

PARTICIPATIETRAJECT ZEG 'T OVER GOES-ZUID



Colofon
12 juni 2019
Studio Bereikbaar

Adres
Stationsplein 45 – E1.186
3013 AK Rotterdam
info@studiobereikbaar.nl

Team
Christian Rommelse
Isabel Liedtke
Manus Barten
Victor Mensink



INHOUDSOPGAVE

ZEG 'T OVER GOES-ZUID

| | |
|--|-----------|
| Samenvatting | 4 |
| Hoofdstuk 1: Aanleiding en proces | 6 |
| 1.1. <i>Participatie</i> | 7 |
| Hoofdstuk 2: Probleemanalyse | 10 |
| 2.1. <i>Utkomsten enquête</i> | 10 |
| Hoofdstuk 3: Resultaat van historische groei | 16 |
| 3.1. <i>Goes-Zuid verkeerskundig naar binnen gekeerd</i> | 19 |
| 3.2. <i>Hernieuwde aandacht voor cultuurhistorisch waardevolle straten</i> | 21 |
| Hoofdstuk 4: Weg van Goes-Zuid | 22 |
| Hoofdstuk 5: Ambitie en uitgangspunten | 24 |
| Hoofdstuk 6: Maatregelen | 26 |
| Hoofdstuk 7: Vervolgproces en kantelpunten | 64 |

SAMENVATTING

Participatietraject Goes-Zuid

In januari 2019 is gestart met het participatietraject 'Zeg 't over Goes-Zuid', met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden uit het gebied. Hierbij is gekeken hoe de leefbaarheid en veiligheid in en rondom de 's-Gravenpolderseweg, Kloetingseweg, Fruitlaan en Buys Ballotstraat verbeterd kunnen worden. Door de jaren heen zijn de straten steeds meer ingericht om het groeiende autoverkeer te kunnen faciliteren, wat gevolgen heeft gehad voor de leefkwaliteit in het gebied. Het participatietraject is erop gericht hier oplossingen voor te vinden en te komen tot een ontwikkelkader voor de toekomst.

De eerste stap was dat iedere bewoner én gebruiker van de vier straten is gevraagd een digitale enquête in te vullen (in januari 2019), om zo een eerste beeld krijgen van hoe de verkeerssituatie en leefbaarheid in deze vier straten wordt ervaren. De uitkomsten van de enquête zijn goed vergelijkbaar met de door stakeholders gedeelde zorgen en ambities tijdens de klankbordgroepbijeenkomsten.

Hoofdlijnen Enquête-uitkomsten

(op basis van circa 400 respondenten):

Men is over het algemeen tevreden over de netheid en aantrekkelijkheid van de straten. Onvrede gaat voornamelijk over de veiligheid en oversteekbaarheid van de wegen (voor voetgangers en fietsers) en de hoeveelheid (vracht)verkeer:

- 69% van de fietsers is ontevreden over de (fiets) veiligheid bij kruispunten, 64% van de wandelaars is ontevreden over de voetgangersveiligheid en oversteekbaarheid van de wegen en 60% van alle respondenten is ontevreden over de hoeveelheid

vrachtverkeer, 59% van de respondenten over de hoeveelheid verkeer van de straten in het algemeen.

- Het gevoel van onveiligheid en de aversie tegen het vrachtverkeer neemt toe naarmate we de uitkomsten filteren per straat: Kloetingseweg Zuid (67%), 's-Gravenpolderseweg Noord (83%), Buys Ballotstraat (82% ontevreden over hoeveelheid vrachtverkeer).

Komt dit beeld overeen met verkeerskundige- en ruimtelijke analyses?

- De Buys Ballotstraat, Kloetingseweg en 's-Gravenpolderseweg hebben onvoldoende maat om alle straatfuncties inclusief vrachtverkeer op een veilige manier tegelijkertijd te faciliteren.
- De wegen zijn ruim gedimensioneerd (>6,00m). Dit zorgt ervoor dat de wegen aantrekkelijk zijn voor vracht- en landbouwverkeer. Tegelijkertijd zorgt de ruime dimensionering ervoor dat hard rijden (>50-70km/h) een aantrekkelijke optie is, zelfs als er een 30km/h bord langs de weg staat.
- De wegen zijn relatief oud. Woningen zijn klein, slecht onderheid en niet 'bedacht' op (vracht)auto's.
- De hoge snelheden maken kruisingen tussen verkeer ingewikkeld. Dit is terug te zien in het gevoel van onveiligheid voor overstekende fietsers en voetgangers. Tegelijkertijd geven bewoners aan dat het door de snelheidsverschillen lastig is om vanuit de wijk op de straten te komen en dat parkeren langs de weg als onveilig wordt ervaren.

Bovenstaande realiteit wordt versterkt doordat Goes-Zuid verkeerskundig naar binnen gekeerd is in plaats van naar buiten. Dat wil zeggen: veel van het verkeer in Goes-Zuid

wordt aangemoedigd via de Buys Ballotstraat, Fruitlaan, Kloetingseweg en 's-Gravenpolderseweg te rijden in plaats van de voor vracht(verkeer) gunstigere Nansenbaan en Anthony Fokkerstraat.

Werken naar oplossingsrichtingen in vier sessies

Met de mensen die zich via de enquête hebben aangemeld voor de klankbordgroep en met aanvullend uitgenodigde belanghebbenden is in vier sessies gewerkt aan dit ontwikkelkader. De eerste sessie werd gebruikt om de uitkomsten uit de enquête over de problemen en kwaliteiten van de straat verder aan te scherpen. In de tweede sessie is gekeken naar oplossingsrichtingen binnen het verkeerskundig systeem en de inrichting van de straat. De derde sessie was gericht op het gezamenlijk samenstellen van een ontwikkelpad, welke in de laatste sessie aan een breder publiek gepresenteerd is. Hierna volgen de resultaten uit deze sessies.

Oplossingsrichting: twee maatregelen

- De eerste maatregel is een ingreep in grotere verkeersstructuur door slimme routing (bebording) en een vrachtverbod op een strategische plek.
- De tweede maatregel is om de inrichting en het gewenste gebruik van de straten beter met elkaar overeen te laten komen.

Ingreep in grotere verkeersstructuur door slimme routing (bebording) en vrachtverbod op strategische plek

De ambitie is om geen landbouw- en vrachtverkeer meer over wegen te geleiden waar onvoldoende ruimte is voor een veilige straatinrichting (*denk aan: veilige uitstap bij parkeren en scheiding van vracht en fiets*). Deze

ambitie komt overeen met de doelen uit de beleidsnota "Kwaliteitsnet Landbouwverkeer Zeeland" (2011, *tussendoelen op pagina 6*).

Concreet bestaat het voorstel uit twee onderdelen:

- Bewegwijzering bij aansluitingen met het hoofdwegennet (A58 bij aansluitingen 35 Viaductweg en 35a Nansenbaan en A256 bij Anthony Fokkerstraat en 's-Heer Hendrikskinderendijk)
- Buys Ballotstraat, Oostmolenweg en Kloetingseweg (spoorwegovergangen) afsluiten voor doorgaand vracht- en landbouwverkeer. Een verbodsbord komt bij spoorwegovergangen Buys Ballotstraat, Oostmolenweg en Kloetingseweg en bij kruising Kloetingseweg met Fruitlaan en bij rotonde Oostmolenweg.

Dit zou ertoe moeten leiden dat vrachtverkeer dat in Goes-Noord en Goes Centrum moet zijn een route neemt via de A256 en Ringbaan of de route A58 - N289. De meeste herkomsten en bestemmingen liggen immers aan deze route. Vrachtverkeer dat in Goes-Zuid moet zijn wordt gestuurd via de route A256 en Anthony Fokkerstraat of de A58 en Nansenbaan. Door het vrachtverkeer slim te sturen richting de bestemming zal de noodzaak tot verplaatsing binnen de bebouwde kom van Goes-Noord naar Goes-Zuid (of omgekeerd) afnemen. Waar deze behoefte er wel is wordt deze gefaciliteerd d.m.v. de nieuwe stationstunnel.

Het landbouwverkeer gaat niet meer over route 's-Gravenpolderseweg - Buys Ballotstraat maar via de Nansenbaan en spoortunnel.

Getalsmatig geen grote impact vrachtverkeer, ruimtelijk wel

De impact van het vrachtverkeer zit meer in de kleinschaligheid van de straten en de 'ouderdom' van de bebouwing dan in de aantallen zelf. Kort gezegd is elke vrachtwagen in deze straten er een te veel. Het gaat om circa 100-175 vrachtbewegingen per etmaal (werkdag). Landelijk wordt 10% vrachtverkeer op gebiedsontsluitingswegen 'acceptabel' gevonden. De Nansenbaan en Anthony Fokkerstraat blijven dus (ruim) binnen de aanvaardbare normen na het doorvoeren van de voorgestelde maatregelen.

Straten inrichten overeenkomstig wenselijke gebruik 30 km/u inrichting

De Kloetingseweg (Noord- en Zuid), Buys Ballotstraat en 's-Gravenpolderseweg Noord worden gedowngraded naar 30km/h. De Fruitlaan wordt ook gedowngraded naar 30 km/h maar deze weg blijft wel toegankelijk voor vrachtwagens (*t.b.v. Stationspark, CSM, Beekman Watersport*). Hierbij hoort dat kruisingen en inritten ook worden gedowngraded naar 30km/u oplossingen. Voetgangers en fietsers krijgen voorrang in routing en materialisatie (*hiervoor zijn ontwerpuitgangspunten geformuleerd zoals dat er geen hoogteverschillen en obstakels zijn voor voetgangers*). Extra oversteekplekken kunnen gecreëerd worden op strategische plekken (*in het verlengde van routes en bij voorzieningen*).

50 km/u inrichting

De 's-Gravenpolderseweg Zuid (*tot aan Oostmolenweg*) blijft 50 km/h in verband met het relatief beperkte aantal adressen aan deze weg. Het parkeren kan hier geclusterd worden langs de weg om zodoende een veilig

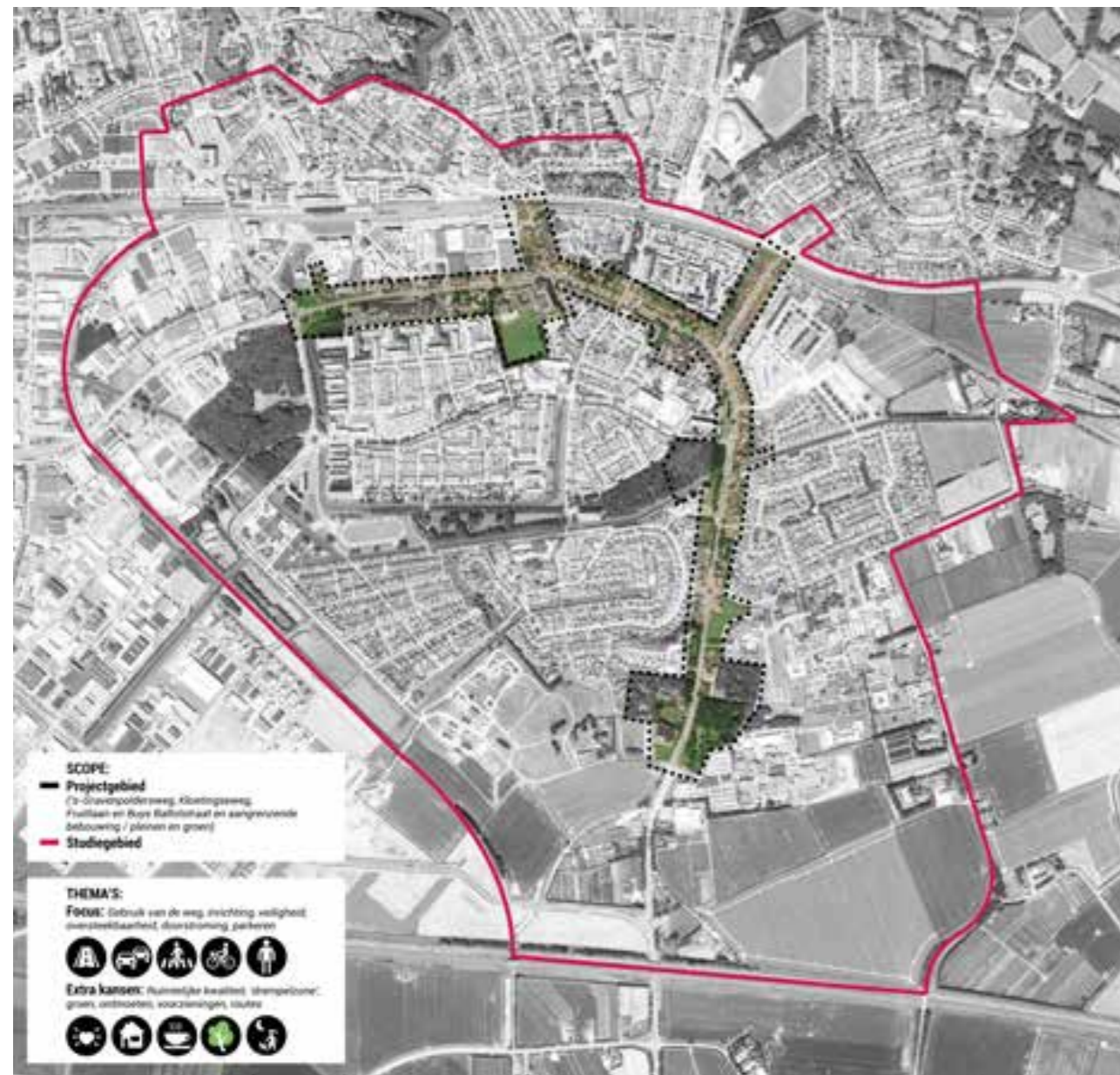
alternatief te bieden voor het straatparkeren. Daarnaast wordt de voetgangersverbinding richting het Admiraal de Ruyterziekenhuis gecontinueerd. Ook hier worden extra oversteekplekken gecreëerd op strategische plekken.

Meekoppelkansen

Naast de genoemde hoofdlijnen van het plan, zijn enkele meekoppelkansen geformuleerd:

- Waar mogelijk parkeerdruk in straat verminderen door clustering langs de weg (*bijvoorbeeld: extra parkeerplaatsen Joannaplantsoen*)
- Waar mogelijk vergroenen van de straat (*o.a. Buys Ballotstraat + om wateroverlast in Kloetingseweg Noord en bij kruispunt met Fruitlaan/Lindenstraat tegen te gaan*).

HOOFDSTUK 1: AANLEIDING EN PROCES



Onder de noemer Zeg 't over Goes-Zuid is Studio Bereikbaar samen met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden een onderzoek gestart naar de leefbaarheid en veiligheid in en rondom de 's-Gravenpolderseweg, Kloetingseweg, Fruitlaan en Buys Ballotstraat

Het studiegebied bestaat uit vier straten die qua tijdsontwikkeling terug te herleiden zijn tot drie afzonderlijke delen:

- 's-Gravenpolderseweg-Kloetingseweg is onderdeel van de pre-industriële oude zuidelijke uitvalsweg van Goes richting 's-Gravenpolder. Dit tracé is de ruimtelijke voortzetting van Voorstad.
- De Buys Ballotstraat was hierbij de pre-industriële aftakking in oostelijke richting naar Kloetinge.
- In de jaren '60 is de Fruitlaan ontstaan om de veiling, fabriek en nieuwe woonwijk aan de zuidkant van het spoor te ontsluiten.

De afgelopen 50 jaar is Goes Zuid enorm gegroeid én ontwikkeld. Door de jaren heen zijn de straten steeds meer ingericht om groeiend autoverkeer te faciliteren, dit heeft gevolgen gehad qua veiligheid en ruimtelijke kwaliteit. Langs het tracé zijn naast woningen ook relatief veel onderwijs- en zorginstellingen tot ontwikkeling gekomen. Betrokkenen beklagen zich over de verkeersveiligheid op het tracé. Ook staat volgens bewoners de leefbaarheid onder druk.

Gemeente Goes heeft al geruime tijd (zie o.a. Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan uit 2005) de ambitie om het genoemde wegtracé te downgraden om zo de

leefbaarheid en veiligheid te vergroten. Het zoeken is naar een integraal plan voor het gehele tracé waar zowel de gemeente als de belanghebbenden zich in kunnen vinden. Middels een participatietraject met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden in Goes-Zuid is de voorliggende ontwikkelkader tot stand gekomen.

1.1. Participatie

Het proces is in januari gestart met een uitnodiging per brief naar alle inwoners van Goes-Zuid met een uitnodiging tot het invullen van een **online-enquête**. Belanghebbenden in het gebied ontvingen een uitnodiging voor een aparte enquête. Voor vragen over de enquête zijn er door de gemeente een tweetal 'insprekuren' ingericht in Buurthuis de Pit. Op deze manier kon iedereen die dat wilde input leveren. In de enquêtes was er voor deelnemers de kans om de aanwezige kwaliteiten en problemen in de straten aan te kaarten. Naast gesloten vragen, zaten er ook open vragen in de enquête, om genoeg ruimte te geven aan alle zorgen, gedachten en ideeën. De combinatie zorgde ervoor dat er gedetailleerde en complete opgavenkaarten per straat konden worden



opgesteld. De enquête is bijna 400 keer ingevuld, wat een goed representatief beeld oplevert. In de enquête was de mogelijkheid om aan te melden voor de klankbordgroep, die uitgenodigd werd voor alle sessies.

In de **eerste sessie** is met ongeveer 30 aanwezigen gekeken naar de resultaten vanuit de enquête en de resultaten van de analyses van Studio Bereikbaar over de historische ontwikkeling, het ruimtegebruik, het verkeer, vigerend beleid en veiligheid. In de sessie is gezamenlijk een compleet beeld gevormd van de kwaliteiten en

verbeterpunten en dit is samengevat in de opgaven van de wegen. Het tweede deel van de sessie stond in het teken van het gezamenlijk formuleren van ambities en doelen. De leden van de klankbordgroep werden uitgenodigd om *-voor een andere straat dan de straat waar ze zelf bewoner of ondernemer zijn-* na te denken over hoe de straat nu scoort op de thema's zoals 'ruimte voor fietsen en wandelen', 'groen', 'veilig oversteken van de straat', 'ruimte voor auto's', 'parkeren' en 'snel doorrijden met de auto'. Dit gesprek werd gefaciliteerd met behulp van een tweetal afwegingenmatrixen.



Eerst werd met behulp van een 'tegenstellingspin' de huidige situatie van de straat in beeld gebracht. Vervolgens mocht men individueel, naar mate van belangrijkheid, een aantal fiches verdelen over een negental velden. Zo kon men bijvoorbeeld aangeven of een 'fietspad met ruimte voor inhalen' meer of minder prioriteit heeft als 'bomen, planten en groen in de straat' of 'altijd een parkeerplek voor de deur'. Met de resultaten uit deze stap kon worden gereflecteerd op de huidige situatie van de straat en werd gezamenlijk een nieuwe ambitieuze 'tegenstellingspin' getekend voor de toekomst van de straat.

Als 'uitsmijter' kreeg iedere deelnemer een post-it om een bevinding naar eigen keuze mee te geven aan het team. Dat leverde de volgende extra aandachtspunten op:

- Begin met de hoofdlijnen van het verkeer
- Focus op de veiligheid van oversteekplaatsen en kruisingen, de doorstroming voor auto's is goed
- Bedenk plannen alsof je zelf in deze straat woont
- Wees realistisch en duidelijk in resultaten en doe er iets constructiefs mee

De focus van de **tweede sessie** op 5 maart lag op het zoeken naar oplossingen binnen het verkeerskundig

systeem en de straatinrichting, om zo de gezamenlijk gevormde ambities vanuit de vorige sessie in te vullen. Hiervoor zijn door Studio Bereikbaar een drietal scenario's uitgewerkt voor het verkeerskundig systeem waarbinnen de straatinrichting van kleur kan veranderen. De aanwezigen kregen uitleg bij de verkeerskundige scenario's en de gelegenheid om op- of aanmerkingen te maken met behulp van post-its. Vertegenwoordigers van de straten kregen per straat een aantal puzzelstukjes en als basis het profiel van de straat. Hiermee kon per scenario de best mogelijke inrichting worden bedacht.



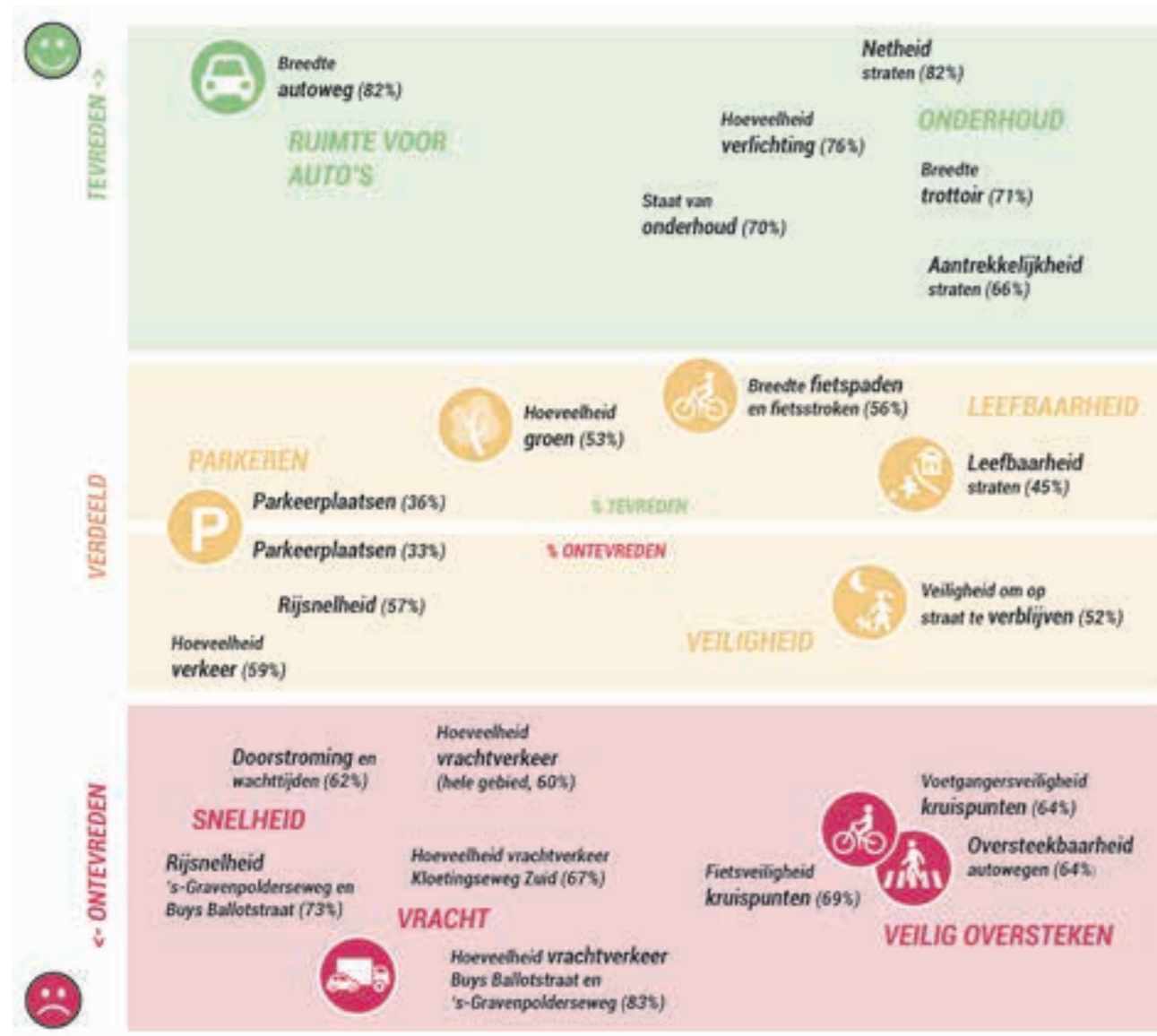
Daarnaast kreeg elke straat een bovenaanzicht van de straat waarop aanvullende maatregelen konden worden geschetst. Door met behulp van een inrichtingspuzzel de opgave inzichtelijk te maken moest men op zoek naar compromissen. Het is qua ruimte immers niet mogelijk om zowel een breed fietspad, als een breed voetpad, parkeerplaatsen, groen en auto's optimaal naast elkaar te faciliteren.

In de **derde sessie** was het doel om consensus te zoeken over de oplossingsrichtingen. De input voor de sessie waren de probleemanalyse en de gezamenlijk opgestelde ambities, de bijgewerkte scenario's voor het verkeerssysteem (*onder andere verduidelijkt qua route-opties*) en een poster per straat met daarop een opgavenkaart, straatinrichting en ontwikkelpad. Per straat zijn de ontwikkelpaden uitgewerkt, waarbij ingegaan werd op de inrichting van de straat, ingrepen in het verkeerskundige systeem en de risico's. In het tweede deel van de sessie zijn de ontwikkelpaden van de verschillende straten aan elkaar gepresenteerd en samengevat in een totaalplan. Hier werd nadrukkelijk de link gelegd met fasering en risico's. *Wat kan snel? Wat kost relatief weinig moeite en wat kost veel meer moeite en tijd?*

Voor de **laatste sessie** is een breder publiek uitgenodigd om een terugkoppeling te geven van het doorlopen proces en de resultaten die er tot dan gevormd waren. De bewoners van de omgeving Oostmolenweg en de M.A. de Ruijterlaan zijn per brief uitgenodigd om aanwezig te zijn. Het doel was om de laatste aanscherpingen aan het plan vorm te geven en om het draagvlak voor het plan vast te stellen. Ongeveer 30 mensen vanuit Goes-Zuid en omliggende gebieden waren bij de sessie aanwezig. Middels een presentatie is bij het doorlopen proces en de uitkomsten stilgestaan. De aanwezigen hadden vervolgens de kans om hier gericht vragen over te stellen. Vervolgens konden de aanwezigen hun mening geven over het voorgestelde plan. De aanwezigen die tevreden, een beetje tevreden en ontevreden waren zijn gesplitst om te dieper in te gaan op de vraag hoe eventuele onvrede in het vervolgproces meegenomen kan worden.



HOOFDSTUK 2: PROBLEEMANALYSE



2.1. Uitkomsten enquête

We hebben iedere bewoner én gebruiker van de 's-Gravenpolderseweg, Kloetingseweg, Buys Ballotstraat en Fruitlaan gevraagd een digitale enquête in te vullen (in januari 2019), om zo een eerste beeld krijgen van hoe de verkeerssituatie en leefbaarheid in deze vier straten wordt ervaren. De uitkomsten van de enquête zijn goed vergelijkbaar met de door stakeholders gedeelde zorgen en ambities tijdens de klanbordgroepbijeenkomsten.

Hoofdpijnen Enquête-uitkomsten (op basis van 400 respondenten):

- Men is over het algemeen tevreden over de netheid en aantrekkelijkheid van de straten. Onvrede gaat voornamelijk over de veiligheid en oversteekbaarheid van de wegen (voor voetgangers en fietsers) en de hoeveelheid (vracht)verkeer: 69% van de fietsers is ontevreden over de (fiets)veiligheid bij kruispunten, 64% van de wandelaars is ontevreden over de voetgangerveiligheid en oversteekbaarheid van de wegen en 60% van alle respondenten is ontevreden over de hoeveelheid vrachtverkeer, 59% van de respondenten over de hoeveelheid verkeer van de straten in het algemeen.
- Het gevoel van onveiligheid en de aversie tegen het vrachtverkeer neemt toe naarmate we de uitkomsten filteren per straat: Kloetingseweg Zuid (67%), 's-Gravenpolderseweg Noord (83%), Buys Ballotstraat (82% ontevreden over hoeveelheid vrachtverkeer).

Op de volgende pagina's een representatieve selectie uit de reacties.



Doorstroming/intensiteit

- Hoge verkeersdruk: "Verkeer behoorlijk toegenomen na aansluiting A58"
- Wachttijden tijdens spits (woonwijken als sluisroute gebruikt, o.a. Beukenstraat)
- "Veel uitlaatgassen, trillingen en geluidsoverlast, slecht voor de gezondheid"

Snelheid

- "Het is door de inrichting te aantrekkelijk om hard te rijden" en "Door het harde rijden voelt het erg onveilig met kleine kinderen".
- Drukke racebaan, waardoor: "invoegen vanuit de wijk" een probleem is
- Smalle parkeervakken: "Er wordt hard gereden waardoor het lastig is om te parkeren/weg te rijden"

Parkeren

- Parkeerdrukke bij voorzieningen waardoor mensen in de omliggende straten gaan parkeren

Vrachtwagens

- "Onbegrijpelijk dat tractoren en vrachtwagens mogen oefenen in deze gevaarlijke straten met veel schoolgaande kinderen"
- "Woonomgeving is niet geschikt voor tractoren met oplegger"



“Alle genoemde straten zijn goed ingericht voor snelverkeer, maar fietsers en voetgangers zijn vergeten”



Overzichtelijkheid kruisingen voor automobilist

- Oversteekpunten veelal onoverzichtelijk voor automobilisten: “Slecht zicht op fietsers en voetgangers”,
- “Automobilisten lijken er vanuit te gaan dat de auto altijd voorrang heeft”
- “Bij alle rotondes steken fietsers dikwijls tegen hun rijrichting in over”
- “Bochten zorgen voor minder overzicht en gevaarlijke situaties”
- “Bijhouden van hagen/struiken langs wegen en bij kruisingen, zodat geen overhangend groen of gezicht belemmerend groen in bochten aanwezig is
- “Verlichting staat niet altijd op de goede plekken: “op kruisingen mag het wat meer zijn, bij de woningen minder”

Kruispunten voor fietsers en wandelaars

- “Oversteekplaatsen worden genegeerd door auto's”
- “Spannend om als voetganger gebruik te maken van zebepad”
- “Er zijn te weinig oversteekplekken voor voetgangers”
- Veel schoolgaande kinderen fietsen hier

“Er is voor typische auto-oplossingen gekozen”



Smalle fietspaden

- Te smal bij oversteekpunten: "Als je stopt om over te steken, heb je ook nog grote kans dat achteropkomende fietsers op je botsen"
- "Voor inhalen is eigenlijk geen ruimte", "te smal om als ouder naast kind te fietsen" en "onmogelijk om tegen de richting in te fietsen", waardoor: "Schoolgaande jeugd haalt in over de stoepen"
- "Het voelt als fietser heel krap tussen de geparkeerde auto's en het rijdende verkeer"
- "Fietspaden zitten vol met putjes"
- "Fietspaden worden erg glad wanneer ze vol liggen met natte bladeren"
- Geen ruimte voor ouder en kind"
- Onveilig gevoel door mengen van fietsen met (geparkeerde) auto's.

Smalle stoepen

- "Stoepen liggen er heel beroerd bij in heel Goes-Zuid" (losse tegels, obstakels zoals boomwortels, hagen, drempels, palen)
- "De heg van veel bewoners is nogal breed gegroeid, waardoor we niet altijd op de stoep kunnen lopen wanneer we de kinderwagen mee hebben"
- Overlast voor andere weggebruikers: "Auto's parkeren heel ruim, ook op de stoep" "Trottoir is vrijwel nergens breed genoeg om met twee mensen naast elkaar te kunnen lopen"
- "Met een rolstoel/rollator is het niet te doen"
- "Hoop gehobbel met rolstoel"



Ontmoeting en informeel gebruik

- "Weinig aantrekkelijke ruimte voor spontane ontmoeting in de straten"
- "Meer bankjes zou wenselijk zijn, met prullenbak erbij" Bankjes zijn welkom, maar niet langs de wegen: "Je wilt geen bankje langs een autoweg"
- "Waar auto's staan is geen straatleven"
- Vroeger speelden de kinderen op de stoep".
- Voetpaden ook gebruikt voor: "praatje met de burens, zitten op bankje, spelende kinderen, hardlopen en hond uitlaten"
- "Uitlaatveldje voor honden mist in onze wijk. Honden kunnen nergens loslopen en spelen"
- Wat ik mis is de mogelijkheid om vanuit de woonwijken een wandeling of ommetje door groen, natuur en boerenland. "Waarom geen aansluiting binnendoor naar het bosgebieden?".
- "Buiten spelen of zitten kan echt niet meer in verband met het vele verkeer"
- "Meer groen en minder industriële bedrijven" Er zijn weinig fatsoenlijk flinke bomen: "Laat ze nou eens groeien"

Bushaltes

- "Bussen zijn veel te groot voor de paar passagiers die ze meenemen"
- Voorzieningen schieten tekort: "Geen stallingsmogelijkheden voor de fiets bij de bushalte"
- Geen overdekte bushokjes aanwezig: "Je moet in de regen staan" en "ontbreken van bankjes"
- "In 't weekend is er geen vervoer naar het Admiraal de Ruijter Ziekenhuis"

HOOFDSTUK 3: RESULTAAT VAN HISTORISCHE GROEI



1950



1972



2017

Zoals te zien is in bovenstaande afbeeldingen, is Goes-Zuid de afgelopen 50 jaar enorm gegroeid én ontwikkeld. Gezien de ontwikkelingsgeschiedenis is het niet verwonderlijk dat (vooral de oostkant van) het tracé geflankeerd wordt door oude bebouwing. De ruimte tussen de bebouwing aan weerszijden van de straat is beperkt. Door de jaren heen zijn deze ruimtes steeds meer ingericht om groeiend autoverkeer te faciliteren.

Goes is in de tiende eeuw ontstaan aan de rand van de kreek de Korte Gos. Het dorp groeide snel: in de 12de eeuw was er al sprake van een marktplein en kerk. De welvaart was gebaseerd op lakennijverheid en zoutwinning. In de eeuwen na de Tachtigjarige Oorlog (1566-1548) functioneerde Goes als agrarisch centrum van Zuid-Beveland. De treinverbinding in 1868 leidde ook niet tot de industrialisatie van Goes: de economie bleef zich richten op dienstverlening en distributie, waarbij de agrarische sector tot op de dag van vandaag een belangrijke rol blijft spelen.

Het onderzoek gaat over de 's-Gravenpolderseweg, Kloetingseweg, Buys Ballotstraat en Fruitlaan. Gezamenlijk nemen deze straten in de geschiedenis van Goes een bijzondere positie in:



Voorstad in 1909

Voorstad. De Voorstad vormt als straat het begin van de route vanuit Goes naar het zuiden. Met klokgelui werd in 1472 de uiteindelijke koop gevierd in de stad Goes. De stad verwerfde toen definitief van de ambachtshoer van Kloetinge 100 gemeten grond, gelegen ten oosten en ten zuiden van de stad. Deze strook heet sindsdien

heel toepasselijk De Honderd Gemeten. Hij begon aan de Oosterschelde waar het Galgeschor lag, de plaats waar werden gehangen/gezet aan de galg of op een rad. Het werd in 1832 een gelijknamige kadastrale sectie, B, van Goes. In de late middeleeuwen, al ruim voor de koop, was er langs deze weg bebouwing ontstaan: smederijen, wagenmakerijen, herbergen. Niet altijd waren kooplieden hier veilig, wat een van de redenen was om deze weg onder de stadsjustitie van Goes te brengen.



's-Gravenpolderseweg in 1965

Met de modernisering van de vestingwerken van Goes rond 1600 moest de Voorstad ingrijpend worden verlegd en opgehoogd. Ten zuiden van de Zuid- of Ganzepoort werd later de Voorstad gebouwd. De oudst bekende vermelding is pas van ca. 1650. Daarvoor sprak men van Voorstraat en buiten de Ganzepoort.

Café Tol op de hoek van de 's-Gravenpolderseweg (circa 1890)



Hier werd vroeger tol geheven

's-Gravenpolderseweg. Middeleeuwse landweg in de richting van 's-Gravenpolder (heeft vermoedelijk altijd deze benaming gedragen). Geleidelijk aan ontwikkelde zich hieraan bebouwing. Eerst in het begin van de 20e eeuw kreeg de weg het aanzien van een straat.

De weg van Goes naar 's-Gravenpolder kende aanvankelijk een vrij bochtig verloop, dat aan het begin van de 17de eeuw werd rechtgetrokken. Men begon toen ook al met bestrating. Het stadsbestuur streefde naar ontsluiting van het Bevelandse platteland met wegen naar de stad, zodat de week- en jaarmarkt zouden floreren. Men slaagde erin om ook de dorpen te laten meebetalen aan deze verbetering van de infrastructuur. Tijdens de late



Kloetingseweg in 1930: met rechts het R.K. ziekenhuis St. Joanna, dat in 1987 werd gesloten

middeleeuwen, toen Goes lakenverkoop en zoutindustrie kende bestond ook de marktfunctie al. Toen waren er nog geen mogelijkheden om wegen aan te leggen, en groef men zogenaamde 'schuitvaarten'. Met platte schuitjes konden landbouwproducten naar de Goese markt worden gebracht. In de Middeleeuwen was vervoer over water goedkoper en daardoor sneller dan vervoer over de weg.

Bijzonderheden:

- Op de hoek van de 's Gravenpolderseweg en de Buys Ballotstraat werd tot 1873 tol geheven. Het café De Tol met de erachter gelegen speeltuin was tot de afbraak ervan eind jaren '50 in gebruik. Nu herinnert

alleen de naam van het kantoorgebouw nog aan deze plek.

- Oude straatweg naar 's Gravenpolder, gelegen op een kreekkrug, door verbreding en asfaltering in de jaren '60 echter sterk van karakter veranderd.
- Watertoren: uit 1912, 63 m hoog. In 1997 is de bouwvergunning afgegeven voor de verbouwing van de watertoren naar kantoren.

Kloetingseweg. Middeleeuwse landweg in de richting van Kloetinge heeft vermoedelijk altijd deze benaming gedragen maar ook aanduidingen als Steenweg naar Kloetinge komen voor.



Kloetingseweg in 1920, bij spoorwegovergang

Eeuwenlang bestonden er nauwe banden tussen Goes en Kloetinge, hoewel de oorspronkelijke dorpen elkaar niet altijd vriendelijk gezind waren. Ooit hoorde Goes tot het kerngebied van de heren Van Schenge, en Kloetinge en Kapelle tot dat van de heren Van de Maalstede. De kreek de Korte Gos, naamgever aan de nederzetting Goes die aan de westoever ontstond, was ooit een soort van grensrivier. De vele kasteelbergen waarmee Kloetinge ooit bezaaid was, nog niet te tellen op de vingers van twee handen, tonen aan dat dit gebied nogal eens betwist werd. Daarnaast schepten de lokale edelen graag op over hun bergen, zoals ze kort daarop elkaar met kerken en kapellen de ogen uitstaken. Geleidelijk aan ontwikkelde zich aan deze straat bebouwing. Eerst in het begin van de 20e eeuw kreeg deze weg het aanzien van een straat. Omstreeks 1970 werd de straat aanmerkelijk verbreed voor het steeds meer toenemende (auto)verkeer.

Bijzonderheden:

- Voor de aanleg van de Patijnweg maakte de weg deel uit van de Oude Rijksweg, eens de grote verbindingsweg door Zuid-Beveland.
- Kloetingseweg maakte op de plaats waar later de Fruitlaan en Lindestraat werden aangelegd een bocht naar links. Hier bevond zich toen nog de Karnemelkseput, een drinkput voor koeien.
- Tot ongeveer 1950 liep langs deze weg een sloot. Elke woning had zijn eigen bruggetje over de sloot.



Nissepaadje, circa 1920

Nissepaadje. Achter de bebouwing aan de zuidzijde van de Kloetingseweg liep vroeger het Nissepaadje, vanaf de kruising Kloetingseweg/Fruitlaan tot aan de 's Gravenpolderseweg. Het was een ontsluitingsweg van de vele lapjes tuingrond die eromheen lagen. Er stonden knotwilgen die hout leverden voor allerlei gebruik: 'stelen' van tuingereedschap, klompen, en takkebossen voor het stoken van bakkersovens. Door zijn ligging en beplanting had het nogal een romantische uitstraling, ideaal voor jongelui om 's avonds buiten het zicht van ouders te wandelen. De naam kan verwijzen naar een naburige kreek, waar het weggetje als een nisse, een uitstekende punt of neus, langs gelegen heeft. Het Nissepaadje is in

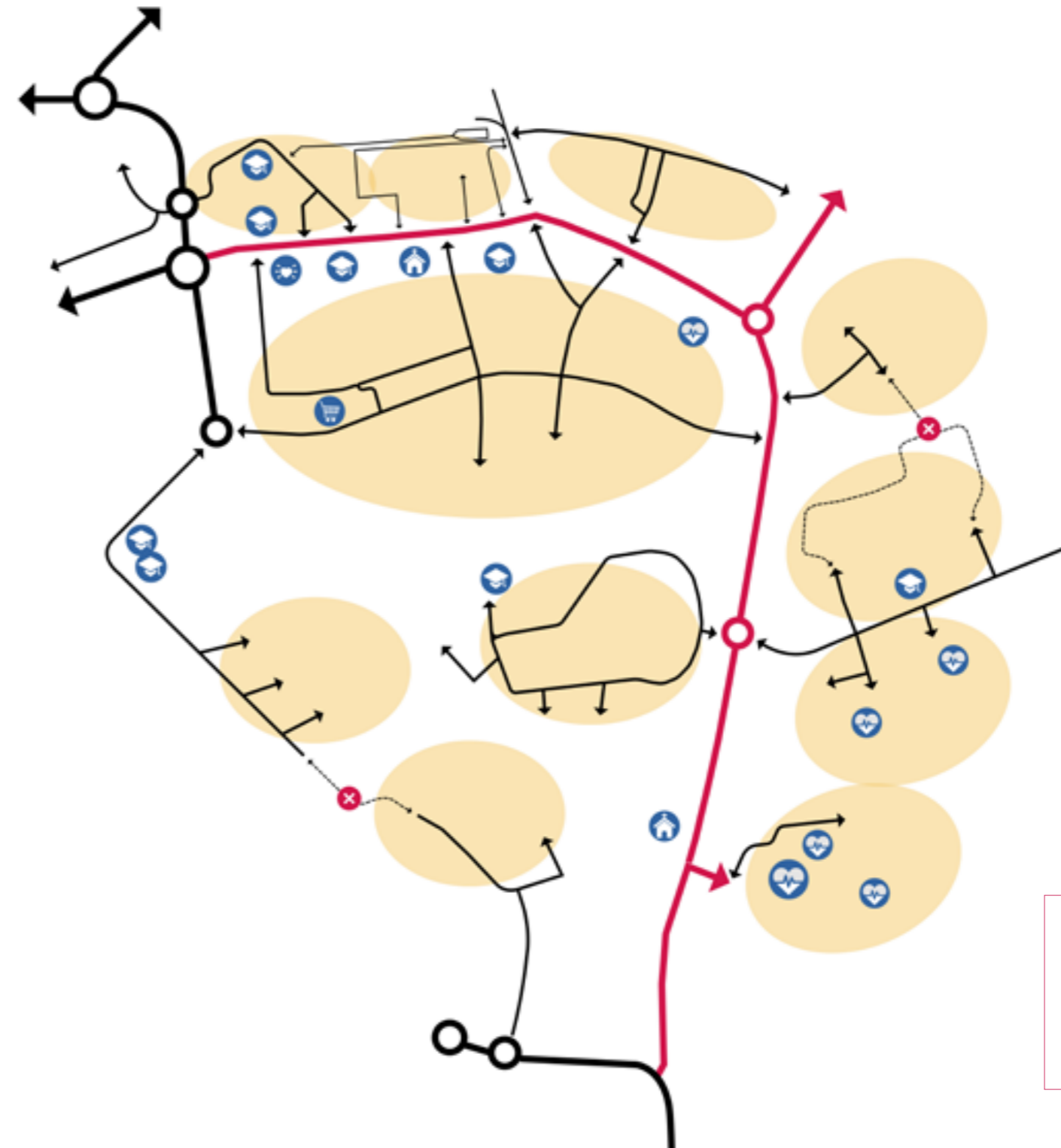
de jaren '70 opgenomen door de nieuwe bebouwing van Goes-Zuid.



Buys Ballotstraat in 1926

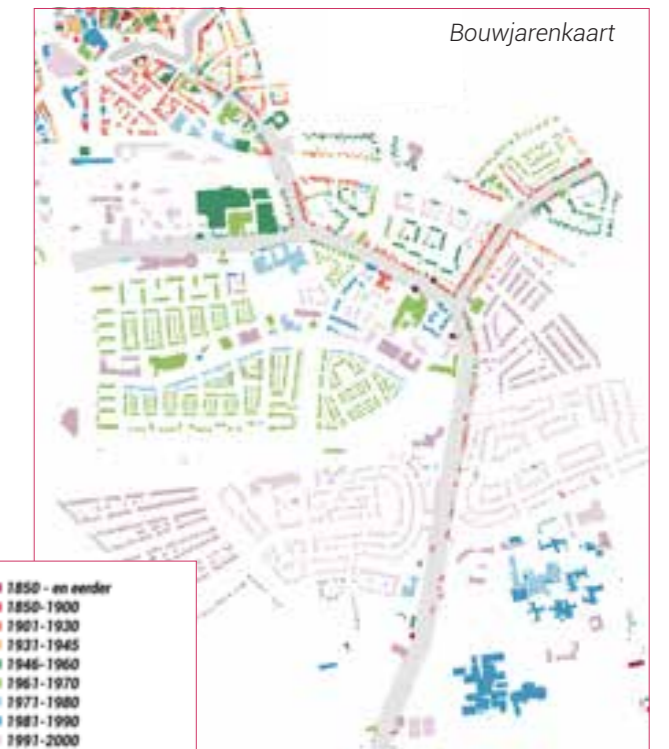
Buys Ballotstraat. Middeleeuwse landweg naar Kloetinge. Bebouwing voornamelijk tussen 1900-1930. Bij raadsbesluit Kloetinge van 9 nov. 1965 werd de loop van de straat nader aangeduid, namelijk van de Patijnweg tot de grens met de gemeente Goes. Buys Ballot werd op 10 oktober 1817 in Kloetinge geboren. Zijn vader was daar predikant. Toen de kleine Christophorus Buys Ballot drie jaar oud was verhuisde hij met zijn ouders naar elders. Na zijn studie werd hij hoogleraar te Utrecht. Hij was de eerste directeur van het Koninklijk Meteorologisch Instituut te De Bilt. De meteorologie stond toen nog in de kinderschoenen. Hij overleed te Utrecht op 3 februari 1890.

Fruitlaan. De Fruitlaan is een relatief jonge straat. Het leidde van/naar de fruitteelt op Zuid-Beveland en de rond 1960 aldaar in gebruik genomen nieuwe fruitveiling (op de plek waar nu Poel 1 is). De straten in Goes-Zuid hebben alle een naam die naar fruit- en boomsoorten verwijst. De straat verschijnt circa 1962 op de kaarten, evenals de uitbreidingswijken van Goes-Zuid.

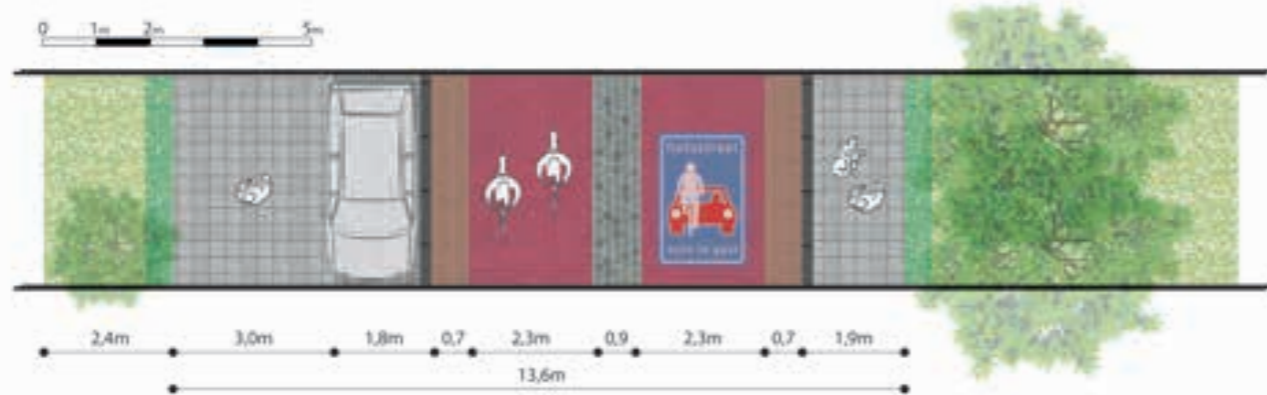


3.1. Goes-Zuid verkeerskundig naar binnen gekeerd

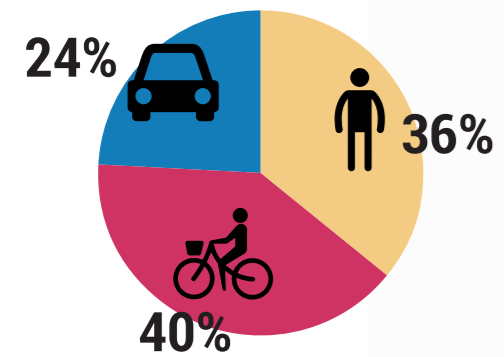
Het resultaat van de historische groei is dat Goes-Zuid verkeerskundig naar binnen is gekeerd. De nieuwe wijken zijn als het ware om de historische infrastructuur heen gebouwd. Verkeer wordt daardoor aangemoedigd om via de 's-Gravenpolderseweg, Kloetingseweg en Buys Ballotstraat te rijden i.p.v. over de Nansenbaan en Anthony Fokkerstraat, welke qua ruimte meer geschikt zijn om het verkeer te faciliteren.



- 1850 - en eerder
- 1850-1900
- 1901-1930
- 1931-1945
- 1946-1960
- 1961-1970
- 1971-1980
- 1981-1990
- 1991-2000
- 2001-heden
- Monument (in plangebied)



Ruimtegebruik zoals in profiel:



3.2. Hernieuwde aandacht voor cultuurhistorisch waardevolle straten

De Voorstad vormt als straat het begin van de route vanuit Goes naar het zuiden (richting Kloetingseweg). Voorstad was in de jaren '80 en '90 een typische autostraat. Inmiddels is de straat getransformeerd tot fietsstraat. Daarmee komt de daadwerkelijke ruimte voor auto, fiets en wandelen beter overeen met de gemeten verkeersstellingen. In het huidige straatprofiel is de ruimte voor fietsers met 40% dominant. Voor voetgangers is 36% van het profiel gereserveerd en voor auto's 24%.

Kijken we naar de tellingen die in deze straat zijn verricht dan zien we dat de straat wordt gebruikt door 3.000 fietsers (in 2009).

De transformatie van Voorstad past binnen een bredere trend van herwaardering van cultuurhistorisch waardevolle stadsstraten.



1983



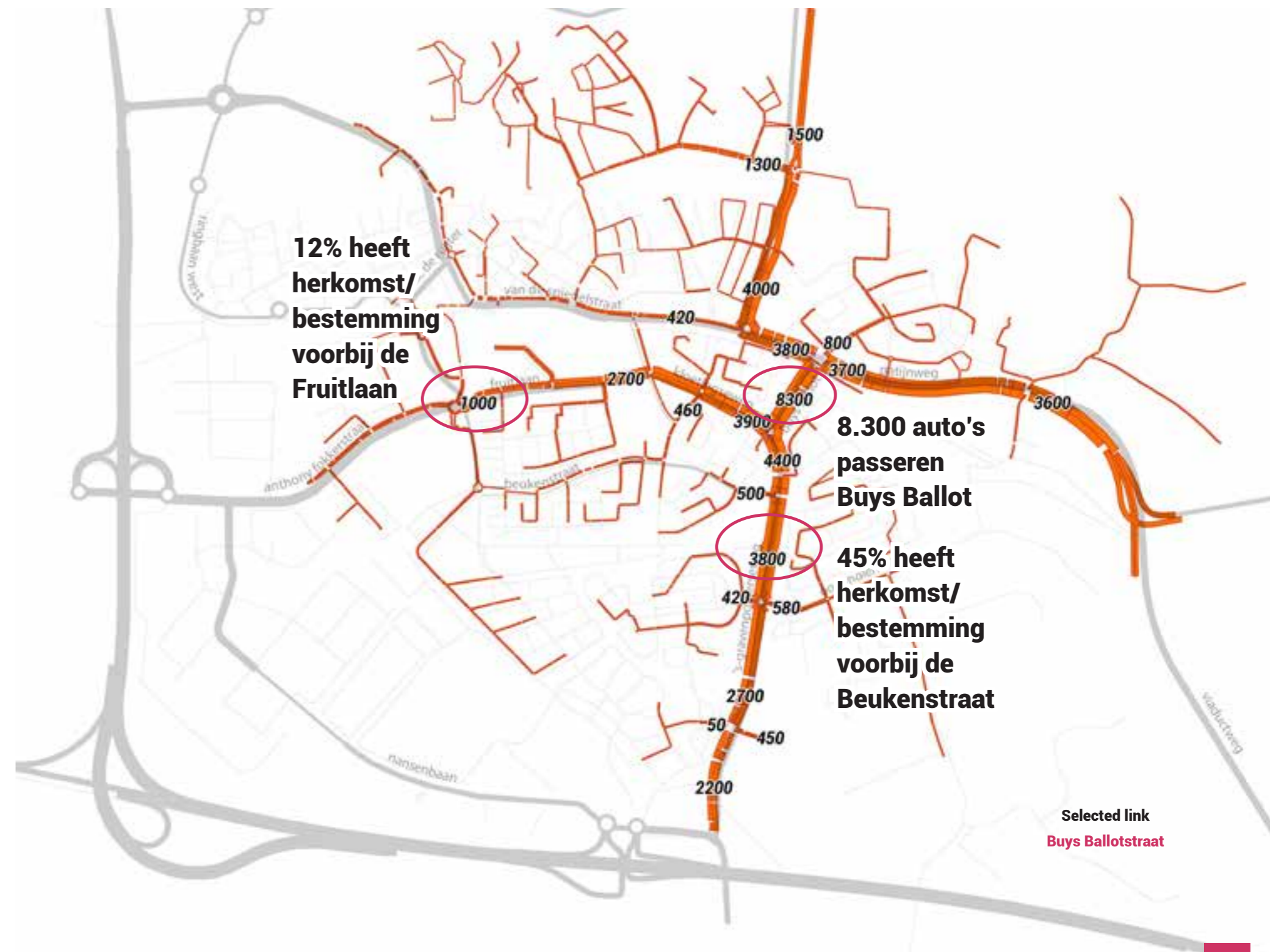
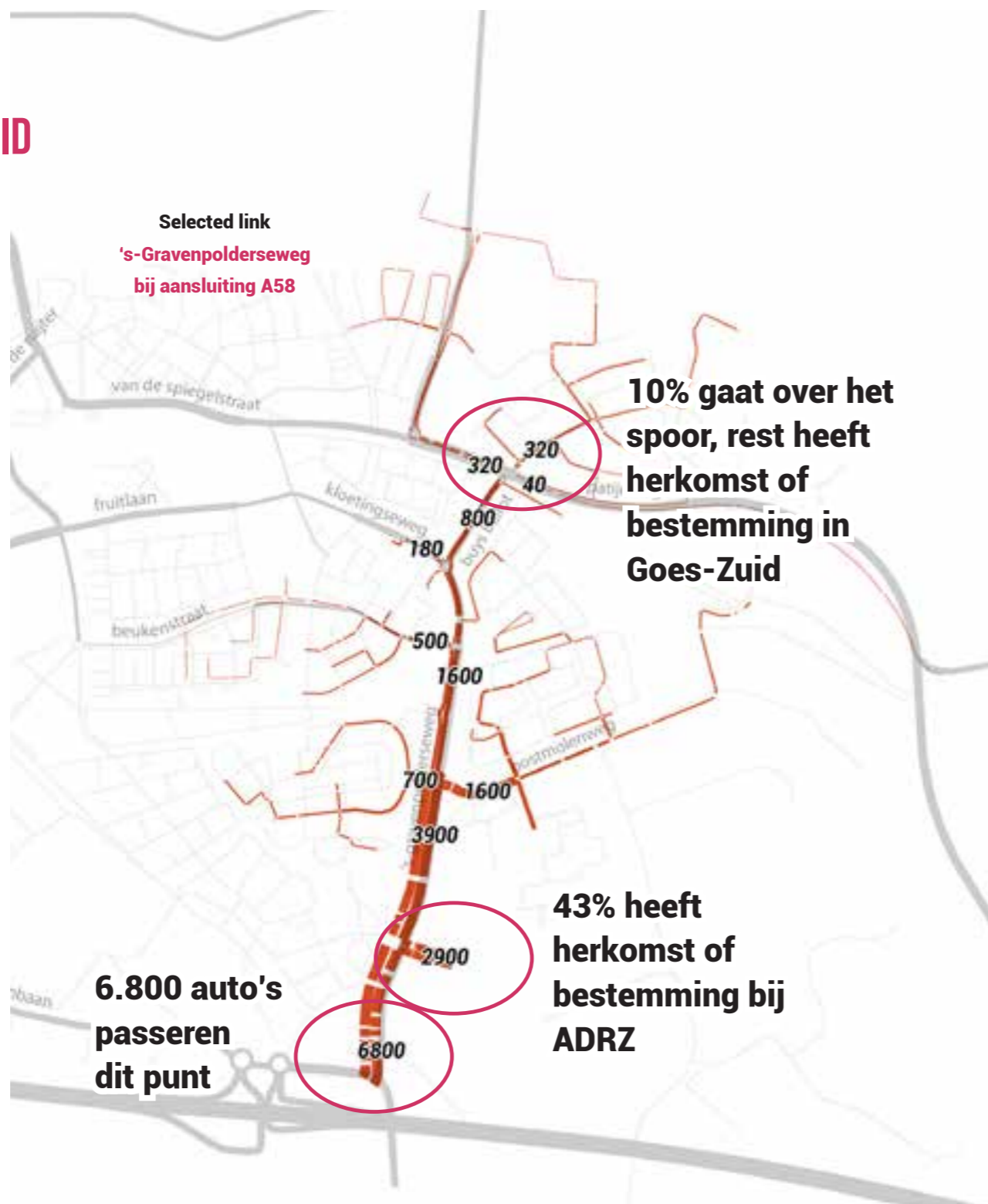
2019

HOOFDSTUK 4: WEG VAN GOES-ZUID

De figuren hiernaast geven een zogeheten selected link analyse. Bron is het verkeersmodel. In een selected link wordt weergegeven hoe het verkeer naar het betreffende wegsegment uitwaaiert naar de herkomsten en bestemmingen. De herkomsten zijn per gebied in zwarte tekst en cijfers weergegeven en naar verhouding verduidelijkt met een cirkel.

Wat opvalt is dat de 's-Gravenpolderseweg en Buys Ballotstraat vooral wegen zijn van Goes-Zuid. Bij de aansluiting met de A58 passeren rijden dagelijks 6.800 auto richting de 's-Gravenpolderseweg. Slechts 10% van dit verkeer heeft geen herkomst of bestemming in Goes-Zuid maar moet het spoor over richting Goes-Noord. Dit betekent dat er weinig winst valt te behalen door bijvoorbeeld verkeer dat niet in Goes-Zuid moet zijn om te laten rijden. Andersom geredeneerd betekent het ook dat Goes-Noord relatief weinig hinder zal ondervinden van verkeerskundige ingrepen in Zuid.

De Buys Ballotstraat wordt dagelijks gebruikt door 8.300 auto's: 45% van deze auto's heeft een herkomst of bestemming die verder weg ligt dan de Beukenstraat, 12% heeft een herkomst of bestemming voorbij de Fruitlaan.



HOOFDSTUK 5: AMBITIE EN UITGANGSPUNTEN

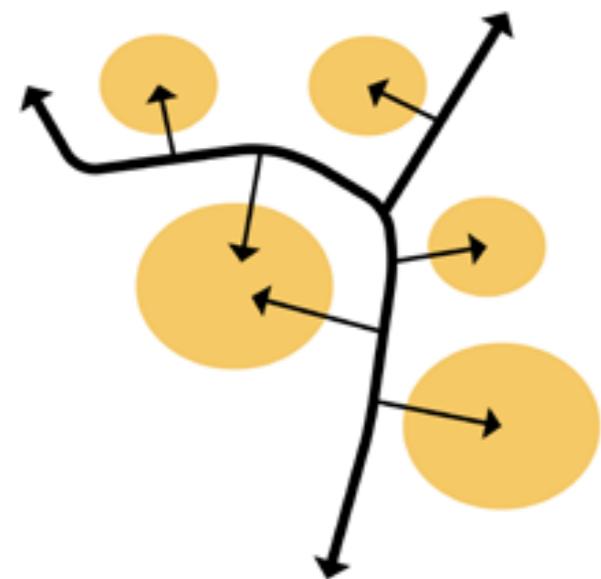
Uit de probleemanalyse blijkt dat er onvrede is over de hoeveelheid verkeer en de rijsnelheid op de 's-Gravenpolderseweg, Kloetingseweg, Buys Ballotstraat en Fruitlaan. Samenhangend is er te weinig ruimte voor veilig wandelen, fietsen en oversteken. Deze problemen hangen samen met de ontwikkeling die de straten hebben doorlopen. Het resultaat van de historische groei is

dat Goes-Zuid verkeerskundig naar binnen is gekeerd. Dit zorgt ervoor dat werkeer wordt aangemoedigd om via de 's-Gravenpolderseweg, Kloetingseweg en Buys Ballotstraat te rijden in plaats van over de beter geschikte en later aangelegde Nansenbaan en Anthony Fokkerstraat. Resultaat van bovenstaande conclusies is dat er een ingreep nodig is in het verkeerssysteem om de

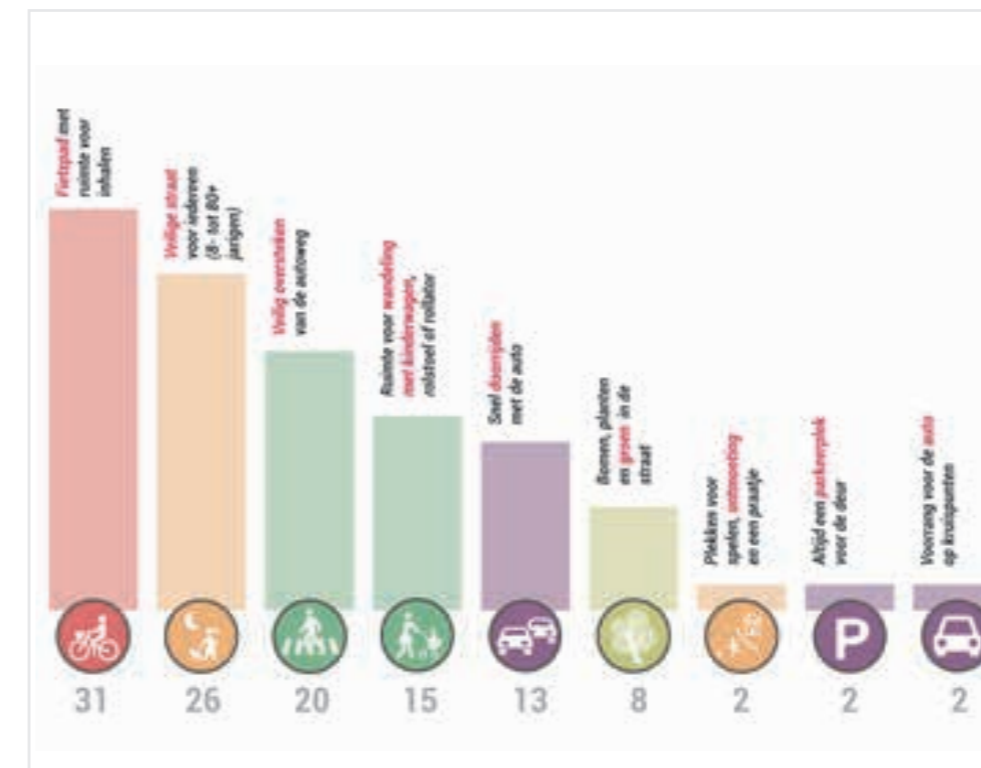
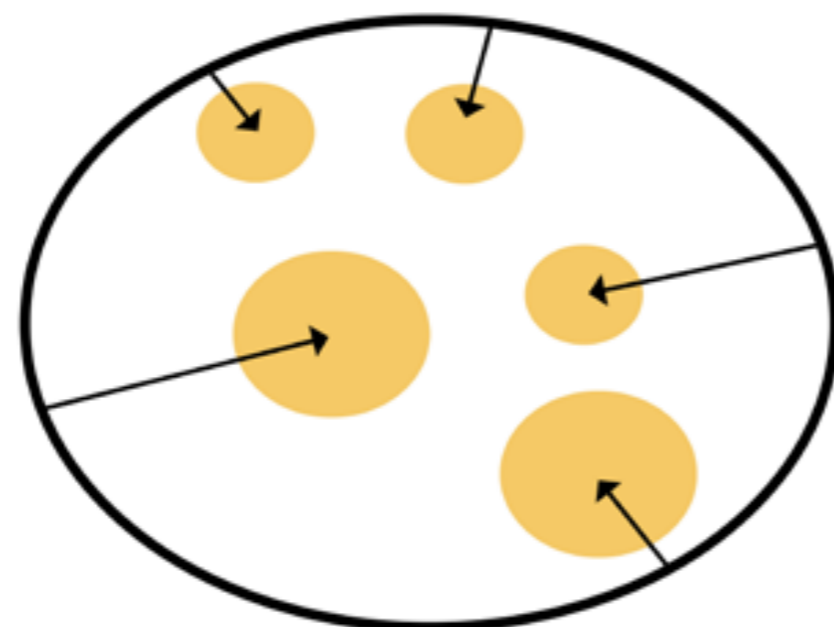
problemen van Goes-Zuid aan te pakken.

Samengevat is het **verkeerskundig uitgangspunt**: zorg ervoor dat niet al het verkeer over de drie straten wordt geleid maar faciliteer autoverkeer zo veel mogelijk aan de randen, om zo mogelijkheden te creëren om inrichting beter te laten aansluiten bij het historische profiel en de woonomgeving.

Niet zo..
Autoverkeer door de woonomgeving

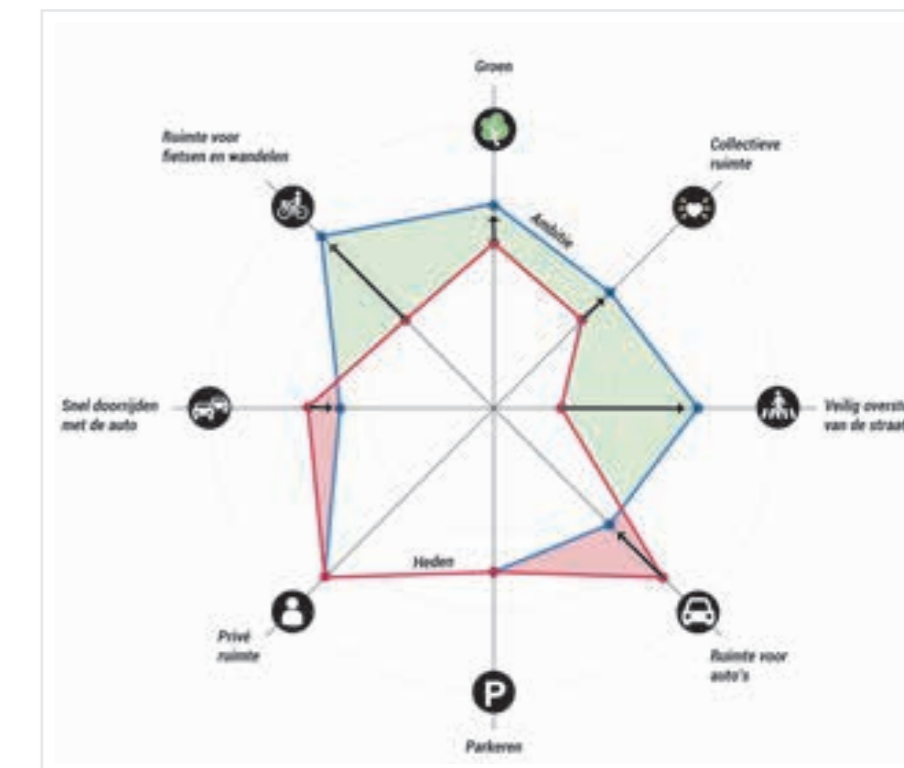


Maar zo..
Autoverkeer zoveel mogelijk naar de randen



Bij de eerste sessie zijn de gezamenlijke doelen en ambities geformuleerd. Per deelnemer mochten er een aantal fiches verdeeld worden over op welke thema's de prioriteiten zouden moeten liggen. Het totaal aantal fiches wat per thema is neergelegd is te vinden in bovenstaande afbeelding. Daarnaast is vanuit de tegenstellingen een beeld ontstaan van hoe de prioriteit van een thema kan conflicteren met de prioriteit van een ander thema. In het rood is door de aanwezigen het huidige beeld weergegeven, en in het blauw de ambitie.

Zoals te zien is, wordt de ambitie om meer ruimte voor fietsers en voetgangers en veilig oversteken het belangrijkste gevonden. Daarnaast verdienen verblijven en groen ook aandacht. Dit mag best ten koste gaan van de ruimte en de snelheid van autoverkeer. De benoemde ambitie is in lijn met de resultaten van de enquête.



Uitgangspunt:
Ruimte voor fietsen en wandelen, veilig oversteken en verblijven

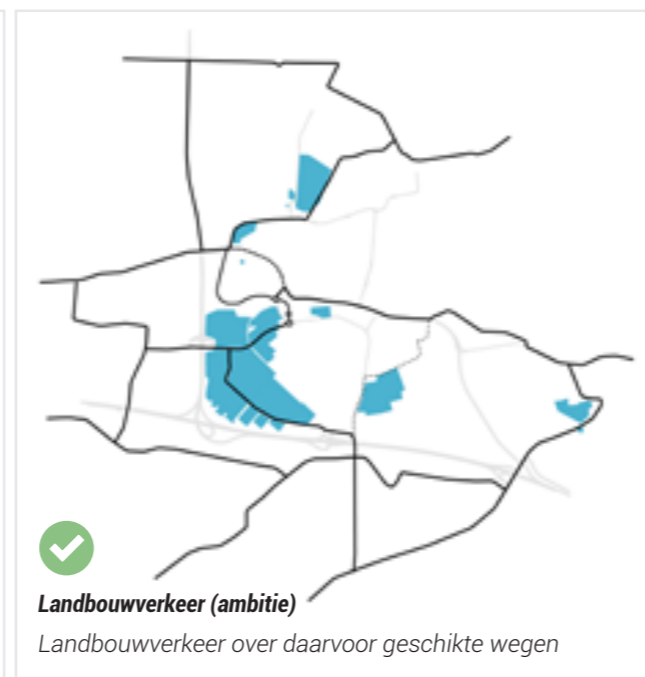
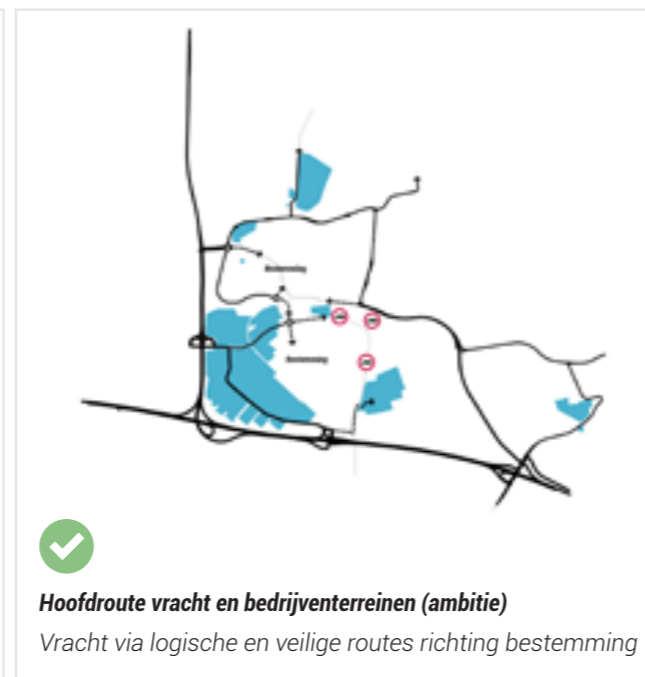
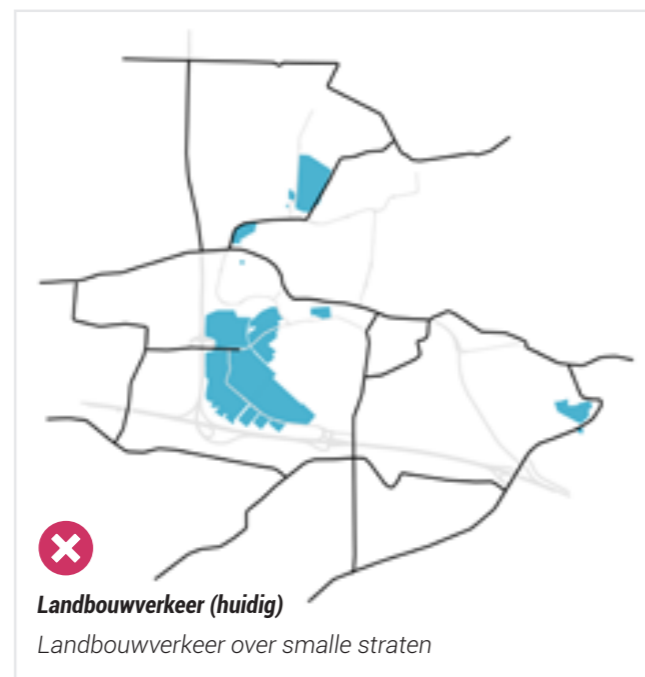
HOOFDSTUK 6: MAATREGELLEN

Vanuit de opgaven is in de drie sessies gewerkt naar oplossingsrichtingen. Twee maatregelen vloeien hieruit voort. Daarnaast worden nog extra kansen gezien. Deze worden hier uitgelegd. Hierbij wordt expliciet aandacht besteedt aan de ontwerpuitgangspunten. De maatregelen vormen namelijk een kader en zijn nog geen blauwdruk. Wanneer overgegaan wordt tot de implementatie van maatregelen, hoort het ontwerp in overleg uitgewerkt te worden.

MAATREGEL 1: ingreep in grotere verkeersstructuur door slimme routing (bebording) en vrachtverbod op strategische plek

In het huidige verkeerssysteem is alles voor vracht en landbouwverkeer bereikbaar via elke route. Dit levert conflicterende situaties op. De Buys Ballotstraat, Kloetingseweg en 's-Gravenpolderseweg hebben onvoldoende maat om vrachtverkeer op een veilige manier te faciliteren (zie ook ruimtestudie op volgende pagina's).

- De wegen zijn relatief oud. Woningen zijn klein, slecht onderheid en niet 'bedacht' op vrachtauto's.
- De wegen zijn ruim gedimensioneerd (>6,00m). Dit zorgt ervoor dat de wegen aantrekkelijk zijn voor vracht- en landbouwverkeer. Tegelijkertijd zorgt de ruime dimensionering ervoor dat hard rijden (>50-70km/h) een aantrekkelijke optie is, zelfs als er een 30km/h bord langs de weg staat.
- Downgraden straten naar lagere snelheid (ambitie GVVP) is door de benodigde ruimte onverenigbaar met behoud ruimte voor landbouwvoertuigen.



- Ambitie: geen landbouw-/ en vrachtverkeer meer over wegen waar onvoldoende ruimte is voor een veilige straatinrichting (denk aan: veilige uitstap bij parkeren en scheiding van vracht en fiets).
- Bovenstaande ambitie komt overeen met de doelen uit de beleidsnota "Kwaliteitsnet Landbouwverkeer Zeeland" (2011, tussendoelen op pagina 6).

Maatregel ziet er als volgt uit:

- Vrachtverkeer dat in Goes-Noord en Goes-Centrum moet zijn sturen via (A) route A256 en Ringbaan of (B) route A58 - N289. De meeste herkomsten en bestemmingen liggen aan deze route. Overig bestemmingsverkeer via inprikkers Middelburgsestraat en M.A. de Ruijterlaan.
- Vrachtverkeer dat in Goes-Zuid moet zijn sturen via (A) route A256 en Anthony Fokkerstraat of (B) A58 en Nansenbaan. De meeste herkomsten en bestemmingen liggen aan deze route. Overige bestemmingen faciliteren via inprikkers 's-Gravenpolderseweg (tot ADRZ/Oostmolenweg), Fruitlaan en Van Hertumweg.
- Door vrachtverkeer slim te sturen richting bestemming zal noodzaak tot verplaatsing binnen de bebouwde kom van Goes-Noord naar Goes-Zuid (of omgekeerd) afnemen. Waar deze behoefte er wel is wordt deze gefaciliteerd d.m.v. nieuwe stationstunnel.
- Landbouwverkeer niet meer over route 's-Gravenpolderseweg - Buys Ballotstraat maar via Nansenbaan en spoortunnel.

✔ Zeer geschikt en veilig
 - Geschikt en veilig, maar doorgaande stroom onwenselijk (i.v.m. relatief krappe maat en woonbestemming)
 ✘ Ongeschikt, te krap voor veilig profiel

Patijnweg



Nansenbaan



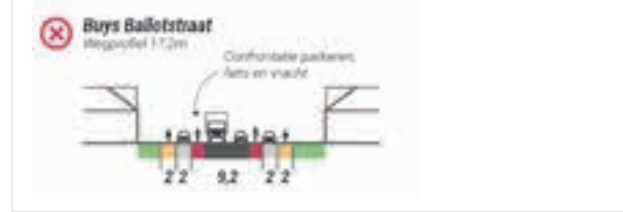
Anthony Fokkerstraat



Kloetingseweg (Noord)



Buyts Ballotstraat



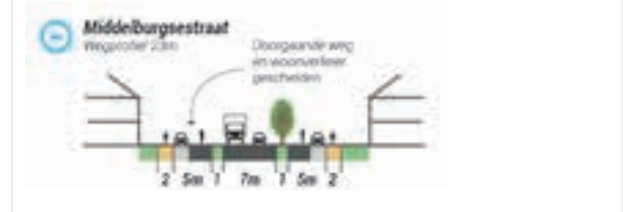
Ringbaan West



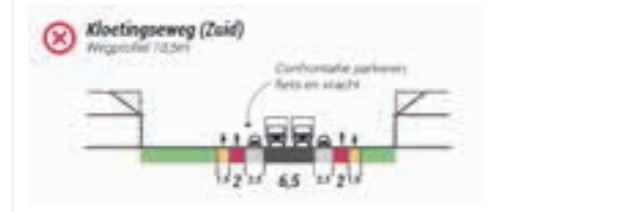
M.A. de Ruijterlaan



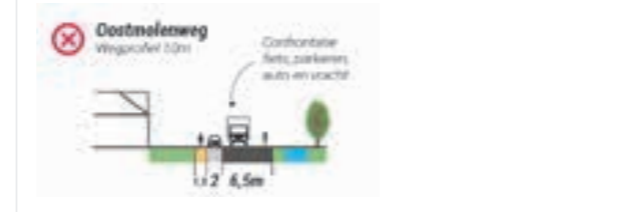
Middelburgstraat



Kloetingseweg (Zuid)



Oostmolenweg



Zeer geschikt en veilig
 Geschikt en veilig, maar doorgaande stroom onwenselijk (i.v.m. relatief krappe maat en woonbestemming)
 Ongevoelig: te krap voor veilig profiel



Vrachtwagenverbod:

- Slimme routing vrachtverkeer
- Verbodsbord bij spoorwegovergangen Buys Ballotstraat, Oostmolenweg en Kloetingseweg, bij kruising Kloetingseweg met Fruitlaan en bij rotonde Oostmolenweg

Concreet:

- Bewegwijzering bij aansluitingen met het hoofdwegenet (A58 bij aansluitingen 35 Viaductweg en 35a Nansenbaan en A256 bij Anthony Fokkerstraat en 's-Heer Hendrikskinderdijk)
- Buys Ballotstraat, Oostmolenweg en Kloetingseweg (spoorwegovergang) afsluiten voor doorgaand vracht- en landbouwverkeer. Verbodsbord bij spoorwegovergangen Buys Ballotstraat, Oostmolenweg en Kloetingseweg, bij kruising Kloetingseweg met Fruitlaan en bij rotonde Oostmolenweg.
- Bedrijven Fruitlaan (o.a. Beekman Watersport en CSM) enkel nog ontsluiten via Fruitlaan



Niet: Vrachtverkeer op daarvoor ongeschikte straten



Wel: Vrachtwagenverbod

Getalsmatig geen grote impact vrachtverkeer, ruimtelijk wel
 Impact van het vrachtverkeer zit meer in de kleinschaligheid van de straten en de 'ouderdom' van de bebouwing dan in de aantallen zelf. Kort gezegd is elke vrachtwagen in deze straten er een te veel. Het gaat om circa 100-175 vrachtbewegingen per etmaal (werkdag).

Landelijk wordt 10% vrachtverkeer op Gebiedsontsluitingswegen 'normaal' gevonden. De Nansenbaan en Anthony Fokkerstraat blijven dus (ruim) binnen aanvaardbare normen na doorvoeren van voorgestelde maatregelen.

Impact vracht versus kleinschaligheid van straat en bebouwing



Buys Ballotstraat
 6,00m



Kloetingseweg
 6,50m



's-Gravenpolderseweg
 Fruitlaan 7,20m



MAATREGEL 2: Straten inrichten overeenkomstig wenselijke gebruik (30km/h)

De wegen zijn ruim gedimensioneerd (>6,00m). Dit zorgt ervoor dat de wegen aantrekkelijk zijn voor vracht- en landbouwverkeer. Tegelijkertijd zorgt de ruime dimensionering ervoor dat hard rijden (>50-70km/h) een aantrekkelijke optie is, zelfs als er een 30km/h bord langs de weg staat.

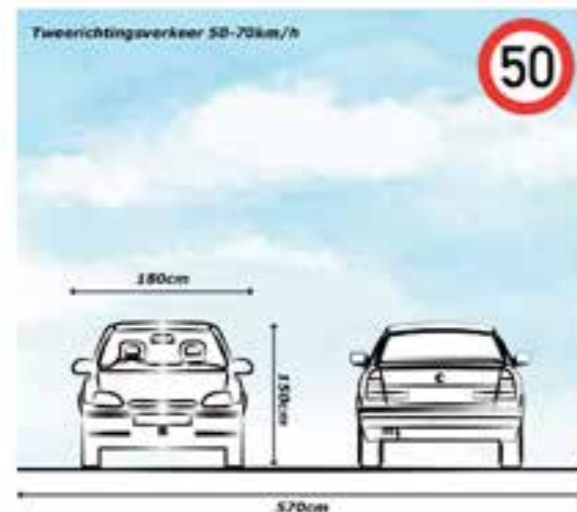
De hoge snelheden maken kruisingen tussen verkeer ingewikkeld. Dit is terug te zien in het gevoel van onveiligheid voor overstekende fietsers en voetgangers. Tegelijkertijd geven bewoners aan dat het door de snelheidsverschillen lastig is om vanuit de wijk op de straten te komen en dat parkeren langs de weg als onveilig wordt ervaren.



Alleen een 30km/h bord is onvoldoende

Hiernaast de richtlijnen voor 'Duurzaam Veilig' ingetekend. De breedtes zeggen iets over veiligheid van inrichting om bepaalde snelheden te halen. Anders gezegd. Op een weg met tweerichtingsverkeer is het bij een breedte groter dan 5,70m aantrekkelijk om harder dan 50-70km/h te rijden. Dit verklaard de onvrede over te hard rijden op de wegen uit het onderzoek.

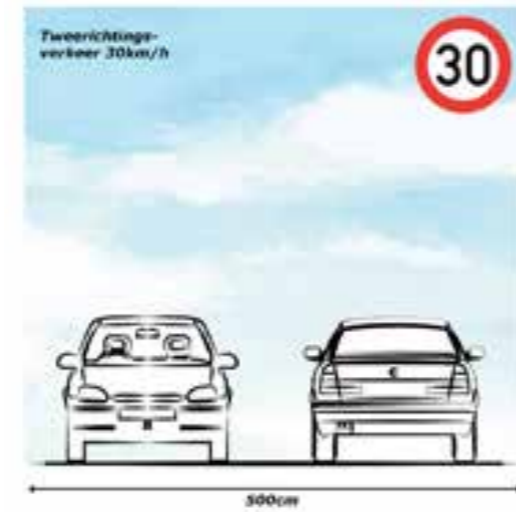
Het rijden van 30km/h kan worden afgedwongen door de breedte van de weg aanzienlijk te verminderen, ambitie is een wegbreedte van circa 5,00m.



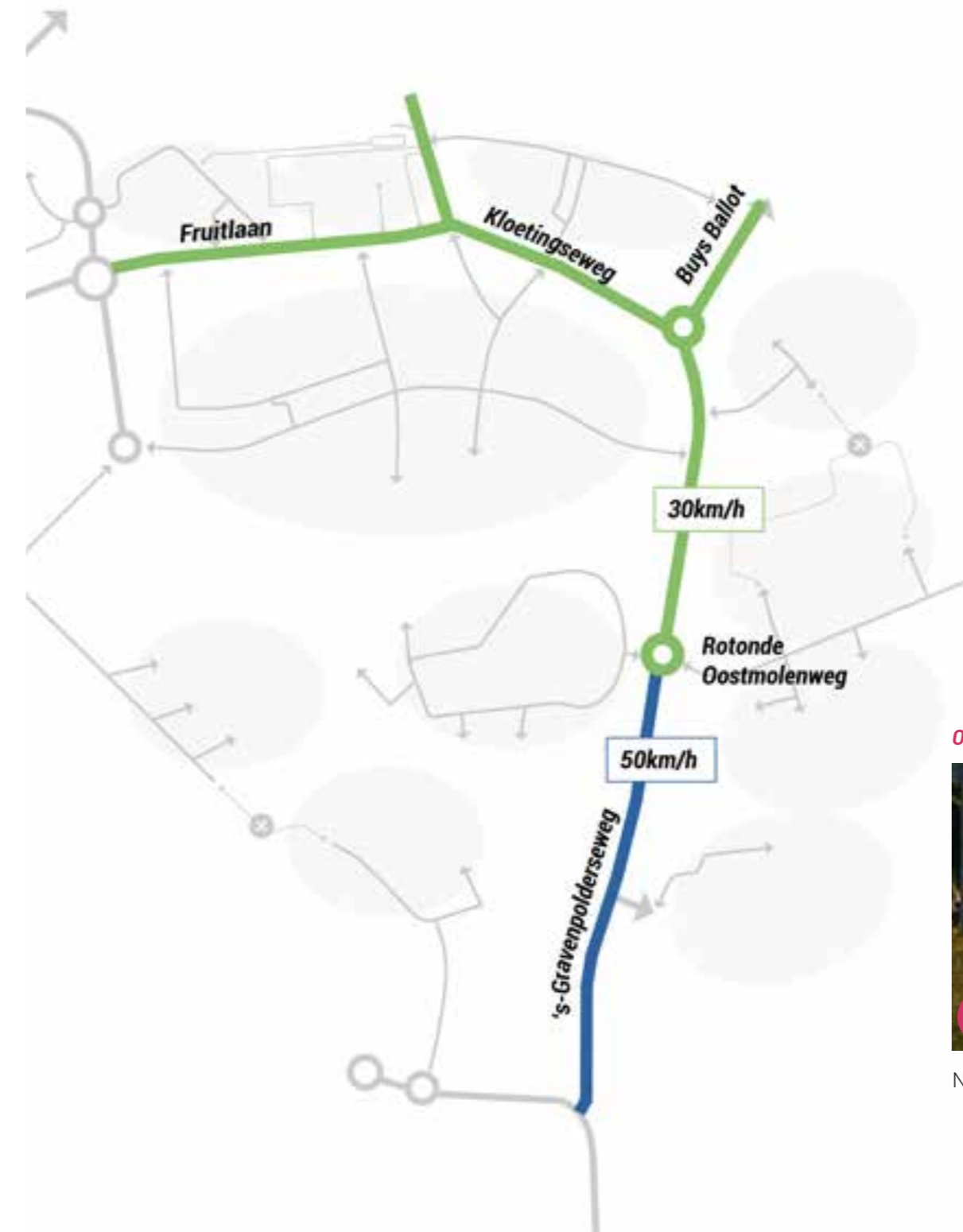
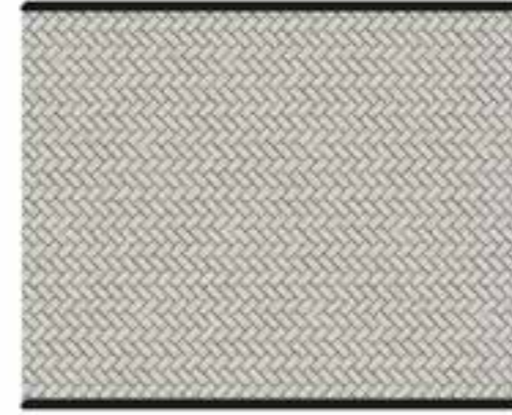
Huidige brede rijbaan (>5,70m) maakt hard rijden (50-70km/h) een aantrekkelijke optie



Wegen zijn gedimensioneerd voor incidenteel vracht-/ en landbouwverkeer



Ambitie: snelheid verlagen (naar 30km/h) door verminderen ruimte voor auto's



Downgraden straten naar 30km/h

Voorstel is om de straten te downgraden naar 30km/h. Het gaat dan om het:

- Downgraden van Kloetingseweg (Noord- en Zuid), Buys Ballotstraat en 's-Gravenpolderseweg Noord naar 30km/h.
- Fruitlaan downgraden naar 30 km/h (maar blijft toegankelijk voor vrachtwagens (t.b.v. Stationspark, CSM, Beekman Watersport)
- 's-Gravenpolderseweg Zuid blijft 50km/h tot aan rotonde Oostmolenweg.

Ontwerputgangspunt:



Niet: onoversteekbare racebaan



Wel: oversteekbare straat



Downgraden van kruisingen en oversteekplekken

Onderdeel van het downgraden van de straten naar 30km/h is het downgraden van kruisingen en oversteekplekken. Concreet betekent dit dat ze meer geschikt worden gemaakt voor wandel- en fietsverkeer.

- Downgraden kruisingen naar 30km/h oplossingen. Voetgangers en fietsers voorrang in routing en materialisatie (geen hoogteverschillen /obstakels voor voetgangers).
- Extra oversteekplekken creëren op strategische plekken (in verlengde van routes en bij voorzieningen).

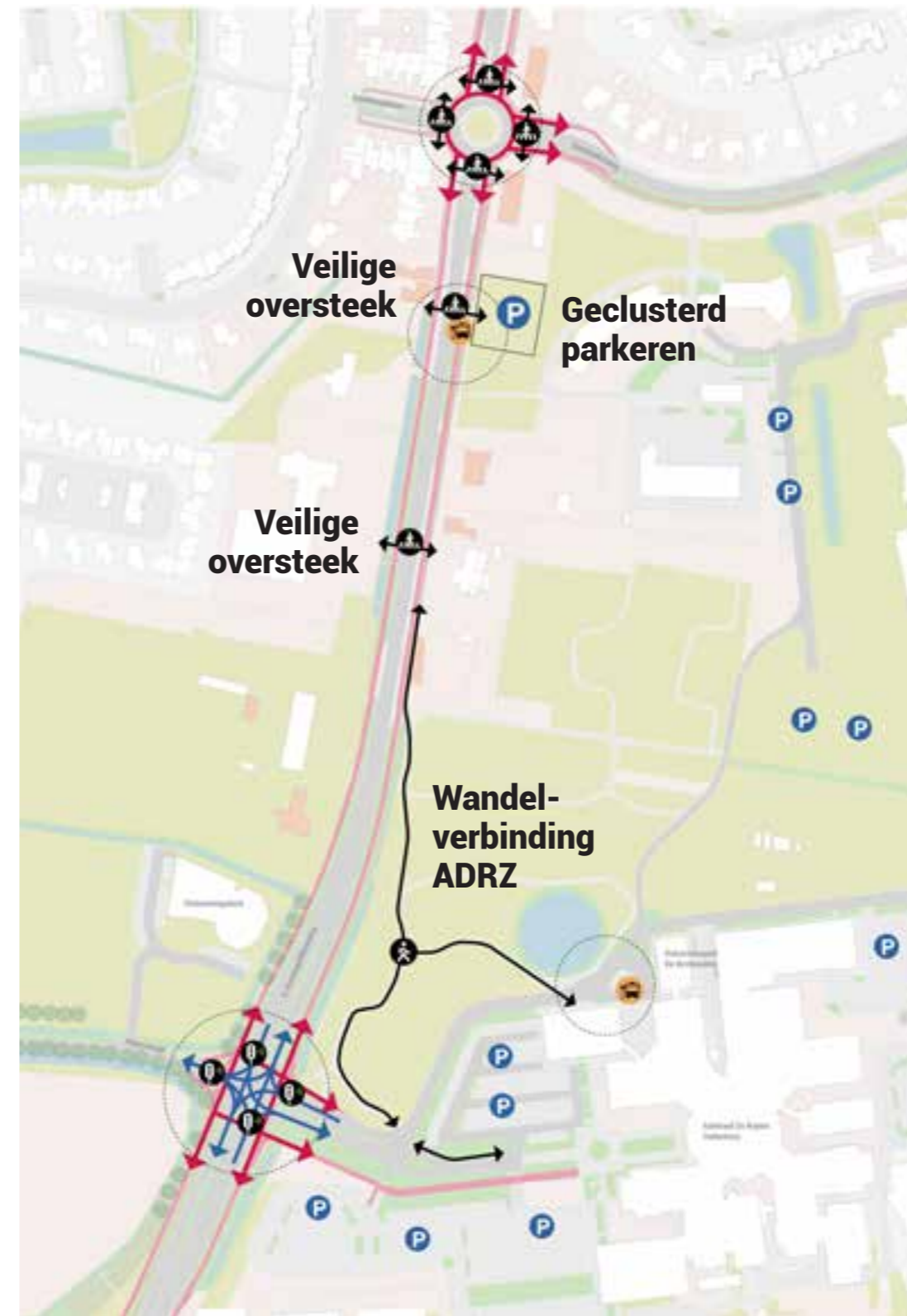
Ontwerppunt:



Niet: onoverzichtelijke kruisingen met (onlogische) wandel- en fietsstromen



Wel: eenvoudige kruisingen met heldere wandel- en fietsstromen



's-Gravenpolderseweg Zuid

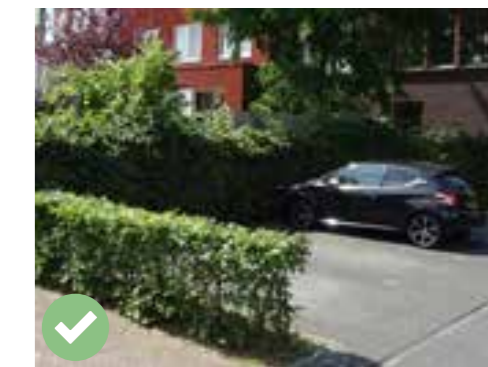
Voor de 's-Gravenpolderseweg Zuid stellen we voor de huidige snelheid te behouden in verband met relatief beperkte aantal adressen aan deze weg. Om de veiligheid in deze weg te garanderen stellen we wel de volgende maatregelen voor:

- Geclusterd parkeren als veilig alternatief voor straatparkeren (groen ipv parkeren)
- Extra oversteekplekken creëren op strategische plekken
- Voetgangersverbinding continueren richting Admiraal de Ruyterziekenhuis

Ontwerppunt:



Niet: Parkeren tussen fietspad en 50km/h autoweg



Wel: geclusterd parkeren als veilig alternatief

Ontwerpuitgangspunten:

Voorliggend plan is een ontwikkelkader. Het is geen uitgewerkt ontwerp. Vanuit de sessies en enquêteresultaten hebben we wel enkele uitgangspunten opgesteld waar het ontwerp aan moet voldoen.



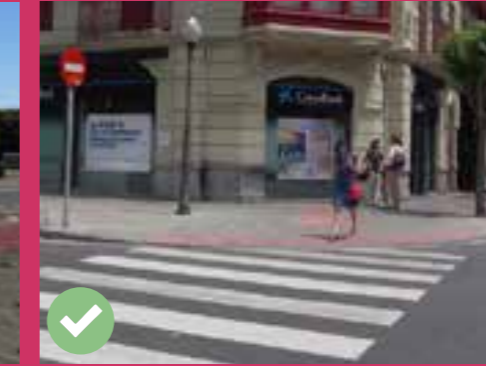
Niet: onoverzichtelijke bochten



Wel: ononderbroken, rechte voet- en fietspaden



Niet: voetgangers weggeleid van de straathoeken



Wel: respect voor de gewenste trajecten van voetgangers



Niet: krappe fietsstroken met medegebruik door auto's



Wel: heldere ruimtereservering voor fietsers



Niet: ononderbroken rij auto's



Wel: mix parkeren en groen



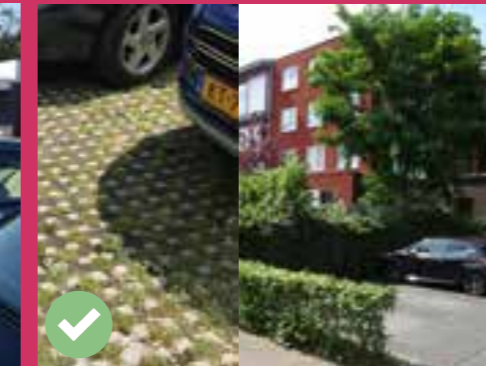
Niet: onnodig brede wegen met 'vluchten naar de vluchtheuvel'



Wel: compacte wegen met heldere oversteekplaatsen



Niet: parkeerplekken overheersend aanwezig in de buitenruimte



Wel: groene aankleding van parkeerplekken



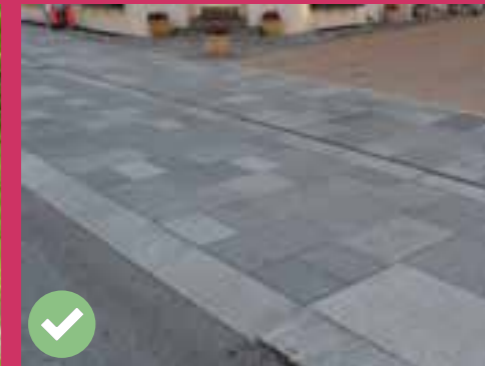
Kans: verlevendigen van de buitenruimte door bewoners (en scholieren)



Kans: tijdelijke invulling parkeerplek door bewoners (en scholieren)



Niet: hoogteverschillen voor voetgangers bij zijstraten en inritten



Wel: voet- en fietspaden ononderbroken aangelegd over de zijstraten heen



Niet: weggestopte kruisingen



Wel: goed zichtbare kruisingen



Niet: obstakels op de stoep



Wel: kwaliteitsvolle voetgangersverbinding



Kans: verlevendigen van de buitenruimte door bewoners (en scholieren)



Kans: verlevendigen van de buitenruimte door bewoners (en scholieren)



EXTRA KANSEN: Clusteren van parkeerplekken

Met bovengenoemde maatregelen denken we de leefbaarheid en veiligheid van de straten te verbeteren. Daarnaast zijn er extra kansen die meegenomen kunnen worden:

- Waar mogelijk parkeerdruk in straat verminderen door clustering langs de weg (bijvoorbeeld: extra parkeerplaatsen Joannaplantsoen)
- Ruimte voor vergroenen van de straat (o.a. om wateroverlast tegen te gaan)

Ontwerputgangspunt:



Niet: Ononderbroken rij auto's



Wel: Vergroenen en verlevendigen van eventueel vrijgekomen ruimte



Bovenstaande maatregelen resulteren in de volgende opgaven per straat (zie volgende pagina's)

- Kloetingseweg Noord
- Kloetingseweg Zuid
- 's-Gravenpolderseweg Noord
- 's-Gravenpolderseweg Zuid
- Buys Ballotstraat
- Fruitlaan

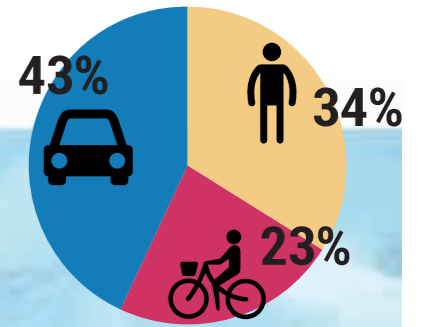
KLOETINGSEWEG NOORD OPGAVEN EN KARAKTERISTIEK



Kloetingseweg (Noord)

In het huidige straatprofiel van de Kloetingseweg Noord is de ruimte voor auto's met 43% dominant. Voor voetgangers is 34% van het profiel gereserveerd en voor fietsen 23%. Als we kijken naar de gemeten tellingen zien we dat er **1.500 auto's per etmaal** door de straat rijden (hiervan zijn **25 vrachtauto's**). Het fietsverkeer is echter dominant met **2.500 fietsers**.

Ruimtegebruik zoals in profiel:





Opgaven Kloetingseweg (Noord)

Van spoorwegovergang Ockenburg tot de kruising met de Fruitlaan

Auto

- Vrachtverbod en downgraden naar 30km/h
- Overzichtelijkheid en heldere routing bij (1) kruispunt Kloetingseweg, Fruitlaan en Lindenstraat en (2) spoorwegovergang Ockenburg
- Beekman Watersport en CSM ontsluiten via Fruitlaan

Fiets en voetganger

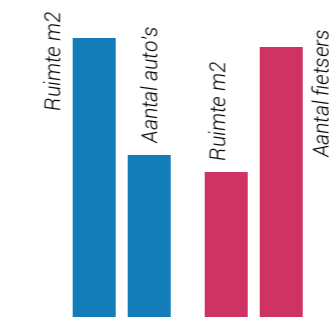
- Overzichtelijkheid / zichtbaarheid en heldere routing voor fiets en voetgangers bij kruispunten
- Voetgangerverbinding in 1 lijn (oversteek spoor en oversteek Lindenstraat)
- Voetpad beter toegankelijk maken (denk aan: obstakels op smalle stoepen, losse tegels, lantaarnpalen, hoogteverschillen)

Parkeren

- Waar mogelijk straatparkeren verminderen -> parkeerplaatsen Stationspark

Vergroenen

- Wateroverlast bij hevige regenbuien aanpakken (ontharden en vergroenen van de straat)



**Kloetingseweg Noord is vooral een fietsstraat:
2.500 fietsers tegenover
1.500 auto's**

KLOETINGSEWEG ZUID OPGAVEN EN KARAKTERISTIEK

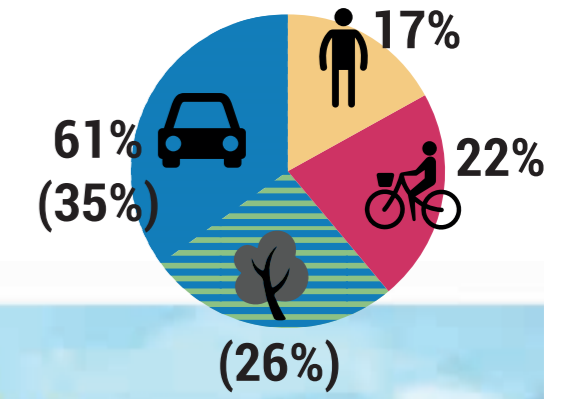


Kloetingseweg (Zuid)

In het huidige straatprofiel van de Kloetingseweg Zuid is de ruimte voor auto's met 61% dominant. Voor voetgangers is 17% van het profiel gereserveerd en voor fietsen 22%. Op bepaalde plekken is tussen de parkeerplekken ruimte voor bomen (26%).

Als we kijken naar de gemeten tellingen zien we dat er **8.000 auto's per etmaal** door de straat rijden (hiervan zijn **75 vrachtauto's**).

Ruimtegebruik zoals in profiel:





Opgaven Kloetingseweg (Zuid)

Van kruising met Lindenstraat/Kloetingseweg tot de rotonde bij de Buys Ballotstraat

Auto

- Vrachtverbod en downgraden naar 30km/h
- Veiliger invoegen door lagere snelheid
- Overzichtelijkheid en heldere routing bij (1) kruispunt Kloetingseweg, Fruitlaan en Lindenstraat, (2) rotonde Buys Ballotstraat en (3) kruising Rembrandtlaan en Populierenlaan

Fiets en voetganger

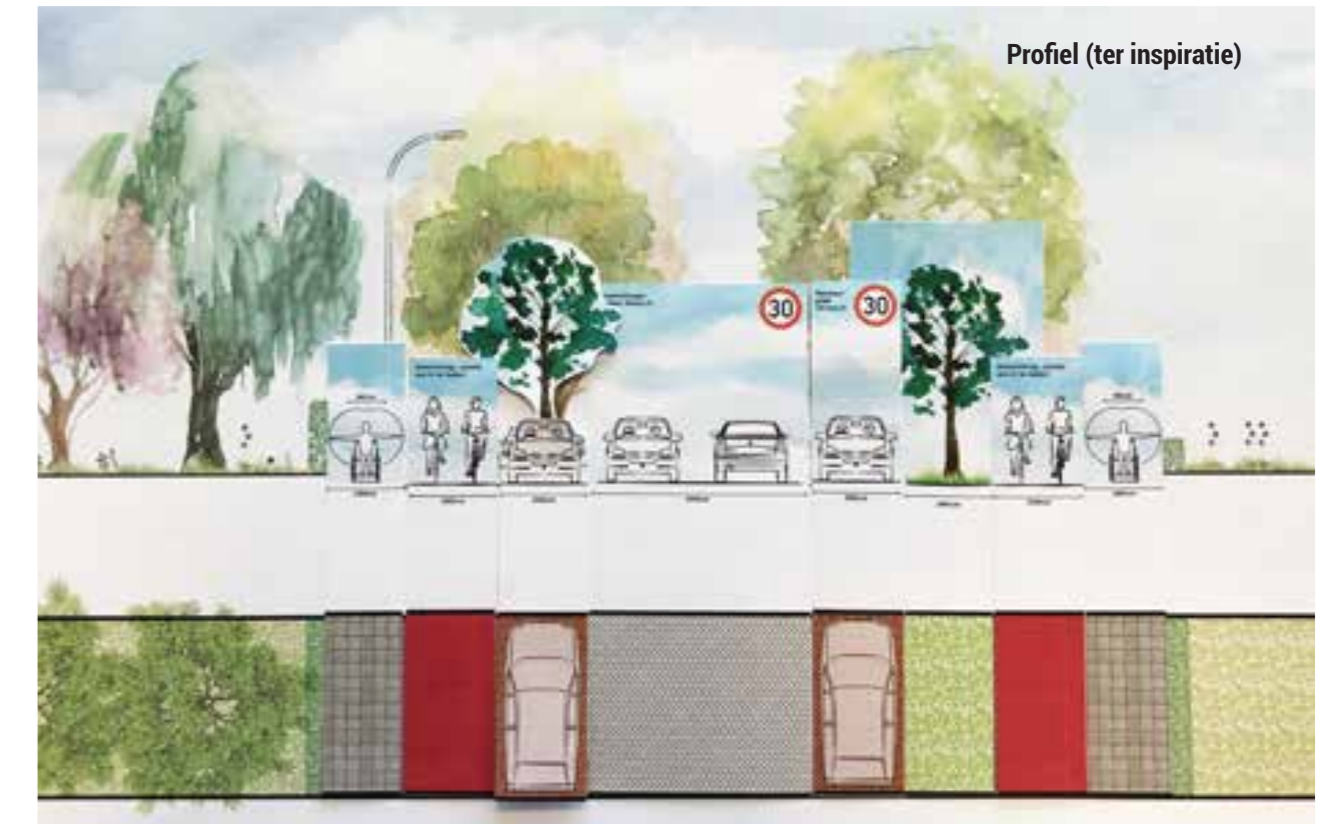
- Overzichtelijkheid / zichtbaarheid en heldere routing voor fiets en voetgangers bij kruispunten
- Voetpad beter toegankelijk maken (denk aan: obstakels op smalle stoepen, losse tegels, lantaarnpalen, hoogteverschillen)
- Oversteekbaarheid van de straat verbeteren

Parkeren

- Snelheidsverlaging zorgt voor veiliger inparkeren
- Parkeerdruk Lijsterbesstraat e.o. verminderen (Joanna, Ter Weel en Trefpunt) -> extra parkeerplaatsen creëren bij Joannaplantsen

Vergroenen

- Wateroverlast bij hevige regenbuien aanpakken (ontharden en vergroenen kruispunt met Fruitlaan en Lindenstraat)



'S-GRAVENPOLDERSEEWEG NOORD OPGAVEN EN KARAKTERISTIEK

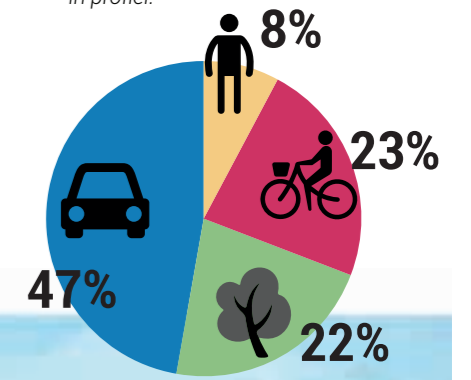


's-Gravenpolderseweg (Noord)

In het huidige straatprofiel van de 's-Gravenpolderseweg Noord is de ruimte voor auto's met 47% dominant. Voor voetgangers is 8% van het profiel gereserveerd en voor fietsen 23%. Ook is 22% in gebruik voor groen.

Als we kijken naar de gemeten tellingen zien we dat er **10.000 auto's** per etmaal door de straat rijden (hiervan zijn **125 vrachtauto's**).

Ruimtegebruik zoals in profiel:





Opgaven 's-Gravenpolderseweg (Noord)

Van rotonde Kloetingseweg tot rotonde Beethovenlaan/Oostmolenweg

Auto

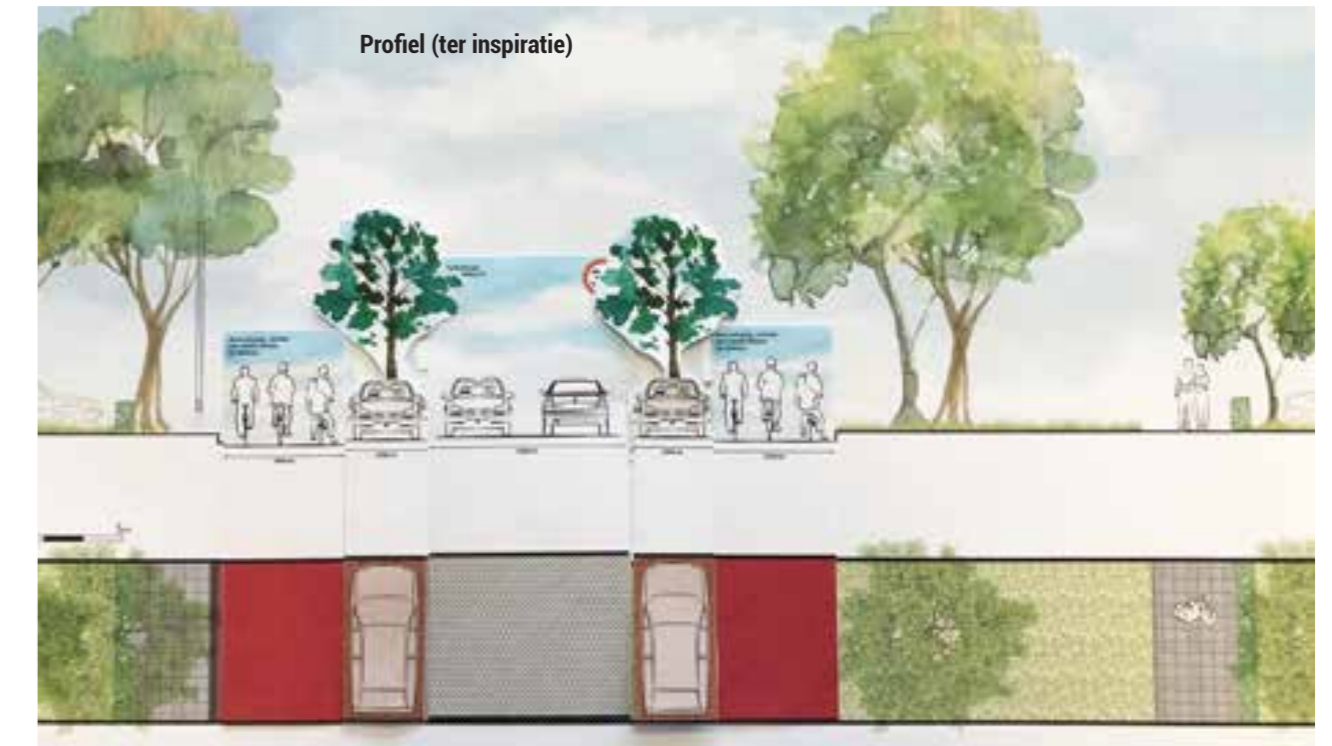
- Vrachtverbod en downgraden naar 30km/h
- Veiliger invoegen door lagere snelheid (o.a. kruising Beukenstraat, Riethoek)
- Overzichtelijkheid en heldere routing bij (1) rotonde Buys Ballotstraat, (2) kruising Riethoek, (3) Oostmolenpark-Rossinipad
- Onderzoeken alternatieve (extra) entree Riethoek
- Onderzoek halteplaats bus (nu midden op de weg)

Fiets en voetganger

- Overzichtelijkheid / zichtbaarheid en heldere routing voor fiets en voetgangers bij kruispunten (o.a. Oostmolenpark-Rossinipad)
- Oversteekbaarheid van de straat verbeteren
- Voetpad beter toegankelijk maken (denk aan: obstakels op smalle stoepen, losse tegels, lantaarnpalen, hoogteverschillen)

Parkeren

- Snelheid verlagen voor veiliger inparkeren
- Waar mogelijk straatparkeren verminderen (vooral bij clustering ondernemingen)



'S-GRAVENPOLDERSEEWEG ZUID
OPGAVEN EN KARAKTERISTIEK

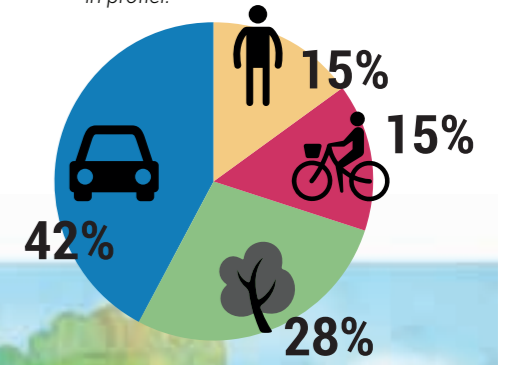


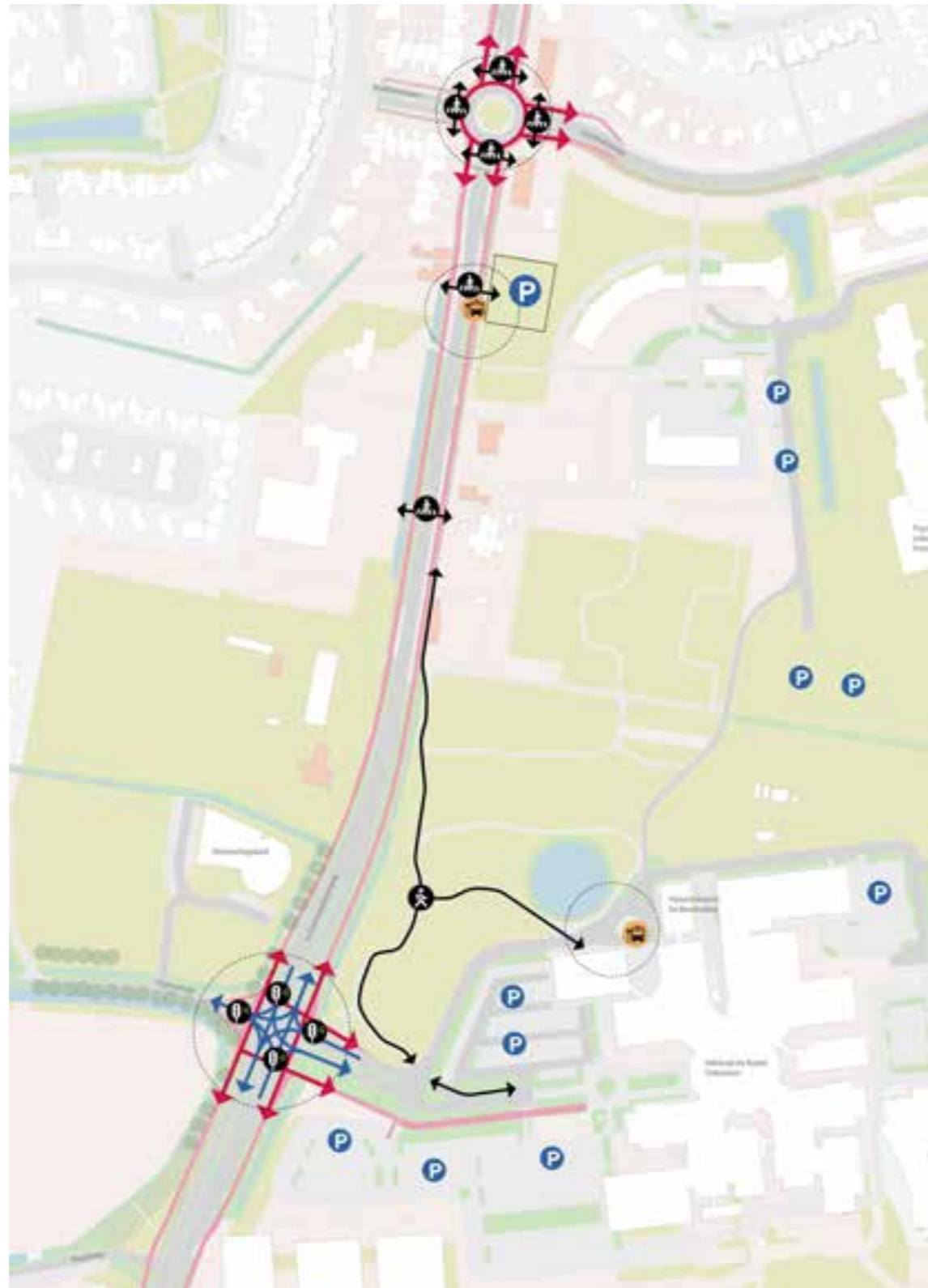
's-Gravenpolderseweg (Zuid)

In het huidige straatprofiel van de 's-Gravenpolderseweg Zuid is de ruimte voor auto's met 42% dominant. Voor voetgangers is 15% van het profiel gereserveerd en voor fietsen 15%. Ook is 28% in gebruik voor groen.

Als we kijken naar de gemeten tellingen zien we dat er **12.000 auto's** per etmaal door de straat rijden (hiervan zijn **175 vrachtauto's**).

Ruimtegebruik zoals in profiel:





Opgaven 's-Gravenpolderseweg (Zuid)

Van rotonde Beethovenlaan/Oostmolenweg tot kruising Pykeswegje / Admiraal de Ruyter ziekenhuis

Auto

- Behoud van huidige snelheid (bij vervanging riool is optimalisatie naar stil asfalt wenselijk)
- Ontmoedigen doorgaand (vracht)verkeer doormiddel van slimme bebording vanaf A58 en vrachtwagenverbod vanaf rotonde Oostmolenweg
- Overzichtelijkheid en heldere routing bij kruising Pykeswegje
- Optimaliseren invoegen op A58

Fiets en voetganger

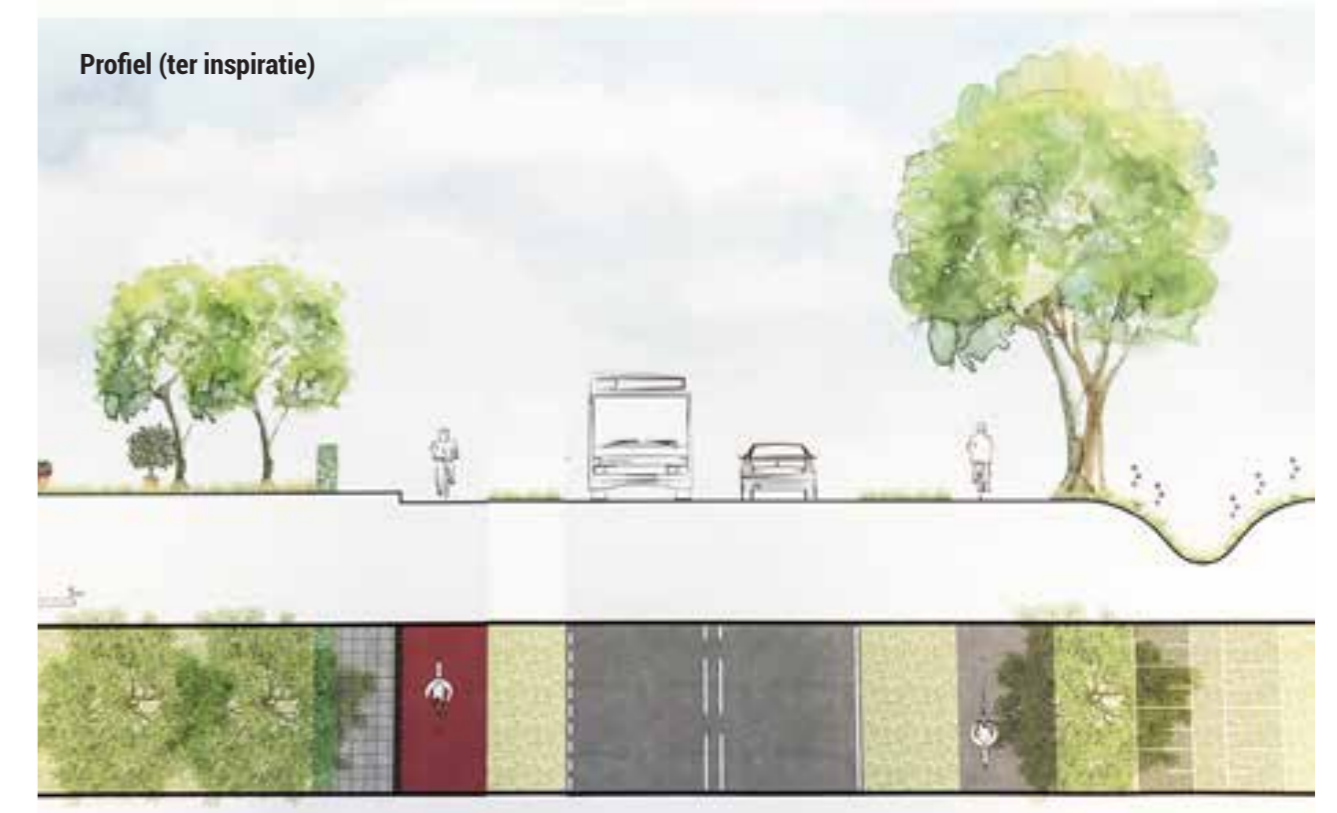
- Overzichtelijkheid / zichtbaarheid en heldere routing voor fiets en voetgangers bij kruispunten (o.a. rotonde Beethovenlaan)
- Voetgangersverbinding continueren richting Admiraal de Ruyterziekenhuis
- Extra oversteekplekken creëren op strategische plekken

Bus

- Optimaliseren bustoegankelijkheid Admiraal de Ruyterziekenhuis

Parkeren

- Geclusterd parkeren als veilig alternatief voor straatparkeren (groen ipv parkeren in de straat)
- Parkeerdruk verminderen in gebied Admiraal de Ruyterziekenhuis/Emergis



BUYS BALLOTSTRAAT

OPGAVEN EN KARAKTERISTIEK

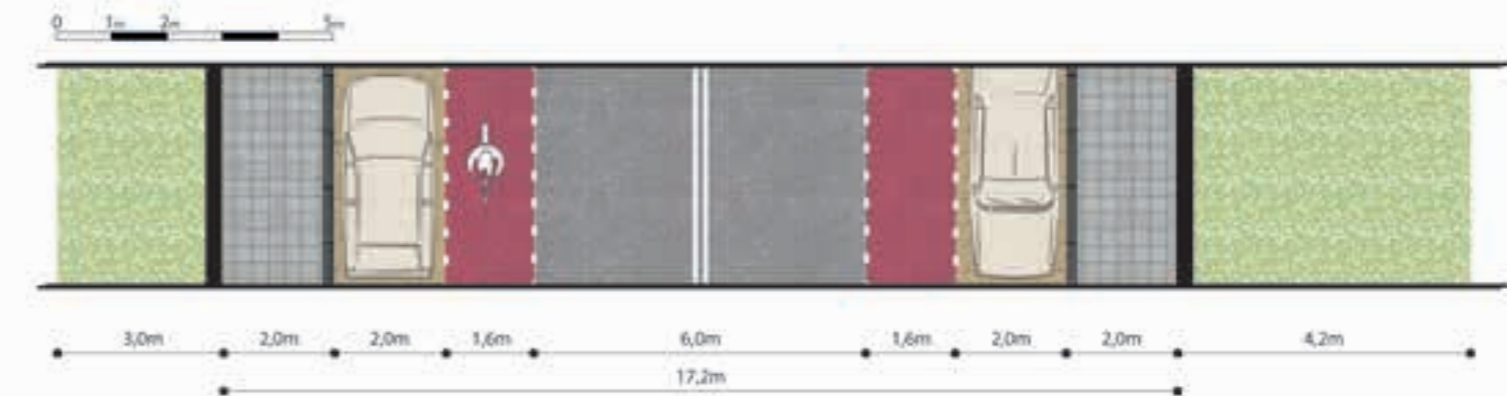
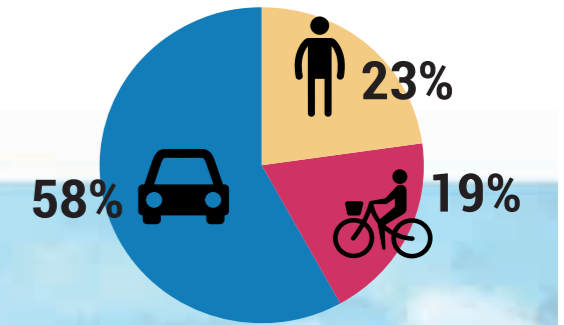


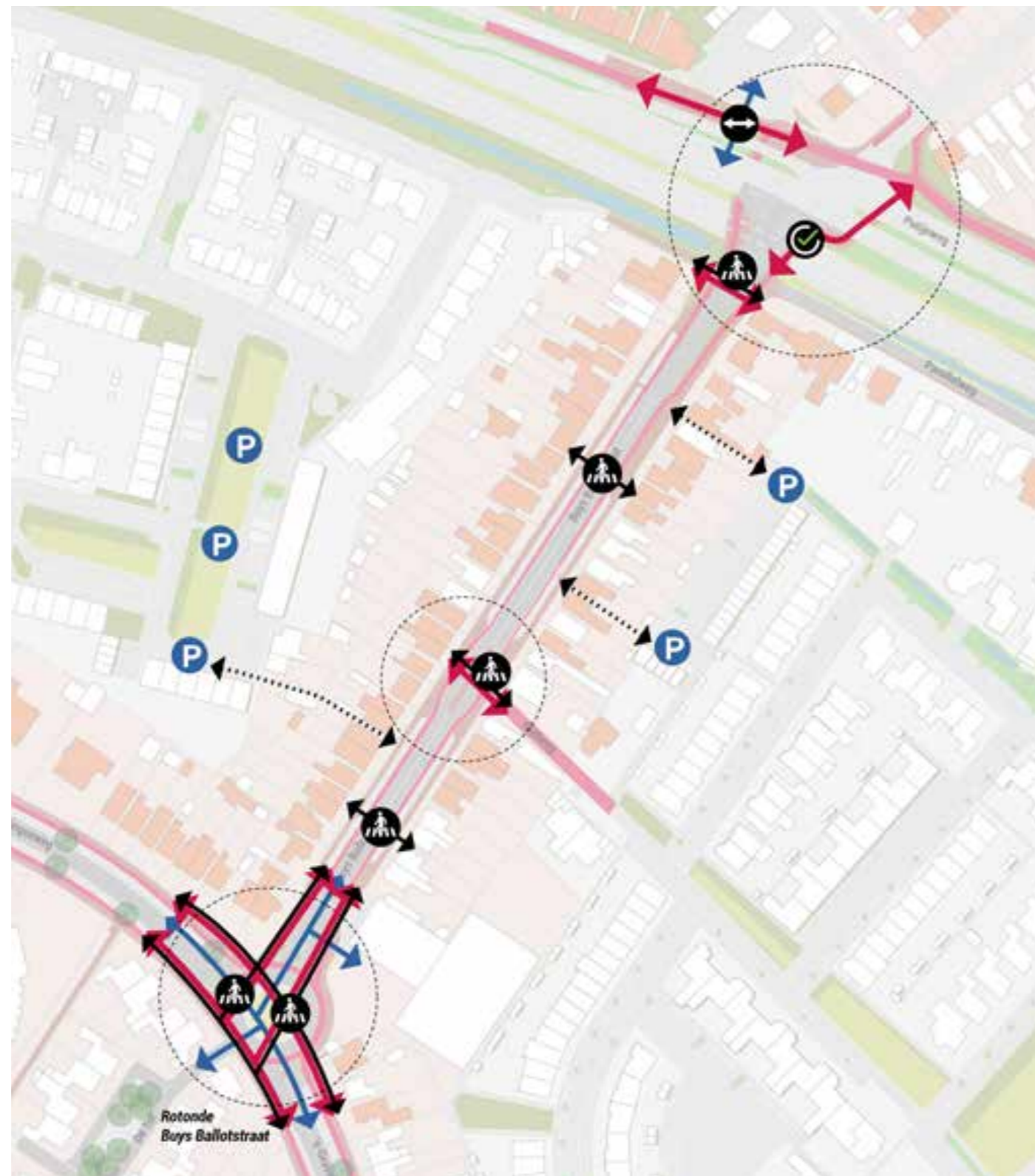
Buy's Ballotstraat

In het huidige straatprofiel van de Buys Ballotstraat is de ruimte voor auto's met 58% dominant. Voor voetgangers is 23% van het profiel gereserveerd en voor fietsen 19%.

Als we kijken naar de gemeten tellingen zien we dat er **9.000 auto's per etmaal** door de straat rijden (hiervan zijn **100 vrachtauto's**). Daarnaast rijden er **1.000 fietsers** door de Buys Ballotstraat.

Ruimtegebruik zoals in profiel:





Opgaven Buys Ballotstraat

Van spoorwegovergang Patijnweg tot rotonde Kloetingseweg

Auto

- Vrachtverbod en downgraden naar 30km/h
- Verminderen impact 'wachtrij' auto's spoorwegovergang (uitlaatgassen, trillingen en geluidsoverlast)
- Veilige kruising auto's tankstation De Meeuw en fietspad
- Overzichtelijkheid en heldere routing bij rotonde Buys Ballotstraat

Fiets en voetganger

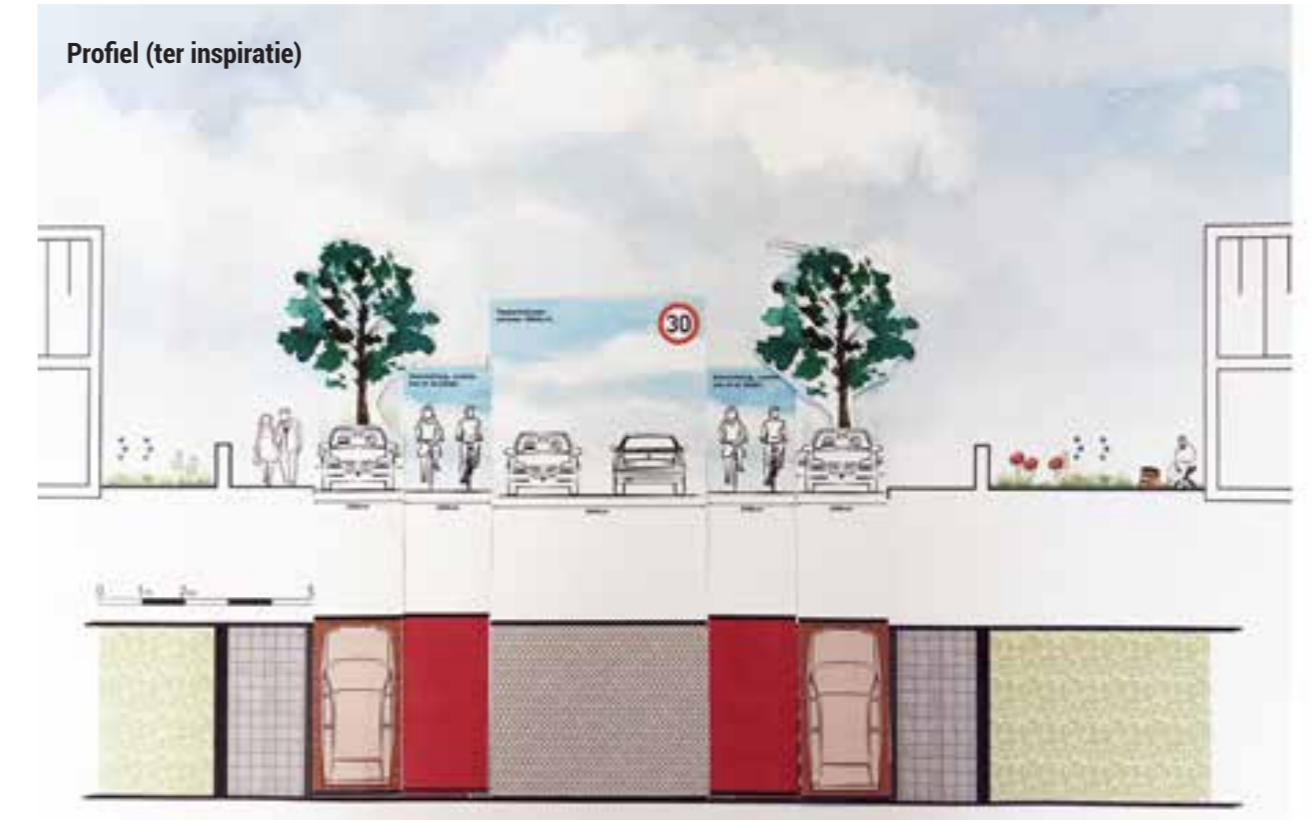
- Veilig voorsorteren Patijnweg/spoorwegovergang
- Veilige overstek Willem Zelleweg
- Veilige kruising Rietweg (ruimte voor voorsorteren, obstakelvrij)
- Breedte fietspad overeenkomstig met het gebruik
- Oversteekbaarheid van de straat verbeteren

Parkeren

- Lagere snelheid zorgt voor veiliger inparkeren
- Waar mogelijk straatparkeren verminderen -> parkeerplaatsen Van Goghstraat en parkeerveld Rietweg / Jan Wolkerslaan

Vergroenen

- Waar mogelijk vergroenen van de straat



FRUITLAAN

OPGAVEN EN KARAKTERISTIEK

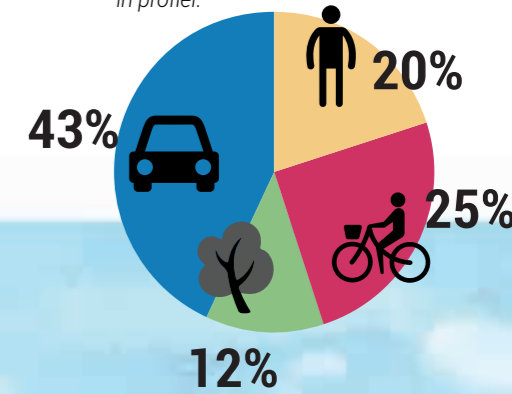


Fruitlaan

In het huidige straatprofiel van de Fruitlaan is de ruimte voor auto's met 43% dominant. Voor voetgangers is 20% van het profiel gereserveerd en voor fietsen 25%.

Als we kijken naar de gemeten tellingen zien we dat er **9.500 auto's per etmaal** door de straat rijden (hiervan zijn **100 vrachtauto's**).

Ruimtegebruik zoals in profiel:





Opgaven Fruitlaan

Van rotonde Van Hertumweg tot de kruising met de Kloetingseweg/Lindenstraat

Auto

- Downgraden naar 30km/h
- Ontmoedigen doorgaand vrachtverkeer door vrachtverbod vanaf kruispunt met Kloetingseweg. Beekman Watersport en CSM ontsluiten via Fruitlaan.
- Veiliger invoegen door lagere snelheid (o.a. Wilgenstraat, Appelstraat)
- Overzichtelijkheid en heldere routing bij (1) kruisingen met Wilgenstraat en Appelstraat en (2) kruispunt Kloetingseweg, Fruitlaan en Lindenstraat

Fiets en voetganger

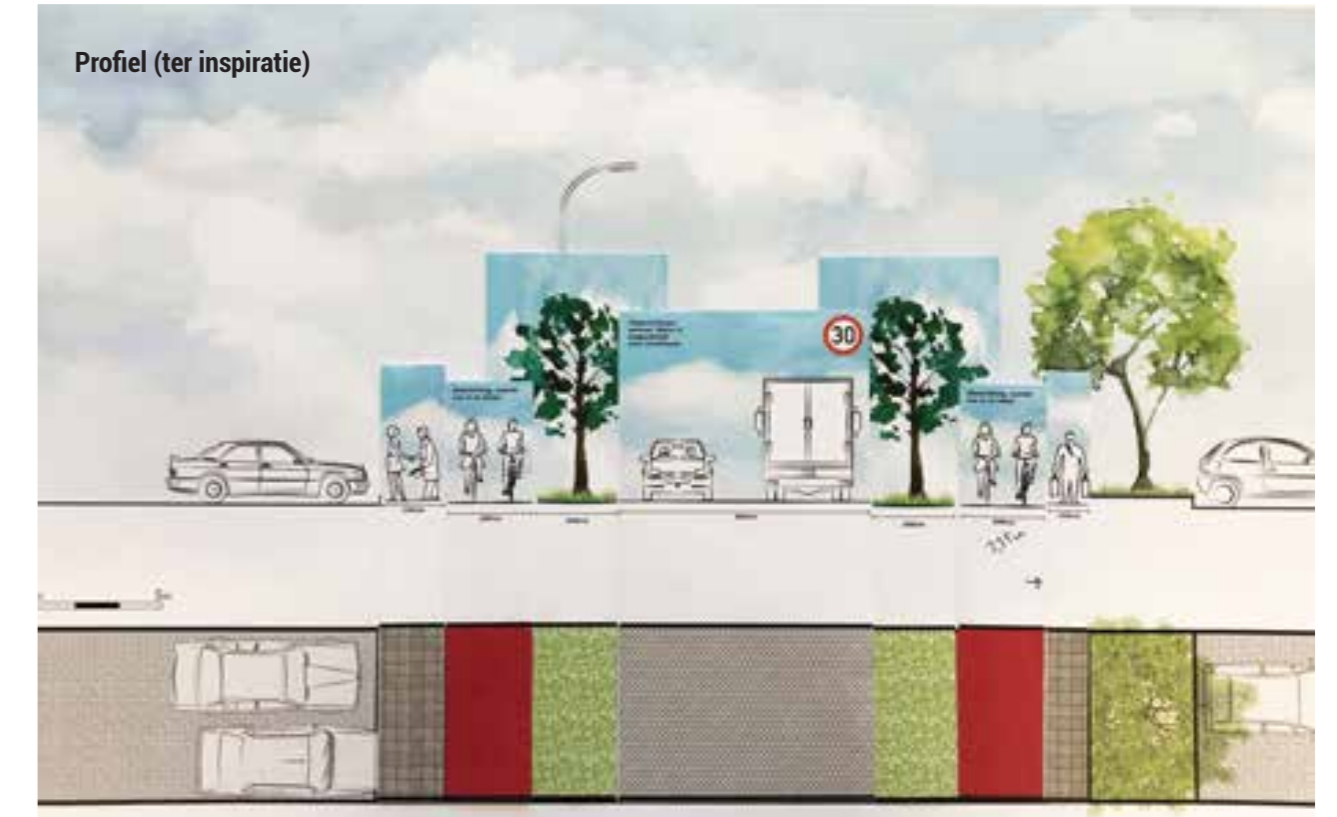
- Oversteekbaarheid van de straat verbeteren (zichtbaarheid en ruimte voor voorsorteren fiets)
- Overzichtelijkheid / zichtbaarheid en heldere routing voor fiets en voetgangers bij kruispunten
- Voetpad beter toegankelijk maken (denk aan: obstakels op smalle stoepen, losse tegels, lantaarnpalen, hoogteverschillen)
- Voetgangersverbinding in 1 lijn (oversteek spoor en oversteek Lindenstraat)

Parkeren

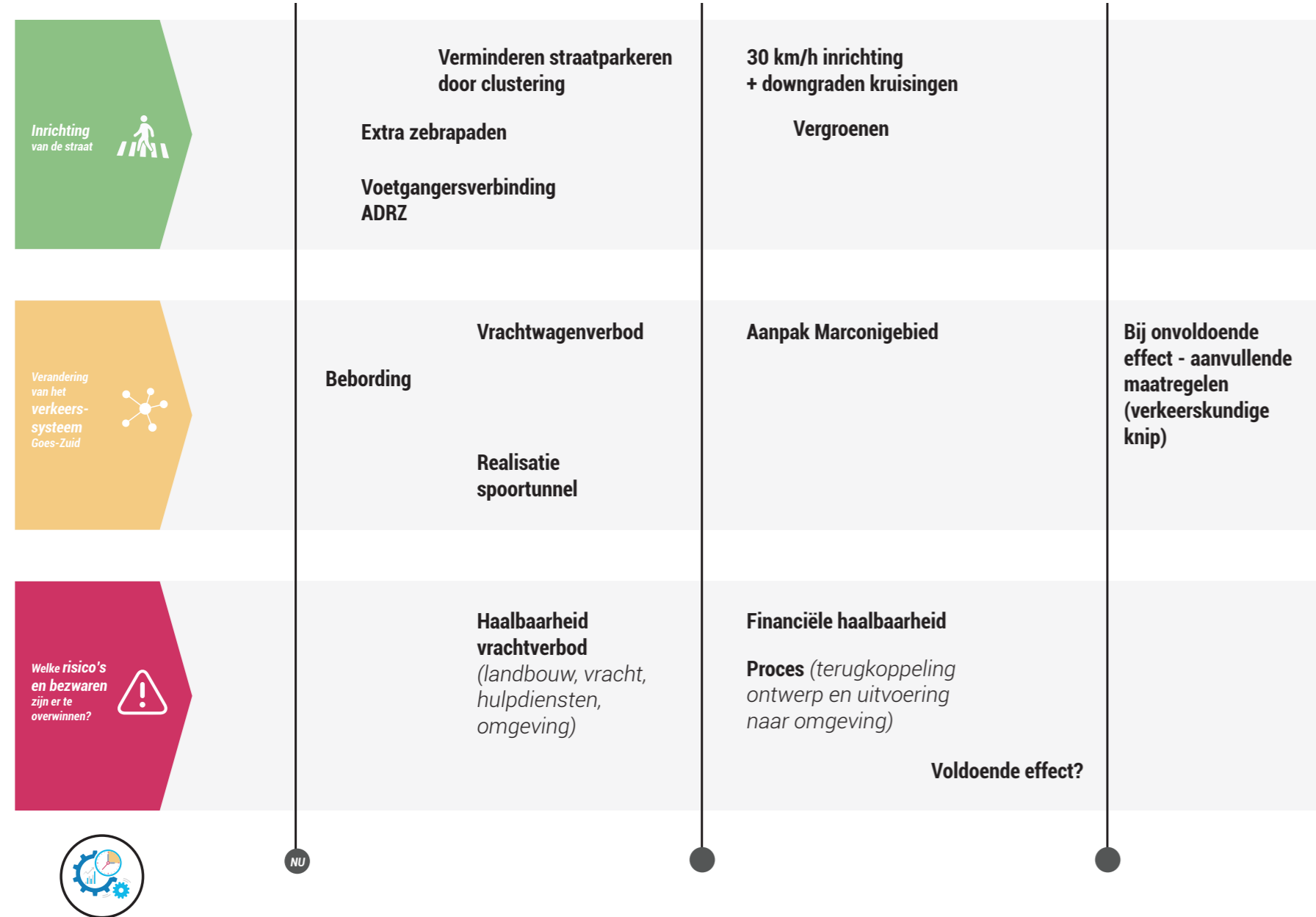
- Parkeerdruk verminderen bij Scalda en Stationspark

Vergroenen

- Wateroverlast bij hevige regenbuien aanpakken (ontharden en vergroenen kruispunt met Fruitlaan en Lindenstraat)



HOOFDSTUK 7: VERVOLGPROCES EN KANTELPUNTEN



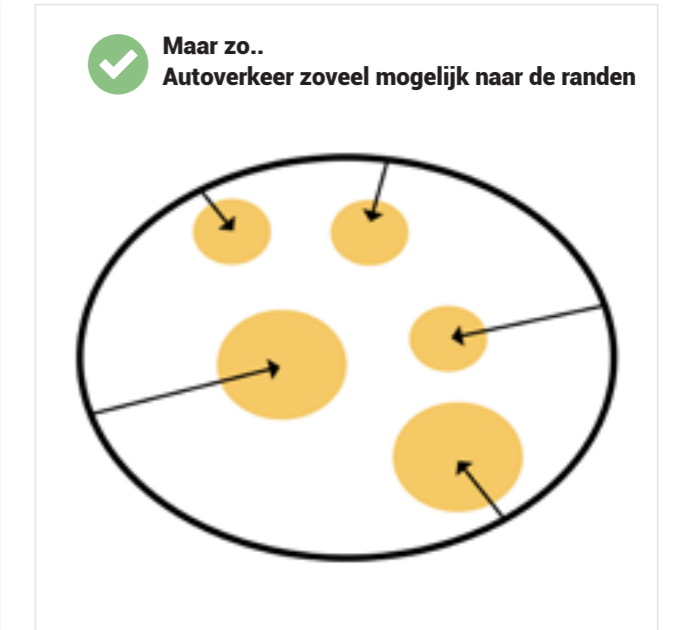
Dit document benoemt de gezamenlijk gedragen observaties, conclusies, doelstellingen en uitgangspunten voor het inrichten van de 's-Gravenpolderseweg, Kloetingseweg, Buys Ballotstraat en Fruitlaan. Allen samengevat in verkeerskundige uitgangspunten en ambities als ook in concrete ontwerputgangspunten. Deze dienen als inspiratie, motivatie en als 'het geweten' gedurende de verdere ontwikkeling. Het document is opgesteld samen met een klankbordgroep van belanghebbenden.

In vier sessies is er met een diverse groep bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden gewerkt aan de totstandkoming van dit ontwikkelkader. De sfeer tijdens de sessies was altijd positief constructief te noemen. Vanuit de deelnemers vanuit Goes-Zuid die aanwezig waren is het overgrote deel dan ook tevreden met het resultaat, zo blijkt uit de directe vraag die daarover is gesteld tijdens de laatste sessie.

Het proces is ook een peiler van kwaliteit. Om de kwaliteit te waarborgen en om er voor te zorgen dat de in dit boek beschreven kwaliteit en ambitie leidraad blijft is ons voorstel dat de klankbordgroep gecontinueerd wordt om zo een toetsende rol aan te nemen richting de uitvoering. Schets-, voorlopige- en definitieve ontwerpen worden telkens aan de klankbordgroep voorgelegd ter toetsing en advisering. Op deze wijze is vroegtijdige bijsturing mogelijk en wordt voorkomen dat plannen nog rigoureuze aanpassingen behoeven als er al veel tijd en energie is gestoken in de uitwerking ofwel dat de gekozen oplossing niet aansluit bij de verwachtingen van Goes-Zuid.



Vanuit de bewoners van de straten Oostmolenweg, M.A. de Ruijterlaan en de Patijnweg is het signaal gekomen dat deze te laat bij het proces betrokken zijn. Bewoners zijn bang dat zij negatieve hinder ondervinden van het vrachtwagenverbod. De ruimte in bovengenoemde straten is ook beperkt. In het plan heeft dit tot een aanpassing geleid voor de Oostmolenweg. Voor de M.A. de Ruijterlaan en de Middelburgstraat is ons advies (zie ook pagina 28) om doorgaand vrachtverkeer te ontmoedigen, door deze juist te faciliteren aan de randen van Goes. Naar onze inschatting zullen twee wegen echter wel een rol blijven vervullen in bestemmingsverkeer. De straten hebben voldoende breedte om dit op een veilige manier te faciliteren.



De gemeente gaat nader in gesprek met bewoners en belanghebbenden van buiten Goes-Zuid om te bezien waar aan deze zorgen gewerkt kan worden.

De aanwezigen van de laatste sessie die positief waren over het plan benadrukten de urgentie vanwege de prioriteit op verkeersveiligheid. De wens is om zo snel mogelijk over te gaan tot het nemen van de korte-termijnmaatregelen die beschreven staan in het plan, zoals het aanpassen van de bebording en het vrachtwagenverbod.

Voldoende effect?

In het proces is ingezet op haalbare maatregelen, uit te voeren op de korte en middellange termijn. De straten uit het onderzoek verwerken dagelijks veel auto's. Voor het zuidelijke deel van de 's-Gravenpolderseweg zijn dit er 12.000, voor het noordelijke deel 10.000, de Buys Ballotstraat verwerkt 9.000 en de Kloetingseweg 8.000 auto's per etmaal. Deze aantallen bevinden zich aan de bovengrenzen van wat veilig inpasbaar en wenselijk is voor deze wegen. Onze inschatting is dat veel van de veiligheids- en leefbaarheidsproblemen worden opgelost wanneer de 30km/h inrichting en het vrachtwagenverbod zijn geïmplementeerd. De verminderde snelheid zal er daarnaast waarschijnlijk voor zorgen dat een beperkt deel van de voertuigen uit zal wijken naar alternatieve routes die beter passen bij hun herkomst en bestemming, zonder dat hierdoor extra problemen ontstaan in andere straten.

Ons advies is de wegen te blijven monitoren. Mocht blijken dat het effect van de gekozen maatregelen onvoldoende is omdat het aantal auto's toch een probleem vormt in de toekomst, dan zijn aanvullende maatregelen nodig. Wij denken daarbij *-met het tijdens dit proces geformuleerde verkeerskundig principe (zie pagina 24) als uitgangspunt-* aan een living lab, waarmee in de praktijk een nieuwe verkeerssituatie beproefd wordt en er gelegenheid is tussentijds bij te sturen. Al doende onderzoeken dus in plaats van een uitgebreid planvormingsproces.

Een mogelijke ingreep binnen het living lab is een 'verkeerskundige knip'. Dat wil zeggen dat doorgaand verkeer op een bepaald punt wordt ontmoedigd met

meer dwingende maatregelen, bijvoorbeeld doormiddel van een wegafsluiting. Het effect hiervan zal zijn dat het verkeer zich op een andere manier over het netwerk zal verspreiden en op bepaalde plekken voor minder en op andere plekken voor meer verkeer zal zorgen.

Een dergelijke verkeersingreep is een complexe opgave, er spelen vele (tegengestelde) belangen terwijl het infrastructuursysteem moet blijven functioneren. Met een traditionele aanpak kan de voorbereiding jaren in beslag nemen. Zo'n eind-verkeerssituatie in een living-lab wordt

beproefd we met behulp van tijdelijke verkeersmaatregelen voor een korte periode van bijvoorbeeld 2 à 3 maanden. De maatregelen bestaan uit praktische, eenvoudige ingrepen zoals een afsluiting met afzethekken, een betonblok, het aanbrengen van markering, instellen van tijdelijke borden en/of kleinschalige aanpassingen van de weg. Tegelijkertijd met verkeerskundige ingrepen kunnen ook de ruimtelijke opbrengsten worden getest (denk aan: bankjes, plantenbakken en kleinschalig groen).



Living Lab: met behulp van betonblokken wordt een nieuwe verkeerssituatie live getest



Participatie Goes-Zuid

12 juni 2019

Studio Bereikbaar

Team

Christian Rommelse

Isabel Liedtke

Manus Barten

Victor Mensink

Adres

Stationsplein 45 – E1.186

3013 AK Rotterdam

info@studiobereikbaar.nl