenvatting:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De grootste risico's zijn:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ NS werkt niet mee aan vernieuwen van het NS-station (dat maakt het scenario busstation Zuid niet realistisch omdat tot nu toe geen mogelijkheid is gevonden om dan ruimte vinden voor het parkeren van de fietsen)</li> <li>○ Er worden geen uitbaters gevonden voor een commercieel en woonprogramma (met name problematisch voor het scenario busstation Noord met combigebouw met commerciële functies en wonen)</li> <li>○ Er wordt geen huurder/koper gevonden voor de kantoor-kavel in het NSG waar het busstation is geprojecteerd.</li> <li>○ Provincie maakt bezwaar tegen verplaatsen busstation omdat dit <u>de</u> transferkwaliteit verslechtert en strijdig is met het beleid om het NSG van Gouda als kantorenconcentratielocatie te bestemmen.</li> </ul> </li> </ul>					
	<b>Fiets in NS-gebouw</b>	<b>Fiets op maaiveld</b>	<b>Fiets in apart gebouw</b>	<b>Fiets in NS-gebouw met plein of park</b>	<b>Fiets in combi met winkels en wonen</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voorwaarde is dat NS moet meewerken, anders is dit geen realistisch scenario</li> <li>• koper voor kavel Noord niet zeker</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weinig risico's</li> </ul>	Weinig risico's	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voorwaarde is dat NS moet meewerken, anders is dit geen realistisch scenario</li> <li>• Meerkosten verplaatsing kan ten koste gaan van inrichten openbaar gebied Zuid (relatief duurset optie door grote oppervlakte)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Risico's in haalbaarheid "combi-gebouw" van functies (fietsen, wonen, winkelen)</li> <li>• Haalbaarheid commerciële functies niet zeker</li> <li>• Verkeersafwikkeling en parkeren vragen oplossing</li> </ul>
	2	1	1	2	3

WERK IN UITVOERING TABEL 1 VERSIE 3

<b>Draagvlak</b>	<b>Busstation Zuid</b>	<b>Busstation Noord</b>			
<b>Samenvatting:</b>					
	<b>Fiets in NS-gebouw</b>	<b>Fiets op maaiveld</b>	<b>Fiets in apart gebouw</b>	<b>Fiets in NS-gebouw met plein of park</b>	<b>Fiets in combi met winkels en wonen</b>
Busreizigers (Rover, Arriva,)	+	-	-	-	-
NS	<ul style="list-style-type: none"> <li>Als commerciële functies minder kans maken door verplaatsing busstation, is NS niet voor verplaatsing</li> <li>Hoe minder gebouwen tussen busstation en NS-station hoe beter.</li> <li>Op grond hiervan lichte voorkeur voor busstation Zuid (geen blokkade)</li> </ul>				
Provincie	<ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>				
Bewoners	PM	PM	PM	PM	PM
Wijkteams					
Bunnik	PM	PM	PM	PM	PM
Goudse	PM	PM	PM	PM	PM
Holland Property group	PM	PM	PM	PM	PM