

Verhalen en artikelen uit de oude doos

## **VERKEERSRSMIDDELEN ONTSIEREN ONZE STAD**

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](http://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 20 oktober 1966

## **VERKEERSRSMIDDELEN ONTSIEREN ONZE STAD**

Meer parkeergelegenheid. Hoe vaak vernemen we het in onze tijd. In de openbare raadsvergaderingen is het al jaren regelmatig onderwerp van gedachten wisseling, van verlangens.

Terecht. De toename van particuliere verkeersmiddelen is niet meer af te remmen. Voorspellingen richten zich op een beeld, waarbij tenminste op iedere twee gezinnen een auto beschikbaar zal zijn. En wanneer we dan daartegenover zien, dat bij een jaarlijkse woningtoename van enkele honderden, alleen al in onze plaats, slechte een toename aan garages bestaat van enkele tientallen; en dat dit reeds jaren zo voortgaat, terwijl de oudere huizen evenmin overwegend garageruimte ter beschikking hebben, dan vraagt het niet zo heel veel inspanning zich een voorstelling te maken van het straatbeeld over een jaar of tien.

Dat wordt al heel gemakkelijk gemaakt door het beeld, dat zich nu reeds aan ons opdringt. Door de welhaast onmogelijke situatie in vele straten nu, op dit moment.

De overheid tracht tenminste voor wat het verkeer betreft dusdanige maatregelen te nemen, dat dit, zij het ten koste vaak van ingewikkelde manipulaties en kunst- en vliegwerk-handigheid van bestuurders, tenminste nog doorgang kan vinden. Nog, maar op de duur zal dit ook niet meer mogelijk zijn, wanneer niet drastisch ingegrepen wordt.

### **De situatie nu**

Straat aan straat zien we bijna dagelijks het aantal voor de woningen geparkeerde auto's toenemen. Over tien jaren zullen de meeste straten tekort komen aan lengte om alle particuliere auto's — we beperken ons hiertoe — een plaatsje te bieden. Het zal er dan om gaan wie het eerst komt, heeft plaats. De ander zal moeten zien elders zijn auto onder te brengen. Maar ook „elders" hetzelfde beeld: volle straten. Dit beeld wordt temeer een probleem, door de noodzakelijkheid van parkeerverboden voor een straatzijde, een noodzakelijkheid, welke feitelijk voor veel meer straten geldt dan voorlopig in de maatregelen opgenomen zijn. Vooral in nieuwe wijken met vrij smalle zijstraten, waar geen parkeerverbod geldt, is het regelmatig voor passerende automobilisten geheel of bijna onmogelijk om er nog tussen de aan beide straatzijden geparkeerde wagens doorheen te geraken; dit laatste temeer, waar 't kleinere of grotere vrachtwagens betreft. De laatste passeren, vaak eerst laat in de avond, heel laat soms, en de chauffeurs zien, zich dan vaak gedwongen door luid claxonneren de aandacht te trekken van de soms al slapende eigenaren van geparkeerde auto's die de doorgang voor zijn wagen belemmeren.

Waar even gelegenheid zich voordoet zal de overheid vaak trachten ruimte te maken voor het parkeren van auto's. Door afbraak ontstane open plaatsen, voor bebouwing bestemde ruimten, zolang die bebouwing nog geen doorgang vindt; en bestaande openbare pleinen krijgen een parkeerbestemming. Ten koste van het beeld van de stad. Ten koste ook van de bestemming van deze

pleinen, die toch in opzet als ontmoetingsgelegenheden hun bestaan kregen, ontmoetingsgelegenheden voor de voetgangers.

De stad, het hart vooral van de stad, verloor reeds lang zijn bestemming: de inwoners ruimte voor doorgang en ontmoeting te verschaffen. De stad werd reeds lang opgeofferd aan het verkeer. En de mensen van de stad zoeken terecht elders de hun ontnomen gelegenheid om tot rust te komen. Die vinden ze niet meer in de stad.

### **De toekomst**

Er is een reconstructieplan voor de binnenstad Oosterhout. Het zal bekend zijn, dat ondanks de goedkeuring aan dat plan verleend door de Raad, er in de latere gedachten wisselingen nogal wat kritiek en bezwaren tegen werden aangevoerd. Waarschijnlijk terecht, ondanks de brede visie, welke blijft bij de ontwerper ervan. De kritiek geldt dan ook niet vooral de grote lijnen, de algehele planning, alswel onderdelen ervan.

Dat plan voorziet, wat betreft het verkeer, in voorzieningen, waarbij de stadskern zoveel mogelijk het snelverkeer aan zich ziet voorbijgaan. Langs een ring van wegen en straten zal dat hart tot vrij kort te benaderen zijn, doch zo, dat het echte oude hart daarvan geen of slechts zeer geringe hinder ondervindt. Het herkrijgt daarbij zijn oorspronkelijke bestemming: de mensen, de inwoners ruimte en rust geven; verblijfplaats zijn voor de bewoners. Dat is nu zeker niet. Nu zal men er slechts doorheen gaan, zo snel mogelijk liefst, omdat de rust er ontbreekt.

Maar wat dan met, voor wat Oosterhout betreft, de Markt en de Heuvel?

Zullen zij, noodgedwongen wellicht, dienst moeten blijven doen als parkeerruimte? Goed beschouwd is dat een schande. Echter zonder dat daarbij aan iemand schuld kan worden toegekend: De snelle ontwikkeling van de jongste tijd op vervoersgebied heeft allen, tegelijk verrast en belaagd.

Maar dat een Heuvel en een Markt als parkeerruimten moeten worden gebruikt dient gezien te worden in het licht van het gezegde van Prof. Froger, dezelfde die het reconstructieplan voor Oosterhout samenstelde; hij noemde meerdere malen de Oosterhoutse Heuvel het schoonste plein van ons land. Zal hij dat ook, nu zeggen, op dit moment, nu diezelfde Heuvel dagelijks vol staat met auto's? Wat rest dan van die schoonheid?

Is het niet vreselijk jammer, dat die Heuvel, en dat geldt evenzo voor de Markt, dermate ontsierd wordt? Konden deze beiden niet teruggebracht worden tot hun oorspronkelijke functies: ontmoetingsgelegenheden voor de inwoners, ongestoords en met die verkwikkende rust, waaraan we juist nu zo zeer behoefte hebben.

Het is zoveel als een opgedrongen situatie. Niemand heeft een dergelijke vervoersontwikkeling kunnen voorzien. En bij alle stedelijke uitbreidingsplannen werd daarmee dan ook geen rekening gehouden. En dat geschiedt momenteel nog niet, ofschoon men nu toch wel gronden voldoende heeft om dat wel te doen.

### **Een enkel voorbeeld: Oosterheide.**

Een wijk, waar binnen enkele jaren 1500 woningen zullen staan. Hoe groot zal daar straks het aantal auto's zijn? Waar zullen die ruimte verkrijgen? Moeten die ook weer bijna ieder straatbeeld gaan ontsieren? Wordt er voldoende, echt voldoende ruimte behouden waar deze auto's, zonder dat ze tenminste iedere straat van de gehele woonwijk ontsieren, toch voldoende dicht bij huis kunnen worden geparkeerd? Ook dan, bijeen op grotere ruimten, zal het weinig sierend zijn, maar dergelijke parkeerplaatsen zouden toch met een beetje goede markering door groen, minder behoeven te ontsieren dan het straat aan straat, auto aan auto laten plaatsen, terwijl bovendien het verkeer in grote mate gediend wordt.

Hier speelt ook nog een ander facet: speelruimte voor de jeugd. De trottoirs, mits niet te smal, dienen zeer vaak, speciaal in nieuwe woonwijken, als speelterrein voor de jeugd, vooral de echt jongeren, die

daar door hun moeders in hun spel kunnen worden gevolgd. Het is die kleintjes een veilig gevoel hun huis en hun moeder vlakbij te weten.

De aantrekkelijkheid van die spelgelegenheid evenwel wordt aanmerkelijk verlaagd door al die geparkeerde wagens. We spreken dan maar niet van het aantrekkelijke van het uitzicht van de bewoners zelf, ook al wordt dat geremd door hun eigen auto.

Het zijn, zomaar terloops samengevat, enkele aspecten van het verkeers- en parkeerprobleem. Aspecten, waarbij men zich eens even zou moeten kunnen verplaatsen naar een stad als b.v. Venetië. Venetië? vraagt u. Ja. Bijvoorbeeld. Bij alle verkeer te water en bij ook daar de niet te weren vooruitgang van gemotoriseerde verkeersmiddelen te land, heeft men de stad, en vooral de stadspijnen voor de mensen weten te behouden.

Of men zou eens moeten gaan zien naar die nieuwe stad Cumbernauld in Schotland. Bij de opzet van deze totaal nieuwe stad hanteert men als uitgangspunt: absolute scheiding tussen voetgangers en gemotoriseerd verkeer. Twee tegenstellingen: een heel oude en een totaal nieuwe stad. En toch beiden de verwerkelijking van de idee: bewaar de stad voor de mensen, opdat die daar de rust kunnen vinden in een ongestoord verblijf en ontmoeting, waaraan wij juist nu zozeer behoefte hebben.

Daarom ook zou het de moeite lonen, voor zover dat nog mogelijk is: ten eerste Markt en Heuvel hun oorspronkelijke bestemming terug te geven; vervolgens 't straatbeeld niet meer dan absoluut onvermijdelijk is te ontsieren en aan zijn bestemming als woonstraat te onttrekken.

Beiden ook al worden velen daarbij gedwongen enkele tientallen meters, misschien soms enkele honderden meters te voet af te leggen. Bij alle haast, waarin wij leven, waaraan we ons gewend hebben, kan zelfs dat laatste ieder van ons hoogstens ten goede komen. We zullen er niet korter om leven, noch minder gelukkig. (FVW)