

De suburbane zone rond Breda tussen 1870 en 1920

GERARD OTTEN

Rond 1880 werden de vestingwallen van Breda geslecht. Op de geslechte vestinggronden werd een nieuw stuk stad aangelegd, omgeven door een singelgracht. Buiten deze gracht ontwikkelde zich binnen enkele jaren een stedelijke bebouwing, die sterk vermengd was met elementen van het platteland. Vol verbazing zag de 19e-eeuwer de bouwblokken uit de grond rijzen. Men waande zich in Parijs, Brussel of in een grote Amerikaanse stad en vol geestdrift ging men de 20e eeuw binnen.

De suburbane zone omstreeks 1900 vormde een fascinerende experimentele fase, die opvalt door zaken die wij tegenwoordig aanduiden als functiemenging, flexibiliteit, zelfsturing en initiatief van de burger. Allemaal punten die hoog op de agenda staan binnen de hedendaagse ruimtelijke ordening. In dit artikel worden de ontwikkelingen rond Breda beschreven op een moment dat de overheid zich nog weinig bezig hield met de inrichting van de ruimte. Dit kan een bijdrage leveren aan de actuele discussie over de noodzaak van een al dan niet terugtrekkende overheid in de ruimtelijke ordening.

In de loop van de 19e en 20e eeuw breidden veel steden zich uit over het omringende platteland, gedeeltelijk in de vorm van los gerangschikte buitenwijken, gedeeltelijk in de vorm van tot stedelijke bebouwing uitgegroeide dorpen. Dit proces wordt aangeduid als suburbanisatie. Dolores Hayden (2003) beschreef dit voor de Amerikaanse steden en Alan A. Jackson (1991) deed hetzelfde voor Londen.

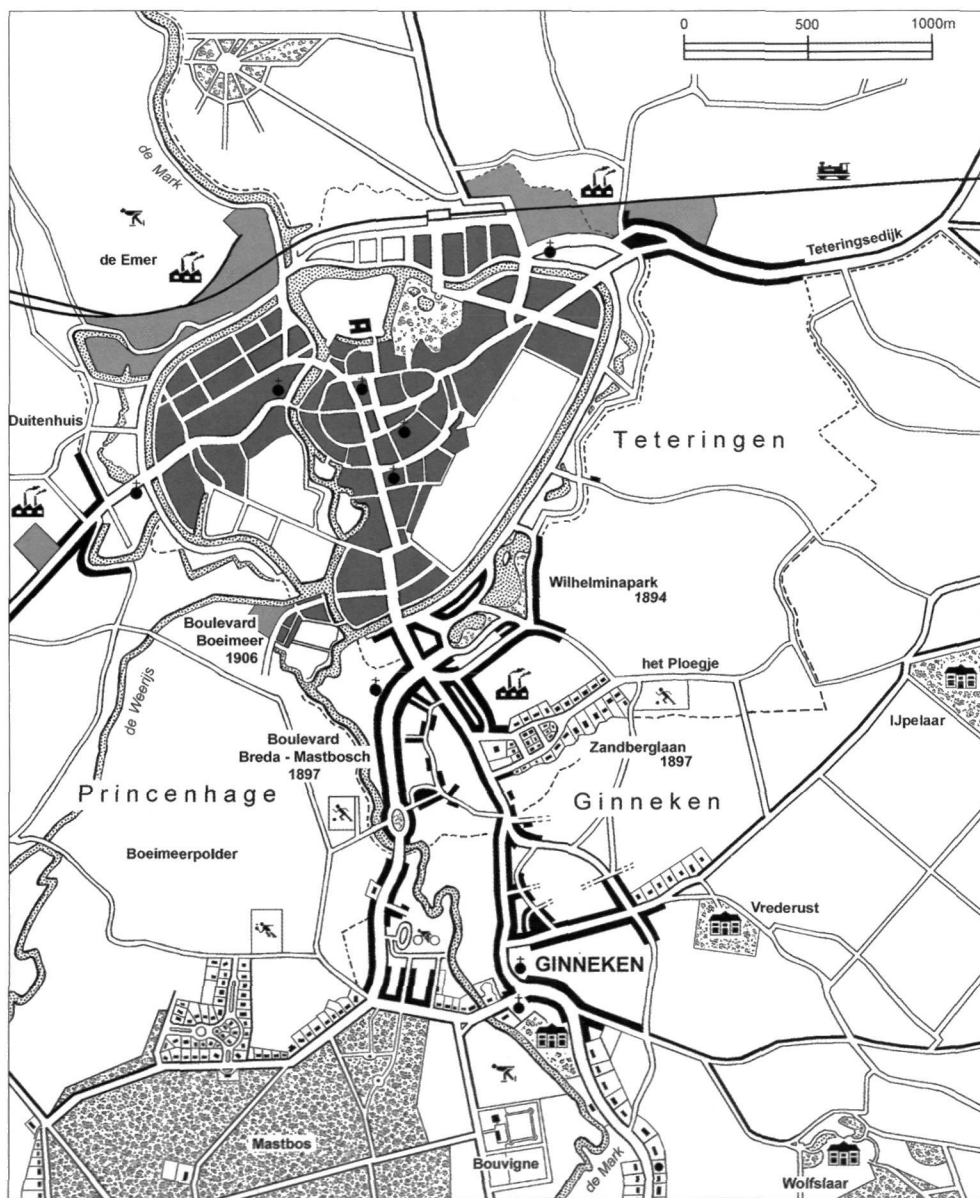
Al in het begin van de 19e eeuw lieten gezinnen uit de Amerikaanse middenklasse uit een verlangen naar groen en ruimte hun huizen bouwen aan de rand van de stad, in plaats van in het stadscentrum. Hayden duidt deze stadsranden aan als 'borderlands'. Rond 1850 ontstonden buiten de stad de eerste villaparken, 'picturesque enclaves'. De bewoners hiervan waren nog steeds afhankelijk van eigen vervoer. Niet lang daarna werden de eerste paardentramlijnen aangelegd en werd het platteland ontsloten voor grote groepen nieuwe bewoners. Enkele jaren voor 1890 werden in Amerika de eerste elektrische tramlijnen geopend en ontstonden grotere buitenwijken, nog verder weg van het stadscentrum, ook wel 'streetcar suburbs' genoemd. Rond Londen ontstonden 'railway suburbs', ontsloten door spoorlijnen. In Amerika werden de suburbs aangelegd in nauwe samen-

werking tussen tramwegmaatschappijen en onroerend-goedspeculanten. Rond Londen was echter van een dergelijke samenwerking geen sprake.

Omstreeks de Eerste Wereldoorlog gingen de ontwikkelingen in Amerika en Europa uiteen. In Noord-Amerika wordt het beeld van de verstedelijking tot op de dag van vandaag bepaald door uitgebreide suburbs, aan de lopende band geproduceerd door grote bouwmaatschappijen. In Engeland, Duitsland en Nederland echter greep de overheid in, geïnspireerd door de Engelse Tuinstadbeweging. In 1901 werd in Nederland de Woningwet aangenomen, die langzaam maar zeker het ruimtelijk beleid ging bepalen. De suburbanisatie in Nederland van vóór de Woningwet beschouwen we hier aan de hand van Breda.

BOSSEN, VILLA'S EN BOULEVARDS

Al in de 17e en 18e eeuw was Breda omringd door landgoederen en bossen (Leenders, 1999; Otten, 2000). Langs de toegangswegen, de Ginnekenweg uit het zuiden en de Haagweg uit het westen, lagen tuinen en koepeltjes van stedelingen en herbergen met kolfbanen en andere recreatieve voorzieningen. In de terminologie van Hayden kunnen we deze gebieden aanduiden



De suburbane zone rond Breda, circa 1910.

als 'borderlands'. Rond de stad werd veel tuinbouw bedreven, maar de hoveniers woonden binnen de wallen.

Aan het begin van de 19e eeuw omvatte de gemeente Breda alleen de vesting. Daar omheen lagen de grote plattelandsgemeenten: Ginneken, Princenhage en Teteringen. Vlak na de Belgische opstand, rond 1840, werden in de nabijheid

van de stad de eerste villa's gebouwd. De vesting was omgeven door de Verboden Kring, waarbinnen niet gebouwd mocht worden. Vlakbij, in Ginneken, bij de Duivelsbrug, werden verschillende villa's gebouwd, omgeven door grote tuinen (Otten, 2001). Hayden zou deze situatie aangeduid hebben als een 'picturesque enclave'. Rond de Duivelsbrug ontstond een arcadisch landschap. De rivier de Mark kronkelde zich door de weilanden en vanaf de Duivelsbrug had men een fraai uitzicht op de witte villa's tussen het groen.

In 1853 verkleinde een nieuwe Vestingwet de Verboden Kring. In Ginneken en Princenhage werden vervolgens flink wat villa's en herenhuizen gebouwd. Veel landhuizen, die voorheen alleen in de zomer werden bewoond, werden gesloopt en vervangen door permanent bewoonde huizen, omgeven door Engelse landschapsparken. Het landhuis Wolfslaar bijvoorbeeld werd in 1862 afgebroken en vervangen door een nieuw 'château', dat vanaf 1869 het

hele jaar door werd bewoond (Brekelmans, 1964). Door een grintweg of kolenweg was het verbonden met het netwerk van verharde wegen en daarmee met de stad.

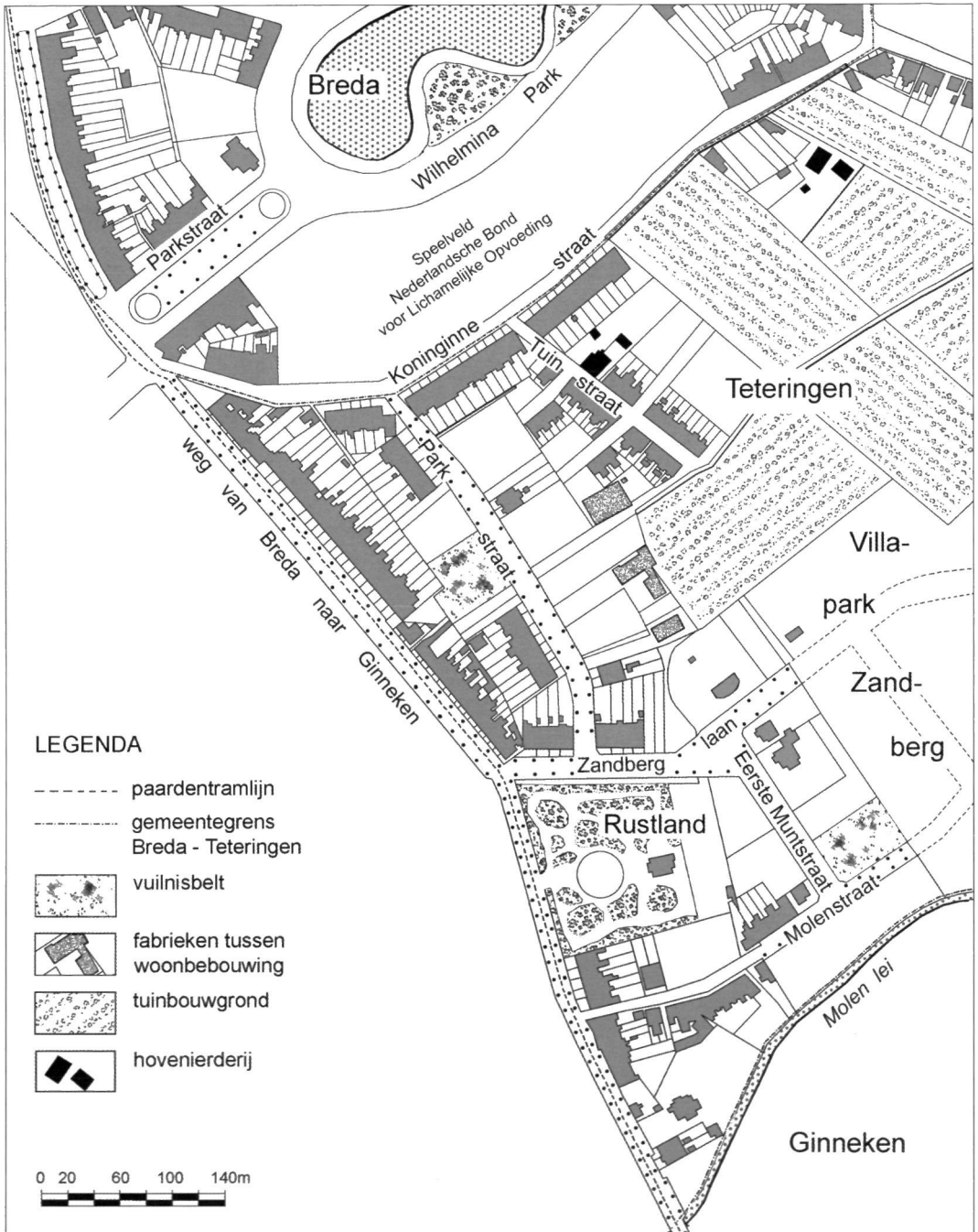
Tussen 1869 en 1881 werden de vestingwallen rondom Breda, die eigendom van het Rijk waren, geslecht (Otten, 1991). De nieuw gegraven singelgracht rondom de stad werd aan weerszijden met bomen beplant. Binnen de gracht werd een nieuw stratenplan aangelegd, ontworpen door de 'Ingenieur der Domeinen voor de Ontmanteling der Vestingen', de Arnhemse architect F.W. van Gendt. De straten hier werden aangelegd op een royaal profiel en waren beplant met bomen. Het Plan van Uitleg van Van Gendt bood echter blijkbaar niet voldoende ruimte, want al spoedig werden aan de belangrijke toegangswegen van Breda, de Ginnekenweg en de Haagweg, ook huizen gebouwd (Otten, 1992-1994 en 1993).

De zich ontwikkelende lintbebouwing langs de Ginnekenweg werd in 1884 ontsloten door een

De Boschlaan onder Ginneken, de huidige Burgemeester Kerstenslaan in Breda. De prentbriefkaart is afgestempeld in 1903. Rechts villa's en hotels. Langs de weg loopt een open sloot, waarin het afvalwater uitstroom-

de. Er is geen straatverlichting, maar verschillende eigenaren hadden naast de ingang van hun perceel zelf een lantaarn geplaatst. De paardentram is op weg naar Breda (Collectie Stadsarchief Breda).





De omgeving van de Teteringse Parkstraat bij Breda, circa 1910.

paardentramlijn. Bij de opening sprak de burge-meester van Ginneken, baron Van der Borch, de profetische woorden: 'Ginneken zal voor Breda wezen wat Ixelles voor Brussel is: eene voorstad of uitspanningsoord'. In 1887, werd de 'Vereeniging Ginneken tot bevordering van het Vreemdelingenverkeer' opgericht, één van de eerste VVV's in Nederland. De vereniging wilde niet alleen toeristen naar Ginneken en Breda trekken, maar ook welgestelden verleiden zich hier permanent te vestigen. De tramlijn die in 1890 geopend werd naar Princenhage en het Liesbos bracht ook hier een ontwikkeling op gang van huizenblokken, hotels en villa's (Ottens, 1999a).

Nadat verschillende wegen gevolgen waren met lintbebouwing werden er ook nieuwe wegen aangelegd (Ottens, 2000 en 2002). In 1892 gaf de Dienst der Domeinen opdracht aan de bekende Haarlemse tuinarchitect L.A. Springer een villapark te ontwerpen vlak buiten de singelgracht, nog juist op grondgebied van de gemeente Breda. Het Wilhelminapark werd opgeleverd in 1894. In 1897 werden twee grote projecten aanbesteed. De Boulevard Breda-Mastbosch (de huidige Baronielaan) werd aangelegd door de Bredasche Bouwgrond-Maat-

schappij en verbond de stad met het Mastbos (Ottens, 1997). De laan lag op grondgebied van de gemeenten Teteringen, Princenhage en Ginneken. In 1901 werd hier een tramlijn geopend. De Zandberglaan met zijn zijstraten (op Teterings grondgebied) werd aanbesteed door een consortium van particulieren, waaronder notaris De Roy van Zuidewijn (Ottens, 2003-2004). De bisschop van Breda ging met deze ontwikkeling mee en plande een kerk aan de nieuwe boulevard, de Heilig Hartkerk. In 1906 volgde de aanleg van de Boulevard Boeimeer, de huidige Balfortstraat en zijstraten, aangelegd door de Maatschappij Boeimeer (Ottens, 1997b). In de Amerikaanse terminologie van Hayden zijn dit 'streetcar suburbs'. Van een nauwe samenwerking tussen projectontwikkelaars en tramwegmaatschappijen, zoals in Amerika, was hier echter geen sprake.

De ozonwaterleiding en elektrische verlichtingscentrale van Ginneken aan de Ulvenhoutselaan, vlak na de opening in 1904. In 1905 ging het bedrijf al weer failliet. De bouwterreinen zijn nog niet bebouwd, maar het stedelijk transport strekt zich reeds tot hier uit (Collectie Stadsarchief Breda).



SPORTTERREINEN, FABRIEKEN EN ARBEIDERSWONINGEN

In de suburbane zone werden ook grootschalige voorzieningen aangelegd, zoals sportterreinen en begraafplaatsen. Vaak werden voetbalterreinen provisorisch ingericht op braakliggende bouwterreinen. Sportclubs probeerden een terrein te huren, zo dicht mogelijk bij de stad, maar, vanwege de kosten, nét buiten de zone waar werd gebouwd. Gebruikers en toeschouwers moesten te voet het terrein kunnen bereiken. Later ontstonden meer permanente voetbalterreinen met kleedkamers en tribunes en omgeven door een hek. De in 1912 opgerichte voetbalvereniging NAC nam in 1916 een nieuw terrein in gebruik bij de herberg het Ploegje, voorzien van een heuse tribune met ruim 150 zitplaatsen.

De aaneengesloten stedelijke bebouwing van Breda strekte zich uit tot aan het Mastbos. Deze bebouwing werd omgeven door een geleidelijk vervagende zone van villa's, villaatjes en landgoederen. Hier bevonden zich ook de vrijerslaantjes, waar de dienstbodes gingen wandelen met hun vrijer (T' Sas, 1907). Meisjes uit de betere klassen ontmoetten hun cadetten en adelborsten op de tennisbaan, de ijsbaan en op het bal (Tremille, vóór 1914; Ufkes, circa 1930). Binnen het geraamte van oude wegen en nieuwe boulevards bleven restanten liggen van het oude platteland (T' Sas, 1907 en 1960). Tussen de Ginnekenweg en de Baronielaan bevonden zich nog hovenierderijen en percelen tuinbouwgrond (Van Bilsen, 2003). De hoveniers bouwden op hun grond lange rijen arbeiderswoningen. Oude voetpaden ontwikkelden zich tot straten. Tussen de woonbebouwing in werden hier en daar ook fabrieken gebouwd. De weilanden langs de Mark achter de Baronielaan lagen te laag om er huizen te bouwen en bleven liggen als een enclave in de bebouwing. Fabrieken hadden veel oppervlakte nodig. De locatie moest bovendien goed ontsloten zijn voor het goederenverkeer te water en per spoor. Aan de noordzijde van de stad ontstond een

groot industriegebied bij de spoorlijn en de bevaarbare rivier de Mark. In 1872 werd de enorme Suikerfabriek gebouwd in de Emer onder de gemeente Princenhage, aan de Mark. Spoedig verzezen hier ook een marmierzagerij, verschillende timmerfabrieken en meerdere ijzergieterijen. Dit industrieterrein werd over de weg ontsloten door het jaagpad langs de Mark, dat eigendom was van de gemeente Breda. Jarenlang werden er telkens kleine verbeteringen aangebracht aan de weg langs de Mark op kosten en gedeeltelijk ook op de grond van de verschillende fabrieken. De huidige Markkade was een lappendeken van verhardingen, had een wisselende breedte en was gedeeltelijk eigendom van de aanpalende fabrieken.

Reeds in 1908 pleitte de Kamer van Koophandel voor een nieuw industrieterrein aan de oostzijde van de stad aan de spoorlijn en de bevaarbaar te maken Singelgracht.

Tussen de fabrieken legden ondernemers doodlopende straten aan, waaraan bouwgrond werd verkocht voor arbeiderswoningen. De Duitenhuisstraat (in de volksmond naar zijn eigenaar de Reet van Mermans genoemd) is nog een herinnering aan dit verleden (Dekkers, 1976; Otten, 1993). Het Coehoornstraatje, de Vinkenbuurt en de Klompengang bestaan allang niet meer.

WERELDVERBETERAARS

De overheid werd door deze ontwikkelingen overvallen. De betrokken gemeentebesturen lieten alles over aan het particulier initiatief en stelden alleen enkele randvoorwaarden. Toen de Bredasche Bouwgrond-Maatschappij in 1897 toestemming vroeg aan het gemeentebestuur van Teteringen om de Baronielaan te mogen aanleggen, vroeg de gemeenteraad zich in alle ernst af of een dergelijke toestemming wel vereist was. De bouwgrondmaatschappij mocht toch op haar eigen grond wel een weg aanleggen als zij daar zin in had? Belangrijkste uitgangspunt was dat de overheid zo weinig mogelijk investeringen hoefde te doen en dat de belastingen niet onnodig werden verhoogd. De Staat



De familie Straasheym wandelt op en zondagochtend in de jaren rond 1917 in de Eerste Muntstraat onder Teteringen. Trots toont de klerk der posterijen zijn pas verworven welvaart. De bestrating is al aangebracht. Trottoirs en verlichting ontbreken nog. Het braakliggende bouwterrein links is verhuurd aan een hovenier (Collectie Stadsarchief Breda).

der Nederlanden was wel betrokken als grondeigenaar, maar de Domeinen hadden alleen de financiële aspecten van de exploitatie van de bouwgrond in het oog. De acties van burgemeester Jonkheer Dommer van Poldersveldt van Princenhage voor villa-ontwikkeling in zijn gemeente waren bijna een particulier initiatief. Ze werden niet gesteund door zijn gemeenteraad. Het proces werd getrokken door wereldverbeteraars, idealisten, uitvinders en technici. Breda was, net als het Gooi, een uitwijkplaats voor prettig gestoorde lieden. Bepaalde personen, die hun schaapjes op het droge hadden en verder niets beters te doen hadden, probeerden tramlijnen en elektriciteitsvoorzieningen aan te leggen en Breda op te stoten in de vaart der volkeren. We laten een aantal van hen de revue passeren.

M.A. Kuytenbrouwer, die in 1883 de Ginneken-sche Tramweg-Maatschappij oprichtte, was ge-

pensioneerd majoor van de artillerie van het Oost-Indische leger (Otten, 1992-1994). Hij woonde aan zijn eigen tramlijn onder de gemeente Teteringen. Hij had de aspiraties van een Amerikaanse spoorwegbaron. Hij vroeg vele tramconcessies aan, die hij echter niet kon omzetten in werkelijke tramlijnen. Aan de lopende band schreef hij rekwesten om gas te verkrijgen aan de Ginnekenweg, straatverlichting, beter onderhoud van de weg, brandblusmiddelen en trottoirs. Hij had verder een hele stoet van nevenfuncties, zodanig dat hij spottend de burgemeester van Teteringen genoemd werd.

A.J. van Schermbek, houtvester bij het boswezen in Nederlands Indië, was van 1889 tot 1899 bosbouwkundige bij het domeinbestuur, belast met het beheer over de bossen rond Breda (Otten, 1998). In 1898 bepleitte hij de oprichting van een vereniging tot het bevorderen van het vreemdelingenverkeer voor Breda en omstreken, beter gezegd een verfraaiingsvereniging. In het kroningsjaar 1898 nam hij het initiatief tot het planten van een Wilhelminaboom in het Mastbos en de aanleg van het slingerende Kroningslaantje. In 1899 pleitte hij voor een goed opgezet plan, ontworpen door een tuinarchitect, voor de uitbouw van Ginneken tot villadorp.

In 1893 vestigde Otto van der Linden van Snelrewaard zich aan de Ginnekenweg (Kuijpers, 1992). Hij had lang in Batavia gewoond. In Breda was hij lid van de vrijmetselaarsloge. In 1894 maakte hij plannen voor de oprichting van een elektriciteitsmaatschappij voor de verlichting van het toen in aanleg zijnde Wilhelminapark. Zijn echtgenote, Nelly Boudewijns, was componiste en was betrokken bij de theosofische ver-

eniging de Orde van de Ster van het Oosten. Jonkheer F.C.V. Dommer van Poldersveldt was burgemeester van Princenhage van 1904 tot 1917. Hij bemoeide zich intensief met de villa-ontwikkeling in zijn gemeente (Otten, 1999b). In 1905 stelde hij voor een weg bij het Mastbos te verharderen om de lust tot het bouwen van villa's aldaar te bevorderen. De gemeenteraad ging hier niet in mee. In hetzelfde jaar werd op zijn initiatief een aërogeengasfabriek opgericht om het woonklimaat in zijn gemeente te verbeteren. Zo optimistisch als sommige mensen begonnen aan de uitvoering van hun plannen, zo spectaculair mislukten ze ook vaak. In 1881 wilde een particulier een elektrische tram aanleggen naar Ginneken van hetzelfde model als dat jaar reed op de wereldtentoonstelling in Parijs. Hij had het project al de naam gegeven van Eerste Elektrische Tramweg Maatschappij Ginneken-Breda. In 1898 werden er door de Eerste Nederlandse Gastractie-Maatschappij plannen gemaakt om een gastram te laten rijden over de Baronielaan en in 1899 werden er door verschillende consortiums plannen gemaakt voor een elektrische tram. Van al deze grootse plannen kwam niets terecht.

In Ginneken werd in 1904 een waterleiding- en elektriciteitsbedrijf opgericht. De concessie hiervoor was al aangevraagd in 1899, maar de initiatiefnemer had de problemen ernstig onderschat. In 1905 ging het bedrijf al weer failliet. In 1902 werd aan de Baronielaan een houten wielervederbaan gebouwd door de directeur van de Baronielaantram, die in 1904 failliet ging en afbrandde. De directeur vluchtte naar Brussel met medeneming van de kas.

Het woonhuis van de bouwondernemer Van der Sande aan de Koninginnestraat onder Teteringen rond 1920. De gemeentegrens tussen Breda en Teteringen valt samen met het ijzeren voortuinhekje. Het wegdijk is van koolas, het trottoir van klinkers. Op de voorgrond een braakliggend bouwterrein, in gebruik als sportterrein (Collectie Stadsarchief Breda).

BOUWGRONDMAATSCHAPPIJEN EN SUBURBANIETEN

Een tweede groep die een grote rol speelde in het suburbanisatieproces wordt gevormd door de rechtstreeks belanghebbenden. We noemen de grondeigenaren, zoals de Domeinen (eigenaar van de grond van de geslechte vesting en initiatiefnemer van het Wilhelminapark), jonkheer De Grez (belegde in geslechte vestinggronden en in toekomstige bouwgrond rond de stad), jonkheer De Roy van Zuidewijn (Zandberglaan en de De Roy van Zuidewijnlaan) en wethouder Maassen van Ginneken (veel grond rond het dorp Ginneken en aan de rand van het Mastbos). Verder noemen we de investeerders, lokale bankiers zoals Klep en Van Mierlo, en de diverse bouwgrondmaatschappijen. Zij ontwik-



kelden eerst de bouwgrond langs de bestaande wegen en daarna legden ze nieuwe wegen aan om verdere bouwgrond te ontsluiten. Vervolgens boden ze bouwgrond te koop aan. Deze was vaak belast met erfdiensbaarheden, om fabrieken en bordelen te weren en om een bepaalde kwaliteit van huizen te garanderen. Lokale timmerlieden en metselaars, zoals Van der Sande, Segeren, Mol en Van den Akker, kochten deze grond en bouwden huizen op krediet om die weer te verhuren of te verkopen. Zij bouwden bouwblokken van hooguit enkele huizen. Soms ontwikkelden ze zelf ook bouwgrond op kleine schaal. De ontwikkelaars van de diverse projecten probeerden natuurlijk zo weinig mogelijk te investeren om daarna hun grond zo profijtelijk mogelijk te verkopen. 'Bouwen doet men niet voor zijn gezondheid', werd regelmatig gezegd.

Als laatste groep noemen we de suburbanieten, de bewoners van deze nieuwe wijken. Het waren vooral gepensioneerden, vaak met een militaire of Indische achtergrond (Houwing, 1970; De Bruyn, 1991; Fens, 2000). Zij hadden een goed pensioen en konden zich een herenhuis en personeel veroorloven, maar waren niet rijk genoeg voor een eigen rijtuig. Ze vestigden zich in Ginneken en aan de rand van het Mastbos vanwege de gezonde zandgrond en de boslucht en vanwege de lage belastingen. De meerderheid van de bevolking van de stad en de dorpen was katholiek, maar de nieuwe bewoners waren vaak protestant. Het protestantisme in Breda had een vrijzinnig karakter. Veel villabewoners waren rond 1900 zelfs in het geheel geen lid van een kerk. In hun spoor volgden dienstpersoneel en andere mensen die voor hun werk van de nieuwe bewoners afhankelijk waren. Standsverschillen waren uiterst belangrijk (Montijn, 1998). Veel bewoners bevonden zich in een opwaartse maatschappelijke mobiliteit en vonden in de buitenwijken een passende woonomgeving. Verschillende meisjesboeken spelen in de suburbane omgeving van Breda (Tremille, vóór 1914; Ufkes, circa 1930). Jo Ufkes laat in

haar boek *Een vrolijke Frans* de jonge vrouwelijke hoofdpersoon wonen in de Koninginnestraat onder Teteringen. Haar moeder is weduwe en moet moeite doen om rond te komen van haar bescheiden inkomen ('ze heeft geen kapitaal') en tegelijk haar stand op te houden én haar kinderen een goede opvoeding te geven. Ze heeft maar één dienstmeid ('gedienstige'). De vrolijke Frans uit de titel trouwt uiteraard met een cadet, afkomstig uit Indië.

HET VERLANGEN NAAR DE 20E EEUW

De 19e eeuw was een periode van toenemende welvaart. Een nieuwe middenklasse ontstond, die het zich kon permitteren een groter huis te bewonen. Tegelijkertijd ontstond de behoefte zo dicht mogelijk bij de natuur te wonen. Men wilde groen, gezondheid en frisse lucht. Als men voldoende geld had liet men zich een villa bouwen, anders nam men genoegen met een huis met een voortuintje.

Nieuwe technologie kwam beschikbaar: tramlijnen, elektriciteit, nieuwe vormen van gasverlichting, waterleiding en nieuwe vormen bouwtechniek, zoals staal en glas. Elektriciteit zou het dagelijkse leven gaan veranderen. Men zag in gedachte reeds elektrische trams en automobielen over de Baronielaan rijden. Men was bezeten van het idee van snelheid en welvaart. Men kende Amerika alleen uit tijdschriften en boeken, maar men zag zichzelf reeds verplaatst in het snelle, jachtige, Amerikaanse leven.

Het einde van de 19e eeuw was een tijd van grenzeloos optimisme. Het leek of men vlak vóór de 20e eeuw nog vlug wat initiatieven wilde opstarten om groots en meeslepend de nieuwe eeuw binnen te gaan. De Baronielaan en de Zandberglaan werden aanbesteed in 1897, in 1898 werd koningin Wilhelmina ingehuldigd, wat een symbool was voor een nieuw tijdperk, en in 1899 werden concessies aangevraagd voor de elektrische verlichting van Ginneken en van Princenhage. En dan spreken we nog niet van alle plannen die niet werden uitgevoerd (Ottens, 1992).

DE SUBURBANE SFEEER

Door deze samenloop van welvaart, geld dat beschikbaar was, het verlangen buiten te wonen, een overheid die zich buiten de ontwikkelingen hield en nieuwe technologie ontstond een type buitenwijk, dat in Nederland maar kort bestaan heeft. De typische suburbane sfeer werd opgeroepen door een mengsel van nieuwe huizen, villa's en arbeiderswoningen, fabrieken, hovenierderijen en sportvelden, van trams, elektriciteit en vooruitgang, gemengd met lelijkheid, rommeligheid, problemen en chaos.

Bouwgrondmaatschappijen en particuliere ondernemers namen het initiatief, maar ze probeerden natuurlijk zo veel mogelijk op kosten te besparen. Ze legden straten aan van een zo minimaal mogelijke breedte. De Baronielaan (een boulevard met twee rijbanen met een middenpad met bomen) was maar twintig meter breed, te smal om alle onderdelen tot hun recht te laten komen. De kleinste straten waren maar acht meter, de minimumbreedte voorgeschreven door de bouwverordeningen van Teteringen en Ginneken. De wegverharding bestond in de regel uit macadam, aangewalst grind op een ondergrond van puin, die al na enkele jaren versleten was. Vaak bestond de verharding slechts uit koolas of sintels, die in de zomer grote stofwolken opwierp en in de winter tot modder werd gereden. Bruggen werden zo smal mogelijk gehouden. Straatverlichting was minimaal. We kunnen het suburbanisatieproces bijna op de voet volgen aan de hand van de klachten van bewoners over het ontbreken van straatlantaarns. Vaak ontstonden conflicten tussen verschillende belanghebbenden. Aan de westzijde van Breda ontstond een voorstad met fabrieken en arbeiderswoningen, tot teleurstelling van lieden die van Princenhage een zelfstandig villadorp wilden maken (Smith en Janssen, 1897). De gesloten bebouwing van de Baronielaan en de Zandberglaan verhinderde de aanleg van zijstraten. Soms sprongen de speculanten te ver naar voren en misten ze de aansluiting met de ontwikkelingen.

Het duurde soms jaren voordat bouwgrond inderdaad werd bebouwd met huizen. Deze braakliggende terreinen dienden soms tijdelijk als sportterrein, soms werden ze tot grote overlast van de omgeving gebruikt als vuilnisbelt ('T Sas, 1954). Tegen de singelgracht lagen terreinen die behoord hadden tot de vestingwerken. Ze waren nog niet voldoende opgehoogd om te dienen als bouwgrond. Hier en daar lagen restanten van de vestinggrachten. In de winter liepen ze onder water. Het waren in feite terreinen zonder enige bestemming.

Vaak voerde een bouwondernemer zijn plan voor een nieuwe straat slechts gedeeltelijk uit en bleef de straat liggen als een doodlopende weg. Initiatieven werden niet goed gecoördineerd. Nieuwe straten sloten soms op de meest bizarre wijze aan elkaar aan. Straten liepen dood tegen de achterzijde van andere straten. Straten die werden aangelegd op de weilanden langs de rivier de Mark werden niet voldoende opgehoogd en hadden te lijden onder periodieke overstromingen. Achter de huizen lagen soms stinkende sloten, restanten van de voormalige rurale situatie.

Bomen waren alleen te vinden in de betere straten. Een plantsoen was een luxe die zichzelf moest terugverdienen door een hogere prijs van de bouwgrond. De weilanden bij de Duivelsbrug vormden een grote groene ruimte, waaromheen villa's waren gebouwd. Op initiatief van de omringende eigenaren, en op hun kosten, werd hier in 1919 een erfdiensbaarheid gevestigd zodat er nooit of te nimmer zou mogen worden gebouwd en de open ruimte bleef behouden.

Door de overhaaste snelheid waarmee de suburbs aangelegd werden en het gebrek aan coördinatie hadden deze een rommelig karakter. Overal lagen braakliggende terreinen en de straten werden ontsierd door de palen waaraan de elektriciteit en de telefoon hingen. Personen uit de leidende klasse en architecten ergerden zich aan de protserige voorgevels en de onooglijke, gecementeerde achtergevels. Zijgevels van huizen op straathoeken waren één cementen wand, versierd met muurreclames.

HET EINDE VAN DE SUBURBANE ZONE

In Nederland raakte men er geleidelijk van overtuigd dat de overheid een coördinerende rol moest gaan spelen in de ruimtelijke ordening. Problemen als de bouw van woningen voor de arbeidersklasse werden door het particuliere initiatief niet opgelost. De stadsuitbreidingen waren chaotisch, zodanig dat ook bouwondernemers en fabrikanten hiervan nadelige effecten ondervonden. Het liberale kabinet Pierson – Goeman Borgesius loodste in 1901 de Woningwet door het parlement. Het initiatief bij de stadsuitbreiding lag voortaan bij de overheid. Pas in de jaren '20 werd deze wet in al zijn aspecten werkelijk effectief.

De annexatie van delen van de buurgemeenten in 1927 maakte een einde aan de bestuurlijke verdeeldheid rond Breda. De paardentram was daarvoor al opgeheven en vervangen door de fiets en de autobus als transportmiddel. In de jaren '20 ontwierp W.F. Schaap voor Breda en de gemeenten daar om heen een Uitbreidingsplan in de zin van de Woningwet. Schaap ontwierp opnieuw, net als Van Gendt, een afgeronde stad. De wijken die gebouwd werden in de jaren '20 en '30 waren massieve, aaneengesloten wijken. Hier geen lintbebouwing meer en geen ingesloten landbouwgebieden, maar parken en plantsoenen. Bestrate en verlichte wegen werden bebouwd met huizen in een esthetisch verantwoorde architectuur, waarop de Bond Heemschut een grote invloed had. Particuliere wegen werden overgenomen door de gemeente Breda, lintbebouwing werd ingebouwd in latere ontwikkelingen, bestrating werd verbeterd en slechte arbeiderswoningen werden onbewoonbaar verklaard en gesloopt. De volkshuisvesting werd verbeterd door sociale woningbouw. Fabrieken werden bij elkaar gebracht op speciaal daartoe ontworpen industrieterreinen. Het Plan Schaap liet in zijn eindsituatie een scherp afgebakende stadsgrens zien. De typische suburbane sfeer was al gauw iets uit het verre verleden.

The suburban zone around Breda between 1870 and 1920

In the 1880s, the fortifications around the town of Breda (in the southern part of the Netherlands) were demolished and new districts were developed on the vacant lots. By then, the building of villas in surrounding villages had already started. From 1884 onwards, tramways, for use by horsetrams, were constructed. South of Breda, between the city and the Mastbos wood, vast 'streetcar suburbs' were developed by private enterprise. North of the city, manufacturing districts sprang up along the railway and the river.

Life in the suburbs did not pass without difficulties. New roads were laid out and estates were developed by different private companies. Uncoordinated developments, narrow streets and failing enterprises caused problems.

Breda followed, in this respect, international developments as described for America by Dolores Hayden. In Europe and in the Netherlands, however, resistance arose against the disorderly and chaotic suburbs. In 1901 the Housing Act (Woningwet), comparable to the English Town Planning Act of 1909, was passed by the Dutch parliament. In the 1920s a development plan, in the way laid down in the Housing Act, was drawn up for Breda. This meant the end of the typical suburban zone around the city.

BRONNEN EN LITERATUUR

Stadsarchief Breda, Archief der Gezondheidscommissie, zetel Ginneken, voor de gemeenten Ginneken, Prinsenhage, Teteringen, 1902-1933 (Afdeling Nieuw-Ginneken 30).

BILSEN, M. VAN (2003). Het Kerkpad in Breda. De geschiedenis van een onbeduidend straatje, en de familie Van Bilzen. In: Engelbrecht van Nassau 2003, p. 91.

BREKELMANS, F.A. (1964). Het landgoed Groot Wolfsloot. In: Jaarboek De Oranjeboom XVII (1964).

BRUYN, E.B. DE (1991). Uit een leven. Amsterdam.

CHROMOTOPOGRAFISCHE KAART DES RIJKS, schaal 1:25.000, blad 624, Breda, gedeeltelijk herzien in

- 1904.
- DEKKERS, P.C.M. (1976). De volkshuisvesting van de arbeiders in de 19e eeuw in Princenhage. Breda.
- FENS, KEES (2002). Stratenboek. Amsterdam.
- HAYDEN, DOLORES (2003). Building Suburbia, Green Fields and Urban Growth, 1820-2000. New York.
- HOUWING, J.H.H. (1970). Herinneringen aan Breda uit het einde der 19e – begin 20e eeuw. Breda.
- JACKSON, ALAN A. (1991). Semi-detached London, Suburban Development, Life and Transport, 1900-1939. Didcot.
- KOREMAN, ELOI; MUNTJEWERFF, HENK; OTTEN, GERARD EN SIEBERS, LAURENS (1996). Oud Breda vanuit de lucht. Hoogeveen.
- KUIJPERS, KATRIJN (1992). Dat komt enkel van ... één bad. Leven en werk van de Bredase componiste Nelly van der Linden van Snelrewaard-Boudewijns. Breda.
- LEENDERS, KAREL A.H.W. (1999). Het landgoederenlandschap rond Breda. In: Jaarboek De Oranjeboom LII (1999).
- MONTIJN, ILEEN (1998). Leven op stand, 1890-1940. Amsterdam.
- NOORD-BRABANTS NIJVERHEID IN BEELD (circa 1918). Haarlem.
- OTTEN, GERARD (1988). De straten van Breda. Breda.
- OTTEN, GERARD (1991). De ontmanteling van Breda en het Plan van Uitleg van Van Gendt, 1869-1881. In: Jaarboek De Oranjeboom XLIV (1991).
- OTTEN, GERARD (1992). Opkomst en ondergang van Klein Zwitserland, 1899-circa 1930. In: Engelbrecht van Nassau 1992, nummer 3.
- OTTEN, GERARD (1992-1994). De verstedelijking van de Ginnekenweg in de negentiende eeuw. In: Engelbrecht van Nassau 1992, nummer 4 tot en met 1994, nummer 4.
- OTTEN, GERARD (1993). De ontwikkeling van de Haagweg in de negentiende en het begin van de twintigste eeuw. In: De route van Breda naar Princenhage. Breda.
- OTTEN, GERARD (1997a). 100 jaar Baronielaan, 1897-1997, Boulevard Breda-Mastbosch. Breda.
- OTTEN, GERARD (1997b). Burgemeester Van Sonsbeeckpark. Breda.
- OTTEN, GERARD (1998). De Wilhelminabomen in Breda. In: Engelbrecht van Nassau 1998, nummer 1.
- OTTEN, GERARD (1999a). Tramlijnen en stedenbouwkundige ontwikkeling in Breda tussen 1870 en 1914. In: Historisch-Geografisch Tijdschrift 1999, nummer 1.
- OTTEN, G. (1999b). De aërogeegasfabriek in Princenhage. Suburbane infrastructuur in de omgeving van Breda rond 1900. In: Erfgoed van Industrie en Techniek, juni 1999.
- OTTEN, GERARD (2000). 'Het Haagje van het Zuiden'. Villas in Breda en omgeving, 1840-1923. In: Brabants Heem 2000, nummer 3.
- OTTEN, GERARD (2001). Het villalandschap rond het Markdal te Ginneken, 1840-1940. In: Jaarboek De Oranjeboom LIV (2001).
- OTTEN, GERARD (2002). De Bredase boulevards, Brussel als voorbeeld voor Breda. In: Monumenten en landschappen, mei-juni 2002.
- OTTEN, GERARD (2003 en 2004). De erfdiensbaarheid in het villapark Zandberg in Breda. In: Engelbrecht van Nassau 2003, nummer 1 tot en met 2004, nummer 3.
- PLATTEGROND VAN BREDA, bewerkt onder deskundig toezicht, op de schaal van 1:5000 (circa 1890). Breda.
- PLATTEGROND VAN BREDA, schaal 1:10.000 (1921). Breda.
- POL, PIERRE VAN DER (RED.) (2002). Breda in kaart. Breda.
- RUITER, HERMAN DE (1907). Geïllustreerde gids voor de baronie van Breda. Breda.
- SAS, HENRI 'T (1907). In en om Breda: schetsen. Breda.
- SAS, HENRI 'T (1954). 't Allef Maontje. In: Dagblad de Stem, 12 augustus 1954.
- SAS, HENRI 'T (1960). Wat voorgoed uit Breda verdween. De koeistouwer ... alleejelouweloeie. In: Dagblad de Stem, 7 april 1960.
- SMITH, K.M. EN JANSSEN, G.L. (1897). Breda en omstreken in woord en beeld. Breda.
- TREMILLE, JEANETTE (vóór 1914). De Baronieclub. Zaltbommel.
- UFKES, JO (circa 1930). Een vroolijke Frans. Amersfoort.