

Verhalen en artikelen uit de oude doos

Oosterhoutse middenstand met neus op winkelcentrum

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 5 november 1964

Oosterhoutse middenstand met neus op winkelcentrum

Komplan totaal uit de doeken

Een zaal vol middenstanders uit Oosterhout was het onmiddellijk aansprekende bewijs voor de belangstelling, welke bestaat voor het reconstructieplan Oosterhout-stad, dat maandagavond jl. uit de doeken zou worden gedaan. De geestelijke vader van dit plan — en van al die andere „uitbreidings“-plannen rondom de stad — Prof. Ir. Froger heeft op de hem eigen wijze een aansprekend en verduidelijkend inzicht verschaft en ongetwijfeld volledig voldaan aan wat de aanwezigen verwacht hadden.

In no. 36 (september 1964) van Economische Publikatie van de Nederlandse Middenstandsbank n.v., lezen wij op bladzijde 18 e.v. onder het hoofd „Stadscentrum“ het volgende: Het Stadscentrum bestaat uit een concentratie van winkels, voornamelijk bestaande uit verkooppunten van duurzame en gespecialiseerde goederen, die de ruimst denkbare vergelijkingsmogelijkheid biedt van kwaliteiten en prijzen voor de gehele stedelijke agglomeratie. Ten aanzien van het stadscentrum zouden uiteraard eisen gesteld moeten worden wat de ligging betreft. O.m. zou het gewenst zijn dat het stadscentrum zo centraal mogelijk in een bevolkings-agglomeratie zou zijn gesitueerd, daarenboven zou het makkelijk bereikbaar moeten zijn en ruime parkeergelegenheid moeten bieden. Behoudens enige uitzonderingsgevallen zoals b.v. de ontworpen satellietsteden in de randstad Holland of enige kleine gemeenten die in korte tijd van dorp tot stad kunnen uitgroeien, zullen de aan het stadscentrum te stellen eisen voorlopig wel vrome wensen blijven. Vernietiging van de aldaar in het detailhandelsapparaat gedane investeringen lijkt economisch totaal onverantwoord en hoogstens zal er sprake kunnen zijn van zo goed mogelijke verbeteringen door middel van saneringsplannen. Maar deze saneringen zullen dan ook terdege moeten worden aangepakt willen de binnensteden hun functie van verzorgingskern kunnen behouden.

Deze korte beschrijving — een heel klein stukje van een bijzonder interessante uitgave — kon welhaast door Prof. Froger geschreven zijn. Op zogoed als elk van de hierin samengevatte aspecten van een modern stadscentrum (tegenover stadsdeelcentrum, wijkcentrum of buurtcentrum) heeft Prof. Froger maandagavond in het kader van toelichting van het reconstructieplan voor Oosterhout-centrum zijn mening gegeven en dat op dusdanige wijze, dat hieraan bijna vanzelfsprekend vooraf moest gaan een stukje geschiedenis als inleiding tot

modern stadscentrum als winkelcentrum. Zonder geweldpleging; niet zonder een ver vooruitzien en nog minder zonder een op ervaring steunend begrip voor de werkelijkheid.

Oude stad

Bij de aanvang van zijn uiteenzetting, waarbij hij de bijzondere plaats van dit Komplan in de totale ruimtelijke ontwikkeling van de plaats tekende door het als een hoogtepunt aan te duiden, gaf spreker een korte schets over het begrip „stad" in de oudere tijden.

Oosterhout heeft niet, zo lichtte hij toe, deze natuurlijke erkenning en ontwikkeling tot stad gekend. Toch dankt het in zekere zin, door de verheffing tot stad onder Koning Lodewijk Napoleon, deze rechten aan een ontwikkeling over brede fronten waarbij de vrije burgerijbegrippen in de Franse Revolutie een stormachtige ontwikkeling beleefden en zijn blijven doorwerken. En ook in zijn ontwikkeling tot in de eerste decennia van deze eeuw bleef Oosterhout gehandicapt door het ontbreken van voorwaarden, welke bij andere veel oudere steden deze ontwikkeling hebben beïnvloed en gekenmerkt: Zoals de ligging op belangrijke knooppunten van wegen als verzamelcentrum van mensen en goederen, die elkaar daar vonden en tot handelen kwamen. Oosterhout miste b.v. ook de aansluiting op het spoorweginet in latere tijden en eerst de aanleg van het Wilhelmina-kanaal betekende zoveel als een begin van losmaken uit een onmiskenbaar isolement.

Er was evenwel een tijd nodig, waarin Oosterhout in grote mate zou worden opgenomen in een ontwikkelingsplan van grote verkeerswegen om zelf hierbij te kunnen aansluiten en aantrekkelijk te worden voor b.v. vestiging van industrieën.

Het is de grote verdienste geweest, en nog steeds, van het gemeentebestuur, dat het de aanhaking van Oosterhout op het nieuwe wegenplan vanaf de eerste tekenen welke daarop wezen, heeft begrepen en bevorderd niet alleen, maar daarmee als het ware „de boer op is gegaan" om er wijde bekendheid aan te geven en de aantrekkelijkheid ervan in industriële kringen aan- te prijzen en duidelijk te maken.

En dat heeft rijk succes opgeleverd. Men begreep hoe het hier worden zou. En Oosterhout beleefde 'n bijna stormachtige ontwikkeling en kreeg een aantal uitbreidingsplannen, welke daarbij aansloten.

Stadscentrum

Prof. Froger, aangetrokken voor de tekening van deze ontwikkeling, ging in eerste instantie uit van de gedachte het oude centrum toch vooral als echt centrum te behouden. En zijn gedachten gingen uit naar een ontwikkeling in noordelijke richting. De oude St. Jan zou metterdaad centraal blijven liggen.

Het kon niet.

Agrarische belangen drongen hem en het gemeentebestuur in andere richtingen met minder kostbare grond.

Zo ontstond een stadsbeeld, waarbij het oude centrum naar drie zijden werd uitgebreid tot naar het zuiden zelfs tot ver over het kanaal.

Daarbij bleef het oog erop gericht het stadsgedeelte als het ware in te klemmen in een net van wegen, hoofdwegen eromheen met talrijke toegangswegen daar vandaan, welke tot binnen het hart zouden reiken.

We schreven daarover vorige week uitvoerig.

Winkelcentrum

Wanneer de realisering van al deze uitbreidingen en wegevoorzieningen daarbinnen, gericht op de eigenlijke oude kern alle tenminste administratief — en in grote mate ook werkelijk — gereed zijn, dan komt die kern zelf aan de orde: Het oude hart van Oosterhout met als duidelijk afgetekend winkelhart: Leijzenhoek, Markt, Kerkstraat, en later verderop, een grootwinkelbedrijf.

Het Komplan, zo lichtte spreker toe, was er op gericht enerzijds aan te sluiten bij zoveel mogelijk behoud van het oude waardevolle; o.a. het onmiskenbare winkelcentrum; en anderzijds eveneens aan te sluiten bij het onmiskenbare grootwinkelbedrijf met de aantrekkingskracht daaraan verbonden.

Omdat Middenstand en Warenhuis elkaar nodig hebben voor een gezonde ontplooiing beiderzijds, moest gezocht worden naar een tot elkaar brengen van beiden; eventueel zelfs een accentuering ervan door de mogelijkheid open te laten voor nog een enkel grootwinkelbedrijf ter ondersteuning van de middenstandsbedrijven.

Het eerste was alleen maar mogelijk — omdat de prachtige Heuvel zijn karakter verdient te behouden — via een doortrekken van Arendstraat met aansluiting (en tevens afsluiting) via Gasstraat op het grootwinkelbedrijf aan de Bredaseweg.

Tot Vlakbij

Maar, een stadswinkelcentrum moet aantrekkelijk zijn ook op andere wijze dan b.v. „zoveel mogelijk artikelen van goede kwaliteit en in grote verscheidenheid tegen concurrerende prijzen”.

De afstand bv. Niet letterlijk, omdat de betekenis daarvan door andere factoren kan worden gecompenseerd, maar wel in die zin, dat het winkelcentrum „tot vlakbij” bereikbaar moet zijn ook voor het moderne verkeer. En daarbij sluit aan: ruime parkeergelegenheid in die onmiddellijke nabijheid.

Zoals we reeds schreven: Oosterhout is als het ware gevat binnen een rechthoek van randwegen, aansluitend op hoofdverkeerswegen in alle richtingen—van-waaruit bijna parallelsgewijs zeer vele zijwegen en straten als vertakkingen tot binnen het hart geraken. Tot binnen het hart.

Maar dan wordt net weer even geweld gedaan aan een andere belangrijke factor om een winkelcentrum aantrekkelijk te maken: de rust. Wanneer het snelverkeer en vrachtvervoer voor aanvoer van winkelgoederen tot binnen dat winkelcentrum toegang blijft behouden, dan is winkelen minder aantrekkelijk.

Verkeersmaatregelen enerzijds maar vooral ook mogelijkheden om zonder in het winkelcentrum zelf binnen te dringen toch tot vlakbij te geraken, zullen daarvoor nodig zijn. Voor wat de laatste betreft zijn in het Komplan correcties op het stratenplan toegepast, terwijl de voorziening van goederen bijna overal mogelijk werd gemaakt door het opengooien van binnenruimten tussen de winkel- en (aansluitende) woonblokken, zodat bevoorrading bijna steeds langs achter mogelijk wordt.

Het is duidelijk, dat Prof. Froger bij het ontwerpen van dit Komplan vooral van twee gedachten uitgegaan is: — Behoud van zoveel mogelijk van 't goede oude. — Bevordering van een winkelcentrum als stadscentrum met economisch gezonde kansen voor de ondernemers. Of, zoals de heer Van Bekhoven het in zijn slotwoord zei: Dit plan is erop gericht om het leven in de stad aangenaam te maken zowel als om de middenstander kansen te bieden voor een goed bestaan. (FVW)