

Tabel 2: Vergelijking scenario's op hoofdcriteria

In deze tabel is voor ieder hoofd criterium de samenvatting overgenomen uit tabel 1. Dat is nog steeds een feitelijke basis voor conclusies. Vervolgens kan voor ieder hoofd criterium (openbaar vervoer, ruimtelijke kwaliteit etc.) een conclusie worden getrokken over de prestatie van ieder scenario. Daarin zit al een subjectief element, omdat dan de subcriteria worden samengenomen. Het kan zijn dat het ene subcriterium belangrijker wordt gevonden dan het andere. Het beste is die eventuele verschillende waardering te beargumenteren en niet met kwantitatieve wegen (cijfermatrige berekeningen) te gaan werken.

De stap die na tabel 2 komt, is dat een eindoordeel over de scenario's wordt gevormd. Dat moet tabel 3 worden. In die stap zal een waardering van het belang van de hoofdcriteria onderling moeten plaatsvinden. Bijvoorbeeld: is openbaar vervoer belangrijker dan de verbinding stations-centrum, of is het financiële kader juist bepalend.

	Busstation Zuid	Busstation Noord			
	Fiets in NS-gebouw	Fiets op maaiveld	Fiets in apart gebouw	Fiets in NS-gebouw met plein of park	Fiets in combi met winkels en wonen
OPENBAAR VERVOER:	1	2			
<ul style="list-style-type: none"> • De bereikbaarheid van het centrum met de bus wordt slechter bij verplaatsing van het busstation (en dit is van belang voor het economisch functioneren van het centrum) • 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 avonden 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. • 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 worden verbeterd door uitstaphaltes aan de BJ-singel, recht voor het NS-station • 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. • 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 					
NSG: STADS- EN REGIOFUNCTIES:	1	2			
<ul style="list-style-type: none"> • 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 					

WERK IN UITVOERING TABEL 2 VERSIE 4

	Busstation Zuid	Busstation Noord			
	Fiets in NS-gebouw	Fiets op maaiveld	Fiets in apart gebouw	Fiets in NS-gebouw met plein of park	Fiets in combi met winkels en wonen
<p>naar noord kan de kavel naast de bioscoop niet worden bebouwd. Dit verkleint de mogelijkheden om het noordelijk stationsgebied door verdichting maximaal te benutten.</p> <ul style="list-style-type: none"> Dubbel grondgebruik (parkeren en bebouwing) kan de momenteel nog niet benutte ruimte voor kantoren vergroten in beide scenario's (bus Noord en bus Zuid) 					
FIETSOPLOSSING:	1	3	2	1	2
<ul style="list-style-type: none"> 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 Voor de fietsers zijn comfort en loopafstand het gunstigst als fietsen in het NS-station worden geplaatst 					
VERBINDING STATION – CENTRUM:	3	2	2	1	3
<ul style="list-style-type: none"> 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. 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 opknapbeurt nodig heeft. 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. Een vraagstuk is nog of en hoe het wegprofiel van de Vredebest kan worden aangepast ten gunste van een goede loop- en fietszone. 					
ZSG: STADSFoyer:	4	5	3	1	2
<ul style="list-style-type: none"> 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 					

WERK IN UITVOERING TABEL 2 VERSIE 4

	Busstation Zuid	Busstation Noord			
	Fiets in NS-gebouw	Fiets op maaiveld	Fiets in apart gebouw	Fiets in NS-gebouw met plein of park	Fiets in combi met winkels en wonen
<p>(en met een apart fietsgebouw, een plein/park of een combi-gebouw voor fietsen, wonen en winkeltjes) bieden hiervoor veel potentie.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. • 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. 					
RUIMTELIJKE KWALITEIT:	1	5	4	2	3
<ul style="list-style-type: none"> • Verplaatsen van het busstation, in combinatie met een opknopbeurt 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 • 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. • Verbeteren van de ruimtelijke samenhang tussen ZSG en NSG is alleen mogelijk als het NS-station aan de zuidzijde wordt opgeknapt. 					
FINANCIEN:	1	1	2	3	2
<ul style="list-style-type: none"> • Een eerste indicatie wijst uit dat behouden van het busstation in het ZSG de goedkoopste oplossing is. • De meerkosten van verplaatsen van het busstation naar het NSG kunnen alleen worden gecompenseerd bij een goedkope fietsoplossing, namelijk parkeren van fietsen op maaiveld. • 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. 					
RISICO'S:					

WERK IN UITVOERING TABEL 2 VERSIE 4

	Busstation Zuid	Busstation Noord			
	Fiets in NS-gebouw	Fiets op maaiveld	Fiets in apart gebouw	Fiets in NS-gebouw met plein of park	Fiets in combi met winkels en wonen
<ul style="list-style-type: none"> • De grootste risico's zijn: <ul style="list-style-type: none"> ○ 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) ○ 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) ○ Er wordt geen huurder/koper gevonden voor de kantoorgrond in het NSG waar het busstation is geprojecteerd. ○ 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 kantorenconcentratie locatie te bestemmen. 					
DRAAGVLAK:	2	1	1	2	3
• ..					

Algemene verschillen in kenmerken van Zuid en Noord:

- Het Noordelijke stationsgebied (NSG) heeft een grote “korrelgrootte”, het Zuidelijke stationsgebied (ZSG) heeft een kleine “korrelgrootte” en kent meer de menselijke maat
- Het NSG heeft veel regionale voorzieningen (werken en leren centraal), het ZSG kent meer stedelijke voorzieningen (wonen en winkelen centraal)
- Het NSG is goed bereikbaar (auto, trein, bus, fiets: “multimodaal”), ZSG is vooral groen

Doelen

- Verbeteren van de verbinding tussen het NS-station en het centrum van de stad (“verbindende schakel”, “rode loper”)
- Oplossen van het probleem van het fietsparkeren in het ZSG
- Versterken van de stads- en regionale functies in het NSG (“buitenboordmotor van de stad”) en benutten van het OV-knooppunt
- Realiseren van een stadsfoyer als aangenaam verblijfsgebied en route naar het stadscentrum (“buitenboordmotor van het stadscentrum”)

WERK IN UITVOERING TABEL 2 VERSIE 4

- Verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit in het ZSG en van de relatie tussen het stationsgebouw en de omgeving in het ZSG
- Verbeteren van de samenhang tussen NSG en ZSG (elkaar aanvullen)