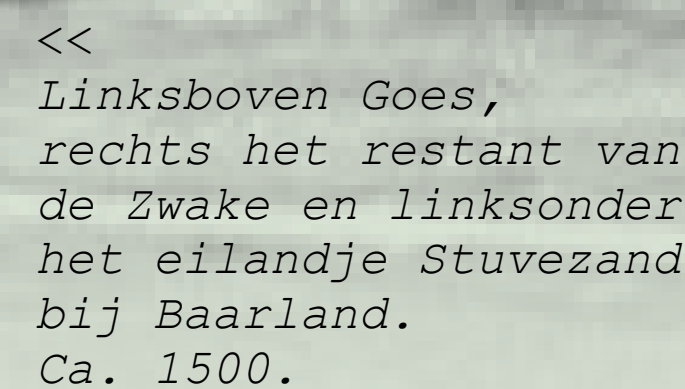




AUTO MOBILITEIT

Van spelerijden naar filerijden

Automobiliteit in de gemeente Goes vanaf eind negentiende eeuw tot 1973



Kinderen leren tegenwoordig na 'mama' en 'papa' al snel het woord 'auto': de auto is overal aanwezig. Hoe verliep dit in Goes?

Al in de middeleeuwen spant het stadsbestuur zich in om zoveel mogelijk mensen van buiten de stad hun spullen te laten kopen bij de ambachtsgilden. Omgekeerd wil het stadsbestuur graag dat de producten van het platteland op de Goese markten worden verkocht. Zuid-Beveland is dan echter geen wandelparadijs, en goederenvervoer is een drama. Een netwerk van brede sloten (schuitvaarten) naar de stad komt op Zuid-Beveland tot stand. Ook buitenom kun je met een zeilboot naar Goes varen.

Na 1600 begint de aanleg van wegen, vooral op dijken of kronkelende kreekruigen. Van Bath tot Borssele kom je zo in de stad. Te voet, vaak bepakt en bezakt. Een enkeling, zoals de ambachtsheer, de welgestelde dorpling of de predikant, met een rijtuig. Arm- en kerkbesturen schouwen één keer per jaar hun onroerend goed, met paard en wagen, en meestal maken ze er een plezierritje van. Zo'n wagen gaat een Jan Plezier heten. Zo ontstaat het 'spelerijden'. Generaties autobezitters maken

later plezierritjes, een genot dat sterk afneemt als dit filerijden wordt.

In Goes worden rond 1900 nog complete rijtuigen gebouwd. Reparaties doen wagenmakers, smeden, hoefsmeden, leerbewerkers aan de rand van de stad. Allemaal laten ze hun sporen na in de bodem, die bij archeologisch onderzoek soms tevoorschijn komen.

Van doorgaande wegen is tot 1800 nog geen sprake. Wegen leiden dwars door dorpen en steden. Begin negentiende eeuw komt de Postweg van Yerseke naar het Sloe, eind jaren dertig de Nieuwe (nu Oude) Rijksweg van Bergen op Zoom naar Vlissingen en in 1975 is het Zeeuwse deel van de A58 klaar.

Al vóór 1900 is het eerste moderne vervoermiddel doorgedrongen tot Goes en omgeving: de fiets. S. van Strien start als eerste met een fietsenwinkel. Al snel volgt de 'stoomfiets', met motortje. Kort daarop doet ook de auto zijn intrede, en begint de verkoop van benzine.

Aankankelijk wurmen auto's zich nog naar de garages in de binnenstad, maar grotere bedrijven zoeken al snel de randen van het centrum op. Het aanbod aan automerken wordt zeker na de Tweede Wereldoorlog steeds groter. De

modellen worden beter en veranderen mee met de tijdgeest.

Straten van nieuwe wijken worden breder, zoals in Goes-Zuid. Het parkeren legt een groot beslag op de ruimte. Rond de stad worden de Ringbanen West en Oost uitgedacht. De aanleg begint vóór 1970, gelijk met die van de Ringbrug. Eind jaren 1960 verandert de visie op de auto. De wijk Goese Polder krijgt woonerven, wat stapvoets rijden voor auto's betekent. Ondertussen vindt schaalvergroting in de autobranche plaats. Middelgrote bedrijven groeien, kleine garages sluiten. De laatste vijftig jaar heeft deze ontwikkeling zich doorgezet, met uiteindelijk de 'car-village' op bedrijventerrein De Poel.

Dan vindt de oliecrisis van 1973 plaats. Arabische olieproducerende landen draaien de oliekraan naar het Westen dicht. Het gevolg is autoloze zondagen, verlaging van de maximumsnelheid en distributiebonnen voor benzine. Hoewel de crisis achteraf meevalt, schakelt de auto-industrie geleidelijk aan over op kleinere, zuinigere modellen. Auto's met elektromotoren zijn er dan nog niet, maar de ontwerpers gaan al in die richting denken.

