

DE JAREN ZESTIG WIJK (8): AUTO'S EN GARAGES IN HET GELID

Auteur: Martin Liebrechts, d.d. 3 mei 2011

De achterliggende gedachten

In het boek 'Eindhoven, stadsontwikkeling 1900-1960' geeft Piet Beekman een samenvatting van een artikelenserie van Eindhovense architecten, verschenen in 1947 in het Eindhovens Dagblad (1).

In dit kader haal ik hier enkele quotes uit:

- *De hemel beware de komende generatie van de last van etagewoningen. Geen stapelmensen in stapelwoningen.*
- *En zo – gestapelde bouw in de stadskern en rustige lage bebouwing van de woonwijken – wordt de verveling vermeden, die nu zo drukkend op Eindhoven rust.*
- *Qua woningtype pleit men voor eengezinswoningen met een slaapverdieping, die volledig is opgeschaald, en een kap. Want dit type huis is immers sterk verankerd in de woonzeden in deze omgeving.*
- *Woon-, eet- en kookkeuken typeren de woonzeden, maar men is het niet eens met deze grote keukens: 'Weg met de woonkeuken!'. De woonkeuken is meer op zijn plaats in landelijke gebieden en men valt in een woonkeuken gauw terug 'in minder goede maaltijdgewoonten...met de pan op tafel'. Men dient te eten in de woonkamer.*

Verder wordt in hetzelfde boek aangegeven dat de stadsuitbreiding in Eindhoven moest aansluiten op de eenheid van een parochie. Of zoals destijds verwoord werd:

De Wijkgedachte zal in Eindhoven – als in elke Brabantse stad – haar uitgangspunten in de parochie vinden. Van kerkelijke zijde streeft men naar kerken voor ca. 5.000 gelovigen. Aangezien wij in Eindhoven kunnen rekenen, dat ± 80% van de bevolking rooms-katholiek is, zal dus de omvang van een parochie op ± 6.000 personen kunnen worden gesteld.

Deze benadering heeft ertoe geleid dat de wijkgedachte in de Eindhovense stedenbouw een totaal andere vorm heeft gekregen dan de stadsuitbreiding van steden in het westen van Nederland. Wijken, resp. buurten hebben en kleinere omvang.

Ook de visie op de parkeerbehoefte anno jaren vijftig, toen de plannen voor de jaren zestig wijken werden ontwikkeld, is beperkt. Voor parkeren werd gerekend op 1 auto op 8 arbeiderswoningen en 1 auto op 3 middenstandswoningen (1). Dus minder dan 0,2 auto per woning.

Deze terugblik is bedoeld om te laten zien dat de oorspronkelijke ideeën achter de fysieke woonomgeving totaal achterhaald zijn, maar dat de omgeving er nog steeds staat en functioneert. Deze kennis kan helpen om opnieuw naar de zwakke en sterke kanten van de huidige wijken te kijken en wat resteert, is de fysieke structuur in een nieuwe maatschappelijke context. Uiteindelijk is het oorspronkelijke organisatieprincipe verdwenen (de kerk).



Het veranderende autogebruik

Oorspronkelijk zijn de wijken gebouwd met een beperkt autogebruik. De gehanteerde norm bedroeg dus rond 1960 nog 0,2 auto per woning, gezien de sociale samenstelling van de wijken. Relatief veel arbeiderswoningen, wat uiteindelijk ook heeft geleid tot de grote omvang van sociale huurwoningen anno 2011 (meer dan 70 procent) (2).

Het autogebruik is sinds de jaren zestig zeer sterk toegenomen. Als we er vanuit gaan dat de periode tussen de definitieve stedenbouwkundige plannen en realisatie van de wijk toch ca. tien jaar zal hebben bedragen, dan is 1955 het ijkjaar (3). Op dat moment lag het gemiddelde autogebruik beneden 0,2 auto per woning. Nu, ruim vijftig jaar later, bedraagt het bijna 1,2 landelijk en voor de jaren zestig wijken 0,9 auto per woning.

In die zin zijn de straten uit de jaren zestig wijken structureel qua karakter gewijzigd. Wat ooit bedoeld was als woonstraat, is nu verworpen tot parkeerstraat/-plaats. De oorspronkelijke straten waren vormgegeven als gemeenschappelijke buitenruimten en zijn nu van niemand meer. De oorspronkelijke gemeenschappelijkheid en wijkgerichtheid zijn verdwenen. We zullen opnieuw naar de fysieke kwaliteit van deze buitenruimten moeten kijken, los van toekomstvoorspellingen en/of paternalisme. We zullen ernaar moeten kijken vanuit de traditie van het wonen en mogen niet vervallen in nieuwe, normatieve opvattingen (wat zou moeten).



De continuïteit van het wonen

In principe zijn de wijken uit de jaren zestig prima woonwijken. Ruim van opzet, minder dan 30 woningen per hectare en groen dat zijn waarde bewezen heeft. Maar soms mist het iets. Grote parken ontbreken, omdat het groen verspreid ofwel gedemocratiseerd is. Lanen, die een wijk structuur geven, zijn er niet, omdat er een sterk streven naar gelijkheid bestond.

In principe was iedereen blij als er een woning was. Het gevolg is dat de normen van de overheid de structurerende elementen zijn geworden: een perceelgrootte van 150 m², een bruto vloeroppervlakte van de begane grond van 50 m² en een voortuin. Zelfs de garages die aangebracht zijn, staan in het gelid.

Het vraagstuk is groot, gezien de omvang van ruim 1 miljoen woningen, maar het antwoord zal bescheiden moeten zijn. Zoals iedereen weet, vraagt een bescheiden antwoord om veel studie en reflectie. Het is nu eenmaal veel moeilijker om als een chirurg te werk te gaan dan als een slager.

Bronnen

- (1) 'Eindhoven, stadsontwikkeling 1900-1960', Piet Beekman, Mierlo, 1982

In de wijk Mensfort te Eindhoven was de volgende samenstelling bedacht:

Type woning ↓	Eengezinswoningen (72,5%)	Meergezinswoningen (27,5%)	Totaal (100%)
Arbeiderswoningen	85%	55%	76,8%
Middenstandswoningen	9%	35%	16,2%
Rest woningen boven winkels e.d.	5%	--	3,5%
Bejaardenwoningen	1%	10%	3,5%
Totaal	100%	100%	100,0%

Dit leidt tot 0,16 auto per woning. Op dat moment zal het landelijk op ca. 0,25 auto per woning hebben gelegen.

- (2) 'Het imponerende groencasco en de 'lege' ruimte', Martin Liebrechts, kennisbank Bestaandewoningbouw.nl, mei 2011
- (3) De gemiddelde realisatietijd tussen het definitieve stedenbouwkundige plan en afronding bouw bedraagt voor de Vinex-locaties gemiddeld vijftien jaar