

Verhalen en artikelen uit de oude doos

Verleden en heden. Goede en Slechte tijden. Verhalen, herinneringen van toen en nu, willen wij opnieuw onder uw aandacht brengen. Bent u geïnteresseerd in de geschiedenis van Oosterhout, bezoekt u dan onze website: www.hkoosterhout.nl

Alle verhalen uit de oude doos zijn letterlijk overgenomen uit oude Oosterhoutse weekbladen. Voor elk verhaal is de datum waarop het verhaal is geschreven vermeld.

Uit het Kanton van donderdag 7 oktober 1965

STADSONTWIKKELING EIST VOORUITZIENDE BLIK

Openbaar vervoer onmisbaar voor leefbaarheid van binnenstad

Vooraf gedurende de laatste tien jaar is de intensiteit van het autoverkeer met dusdanige sprongen omhoog gegaan, dat zowel stedenbouwkundigen als de afdelingen voor stadsontwikkeling van de grote steden zich voor schier onoplosbare problemen zien gesteld.

Ons land staat daarin zeker niet alleen. De vraag die men zich overal ter wereld stelt ten opzichte van het verkeer in de grote steden is: moeten de particuliere auto's uit de binnensteden worden geweerd? Hierop is nauwelijks een bevredigend antwoord te geven. Het heeft er alle schijn van dat, zou men het particuliere vervoer en met name de auto uit het centrum van de stad weren, alle daar gesitueerde bedrijven er schade door zouden lijden. Dit klinkt geloofwaardig, in New York niettemin heeft men andere ervaringen. Deze stad heeft kans gezien om gedurende de periode van 1948-1956 zes en dertig procent meer auto's per dag te verwerken. Het is echter gebleken dat, indien men het de automobilisten gemakkelijker maakt het centrum per auto binnen te rijden het openbaar vervoer daalt. Daardoor bezochten in genoemd tijdbestek 375.000 mensen minder per dag het centraal liggende Manhattan. Het is nu eenmaal een feit, dat een autobus 2½ maal meer ruimte inneemt dan een personenauto, aldus „Het beste uit Reader's Digest" van September, doch dit vervoermiddel kan evenveel passagiers opnemen als vijf en dertig personenauto's.

Oosterhout

Oosterhout is New York niet. En de verkeersproblemen in Oosterhout zijn dan ook niet vergelijkbaar met die in New York of steden van een gelijkmatige of deze benaderende grootte. Oosterhout heeft echter wel zijn verkeersproblemen. En dat in grote mate. Nemen we slechts een zaterdag. Winkeldag. Tachtig procent van de bevolking zal naar schatting de vrije zaterdag kennen. Een dag dus alleen al daarom vragend om te winkelen. Houdt men daarbij rekening met de uitbetalingen van lonen kort voor die vrije dag, dan wordt de verklaarbaarheid tot winkelen nog groter. En neemt men aan dat er tal van mannen zijn, die hetzij omdat zij over het vervoermiddel „auto" beschikken en alleen al daarom als het ware zullen mee gaan winkelen, buiten beschouwing latend dat vele mannen het ook best gezellig vinden eens samen inkopen te gaan doen of zelfstandig speciale inkopen verzorgen, dan is het duidelijk, dat, ook in Oosterhout, zaterdag koopdag is.

Tenslotte tellen we daarbij op de aantrekkingskracht welke uitgeoefend wordt door de markt hier ter plaatse. Al deze factoren leiden ertoe, dat vooral op zaterdagvoormiddag, doch zich tot ver in de middag voortzettend, zij het misschien in iets mindere mate door het wegvallen van de markt, het centrum een enorme drukte heeft te verwerken.

Drukke van voetgangers, van fietsers en brommers en van automobielen. Het beweegt zich allemaal vooral door die enkele straten, welke het oude hart van Oosterhout bepalen. Voor de andere dagen geldt dit in veel mindere mate. Wel echter zien we op die dagen een toenemend mechanisch verkeer op ons afkomen: particuliere auto's bussen en... vrachtvervoer. Het laatste heeft enorme afmetingen

aangenomen en ten dele beweegt zich ook dat, ofschoon er andere wegen zijn, doorheen de nauwe binnenstad.

Dus weg ermee?

Evenmin als Reader's Digest kunnen wij of anderen zelfs voor onze kleine stad een antwoord geven dat **de** oplossing biedt. We zouden ons waarschijnlijk nog het beste kunnen richten naar het stads-reconstructieplan van Prof. Froger, dat reeds de goedkeuring verkreeg van het gemeentebestuur. Er zal op dat stadsplan, afhankelijk van het standpunt dat men inneemt of de belangen, die men heeft, ongetwijfeld een reeks van op- en aanmerkingen kunnen aanvoeren. En het is echt niet ondenkbaar, dat bepaalde op- en aanmerkingen in de toekomst zouden blijken zeer reëel van inhoud te zijn. Echter wat het uitgangspunt voor de verkeerssituatie betreft en de visie van de samensteller van het plan voor een oplossing ten deze, zal een ernstig bestuderen ervan aanleiding zijn tot een volledige instemming.

Deze oplossing gaat uit van de gedachte van goede invalswegen vanuit alle richtingen alle gericht op het oude hart van de stad. Al deze invalswegen buiten de stad met elkaar verbonden door een net van wegen, welke een belangrijke taak verkrijgen voor het doorgaande verkeer. Dit laatste blijft dus buiten de stad, terwijl het, waar nodig steeds rechtlijnig tot dicht bij het oude hart kan geraken.

Het eigenlijke centrum, winkelcentrum, gezien zowel in de huidige situatie als in de planning voor de toekomst, kan bij de opzet vrij gehouden worden van het mechanische verkeer, dat daardoor aantrekkelijk wordt voor voetgangers, en b.v. rijwielen. Toch blijft bij de opzet het benaderen van het centrum tot bijna of geheel vlakbij mogelijk dank zij bestaande en nieuwe parkeergelegenheden en dank zij ook aanvoermogelijkheden voor goederen voor de in het hart gevestigde bedrijven „langs de achterzijde". Waarschijnlijk is deze oplossing het meest of tenminste een van de meest belangrijke in het gehele reconstructieplan; tenminste voor een plaats als Oosterhout. Voor grotere plaatsen zullen daarop gerichte plannen dienen te worden opgezet.

De ontwikkeling van Oosterhout-stad met grote nieuwe woonwijken, ieder met eigen winkelcentra speciaal in de verbruikssector, sluiten het belang van een winkelcentrum in het oude hart van de stad allerminst uit. Ook al zou de behoefte in dat centrum aan winkels in dagelijkse verbruiksartikelen (de consumptieve sector) misschien kunnen afnemen doordat de nieuwe wijken juist in dit opzicht selfsupporting zijn, dan blijft behoefte bestaan, misschien zelfs juist ten gevolge daarvan, aan winkels van meer duurzame goederen. Of en in hoeverre daarbij toch weer aanwezigheid van consumptie leverende winkels een gunstige invloed op de aantrekkelijkheid van het centrum uitoefenen kan, is een vraagstuk apart.

Onderzoeken wijzen uit, dat winkelcentra, samengesteld uit leveringsbedrijven met goederen van de meest uiteenlopende soort een eigen aantrekkingskracht uitoefenen op de bewoners, en dat ook zullen blijven doen. Wel blijft het daarbij van belang, en dat in toenemende mate zelfs, dat zo'n centrum tot dichtbij kan worden benaderd met de moderne vervoersmiddelen, waarover ook particulieren in zoveel groter mate bezitters worden. Ze willen deze ook graag gebruiken.

In dit opzicht biedt het stadsreconstructieplan van Prof. Froger voor Oosterhout ruime kansen.

En we menen dat Prof. Froger in dit plan ook een profetische blik aan de dag legt voor wat betreft de uitbreidingsmogelijkheden van dat oude winkelcentrum. Ook al heeft het er de schijn van, dat aan een dergelijke uitbreiding geen behoefte bestaat — we denken maar aan de Arendstraat — dan menen wij, dat we daarbij teveel stilstaan bij het heden. Oosterhout is nog in volle ontwikkeling. Het inwonertal neemt nog voortdurend in belangrijke mate toe. De belangstelling vanuit kleinere omliggende plaatsen voor Oosterhout als winkelstad neemt zeker niet af.

Er is bij toename van de eigen bevolking en van de belangstelling van buitenaf ongetwijfeld in de toekomst — en dan bedoeld als de toekomst verder dan tien jaren b.v. gezien, ongetwijfeld behoefte aan een groter aantal en groter assortiment van winkelbedrijven in de binnenstad. Wordt met de mogelijkheid van vestiging daarvan niet nu reeds rekening gehouden, nu men de binnenstad wil gaan „fatsoeneren" met enerzijds behoud van het oude en anderzijds aanpassing aan de andere tijd, dan grendelt men voor de toekomst de uitbreidingswegen als winkelcentrum af. En juist daarmee zou men wel eens de volledige aantrekkelijkheid van dat winkelcentrum kunnen afsnijden, want andere

plaatsen, op een afstand, die steeds minder gaat betekenen, staan evenmin bij deze ontwikkeling stil en zullen zich de kans niet laten ontnemen om te bieden wat Oosterhout dan niet meer in voor dan geldende normen in voldoende mate te bieden heeft.

Gezien de vele heel vele jaren welke nodig zullen zijn om het stadsplan te realiseren mag worden verwacht, dat de behoefte aan uitbreiding van het winkelcentrum niet zoveel achterblijven zal met de uitvoering van de mogelijkheden daartoe en de aantrekkingskracht ervan mede dank zij de goede bereikbaarheid. (FVW)