



Foto van flats in de Hoge Vucht langs de Doornboslaan. (ca. 1983) Om de woningnood te bestrijden kwamen er na de Tweede Wereldoorlog in hoog tempo nieuwe woonwijken rond het centrum van Breda met veel sociale woningbouw. In deze nieuwe woonwijken was veel aandacht voor openbaar groen. (Foto gemeente Breda, Voorlichting, collectie Stadsarchief Breda, id.nr. D19830060)

Breda vooruit. Stedelijke ontwikkeling als neerslag van de tijdgeest

door
Vincent Smit

Breda vooruit, de klokken luiden: dit is een regel van het Bredase volkslied. In deze uitgave is er veel aandacht voor de geschiedenis van de stedelijke ontwikkeling van Breda. In elk geval is de vooruitgang in inwoneraantal gemakkelijk te registreren: in de laatste honderddertig jaar groeide Breda van 18.000 naar 183.000 inwoners.

Breda is wel altijd een stad geweest. Zeker, in het verleden was Breda veel kleiner dan nu het geval is. Maar anders dan Eindhoven en Tilburg is in Breda geen stad ontstaan uit een fusie van dorpen. Hier is een kleine stad groter geworden en is stapsgewijs grondgebied van omliggende gemeenten toegevoegd aan de centrale gemeente Breda. Princenhage, Ginneken, Bavel, Prinsenbeek, Teteringen, Ulvenhout: al deze dorpen zijn (deel van de) stad geworden. Wie de verstedelijking in Nederland wil zien, kan goed gebruik maken van de casus Breda en omstreken.

Want het is honderdvijftig jaar geleden (1869-1871) dat de Vestingwet van kracht werd. De stadsmuren en de stadspoorten werden gesloopt en de stad kon nu ook naar buiten groeien. Na de Woningwet van 1901 konden ook in Breda woningbouwverenigingen opgericht worden. Nu is zo'n dertig procent van de woningen in deze stad een sociale huurwoning. Wie de doorontwikkeling van de woningvoorraad in Breda legt naast die van Nederland als geheel, ziet dat Breda behoorlijk in de pas loopt met het landelijke beeld.

Maar geldt dit patroon niet voor tal van zaken in de stedelijke ontwikkeling van Breda? Wie de Haagse Beemden onderzoekt, kan ook in Almere en Nieuwegein rondkijken. Wie de Heuvel wil kennen, kan in Nijmegen in Hatert en de Kolpingbuurt terecht. Hoge-Vuchtflets zijn ook in Tilburg Noord te bewonderen. En wie van cijfers houdt, zal getroffen worden door de constatering dat Breda doorgaans een procent van Nederland is: aantal inwoners, aantal huizen, aantal scholen en nog veel meer. Daarom is het zeer waarschijnlijk dat van de 70 miljard aan landelijke zorgkosten er 700 miljoen naar Breda gaan en dat van de hypotheekrenteaftrek van jaarlijks 10 miljard euro er 100 miljoen per jaar naar Bredase huizenbezitters gaat.

Of Breda nu bijzonder is of niet in de stedelijke ontwikkeling, er is genoeg reden om in deze uitgave nauwkeurig te kijken naar beleidskeuzes, naar historische omstandigheden op het terrein van de groei van de stad en de woningbouw hierbinnen. Hierbij – het kan niet anders – zijn enkele onderdelen meer belicht dan andere en krijgen bepaalde decenia meer aandacht dan andere. Globaal gezien zijn er in deze uitgave drie accenten te vinden:

- de eerste jaren na de Woningwet van 1901 en het ontstaan van Bredase woningbouwverenigingen (met een uitstapje naar Dongen op dit onderdeel);
- de naoorlogse groei van Breda in de jaren vijftig en zestig met beschouwingen over de wijk Heuvel en het Brabantpark;
- de naoorlogse stedelijke ontwikkeling met aandacht voor de cityring en de demping van de Haven alsmede een onderzoek naar de bepalende mensen en hun opvattingen die de naoorlogse stedelijke expansie vorm gaven.

In elk van deze drie onderdelen zijn memorabele zaken te vinden die ook vandaag nog volop het debat over stedelijke ontwikkeling domineren. Ik noem de volgende:

| DE WONINGBOUWVERENIGINGEN

Hierover is in deze uitgave veel te lezen bij Van Ierssel ('Van hollen der menschen naar het ontstaan van Bredase woningbouwverenigingen in het begin van de twintigste eeuw') en Van der Holst ('De eerste sociale woningbouw in Dongen. Idealen versus regelgeving'). Bij de ontstaansgeschiedenis van de woningbouwverenigingen in Breda valt op hoe lang de aanloop geweest is: ook in Breda moest eerst via onderzoek aangetoond worden hoe slecht en mensonterend de situatie was. Het was een neutrale vereniging tegen drankmisbruik die begin twintigste eeuw onderzoek deed in Breda, dit vanuit de overtuiging dat wie drankmisbruik wil bestrijden de woonsituatie moet aanpakken. Protestante notabelen richtten de NV Volkshuisvesting op, later volgden katholieke notabelen met Sint Joseph en daarna werd vanuit de SDAP-kring de Algemene Woningbouwvereniging Breda e.o. opgericht. Later nog ging de gemeente zelf woningen bouwen. Zichtbaar zijn de verzuiling alsmede de gerichtheid op de eigen kring en daarbinnen op de 'fatsoenlijke arbeider'. De woningen moesten wel netjes bewoond worden en het behangen van de muren was verboden uit angst voor wandluis. Feitelijk waren deze verenigingen zeer afhankelijk van het beleid van de lokale en landelijke overheid.

Overal in Nederland kwam de bouw van sociale huurwoningen traag op gang en toen dit eenmaal het geval was, viel de productie weer scherp terug. Eind jaren twintig en in de jaren dertig is er hoegenaamd niets gebouwd in de sociale huursector, niet in Nederland, niet in Breda. De groei van de sociale huursector in Breda kwam eerst na de Tweede Wereldoorlog op gang: Heuvel, Brabantpark, Linie-Doornbos, Hoge Vucht, Haagse Beemden. Ook in deze wijken is de betreffende tijdgeest zichtbaar: portiek-etageflats, hoogbouw, woonerven. Er was veel aandacht voor het behalen van de gewenste aantallen (woningnood als volksvijand nummer één). Waar gelegenheid tot bouwen was, werd gebouwd.

Ook vandaag zien we de afhankelijkheid van woningverenigingen van landelijke kaders en van lokale grondpolitiek bij de productie van sociale huurwoningen. Zij mogen dan wel van verenigingen omgetoverd zijn tot stichtingen, zij mogen zich na de verzelfstandiging in de jaren negentig profileren als moderne ondernemingen, evengoed als hun voorvaders zijn zij gebonden aan de koorden van mee- of tegenwerkende overheidskaders. Wel mag gezegd dat deze instellingen zich nu onttrokken hebben aan een marginale positie op de woningmarkt: zij beheren nu ongeveer een derde van de woningen in Neder-

land. Ook is de kwaliteit van de woningen enorm gestegen. Een arbeiderswoning die in 1901 in de Leuvenaar werd gesloopt was een geheel andere woning dan een in 2019 gesloopte woning in de Heuvel (Peutz-woningen in en rond de Nova Zemblastraat).

DE NAORLOGSE GROEI VAN BREDA

In de beschouwing van Lex Westerhuis ('Woonwijk de Heuvel, Bredase wederopbouw-wijk, karakteristiek voor de stedenbouw van M.J. Granpré Molière') leren we vooral de stedenbouwkundige keuzes kennen die bij de ontwikkeling van de wijk zijn gemaakt. Een groot deel van de Heuvel (zuidwest) is opgezet volgens de traditionele parochiegedachte. Het centrum van de wijk is het parochiecentrum met de kerk. De wijk heeft een besloten, dorpachtig karakter en een eigen voorzieningenniveau. Dit moet geborgenheid bieden tegen de gevaren van de grote stad, waarbij ontkerkelijking onmiddellijk wordt genoemd. Behalve dat het interessant is dat de katholieke religie hier zijn stempel drukte op de stedelijke ontwikkeling, mag ook genoemd worden dat de eerste jaren van de naoorlogse groei verlieten met zware sturing van de overheid. De rol van de overheid (planvorming, vergunningen, woningbouwcontingenten) was zeer sterk. Niemand in die tijd maakte er gewag van dat de markt met zijn wetten van vraag en aanbod het voortouw moest hebben. Het neoliberale denken was nog ver weg. Wordt nu het begrip 'maakbaarheid' wel eens verbonden met de (idealistische) jaren zeventig, hier blijkt dat eerder, in de jaren vijftig, een katholiek maakbaarheids geloof het beleid domineerde. Het heeft wijken opgeleverd die ook vandaag nog een belangrijke functie op de stedelijke woningmarkt vervullen met een hoog aandeel (sociale) huurwoningen. Nu deze wijken aan vernieuwing toe zijn, komt de vraag wat de identiteit van deze wijk is of wat deze idealiter zou mogen zijn, herhaaldelijk op. Maar een parochiewijk 2.0 laat zich niet eenvoudig uittekenen, omdat de tijden zijn veranderd.

Ook over de jaren vijftig en zestig gaat het artikel van Frans Gooskens ('Het Brabantplein; de ontwikkeling van een winkelcentrum uit de wederopbouwperiode, 1952-1987'). Bij de ontwikkeling van dit plein werden gedachten over modernisering manifest. Vrij naar de Rotterdamse Lijnbaan dacht men aan een modern winkelplein waarnaar ook winkels uit de Bredase binnenstad zouden verhuizen. Na diverse stagnaties en aanpassingen werd het plein in 1961 geopend. Door de vestiging van de bibliotheek en de bouw van de nabijgelegen Michaelkerk en (later) de komst van supermarkten van De Gruyter en Albert Heijn was er loop op het plein.

Ook vandaag zien we een zoektocht naar een hedendaagse invulling van kleine en grote winkelstrips. De schaalvergroting (woonboulevard), de webwinkels, de wijzigingen in de binnenstad (minder winkels, meer café's en restaurants) zetten al geruime tijd het verdienmodel van kleinere winkels in de dagelijkse levensbehoeften onder druk. De pleinen uit deze bouwperiode hebben nieuwe dragers nodig en die zijn niet altijd zomaar voorhanden. Wel hebben deze pleinen onverminderd hun ontmoetingsfunctie in de vorm van hangplekken van jongeren. Dit levert weer nieuwe en andere vragen op.

DE NAOORLOGSE STEDELIJKE ONTWIKKELING

In het artikel van Stefan Sweijen ('Het doorbraakplan en de cityring van Breda. De verkeersdoorbraken in de binnenstad en de dempingen van de Mark en de haven, 1920-1970') wordt een voor veel Bredanaars gevoelig punt aangesneden: de demping van de Haven in de jaren zestig en de bouw van een ondergrondse parkeergarage. Wie nu hierover gaat enquêteren, zal van velen horen dat het een historische blunder was. In 2007 ging de Haven weer open en verdween de parkeergarage. Het project van de demping stond niet op zichzelf, maar maakte deel uit van een omvattend project van nieuwe wegen voor het autoverkeer, voor bereikbaarheid van de binnenstad, van aansluiting van Breda op het nieuwe wegennet van geheel Nederland. De waardering voor de stedenbouwkundige kwaliteit van de Haven heeft in het jarenlange debat zeker wel een rol gespeeld, maar ook werd gesteld dat de Haven 'geen transportfunctie' meer had en ook dat er veel stankoverlast was. Het na veel touwtrekken genomen besluit tot demping van de Haven (met één stem verschil in de gemeenteraad) paste wel in de tijdgeest van modernisering, verkeersdoorbraken en autobereikbaarheid. In dit opzicht liep Breda dus weer mee in de landelijke trend zoals deze ook in Rotterdam, Tilburg en Eindhoven zichtbaar was.

Over de belangrijkste personen die de beslissingen namen bij de naoorlogse stedelijke expansie schrijft Peter van de Steenoven. Deze personen zijn de burgemeester, de directeur van de dienst Openbare Werken en enkele externe ingehuurde deskundigen. Getrouw werd de landelijke ontwikkeling gevolgd: wederopbouw met veel woningwetwoningen, door de gemeente gebouwd, later door woningbouwverenigingen, functionalisme met scheiding tussen wonen, werken, voorzieningen, verkeer en industrieel functioneel bouwen. Dit is duidelijk zichtbaar in de Hoge Vucht, zoals ook de switch naar kleinschaligheid, identiteit en woonerven in de Haagse Beemden zichtbaar is. Een stad laat zich lezen naar jaarringen en naar heersende ontwerpprincipes in bepaalde decennia. Dat deze in latere periodes niet meer als vanzelf corresponderen met nieuwe inzichten, met nieuwe opgaven, dat spreekt haast als vanzelf. Zoals alle steden moet Breda dus leren omgaan met keuzes uit het verleden die dagelijks zichtbaar zijn. Zeker interessant zou zijn te inventariseren welke plannen van weleer niet zijn doorgegaan. Een tentoonstelling 'Nooit gebouwd Breda', analoog aan de lopende tentoonstelling 'Nooit gebouwd Den Haag' zal veel bezoekers trekken.

BREDA TUSSEN VROEGER, NU EN LATER

In de laatste honderdvijftig jaar is Breda sterk gegroeid. Vooral in de wederopbouwperiode is het aantal woningen, wijken, verkeerswegen, voorzieningen, grondgebruik explosief gestegen. De stad heeft zich niet ontwikkeld tot één grote villawijk, maar staat evenmin in de top-tien van de armste steden. Wie de armste wijk van Breda wil plaatsen in een ranglijst van Tilburgse wijken, zal zien dat deze aldaar in de middenmoot staat. Zoals in alle steden van Nederland is de ruimtelijke segregatie naar welstand aanwijsbaar. Maar belangrijker dan een perfecte mix van inkomensgroepen over de wijken, is de vraag of er in de 'arme wijken' wel een goed leefklimaat is en of er ontplooiingskansen zijn voor de betreffende

wijkbewoners. Dit is niet als vanzelf het geval en het is in elk geval hard werken: voor de bewoners zelf, voor de maatschappelijke instellingen en voor de lokale overheid. Zeker wanneer er intussen ook nog veel andere opgaven voor de stad zijn: meer woningen bouwen, duurzaamheid en vergroenen, omgaan met vergrijzing van de bevolking, aansluiting bij de internationalisering.

De oude dominante krachten in de stad zijn in een ruststand terechtgekomen: de kerk, de klassieke regenten en notabelen, de grootindustriëlen, het leger. Nieuwe dominante krachten zijn aanwijsbaar: commerciële dienstverlening, de vrijetijdsindustrie en *citypromotie*, de internationale geldstromen, de wetten en kaders van Europese Unie en landsregering. We zagen dat Breda eerst een bescheiden stad was achter een omheining van stadspoorten. In de negentiende en twintigste eeuw kwam de grote bevolkingsgroei, in Nederland en in Breda. Deze werd aangejaagd door de industrie (de vele bedrijven), door het hoge geboortecijfer bij de (katholieke) ingezetenen en door de immigratie vanuit de kleinere gemeenten in de nabijheid.

Nu de eenentwintigste eeuw twee decennia oud is, lijkt het er meer en meer op dat er een nieuwe golf van groei aankomt. Dit zal niet zozeer zijn door een spectaculaire bevolkingsgroei (al zal er zeer waarschijnlijk de eerste decennia nog groei zijn), maar vooral door de verbinding van Breda met een omvangrijk stedelijk netwerk in binnen- en buitenland. Nederland, Benelux, Europa, de wereld: deze komen steeds dichterbij.

Koning Willem II had in de negentiende eeuw nog een halve dag nodig om van Rotterdam naar Breda te komen, nu brengt de trein de reiziger in 23 minuten daar. Breda wordt dus groter, jawel, maar ook kleiner – een stip in een verstedelijkt Europa. Hierdoor zal, graag of niet, de stad 'open' moeten zijn: voor huidige en voor nieuwe ingezetenen, voor de zachte en de harde *g*, voor *localo's* en voor *kosmopolito's*. De waarde van de gastvrijheid en de waarde van het goede leven ontleend aan de vaak genoemde Bourgondische cultuur zullen nodig zijn voor een inclusieve en uitnodigende stedelijke cultuur, die meer dan een gesloten ons-kent-ons-cultuur past bij de opgave om Breda in deze eeuw vooruit te laten komen. Breda vooruit.