gemeente Goes

GEMEENTEBLAD

Officiële uitgave van de gemeente Goes

Nr. 538823

18 november 2026

Programma Mobiliteit

Het college van burgemeester en wethouders van Gemeente Goes

gelet op artikel 3.4 van de Omgevingswet;

gelezen de tekstinhoud van "Programma Mobiliteit" d.d. 3 maart 2026;

besluiten:

Artikel I

"Programma Mobiliteit" opgenomen in Bijlage A bij dit besluit, vast te stellen.

Artikel II

Dit besluit treedt in werking per 18 november 2026.

Aldus vastgesteld door Gemeente Goes, 3 maart 2026

Hoogachtend,
Burgemeester en Wethouders van Goes,

mr. F.E.W. van Dijk
Waarnemend secretaris

C.H. van den Bos
Burgemeester

Bijlage A Bijlage bij artikel I

Programma Mobiliteit

1 Inleiding

1.1 Waarom dit Programma Mobiliteit?

Programma Mobiliteit beschrijft het beleid van de gemeente Goes op het gebied van verkeer en vervoer binnen de gemeente Goes. Als het gaat om verkeer en vervoer spreken we ook wel over de term mobiliteit. Dit Programma draagt eraan bij dat de gemeente Goes een nog fijnere plek wordt voor iedereen, om in te leven. Het vorige gemeentelijke verkeer- en vervoerplan dateert uit 2013. Sinds die tijd is er veel veranderd binnen en buiten de gemeente. Zo zijn er verschillende trends en ontwikkelingen over hoe mensen zich verplaatsen die de bereikbaarheid van de gemeente en haar inwoners beïnvloeden. Er spelen ontwikkelingen rondom de aanpassing van de Deltaroute, waaraan de gemeente Goes ligt. Daarnaast staat de gemeente voor een groei- en duurzaamheidsopgave die zowel gemeentelijk als provinciaal wordt aangestuurd. Dit alles zorgt voor een nieuwe uitgangssituatie ten opzichte van het vorige verkeer- en vervoerplan.

Het Programma Mobiliteit is geen losstaand beleidsstuk. Het bouwt voort op de Omgevingsvisie Goes 2040. In de Omgevingsvisie staat beschreven hoe de gemeente Goes er in 2040 uit zou moeten zien in het meest ideale geval. Met de visie zetten we als gemeente in op duurzame mobiliteit. Dit doen we door te zorgen voor goede bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer. Bij alle ontwikkelingen besteden we aandacht aan het beperken van overlast in de breedste zin van het woord. Vanuit die overkoepelende blik is het Programma Mobiliteit een meer gedetailleerde uitwerking van het beleid op het vlak van mobiliteit en geeft het inzicht in welke uitdagingen ons op dit vlak staan te wachten.

Tijdens het schrijven van dit Programma worden nog verschillende, verre toekomstbeelden geschetst voor onze provincie en gemeente. De toekomstbeelden voor ‘Goes in 2050’ zijn nog in ontwikkeling. Voor dit Programma Mobiliteit is gekozen om de Omgevingsvisie 2040 te volgen. Hoe we omgaan met de ontwikkeling Goes 2050 lichten we toe in hoofdstuk 4.

1.2 Hoe is het programma tot stand gekomen?

Het Programma is opgesteld in samenwerking met inwoners en belanghebbenden. Ongeveer 500 inwoners vulden hiervoor een vragenlijst in over mobiliteit in de gemeente. We zochten inwoners op in de gemeente en tijdens de participatieweek ‘Goes bezig voor jou’ dachten verschillende inwoners mee over zaken die voor hen belangrijk zijn op het gebied van mobiliteit. Daarnaast voerden we gesprekken met ondernemers-, dorps- en belangenverenigingen. We organiseerden een focusgroep over vervoersarmoede en toegankelijkheid.

Gedurende het proces is de gemeenteraad een aantal keer betrokken om mee te denken en richting te geven aan de inhoud van het Programma Mobiliteit. Ook stemden we af met onze regiopartners: Rijkswaterstaat, Provincie Zeeland, Waterschap Scheldestromen en buurgemeenten. Zij gaven hun aandachtpunten mee. Voor een integrale blik zijn tijdens de ambtelijke projectgroepoverleggen mensen van verschillende beleidsterreinen aangeschoven.

1.3 Leeswijzer

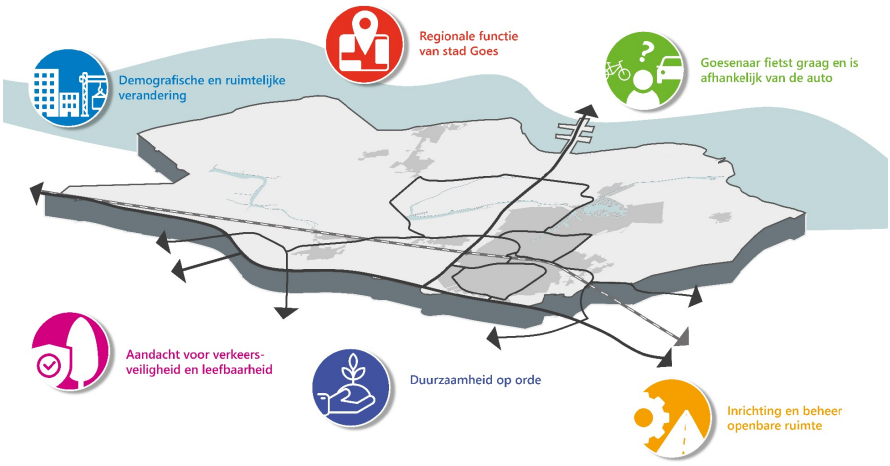
In dit Programma wordt met ‘gemeente Goes’ de hele gemeente bedoeld. ‘Stad Goes’ wordt gehanteerd als het gaat over de stedelijke woonkern.

In hoofdstuk 2 is de situatieschets van mobiliteit in Gemeente Goes weergegeven: wat kenmerkt de gemeente als het gaat om verkeer en vervoer? Welke ontwikkelingen zien we? En tot welke aandachtspunten en kansen leidt dat? In hoofdstuk 3 vervolgen we met de ambities, doelen en leidende principes voor de komende periode. Waar zetten we de komende jaren op in? In hoofdstuk 4 werken we dit uit naar wensbeelden. Hoe willen we dat de gemeente Goes eruit komt te zien? We sluiten af in hoofdstuk 5 met onze uitvoeringsstrategie. Waarmee gaan we de komende jaren aan de slag?

2 Situatieschets

2.1 Situatieschets

De situatieschets van gemeente Goes omschrijft de belangrijkste kenmerken van mobiliteit in de gemeente in de huidige situatie. De zes kenmerken uit deze situatieschets geven we hieronder weer en lichten we op de volgende pagina's nader toe. De situatieschets gaat niet alleen over kenmerken in de huidige situatie, maar ook over mogelijke kansen voor dit Programma Mobiliteit. De kansen beschrijven we verderop in dit hoofdstuk. De kenmerken en kansen vertalen we in het volgende hoofdstuk naar ambities. De schets is gebaseerd op een analyse van feiten, cijfers, trends en ontwikkelingen op het vlak van verkeer. En op een analyse van lokaal en regionaal (mobiliteits)beleid en informatie opgehaald onder inwoners, ondernemers en belangengroepen uit Goes.



2.2 Demografische en ruimtelijke verandering

Uit trendcijfers van het CBS blijkt dat de gemeente Goes te maken heeft met een sterke vergrijzing, in vergelijking met het landelijk gemiddelde. Deze vergrijzingsgolf houdt de komende jaren aan. Binnen de gemeente spelen een aantal ruimtelijke ontwikkelingen: de (her)ontwikkeling Centrum Zuid, de herontwikkeling en uitbreiding van het Admiraal de Ruyter Ziekenhuis (Adrz) en omliggend gezondheidspark en de haven van Goes. Door deze ruimtelijke ontwikkelingen stijgt het aantal woningen in de gemeente Goes met circa 4.000 woningen. Deze trends en ontwikkelingen hebben gevolgen voor de verkeers- en vervoersvraag.

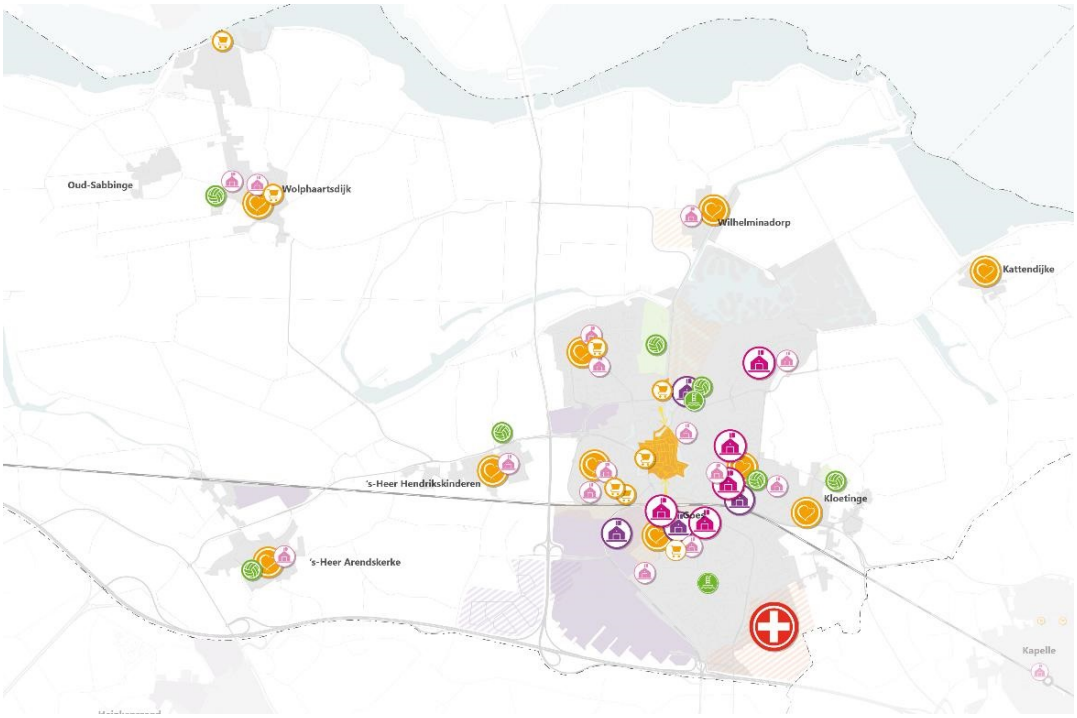
Voor 2050 wordt op provinciaal niveau gesproken over meer woningbouw in Zeeland. Hiervoor heeft de Provincie onder andere de gemeente Goes op het oog (zie hoofdstuk 4 voor verdere uitleg).

2.3 Regionale functie van stad Goes

De stad Goes ligt op een strategische locatie in landelijke verkeers- en vervoersnetwerken. Daarmee is Goes een knooppunt waar belangrijke noord-zuid en oost-westverbindingen voor gemotoriseerd verkeer en openbaar vervoer kruisen. In de directe omgeving van de stad Goes liggen binnen en buiten de eigen gemeentegrenzen verschillende kernen op (elektrische) fietsafstand.

De gemeente Goes heeft een uitgebreid aanbod aan dagelijkse voorzieningen, zoals supermarkten en basisscholen. De stad Goes heeft daarnaast ook verschillende niet-dagelijkse voorzieningen, zoals kledingwinkels, theater, zwembaden, voortgezet en beroepsonderwijs en het Adrz. Door de aanwezigheid van deze niet-dagelijkse voorzieningen vervult de stad een regionale functie voor omliggende kernen. De strategische ligging en regionale functie zorgen voor een aanzuigende werking van extern fiets- en gemotoriseerd verkeer.

De robuustheid van landelijke en regionale netwerken is een aandachtspunt. Gedurende spitsuren is momenteel sprake van beperkte vertragingen op de netwerken in en rondom de gemeente Goes. Echter, het beperkt aantal verbindingen via bruggen en tunnels van/naar de andere Zeeuwse eilanden, Zeeuwse gemeenten en Noord-Brabant maakt de netwerken kwetsbaar voor vertragingen bij incidenten. Autonome verkeersgroei door onder andere toename van inwoneraantallen en autobezit verhoogt deze kwetsbaarheid. Daarnaast vindt een aantal relevante ontwikkelingen op het wegennet rond Goes plaats, zoals aanpassing van de Deltaweg, invoering van vrachtwagenheffing op de A58 en A256 in 2026 en een verwachte toename van verkeer op de A58 tussen knooppunten De Poel en Stelleplas.



BASISVOORZIENINGEN GEMEENTE GOES

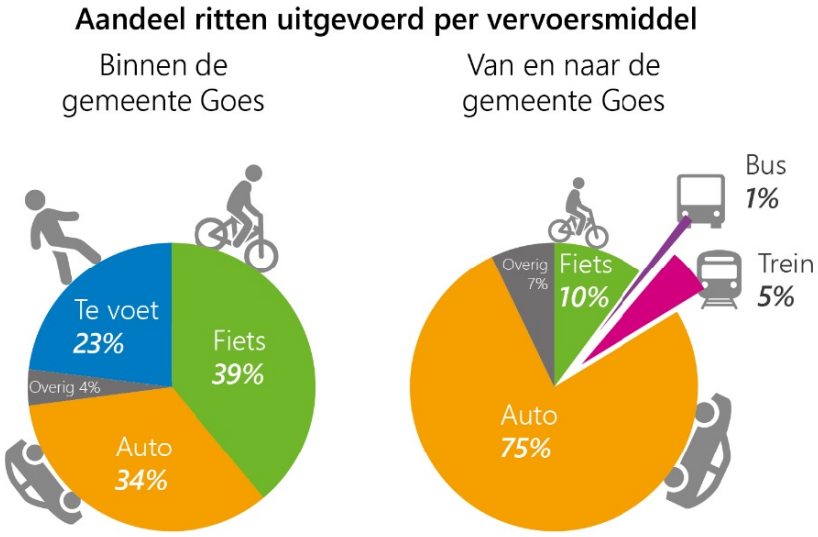
LEGENDA

- Basisonderwijs
- Middelbaar onderwijs
- Beroepsonderwijs
- Supermarct
- Buurthuizen
- Zwembad
- Sportcluster
- Ziekenhuis
- Ontwikkelgebied woningbouw
- Ontwikkelgebied bedrijvigheid
- Ontwikkelgebied gezondheidspark
- Bebouwde kom
- Historische binnenstad
- Winkelcentrum
- Bedrijventerrein
- Sportpark
- Gemeentegrens

2.4 Goesenaar fietst graag en is afhankelijk van de auto

Goes is een echte fietsstad. In vergelijking met het Nederlandse of Zeeuwse gemiddelde ligt het fietsgebruik in Goes relatief hoog en het autogebruik laag. Dit geldt zowel voor verplaatsingen binnen de gemeente als van en naar de gemeente. Vanwege de ligging, het relatief dunbevolkte en uitgestrekte Zeeland is de bediening van het openbaar vervoer laag en blijven de meeste Goesenaren afhankelijk van de auto als vervoermiddel om de gemeente te verlaten.

Ook speelt het openbaar vervoer binnen de gemeente een kleine rol in het aandeel verplaatsingen. Het gebruik van de bus is laag ten opzichte van het Nederlands gemiddelde. Binnen de gemeente is het aantal buslijnen beperkt. Reguliere buslijnen afgestemd op scholen (routes en tijden) vormen een essentiële vervoerswijze voor scholieren naar onderwijsinstellingen in de stad Goes. De gunstige ligging van station Goes in het landelijke spoornetwerk maakt het een goede overstaplocatie voor reizigers richting Brabant, de Randstad of Vlissingen. Dit zorgt voor een relatief hoog treingebruik.



2.5 Aandacht voor verkeersveiligheid en leefbaarheid

Veel verplaatsingen binnen de gemeente worden per fiets gemaakt. Voetgangers en fietsers zijn kwetsbare weggebruikers. De impact van een conflict met gemotoriseerd verkeer is groot. De afgelopen jaren is sprake van een lichte stijging in het aantal geregistreerde verkeersongevallen. Uit de digitale enquête blijkt ook dat weggebruikers verkeersonveiligheid ervaren. Dit geldt hoofdzakelijk bij rotondes in stad Goes en op diverse andere wegen in de gemeente Goes. Weggebruikers geven een lage score aan de verkeersveiligheid vanwege onduidelijke en gevaarlijke verkeerssituaties. Daar komt bij dat in de kernen landbouwverkeer en actieve modaliteiten (als lopen en fietsen) soms gebruikmaken van dezelfde rijbaan.

Inwoners ervaren langs verschillende wegen overlast van verkeer door hun (woon)straten. Op sommige plekken is het verkeersbeeld door de jaren heen veranderd als gevolg van autonome verkeersgroei. Naast deze natuurlijke groei van het verkeer is ook sprake van steeds meer doelgroepen die gebruikmaken van deze wegen: bestemmingsverkeer, doorgaand verkeer, recreatief verkeer, landbouwvoertuigen en logistiek verkeer. Om de leefbaarheid niet verder onder druk te zetten is in sommige (woon)straten sturing wenselijk. In de stad Goes wordt momenteel al gewerkt aan voetgangersvriendelijkheid door de visie ‘Autoluwe binnenstad’.

2.6 Duurzaamheid op orde

Het verplaatsingsgedrag van Goesenaren is relatief duurzaam, mede door het relatief hoge aandeel fietsers. Het aandeel fietsgebruik neemt af naarmate de afstand toeneemt. Tussen de 0 en 7,5 kilometer (km) is het aandeel fietsgebruik 38%, tussen de 7,5 km en 15 km 18% en boven de 15 km 6%.

Het bezit van elektrische auto's en toegang tot semipublieke laadpalen ligt gelijk aan het Nederlands gemiddelde. Echter begint de aanschaf van nieuwe elektrische auto's licht af te vlakken. De gemeente heeft geexperimenteerd met enkele initiatieven voor alternatief (deel)vervoer.

2.7 Inrichting en beheer openbare ruimte

De technische staat van voetpaden is niet overal op het wenselijke kwaliteitsniveau. Uit de online enquête en de focusgroep blijkt dat inwoners uit verschillende delen van de gemeente klachten hebben over losse tegels, opkomende boomwortels en schuine trottoirs. Verder geldt dat voetpaden op sommige plekken binnen en buiten de bebouwde kom ontbreken of niet voldoen aan wensen van inwoners. Voetpaden zijn hier en daar te smal of niet toegankelijk voor rolstoelgebruikers en ouders met een kinderwagen. Voor het beheer en onderhoud van de openbare ruimte buiten de bebouwde kom is de gemeente afhankelijk van het waterschap en provincie.

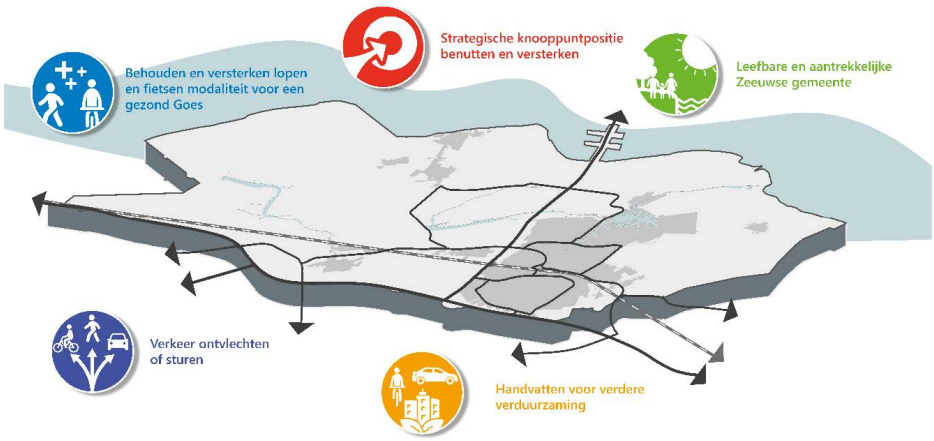
2.8 Behouden en versterken lopen en fietsen voor een gezond Goes

De inwoners en bezoekers van de gemeente Goes fietsen en lopen graag. Dit gezonde en actieve mobiliteitsgedrag kunnen we verder stimuleren. Fietsers maken al gebruik van een fijnmazig fietsnetwerk. Het grootste deel van de fietsroutes is kwalitatief op orde en veilig. Echter, op een aantal locaties en routes

is ruimte voor verbetering. We kunnen met investeringen het fietsnetwerk en de fietsvoorzieningen bij bestemmingen naar een hoger kwaliteits- en veiligheidsniveau brengen. Hieronder vallen:

- Het versterken van hoofdfietsroutes van, naar en tussen omliggende kernen binnen en buiten de gemeente
- Het oplossen van onveilige plekken in het verkeer
- Het verbeteren van de fietsparkeermogelijkheden bij belangrijke bestemmingen

Naast het opwaarderen van het fietsnetwerk is het gelijktijdig verbeteren van het voetgangersnetwerk en -voorzieningen een mooie koppelkans. Door de voetganger een duidelijke en kwalitatief goede plek op de weg te geven kunnen we verplaatsingen te voet verder stimuleren.



2.9 Strategische knooppuntpositie benutten en versterken

Goes heeft een goede combinatie van dagelijkse en niet-dagelijkse voorzieningen. Door deze nabijheid van een uitgebreid voorzieningenaanbod is fietsen en lopen in Goes stad een goed alternatief voor korte autoverplaatsingen. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moet worden geprofiteerd van deze voordelen, door goede aansluitingen op het fiets- en voetgangersnetwerk.

De strategische knooppuntpositie van Goes in het landelijke trein- en autonetwerk in combinatie met de nabijheid van voorzieningen biedt kansen voor verdere verdichting. Ontwikkelen rond OV-assen zorgt mogelijk voor nieuwe reizigers. Wat op zijn beurt weer een impuls kan geven aan de kwaliteit van het openbaar vervoer. Door het slim ontsluiten van niet-dagelijkse regionale voorzieningen met een grote verkeersaantrekkende werking, zoals het Adrz en de Zeelandhallen, kan het bestaande provinciale en rijkswegennet zo optimaal mogelijk worden benut.

2.10 Leefbare en aantrekkelijke Zeeuwse gemeente

Zeeland heeft een uniek karakteristiek landschap met weidse polders en rustige dorpen, afgewisseld met middeleeuwse historische centra. Goes heeft hetzelfde unieke karakter. De afgelopen decennia heeft de auto een steeds belangrijkere rol ingenomen in het straatbeeld en daarmee onze woonomgeving. Op sommige plekken in de gemeente is de hoeveelheid ruimte voor de auto, openbaar vervoer, fiets en voetganger uit balans. Herinrichting van wegen biedt de mogelijkheid om verkeersruimte nog beter in balans te brengen, ten behoeve van het veraangenamen van de openbare ruimte. Hiermee sturen we aan op buitenkomen, ontmoeten en bewegen, aansluitend op onze visie 'Samen voor een gezond Goes' en omarmen we het landelijk uitgangspunt 'Health in all policies (of gezondheid op alle beleidsterreinen)'

Met het project 'Autoluwe binnenstad' werken we al aan het verbeteren van de verblijfskwaliteit in de binnenstad van Goes. Om het historische karakter te behouden moeten zorgvuldige mobiliteitskeuzes worden gemaakt. Hierin ligt het voor de hand om te sturen op snelheid, verkeerstromen en clustering van parkeren. Hierbij moet de binnenstad toegankelijk en bereikbaar blijven voor inwoners uit de rest van de gemeente, ondernemers en bezoekers. Het sturen op mobiliteit is geen doel op zich, maar een middel om de binnenstad leefbaar en aantrekkelijk te houden.

2.11 Verkeerstromen scheiden en waar nodig sturen

Verkeersonveilige situaties ontstaan doorgaans op kruispunten en wegen waar verschillende modaliteiten samenkomen. Het slim scheiden van modaliteiten kan bijdragen aan de verkeersveiligheid en verkeersdoorstroming. Door zorgvuldig af te wegen welke vervoerswijzen op welke plekken kunnen en mogen stromen sturen we aan op voldoende verkeersruimte voor iedere weggebruiker. Waar verschillende modaliteiten last van elkaar hebben moet worden ingegrepen. In dat geval zijn netwerkaanpassingen gewenst.

2.12 Handvatten voor verdere verduurzaming

Met de duurzaamheid op orde, is het logisch dat Goes hierop voortbouwt en als gemeente nog verder in te zetten op een duurzame toekomst met minder luchtvervuiling en CO2-uitstoot. Vanuit het Goese duurzaamheidsbeleid wordt al gestreefd naar een toekomstbestendige en circulaire inrichting van de openbare ruimte. Om duurzame vormen van mobiliteit te stimuleren kan worden ingezet op gedragsbeïnvloeding en bewustwording binnen de gedachte van 'Trias Mobilica': Verminderen, Veranderen en Verschonen. Wij zien kansen voor verder veranderen door het verhogen van het aandeel loopverplaatsingen binnen de gemeente en fietsverplaatsingen in de hele regio. Wij zien kansen voor de verschoning van mobiliteit door verbeterde voorzieningen voor het gebruik van de elektrische auto. Om in te zetten op minder autogebruik en/of -bezit kan bij lopende en nieuwe ruimtelijke verdichtingsopgaves in het centrum en bij station Goes worden gewerkt met sturende parkeernormen in combinatie met deelmobiliteit. Een sturende parkeernorm is gericht op het beperken van parkeerplaatsen door in te zetten op efficiënt gebruik en het stimuleren van alternatieven. In de rest van Goes is werken met passende parkeernormen op basis van feitelijk autobezit kansrijk.

Mensen die naar een nieuwe plek verhuizen zijn bij uitstek gevoelig voor het aanleren van nieuw reisgedrag. Op dit levens veranderende moment is de meeste duurzaamheidswinst te halen. Hiervoor moet ook de samenwerking met andere beleidsdomeinen en regiopartijen worden opgezocht. Duurzaamheid houdt niet op bij de gemeentegrenzen. In samenwerking met de regio, industrie en ondernemers kunnen we de slagkracht vergroten en innovaties een kans geven.

3 Ambities en doelen

3.1 Situatieschets

In de situatieschets zijn verschillende kenmerken en kansen geïdentificeerd voor de gemeente Goes. De situatieschets vormt de basis voor onze ambities voor mobiliteit richting 2040. De komende jaren zetten we in op drie ambities. Aan deze drie ambities zijn doelen gekoppeld om de ambities richting 2040 te realiseren en te monitoren. Deze doelen zijn de komende jaren onze stip op de horizon. We kunnen ons mobiliteitssysteem immers niet van de ene op de andere dag verbeteren, dat neemt tijd in beslag. Om onze doelen te realiseren hanteren we concrete, leidende mobiliteitsprincipes. Dit zijn richtlijnen die handvatten bieden om ons werk te kunnen controleren. Deze principes staan centraal in alles wat we als gemeente dagelijks doen op het gebied van verkeer en vervoer. De doelen en leidende principes worden hierna beschreven en toegelicht. De drie ambities

waaraan we met het Programma Mobiliteit 2040 gaan werken zijn de volgende:

-Gezond & Duurzaam

Goes is een gezonde leef-, woon- en werkomgeving waarin verplaatsen op een

duurzame wijze vanzelfsprekend is

-Bereikbaar & Toegankelijk

In Goes bereikt iedereen via toegankelijke infrastructuur gemakkelijk en comfortabel

zijn/haar bestemming

-Veilig & Leefbaar

Goes is een leefbare en aantrekkelijke gemeente, waar voorzieningen binnen handbereik

liggen en iedereen zich veilig kan verplaatsen

3.2 Gezond & Duurzaam

Goes is een gezonde leef-, woon- en werkomgeving waarin verplaatsen op een duurzame wijze vanzelfsprekend is. Keuzes op het gebied van mobiliteit dragen hiermee bij aan een schone en toekomstbestendige omgeving.

Doelen:

1. Meer verplaatsingen te voet binnen de gemeente

2. Hoger fietsgebruik ter vermindering aandeel korte autoritten:

- Meer verplaatsingen per fiets tussen stad Goes en omliggende kernen (buiten de gemeente)

- Behouden en waar mogelijk vergroten van het (al relatief hoge) aandeel fietsverplaatsingen binnen de gemeente

3. Meer gebruik van duurzame vervoersmiddelen voor verplaatsingen

4. Duurzamere en meer circulaire inrichting van de openbare ruimte

Leidende Principes:

- We geven prioriteit aan voetgangers en fietsers in woon- en schoolomgevingen en in het centrum van Goes

- We stimuleren lopen, fietsen en gebruik van openbaar vervoer op ruimtelijke ontwikkellocaties, daarom hanteren we het inrichtingsprincipe STOMP (zie uitleg pagina 20)

- Bij stedelijke verdichting rondom station passen we sturende parkeernormen toe in combinatie met inzetten op deelmobiliteit. In de rest van Goes werken we met passende parkeernormen

- We zorgen voor voldoende laadpalen voor elektrische auto's en fietsen om duurzame mobiliteit te stimuleren

- We werken toe naar een emissieloze binnenstad in 2050, in lijn met het klimaat akkoord. Dit doen we in samenwerking met het Programma Duurzaamheid

- We geven als gemeente zelf het goede voorbeeld door het stimuleren van gezond en duurzaam mobiliteitsgedrag bij onze eigen medewerkers: reizen met openbaar vervoer faciliteren, fietsen aantrekkelijk maken voor woon-werkverplaatsingen en verschoning van het eigen wagenpark

- We streven naar een aantrekkelijke en groene openbare ruimte. Bij (her)inrichting van openbare ruimte gebruiken we duurzame materialen en houden rekening met klimaatadaptatie

3.3 Bereikbaar & Toegankelijk

In Goes bereikt iedereen via toegankelijke infrastructuur gemakkelijk en comfortabel zijn/haar bestemming. Hiermee proberen we zo veel mogelijk rekening te houden met de behoefte van alle inwoners en bezoekers, met aandacht voor kwetsbare groepen in onze samenleving.

Doelen:

1. Betere toegankelijkheid van de openbare ruimte voor iedereen

2. Betere bereikbaarheid van dagelijkse voorzieningen met een lokale functie voor onze inwoners: binnen vijftien minuten te voet of met de fiets en toegankelijk voor kwetsbare doelgroepen

3. Betere bereikbaarheid van voorzieningen met een regionale functie voor onze inwoners en bezoekers vanuit de regio: te voet en per (elektrische) fiets voor mensen uit de omgeving en goed bereikbaar met publieke mobiliteit (waaronder openbaar vervoer) en met de auto voor mensen uit de regio

Leidende principes:

- We richten onze infrastructuur op toegankelijke wijze in, zodat ook kwetsbare doelgroepen zich veilig kunnen verplaatsen. Hierbij richten we ons op de belangrijkste loopverbindingen en het openbaar vervoer

- We realiseren snelle, comfortabele en directe loop- en fietsroutes vanuit woonomgevingen naar dagelijkse en niet-dagelijkse voorzieningen (zoals supermarkt, onderwijs, zorginstelling, sportvoorziening, bouwmarkt, buurthuizen en winkelcentra) in onze gemeente

- We werken aan doorfietsroutes van hoge kwaliteit zodat omliggende kernen in de regio goed bereikbaar zijn per fiets

- We werken aan een goede bereikbaarheid van voorzieningen met een regionale functie (middelbaar onderwijs, MBO, ziekenhuis Adrz, sportvoorziening, bouwmarkt en winkelcentra) met publieke mobiliteit (waaronder openbaar vervoer) en de auto. Hierop zetten we in door samenwerking met onze regiopartners (provincie, RWS, Waterschap, NS)

- We sluiten voor locatiekeuze in het voorzieningenaanbod aan bij de Omgevingsvisie Goes 2040. We sturen hierin bij als de ambities, doelen en leidende principes hiertoe aanleiding geven

- We werken aan een goed bereikbare binnenstad van Goes voor fietsers en auto's met daarbij passende parkeerstrategie. In dat kader onderzoeken we de potentie van (stadsrand)hub(s) voor bezoekers om over te stappen van auto op openbaar vervoer of deelfiets/scooter

- We werken continu samen met onze regiopartners aan een robuust bereikbaar Zuid-Beveland per openbaar vervoer en voor gemotoriseerd verkeer

3.4 Veilig & Leefbaar

Goes is een leefbare en aantrekkelijke gemeente, waar voorzieningen binnen handbereik liggen en iedereen zich veilig kan verplaatsen. Dit betekent dat we kiezen voor veiligheid boven snelheid op plekken waar dat kan. We verdelen de ruimte zodat iedereen zich veilig kan verplaatsen.

Doelen:

1. Veiliger verkeerssysteem met minder verkeersongevallen en nul letselslachtoffers op gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen binnen de gemeente

2. Veiligere beleving door inwoners en bezoekers van ons verkeerssysteem

Leidende principes:

- We scheiden gemotoriseerd verkeer en drukke loop- en fietsroutes zo veel mogelijk door in te zetten op netwerken waarbij conflicten tussen langzaam/kwetsbaar en snel/groot worden vermeden

- We hanteren bij weginrichting de landelijke richtlijnen van 'Duurzaam Veilig', zodat deze aansluit bij de functie en het gebruik van de weg

- We hanteren voor gemotoriseerd verkeer het uitgangspunt 'Binnen bebouwde kom 30km/u, tenzij…'

- We zorgen voor geloofwaardige en uniforme voorrangssituaties op kruispunten en rotondes binnen onze gemeente

- We zetten in op gedragscampagnes en waar mogelijk handhaving om goed verkeersgedrag te stimuleren en verkeersoverlast tegen te gaan, met aandacht voor scholen

- We verbeteren verkeersonveilige locaties, welke we in kaart brengen met een risicogestuurde aanpak voor verkeersveiligheid op basis van geregistreerde verkeersongevallendata

- We werken nauw samen met andere wegbeheerders Provincie Zeeland en Waterschap Scheldestromen om bovenstaande leidende principes zo veel mogelijk door te voeren op wegen binnen onze gemeente

4 Wensbeelden

4.1 Wensbeelden

De wensbeelden scheppen het kader voor de mobiliteitsaanpak in de gemeente Goes tot 2040. Deze wensbeelden dragen bij aan het bereiken van de gestelde ambities en doelen door gebruik te maken van de omschreven principes in hoofdstuk 3. Het wensbeeld mobiliteit 2040 bestaat uit netwerken voor de voetganger, fiets, publieke mobiliteit & hubs en gemotoriseerd verkeer. Daarnaast zijn wensbeelden voor parkeren, duurzaamheid, verkeersveiligheid & gedragsbeïnvloeding beschreven.

Goes in 2040, met vooruitblik naar 2050

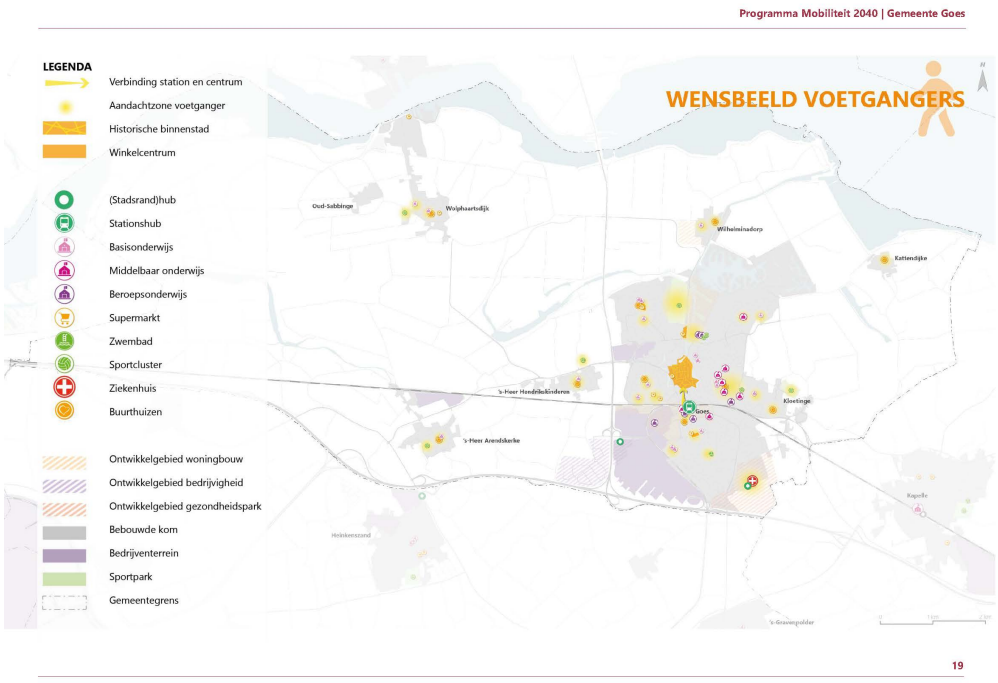
In dit Programma Mobiliteit Goes leggen we – in lijn met de Omgevingsvisie Goes 2040 – de focus in eerste instantie op de gemeente Goes in 2040. In deze periode groeit ons inwoneraantal naar verwachting met 5.000 inwoners. Deze groei wordt gedreven door woningbouw, herontwikkeling van gebieden, en de strategische regionale functie van gemeente Goes. De groei brengt uitdagingen met zich mee op het gebied van mobiliteit, waarmee we met de maatregelen in voorliggend Programma aan de slag gaan. Met de in dit Programma gepresenteerde wensbeelden creëren we robuuste netwerken om deze groei op te vangen.

Vanuit de Provincie Zeeland wordt momenteel nagedacht over een verdere intensivering van de woningbouw en werkgelegenheid, wat zorgt voor meer verplaatsingen. De locaties waar en omvang van deze ruimtelijke ontwikkelingen zijn op dit moment nog niet bekend. We verwachten – ook bij verdere groei – de strekking van de ambities, doelen en leidende principes op hoofdlijnen vast te kunnen houden, waar nodig sturen we bij.

Bij het opstellen van de wensbeelden hebben we rekening gehouden met de mogelijke verdere ruimtelijke ontwikkelingen in Goes. Een concreet voorbeeld hiervan is de ontwikkeling van de wijk Mannee-Zuid. De robuuste netwerken voor fiets en gemotoriseerd verkeer zijn uit te breiden. Vanwege de huidige onzekerheid over deze verdere groei van Goes zijn daarvoor op dit moment nog geen lijnen op de kaart gezet. Uitzondering is een globale zoekrichting voor een ontsluitingsweg vanuit Kloetinge richting Mannee en het Goese Meer voor gemotoriseerd verkeer.

Bij een eventuele grote schaalsprong in inwoners van Goes zullen zowel de ruimtelijke als infrastructurele structuren daarop moeten worden aangepast. Denk daarbij bijvoorbeeld aan een structuur met meer voorzieningen op wijkniveau, om de druk op de historische binnenstad te beperken. Bovenstaande vergt verdere uitwerking bij het concreter worden van

4.2 Wensbeeld voetgangers



In de gemeente Goes stimuleren we lopen als gezonde en duurzame manier van verplaatsen. Dit begint bij voetpaden die voldoen aan een acceptabel basisniveau en toegankelijk zijn. Hierbij kun je denken aan: goed onderhouden, obstakelvrij, rolstoelvriendelijke

verlaagde/schuine trottoirbanden, voldoende verlichting en plateaus op voetgangersoversteekplaatsen. Waar goede voetpaden ontbreken en nodig zijn, proberen we deze aan te leggen.

Om dit te bereiken wijzen we in onze gemeente aandachtzones voor voetgangers aan. In lijn met het landelijk bekende inrichtingsprincipe STOMP staat de voetganger binnen deze zones op nummer Ã©Ã©n (Stappen), zie onderstaande afbeelding. In deze zones is beperkt of geen sprake van menging met fiets- en gemotoriseerd verkeer. Centraal staan veilige voetgangersroutes naar voorzieningen(clusters) als onderwijs, zorginstellingen, stadscentrum, dorpskernen, supermarkten en sportvoorzieningen. De aandachtzones bestaan uit een gebied van circa honderd meter rondom deze voorzieningen.



Binnen de gemeente Goes en in deze aandachtzones hanteren we altijd de minimale eisen voor voetgangersvoorzieningen. Echter, in de aandachtzones streven we naar de hogere kwaliteitseisen, om de voetganger écht comfort te bieden. We houden bij de inrichting van voetgangersvoorzieningen zo veel mogelijk rekening met toegankelijkheid voor alle doelgroepen. Denk daarbij aan kwetsbare voetgangers: ouderen, rolstoelgebruikers en verzorgers met kinderwagens. Rondom dorps-, wijk-, en stadscentra, sport- en schoolgebieden en het nieuwe gezondheidspark hanteren we aanvullende aandachtspunten. Bij beperkte ruimte geldt maatwerk. Als voorbeeld, bij beperkte ruimte en voetpaden aan beide zijden van een weg dan geven we de voorkeur aan het voldoen van tenminste het voetpad aan een zijde, aan de gestelde kwaliteitseisen.

Aandachtzone voetgangers:

-Goede oversteekbaarheid en voorzieningen voor mensen met een beperking

Verlaagde trottoirbanden, zebrapaden op drukke locaties en waar mogelijk voorzieningen voor mensen met een visuele beperking (o.a. geleidelijnen)

-Voldoende rustpunten en verlichting Bankjes langs belangrijke routes en bij overstaplocaties. ’s Avonds goed verlicht.

-Breedte voetpad is comfortabel: Tussen 2,20 en 3,20 meter

Minimale eisen:

-Onderhoud op peil

Vlak en voldoende stroef voetpad

-Zo veel mogelijk obstakelvrij Fietsen, paaltjes, overhangend groen, prullenbakken staan niet in de weg

-Breedte voetpad is voldoende: Minimaal 1,80 meter



De aandachtzones rondom dorps-, wijk-, en stadscentra zijn gelegen bij buurthuizen in de dorpskernen en in de historische binnenstad. Daarnaast ook bij winkelcentra De Spinne, bij Westerschans en bij Beukenhof en de winkelomgeving Marconistraat. In dorps-, wijk-, en stadscentra staat een goede verblijfskwaliteit en toegankelijkheid voor iedereen centraal. Mensen verplaatsen zich in deze zone met een ander doel dan zo snel mogelijk van A naar B reizen. In historische straten passen we stroeve verharding toe in plaats van kasseien, als dit in het straatbeeld past.

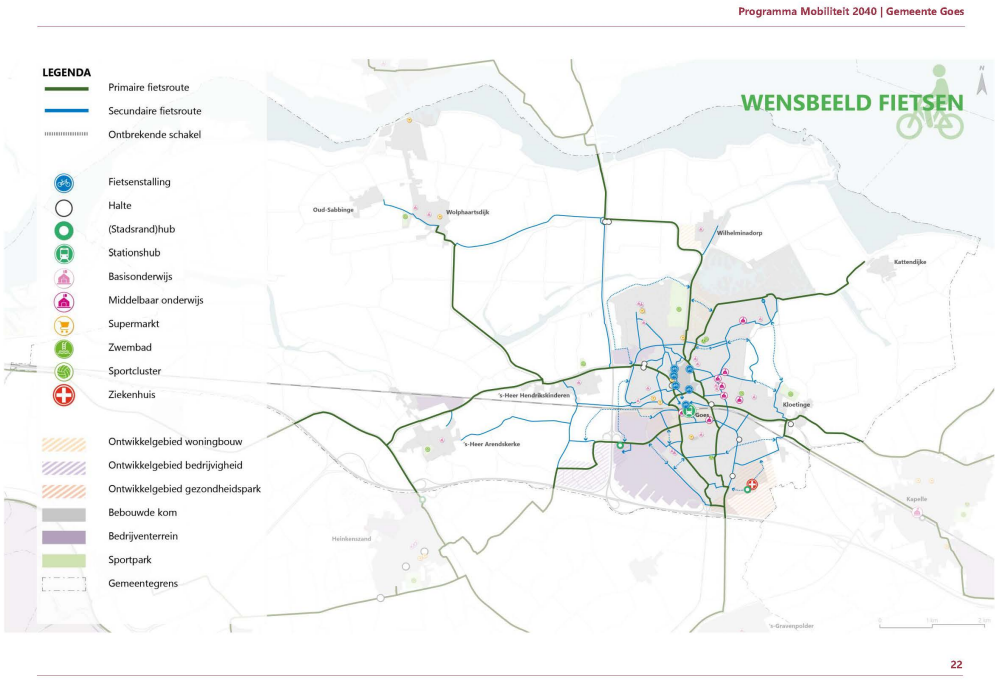
De looproute tussen Stationshub Goes en de Grote Markt in Goes stad is ook een aandachtzone. Hier werken we aan meer ruimte voor de voetganger, beleving van de route en oriëntatie en navigatie.

De aandachtzones bij sport- en schoolgebieden richten we in vanuit het perspectief van een kind. De snelheid van het verkeer op oversteeklocaties, aanrijroutes en parkeerplaatsen moet zo laag mogelijk zijn. We streven naar herkenbare en uniform ingerichte schoolzones, zodat iedereen zijn verkeersgedrag hierop kan aanpassen. Bij middelbare scholen en mbo-colleges, waar een deel van de leerlingen met het openbaar vervoer naartoe reist, zorgen we voor veilige oversteekplekken en remmen we het gemotoriseerd verkeer zo veel mogelijk af.

De aandachtzone bij het gezondheidspark besteden we specifiek aandacht aan de toegankelijkheid voor kwetsbare doelgroepen. De inrichting van de openbare ruimte is inclusief, en daarmee ook ingericht voor mensen met een fysieke of mentale beperking.

Tot slot stellen we eisen aan de toegankelijkheid van (bus)haltes, hubs en Stationshub Goes. Mensen komen immers te voet naar OV-locaties. De overstaplocaties zijn drempelvrij toegankelijk van straat tot perron, voorzien van geleidelijnen en hebben waar mogelijk een rustpunt (zie wensbeeld publieke mobiliteit & hubs).

4.3 Wensbeeld fietsen



Goes is een échte fietsstad en een voorloper op vele andere Nederlandse steden, als het gaat om duurzaam verplaatsingsgedrag. Door in te zetten op uitbreiding en verbetering van ons fietsnetwerk maken en houden we Goes voor fietsers van binnen en buiten onze gemeente aantrekkelijk. Het fietsnetwerk verbindt scholen, winkels, zorginstellingen en werkgebieden als belangrijke bestemmingen met kwalitatief hoogwaardige fietsroutes. Uit veiligheidsoogpunt scheiden we fietsroutes zo veel mogelijk van doorgaande routes voor gemotoriseerd verkeer. In lijn met STOMP staat de fietser (Trappen) op nummer twee.

Naast gemeente ook andere wegbeheerders

Als gemeente beheren we de wegen (inclusief voet- en fietspaden) binnen de bebouwde kom. De wegen buiten de bebouwde kom zijn in beheer bij het Rijk, de provincie Zeeland of het waterschap Scheldestromen. Dit betekent dat we als gemeente geen zeggenschap hebben over de wegen buiten de bebouwde kom (BUBEKO). In het belang van een goed en veilig wegennet werken we wel nauw samen met onze regiopartners. En gaan we op basis van de wensbeelden met hen in gesprek over de wensen die wij voor de wegen en fietspaden hebben die zij beheren en maken we een gezamenlijke afweging.

Ons fietsnetwerk is onderdeel van een groter geheel, namelijk het fietsnetwerk uit het Zeeuws Toekomstbeeld Fiets (2023). Waarin fietsen wordt gestimuleerd vanuit duurzaamheidsoogpunt. Ons fietsnetwerk bestaat uit twee type fietsroutes met specifieke inrichtingseisen: Primair en Secundair. Sommige van deze fietsroutes zijn geen onderdeel van het Zeeuws Toekomstbeeld Fiets, maar zijn wel op gemeentelijk niveau van belang en daarom opgenomen in het wensbeeld.

De Primaire fietsroutes hebben een verbindende functie tussen kernen op gemeentelijke en regionale schaal. De routes verbinden de dorpen binnen en buiten de gemeente Goes met Goes stad. Vanuit de historische binnenstad lopen deze routes in alle windrichtingen grofweg over de Middelburgsestraat, Westhavendijk, Houtkade, Patijnweg, Populierenstraat, Jim Morrisonpad en de Anthony Fokkerstraat. Buiten de bebouwde kom lopen de routes langs provinciale N-wegen richting onze buurgemeentes. Rondom de historische binnenstad kan men van richting wisselen. De routes zijn voorzien van brede vrijliggende fietspaden en niet gemengd met gemotoriseerd verkeer. Uitgangspunt is dat fietspaden zijn voorzien van rood asfalt. Fietsroutes zijn goed verlicht en voldoen aan de minimale inrichtingseisen.

Primair:

-Vrijliggende fietspaden

Fietsers hebben een eigen veilige plek op de weg. Op kruispunten hebben fietsers voorrang of is deze geregeld met verkeerslichten. Fietspaden zijn voorzien van rood asfalt en goed verlicht.

-Fietsstraat

In een fietsstraat is de auto te gast. Een fietsstraat is een mogelijke toepassing bij hoge fietsintensiteiten en lage(re) intensiteiten gemotoriseerd verkeer.

-Minimale inrichtingseisen: Maximaal comfort en verkeersveiligheid Voetgangers verplicht op eigen voetpad

Vrijliggend, 1-richting: 2,50 m Vrijliggend, 2-richtingen: 4,00 m

Secundair:

-Gemengd verkeer

Fietsers rijden op dezelfde rijbaan als het gemotoriseerd verkeer. De reguliere voorrangsregels gelden.

-Fietsstroken

Fietsers rijden naast het gemotoriseerd verkeer op een (suggestie)strook.

-Minimale inrichtingseisen: Maximaal comfort en verkeersveiligheid Voorkeur voetgangers op eigen voetpad Vrijliggend, 1-richting: 2,50 m Vrijliggend, 2-richtingen: 4,00 m Fietsstrook 1-richting: 2,00 m



Vanwege directheid lopen deze routes soms ook over smallere wegen, waar gemotoriseerd bestemmingsverkeer rijdt. Bij een hoge fietsintensiteit en een lage intensiteit voor gemotoriseerd verkeer passen we waar mogelijk een fietsstraat toe. Dit vraagt maatwerk. Daarom kijken we kritisch naar de verkeerssituatie aldaar voor we een fietsstraat toepassen. Op kruispunten met gemotoriseerd verkeer hebben fietsers voorrang, is deze geregeld met verkeerslichten of is dit ongelijkvloers opgelost.

De Secundaire fietsroutes hebben een ontsluitende functie binnen de gemeente. De routes vormen de toegang tot en de schakels tussen het primaire netwerk. Ze ontsluiten woonwijken en zorgen dat belangrijke voorzieningen goed per fiets bereikbaar zijn. Uitgangspunt is dat fietspaden zijn voorzien van rood asfalt. Als deze fietsroutes over erftoegangswegen (30 en 60 km/u) lopen zijn fietsers – over het algemeen – gemengd met gemotoriseerd verkeer. Als deze routes over gebiedsontsluitingswegen (50, 60 en 80 km/u) lopen passen we vrijliggende fietspaden toe, net als bij Primaire fietsroutes. Bij een gebiedsontsluitingsweg met 30 km/u wegen passen we afhankelijk van de weg vrijliggende fietspaden of fietsstroken toe.

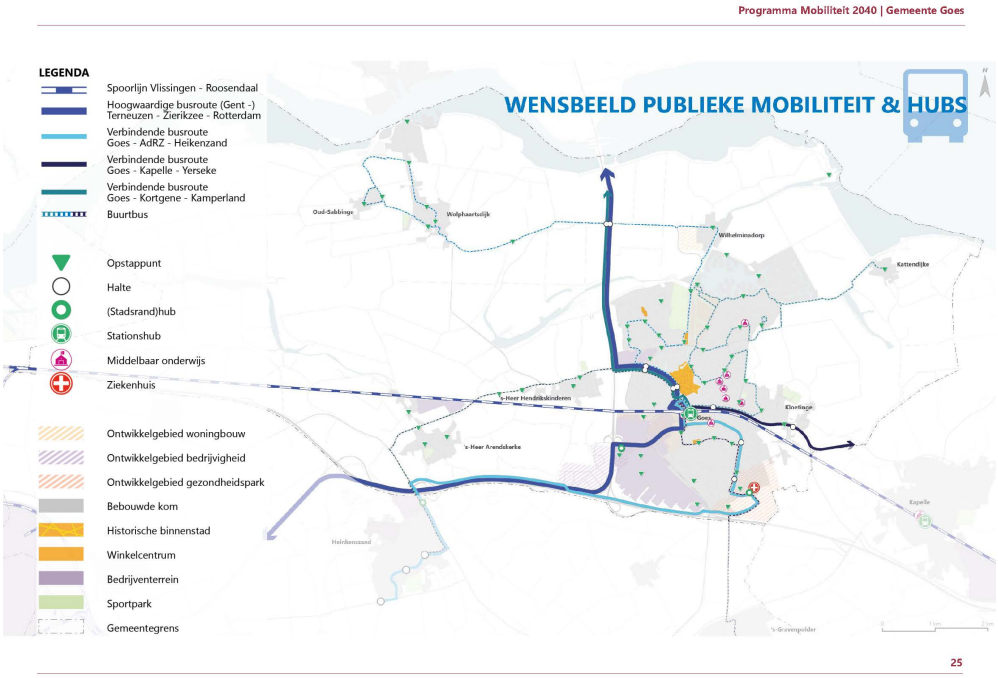
Op het grootste deel van het weergegeven fietsnetwerk zijn al fietsvoorzieningen aanwezig. Het wensbeeld betekent niet dat we compleet nieuwe fietsvoorzieningen aanleggen. Wel werken we de komende jaren toe naar Primaire en Secundaire fietsroutes die voldoen aan het gewenste kwaliteitsniveau. We beschouwen Primaire en Secundaire fietsroutes beide als essentieel voor een goed functionerend fietsnetwerk, maar leggen onze focus in eerste instantie vooral op het versterken van de Primaire fietsroutes. Wanneer een straat onderdeel is van de Secundaire fietsroutes en er werkzaamheden plaatsvinden, benutten we die

gelegenheid om de fietsvoorzieningen te verbeteren. Zo maken we werk-met-werk en verbeteren we de fietsinfrastructuur efficiënt.

Ondanks de doorfietsroute ambities vanuit project Deltaweg, is de fietsroute langs de Deltaweg (tussen de N664 en de Langeweg) aangewezen als Secundaire fietsroute, omdat we een hogere prioriteit leggen bij de verbindende Primaire fietsroutes tussen de kernen (zoals de route langs de N664).

Bij bestemmingen voorzien we voldoende en veilige stallingsplekken voor fietsers. Het gaat hierbij om de bestemmingen: stadscentra, winkelcentra, scholen, haltes, hubs en Stationshub Goes. In de historische binnenstad kunnen fietsers op korte afstand van hun bestemming onbewaakt stallen, door een verspreid aanbod aan fietsnietjes. Aan de randen van de binnenstad zijn meerdere onbewaakte fietsenstallingen aanwezig. Waar mogelijk breiden we de stallingsruimte uit (bijvoorbeeld aan de Oostwal, Keizersdijk, Wijngaardstraat en Zusterstraat/Singelstraat). De gemeente gaat hier binnenkort mee aan de slag. We zoeken voor de lange termijn nog naar een locatie voor een bewaakte inpandige fietsenstalling, met laadvoorzieningen voor elektrische fietsen. Deze stalling is bij voorkeur direct aangesloten op onze Primaire fietsroutes.

4.4 Wensbeeld Publieke mobiliteit & Hubs



Een goed openbaar vervoerssysteem is een belangrijk onderdeel van de bereikbaarheid van onze gemeente. In het inrichtingsprincipe STOMP staat openbaar vervoer boven gemotoriseerd verkeer. Openbaar vervoer (OV) is een duurzame voor iedereen toegankelijke manier om bestemmingen te bereiken. Het is een belangrijke manier van verplaatsen, zeker voor mensen die niet met de fiets of auto willen en/of kunnen. Dit kan komen door een beperking of doordat ze niet beschikken over eigen vervoersmiddelen.

Goes is het regionale brandpunt voor openbaar vervoer in de regio Bevelanden. De Provincie Zeeland is de opdrachtgever van het openbaar (bus)vervoer in Zeeland. Het wensbeeld Publieke mobiliteit & hubs bouwt daarom voort op de Regionale Mobiliteitsstrategie Zeeland (RMS), het gezamenlijk beleid van de Zeeuwse gemeenten en provincie op dit vlak.

Het aanbod van openbaar vervoer binnen de gemeente Goes bestaat uit trein- en busverbindingen. De trein gaat vanaf Stationshub Goes richting het westen naar Middelburg en Vlissingen en richting het oosten naar Noord-Brabant, Zuid-Holland en verder. De hoogwaardige busverbinding tussen Rotterdam, Zierikzee, Terneuzen en Gent halteert bij de hub Zeelandhallen, Stationshub Goes en de binnenstad. Deze bus rijdt frequent en biedt een comfortabele reis. We stimuleren het initiatief om een directe BRT richting noord en zuid te creëren en werken daarin samen met de provincie. Naast de hoogwaardige busverbinding zijn in Goes drie verbindende buslijnen. Een buslijn vanaf Stationshub Goes richting Kapelle en Yerseke,

een buslijn vanaf Stationshub Goes via hub Gezondheidspark naar Heinkenszand en een buslijn vanaf Stationshub Goes richting Kortgene, Wissenkerke en Kamperland.

De buurtbussen blijven rijden binnen Goes stad en richting Kattendijke, Wilhelminadorp, Wolphaartsdijk en Oud-Sabbinge. We zien kansen een buurtbus te laten rijden richting 's Heer Arendskerke en Heinkenszand. Deze buurtbussen halteren bij Stationshub Goes, haltes of opstaphaltes. De vaste lijndiensten in het scholierenvervoer blijven scholen bedienen, zodat middelbare scholieren vanuit de gehele regio naar school kunnen. Omwille van de leesbaarheid en het specifieke karakter ervan zijn deze scholierenlijnen en -haltes niet op de kaart van het wensbeeld opgenomen.

Boven op reguliere lijnbussen en buurtbussen wordt flexvervoer toegevoegd (de Flex). Dit is publiek vervoer op maat. Een rit van opstappunt naar opstappunt kan worden aangevraagd via de telefoon of een mobile applicatie.

Om aan te sluiten bij de RMS maken we in onze gemeente onderscheid tussen de volgende type toegangspunten tot publiek vervoer: opstappunten, haltes, hubs en Stationshub Goes. Elk knooppunt heeft eigen bedienings- en kwaliteitseisen. Alle knooppunten zijn toegankelijk voor iedereen, dus ook voor mensen met een kinderwagen of beperking.

Bij opstappunten kunnen reizigers opstappen op flexvervoer of de buurtbus. Binnen de bebouwde kom liggen deze punten op maximaal 500 meter (hemelsbreed) van iedere woning. De locaties van de opstappunten liggen dichtbij voorzieningen, zoals: winkels, buurthuizen, bibliotheken en horeca. Buiten de bebouwde kom worden reizigers opgehaald en afgezet op een adres naar keuze (openbare weg). In de buurt van het opstappunt staat een bankje. Opstappunten zijn herkenbaar aan het groene 'hub'-bord.

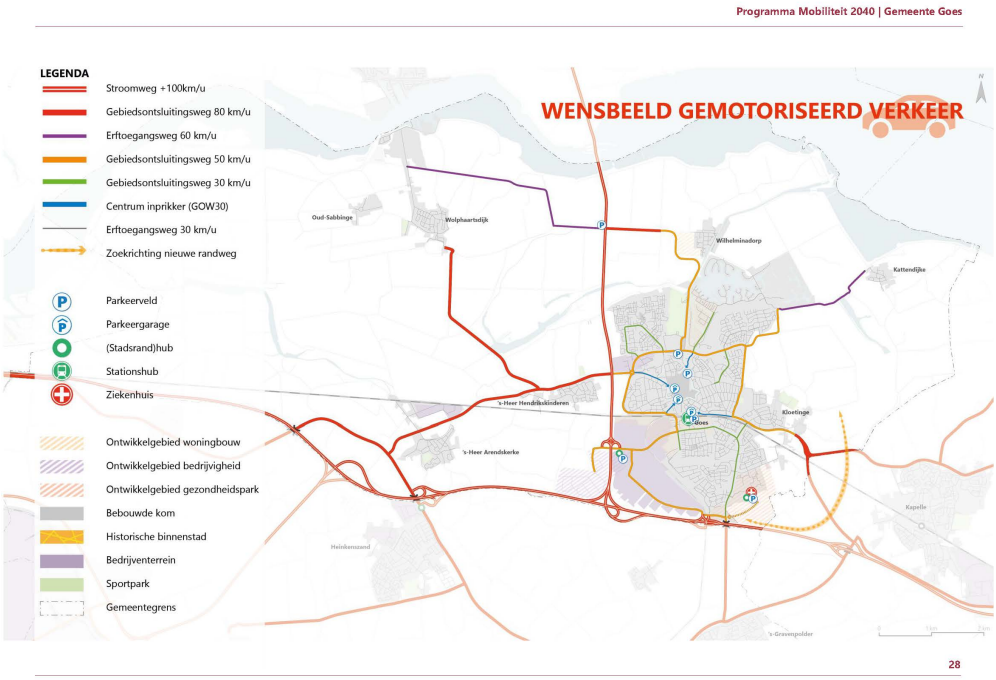
Bij haltes kunnen reizigers op- of overstappen op reguliere lijnbussen. Een halte is minimaal voorzien van een overdekt bankje, goede verlichting en een afvalbak. De halte beschikt over statische reisinformatie, zoals de dienstregeling, busnet- en omgevingskaart. Voor fietsers zijn voldoende en veilige stallingsplekken beschikbaar.

(stadsrand)hubs Zeelandhallen en Gezondheidspark zijn knooppunten met een overstapfunctie aan de rand van de stad. Bij deze hubs zijn voldoende en veilige overdekte stallingsplekken voor fietsers en een fietsreparatiepaal beschikbaar. De hub beschikt over statische reisinformatie en dynamische vertrekborden die de tijd aftellen tot de volgende bus vertrekt. Wachtruimtes zijn afgesloten en verwarmd. Daarnaast zijn een watertappunt, toilet, horeca en een AED aanwezig op de hub.

De (stadsrand)hub heeft naast het bedienen van inwoners een belangrijke functie voor bezoekers van de binnenstad van Goes. Vanuit deze hubs kunnen bewoners en bezoekers met een reguliere buslijn zonder overstap of met deelmobiliteit de binnenstad bereiken. Autoparkeren is gratis of heeft een aantrekkelijk tarief ten opzichte van parkeren in het centrum. Voor fietsen en auto's zijn laadsystemen aanwezig. In de hubs worden deelfietsen aangeboden.

Stationshub Goes dient als overstappunt op de trein. De hub vervult een regionale functie, voor reizigers van binnen onze gemeente en daarbuiten. De doorstroming van reizigers heeft hier de prioriteit. De voorzieningen op Stationshub Goes zijn minimaal van hetzelfde kwaliteitsniveau als bij een (stadsrand)hub. Om deze reden zorgen we voor een goede aansluiting van Stationshub Goes op de netwerken van de voetganger, fiets, bus en gemotoriseerd verkeer. We voorzien in voldoende en veilige fietsenstallingsplekken en een P+R-terrein voor autogebruikers en staan open voor het aanbieden van plekken voor deelmobiliteit. Stationshub Goes is in beheer bij de Nederlandse Spoorwegen.

4.5 Wensbeeld gemotoriseerd verkeer



Voor het bereikbaar houden van onze gemeente blijft een goede plek voor gemotoriseerd verkeer belangrijk. Gemotoriseerd verkeer bestaat vooral uit auto's, vrachtwagens en motoren. Binnen de bebouwde kom (BIBEKO) gaan we uit van '30km/u tenzij'. Dit betekent dat we alleen op verbindende wegen 50km/u behouden, zoals op de ringstructuur. De ringstructuur bestaat uit de Ringbaan West (incl. nieuwe verbinding naar Terwellegang), Ringbaan Oost, Oranjeweg, N289 (ten oosten van Oranjeweg), Nansenbaan, Anthony Fokkerstraat en Terwellegang. Op de rest van de wegen BIBEKO is 30km/u de maximumsnelheid, of lager. Dit past bij het inrichtingsprincipe STOMP. Om alle weggebruikers een veilige plek te bieden maken we waar mogelijk de keuze om gemotoriseerd verkeer en drukke loop- en fietsroutes te scheiden, om conflicten te voorkomen. Voor onze weginrichting en -categorisering sluiten we aan bij de landelijke richtlijnen van 'Duurzaam Veilig', om de functie, het gebruik en de vormgeving van een weg zo goed mogelijk bij elkaar te laten aansluiten. Met als doel om uiteindelijk wegen en kruispunten op een geloofwaardige en uniforme manier in te richten.

In de landelijke richtlijnen van 'Duurzaam Veilig' wordt onderscheid gemaakt in drie groepen wegen:

1. Stroomwegen (STW)
2. Gebiedsontsluitingswegen (GOW)
3. Erftoegangswegen (ETW)

Stroomwegen 100km/u (STW100) zijn bovenregionale wegen buiten de bebouwde kom

(BUBEKO) die toegang bieden tot de rest van de provincie en Nederland. Binnen onze gemeentegrenzen liggen de A58 en de A256, in beheer van respectievelijk het Rijk en de provincie Zeeland. Deze wegen zijn ook belangrijke verbindende wegen in het Goese netwerk voor gemotoriseerd verkeer. In lijn met het Toekomstbeeld Midden Zeeland Route is de N256 ook als stroomweg 100km/u in het wensbeeld opgenomen.

Gebiedsontsluitingswegen 80km/u (GOW80) zijn regionale wegen met een verbindende functie tussen (dorps)kernen en stroomwegen. Deze wegen liggen BUBEKO en zijn in het beheer van de provincie Zeeland. Binnen onze gemeentegrenzen gaat het om de N289, N664, N665, N668, N669 en N670.

Erftoegangsweg 60km/u (ETW60) zijn wegen BUBEKO met een lokale functie om woningen en kleinere (dorps)kernen bereikbaar te houden. Deze wegen zijn in het beheer van waterschap Scheldestromen. De

belangrijkste ontsluitingsstructuren met categorisering ETW60 zijn opgenomen in het wensbeeld. Dit zijn de Kattendijksedijk en de

Langeweg/Aardebolleweg.

Gebiedsontsluitingswegen 50km/u (GOW50) zijn BIBEKO de verbindende schakel tussen de wegen BU-BEKO en de erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen 30km/u BIBEKO.

Een GOW50 is gericht op het bundelen van gemotoriseerd verkeer op sterke routes. Het gaat dan om de Anthony Fokkerstraat, Ringbaan Oost en West, Patijnweg, Nansenbaan en Terwellegang. Op bedrijventerreinen De Poel, Goese Poort en Deltaweg is vaak een brede weginrichting noodzakelijk vanwege vrachtverkeer, deze blijven 50km/u.

In het wensbeeld is daarnaast een zoekrichting opgenomen voor een nieuwe randweg in het zuidoosten van de stad. De gedachte is dat deze route het nieuwe Gezondheidspark goed kan ontsluiten en tegelijkertijd de Buys Ballotstraat en 's-Gravenpolderseweg kan ontlasten van doorgaand verkeer.

Adviessnelheid 30km/u op bedrijventerreinen

Alle wegen op bedrijventerreinen zijn officieel GOW50 en we hanteren de adviessnelheid 30km/u (met uitzondering van de Nansenbaan en Anthony Fokkerstraat). De reden voor categorisering als GOW50 is dat deze wegen doorgaans een brede weginrichting hebben, zodat grotere voertuigen elkaar goed kunnen passeren. Door de brede weginrichting kunnen deze wegen niet altijd herkenbaar en geloofwaardig als 30km/u worden ingericht. Desondanks willen we als gemeente veilig verkeersgedrag stimuleren door de adviessnelheid 30km/u (zone) te hanteren, zeker op wegen waar ook fietsers op de rijbaan rijden.

Gebiedsontsluitingswegen 30km/u (GOW30) hebben een ontsluitende functie voor woon- en werkgebieden. Het zijn middelgrote bundels met bestemmingsverkeer. We ontmoedigen het gebruik van deze verbindingen door doorgaand verkeer zo veel mogelijk. We richten de GOW30's in, in overeenstemming met de landelijke richtlijnen voor GOW30. Van en naar onze binnenstad noemen we deze GOW30's centrum inprikkers. Dit zijn de Middelburgsestraat, M.A. de Ruijterlaan, Van de Spiegelstraat en Albert Joachimikade. Deze routes bedienen vooral bezoekers van het centrum.

Daarnaast categoriseren we de volgende wegen als reguliere GOW30: Van Hogendorplaan/ Troelstralaan, Houtkade, Louise de Colignylaan, Buys Ballotstraat, 's-Gravenpolderseweg, Fruitlaan en (een deel van) de Van Hertumweg.

Het inrichten van een GOW30 is maatwerk en moet nader worden uitgewerkt. Per weg zal de afweging moeten worden gemaakt tussen de ruimtelijke inpassing en verkeerskundig ontwerp. Hierbij hanteren we het STOMP-principe en hebben ook aandacht voor landbouwverkeer en hulpdiensten.

Introductie nieuwe wegcategorie GOW30

GOW30 is een relatief nieuwe wegcategorie binnen Duurzaam Veilig. In 2021 heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen om 30 km/u als basissnelheid binnen de bebouwde kom aan te houden en hiervan alleen gemotiveerd vanaf te wijken. Wij sluiten hierbij aan door uit te gaan van '30km/u tenzij'. In dit kader is het voor gemeenten sinds kort voor een GOW mogelijk een snelheid van 30 km/u te hanteren (kortweg: GOW30).

Deze wegcategorie biedt meer ruimte om een balans te vinden in het combineren van verkeer en verblijven. 30 km/u als maximumsnelheid draagt bij aan de leefbaarheid voor aanwonenden en verkeersveiligheid van weggebruikers. 30 km/u ten opzichte van 50 km/u zorgt onder andere voor een drie keer zo kleine kans op ernstige verkeersongevallen en minder verkeerslawaai. Een goede GOW30 heeft een specifiek wegontwerp. Volgens de richtlijnen van het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek (CROW) is een GOW30 alleen mogelijk met brede fietsstroken of vrijliggende fietspaden en goede oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers bij kruispunten.



Erftoegangswegen 30km/u (ETW30) zijn alle wegen BIBEKO in woongebieden, behalve woonerven. Op deze wegen rijdt alleen bestemmingsverkeer, doorgaand verkeer rijdt hier niet. Het zijn de zijstraten van de GOW50 en GOW30 wegen. Erftoegangswegen zijn ingericht voor 30km/u. We geven op deze wegen prioriteit aan ruimte voor voetgangers, fietsers, wonen en verblijven. Met een passende weginrichting wordt gemotoriseerd verkeer gewezen op deze ondergeschikte plek.

Woonerf 15km/u (ERF15) zijn wegen binnen woongebieden die erop gericht zijn om autoverkeer te ontmoedigen en de verblijfskwaliteit te bevorderen. Op deze erven rijdt alleen zeer lokaal bestemmingsverkeer (van een beperkt aantal woningen). Het zijn de straten die aansluiten op ETW30 wegen met een uitritconstructie. We geven op deze wegen prioriteit aan voetgangers, spelende kinderen en fietsers met een bestemming in de straat, wonen en verblijven. De weginrichting sluit aan bij deze prioriteiten.

Op onze wegen rijdt soms ook landbouwverkeer met een lagere snelheid, denk aan trekkers en andere bijzondere grote voertuigen. Landbouwverkeer moet regelmatig grote afstanden afleggen van en naar verschillende landbouwgronden in en rond onze gemeente. Speciaal voor landbouwverkeer heeft de Provincie Zeeland het Kwaliteitsnetwerk Landbouwverkeer opgesteld, met adviesroutes die zij het beste kunnen nemen. Als gemeente sluiten we aan bij deze adviesroutes, die deels over wegen lopen die we beheren. We werken samen met de Provincie Zeeland – en de landbouwsector zelf – als we knelpunten zien op deze adviesroutes. Zo onderzoeken we op dit moment de mogelijkheid om landbouwverkeer op de N670 en een stukje van de N289 af te wikkelen in plaats van via de Kapelseweg.

In het wensbeeld komen de beschreven wegcategorieën samen in één netwerk voor gemotoriseerd verkeer in Goes. We werken de komende jaren toe naar dit wensbeeld. We realiseren het wensbeeld zo veel mogelijk door wegen bij herstratingsprojecten in te richten volgens de nieuwe wegcategorie. Voor sommige wegen voorzien we een andere wegcategorie dan in de huidige situatie.

4.6 Parkeren

In Goes zetten we in op een aantrekkelijke openbare ruimte met voldoende ruimte voor verblijfskwaliteit, voetgangers en fietsers. In onze binnenstad zijn we al bezig met autoluw om de verblijfskwaliteit en ruimte voor de voetganger te verbeteren. Omdat autoparkeren in heel de gemeente een belangrijk deel van onze openbare ruimte vraagt, breiden we ons parkeerbeleid uit. Op die manier gaan we ook in de toekomst zorgvuldig om met onze schaarse ruimte.

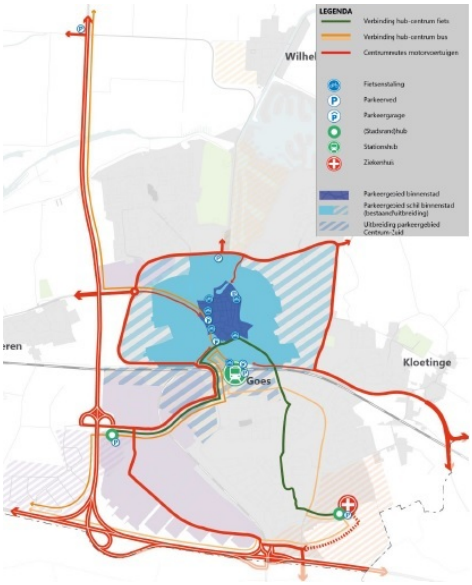
In de autoluwe binnenstad geldt een parkeerverbod op straat. Bezoekers parkeren betaald op de centrale parkeerterreinen of in parkeergarages. Bewoners parkeren met een vergunning in de schil rondom de binnenstad. Bewoners die op eigen terrein kunnen parkeren mogen hier blijven parkeren. Voor mindervaliden en laad- en losverkeer blijft parkeren op specifieke plekken mogelijk.

In de schil rondom de binnenstad binnen het noordelijke deel van de ringstructuur

(Ringbaan West, Ringbaan Oost, Oranjeweg en spoor) voor gemotoriseerd verkeer geldt betaald parkeren voor bezoekers en vergunningparkeren voor bewoners. We hanteren aparte zones voor betaald- en ver-

gunningparkeren. Hiermee zorgen we ervoor dat bewoners in deze schil hun auto binnen hun eigen buurt kunnen blijven parkeren en niet geconfronteerd worden met bezoekersparkeren voor de binnenstad.

In het gebied tussen station Goes, Anthony Fokkerstraat en de Fruitlaan werken we aan een verdichtingsopgave: 'Centrum-Zuid'. In verdere uitwerking van de plannen hanteren we het inrichtingsprincipe STOMP voor voldoende ruimte voor verblijfskwaliteit, voetgangers en fietsers. In Centrum-Zuid geldt (na realisatie) een parkeerverbod op straat. We zetten in op maximaal dubbelgebruik en parkeren uit het zicht. Daarom realiseren we centrale parkeergarages, waar bewoners met vergunningen en bezoekers betaald parkeren. Voor mindervaliden en laad- en losverkeer blijft parkeren op specifieke plekken mogelijk. In Centrum-Zuid zetten we in op sturende parkeernormen in combinatie met deelmobiliteit. We hanteren een parkeernorm van 10% onder de passende parkeernorm. Het aanbod van deelmobiliteit geeft alle bewoners op een toegankelijke manier de mogelijkheid om de rest van Zeeland te bereiken, naar locaties die het openbaar vervoer niet tot weinig bedient.



In de rest van Goes hanteren we de passende parkeernorm. Hiermee sluiten we aan bij het daadwerkelijke autobezit van Goesenaren. Op die manier zorgen we voor voldoende parkeerplaatsen en creëren we tegelijkertijd geen overschot. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen hanteren we het inrichtingsprincipe STOMP voor voldoende ruimte voor verblijfskwaliteit, voetgangers en fietsers.

Passende parkeernorm

De passende parkeernorm is gebaseerd op het daadwerkelijke autobezit op een specifieke locatie in een gemeente. Parkeernormen worden gebruikt om te berekenen hoeveel parkeerruimte er nodig is, bijvoorbeeld bij nieuwbouw, verbouw of functiewijziging. Iedere gemeente stelt zelf haar parkeernormen vast, vaak gebaseerd op parkeerkencijfers van het kennisinstituut CROW. Parkeerkencijfers zijn echter 'slechts' een hulpmiddel om op basis van een landelijk gemiddeld beeld, een orde van grootte uit te rekenen voor het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij woningen.

De Stationshub Goes vervult een P+R functie voor bewoners vanuit Goes en omgeving om op de trein te stappen. Het parkeerterrein is in beheer van de gemeente Goes en momenteel gratis. Bij een toenemende druk op de parkeerplaatsen door centrumparkeerders kunnen de tarieven en voorwaarden (in overleg met de Nederlandse Spoorwegen) worden gewijzigd om aan te sluiten bij het gebruik door overstappers tussen trein en auto.

De Zeelandhallen en het gezondheidspark zijn (stadsrand)hubs. In deze hubs parkeren vooral bezoekers aan de Zeelandhallen en het gezondheidspark. Tegelijkertijd is in deze hubs ruimte voor bezoekers aan de binnenstad. Zij kunnen hier gratis of tegen een aantrekkelijk tarief ten opzichte van het centrum parkeren en verder reizen naar de binnenstad met openbaar vervoer of een deelfiets. Hiermee vangen we op strategische locaties langs aanrijroutes naar de binnenstad een deel van de bezoekers aan de binnenstad op. We bedienen de

(stadsrand)hubs met reguliere buslijnen. Tijdens evenementen in Goes voorzien de hubs in extra parkeercapaciteit en zetten we waar nodig pendeldiensten in op piekmomenten.

We staan positief tegenover het inzetten van deelmobiliteit. Deelfietsen en deelauto's hebben verschillende voordelen. Mensen die incidenteel of op de laatste kilometers van een angere reis nog een afstand naar hun bestemming moeten afleggen kunnen zonder bezit van een eigen vervoermiddel toch reizen. Daarnaast zorgt het ook voor betere benutting van onze beperkte ruimte, één deelauto kan meerdere auto's vervangen. Als gemeente onderzoeken we de mogelijkheden om naast ons eigen wagenpark deels gebruik te maken van deelauto's, die ook beschikbaar zijn voor onze inwoners. Ook geven we als gemeente het goede voorbeeld door onze ambtenaren een abonnement te geven voor het gebruik van deelmobiliteit, zodra aanbod beschikbaar is.

Als gemeente laten we initiatieven voor het aanbieden van deelmobiliteit in eerste instantie aan de markt. Bij dergelijke initiatieven gaan we met marktpartijen in gesprek over de voorwaarden. Als gemeente staan we ervoor open om plekken voor het aanbieden van deelmobiliteit ruimtelijk te faciliteren. Denkbare locaties voor aanbod van deelmobiliteit zijn bij Stationshub Goes, de hubs, op bedrijventerreinen en in woonwijken.

Bij Centrum-Zuid hanteren we sturende parkeernormen in combinatie met het aanbieden van deelmobiliteit (auto's en fietsen). Bij deze ontwikkeling geven we het aanbieden van deelmobiliteit mee als voorwaarde aan ontwikkelende partijen. Zodoende sturen we in parkeernormen, maar is ook alternatief beschikbaar.

Bij hubs zijn deelfietsen beschikbaar om vanuit daar de rest van Goes te bereiken, vooral de binnenstad. Bij deze hubs bieden we als gemeente, bij voorkeur in samenwerking met een marktpartij, deelfietsen aan.

4.7 Duurzaamheid, verkeersveiligheid & gedragsbeinvloeding

Als het gaat om duurzaamheid werken we naast dit Programma ook aan het Programma Duurzaamheid en een laadvisie. Vanuit het Programma Duurzaamheid werken we aan een toekomstbestendige en circulaire inrichting van onze openbare ruimte. Om hier richting aan te geven in dit Programma hanteren we voor duurzaamheid de gedachte van 'Trias Mobilica': Verminderen, Veranderen en Verschonen. Door het verbeteren van onze voetgangers- en fietsnetwerken stimuleren we actief het gebruik van duurzame mobiliteit om te reizen naar bestemmingen. We zetten in op minder autogebruik en -bezit bij lopende en ruimtelijke verdichtingsopgaves. We verleiden nieuwe inwoners van Centrum-Zuid om gebruik te maken van de fiets, het openbaar vervoer of deelsystemen door bij verdichtingsopgaves te sturen op deze modaliteiten. We attenderen nieuwe inwoners van onze gemeente op hoe trots we zijn op onze fietscultuur en nodigen hen uit om lopen en fietsen onderdeel te maken van hun dagelijkse verplaatsingen. We zetten in op verschoning van mobiliteit door het gebruik van elektrisch rijden aan te moedigen. Wij geven als gemeente zelf het goede voorbeeld. Onze eigen medewerkers:

- Fietsen (of lopen) zo veel mogelijk voor woon-werkverplaatsingen;
- Reizen waar mogelijk met het openbaar vervoer;
- Maken gebruik van het verschoonde eigen wagenpark.

Steeds meer mensen in Goes kiezen voor een elektrische auto, daarmee verschonen we mobiliteit. In 2030 moeten alle nieuwe auto's in Nederland zelfs volledig elektrisch zijn. Elektrisch rijden is beter voor de luchtkwaliteit en veroorzaakt minder CO2-uitstoot. Om de overstap naar een elektrische auto mogelijk te maken faciliteren we openbare laadmogelijkheden in onze gemeente. Ook onderzoeken we samen met bedrijven en regiopartners de mogelijkheden om logistieke ritten te verduurzamen door bijvoorbeeld efficiënter te verschepen of het aanleggen van een regionaal laadplein voor grote voertuigen.

In Goes verbeteren we de verkeersveiligheid met twee soorten ingrepen: infrastructureel en gedragsbeïnvloeding. We streven naar een objectief veiliger verkeerssysteem met minder verkeersongevallen en nul letselslachtoffers. Daarnaast streven we naar een subjectief veilig verkeerssysteem, waarin inwoners en bezoekers zich veilig voelen in het verkeer. Op het gebied van infrastructuur werken we de wensbeelden uit. Hierin scheiden we waar mogelijk routes voor kwetsbare weggebruikers van gemotoriseerd verkeer. Uit de geregistreerde verkeersongevallencijfers en het participatieproces is naar voren gekomen dat op verschillende locaties sprake is van (ervaren) verkeersonveiligheid. De meest onveilige kruispunten pakken we aan, aansluitend bij de wensbeelden. Ook de komende jaren werken we aan het verbeteren van verkeersonveilige locaties, welke we in kaart brengen met een risicogestuurde aanpak voor verkeersveiligheid op basis van geregistreerde verkeersongevallendata.

Naast infrastructurele ingrepen zetten we in op gedragsbeïnvloeding. We proberen daarmee het gedrag van weggebruikers te verbeteren door voorlichting, training en educatie. We werken aan doorlopende

jaarlijkse gedragscampagnes. Voorbeelden zijn het Programma Doortrappen met fietslessen voor ouderen, Samen voor een gezond Goes en duurzaamheid/energiebesparing. Voor het uitvoeren van de gedragscampagnes werken we samen met de Provincie Zeeland, het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland (ROV-Z) en het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat.

We willen dat weggebruikers zich houden aan de verkeersregels en goed verkeersgedrag vertonen. Dit stimuleren we door onze wegen geloofwaardig en uniform in te richten, aansluitend bij de functie en het gebruik van de weg volgens de landelijke richtlijnen van 'Duurzaam Veilig'. Als na klachten van inwoners over verkeersoverlast en/of uit verkeerskundig onderzoek blijkt dat wegen niet aan bovenstaande eisen voldoen, doen we alsnog ingrepen. Hierin beschouwen we handhaving als sluitstuk.

5 Uitvoeringsstrategie

5.1 Toelichting uitvoeringsstrategie

In de tabellen op de volgende pagina's is de uitvoeringsstrategie beschreven die hoort bij dit Programma Mobiliteit. De acties die voortkomen uit dit Programma zijn een logisch gevolg van de gestelde ambities, doelen en leidende principes. Voor elk van de drie ambities en de daarbij behorende leidende principes is op de volgende pagina's beschreven wat de gemeente gaat doen om daar invulling aan te geven. Dit kan gaan om concrete projecten, maar ook om het uitvoeren van onderzoeken of om een werkwijze die de gemeente hanteert.

In de bijlage van dit Programma is een Groslijst projecten aan projecten opgenomen die wenselijk kunnen zijn, geredeneerd vanuit de in dit Programma gepresenteerde wensbeelden. Niet alle maatregelen uit die groslijst zijn op dit moment haalbaar of wenselijk. Of vragen eerst nog nader onderzoek. In deze uitvoeringsstrategie is enkele keren verwezen naar projecten in de groslijst die op dit moment wél haalbaar en wenselijk zijn en die we in het kader van dit Programma uitvoeren. Deze uitvoeringsstrategie herijken we periodiek en daarbij kijken we opnieuw naar de haalbaarheid en wenselijkheid van projecten uit de groslijst.

Een aantal keer verwijzen we in deze uitvoeringsstrategie naar een leidraad. We stellen deze leidraad binnenkort op en leggen daarin vast op welke wijze de gemeente met mobiliteit omgaat bij nieuwe gebiedsontwikkelingen. Bij het opstellen van deze leidraad werken we samen met andere beleidsdomeinen, zoals het Programma Duurzaamheid, waarin ook wordt gewerkt aan principes bij nieuwe gebiedsontwikkelingen.

5.2 Ambitie: Gezond en Duurzaam

	Leidend principe	**Hoe geven we hier invulling aan?**
1	We geven prioriteit aan voetgangers en fietsers in woon- en schoolomgevingen en in het centrum van Goes	a) Het realiseren van schoolzones bij alle scholen. Bij nieuwbouw vraagt het reconstructie van de openbare ruimte. Waar doelmatig kan ook alvast gekozen worden voor een beperkte aanpassing van de openbare ruimte en een schoolzone met adviessnelheid van 15 km/uur. Dit borgen we in de leidraad. b) Op korte termijn (binnen 4 jaar) starten we een onderzoeksproject naar schoolzones bij scholen. c) Aansluiten bij het project herontwikkeling Stationsplein, waarbij een loper ontstaat vanaf het station naar het centrum.
2	We stimuleren lopen, fietsen en gebruik van openbaar vervoer op ruimtelijke ontwikkellocaties, daarom hanteren we het inrichtingsprincipe STOMP	a) We verbeteren de kwaliteit en capaciteit van het fietsparkeren in de binnenstad. Dit vraagt zowel ombouw naar nietjes als extra inpandige stallingen [Zie maatregelen 2, 3 en 5 in de groslijst in de bijlage] b) Bij nieuwe ontwikkelingen hebben we specifiek aandacht voor loop- en fietsroutes zodat deze concurreren met de auto. Fietsparkeren is daar een belangrijk onderdeel van. Dit is ook van toepassing in geval

	Leidend principe	Hoe geven we hier invulling aan?
		van particuliere voorzieningen zoals een supermarkt. [Zie maatregel 15 in de groslijst in de bijlage] Dit gaan we borgen in de leidraad. c) De fietsbewegwijzering zoals aanwezig houden we in stand volgens de huidige uitgangspunten. Wel passen we deze zo nodig aan in geval van infrastructurele wijzigingen [zie maatregel 1 in de groslijst in de bijlage]. Dit voegen we toe aan de leidraad voor infrastructurele wijzigingen. d) Bij nieuwe wijken zetten we de voetganger meer centraal zodat een leefbare omgeving ontstaat. De auto staat op afstand. De ligging, type doelgroep en het bebouwingstype bepaalt de mate waarin dit door te voeren is [zie maatregelen 51 en 52 in de groslijst in de bijlage]. Aansluiten bij project Centrum-Zuid. We voegen dit toe aan de nieuwe leidraad en herzien het parkeerbeleid.
3	Bij stedelijke verdichting rondom het station passen we sturende parkeernormen toe in combinatie met deelmobiliteit. In de rest van Goes werken we met passende parkeernormen	a) Op middellange termijn (in 4 tot 10 jaar) actualiseren we het parkeerbeleid. Dit onderdeel nemen we daar in mee. Tot die tijd handelen we alvast in deze richting
4	We zorgen voor voldoende laadpalen voor elektrische auto's, logistieke voertuigen en elektrische fietsen om duurzame mobiliteit te stimuleren	a) We stellen op korte termijn (binnen een jaar) een laadbeleid en laadplan vast. Voor de lange termijn passen we ons zo nodig aan aan de ontwikkeling wat betreft behoefte
5	We werken toe naar een emissieloze binnenstad in 2050, in lijn met het klimaat akkoord. Dit doen we in samenwerking met het Programma Duurzaamheid	a) Dit doen we in samenwerking met het Programma Duurzaamheid. Als andere duurzaamheidsacties zijn ondersteunend aan deze actie.
6	We geven als gemeente zelf het goede voorbeeld door het stimuleren van gezond en duurzaam mobiliteitsgedrag bij onze eigen medewerkers: reizen met OV faciliteren, fietsen aantrekkelijk maken voor woon-werkverplaatsingen en verschoning van het eigen wagenpark	a) We onderzoeken mogelijkheden om ons eigen wagenpark te combineren met deelmobiliteit [Zie maatregel 49 in de groslijst in de bijlage] b) Initiëren van een nieuw intern Mobiliteitsbeleid binnen de gemeentelijke organisatie.
7	We gebruiken bij (her)inrichting van openbare ruimte duurzame materialen en houden rekening met klimaatadaptatie	a) Geborgd in Programma Duurzaamheid en het Programma Groen.

5.3 Ambitie: Bereikbaar en Toegankelijk

	Leidend principe	Hoe geven we hier invulling aan?
1	We richten onze infra op toegankelijke wijze in, zodat ook kwetsbare doelgroepen zich veilig kunnen verplaatsen. Hierbij richten we ons op de belangrijkste loopverbindingen en het OV	a) We inventariseren onveilige situaties en pakken deze aan. Daarbij beginnen we bij 30 routes. Dit doen we op middellange termijn (4-10 jaar) b) Op korte termijn (binnen een jaar) doen we een communicatiecampagne rond de Fixi-app
2	We realiseren snelle, comfortabele en directe loop- en fietsroutes vanuit woonomgevingen naar dagelijkse en niet-dagelijkse voorzieningen in onze gemeente	a) Het realiseren van nieuwe verbindingen voor de fiets en voetganger. Daarbij zetten we in op ontvlechten zodat er naast de belangrijkste fietsroutes ook comfortabele alternatieven ontstaan. Buiten de bebouwde kom werken we samen met onze

	Leidend principe	Hoe geven we hier invulling aan?
		regiopartners om dit te realiseren. [zie maatregelen 4, 8, 9, 13, 16, 17, 23, 24, 26 en 27 in de groslijst in de bijlage] b) Het realiseren van ongelijkvloerse kruisingen onder hoofdwegen en de spoorlijn. Dit met als doel het vergroten van comfort, verkeersveiligheid en snelheid. [zie maatregelen 7, 12, 22, 26, 27, 28 en 29 in de groslijst in de bijlage]
3	We werken aan doorfietsroutes van hoge kwaliteit zodat omliggende kernen in de regio goed bereikbaar zijn per fiets.	a) We geven invulling aan het provinciale beleidsplan FIETZ. Dit betreft de routes naar omliggende kernen en gemeenten rond stad Goes [zie maatregelen 18 en 19 in de groslijst in de bijlage]
4	We werken aan een goede bereikbaarheid van voorzieningen met een regionale functie per OV of met publieke mobiliteit en met de auto. Hierop zetten we in door samenwerking met onze regiopartners (provincie, RWS, Waterschap, NS)	a) We zorgen voor voldoende parkeercapaciteit bij het station voor treinreizigers. Dit vraagt uitbreiding van de capaciteit en eventueel fiscalisering (uitbreiding is nog niet opgenomen) [zie maatregel 45 in de groslijst in de bijlage]. Zie project Stationspark P+R b) Borgen van deelmobiliteit binnen het Parkeerbeleid bij de herziening. [zie maatregel 48 in de groslijst in de bijlage] c) Strategisch onder de aandacht brengen bij de provincie: een vlotte busverbinding tussen Gent en Rotterdam met Station Goes als centraal knooppunt. Borgen binnen Goes 2050
5	We sluiten voor locatiekeuze in het voorzieningenaanbod aan bij de Omgevingsvisie Goes 2040. We sturen hierin bij als de ambities, doelen en leidende principes hiertoe aanleiding geven	a) Het huidige netwerk kan nog maar een beperkte groei opvangen. Verdere uitbreiding vraagt ingrijpende keuzes wat betreft de ontsluiting van Goes. [zie maatregel 42 in de groslijst in de bijlage]. Dit nemen we mee in het project Zorgpark en in Goes 2050.
6	We werken aan een goed bereikbare binnenstad van Goes voor fietsers en auto's met daarbij passende parkeerstrategie. In dat kader onderzoeken we de potentie van (stadsrand)hub(s) voor bezoekers om over te stappen van auto op OV of deelfiets/scooter	a) We zetten in op minder parkeren op straat, maar juist op centrale pleinen of parkeergarages [zie maatregel 44 in de groslijst in de bijlage]. En doen een verkenning naar potentiële locaties. Dit inclusief het krijgen van inzicht van kosten en benoemen voor welke doelgroep(en) deze zijn. Woon-werk, bewoners of bezoekers binnenstad. b) We realiseren hubs aan de rand van de stad. [zie maatregel 46 in de groslijst in de bijlage]. Bij de ontwikkelingen rond de Zeelandhallen en Adrz nemen we deze ambitie mee.
7	We werken continu samen met onze regiopartners aan een robuust bereikbaar Zuid-Beveland per OV en voor gemotoriseerd verkeer	a) We hebben doorlopend contact met onder andere omliggende wegbeheers, NS, ProRail, en busvervoerder. Daarnaast denken we actief mee in projecten zoals de aanpak van de Deltaweg of het realiseren van doorfietsroutes in de Bevelanden. b) We stimuleren het initiatief om een directe BRT richting noord en zuid te creëren en werken daarin samen met de Provincie

5.4 Ambitie: Veilig en Leefbaar

	Leidend principe	Hoe geven we hier invulling aan?
1	We scheiden gemotoriseerd verkeer en drukke loop- en fietsroutes zo veel mogelijk door in te zetten op netwerken waarbij conflicten tussen langzaam/kwetsbaar en snel/groot worden vermeden.	a) Op meerdere locaties zien we kansen om doorgaand gemotoriseerd verkeer te weren. De concurrentiepositie van lopen en fietsen neemt toe. Tegelijkertijd ontstaan comfortabele en veiligere routes voor het langzaam verkeer [zie maatregelen 21/38, 33, 36, 40 en 41 in de groslijst in de bijlage]. Bij nieuwe ontwikkelingen nemen we deze ambitie mee. Bij deze projecten dient een bestuurlijke afweging gemaakt te worden over wel/geen fietstunnel of alternatieve route
2	We hanteren bij weginrichting de landelijke richtlijnen van 'Duurzaam Veilig', zodat deze aansluit bij de functie en het gebruik van de weg	a) Dit nemen we op in de leidraad.
3	We hanteren voor gemotoriseerd verkeer het uitgangspunt 'Binnen bebouwde kom 30km/u, tenzij....	a) Wegen worden omgebouwd naar 30 km/uur. We zetten in op reconstructie waar mogelijk. En zo mogelijk zetten we in op een korte slag in combinatie met asfaltonderhoud waarbij met minimale maatrelen de snelheid naar 30 gaat. Als concrete actie doen we op korte termijn (binnen 4 jaar) een inventarisatie waar 30 km/uur op korte of middellange termijn ingevoerd kan worden. Resultaat is een plan van aanpak hiervoor.
4	We zorgen voor geloofwaardige en uniforme voorrangssituaties op kruispunten binnen onze gemeente	a) Er komt op korte termijn (binnen een jaar) vervolgonderzoek naar de belangrijkste kruispunten. Per kruispunt beoordelen we de mate van toekomstbestendigheid en/of er maatregelen op korte termijn wenselijk zijn. Kleine maatregelen proberen we op korte termijn door te voeren.
5	We zetten in op gedragscampagnes en waar mogelijk handhaving om goed verkeersgedrag te stimuleren en verkeersoverlast tegen te gaan, met aandacht voor scholen.	a) De samenwerking met het ROV-Z wordt voortgezet. Indien kansrijk zetten we in op eigen campagnes We huren onze lichtmastreclame-borden ongeveer 4 weken voor campagnes zoals â€œwij gaan weer naar schoolâ€ . Ook campagnes voor doelgroep fiets kunnen hierop: de borden zijn ook zichtbaar vanaf het fietspad Ã©n de automobilist is soms ook fietser
6	We verbeteren verkeersonveilige locaties, welke we in kaart brengen met een risicogestuurde aanpak voor verkeersveiligheid op basis van geregistreerde verkeersongevallendata	a) Zie actie 4a in deze tabel. Er komt vervolgonderzoek naar al onze kruispunten en wegvakken. Specifiek aandacht krijgen kruispunten op de hoofdroutes. We actualiseren de kaart met risico per kruispunt/wegvak om de 5 jaar.
7	We werken nauw samen met andere wegbeheerders (provincie en waterschap) om bovenstaande leidende principes zo veel mogelijk door te voeren op wegen binnen onze gemeente	a) Waar nodig denken we mee met andere wegbeheerders om de infrastructuur te verbeteren of door integraal naar routeaanpak te kijken. Soms kan het dan doelmatig zijn om wegen over te nemen of mee te financieren op wegen van derden. Voorbeeld: de doorfietsroutes naar Heinkenszand heeft de hoogste prioriteit om aangepakt te worden. Hiervoor is een ontwerpstudie gereed. Om deze te realiseren verkennen we de mogelijkheden om daar financieel aan bij te dragen. Ondanks dat het grootste deel van de route in beheer is van derden. b) Goes gaat proactief het gesprek aan over wensbeelden met andere wegbeheerders

Bijlage II Overzicht Documentenbijlagen

Programma Mobiliteit	/join/id/regdata/gm0664/2026/06b4e003a2664a4292ad0482fbe8753f/nld@2026-11-16;10144994
Groslijst projecten	/join/id/regdata/gm0664/2026/e13fa3daf5dd43ce9e5f8bac8f831634/nld@2026-11-16;10144994