

> **Goes:** fietsstad zonder fietsbeleid

Dirk Ligtermoet, Ligtermoet & Partners

Voor de Fietzersbond was Goes in 2008 bijna de Fietsstad van Nederland. We gingen kijken en praten, op zoek naar het antwoord op de kernvraag: is Goes een echte fietsstad?

Natuurlijk, de term fietsstad slaat ook op de kwaliteit van het lokale fietsbeleid, de fietsvoorzieningen, de tevredenheid van fietsers en nog meer. Maar uiteindelijk gaat het toch om wat er op straat gebeurt. Zo gezien is Goes inderdaad een fietsstad. Dat besef is pas de laatste jaren ontstaan. Naar het lijkt met een tamelijk triviale reden: in lijstjes met de best scorende gemeenten in fietsgebruik werd vroeger vaak een ondergrens van 50.000 inwoners gehanteerd. En Goes telt 37.000 inwoners. Tegenwoordig ligt de ondergrens meestal lager. Daardoor kan in het ene lijstje Zwolle of Leeuwarden en in het andere lijstje Groningen bovenaan staan. Maar in ieder geval hoort Goes bij die echte top.

Kleine stad, grote economische functie

Waarom fiets men in Goes zoveel? En wellicht ook (de cijfers wijzen daar enigszins op) in toenemende mate? De ruimtelijke kenmerken van de stad Goes spelen waarschijnlijk een rol. Die zijn ideaal voor de fiets. Goes telt niet echt veel inwoners: 36.000 in de gehele gemeente en zo'n 27.000 in de stad zelf. Daardoor is het bij een gemiddelde dichtheid dus een stad met korte afstanden, met veel qua lengte goed befietbare verplaatsingen. Naar het stadshart is het nooit meer dan 3 km; de langste verplaatsingen binnen Goes zullen zelden boven zo'n 4 km komen.

Goes is een oude stad met een relatief omvangrijk ouder stadscentrum (het gebied tussen de singels/wallen). En tegelijk het economisch hart van Zeeland met liefst 25.000 arbeidsplaatsen. Het oude stadshart brengt met zich mee dat auto-gebruik aanzienlijke belemmeringen kent. De zware economische functie legt ook bijna automatisch een sterke druk op het wegennet: langere reistijden per auto. En het parkeren van de auto in het centrum kost geld. Dat is een basis die sowieso al voor veel fietsgebruik zal zorgen, eigenlijk overal in Nederland.

Hans Feij, verkeerskundige Goes:

'Wij een fietsstad? Pas de laatste tijd gaan we dat zelf een beetje geloven, als we de cijfers zien en als we zo'n Fietsstad-nominatie krijgen.'

Effectief zonder expliciet fietsbeleid

Deze vooral ruimtelijke verklaring van het hoge fietsgebruik past eigenlijk goed bij de verbazing die Hans Feij, verkeerskundige van Goes, toont als het om die Fietsstad-status van Goes gaat. 'Wij een fietsstad? Pas de laatste tijd gaan we dat zelf een beetje geloven, als we de cijfers zien en als we zo'n Fietsstad-nominatie krijgen. Maar het leefde en leeft in Goes niet echt. Er wordt politiek zeker niet nadrukkelijk naar gestreefd en ook

Populierenstraat bij kruising met Beukenstraat



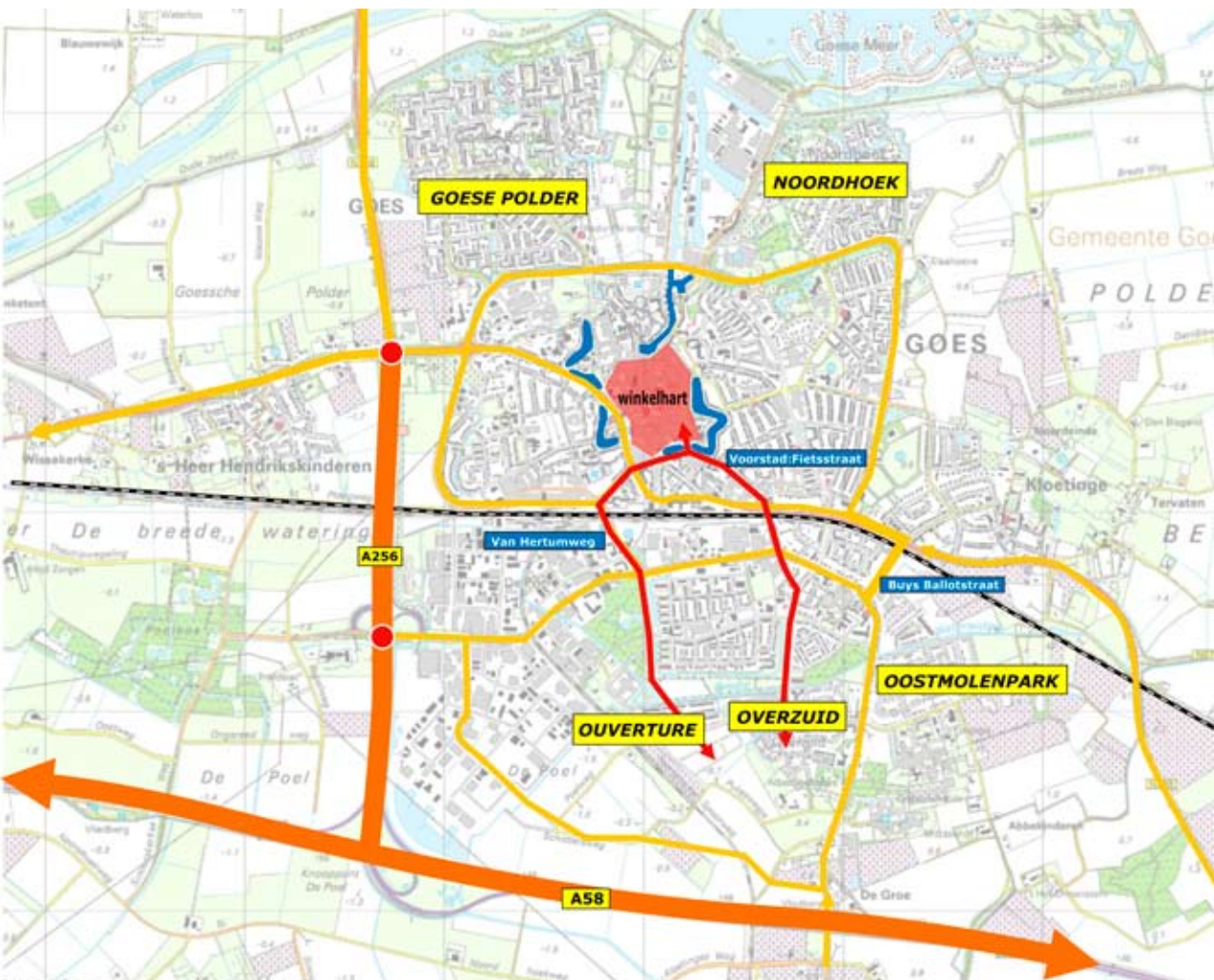
De fietsroute vanuit Overzuid naar het stadscentrum

Lindenstraat



Kloetingseweg





onder burgers lijkt het niet echt een issue.'

Een expliciet fietsbeleid heeft Goes in ieder geval niet. Er is geen fietsplandocument; er is geen vastgesteld fietsroutenetwerk; er is bijvoorbeeld ook bijna geen specifieke informatie over fietsbeleid op de website van Goes. Feij vindt het zelfs lastig om te bedenken op welk gerealiseerd fietsproject hij echt trots is.

Is het dan zo mager? Wel veel fietsgebruik, maar nagenoeg geen als zodanig benoemd fietsbeleid, geen expliciete politieke wil en geen helder zichtbare 'fiets-daden'? Is het puur

een gevolg van de ruimtelijke kenmerken van Goes, plus een beetje verklaring in de fietscultuur van de Zeeuwen, die meer dan gemiddeld fietsen? Nee, het is zeker niet slecht fietsen in Goes en daar is de afgelopen decennia erg veel aan gedaan. Alleen niet nadrukkelijk als fietsbeleid en niet zo politiek gedreven.

Fietsen in de oude stad

Goes binnen de Ringweg, dat is zo ongeveer de oude stad. Het eeuwenoude centrum binnen de wallen plus de krappe oudere woonwijken ten oosten en westen. De fiets speelt hier

Voorstad nabij Blaauwbeenstraat



Voorstad nabij het centrum



een grote rol. Doorgaand autoverkeer door dit gebied binnen de ringwegen is minimaal. Het autoverkeer naar het centrum wordt over een beperkt aantal routes naar de betaalde parkeerlocaties geleid.

In Goes-West zijn al in de jaren negentig enkele diagonale 'kruispunt-knips' aangebracht die het tot een rustige woonwijk maken. In het grotere Goes-Oost ligt het lastiger. Daar lopen nog enkele te drukke routes doorheen die ook nog raken aan de belangrijkste scholenlocatie van Goes. In het uit 2005 daterende GVP stond het voornemen op enkele plaatsen in Goes-Oost de doorgaande routes te knippen, uit te werken in een 'wijkverkeerscirculatieplan'. Het is er nog niet van gekomen, maar het is nog wel een voornemen.

Specifieke fietsvoorzieningen en nadrukkelijk zichtbare fietsroutes zijn er bijna niet in dit oudere Goes. Alleen de fietsroute over de Voorstad, onderdeel van de hoofd fietsroute vanuit Goes-Zuid en gerealiseerd bij de realisatie van die nieuwbouwwijk. Verder is het toch vooral een kwestie van je eigen weg vinden door autoluwe straten die echter niet altijd even comfortabel zijn.

In het winkelhart zelf is de fiets in verschillende krappe winkelstraten toegestaan. Ook in de krappe Gasthuisstraat, Oude Vismarkt en Lombardstraat omdat deze oost-westverbinding nu eenmaal nodig is in het fietsnetwerk. Er zijn geen goede alternatieven. Fietsverkeer in deze krappe straatjes geeft natuurlijk weleens wat fricties en geregeld zullen fietsers sterk moeten vertragen of afstappen. Goes wil nu eenmaal niet tegen het fietsverkeer kiezen. (Zie ook Fietsverkeer nr. 11, mei 2005, waarin uitgebreider is ingegaan op het fietsen in krappe voetgangersstraten in Goes.)

De laatste jaren zijn er ook op veel plaatsen aan de rand van de winkelstraten grote aantallen goede fietsklemmen bijgeplaatst. Met resultaat, want ze worden goed gebruikt en geven

een beduidend rustiger beeld. Tegelijk is er ook een duidelijk resterend fietsparkeerprobleem: de Grote Markt, zeker op marktdagen. Een gratis bewaakte stalling zou zeker niet mistaan in Goes.

Fietsen in de nieuwe stad

In de verhouding oudbouw/nieuwbouw zal Goes wellicht ook redelijk illustratief zijn voor Nederlandse middelgrote en kleine steden met een historische kern. Goes is globaal te verdelen in:

- 1 het oudste deel met 11.000 inwoners (centrum, Oost en West);
- 2 zeventiger en tachtiger jaren wijken met 8.000 inwoners (de noordelijke wijken Goese Polder en Noordoek en (nog wat ouder) Goes-Zuid;
- 3 nieuwe wijken gebouwd vanaf de jaren '90 met 6.000 inwoners 'over het spoor' (Oostmolenpark, Overzuid, Ouverture, Aria).

Hans Feij, verkeerskundige Goes:

'Je hoort altijd over de moeizame relatie tussen verkeer en stedenbouw, maar daar is bij ons nooit sprake van geweest.'

In de tweede groep, de tijd van de woonerven en hofjes, werden vaak al prettige fietsvoorzieningen gerealiseerd. Ook in Goes. Grotendeels solitaire fietspaden door de wijken heen, de hoofdroutes voor autoverkeer mijndend.

In de echte nieuwbouwwijken kon al helemaal van scratch af aan iets moois voor fietsers worden neergelegd. En dat is in Goes ook gedaan. Hans Feij: 'Je hoort altijd over de moeizame relatie tussen verkeer en stedenbouw, maar daar is bij ons nooit sprake van geweest. Integendeel, het vroegtijdig inbrengen van goede verkeerswensen ging bijna altijd probleemloos. Ook ste-



Geleidelijke verbeteringen in de oude stad: de recent heringerichte Westerstraat/Nieuwstraat; hoofdroute vanuit Goese Polder.



Hans Feij en Goes

Dat verkeerskundige Hans Feij al snel in de wij-vorm praat over Goes en het verkeersbeleid van Goes is niet vreemd. Sinds 1982 werkt hij al bij de gemeente. Begonnen bij Stedenbouw en vooral werkend aan inrichtingsplannen, werd hij rond 1990 de eerste 'echte' verkeerskundige bij de gemeente. Daarna maakte hij het eerste echte verkeersplan van Goes (1993). Dat zorgde o.a. voor een goede wegcategorisering, fietsroutes naar Zuid en betaald parkeren in het centrum. Het GVVP uit 2005 is nu de basis voor de vele en grote plannen die op dit moment in ontwikkeling zijn.



denbouwers wilden en willen hier graag met vooruitstrevende wijkontwerpen voor de dag komen.'

Goes kreeg zo al vroeg een fietsstraat, deel van een schitterende fietsroute van Goes-Zuid naar het centrum. Maar niet alleen die fietsstraat maakte Goes-onder-het-spoor tot schitterend fietsgebied. Ook bij de latere zuidelijke wijken werden mooie fietsassen gerealiseerd, bijvoorbeeld het Vivaldipad dwars door Overzuid.

Verder zien we brede, soepele fietspaden langs de drukke autoroutes door Zuid en ruime rotondes, geheel volgens richtlijnen aangelegd. Het is goed toeven op de fiets, daar onder het spoor!

Het aantal fietsers tussen centrum en de zuidelijke wijken is ook aanzienlijk gestegen. Recent is op de drie spoorwegovergangen geteld. Op de meest westelijke overgang (Van Hertumweg) ging het om 5.000 fietsers per etmaal, op de meest oostelijke (de Buys Ballotstraat, die tamelijk excentrisch ligt in de stedelijke fietsstructuur) om 3.000 en op de centrale overgang - de fietsroute met de Voorstad-fietsstraat erin - om liefst 8.000 fietsers per etmaal.

Plannen genoeg

De drie spoorwegovergangen met vele fietsers zijn tegelijk illu-

stratief voor de bijzondere toestand waarin de fietsinfrastructuur lijkt te verkeren. Van heel goed tot heel slecht. Nog lang niet alles is op peil. De perfecte centrale fietsroute via Kloetingseweg en Voorstad is genoemd. De twee andere spoorwegovergangen zijn veel minder van kwaliteit. Hans Feij: 'We wachten op realisatie van de plannen die voorbereid worden. De spoorwegovergang van de Van Hertumweg wordt een tunnel, voor auto en fiets. Daarvoor worden nu de ontwerpen uitgetekend. Met perfecte oplossingen voor fietsers. En de Buys Ballotstraat moet heringericht worden, met meer nadruk op de leefbaarheid. Het blijft een drukke autoroute, maar toch wat minder dan nu, als we de aansluiting op de A58 en die Van Hertumweg-tunnel gerealiseerd hebben. Dan zal er ook meer ruimte komen voor fietsers.' Zo zijn aan de zuidkant van Goes goede oplossingen voor de grootste fietsknelpunten aan elkaar verknoot in omvangrijke plannen die zeker niet snel gerealiseerd gaan worden.

Bij de te drukke autoroutes door Goes-Oost is net zo iets aan de hand. De circulatie is pas echt aan te pakken als er duidelijkheid is in slepende discussies over autoparkeren nabij de Oostwal. De kruising Oranjeweg/Patijnweg moet een rotonde worden, met een fietstunnel aan de noordkant - althans, gere-



In de zuidelijke wijken zijn mooie fietsassen gerealiseerd, bijvoorbeeld het Vivaldipad dwars door Overzuid.

51 procent met de fiets

Fietsbalans-2 zegt dat het aandeel van de fiets in verplaatsingen tot 7,5 km sinds 2000 zeer hoog is en nog licht is gestegen van net onder 45% naar net erboven. Culemborg en Raalte (ook kleine gemeenten die voorheen in de scorelijstjes niet zichtbaar waren maar die tegelijk erkende fietsgemeenten zijn) doen het nog iets beter in de Fietsbalansanalyses. Gerekend over alle verplaatsingen is het fietsaandeel 35% (alle Goese-naren) duidelijk boven de circa 26% van heel Nederland.

Het V&W-Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid plaatste in 2008 in het rapport 'Vaker op de fiets?' Goes echt op de eerste plaats, met 51% van de kortere verplaatsingen (tot 7,5 km) per fiets. In die lijst staat Zwolle bijvoorbeeld op 2, Veenendaal op 6 en Groningen op plaats 9. De verschillen aan de top zijn echter gering en de betrouwbaarheidsmarges aanzienlijk.

lateerd aan de aanleg van de nieuwe oostelijke woonwijk Mannee. Een autoluwer maken van de drukke route tussen Goes-West en het centrum (Westwal) is ook gerelateerd aan de parkeerdiscussies en de aanleg van de Van Hertumweg-tunnel. Voor de noordkant van Goes geldt het nog het sterkst. De aanpak van de onveilige kruisingen tussen noord-zuidfiets-routes en de ringweg gebeurt in een groots totaalplan waarin de hele noordkant van de ringweg heraangelegd wordt, inclusief een aquaduct onder de Haven.

Fietsbeleid toch nodig

Mooie plannen voor tientallen miljoenen euro's, die mede voor het fietsverkeer belangrijke verbeteringen zullen geven. Maar tegelijk is er nu op straat in Goes sprake van een situatie die voor fietsers lang niet overal aangenaam is. Vooral de verkeersonveiligheid is een punt van zorg. Ook voor de fietsers zelf, zo blijkt steeds weer. En dan is het natuurlijk schitterend als straks nagenoeg alle kruisingen tussen hoofd fietsroutes en de ringwegstructuur om het centrum van Goes heen ongelijkvloers zijn. Maar met alleen dat verwijzen naar de (verre) toekomst ben je er natuurlijk niet. Dat realiseert ook Hans Feij zich: 'We moeten de verkeersonveiligheid nu aanpakken, maar weten tegelijk niet goed wat te doen, omdat het allemaal zo verspreid over de stad gebeurt. Hele of halve black-spots, we hebben ze niet meer. Je komt toch echt steeds meer op het

vlak van gedragsbeïnvloeding en handhaving terecht.' Ook dat gaat dan echter weer over 'plannen'.

Concreet lijken er in Goes op straat echter ook vele tientallen kleine dingen te doen die nu blijven liggen, wachtend op de Grote Oplossingen. En misschien is dan toch een deel van de conclusie dat Goes laat zien hoezeer er naast integraliteit ook een zelfstandig, volwassen fietsbeleid nodig is. Zeker, in die grote integrale oplossingen voor diverse verkeersproblemen zit het fietsbelang terdege verwerkt. Maar voor de kortere termijn en kleinere knelpunten zou een strak bepaalde kaart van het fietsroutenetwerk in Goes, met de kwaliteit van alle routes -wegvakken en kruispunten - en daarmee de benodigde maatregelen helder aangegeven, wellicht ook een bijdrage kunnen leveren.



Spoorwegovergang Van Hertumweg: het goede fietspad verwordt tot een levensgevaarlijk smal strookje.



Buys Ballotstraat: 3.000 fietsers per etmaal in de verdrinking op veel te smalle suggestiestrookjes.