

Opties voor verkeersoplossingen Zuidelijk stationsgebied

1. Inleiding

De vernieuwing van het zuidelijk stationsgebied moet gepaard gaan met een goede verkeersafwikkeling. Het moet een aangename en veilige ontvangstruimte worden voor bezoekers, “onze gasten”, die met het openbaar vervoer in Gouda aankomen. Maar ook moet het een aangenaam en veilig 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.

De te realiseren verkeersstructuur is dus een belangrijke sturende factor in de ontwikkeling van het zuidelijk stationsgebied. Daarom zijn van de meest kansrijke opties voor de verkeersstructuur op hoofdlijnen de voor- en nadelen benoemd. Dat leidt in dit document tot een voorlopige keuze voor de meest gewenste verkeersstructuur. In de vervolgfase, als meer duidelijkheid ontstaat over de invulling van de gebouwde omgeving, is ook een cijfermatige beoordeling mogelijk van de verkeersafwikkeling, van eventuele te verwachten knelpunten en oplossingen daarvoor. Dan kan een definitieve keuze voor de verkeersstructuur worden gemaakt die zo goed mogelijk invulling geeft aan de ambities voor het gebied.

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 Stationsplein en Vredebest 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 en fietsers over het Kleiwegplein is een barrière (kruisen van meerdere rijrichtingen en wachttijden) en is één van de grootste knelpunten in de stad als het gaat om verkeersveiligheid
- De vele geparkeerde fietsen geven een rommelig aanzicht en zijn een hindernis voor voetgangers
- Vredebest 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).

- 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.
- Een aanzienlijk deel van het verkeersaanbod is doorgaand verkeer¹ zonder bestemming in het gebied zelf of in de wijken Nieuwe Park en Kadebuurt. Dit verkeer gebruikt de route door woonbuurten (Nieuwe Park en Kadebuurt) als alternatief voor de wijkontsluitingswegen.

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 en het Kleiwegplein. 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 afwikkeling van autoverkeer op het Kleiwegplein voor autoverkeer is gewenst.

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 verliet was er bij de Nieuwe Gouwe O.Z. ingereden. Dat verkeer kan dus worden beschouwd als doorgaand (niet-bestemmings) verkeer dat de wijken Nieuwe park en Kadebuurt gebruikt om een bestemming elders te bereiken.

- De barrièrewerking van het Kleiwegplein voor voetgangers en fietsers (m.n. Vredebest – oude centrum) moet zoveel mogelijk worden opgeheven en veiliger worden.
- De leefbaarheid in de wijken als gevolg van (eventuele) verplaatsing van verkeersstromen naar andere straten moet behouden blijven.
- Een goede bereikbaarheid per auto van de parkeerterreinen en woonstraten in het stationsgebied en van de wijken Nieuwe Park en Kadebuurt is gewenst
- Doorgaand (niet-bestemmings)verkeer door de Kadebuurt en Nieuwe park wordt zoveel mogelijk tegengaan.

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 (niet bestemmings-) verkeer in woonwijken
 - Nieuwe park (incl. Crabethstraat/-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 busstations naar de Noordzijde van het station. Alle opties die bij de voorselectie zijn betrokken zijn weergegeven in bijlage 1, evenals de argumenten waarop deze niet verder zijn onderzocht.

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 verkeerssituatie
- Optie 2 busstation Zuid: autovrij stationsplein²

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

Deze optie heeft de volgende kenmerken:

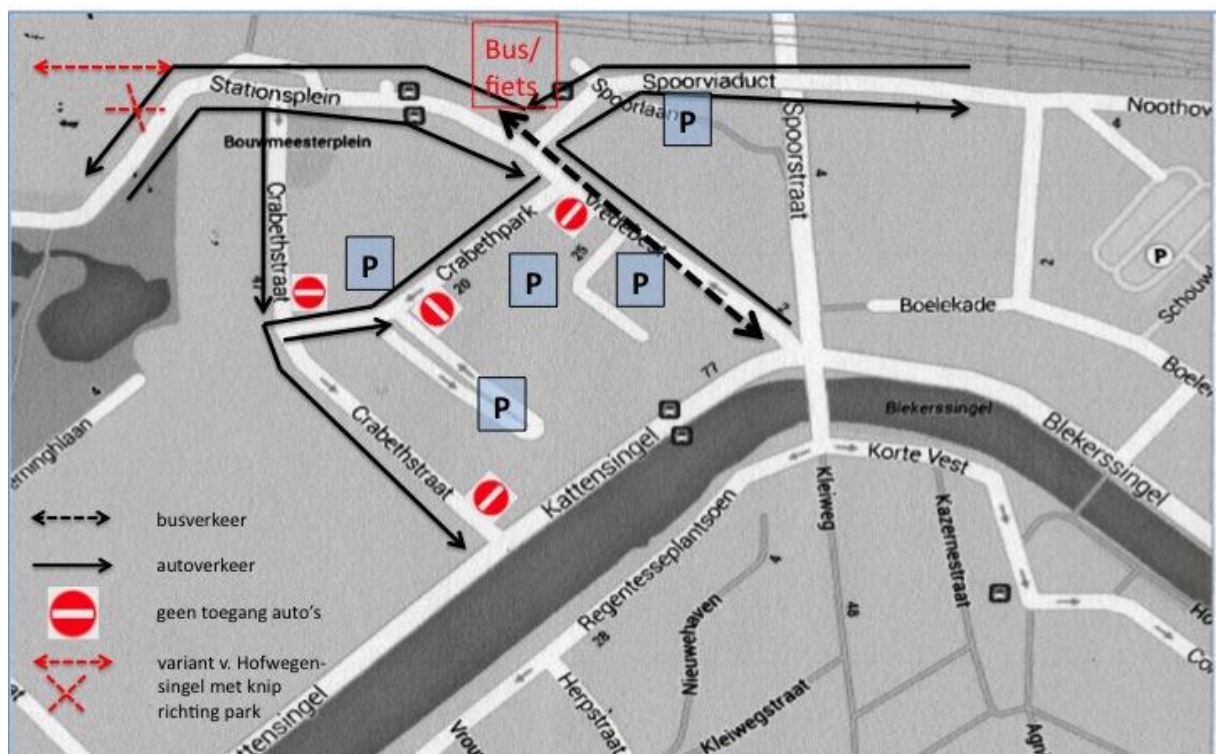
- De verkeerssituatie verandert niet.
- Aanpassingen beperken zich tot een andere bestrating en inrichting van het gebied, waarin wordt benadrukt dat auto- en busverkeer te gast is bij voetgangers en fietsers. De snelheid van het auto- en busverkeer wordt afgeremd.
- Fietsers kunnen alle straten in 2 richtingen blijven gebruiken, incl. de 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.
- Door behoud van bussen (2 richtingen) en autoverkeer in de Vredebest (1-richting) blijft het Kleiwegplein een “vijf-kruising”. Verbetering van de doorstroming blijft beperkt tot de afstelling van verkeerslichten.
- Als variant kan de van Hofwegensingel worden gerealiseerd, in combinatie met het afsluiten van het verkeer richting het van Bergen IJzendoornpark. 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 (bron: Prorail), 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 per fiets. 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.

² Met autovrij stationsplein wordt bedoeld dat er een plein wordt gerealiseerd tussen het station en de Goudse Verzekeringen waar geen gemotoriseerd verkeer (incl. vrachtwagens) rijdt. Daardoor is geen autoverkeer meer mogelijk tussen Crabethstraat/v. Bergen IJzendoornpark en Vredebest/Kadebuurt. Zie voor toelichting de beschrijving van de kenmerken bij de opties 2 en 4.

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 uitsluitend 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 verkeerssituatie



3.1.2 Optie 2 busstation Zuid: autovrij stationsplein, Vredebest geen verandering

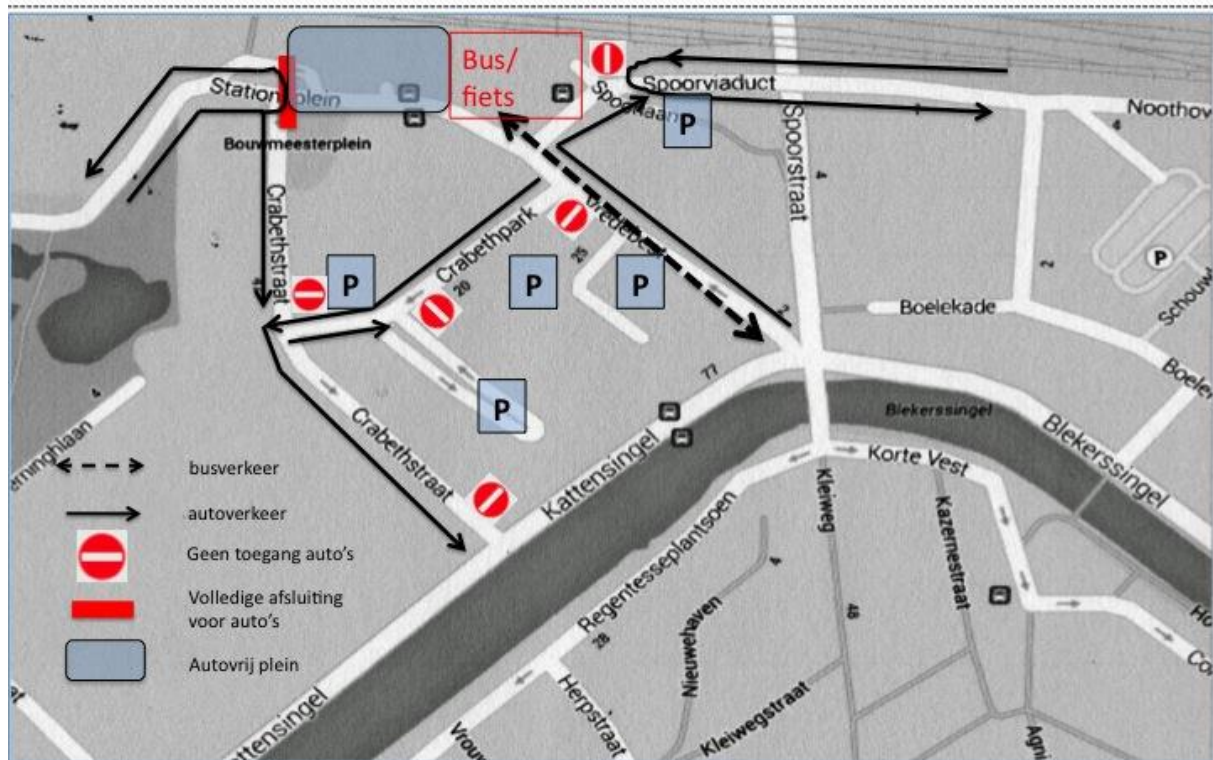
Deze optie heeft de volgende kenmerken:

- Het busstation blijft gehandhaafd aan de zuidzijde. Bussen rijden in twee richtingen door de Vredebest.
- Er wordt een autovrij Stationsplein gerealiseerd tussen het station en de Goudse verzekeringen. Daar is geen doorgang voor autoverkeer vanaf de Noothoven van Goorstraat en de Vredebest naar het van Bergen IJzendoornpark en de Crabethstraat, vice versa.
- Vanaf de Vredebest naar het Spoorviaduct ontstaat 1-richtingverkeer tot de Spoorlaan (zie figuur 2). Uitgaand verkeer uit Kadebuurt is niet meer mogelijk via het 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 de Vredebest en via de Kadebuurt.

Uitgaand verkeer vanaf de parkeerplaats bij de Spoorlaan gaat via de Kadebuurt. Overwogen kan worden dit uitgaande verkeer via de 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.
- Fietzers kunnen alle straten in 2 richtingen blijven gebruiken, incl. Vredebest
- Door behoud van bussen (2 richtingen) en autoverkeer in de Vredebest (1-richting) blijft het Kleiwegplein een “vijf-kruising”. Verbetering van de doorstroming blijft beperkt tot de afstelling van verkeerslichten.
- Om de Goudse, de ABNAMRO en de parkeerplaatsen bij het Crabethpark bereikbaar te houden kan dat verkeer via de Vredebest en Crabethstraat 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 afsluiting voor autoverkeer gerealiseerd (stationsplein). 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 uitrijden 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, Vredebest geen verandering



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: stationsplein geen verandering, autoluw Vredebest
- Optie 4 busstation Noord: autovrij stationsplein en autovrij Vredebest

3.2.1. Optie 3 busstation Noord: stationsplein geen verandering, autoluw Vredebest

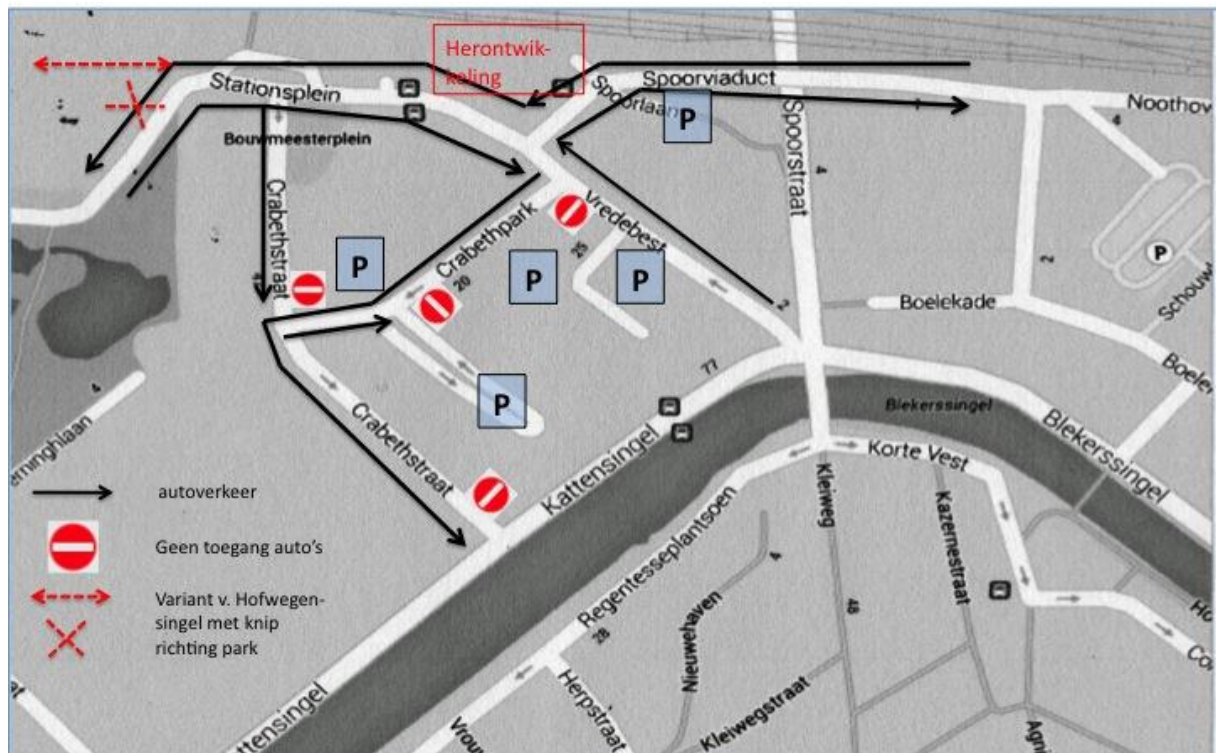
Deze optie heeft de volgende kenmerken:

- 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 autoluw door het verdwijnen van de bussen. Er blijft wel ingaand autoverkeer mogelijk (1-richtingverkeer) naar Noothoven van Goorstraat/Kadebuurt via de Vredebest. De kerk blijft bereikbaar via Vredebest en Kadebuurt.
- Doorgaand verkeer over het Stationsplein blijft mogelijk in twee richtingen.
- Om de parkeerplaatsen van de Goudse, de ABNAMRO en de parkeerplaatsen bij het Crabethpark bereikbaar te houden kan dat verkeer via de Vredebest en de Crabethstraat 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 Kadebuurt is in dat geval nog bereikbaar via het van Bergen IJzendoornpark maar niet meer via de Vredebest. Bij een volledig autovrije Vredebest wordt het Crabethpark slecht 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. Het smalle straatprofiel van de Crabethstraat maakt 2-richtingverkeer daarnaast moeilijk, zo niet onmogelijk.

- Fietzers 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.
- Het Kleiwegplein wordt gereconstrueerd omdat de bussen verdwijnen uit de Vredebest. Er rijdt geen autoverkeer meer vanuit de Vredebest het Kleiwegplein op.
- 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 doorgaand (niet-bestemmings) verkeer door het van Bergen IJzendoornpark, de Crabethstraat en het Crabethpark wordt tegengegaan. Om ook doorgaand (niet-bestemmings) verkeer door de Kadebuurt te weren, kan een afsluiting voor autoverkeer bij de A.G. de Vrijebrug worden gerealiseerd.
- Bevoorradingsverkeer kan via de Vredebest in rijden ten behoeve van het gebied zelf net als in de huidige situatie. Uitgaand bevoorradingsverkeer kan via het van Bergen IJzendoornpark of de Crabethstraat rijden. Ontheffing met venstertijden via de Vredebest is daarvoor ook een optie.

Figuur 3: Optie 3: busstation Noord, stationsplein geen verandering, autoluw Vredebest



3.2.2. Optie 4 busstation Noord: autovrij stationsplein en autovrij Vredebest

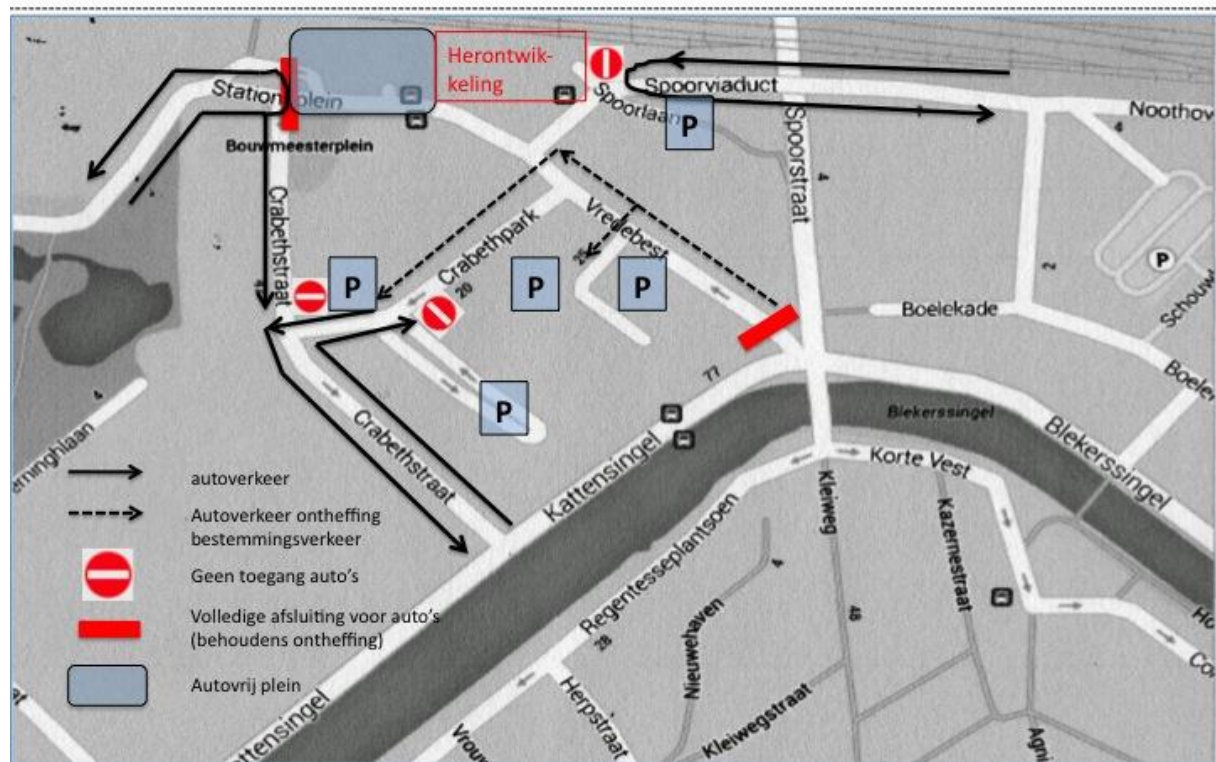
Deze optie heeft de volgende kenmerken:

- Het busstation gaat naar de Noordzijde (zie optie 3).
- Er wordt een autovrij Stationsplein gerealiseerd tussen het station en de Goudse verzekeringen. Daar is geen doorgang voor autoverkeer vanaf de Noothoven van Goorstraat en de Vredebest naar het van Bergen IJzendoornpark en de Crabethstraat, vice versa.
- Vredebest wordt autovrij. In combinatie met het autovrije stationsplein maakt dat de bereikbaarheid van de Kadebuurt problematisch. Ook het Crabethpark is erg moeilijk bereikbaar, namelijk alleen nog via het van Bergen IJzendoornpark en de Crabethstraat. Overwogen kan dan worden een deel van de Crabethstraat (tussen Kattensingel en Goudse verzekeringen) 2-richtingverkeer te maken om het Crabethpark ook vanaf de Kattensingel bereikbaar te houden. Dit is geen ideale oplossing (wellicht zelfs onmogelijk) vanwege het (te) smalle wegprofiel in de Crabethstraat. Voor de bereikbaarheid van de parkeerplaats van ABNAMRO is dit in het geheel geen oplossing. Een alternatief is om in deze optie te werken met ontheffingen voor bestemmingverkeer voor ABNAMRO en Crabethpark, via de Vredebest (de gestippelde pijl). Dit is echter ingewikkeld met handhaven.
- De kerk is bereikbaar via de Kadebuurt. (Overwogen kan worden verkeer voor de kerk tijdens diensten via Vredebest, Crabethpark en Crabethstraat af te wikkelen)
- Het Kleiwegplein wordt gereconstrueerd omdat de bussen verdwijnen uit de Vredebest. Er rijdt ook geen autoverkeer meer de Vredebest in. Voor gemotoriseerd

verkeer ontstaat een “vier-kruising” op het Kleiwegplein. Voor fietsers en voetgangers blijft de “vijf-kruising” behouden.

- 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.
- 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 autovrij stationsplein gerealiseerd waar geen doorgaand verkeer mogelijk is. 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 Vredebest en autovrij stationsplein



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 en de veiligheid van deze verbinding
- 2 De leefbaarheid in straten in het stationsgebied
- 3 De bereikbaarheid per auto van straten in het stationsgebied en de wijken Kadebuurt en Nieuwe park voor auto's
- 4 De mogelijkheid doorgaand (niet bestemmings-)verkeer terug te dringen

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

Voor deze beoordeling is tevens gebruik gemaakt van tellingen van bussen, om een indicatie te krijgen van de verkeersdrukte door bussen op stationsplein en Vredebest. Ook zijn reis- en looptijden geschat voor buspassagiers naar verschillende bestemmingen, zodat een indicatie wordt gekregen van het effect van verplaatsen van het busstation van de zuidzijde naar de noordzijde van het station (zie bijlage 2). Uit deze schattingen zijn de volgende conclusies getrokken:

- Het totaal aantal aankomende en vertrekkende bussen bedraagt op werkdagen 660 en op zaterdag 466.
- Het aantal bussen dat vertrekt naar of aankomt uit zuidelijke richting is groter (358) dan het aantal bussen dat vertrekt naar of aankomt uit Noordelijke richting (302).
- per saldo zullen de reistijden voor buspassagiers naar verschillende bestemmingen niet belangrijk veranderen door verplaatsen van het busstation van de zuidkant naar de noordkant van het station. Afhankelijk van de bestemming blijven winst dan wel verlies in reistijd beperkt tot 1-2 minuten.

Tabel 1 leidt tot de volgende observaties:

- De beste verbinding voor voetgangers en fietsers tussen station en stadscentrum ontstaat in de optie 4 met het busstation aan de Noordzijde, een autovrij station en een autovrij Vredebest. Voetgangers en fietsen krijgen in deze optie het meest de ruimte, de verkeersveiligheid is het hoogst, de barrièrewerking het minst voor zowel stationsplein, Vredebest als Kleiwegplein. Deze optie past het beste bij een stationsgebied als “ontvangstruimte”.
- De optie met het busstation aan de zuidzijde met autovrij stationsplein (optie 2) en de optie met het busstation aan de noordzijde zonder autovrij stationsplein (optie 3) bieden ook mogelijkheden een goede verbinding tussen het station en het centrum te realiseren, 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 niet bevredigend worden verminderd, omdat er een 5-kruising aanwezig blijft (Vredebest wordt niet autovrij). Vooral in optie 2, waarin de bussen op de Vredebest blijven rijden, is verbetering van het Kleiwegplein niet goed mogelijk. In optie 3, als er alleen nog ingaand autoverkeer richting Vredebest is, zijn de mogelijkheden om het Kleiwegplein te verbeteren groter. Overigens blijft ook bij een (nagenoeg) autovrije Vredebest een veilige afwikkeling van fietsers en voetgangers en verkorting van wachttijden een aandachtspunt.

Opgemerkt wordt dat door de opening van de parkeergarage aan de Noordzijde van het station verwacht kan worden dat meer voetgangers gebruik zullen maken van de spoortunnel om in het stadscentrum te komen. Momenteel wordt een plan ontwikkeld om de verkeerstunnel op te knappen. Voor het Zuidelijk stationsgebied betekent dit dat ook de Spoorstraat een bredere voetgangerszone moet krijgen. De onderzochte verkeersopties zijn hierin niet onderscheidend, maar de inrichting van het gebied en de oversteken op het Kleiwegplein zullen hiermee rekening moeten houden.

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

Opties	Busstation Zuid		Busstation Noord	
	<i>Optie 1: handhaven huidige verkeerssituatie</i>	<i>Optie 2: autovrij stationsplein, Vredebest geen verandering</i>	<i>Optie 3: stationsplein geen verandering, autoluw Vredebest</i>	<i>Optie 4: autovrij stationsplein, autovrij Vredebest</i>
Duidelijke verbinding station - centrum	matig (beperkte verbetering mogelijk)	Redelijk (betere inrichting stationsplein en Vredebest, straatprofiel Vredebest echter niet veel smaller)	Redelijk (betere inrichting stationsplein en Vredebest, straatprofiel Vredebest kan smaller)	Goed (betere inrichting en straatprofielen stationsplein en Vredebest)
Veilige verbinding	Matig (beleving bewoners, veel onoverzichtelijk verkeer)	Redelijk (geen auto's stationsplein en geen oversteek bij de kerk, veiligheid Vredebest en Kleiwegplein niet beter: 5-kruising blijft)	Redelijk (geen bussen, oversteek kerk blijft, brede voetgangerszone Vredebest, veiligheid Kleiwegplein beter door minder bussen)	Goed (geen autoverkeer stationsplein, geen bussen, voetgangersgebied Vredebest+station, Kleiwegplein 4 kruising)
Opheffen barrierewerking Kleiwegplein	matig (verminderen barrierewerking niet mogelijk)	matig (verminderen barrierewerking qua wachttijden niet mogelijk: 5 -kruising)	Redelijk (verminderen barrierewerking qua wachttijden door verdwijnen bussen Vredebest)	Goed (er ontstaat 4-kruising, door autovrij Vredebest m.u.v. fietsen en voetgangers)
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 en reistijden voor buspassagiers	Goed	Goed	Goed (per saldo nauwelijks verandering van reistijden naar verschillende bestemmingen)	Goed (per saldo nauwelijks verandering van reistijden naar verschillende bestemmingen)

4.3. Beoordeling opties op leefbaarheid

Tabel 2 leidt tot de volgende observaties:

- Alle opties, behalve de huidige verkeerssituatie, bieden goede mogelijkheden om de leefbaarheid in het gebied te verbeteren. Het best scoort de optie 4 (bussen noord met autovrij Vredebest en autovrij stationsplein). In die optie is het minste verkeer en kan de leefbaarheid van het gebied het meest verbeteren. In de opties 2 (bussen Zuid met autovrij stationsplein) en 3 (bussen Noord zonder autovrij stationsplein) 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 stationsplein 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. Hoewel in beide opties de leefbaarheid redelijk tot goed kan verbeteren heeft optie 3 de voorkeur, omdat in die optie de bussen geheel uit het gebied verdwijnen. Daarbij geldt wel als randvoorwaarde dat de locatie van het busstation wordt herontwikkeld op een manier die levendigheid in het gebied brengt volgens de bewonersvisie (een stadsfoyer met gevarieerde functies op een kleinschalige menselijke maat), zonder extra verkeer aantrekkende werking.

- 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. In ieder geval moet de conclusie worden getrokken dat ook bij behoud van het busstation aan de zuidzijde de noodzaak tot een grote investering bestaat om de problematiek van het fietsparkeren op te kunnen lossen in combinatie met herinrichting van het busstation.

Tabel 2: Beoordeling leefbaarheid stationsgebied

Opties	Busstation Zuid		Busstation Noord	
	Optie 1: handhaven huidige verkeerssituatie	Optie 2: autovrij stationsplein, Vredebest geen verandering	Optie 3: stationsplein geen verandering, autoluw Vredebest	Optie 4: autovrij stationsplein, autovrij Vredebest
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

Tabel 3 leidt tot de volgende observaties:

- De optie 3, met het busstation aan de Noordzijde waarbij het doorgaand autoverkeer langs het stationsplein mogelijk blijft, heeft voor de bereikbaarheid per auto van alle straten geen nadelen. Deze optie scoort voor bereikbaarheid per auto het beste van alle opties
- In de optie 2, met het busstation aan de zuidzijde en met autovrij stationsplein, is de bereikbaarheid per auto van de Kadebuurt een belangrijk knelpunt.
- In optie 4, met het busstation aan de noordzijde een autovrij Vredebest en een autovrij stationsplein, verslechtert de bereikbaarheid van driehoek, station, Kadebuurt, Crabethpark en een aantal parkeerterreinen. Deze optie vraagt daarnaast ook om een oplossing in twee richtingen voor bevoorradend vrachtverkeer.
- Behoud van 1-richting verkeer voor auto's op de Vredebest is een voorwaarde voor een redelijk tot goede bereikbaarheid van aangrenzende straten in het stationsgebied en van de Kadebuurt. Dit gebeurt in de opties 2 en 3, die daarom op dit aspect het beste scoren.

Tabel 3: Beoordeling bereikbaarheid per auto

Opties	Busstation Zuid		Busstation Noord	
	<i>Optie 1: handhaven huidige verkeerssituatie</i>	<i>Optie 2: autovrij stationsplein, Vredebest geen verandering</i>	<i>Optie 3: stationsplein geen verandering, autoluw Vredebest</i>	<i>Optie 4: autovrij stationsplein, autovrij Vredebest</i>
"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. Uitgaand verkeer niet meer via vBIJP)	Goed (uitstekend in variant met v. Hofwegensingel)	Zeer slecht (geen in- en uitgaand verkeer meer via vBIJP en/of Vredebest)
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 Boelekade 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 doorgaand (niet bestemmings-) verkeer door Nieuwe Park en Kadebuurt

Tabel 4 leidt tot de volgende observaties:

- De opties met een autovrij stationsplein weren doorgaand (niet-bestemmings) verkeer volledig. In de opties waarbij doorgaand verkeer langs het station mogelijk blijft biedt de van Hofwegensingel een goede oplossing voor het terugdringen van doorgaand verkeer door het van Bergen IJzendoornpark. In dat geval zal de bereikbaarheid van de Kadebuurt eveneens verbeteren. Om ook doorgaand (niet-bestemmings) verkeer door de Kadebuurt (Noothoven van Goorstraat) te weren, zou een afsluiting voor autoverkeer bij de A.G. de Vrije brug kunnen worden overwogen.

Tabel 4: Beoordeling mogelijkheden terugdringen doorgaand (niet-bestemmings)verkeer in Nieuwe Park en Kadebuurt

Opties	Busstation Zuid		Busstation Noord	
	Optie 1: handhaven huidige verkeerssituatie	Optie 2: autovrij stationsplein, Vredebest geen verandering	Optie 3: stationsplein geen verandering, autoluw Vredebest	Optie 4: autovrij stationsplein, autovrij Vredebest
Nwe park	Slecht (goed in variant met v. Hofwegensingel)	Goed	Slecht (goed in variant met v. Hofwegensingel)	goed
Kadebuurt	Slecht (goed in combinatie met een afsluiting bij de A.G. de Vrijebrug)	Goed	Slecht goed in combinatie met een afsluiting bij de A.G. de Vrijebrug)	goed

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

De optie die wordt gekozen moet optimaal bijdragen aan het realiseren van de ambities zoals die zijn geformuleerd in de (concept) ontwikkelingsvisie van de bewoners en geïnterviewde Goudse partijen. De huidige betekenis van het zuidelijke stationsgebied is vooral fysiek en functioneel als doorgangsgebied (Transito). Een multimodaal knooppunt, waar fiets, bus, trein en auto binnen enkele meters van elkaar zijn gesitueerd is een zeer grote kwaliteit van Gouda CS. Door de centrale ligging in de randstad, de uitstekende bereikbaarheid (auto, trein, fiets en bus) en de positie naast de binnenstad van Gouda maakt dit station Gouda CS tot een unieke transitoplek in de Randstad.

De betekenis van het gebied maakt ook andere ambities mogelijk:

- Goudse Wissel (Transfer)* heeft betekenis voor station en stationsgebied. De stationsomgeving wordt hier een plek van ontmoeting en uitwisselen van informatie en ideeën. De kansen van een druk mobiliteitsknooppunt kunnen worden benut.

2. *Gouds Goud (Trots)* heeft betekenis voor stationsgebied en Gouda.
De zuidelijke spoorzone is een Welkom, Entree, Showcase van de stad. Het is de stadsfoyer van Gouda. Gouda en omgeving hebben veel moois te bieden, dat hier getoond kan worden, en elkaar kan ontmoeten.
3. *Generation Next (Trends)* heeft betekenis voor het gebied zelf, de stad Gouda en ook de regio.
De kwaliteiten in de stad kunnen elkaar hier ontmoeten zodat er nieuwe verbindingen en netwerken ontstaan, gerelateerd aan de omliggende industrieën, duurzame landbouw, kaasmakerijen, kwekerijen en de kassenteelt (met klimaatneutraal oplossingen). IT mogelijkheden kunnen ten behoeve van het gebied worden benut (Smart City) en kunnen het lokale met het globale verbinden. De naam Gouda is internationaal bekend!
4. *Groots in Gouda (Trekker)*
Gouda is een (inter)nationale publiekstrekker, waar het stationsgebied een bijdrage aan levert. Het stationsgebied kan als gebied een trekker worden doordat er een hele bijzondere functie zich vestigt. Maar nog sterker en duurzamer is het als het stationsgebied door de verbondenheid aan zowel de Goudse identiteit als aan Goudse partijen, een mix heeft van functies die aantrekkelijk zijn om te bezoeken. Dat trekt bedrijven, bewoners en/of bezoekers naar Gouda.

Onderstaande tabel brengt in beeld welke mogelijkheden de 4 opties voor de verkeersstructuur bieden om de hiervoor genoemde ambities te realiseren. Hieruit blijkt dat de opties 3 en 4 de beste mogelijkheden bieden om de ontwikkelingsvisie te realiseren.

Tabel 5: toetsing verkeersopties aan de 4 T's

	Optie 1: <i>handhaven huidige verkeerssituatie</i>	Optie 2: <i>autovrij stationsplein, Vredebest geen verandering</i>	Optie 3: <i>stationsplein geen verandering, autoluw Vredebest</i>	Optie 4: <i>autovrij stationsplein, autovrij Vredebest</i>
Goudse Wissel (Transfer)	Redelijk Reistijden van buspassagiers naar diverse bestemmingen vernaderen nauwelijks. Voor buspassagiers die vanuit het noorden komen wordt de reistijd naar het stadscentrum ca. 1,5 minuut langer		Goed Omdat het busstation naar de noordkant van het station gaat kan het gebied van het busstation worden herontwikkeld om functies voor ontmoeting en uitwisseling van kennis te realiseren. Dat blijft dan niet beperkt tot de "driehoek". Deze opties bieden daarom iets betere kansen dan de optie 2. Ook kan de binnenstad, waar de voetgangers leidend zijn in het verkeer, dichter naar het station worden getrokken. Tevens worden bij deze situatie alle modaliteiten (bus, trein, fiets en auto) gebundeld aan de noordkant. Dit vormt een unieke kwaliteit voor de stad Gouda.	
Gouds Goud (Trots)	Matig	Redelijk	Goed De stadsfoyer functioneert het best als het busverkeer niet meer de inrichting van het gebied bepaalt en er zo min mogelijk verkeer is in het gebied. Daardoor ontstaat een aantrekkelijk verblijfsgebied dat de beste mogelijkheden biedt op stationsplein en Vredebest om de trots van Gouda e.o. te etaleren	

Generation Next (Trends)	matig	Redelijk	Goed Hier gelden dezelfde afwegingen als bij Goudse Wissel (transfer) en Gouds Goud (<i>Trots</i>). Bij verplaatsen van het busstation naar de noordzijde van het station ontstaan meer mogelijkheden om functies te realiseren die invulling geven aan trends
Groots in Gouda (trekker)	Goed De opties zijn hierin niet echt onderscheidend. Alle opties bieden mogelijkheden om in de herinrichting aansluiting te zoeken bij de regionale en lokale identiteit. Bepalend is dat geen verkeersaantrekkende, grootschalige functies worden gerealiseerd. De verkeersstructuur moet bestemmingsverkeer als gevolg van kleinschalige niet verkeersaantrekkende functies kunnen afwikkelen. Bij keuze voor een verkeersaantrekkende functie zoals een onderwijsinstelling die past bij de identiteit van het gebied (duurzaamheid, koppeling land- en tuinbouw, kaas) zal parkeren buiten het gebied plaats moeten vinden Dat zou dan feitelijk alleen op het terrein van Bunniks services of de nieuwe parkeergarage aan de noordzijde kunnen gebeuren.		

5 Voorkeursoptie

PM

Bijlage 1: voorselectie van realistische opties voor verkeer

Opties zijn ontwikkeld aan de hand van de knelpunten en het gewenste karakter van het zuidelijk stationsgebied zoals beschreven in de paragrafen 2.1 en 2.1. Feitelijk is hierbij sprake van drie hoofdkeuzen:

- Blijft het busstation aan de zuidkant van het spoor of wordt het verplaatst naar de noordkant?
- Kunnen auto's via het stationsplein blijven rijden tussen de Kadebuurt en Nieuwe Park of komt er een autovrij stationsplein?
- Blijft autoverkeer in de Vredebest mogelijk, of wordt de Vredebest vrij van auto's?

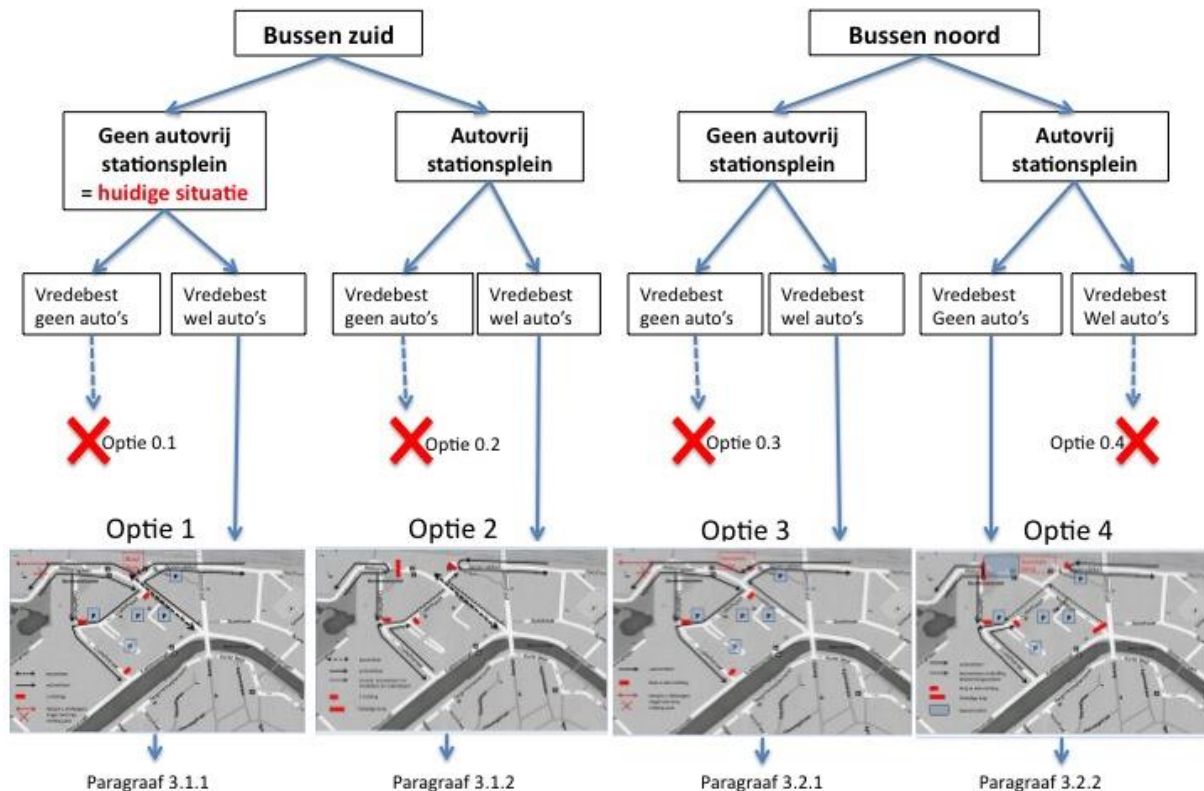
Onderstaand figuur 1 geeft de ambities/gewenste kwaliteiten en de te maken hoofdkeuzen weer.

Afbeelding 1: ambities, gewenste kwaliteiten en hoofdkeuzen in oplossingen



Uitgaande van de hoofdkeuzen zijn acht oplossingen mogelijk. Deze oplossingen zijn weergegeven in figuur 2.

Figuur 2: acht mogelijke oplossingen, vier geselecteerde oplossingen voor onderzoek



Van de acht mogelijke oplossingen heeft vervolgens een selectie plaatsgevonden van opties die verder zouden worden onderzocht op hun voor- en nadelen. Het doel bij de selectie was om voor de mogelijke combinaties van de plaats van het busstation (Noord of zuid) en het verkeer op het stationsplein (wel of niet autovrij) één optie te onderzoeken. Om tot deze selectie van vier oplossingen te komen is voor het verkeer op de Vredebest steeds de meest realistische optie geselecteerd (zie figuur 2). De niet-geselecteerde opties zijn afgefallen om de volgende redenen:

- Optie 0.1: deze optie betekent dat een aantal straten in het stationsgebied moeilijk bereikbaar wordt voor bestemmingsverkeer, terwijl de leefbaarheid en veiligheid in de Vredebest, stationsplein en Kleiwegplein nauwelijks kunnen worden verbeterd. De bussen blijven immers in twee richtingen in de Vredebest rijden, de situatie op het stationsplein verandert wat betreft verkeer nauwelijks. Een goede ontvangstruimte voor de stad en een goede verbinding voor voetgangers en fietsers tussen station en oude stationscentrum is nauwelijks te realiseren
- Optie 0.2: deze optie heeft wat betreft bereikbaarheid van straten voor bestemmingsverkeer en met name ook van de Kadebuurt nog grotere nadelen dan optie 0.1. Daar staat niet tegenover dat er grote voordelen zijn voor het realiseren van een goede ontvangstruimte voor de stad en een goede verbinding voor voetgangers en fietsers naar het centrum. Er zal weliswaar een autovrij stationsplein

ontstaan (ontvangstruimte), maar de situatie op de Vredebest en Kleiwegplein kan nauwelijks worden verbeterd omdat bussen blijven rijden in beide richtingen.

- Optie 0.3: deze optie is eveneens afgefallen vanwege problemen met de bereikbaarheid van straten in het stationsgebied voor bestemmingsverkeer. In de wel geselecteerde optie 3 zijn deze problemen er niet, terwijl de mogelijkheden voor het verbeteren van de leefbaarheid (ontvangstruimte) en de verbinding voor voetgangers tussen station en stad ongeveer even goed zijn als bij de afgefallen optie 0.3
- Optie 0.4: deze optie is niet afgefallen omdat deze niet realistisch zou zijn. Hij is als variant besproken bij optie 4. Optie 4 is een optie met autovrij stationsplein én autovrij Vredebest, zonder bussen. Deze optie is onderzocht omdat de wens bestond het effect van maximaal terugdringen van auto's en bussen te onderzoeken. Als variant is bekeken wat het effect is van (beperkt) toelaten van autoverkeer in de Vredebest (optie 0.4).

Het al dan niet aanleggen van de van Hofwegensingel is niet als hoofdkeuze benoemd. Wel is bij de opties waarbij dat relevant is (namelijk de opties waarbij het stationsplein niet autovrij wordt), gekeken wat de voor- en nadelen zijn van aanleg van deze weg.

Bijlage 2: aantal busbewegingen en reistijden buspassagiers

Aantal busbewegingen

Onderstaande tabel geeft het aantal bussen weer dat per dag van en naar het busstation rijdt. Er is onderscheid gemaakt tussen werkdagen (maandag t/m vrijdag) en zaterdag. De zondag is niet onderzocht omdat deze niet representatief is voor het aantal bussen. De tellingen van het aantal vertrekkende bussen is gebaseerd op een analyse van de dienstregeling van Arriva. Het totaal aantal bussen (vertrekkend en binnenkomend) is berekend door het aantal vertrekkende bussen met twee te vermenigvuldigen (uitgangspunt: iedere bus die vertrekt komt ook terug). Het grootste deel van de bussen rijdt via de Vredebest, met uitzondering van de staddienst lijn 3, die alleen vertrekt via de Vredebest, maar binnenkomt via de Noothoven van Goorstraat. De cijfers zijn dus representatief voor de belasting van de Vredebest.

Uit de tabel blijkt dat:

- Het totaal aantal bussen op werkdagen 660 bedraagt en op zaterdag 466.
- Er meer bussen vertrekken in en aankomen uit Zuidelijke richting (358), dan Noordelijke richting (302).

De aantallen buspassagiers zijn niet bekend. Deze worden door Arriva niet vrijgegeven. Ook de bestemmingen van de buspassagiers (overstappers op trein, scholen, ziekenhuis, centrum, anders) zijn niet bekend.

Tabel: aantal bussen per dag van en naar het station op werkdagen (ma t/m vrij) en zaterdag. In geel zijn de aantallen weergegeven voor bussen in en uit de richting Zuid.							
Volg nummer	Bus nummer	richting	Noord	zuid	werkdagen	zaterdag	Totaal per dag Werkdag/zat
1	197	Schoonhoven		zuid	54	30	
2	1	Stadsdienst	noord		30	26	
3	4	Stadsdienst	noord		30	27	
4	3	Stadsdienst		zuid	31	28	
5	107	Utrecht		zuid	34	33	
6	178	Bodegraven	noord		33	17	
7	190	Rotterdam		zuid	32	17	
8	6	Stadsdienst	Noord		11	-	
9	177	Zoetermeer	noord		18	14	
10	186	Oestgeest	noord		12	-	
11	187	Oestgeest	noord		17	17	
12	196	Rotterdam		zuid	16	14	
13	106	IJsselstein		zuid	12	10	
Totaal per dag					330	233	660/466
Totaal Noord					151	101	302/202
Totaal zuid					179	132	358/264

Reistijden buspassagiers

Onderzocht is wat de gevolgen zijn voor de reistijden van buspassagiers als het busstations verplaatst zou worden van de Zuidzijde naar de Noordzijde. Dit is gedaan

door afstanden, rijtijden van bussen en looptijden te meten. Natuurlijk zullen er per reiziger verschillen zijn, maar de cijfers geven een goede indicatie van de te verwachten effecten.

Het is niet bekend hoeveel buspassagiers dagelijks arriveren en vertrekken op het busstation. Ook is niet bekend wat de bestemmingen in Gouda zijn van de aankomende buspassagiers. Daarom is het effect van verplaatsing van het busstation naar de noordzijde van het station voor een aantal mogelijke bestemmingen onderzocht:

Bestemming scholen en ziekenhuis noordzijde

- Passagiers uit de zuidelijke buslijnen reizen 1,7 minuten langer met de bus maar hoeven 3 minuten minder te lopen. Zij boeken netto een winst in reistijd (ruim een minuut).
- Passagiers uit de noordelijke buslijnen zijn al eerder uitgestapt of reizen 1,5 minuten korter met de bus en hebben daarnaast een kortere loopafstand. Voor hen heeft verplaatsing van het busstation geen effect op de reistijd, of het bekort de reistijd.

Bestemming NS-station

- Passagiers uit de zuidelijke buslijnen reizen 1,7 minuten langer met de bus en lopen gemiddeld 15 seconden meer. Zij hebben netto een langere reistijd (ca. 2 minuten)
- Passagiers vanuit de noordelijke buslijnen reizen 1,5 minuten korter met de bus en lopen 15 seconden meer. Zij boeken netto een winst in reistijd (ruim 1 minuut).

Bestemming stadscentrum

- Passagiers vanuit de zuidelijke buslijnen zijn al eerder op de singels uitgestapt. Voor hen heeft verplaatsen van het busstation geen effect op de reistijd.
- Passagiers vanuit de noordelijke buslijnen reizen 1,5 minuten korter met de bus en lopen 3 minuten meer. Zij hebben netto een langere reistijd (ca. 1,5 minuut).

Op basis van deze indicatieve cijfers kan worden geconcludeerd dat per saldo de reistijden naar verschillende bestemmingen niet belangrijk veranderen door verplaatsen van het busstation van de zuidkant naar de noordkant van het station. Winst en verlies in reistijd beperken zich tot 1-2 minuten.