

**Beschermd stadsgezicht
Breda (uitbreiding)**



Datum in procedure: 27-03-2009

Toelichting bij het besluit tot aanwijzing
van het beschermd stadsgezicht Breda (uitbreiding)
gemeente Breda (Noord-Brabant)
ex artikel 35 Monumentenwet 1988

Datum aanwijzing: 14-03-2013

Errata:

Breda, Breda (uitbreiding)

De minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en de minister van Infrastructuur en Milieu zijn bevoegd om gezamenlijk beschermde stads- en dorpsgezichten aan te wijzen. Het rechtsgevolg van de aanwijzing is dat de gemeenteraad ter bescherming van een stads- of dorpsgezicht een bestemmingsplan, als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening, vast moet stellen. In die zin kan de aanwijzing tevens een stimulans betekenen voor een te voeren ruimtelijk kwaliteitsbeleid.

In totaal zijn er in Nederland meer dan 400 beschermde stads- en dorpsgezichten met een geschiedenis die teruggaat tot vóór het jaar 1850. In het kader van het Monumenten Inventarisatie Project is ook de stedenbouw uit de periode 1850-1940 landelijk geïnventariseerd. Het besluit tot aanwijzing van Breda (uitbreiding) in de gemeente Breda als beschermd stadsgezicht vloeit voort uit deze inventarisatie.

Inleiding

In 1868 maakte de Nederlandse overheid een einde aan de vestingstatus van Breda. Drie jaar later begon de ontmanteling van de indrukwekkende vestingwerken rond de stad. Meer dan driehonderd jaar was de stadsplattegrond nauwelijks veranderd. Nu de stad was bevrijd van haar eeuwenoude harnas, kon ze haar vleugels uitslaan. Een 'Plan van Uitleg' moest de contouren aangeven voor een stedelijke uitbreiding rond een nieuw aangelegde singel. Daarnaast waren er particuliere initiatieven die de ontstane mogelijkheden benutten.

Nieuwe woongebieden kwamen tot stand, nieuwe winkelstraten ontwikkelden zich en nieuwe functies vonden binnen de uitbreiding een plaats. Het beschreven beschermde stadsgezicht omvat met name de stadsdelen die in een relatief korte periode na de opheffing van de vestingstatus tot ontwikkeling zijn gekomen. Daarnaast omvat het een uitbreiding van het reeds beschermde 'middeleeuwse' stadsgezicht.

Eerder werd in 1967 een deel van de middeleeuwse kern van Breda om 'zijn schoonheid en karakter' als beschermd stadsgezicht aangewezen. Sinds 1991 is ook de historische kern van het dorp Ginneken (vanaf 1942 gemeente Breda) beschermd gezicht. In het kader van het Monumenten Selectie Project is voorgesteld om het beschermd stadsgezicht Breda uit te breiden. In vergelijking met de criteria uit 1967 zijn nu niet alleen stadsdelen aangewezen uit een meer recente periode, maar ligt behalve op de kwaliteit van de bebouwing vooral de nadruk op historisch-stedenbouwkundige structuren.

In de periode 1995-2004 zijn diverse voorstellen voor een uitgebreid beschermd stadsgezicht uitgewerkt. Belangrijke overwegingen voor het huidige gezicht zijn:

- het sluit aan op beide reeds bestaande beschermde gezichten;
- het legt een relatie tussen de oude stadskern en het 'nieuwe' singelgebied;
- het voldoet het meest aan de eis dat het 'een stimulerende impuls' betekent voor het streven naar ruimtelijke kwaliteit in de gemeente.¹

Het nieuwe stadsgezicht is met name gebaseerd op de historische stedenbouwkundige ontwikkeling van Breda tot 1940 en bestaat uit drie hoofdelementen (*kaart 1*):

- de gehele middeleeuwse kern, plus uitlopers, met name de historische verbindingswegen Haagdijk, Boschstraat en Nieuwe) Ginnekenstraat,
- de singelstructuur, gedeeltelijk als uitwerking van het Plan van Uitleg
- de buiten het singelgebied liggende, maar daarop aansluitende assen Baronielaan en Ginnekenweg.

Ontstaan en ontwikkeling

De historische kern en de vestingwerken

Breda ontwikkelde zich in de elfde eeuw rond de samenloop van de rivieren de Mark en de Aa (of Weerijs), aan een belangrijke handelsroute tussen Holland en Vlaanderen. In 1252 kreeg de nederzetting stadsrechten. In 1332 werd onder Jan van Polanen, Heer van Breda, begonnen met de bouw van de eerste stenen stadsmuur. De stad had een ovale vorm en drie stadspoorten: in het westen de Tolbrugpoort, in het zuiden de Eindpoort of Lombardpoort en in het oosten de Gasthuispoort.

De Mark lag aan de westkant buiten de stadsmuur en functioneerde daar als stadsgracht. Aan het riviertje, aan de noordzijde van de stad, lag het kasteel van de Heer van Breda, dat in 1403 in bezit kwam van de graven van Nassau (*kaart 2*).

Deze historische kern (vanwege de ovale vorm wel het 'eitje' genoemd) en het kasteelterrein zijn in de huidige stadsplattegrond nog duidelijk te herkennen en de inmiddels gedempte middeleeuwse stadsgracht vormt nu de binnenste stadsring, de Oude Vest. Het kasteelterrein is sinds 1828 onderdeel van de Koninklijke Militaire Academie (KMA, tegenwoordig onderdeel van de Nederlandse Defensie Academie); de voormalige Hoftuin Valkenberg is grotendeels bewaard gebleven als stadspark.

Tussen 1531 en 1547 werd Breda in opdracht van graaf Hendrik III van Nassau aanzienlijk uitgebreid. De rivier de Mark, de haven en de bebouwing langs de uitvalswegen buiten de poorten werden binnen de stad getrokken. Vooral door het beloop en de lengte van de uitvalswegen kreeg Breda nu een min of meer driehoekige hoofdvorm (*kaart 3*). Deze is nog te herkennen in de huidige singelstructuur, zij het dat die een veel vloeiender beloop heeft.

De stad werd naar Italiaans voorbeeld voorzien van een nieuwe aarden omwalling en bastions om weerstand te kunnen bieden aan artillerievuur. De vesting kreeg in de noordoostelijke en de zuidwestelijke punt van de driehoek drie nieuwe stadspoorten: in het zuidwesten de Haagpoort of Antwerpse Poort, in het zuiden de Ginnekenpoort en in het noordoosten de Boschpoort.

Het kasteel kreeg een eigen versterking, een citadel, die in de loop der tijd nog werd uitgebreid, onder meer met de twee achthoekige geschutstorens aan het Spanjaardsgat. In 1544 kwam het kasteel via vererving in handen van de elfjarige Willem van Nassau, later bekend geworden als Willem van Oranje.

Tijdens de Opstand (1568 – 1648) wisselde Breda maar liefst zes keer van bezetting tussen Staatse en Spaanse troepen. De vestingwerken werden bij elke bezetting verder verbeterd, tot een ingenieus systeem was ontstaan van bastions, ravelijnen, hoorn- en kroonwerken. Na de onafhankelijkheid van de Noordelijke Nederlanden (1648) kreeg Breda een belangrijke rol als vestingstad in de zuidelijke verdedigingszone van de nieuwe staat. In 1682 werden de vestingwerken onder leiding van koning-stadhouder Willem III grondig omgebouwd en in 1701/1702 onder leiding van Menno van Coehoorn verder gemoderniseerd.

Nog in 1842 liet Koning Willem II de westzijde van de vesting uitbreiden met twee grote lunetten (*kaart 4*). Ontwikkelingen in de negentiende eeuw noopten tot wijziging van de Vestingwet. Na 1851 werd het mogelijk om delen van het vrije schootsveld op te geven voor de aanleg van een spoorlijn en een stationemplacement (*kaart 4*). Ondertussen werden in Nederland al enige tijd felle discussies

gevoerd over de hervorming van de landsverdediging. Deze werd uiteindelijk in de Vestingwet van 1874 definitief geregeld. Vooruitlopend daarop verloren de zuidelijke vestingsteden, waaronder Breda, al in 1868 (KB 30 nov.) hun vestingstatus.

Kort daarna werd begonnen met de sloop van de Bredase vestingwerken. Het eerst vielen de drie stadspoorten (1870), in de jaren daarna volgde de rest. Van de uitgebreide werken rond Breda bleef boven maaiveld vrijwel niets bewaard, in het bodemarchief zijn wellicht meer resten aanwezig. In 1881 waren de sloopwerkzaamheden voltooid. De stad, die sinds 1531 dezelfde ruimtelijke omvang had behouden, kon zich op en buiten de verdwenen fortificaties gaan uitbreiden.

Het Plan van Uitleg

De plannen voor de sloop en de herstructurering van de vestingwerken werden in opdracht van de Staat, die eigenaar was van deze werken, ontwikkeld door F.W. van Gendt (1831 – 1900). Van Gendt was door de Dienst Domeinen aangetrokken als 'Ingenieur voor de Ontmanteling der Vestingen' en heeft in die functie een grote rol gespeeld in de Nederlandse stedenbouw. Hij ontwierp de stadsuitbreidingen voor de meeste ontmantelde vestingsteden, zoals Bergen op Zoom, Maastricht, Grave, Den Bosch, Deventer, Nijmegen, Venlo en Zutphen. Bij zijn werk worden vaak de kwalificaties 'eenvoud' en 'helderheid' gebruikt. Daarbij kan geconstateerd worden dat ruimtelijk-functionele aspecten (m.n. een economische verkaveling met maximale hoeveelheid verkoopbare bouwgrond) steeds boven compositorische aspecten gingen.² Resultaat is dat we in veel Nederlandse steden dezelfde, enigszins eenvormige stadsuitleg tegenkomen.³ Het eerste 'Plan van Uitleg' van Van Gendt werd meteen door de

Bredase gemeenteraad geaccepteerd (1870). In 1873 bracht hij een bijgesteld plan uit toen duidelijk was welke gronden precies gereserveerd waren door het Ministerie van Oorlog (*kaart 5*), terwijl ook in 1881 nog aanpassingen plaatsvonden. Het plan van Van Gendt werd grotendeels uitgevoerd. Meest opvallende onderdeel was de nieuwe stadssingel, die globaal de loop van de oude vestingwerken volgde, zij het nu in een meer vloeiende lijn. De singel had weliswaar een belangrijke afwateringsfunctie, maar kreeg hiervoor een groter dan noodzakelijke breedte. Er was niet genoeg af te graven grond voorhanden om na demping van het volledige, nogal uitgebreide grachtenstelsel de singel op een smaller profiel te brengen.⁴ In het zuidwesten moest Van Gendt afwijken van de vrij regelmatige (ovaal)vorm van de singel. Hij was nu eenmaal gebonden aan de oppervlakte en de begrenzing van de terreinen die eigendom waren van de Staat, wat onregelmatigheden veroorzaakte in het beloop van de singel. Van Gendt liet de Vredenburgsingel vanwege de eigendomsverhoudingen naar binnen zwenken, waardoor de huidige bocht in de deze singel ontstond. Aan de noordzijde moest hij de singel zodanig traceren dat er voldoende uitgeefbare ruimte overbleef tussen het water en de inmiddels aangelegde spoorlijn. Ook hier ligt de singel daarom wat naar binnen.

Het ontwerp van Van Gendt wordt verder gekenmerkt door een helder stratenplan, primair geënt op het doortrekken van bestaande hoofdstraten en –wegen, zoals hij ook in andere steden deed.⁵ De oude Bredase hoofdstraten werden verlengd en doorgetrokken naar de uitvalswegen. Zo ontstonden de Nieuwe Haagdijk, de Nieuwe Ginnekenstraat en de Nieuwe Boschstraat uit het doortrekken van de Haagdijk, de Ginnekenstraat en de Boschstraat. De elders nagestreefde hiërarchie, waarin de concentrische straten (singelwegen) primair waren, was in Breda niet mogelijk. Reden

² Finaly, I. (1996), p. 11.

³ Martin, M. (2000).

⁴ Otten (1999), p. 4.

⁵ Finaly (1996), p. 23, 25.

hiervoor waren het zojuist genoemde grensbeloop en de omstandigheid dat grote terreinen binnen de singel voor militair, dan wel ander overheidsgebruik gereserveerd bleven. De topografische kaart (*kaart 7*) laat zien dat toen aan de buitenkant van de singel niet overal een weg aanwezig was. Aan de binnenkant lag wel zo'n weg, met als enige onderbreking het exercitieterrein ten noorden van de Vredenburgsingel, maar deze had geen continu beloop door het ontbreken van bruggen bij kruisende waterlopen.

Van Gendt bracht een duidelijk onderscheid aan tussen de doorgetrokken hoofdstraten en de secundaire (dwars)straten. De hoofdstraten zijn in het eindplan opgezet met een consequente breedte voor 'boulevards': 30 meter met een middenberm met bomen. De singelwegen en de dwarsstraten zijn 16 meter breed, met bomen aan een of twee kanten. In een latere fase zijn hier en daar nog straten toegevoegd die, ingevolge de bouwverordening van de gemeente Breda, een minimumbreedte hadden van 10 meter (Eerste en Tweede Markstraat).

Deze opzet werd in latere uitbreidingen zoals Baronielaan en Wilhelminapark voortgezet. Het profiel van de Baronielaan werd voorzien van een middenberm met bomen en kreeg een breedte van 20m, inclusief berm. De volledige straatruimte, gerekend van voorgevel tot voorgevel en met inbegrip van de voortuinen kwam op 32m. De Burgemeester Passtoorsstraat, een zijstraat van de Baronielaan, kreeg een breedte van 16 meter. Een deel van de vrijkomende domeingronden werd ter beschikking gesteld van de gemeente Breda, een veel groter deel werd verkocht aan particuliere bouwers en projectontwikkelaars. De eerste uitbreidingen kwamen tot stand aan de kop van de nieuwe uitvalswegen, allereerst binnen de singel, later ook aan de buitenrand daar-

van. Buiten de singel werd allereerst het Stationskwartier gebouwd. De stedenbouwkundige invulling bestond overwegend uit gesloten bouwblokken met woningen voor de goeude burgerij. Daarnaast ontstond ten oosten en westen van het station een industriezone.

De toegang tot de stad bleef vooralsnog beperkt. Buiten de uitvalswegen richting Moerdijk, Den Bosch, Ginneken en Princenhage waren er slechts twee bruggen over de singelgracht: een bij de Willemstraat en een in het verlengde van de Prinsenkade (langs de Mark). Deze bruggen zorgden voor de verbinding met het spoorwegstation en de nieuwe industrieën die zich rond het spoor vestigden.

In de periode 1890-1910 werden grote delen van de vrijgekomen gronden aan de randen van de singel bebouwd, niet alleen met woningen -voornamelijk deftige herenhuizen- maar ook met nieuwe functies, zoals de koepelgevangenis en de rechtbank, een watertoren, en enkele nieuwe kerk- en kloostercomplexen, voortvloeiende uit de bevolkingstoename en de stichting van nieuwe parochies. De invulling van de singelring liep door tot in de jaren dertig van de twintigste eeuw. In het zuidelijk singelgebied werden de Wilhelminastraat en de Ginnekenweg al snel volgebouwd met vooral herenhuizen. Naar ontwerp uit 1892 van landschapsarchitect Leonard Springer – in opdracht van de afdeling Domeinen van het ministerie van Financiën- verscheen hier tevens, als tegenhanger van het park Valkenberg, het Wilhelminapark. Springer had zich dit eigenlijk als een villapark gedacht, maar Domeinen gaf voorkeur aan meer winstgevende gesloten bebouwing. Het uiteindelijke resultaat is een menging van beide.

Een particuliere bouwgrondmaatschappij legde tegelijkertijd een nieuwe 'boulevard' aan, die een chique verbinding moest gaan

vormen tussen de stad en het Mastbos, de huidige Baronielaan (kaart 6). Deze ontwikkeling voltrok zich buiten het grondgebied van Breda, en werd dus ook niet geregeld volgens het Plan van Uitleg. Hetzelfde geldt voor de wat eerdere verstedelijking van de Ginnekenweg. Deze kreeg een sterke stimulans van de in 1884 geopende (paarden)tramlijn tussen Breda en Ginneken. In 1893 was een vrijwel ononderbroken lintbebouwing tussen beide plaatsen ontstaan.⁶

In het zuidelijk singelgebied werden ten zuiden van het Van Coothplein wat goedkopere woningen gebouwd, in het westelijk singelgebied ten noorden van de Haagdijk kwamen woningen voor de arbeidersklasse tot stand. Een groot deel van de vrijgekomen gronden reserveerde Domeinen voor eigen gebruik, waaronder de reeds genoemde gevangenis en rechtbank. Het grootste deel van de gronden bleef echter een militaire bestemming houden. Weliswaar was de vestingstatus opgeheven, maar Breda bleef garnizoensstad. De opheffing van de vestingen werd gecompenseerd door een forse uitbreiding van het veldleger, en daarvoor waren nieuwe kazernes nodig. Die werden deels op vrijkomende staatsgrond gerealiseerd.

Vanwege de ruimtelijke reserveringen voor militaire doeleinden kon in Breda in feite geen samenhangende stadsuitleg tot stand komen in het gebied binnen de singel. Ook door Van Gendt zelf is dat geconstateerd.⁷ Het bovengenoemde ontbreken van doorgaande singelwegen is hiervoor eveneens indicatief.

6 Otten (1999), p. 7.

7 Finaly (1996), p. 23, 25.

Ontwikkeling van de deelgebieden

(kaart 1)

Middeleeuwse stad

De periode na de sloop van de wallen was onmiskenbaar een bloeitijd voor Breda en heeft ook in de oude binnenstad zijn sporen nagelaten. Na de slechting van de wallen verhuisden vele binnenstadbewoners naar de nieuwe huizen in de buitenwijken. In het centrum vonden uitgebreide sloop- en nieuwbouwactiviteiten plaats en veranderden woonstraten in winkelstraten. De opkomst van winkels, restaurants en 'grand-magasins', uitgevoerd in art-nouveau en neostijlen, was kenmerkend voor deze periode. Ongeveer vijftig procent van de panden in de binnenstad werd in de periode 1880-1910 vervangen of verbouwd. De laatste resten van de middeleeuwse stadsgracht waren al in 1877 overkluisd. De stad had in korte tijd een zekere allure gekregen en sommigen spraken over Breda als 'Le Petit Paris'.

Boschstraat, Haagdijk en Ginnekenstraat

Bij de uitbreiding van de vesting tussen 1531 en 1547 werden de Boschstraat, de Haagdijk en de Ginnekenstraat binnen de stad getrokken. De Boschstraat maakte deel uit van de middeleeuwse verbindingsweg naar Den Bosch en de noordelijke provincies. Na 1547 werd de straat de hoofdas van het noordoostelijke deel van de stad, waar zich een woonbuurt ontwikkelde. In de 19^e eeuw bestond deze gedeeltelijk uit sloppen en stegen. De Haagdijk is de oorspronkelijke verbindingsweg naar (Princen)Hage en Antwerpen. De ontwikkeling van de dijk met omgeving hing nauw samen met die van de Bredase haven; de buurt kreeg het karakter van havenkwartier en handelsnederzetting. In de 17^e eeuw kregen de ten zuiden van de Haagdijk gelegen Gasthuisvelden een militaire functie met de bouw van barakken en een arsenaalcomplex. Het in 1771 gebouwde Groot Arsenaal staat nu op het terrein van de Seeligkazerne. In de 18^e en 19^e eeuw vond aan weerszijden van de Haagdijk een

sterke verdichting plaats met vooral zeer kleine woningen en bedrijfjes. De leefomstandigheden waren vlak voor de afbraak van de wallen ronduit slecht; tijdens cholera-epidemieën in 1854 en 1866 vielen hier de meeste slachtoffers. In de geestelijke en gezondheidszorg voor de Haagdijk speelden de zusters Franciscanessen of Gasthuiszusters een belangrijke rol. Uit de door hen aangekochte panden ontstond eind 19e eeuw het RK Gasthuis. Hiernaast bouwde de gemeente in 1883 een klein gemeenteziekenhuis, met name gericht op de opvang en verzorging van publieke vrouwen. In de periode van het Plan van Uitleg bleef de Haagdijk een volksbuurt, maar langs de singel verschenen ook herenhuizen.

Voor de westkant van de Haagbuurt was zeer dicht bebouwd; wegens stadsvernieuwing/sanering is dit deel grotendeels buiten het beschermd gebied gelaten.

Het woonklimaat rond dijk verbeterde vanaf ca. 1900. Krotten werden gesloopt, stinkende watertjes gedempt, riolering aangelegd. Toch duurde het tot na 1945, voor de woonomstandigheden afdoende verbeterd waren over de gehele linie. De derde verbindingsweg die in de zestiende eeuw binnen de stad werd getrokken, was de Ginnekenstraat. Ook deze ontwikkelde zich als een dichtbebouwde as, centraal gelegen in het zuidelijk stadsdeel. Rond 1850 besloeg dit globaal het huidige gebied tussen de Keizerstraat in het oosten en de Markendaalseweg in het westen.

Het noordelijk Singelgebied

Een aanpassing van de vestingwet in 1851 betekende dat onder bepaalde voorwaarden buiten de vesting gebouwen van hout werden toegestaan. Deze moesten in geval van belegering snel

afgebroken of in de brand gestoken kunnen worden. De wetsaanpassing had onder meer te maken met de komst van de spoorwegen. In 1855 werd de spoorlijn Breda-Antwerpen (via Roosendaal) geopend door de Belgische spoorwegmaatschappij AR en kreeg Breda aan de noordzijde van de stad een (nood)station. In 1863 werd de spoorlijn doorgetrokken naar Tilburg en Moerdijk en verhuisde het station naar de huidige locatie. Voor de aanleg van het emplacement werden enkele delen van de vestingwerken opgeofferd, maar het station werd nog wel in hout uitgevoerd (zie kaart 5). Dit houten station heeft meer dan een eeuw dienst gedaan en werd in 1970 gesloopt.

De opheffing van de vestingstatus in 1867 betekende dat bedrijven zich ongehinderd in de spoorbuurt konden vestigen. De directe spoorverbinding met Rotterdam via de de Moerdijkbrug, tot stand gekomen in 1872, betekende een volgende stimulans voor de economie. Sommige ondernemers zagen direct de voordelen van een ligging aan het spoor. De eerste bedrijven verschenen in het westen langs de Mark, waar ook een spoorhaven werd gegraven, en in het oosten langs de oude uitvalsweg naar Den Bosch. Een deel van deze weg – de Teteringse Dijk – verloor zijn functie aan de Nieuwe Boschstraat en werd herdoopt in Ceresstraat.

Uit deze periode stammen enkele bekende Bredase bedrijven, zoals de Centrale Suiker Maatschappij (ten westen van het station) en bierbrouwerij de Drie Hoefijzers (ten oosten). De westelijke industriezone is inmiddels geheel gemoderniseerd en valt buiten het beschermde gezicht. De oostelijke zone (brouwerij, Genta, arbeiderswoningen) is nog voor een groot deel authentiek en valt wel binnen het beschermde gezicht.

In het Plan van Uitleg was de spoorbuurt ingetekend als een

woonwijk, maar enkele ondernemers hadden al voor de vaststelling van het Plan grond verworven, zodat een zekere menging van woon- en werkfuncties in deze buurt het resultaat was. Het belang van de spoorwegen voor Breda werd onderstreept door de aanleg van de Willemstraat, die het station verbond met de stad en net als de andere nieuwe uitvalswegen een breed profiel kreeg met middenberm. De bouw van de Willemsbrug over de singelgracht verkortte de route tussen station en binnenstad. De entree tot de stad via de Willemsbrug liep door het park Valkenberg. Deze voormalige hoftuin van het Bredase slot kwam in 1887 in handen van de gemeente. Die liet de Belgische tuinarchitect P.L. Rosseels een nieuw ontwerp maken voor het park in Engelse landschapsstijl.

De eerste woonhuizen in de spoorbuurt verschenen rond 1875. Rond 1900 was het rastervormige stratenplan van de spoorbuurt, inclusief de noordelijke buitensingel (nu Academiesingel en Delpratsingel) voor een groot deel volgebouwd. De groei van het aantal inwoners betekende dat een nieuwe parochie kon worden gesticht. In 1897 werd op de hoek van de Oranjesingel en de Terheydenstraat, pal tegen de industrie in de Ceresstraat, de St. Josephkerk ingewijd met klooster, school en pastorie. Het gebied ten zuiden van de singel wordt gekenmerkt door enkele brede straten met middenberm (Sophiastraat, Nassastraat, Mauritsstraat, Nieuwe Boschstraat), die aansluiten op het historische stratenpatroon van de Boschstraat. Hierdoor ontstonden op korte afstand van elkaar twee opvallende vijfsprongen. De binnensingel (nu Seelingsingel) werd vanaf 1877 bebouwd, de rest van het gebied volgde snel daarna.

De bouw van de koepelgevangenis met dienstwoningen en rechtbank sloot het noordelijk singelgebied aan de oostzijde af. Daarachter lagen de uitgestrekte exercitieterreinen van de Klooster- en Chassékazerne. Tegenover de gevangenis, aan de buitenzijde van de singel, verrees in 1922 het nieuwe St. Ignatuziekenhuis.

Het zuidelijk en oostelijk Singelgebied

In het zuiden van de stad werd de (oude) Ginnekenstraat verlengd door middel van de Nieuwe Ginnekenstraat. De knik tussen beide straten werd veroorzaakt door korenmolen De Vier Winden die op de vestingwerken stond en niet gesloopt worden omdat de eigenaar niet wilde meewerken. Op deze plek ontstond het Van Coothplein. Door de knik is wel de ruimte van het oorspronkelijke wapenplein behouden.

Over de singel kwam een nieuwe brug; in het verlengde daarvan werd de Wilhelminastraat aangelegd. Aldus werd een nieuwe verbinding gemaakt met de weg naar het dorp Ginneken. Zowel de Nieuwe Ginnekenstraat als de Wilhelminastraat werd voorzien van een breed profiel met middenberm. In 1884 verschenen de eerste woonhuizen aan de Wilhelminastraat.

De omgeving van het Van Coothplein en de Nieuwe Ginnekenstraat groeide uit tot een stadsdeel met grandeur. De bebouwing was typerend voor de architectuur uit het fin-de-siècle-tijdperk en bestond uit herenhuizen en grote winkelpanden. De opdrachtgevers van de herenhuizen waren vooral hooggeplaatste militairen van de KMA. Kenmerkende gebouwen in dit gebied zijn verder de voormalige schouwburg Concordia (1881), het Grand Theater (art-deco 1919), Hotel van Ham en de winkelpassage Zuidpoort tussen de Nieuwe Ginnekenstraat en de Van Mierlostraat (1934).

De laatste straat maakte deel uit van een invulling tussen de Nieuwe Ginnekenstraat en de Vierwindenstraat, die mogelijk werd na afbraak van de genoemde korenmolen De Vier Winden en het vrijkomen van militaire gronden. Langs de Chassésingel verrezen herenhuisen, de omgeving van de Godevaert Montensstraat werd rond 1900 ingevuld met betere arbeiders- en kleine middenstandswoningen.

Een opmerkelijk stukje singel wordt gevormd door de rivier de Mark. Over dit singelgedeelte bouwde een fabrikant in 1905 het Hirdesbruggetje. Aan de overzijde van de singel (Generaal van der Plaatstraat) werden enkele fraaie villa's in de stijl van de Nieuwe Zakelijkheid gebouwd (F. Mol, 1933).

De aanleg van het Wilhelminapark was niet in het Plan van Uitleg voorzien. De Staat was hier nog steeds eigenaar van de grond en om die rendabel te maken rees het idee een villapark met vijvers aan te leggen. De bekende tuinarchitect L.A. Springer kreeg van Domeinen opdracht een ontwerp te maken. Voor de vijvers maakte hij, conform het Plan van Uitleg, gebruik van de restanten van de oude vestinggracht. De brede Vijverstraat en de nog bredere Parkstraat, beide voorzien van middenberm, zorgden voor de ontsluiting van het park. In 1895 werd het park overgenomen door de gemeente Breda en kreeg het zijn huidige naam. De Staat verkocht de terreinen rond het park als bouwgrond.

Aan de noordzijde van het park werd in 1894 de watertoren (J. Schotel) gebouwd, in een rechthoekig plantsoen. Het gebied werd afgesloten met woningbouw (merendeels twee onder een kap) in de periode 1920 – 1940 tussen de watertoren en de Lovensdijkstraat.

Het westelijk Singelgebied

Na de sloop van de wallen kon de buurt rond de Haagdijk zich in westelijke richting uitbreiden. Over de nieuwe singel kwam in 1875 brug en de Nieuwe Haagdijk – breed uitgevoerd met middenberm – verbond nu de Haagdijk met de Haagweg aan de overzijde van de singel. De Haagweg kreeg aan deze kant een brede 'entree', aansluitend op het profiel van de Nieuwe Haagdijk.

Ten zuiden van de Haagdijk kwam langs de singel over vrij korte afstand bebouwing tot stand, tot de plaats van de aftakking van de toenmalige Gampel. Ook het gebied tussen Gampel en singel raakte bebouwd. Deze buurt – de omgeving van de huidige Spuistraat – is wegens ingrijpende stadsvernieuwing, behalve de singelrand, buiten het beschermd gezicht gebleven. De bevolkingsgroei rechtvaardigde de bouw van een nieuwe parochiekerk; in 1905 werd de neogotische St. Annakerk ingewijd, gebouwd door J. Cuypers en J. Stuyt, markant gelegen op de hoek van de Haagweg en de Weerijssingel.

In het gebied ten noorden van de Haagdijk verrees een nieuwe wijk met volkswoningbouw en bedrijven, zoals de stoomchocoladefabriek Kwatta (vanaf 1883). Conform het Plan van Uitleg kreeg de wijk een rechthoekig stratenpatroon. De twee lengtestraten, Leuvenaarstraat en Middellaan, werden evenwijdig aan de lengterichting van de Haagdijk geprojecteerd. De historisch-stedenbouwkundige structuur is hier verloren gegaan door stadsvernieuwing en renovatie in de jaren '70 en '80 van de twintigste eeuw. Het gebied valt daarom buiten het beschermd gezicht.

Bij de voormalige lunetten in het westen waren de omringende grachtdelen gehandhaafd, conform het Plan van Uitleg. Het noordelijk lunet had de gemeente gereserveerd voor een mestbergplaats. Op de topografische kaart 1925 (*kaart 7*) is het gebied aan de buitenkant van de singel, tussen en met inbegrip van beide lunetten nog vrij leeg: ijzergieterij De Etna, een bebouwingsrand aan de Tramsingel met herenhuisen en de genoemde RK-parochiekerk.

Ginnekenweg en Boulevard

In 1884 opende de Ginnekense Tramwegmaatschappij een paardentramverbinding tussen Breda en Ginneken. Deze plaats, gesitueerd nabij het Mastbos, trok veel bezoekers. In 1886 en 1887 werden bij het bos enkele hotels geopend. In deze jaren kreeg Ginneken steeds meer de status van een 'faubourg', een voorstad van Breda. Velen wilden in deze landelijke, bosrijke omgeving gaan wonen en in hoog tempo raakte de Ginnekenweg verstedelijkt. In 1893 was de weg geheel bestraat en van riolering voorzien en aan beide zijden vrijwel geheel bebouwd.

In 1897 richtte een aantal beleggers de Bredase Bouwgrond-Maatschappij op met als doel 'het verkrijgen, verkopen, ruilen, huren en verhuren van bouwgronden, gelegen in of nabij de gemeente Breda en al hetgeen nodig kan zijn om die gronden tot bebouwing geschikt te maken en dan verkoop dier gronden te bevorderen'. De maatschappij kocht een strook weidegronden aan langs de Mark, gelegen tussen Breda en het Mastbos. In de snelle verkoop van de bouwterreinen aan de Ginnekenweg zag zij een indicatie voor de succesvolle aanleg van een 'Boulevard' tussen Breda en het Mastbos. De percelen die de bouwgrondmaatschappij aankocht lagen in drie verschillende gemeenten: Teteringen, Ginneken en Princenhage. De trasering van de boulevard gebeurde zodanig dat de bouw kavels zo

gunstig mogelijk werden doorsneden en de niet in bezit van de maatschappij zijnde kavels niet door de nieuwe weg werden ontsloten. De boulevard was stedenbouwkundig een eiland. De maatschappij was niet geïnteresseerd in aansluiting met omliggende terreinen en de 1400 meter lange weg kende opvallend weinig zijstraten; enkele smalle stegen gaven toegang tot het achterliggende weidegebied. Het ontwerp was van de hand van architect C.M.G. Nieraad, een der oprichters van de Bredasche Bouwgrond-Maatschappij (*kaart 6*).

Voor de entree van de weg, waaraan volgens de bouwgrondmaatschappij plaats was voor zo'n 500 tot 600 woonhuizen, moesten aan de Ginnekenweg enkele panden worden afgebroken. Hier kreeg de Boulevard een representatieve entree door middel van twee statige hoekpanden met hoektorentjes. De maatschappij zorgde voor ophoging, weg- en trottoiraanleg, riolering, gas- en waterleiding en beplanting. Door het opstellen van welstandseisen probeerde zij grip te houden op de kwaliteit van de bebouwing en zo alleen welgestelde kopers aan te trekken. Harde eisen waren onder andere een gevelhoogte van minimaal acht meter en een rooilijn op zes meter van de weg, daarvan gescheiden door een ijzeren hekwerk op bakstenen sokkel. Een erker was toegestaan. Door de diepe voortuinen bleef er een straatbreedte over van 20 meter, met een verhoogde middenberm voorzien van een dubbele bomenrij en zitbanken. In 1898 werd de weg met de bouwrijpe kavels opgeleverd. De weg - oorspronkelijk Boulevard Breda-Mastbosch geheten - in 1905 werd de naam veranderd in Baronielaan - werd halverwege onderbroken door een karakteristiek 'rondpoint', toen Engelbert van Nassauplein geheten. Even ten zuiden daarvan kruiste de boulevard de rivier de Mark door middel van een nieuwe brug. Vermoedelijk is de vormgeving van de

boulevard min of meer ontleend aan die van de Avenue de Tervueren of Tervuerenlaan in Brussel. Ook deze heeft een tracé met lange, flauwe bochten en een vergelijkbaar rondpoint.¹

Tegelijk met de aanleg van de Boulevard werden op particulier initiatief elders in Breda Zuid enkele straten aangelegd en bebouwd met villa's (m.n. omgeving Zandberglaan, voltooid 1899). Door het snel toenemende aantal inwoners kwam er ruimte voor een nieuwe parochiekerk. In 1900 werd op een markante plek in een bocht van de Boulevard de Heilige Hartkerk ingewijd, samen met een klooster, schoolgebouw en pastorie. In 1902 was rond de kerk reeds een lint van zo'n 50 woonhuizen ontstaan. Een jaar later reed de eerste tram van de Tramwegmaatschappij Breda-Mastbosch over de Boulevard. Bij de ontwikkeling van de laan speelde de tram dus, net als bij de Ginnekenweg, opnieuw een rol. Bij de Ginnekenweg ging de aanleg van de tramverbinding echter vooraf aan de verstedelijking, bij de Baronielaan speelden beide processen ongeveer gelijktijdig. Eigenlijk wilde men een elektrische tram, maar het werd een paardentram, omdat Breda nog geen elektriciteit had. Pas in 1918 werd de stad aangesloten op het provinciale elektriciteitsnet.

In 1908 was het merendeel der bouwkavels geveild en verkocht de bouwgrondmaatschappij de Baronielaan aan de gemeente Breda. Tot de Eerste Wereldoorlog ging de verkoop van de resterende bouwkavels nog door. Aan de Baronielaan werd in 1910 nog een zijtak ontworpen, de Prinses Julianalaan, later Burgemeester Passtoorsstraat genoemd en uitgevoerd als een Baronielaan in miniatuur. In de jaren dertig werd ook het gebied tussen de Ginnekenweg en de Baronielaan volgebouwd met solide interbellumwoningen in halfopen bebouwing of in vrijwel gesloten blokken.

In 1927 werd het hele gebied geannexeerd door de gemeente Breda. Pas toen verdwenen ook de bordjes 'Eigen Weg' van de Baronielaan. In verband met het toenemende autoverkeer verloor de Baronielaan hierna haar middenberm.

De militaire terreinen

Vestingsteden als Breda hebben altijd te maken gehad met legering van soldaten. Deze werden tot de 18e eeuw vaak ondergebracht in bestaande gebouwen, zoals kloosters en kerken, of werden ingekwartierd bij burgers. Ook in de koude en vochtige kazematten van de vestingwerken verbleven soldaten, met name in tijden van belegering.

In de 18e eeuw begon men met de bouw van speciale infanterie-kazernes; de eerste waren gebaseerd op Franse ontwerpen. Het ging om eenvoudige, langwerpige gebouwen, met aan twee zijden verblijfsruimtes voor zo'n 12 man, gescheiden door een middenwand. De verblijfsruimtes lagen rug-aan-rug, zonder verbindingsgang. Vaak was er een verdieping, waarbij de onderste ruimtes als paardenstallen dienst deden. Deze kazernevorm zien we in Breda terug bij de Lange Stallen uit 1764, destijds behorend tot de Kloosterkazerne. De stallen werden overigens pas in de 19e eeuw verhoogd om manschappen te huisvesten.

Om de ventilatie te verbeteren liet men in latere kazerne-ontwerpen de tussenwand weg, zodat de ruimtes groter werden. De introductie van lange verbindingsgangen aan een zijde van het kazernegebouw met trappenhuis aan het uiteind hield een volgende verbetering in. Ook andere militaire gebouwen kregen deze langwerpige vorm met verdieping, zoals het Groot Arsenaal uit 1771. Naast het langwerpige type verschenen rond 1800 carré-kazernes: vier vleugels rond een

binnenplaats voor parades en exercities, die met name voor cavalerie-eenheden bedoeld waren. In Breda werd de Kloosterkazerne in de loop van de 19e eeuw uitgebouwd als carrékazerne rond een binnenplein.

Bij de herbestemming van het slot van Breda voor de Koninklijke Militaire Academie (1828) kregen de militairen in feite een kazerne van het carré-type in handen, met een gebouw dat bestond uit vier vleugels met gangen langs het binnenplein en trappenhuisen in de hoeken. De versobering van het gebouw en de verhoging met een extra verdieping was vanuit militair gezichtspunt logisch. Het opheffen van de vestingstatus van Breda in 1867 betekende geen einde van de militaire activiteiten, omdat de stad een nieuwe status kreeg als garnizoensplaats. Na het slopen van de wallen in 1870 werden grote terreinen toegevoegd aan de reeds bestaande, maar kleine kazerneterreinen in Breda. Hierdoor werden de drie militaire 'wiggen' (KMA, Kloosterkazerne, omgeving Groot Arsenaal) die de oude stad kenmerkten ook in de nieuwe stadsuitleg niet alleen gehandhaafd, maar zelfs uitgebreid.

In het noorden lag het genoemde terrein van de Koninklijke Militaire Academie; in het zuidoosten, tegen de stadswallen, stond de Kloosterkazerne, gevestigd in een oud nonnenklooster. Bij de kazerne hoorden diverse bijgebouwen, waaronder de Lange Stallen. In het westen lagen exercitievelden met enkele militaire gebouwen, waaronder het Groot Arsenaal uit de 18e eeuw.

Ten zuiden van de Haagdijk legde men, op het tracé van de voormalige vestingwal, de Fellenoordstraat aan. Het zuidelijke deel van dit nieuwe gebied kreeg een militaire bestemming als uitbreiding van het bestaande exercitieterrein; in 1882 werden hier de 'witte

huisjes' gebouwd voor onderofficieren. De doortrekking van de Fellenoordstraat in 1888 verdeelde het gebied in tweeën. Op het noordelijke deel werd in de jaren 1938-1942 de huidige Seeligkazerne gebouwd.

In 1914 verscheen buiten de singel, tegenover het Chasséterrein, nog een nieuwe cavaleriekazerne, de Trip van Zoutlandtkazerne. Voor de nieuwe kazernes ontwierp de Nederlandse genie een nieuw standaardtype, gebaseerd op een langwerpige hoofdgebouw met gangenstelsel en achtervleugels. De vierkante kazerne werd om hygiënische redenen losgelaten in verband met de slechte licht- en luchttoevoer. Speciale functies werden ondergebracht in aparte gebouwen. Zo lagen ook de toiletgebouwen om hygiënische redenen meestal buiten de legeringsgebouwen. De kazernes werden fraai uitgevoerd met veel ornamenten en indrukwekkende entreepartijen. Een voorbeeld is de Chassékazerne (1896-1898), waarin tegenwoordig het Breda's Museum en het Stadsarchief (en het archeologisch depot) zijn gevestigd. De voormalige officiersmess is verbouwd tot poppodium.

De massalegering van manschappen in dergelijke grote gebouwen bleek toch hygiënische nadelen te houden. In het begin van de 20e eeuw ging men over op kleinere eenheden, de zogenaamde paviljoenbouw, waarvan de Trip van Zoutlandtkazerne (1914) een gaaf voorbeeld is. Van de genoemde kazernes zijn de KMA, de Seeligkazerne (inclusief Arsenaalgebouwen) en de Trip van Zoutlandtkazerne nog steeds in functie. De kazerneterreinen zijn deels verrijkt met latere toevoegingen, waaronder enkele gebouwen van de Duitse bezetter. De Lange Stallen, de Chassékazerne en de Kloosterkazerne zijn nog geheel of gedeeltelijk in tact maar hebben een andere functie gekregen.

Van dit militaire erfgoed bevindt alleen het terrein van de Trip van Zoudtlandtkazerne zich niet binnen de grenzen van het beschermde stadsgezicht (maar het grenst daar wel aan). Haast vanzelfsprekend - vanwege haar taak als militaire politie, maar ook als grensbewaker - bevindt zich in de stad ook een Marechausseekazerne. Het complex uit 1932 ligt echter aan de zuidrand van de stad.

Al met al heeft de militaire aanwezigheid tot op de dag van vandaag een groot stempel gedrukt op de stad Breda, vooral ook in stedenbouwkundig opzicht. Het militaire erfgoed, waarin diverse fasen van de kazernebouw zijn vertegenwoordigd, vormt een wezenlijk onderdeel van het beschermde stadsgezicht.

Recente ontwikkelingen

De stad binnen de nieuwe singel heeft na 1945 een aantal ingrijpende wijzigingen ondergaan. Om de bereikbaarheid te vergroten werden nieuwe invalswegen en bruggen over de singel aangelegd. De vervuilde haven, die zijn functie had verloren, werd gedempt en omgebouwd tot parkeergarage (1964). De plannen voor een verkeersring rond het oude centrum werden min of meer verwezenlijkt door sloop van panden aan de Karnemelkstraat, Houtmarkt, Oude Vest en Kloosterplein en de realisering van de doorbraak Kennedylaan.

In de jaren zestig en zeventig werden veel historische panden gesloopt en vervangen door nieuwbouw. In het gebied van de voormalige Gasthuisvelden en omgeving verrees grootschalige nieuwbouw en Haagdijk Noord werd compleet gereconstrueerd; hier verreesen in de jaren zeventig blokken woningwoningen in etagebouw. Deze ingrepen hebben het historische karakter van bepaalde delen van de binnenstad veel geweld aangedaan. De jaren

tachtig betekenden een omslag in het binnenstadbeleid. In de jaren negentig lanceerde de gemeente een nieuw structuurplan, waarin gestreefd wordt naar revitalisering van de binnenstad met behoud en gedeeltelijk herstel van de historische waarden. Dit plan is momenteel in uitvoering. Binnen 'het eitje' verschenen sindsdien onder meer een nieuw winkelcentrum met parkeergarage (De Barones) en een nieuwe bibliotheek.

Diverse andere plannen die momenteel in uitvoering zijn raken het beschermde stadsgezicht.

Allereerst is nu in uitvoering de grootschalige herstructurering van de terreinen van de voormalige Chassé- en Kloosterkazerne (Chassépark). De kazernegebouwen zijn deels behouden en hebben nieuwe functies gekregen (museum, archief, poppodium, casino). Het exercitieterrein wordt getransformeerd in een moderne woonwijk (afronding van Chassépark in jan. 2006).

Een tweede belangrijk project is het (gedeeltelijk) terugbrengen van het water van de gedempte Mark en de Haven. Dit project gaat gepaard met nieuwbouw en moet in 2008 gereed zijn. In juni 2007 vond de feestelijke (her)opening van de Haven plaats.

Een derde project (Via Breda) is de herinrichting van de spoorzone rond een nieuw aan te leggen station (HSL Terminal), dat in 2004 is gestart. In dit plan is ook het stationskwartier opgenomen en de omgeving Ceresstraat. Uitgangspunt is de historische structuur van dit gebied te respecteren.

Huidig ruimtelijk karakter

Inleiding

In de vorige paragrafen zijn de hoofdlijnen geschetst van het ontstaan en de ontwikkeling van de Bredase binnenstad en de tussen 1850 en 1940 tot stand gekomen stadsdelen. De verschillende beschreven ontwikkelingsstadia zijn, ondanks de ingrepen van na 1945, nog goed aan de stedenbouwkundige structuur en de bebouwing af te lezen.

De belangrijkste historische onderdelen (*kaart 1*) zijn:

- de middeleeuwse kern, zoals die is ontwikkeld tot de stadsuitbreiding van 1531 – 1547;
- de drie oude verbindingswegen Haagdijk, Boschstraat en (Nieuwe) Ginnekenstraat, bij de uitbreiding 1531 – 1547 binnen de stad getrokken; de onmiddellijke omgeving daarvan;
- de (v.m.) militaire terreinen tussen de (omgeving van) de oude verbindingswegen;
- de singelring vanaf ca. 1870 ontwikkeld, grotendeels als uitwerking van het Plan van Uitleg;
- de vanaf 1897 tot stand gekomen assen Ginnekenweg en Baronielaan.

Middeleeuwse kern

De historische opbouw van de ruimtelijke structuur van de binnenstad is goed herkenbaar. Dat is met name het geval in het deel van de middeleeuwse kern dat sinds 1967 beschermd stadsgezicht is. Hier is de kleinschalige structuur, in combinatie met de historische bebouwing, het minst verstoord. Het stratenpatroon en de verkaveling gaan gedeeltelijk terug tot de middeleeuwen, de bebouwing is merendeels van later datum. De kleinschaligheid is echter ook in de rest van de middeleeuwse kern gedeeltelijk bewaard gebleven, op een aantal grote ingrepen na (o.a. Barones).

Het gebied als geheel, met de kern die vanwege de ovale vorm wel het 'eitje' wordt genoemd, en het kasteelterrein zijn in de huidige stadsplattegrond nog duidelijk te herkennen. De inmiddels gedempte middeleeuwse stadsgracht vormt nu de binnenste stadsring, de Oude Vest, met begeleidende, grootschalige nieuwbouw.

Enkele straten in de binnenstad hebben zich na 1890-1900 ontwikkeld als belangrijke winkelstraten. Veel straten hebben nu een gemengde functie. Vooral de bouwactiviteiten in de periode 1880 – 1910 hebben een sterk architectonisch stempel op de binnenstad gedrukt.

Historische verbindingswegen

De historische verbindingswegen Haagdijk, Ginnekenstraat en Boschstraat hebben eveneens hun vrij kleinschalige karakter behouden, als ook een gemengde functie.

Door beloop en aansluiting op aan de ene kant de middeleeuwse stad en aan de andere kant zijn ze herkenbaar als historische lijnelementen. Daaraan draagt ook bij dat ze alle drie herkenbaar zijn als ruimtelijke entiteiten: door de dichte bebouwing, de strakke rooilijn, het gebogen beloop, de verkaveling haaks op de straat. Bovendien verschillen ze duidelijk in karakter met de omringende/ achterliggende straten. Dit 'eiland'-karakter is versterkt doordat in de direct aangrenzende gebieden ingrijpende herstructurering en stadsvernieuwing hebben plaatsgevonden vanaf de jaren '70 van de 20^e eeuw.

De (voormalige) militaire terreinen

Tussen de drie verbindingswegen liggen de restanten van de oudste militaire zones met monumentale bouwwerken als de voormalige Kloosterkazerne, Chassékazerne, Lange Stallen, Arsenaal en de KMA-gebouwen. Deze gebieden hebben een kenmerkend ruimtelijk karakter; ze zijn relatief open met grote, los staande gebouwen/complexen.

Gedeeltelijk zijn ze buiten de bescherming gebleven vanwege grootschalige nieuwbouwprojecten. Dat is met name het geval aan de oostkant; op het Chasséterrein is de afgelopen jaren veel nieuw gebouwd. Daarbij is wel het karakter van losse gebouwen in de ruimte voortgezet. Aan de zuidkant is het historisch karakter bewaard bij de Seeligkazerne en de Witte Huisjes. Meer naar het westen is grootschalige nieuwbouw verrezen (Gerechtsgebouw, Belastingkantoor); dit deel is buiten de bescherming gelaten. Het gedempte deel van de Mark, nu Markendaalseweg, is wel in de bescherming opgenomen.

Het Singelgebied

Breda is een van de steden in Nederland waar de singelstructuur nog intact is; de structuren en de bebouwing van de stadsuitleg na 1870 zijn er merendeels goed bewaard gebleven.

De bebouwing die onder invloed van het Plan van Uitleg tot ontwikkeling is gekomen bestrijkt een groot, min of meer concentrisch gebied. Globaal is het Plan van Uitleg het meest herkenbaar in het stationsgebied en op de koppen van de uitlopers Haagdijk, Bossche Eind en Ginnekens Eind. De ontwikkelingen daartussen zijn van andere of iets latere oorsprong. Het gebied heeft vooral een woonfunctie, met name aan weerszijden van de kop van

de drie verbindingswegen Haagdijk, Boschstraat en (Nieuwe) Ginnekenstraat.

Het singelgebied wordt –uiteraard voor de hand liggend- gestructureerd door de singel: het vrij brede water met de flankerende wegen en aanliggende bebouwing. De driehoekige stadsvorm - het gevolg van het in 1531 – 1547 binnen de stad brengen van de verbindingswegen- is in het beloop van de singel in meer vloeiende lijn bewaard gebleven. De singel met water, bruggen talud en bebouwing is aangewezen als rijksmonument.

Het tweede element waardoor het singelgebied wordt gestructureerd, zijn de Nieuwe Haagdijk, de Nieuwe Ginnekenstraat en Nieuwe Boschstraat. De drie eind 19e eeuwse straten liggen (min of meer) in het verlengde van de 'oude' straten Haagdijk, Ginnekenstraat en Boschstraat. Als gevolg van de onderbreking door het Valkenbergpark heeft de Willemstraat, de verbinding tussen station en binnenstad, een minder structurerender werking gehad. De vanzelfsprekende koppeling tussen de oude stad en de singelgebieden, voortvloeiend uit het doortrekken van de oude binnenstedelijke uitvalsstraten is hier achterwege gebleven.

Op grond van de historische ontwikkeling hebben de verschillende delen van het singelgebied een verschillend karakter:

- In het noordelijke singelgebied is nog steeds industrie en andere bedrijvigheid te vinden. In het stationskwartier is de singel omzoomd met herenhuizen uit de periode 1890-1910; daartussen staan stroken met woningen uit het interbellum. Op enkele plaatsen zijn bedrijven en grote instituten aanwezig. Het gerestaureerde slotpark Valkenberg vervult een bijzondere rol; het vormt een buffer tussen stationskwartier en binnenstad,

- waardoor de stad vanaf het station een zeer groene entree heeft.
- Het zuidelijk singelgebied heeft vooral een woonkarakter, met herenhuizen langs de singel en gedeeltelijk wat bescheidener bebouwing daarachter. Het statige woonkarakter kenmerkt ook de omgeving van het Wilhelminapark. Aan de binnenzijde van de singel ontbreekt de bebouwing op de plaats van de (voormalige) kazerneterreinen. Aan de buitenzijde staat aan de oostkant eveneens vrij weinig bebouwing.
 - Het westelijk singelgebied heeft het minst een historisch karakter. In het gebied ten noorden van de Haagdijk heeft in de jaren '70 en '80 van de vorige eeuw stadsvernieuwing plaats gehad. Bebouwing en structuur zijn hierbij ingrijpend gewijzigd. Dit gebied is daarom buiten de bescherming gelaten. Langs de Tramsingel tussen Etnastraat en Lunetstraat staan merendeels vrij recente kantoor- en bedrijfspanden. Ten zuiden van de Lunetstraat grenst in doorgaande rooilijn staande oudere woonbebouwing aan de singel.

Ginnekenweg/Baronielaan

Ginnekenweg en Baronielaan zijn beide sterk lineair en zijn, net als de historische verbindingswegen binnen de singels, herkenbaar als ruimtelijke entiteiten. Ook hier gaat het om dichte bebouwing, in een merendeels vrij strakke rooilijn met een gebogen beloop en een verkaveling haaks op de straat. Bovendien verschillen ook De Ginnekenweg en Baronielaan duidelijk in karakter van de omringende en achterliggende straten.

De Ginnekenweg heeft tot de Zandberglaan vooral een winkelfunctie. De rooilijn ligt hier over een deel een stuk naar achteren, waardoor een winkelpromenade aangelegd kon worden. Aan de overzijde hiervan wordt de bebouwing onderbroken door een nieuwe hal waarin een supermarkt is gevestigd. Na de Zandberglaan, die deels in het gezicht is opgenomen en de verbinding vormt met de daarachter liggende villawijk, heeft de Ginnekenweg vooral een woonfunctie. De weg wordt doorsneden door de zuidelijke rondweg, waarvan de doorgaande rijbanen middels een viaduct onder de Ginnekenweg door zijn geleid. Op de noordelijke hoeken zijn hier nieuwe kantoorpanden verrezen.

Nadere typering van te beschermen waarden

Inleiding

In de onderstaande paragrafen wordt aangegeven wat de te beschermen waarden zijn binnen het beschermde gebied, met name op het stedenbouwkundig vlak. Daarbij twee opmerkingen:

- het in 1967 beschermde gebied blijft buiten beschouwing;
- de indeling in deelgebieden van het 'nieuwe' beschermde gebied is conform die in hoofdstuk 2 en 3.
De volgende deelgebieden (*kaart 1*) komen daarmee aan de orde:
- het deel van de middeleeuwse stad dat buiten de bescherming van 1967 is gebleven, maar nu alsnog beschermd wordt. Het gaat om de westkant van 'het eitje' en de binnenkant van de Oude Vest;
- de drie oude verbindingswegen Haagdijk, Boschstraat en (Nieuwe) Ginnekenstraat, bij de uitbreiding 1531 – 1547 binnen de stad getrokken; de onmiddellijke omgeving daarvan;
- van de (voormalige) militaire terreinen tussen de (omgeving van) de oude verbindingswegen: het KMA-terrein, de Chassékazerne, de voormalige militaire bebouwing aan de Keizerstraat, de omgeving van de Seeligkazerne;
- de singelring vanaf ca. 1870 ontwikkeld, grotendeels als uitwerking van het Plan van Uitleg en onderverdeeld in het noordelijk, zuidelijk/oostelijk en westelijk singelgebied;
- de vanaf 1897 tot stand gekomen assen Ginnekenweg en Baronielaan.

Het gebied als geheel

Kortweg ligt in het algemeen de reden voor aanwijzing van een beschermd gezicht in de combinatie van een goed bewaard gebleven historisch-ruimtelijke (nederzettings)structuur met de bijbehorende bebouwing. Deze kan grotendeels van gelijktijdige origine zijn, zoals

in het eind 19^e-eeuwse Singelgebied, maar dat is niet altijd het geval. Zoals het al eerder beschermde deel van de binnenstad, maar ook de westkant van 'het eitje' en de binnenkant van de Oude Vest laten zien, kan een middeleeuwse plattegrond gepaard gaan met voor het overgrote deel veel latere bebouwing. Omdat stedenbouw, architectuur en openbare ruimte als één geheel gezien moet worden, dient daarnaast de oorspronkelijke typologie van de openbare ruimte beschermd te worden.

De bescherming richt zich op de instandhouding van deze combinatie, die een belangrijke cultuurhistorische waarde vertegenwoordigt. Ook in Breda is dat het geval: in de verschillende deelgebieden is de combinatie structuur – bebouwing – openbare ruimte 'drager' van het beschermd gezicht. De gebieden waar na 1945 grootschalige vernieuwing en structuurwijziging hebben plaats gevonden, zijn buiten het beschermde gebied gebleven. In stand gebleven structurelementen die voor de historisch-ruimtelijke structuur als geheel van belang zijn, zoals het beloop van de vroegere vest, zijn echter wel binnen het beschermd gebied getrokken. De merendeels recente en vrij grootschalige bebouwing draagt aan de beschermingsgrond in die gevallen niet of nauwelijks bij (hooguit structuurbegeleidende gevelwanden).

In het ruimtelijk beleid wordt de bescherming van de waarden voor een belangrijk deel geëffectueerd. Dit houdt met name in het instandhouden van en behoedzaam voortbouwen op de historisch-stedenbouwkundige structuur (stratenpatroon, verkaveling) en het historisch bebouwingsbeeld (bv. schaal, volume, ontsluiting, hoofdvorm, verhouding horizontaliteit- verticaliteit, detaillering). Bij het beleid inzake de openbare ruimte gaat het veelal om handhaving van de traditionele profielen (trottoir – rijweg – trottoir), maar ook om de voor Breda vrij specifieke 19^e eeuwse (boulevard)profielen met

hun onderscheiden breedtes en indeling.

Uiteraard spelen bij de bescherming en instandhouding ook het monumentenbeleid (zo is de Singel in zijn geheel rijksmonument) en het welstandsbeleid een belangrijke rol bij het instandhouden van de cultuurhistorische waarden.

De middeleeuwse stad; de westkant van 'het eitje' en de binnenkant van de Oude Vest

De waarden verbonden aan het binnen de bescherming getrokken deel van de middeleeuwse stad liggen in de eerste plaats in het stratenpatroon dat een geheel vormt met dat van het eerder beschermde gezicht. De gehele middeleeuwse stadsplattegrond is nu beschermd. Het gebied van Visserstraat en Nieuwstraat vormt de westkant van 'het eitje', Markendaalseweg, Karnemelkstraat, Houtmarkt en Oude Vest vormen de rand (v.m. vest) van de middeleeuwse kern. De overige straten zijn merendeels korte radialen tussen 'het eitje' en de v.m. vest, en enkele langere (Lange Brugstraat, Karrestraat/Eindstraat) die vanuit 'het eitje' aansluiten op de oude verbindingswegen.

Bij de straten die onderdeel zijn van 'het eitje' en de radiaalstraten zijn het straatbeloop, de relatief geringe straatbreedte en de kleinschalige verkaveling, merendeels haaks op de straat, de belangrijkste stedenbouwkundige waarden. Aansluitend op de verkaveling vormt de historische bebouwing gesloten straatwanden, opgebouwd uit vrij smalle, diepe panden, met de voorgevel gericht op de straat. Deze bebouwing heeft op de begane grond voornamelijk winkels.

De bebouwing langs de voormalige vest is veel heterogener, grootschaliger en minder historisch van karakter. De te beschermen waarden liggen hier op het niveau van de stedenbouwkundige structuur.

Haagdijk, Boschstraat en (Nieuwe) Ginnekenstraat

De historische uitvalswegen zijn herkenbaar aan hun karakteristiek: het zijn 'enkelvoudige', sterk lineaire elementen. De straten hebben een duidelijk begin aan de vroegere vest en een eind aan de overgang naar het singelgebied (schaalsprong naar boulevards Van Gendt). Door hun breedte onderscheiden ze zich zowel ten opzichte van de binnenstad (gemiddeld wat breder) als ten opzichte van het singelgebied (aanzienlijk smaller). Ook omdat de breedte groter is dan die van de relatief weinige zijstraten is het karakter herkenbaar. Essentieel voor de afleesbaarheid is de genoemde 'enkelvoudigheid': de uitvalswegen vormen eilanden, bestaand uit de straat met aan weerszijden bebouwing van wisselende diepte, die zich onderscheiden van de omgeving.

De verkaveling is kleinschalig en vergelijkbaar met die van de middeleeuwse stad. Het lineaire karakter wordt versterkt door de gesloten gevelwanden met een zeer diverse bebouwing in de rooilijn. De gevelwanden zijn merendeels opgebouwd uit vrij smalle, diepe panden, met de voorgevel gericht op de straat. Er staan veel winkelpanden.

De Haagdijk en de Boschstraat zijn recent heringericht (voltooiing 2006) volgens de traditionele driedeling trottoir – rijweg – trottoir. De Nieuwe Ginnekenstraat is eveneens onlangs heringericht, maar dan in een zuiver 19^e eeuwse (boulevard)profiel. Zowel aan de Haagdijk als de Boschstraat is het historische stegenpatroon ("kamstructuur" van straat/dijk met haaks daarop de stegen) nog in potentie aanwezig. In feite verdient het aanbeveling deze stegen weer te openen, als herkenbaar onderdeel van de stedenbouwkundige structuur. Het opstellen van een stegenrapport kan in dit verband wellicht soelaas bieden.

De (v.m.) militaire terreinen: het KMA-terrein, de Chassékazerne, de voormalige militaire) bebouwing aan de Keizerstraat, de omgeving van de Seeligkazerne

Het KMA-terrein valt gedeeltelijk binnen het al eerder beschermde gebied (omgeving Kasteel). Essentieel voor de waarde van het ensemble is het karakter: een open, groen gebied met losstaande bouwvolumes (deels moderne hoogbouw).

Openheid en groen zijn ook van belang voor het terrein van de Seeligkazerne, met sport- en exercitievelden, het eigenlijke kazernegebouw en langs het water een los rijtje voormalige woningen voor onderofficieren: de 'witte huisjes'. Van het grootste exercitieterrein, aan de oostkant van de binnenstad, zijn slechts delen in het beschermd gezicht opgenomen: de omgeving van de Lange Stallen en de Chassékazerne. In beide gevallen geldt dat de omgeving recent geheel opnieuw is ingevuld, of dat proces is nog aan de gang. De bescherming betreft hier de resterende historische gebouwen.

Het Singelgebied

Het singelgebied wordt in eerste instantie bepaald door de singelstructuur. Zowel de continuïteit en afwisseling in lengte- en dwarsrichting zijn daarom van groot belang. Continu zijn de aanwezigheid van het water en de flankerende groene taluds, al dan niet voorzien van bomen. Langs de grootste lengte zijn langs de singel aan beide zijden wegen aanwezig, echter niet overal. Het water en de groene taluds met de continue monumentale boombeplanting vormen dan bij uitstek de bindende elementen voor de singelstructuur.

Een grotere afwisseling is er nog in de aanwezigheid van bebouwing/gevelwanden aan binnen- en buitenkant: gesloten gevelwanden aan de buitenkant komen vooral in het noordelijk singelgebied voor, daarnaast in het westelijk en zuidelijk singelgebied. Een gevelwand

opgebouwd uit korte blokjes komt alleen in het zuidelijk en oostelijk singelgebied voor. De binnenkant van de singel heeft een zeer divers beeld: gesloten gevelwanden (west, noord: kort, zuid: lang), losse woningen (noord) en veel open, groene ruimtes, zoals de randen van het KMA-terrein, Park Valkenberg en Wilhelminapark. Aan beide zijden komen bijzondere gebouwen voor als kerken en scholen. De belangrijkste bijzondere gebouwen zijn wel de Boschpoort en het v.m. Ignatius Ziekenhuis.

De afwisseling in open - gesloten en de diversiteit in de gevelwanden zijn grotendeels historisch bepaald, evenals het bebouwingsbeeld daarbinnen (herenhuizen, interbellum-woningen, arbeiderswoningen, bijzondere gebouwen). Het gaat herbij dus om belangrijke waarden. Waar het historische bebouwingsbeeld te zeer is verstoord, volgt de grens van het beschermde gebied de rooilijn.

Een tweede belangrijk structurelement wordt gevormd door de 'Van Gendt Boulevards', de brede straten uit het Plan van Uitleg, met aanzienlijke bebouwing en (oorspronkelijk) voorzien van een groene middenstrook. Aan de breedte, de soms bewaarde middenstrook en het vrij homogene bebouwingsbeeld ontleen deze straten hun herkenbaarheid. In geval van herinrichting van de openbare ruimte dienen nog bestaande profielen (boulevards) gerespecteerd te worden. Waar ze verdwenen zijn, verdient het aanbeveling het oorspronkelijke profiel te herstellen.

De boulevards die in het verlengde liggen van de oude uitvalswegen zijn daarmee min of meer vergelijkbaar: sterk lineair, niet of nauwelijks zijstraten/kruisingen, een begin en eind, gesloten gevelwanden. Een verschil is dat de boulevards meer in het omringende stedelijk weefsel (van het Plan van Uitleg) zijn opgenomen dan de oude uitvalswegen.

Het noordelijk Singelgebied

Het noordelijk Singelgebied wordt gekenmerkt door een historisch gegroeide waardevolle verscheidenheid in gebiedsdelen. De omgeving van het station laat een gemengd karakter zien met wonen en winkels. Het gebied is opgebouwd met grotendeels gesloten bouwblokken, met bebouwing in de rooilijn.

Aan de oostkant, aan de Ceresstraat, is het bedrijfskarakter overheersend met de grote industriële gebouwen van brouwerij Drie Hoefijzers. De oudste delen zijn uit 1887. De opvallendste panden zijn het hoge brouwhuis (1930) en het brouwerijkantoor uit 1925 van dezelfde architect als het Grand Theater (J. van Bilsen) aan het van Coothplein. De bijbehorende arbeiderswoningbouw ligt rond St. Josephstraat en Drie Hoefijzersstraat. Zowel de diversiteit aan bebouwing, als de schaalverschillen vormen hier belangrijke waarden.

Doordat aan de buitenrand van de singel merendeels herenhuizen staan, sluit dit deel van het noordelijk singelgebied aan bij het singelgebied als geheel. Datzelfde geldt voor Park Valkenberg (reconstructie 2002 -2003 gebaseerd op het ontwerp van P.L. Rosseels). De groene rand aan de singel legt de relatie met het singelgebied als geheel.

Aan de kop van het Bossche eind (kop Bosstraat) ligt binnen de singel de Sophiabuurt. Karakteristiek zijn de korte 'boulevards' Nassaustraaf, Sophiastraaf, Nieuwe Boschstraat en Mauritsstraat, met herenhuizen in gesloten bouwblokken. Met name de strenge Mauritsstraat toont de oorspronkelijke opzet van Van Gendt. De oude en nieuwe straten vormen twee vijfsprongen. Op een daarvan - het Sophiamplein - staat het Wilhelmina-monument, een fontein uit 1898 die aanvankelijk op de Grote Markt stond, maar in 1909 werd

verplaatst. De gedeeltelijk bewaard gebleven groenstrook in het midden van de straten is een belangrijke beelddrager van Van Gendt's Plan van Uitleg. Door de heldere grenzen –de binnenkant van de singel (Seelig-, Maurits- en Nassausingel) en de doorgaande lijn van Sophiastraaf en Nassaustraaf- is de Sophiabuurt een duidelijk entiteit.

Het zuidelijk en oostelijk Singelgebied

Het zuidelijk en oostelijk Singelgebied worden gedomineerd door bebouwing met een luxe-uitstraling. Typierend zijn de Van Gendt-boulevards, die aan weerskanten van de singel liggen: Nieuwe Ginnekenstraat, Wilhelminastraat, Vijverstraat, Parkstraat en Helenastraat. Het aanzienlijke karakter aan de boulevards is karakteristiek voor de omgeving van het Wilhelminapark als geheel, maar ook voor de de kop van het Ginnekenseind. Beide zijden van de singel (binnenzijde Chassésingel, buitenzijde Boeimeersingel) zijn bebouwd met een lange rij herenhuizen uit de periode 1890-1910. De Nieuwe Ginnekenstraat en de Wilhelminastraat zijn winkelstraten, terwijl de andere veel meer van oorsprong een woonkarakter hebben.

Het Wilhelminapark is uiteraard sterk bepalend voor het luxe woonkarakter in deze omgeving. De bouwblokken zijn minder gesloten; rond het park zelf zijn losstaande en twee-onder-een-kap villa's dominant. Voortuinen en straatbomen versterken het groene beeld. De gebogen vijvers in het park zijn restanten van de voormalige vestinggrachten. Aan de rand van het park, in een door water omringd plantsoen, staat de monumentale watertoren van J. Schotel op (1893). Door het groen en het water vormt het complex een ruimtelijke eenheid met het villapark en tegelijk de noordelijke afsluiting daarvan.

De omgeving Van Coothplein - Nieuwe Ginnekenstraat ontwikkelde zich begin 20e eeuw als een deftige uitgaansbuurt en die uitstraling is in dit stadsdeel gedeeltelijk bewaard gebleven. Behalve rijk geornamenteerde gevels en grote winkelpanden, staan hier onder meer de voormalige stadsschouwburg Concordia (1881), het Grand Theater (art-deco 1919), hotel-restaurants en een winkelpassage uit 1934.

Meer naar het westen krijgt het zuidelijk singelgebied een meer heterogeen karakter, met interbellumwoningen, middenstands- en arbeiderswoningen. Van belang is hier met name naast de stedenbouwkundige structuur in een aantal gevallen de gelijkvormige (arbeiderswoningen) of gelijksoortige (interbellumpanden) vormgeving van de bouwblokken. Bijzondere objecten zijn de Hirdesbrug, een betonbruggetje over de singel uit 1905 en de rij opvallende villa's in de stijl van de Nieuwe Zakelijkheid op de hoek waar de Mark overgaat in de singel.

Het westelijk Singelgebied

Aan de westelijke singel (Tram-, Weerij-, Nijverheids- en Sluissingel) heeft het meest vernieuwing plaatsgevonden. Zo wordt de gevelwand aan de noordzijde gevormd door een reeks postmoderne bedrijvenpanden, waaronder de nieuwe brandweerkazerne. Aan de stadzijde begrenst de etagebouw van Haagdijk Noord de singel. Aan beide zijden is de recente bebouwing buiten de bescherming gelaten.

Het laatste deel van de Tramsingel ligt aan de kop van de Haagdijk en sluit met een rij herenhuizen weer aan bij het karakter van het singelgebied als geheel. Het singel-karakter komt hier sterk tot uitdrukking: De Nieuwe Haagdijk en de kop van de Haagweg zijn beide uitgevoerd als 'boulevard' met grotendeels nog de bebouwing

uit 1890-1910. Meest opvallend is de voormalige Heilige Annakerk (nu kantoorunits), op de hoek van de Haagweg en de Weerijssingel.

Ginnekenweg en Baronielaan

De waarden van Ginnekenweg en Baronielaan liggen zowel op structuurniveau als in de 'catalogus' aan woningen uit de bouwperiode, in wat mindere mate ook winkelpanden. In historisch-stedenbouwkundig opzicht zijn de Baronielaan en de Ginnekenweg lange, doorgaande lijnen in het stedelijk gebied. Beide hebben een gebogen tracé, onderbroken door de zuidelijke rondweg/Johan Willem Frisolaan. Het karakter van lange, continue lijn wordt bij beide straten benadrukt door de lange, grotendeels gesloten gevelwanden. Dat is bij de Baronielaan nog meer het geval dan bij de Ginnekenweg. Ten noorden van de Frisolaan is daarbij ook het ontstaan van de Baronielaan als particulier ontwikkelde enclave goed afleesbaar: de laan heeft nog altijd niet of nauwelijks verbindingen naar het achtergelegen gebied (en heeft hier dus ook de langste gevelwanden). De Ginnekenweg heeft tot de Zandberglaan vooral een winkelfunctie. De rooilijn ligt hier over een deel een stuk naar achteren, waardoor een winkelpromenade aangelegd kon worden.

Waar de Wilhelminastraat overgaat in de Ginnekenweg werden in 1897 enige panden afgebroken om een entree te maken voor de nieuwe Boulevard Breda-Mastbosch (nu Baronielaan). De hiermee ontstane, zeer typerende entree wordt nog altijd gevormd door twee grote hoekpanden met hoektorens. De laan maakt aan het begin een ruime bocht, waarin de voormalige Heilige Hartkerk een prominente plaats inneemt.

Voor zowel de Ginnekenweg als de Baronielaan geldt dat het overgrote deel van de huizen individueel is ontworpen. De gevels tonen alle bouwstijlen die in het fin-de-siècle tijdperk werden

gehanteerd. Desondanks maakt de bebouwing een min of uniforme indruk, een gevolg van de veelal overeenkomstige bouwhoogtes en overeenkomstig bouw materiaal (zeer veel roodbruine baksteen met witte accenten). Slechts op enkele plekken wordt die uniformiteit onderbroken, zoals bij het complex van de voormalige Heilige Hartkerk met pastorie en klooster, het vrijstaande huis Merula (nr. 102), het 'rondpoint' met vier reusachtige kastanjes, en de grote door een park omgeven villa Trianon (nr. 228), waar voor WO II onder andere de bierbrouwer Smits van de brouwerij Smits van Waesberghe (later Oranjeboom) woonde.

Bij de Baronielaan fungeert het brede profiel en het doorlopende lint van voortuinen met de gietijzeren hekweken aan weerszijden van de straat in hoge mate als stedenbouwkundig bindmiddel. Aan de Ginnenkenweg is dat minder het geval; er is meer verloop in breedte en meer afwisseling in stenig en wat groener karakter. De Ginnekenweg verdient een gelijke inrichting van de openbare ruimte als de recent heringerichte (Nieuwe) Ginnekenstraat.

De openbare ruimte van de Baronielaan is ingrijpend gewijzigd ten opzichte van de oorspronkelijke inrichting. De laan was bedoeld als een boulevard, met de kenmerkende middenstrook met dubbele bomenrij. Hierdoor had men zicht op de prachtige panden in de gebogen gevelwanden. Als gevolg van het nu gehanteerde inrichtingsprincipe is het evenwicht tussen enerzijds architectuur en stedenbouw en anderzijds de inrichting van de openbare ruimte ernstig verstoord. Een herinrichting van het oorspronkelijke boulevardprofiel zou het ensemble enorm in kwaliteit omhoog brengen.

Begrenzing

Introductie

Met de uitbreiding van het beschermde stadsgezicht wordt één groot beschermd gezicht Breda verkregen, waarin ook het reeds eerder beschermde deel van de historische binnenstad valt (aangewezen 1967) en dat tevens aansluit op het reeds eerder beschermde gezicht 'Ginneken' (aangewezen 1991).

Binnen dit gebied liggen enkele enclaves waar dusdanige verstoringen hebben plaatsgevonden dat ze buiten de bescherming vallen. De buitengrens van het beschermde gebied volgt globaal de buitenrand van de stadssingel met bebouwing, plus de contouren van de beide assen Baronielaan en Ginnekenweg.

Niet tot het beschermde gezicht behoren de volgende enclaves:

- Haagdijk Noord
- Gasthuisvelden
- omgeving Markendaalseweg
- Chassépark

Begrenzing

Singelgebied

De buitengrens van het singelgebied (zonder enclaves) loopt als volgt: Vanaf het Stationsplein oostwaarts, klein stukje Menno van Coehoornstraat in, achter de nieuwbouw aan de Stationsweg langs, Terheydenstraat oversteken, achter de bebouwing aan de noordkant van de Ceresstraat tot de hoek, vervolgens langs de zuidkant van de Ceresstraat inclusief de Hoge Steenweg tot de Teteringenstraat, voor de bebouwing van de Loopschansstraat, achter langs de voorbouw van het voormalige Ignatiusziekenhuis en de bebouwing Wilhelmina-singel, langs de oostgrens van het plantsoen Claudius Prinsenlaan, via de Cavaleriestraat, achter de bebouwing van de Paul Windhausenweg

en Koninginnestraat. Hier aansluiting op deelgebied Ginnekenweg en Baronielaan, zie hieronder.

Verder achter langs de bebouwing Wilhelminastraat en Boeimeersingel, tot over de brug over rivier de Mark, via Gen. van der Plaatstraat, achter langs de bebouwing van Gen. van de Hamkade en voorlangs de Markendaalseweg, achter langs tweede bouwblokje Irenestraat. Irenestraat oversteken, achter de bebouwing van de Vredenburgsingel. Bij de Margrietstraat voor de bebouwing van de Vredenburgsingel. Oversteken riviertje de Aa of Weerijs, achter de bebouwing van de Weerijssingel en Haagweg langs, tot Oranjeboomstraat, Haagweg oversteken, achter noordelijke bebouwing van Haagweg weer terug, achter langs de bebouwing van de Tramsingel tot aan de Lunetstraat. Vervolgens voor de bebouwing langs de Tramweg en de Etnastraat, oversteken rivier de Mark, via plantsoen door naar de Spoorstraat, naar het Stationsplein.

Ginnekenweg en Baronielaan

Vanaf aansluiting Koninginnestraat, achter langs bebouwing Ginnekenweg, achter langs de bebouwing van een deel van de Zandberglaan, vervolgens weer achter langs de bebouwing van de Ginnekenweg, via het Saksen Weimarplein, de rondweg kruisend, achterlangs de villa aan de Prins Hendrikstraat, deze straat overstekend, hier aansluitend op beschermd dorpsgezicht Ginneken. Grens beschermd dorpsgezicht volgen tot achterzijde bebouwing Ginnekenweg, dan weer terug, schuin naar het noorden, rondweg overstekend, achter de bebouwing van de Ginnekenweg langs tot achtergrens percelen Baronielaan.

Vervolgens achter langs de oostelijke bebouwing van de Baronielaan, tot rivier de Mark, inclusief vrijstaande villa aan de rivier, rondweg kruisend, langs de westoever van de Mark, achter langs de percelen van het aaneengesloten noordelijke bouwblok van de Burg. Pastoorsstraat, weer terug achter langs de zuidelijke bebouwing van de Burg. Pastoorsstraat, tot achterzijde percelen Baronielaan tot Duivelsbruglaan, oversteken Baronielaan en achter percelen van westelijke bouwblokken Baronielaan langs, rond park villa Trianon, via rooilijn Baronielaan, oversteken rondweg, over de brug over de Mark, en vervolgens weer achter langs de westelijke bebouwing van de Baronielaan, inclusief de Heilig Hart Kerk, tot de bebouwing van de Wilhelminastraat. Hier aansluiting op 'Singel', zie boven.

Waar 'achter langs de bebouwing' staat, wordt in principe bedoeld de achtergrens van de bijbehorende percelen. De exacte begrenzing is aangegeven op de bijgevoegde begrenzingskaart, MSP/48/02.

Waardering

Het beschermde stadsgezicht van Breda is van grote historische, cultuurhistorische en stedenbouwkundige waarde, omdat het hier gaat om een nog zeer herkenbaar voorbeeld van een oude vestingstad met een middeleeuwse kern, met een grootschalige en in korte tijd tot stand gekomen, deels planmatige stadsuitleg uit het einde van de negentiende en begin van de twintigste eeuw, volgend op de ontmanteling van die oude vesting. Bijzonder is de hoge mate van herkenbaarheid van zowel de middeleeuwse structuren, als die van de stadsuitleg. Die uitleg vormt een nog grotendeels gave neerslag van een fase waarin de stad zich losmaakte van haar eeuwenoude vestingstatus en zich transformeerde tot een moderne stad met nieuwe functies. Tegelijk toont het beschermde gezicht de wisselwerking tussen oud en nieuw, met name hoe de reeds bestaande structuren van de oude stad de nieuwe uitleg medebepaalde.

Motivering

Het beschermd stadsgezicht Breda is van algemene *cultuurhistorische waarde* als bijzondere uitdrukking van een sociaal-economische, functionele en bestuurlijke ontwikkeling. Met name de ontwikkeling van middeleeuwse versterkte stad, tot door het Rijk aangewezen vestingstad -onderdeel van het nationale vestingstelsel-, tot een stad die na de opheffing van de vestingstatus dankbaar gebruik maakte van de mogelijkheden om zich in korte tijd te ontplooiën tot een moderne, middelgrote stad met een sterke regionale functie. Het beschermd stadsgezicht is van historisch-ruimtelijke en -stedenbouwkundige waarde:

- wegens de bijzondere samenhang van functies, schaal, stedenbouwkundige structuur, openbare ruimte, architectuur, water en groen, mede in relatie tot de lokale ontwikkelings geschiedenis;
- wegens de hoogwaardige ruimtelijke kwaliteiten, gedeeltelijk op basis van een herkenbaar stedenbouwkundig concept;
- wegens de zichtbare relaties tussen oude structuur en nieuwe uitleg (c.q. loop van de singel, verlenging hoofdstraten, militaire wiggen).

Het beschermd stadsgezicht is van belang vanwege de gaafheid en herkenbaarheid van de oorspronkelijke historisch-ruimtelijke structuur, en gedeeltelijk vanwege de goed bewaard gebleven bebouwing en inrichting van de stedelijke omgeving.

Het beschermde gezicht is van *historisch-architectonisch en -stedenbouwkundig belang* omdat delen ervan een in grote mate gaaf voorbeeld vormen van een stadsuitbreiding uit het fin-de-siècle-tijdperk. Het betreft één van de 19e-eeuwse singelstructuren in Nederland die nog geheel in tact zijn.

Het beschermd gezicht is van *algemeen historische en cultuurhistorische waarde* vanwege de belangrijke militaire rol die de stad, zowel voor als na de slechting van de vestingwerken, heeft gespeeld en vanwege de gave sporen uit de verschillende fasen van de militaire geschiedenis die binnen het gezicht nog aanwezig zijn.

Rechtsgevolg van de aanwijzing

Ter effectuering van de aanwijzing van een beschermd stads- of dorpsgezicht moet ingevolge artikel 36 van de Monumentenwet 1988 een bestemmingsplan worden opgesteld. De toelichting op de aanwijzing kan daarbij voor wat het beschermingsbelang betreft als uitgangspunt dienen. Doel van de aanwijzing is de karakteristieke, met de historische ontwikkeling samenhangende structuur en ruimtelijke kwaliteit van het gebied te onderkennen als zwaarwegend belang bij de toekomstige ontwikkelingen binnen het gebied. De aanwijzing beoogt op die wijze een basis te bieden voor een ruimtelijke ontwikkeling die inspeelt op de aanwezige kwaliteiten, daarvan gebruikmaakt en daarop voortbouwt.

In het aanwijzingsbesluit is bepaald in welke mate de vigerende bestemmingsplannen aan het beschermingsvereiste voldoen.

Bronnen

Literatuur

- Bijma, A. e.a. (red.), Parkboek. Wilhelminapark 1895 – 1995, “Parel aan den sierlijken kroon van Breda’s Stedemaagd”. Breda 1995.
- Bijma, A. e.a. (red.), Singelboek. De Bredase singel, balkon van de stad. Breda 1999.
- Bijma, A. e.a., Breda 2002. Na 750 jaar. Breda 2002.
- Commissie Bescherming en Ontwikkeling: brief aan de provincie Brabant, 4-12-1996; verslag Breda 24-5-2002.
- Finaly, I (1996), Doorbroken barrières. Architect F.W. van Gendt (1831 – 1900) en de negentiende-eeuwse stadsuitbreidingen.
- Geest, J. van, Architectuurgids Breda. Rotterdam 2002.
- Martin, Marijke (2000), Opkomst van de moderne stad; ruimtelijke veranderingen in Maastricht 1660-1905.
- Messer, Jan Willem (2004), Binnenstad Breda beter in beeld.
- Michels, J. (1996), MSP Noord Brabant: toelichting beschermde stadsgezichten Breda.
- Monumenten adviesraad Breda (z.j.), Voorstel tot plaatsing van panden op de monumentenlijst; diverse delen.
- Otten, G. (1991), De ontmanteling van Breda en het Plan van Uitleg van Van Gendt, 1869-1881. In: Jaarboek De Oranjeboom, LIV 1991.
- Otten, G. (1997), 100 jaar Baronielaan, Boulevard Breda Mastbosch, 1897-1997.
- Otten, G. (1999), Tramlijnen en stedenbouwkundige ontwikkeling tussen 1870 en 1914. In: Historisch-geografisch Tijdschrift 1999.1, pp. 1-14.
- Otten, G. (2002), De Bredase Boulevards; In: Monumenten en Landschappen, tijdschrift van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, te Brussel, Afdeling Monumenten en Landschappen.
- Pol, Pierre van der (2002), Breda in Kaart. Uitg. Breda’s Museum.
- Rijksdienst voor de Monumentenzorg, regio Zuid: interne nota 7-9-2000.
- Vries, Marie-Louise de (1996), Breda, Kamer der Verlangens. In: Nederland Waterland; een nieuw leven voor gedempte grachten, vaarten, havens en beken. Uitg: RDMZ/SDU.

Kaarten

- Waarderingskaart, Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, 2012
- Breda, 1350. Collectie Breda’s Museum
- Breda, 1625. Bron onbekend
- Breda, 1863. Collectie Stadsarchief gem. Breda
- Breda, Plan van Uitleg, 1875. Bron onbekend
- Ontwerp Boulevard Breda – Mastbosch, 1899. Collectie Breda’s Museum
- Breda, 1925. Detail van kaarblad 624 (1925) van de Chromotopographische kaart van het Koninkrijk der Nederlanden, schaal 1:25.000

Bijlage

1. Ruimtelijke karakteristiek
2. Breda, 1350
3. Breda, 1625
4. Breda, 1863
5. Breda, Plan van Uitleg, 1875
6. Ontwerp Boulevard Breda – Mastbosch, 1899
7. Breda, 1925

Colofon

Uitgave

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Amersfoort 2012

Onderzoek en tekst

- Gemeente Breda
- MSP-team provincie Noord-Brabant, Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
- Drs. K. Volkers
- Drs. M. Kooiman

Kaartmateriaal

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, drs. B.A.R.T. Broex

Foto omslag

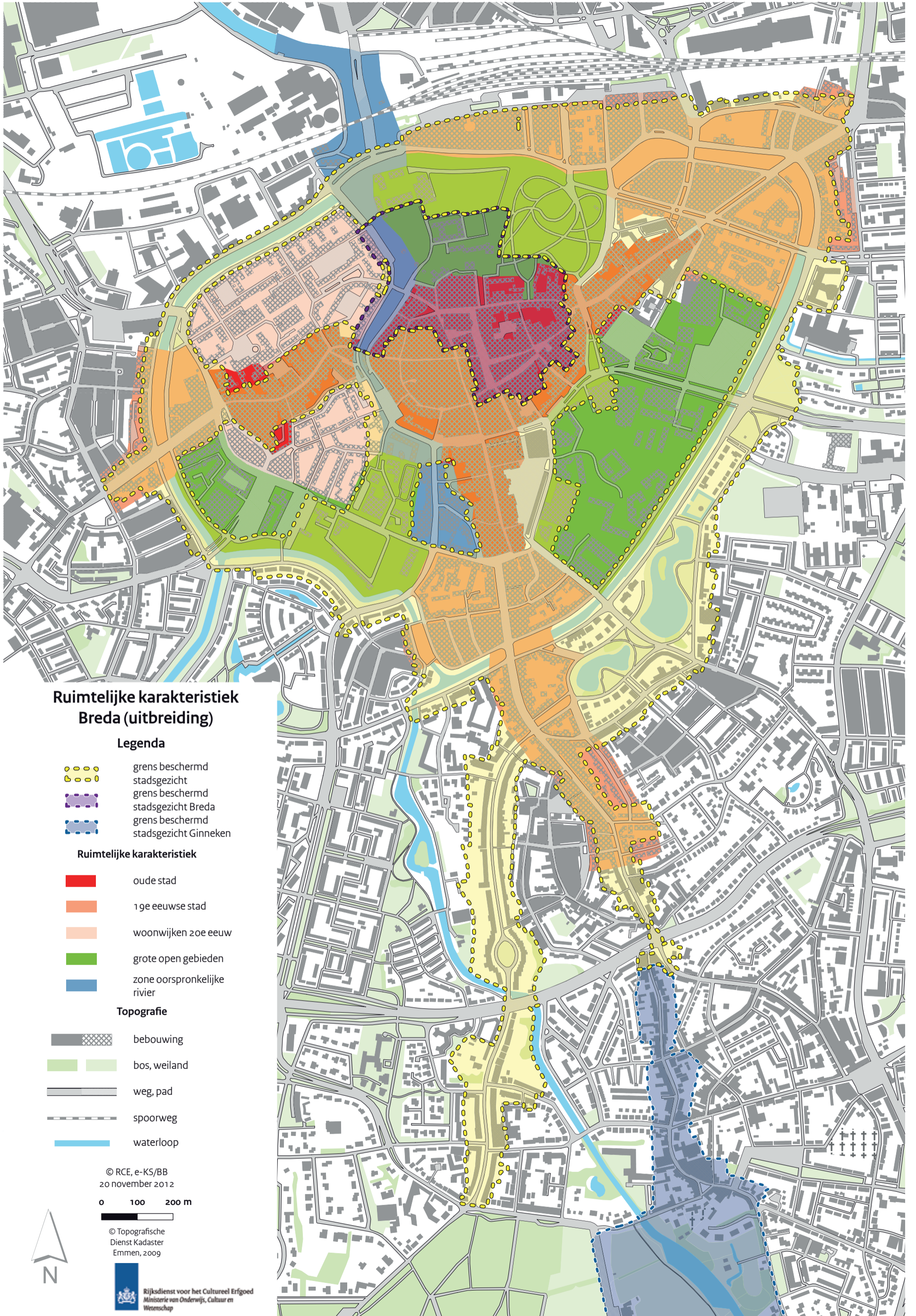
Drs. K. Volkers

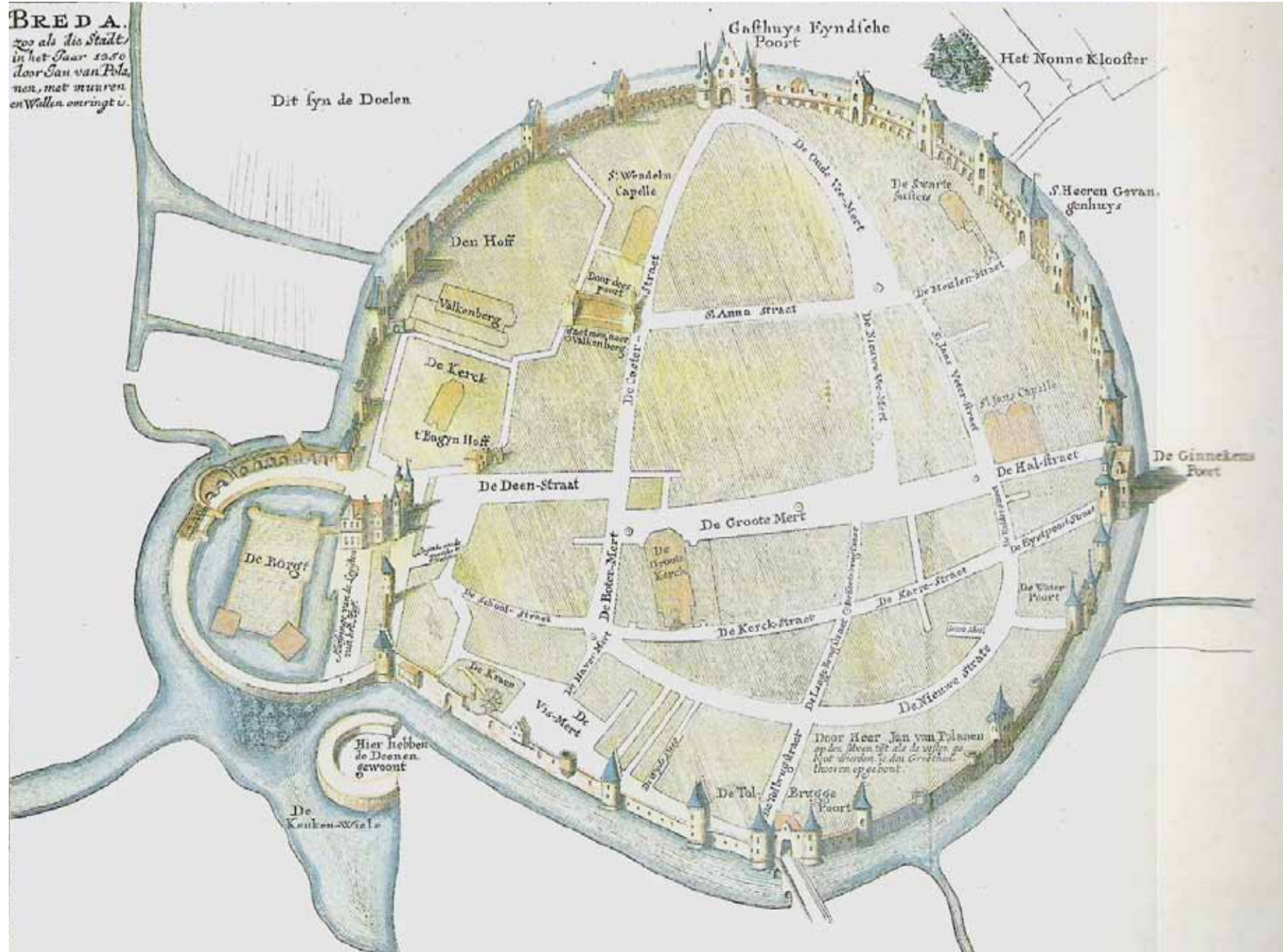
Redactie

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, drs. B.A.R.T. Broex

Productie

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Amersfoort/Drukkerij Zalsman bv, Zwolle.

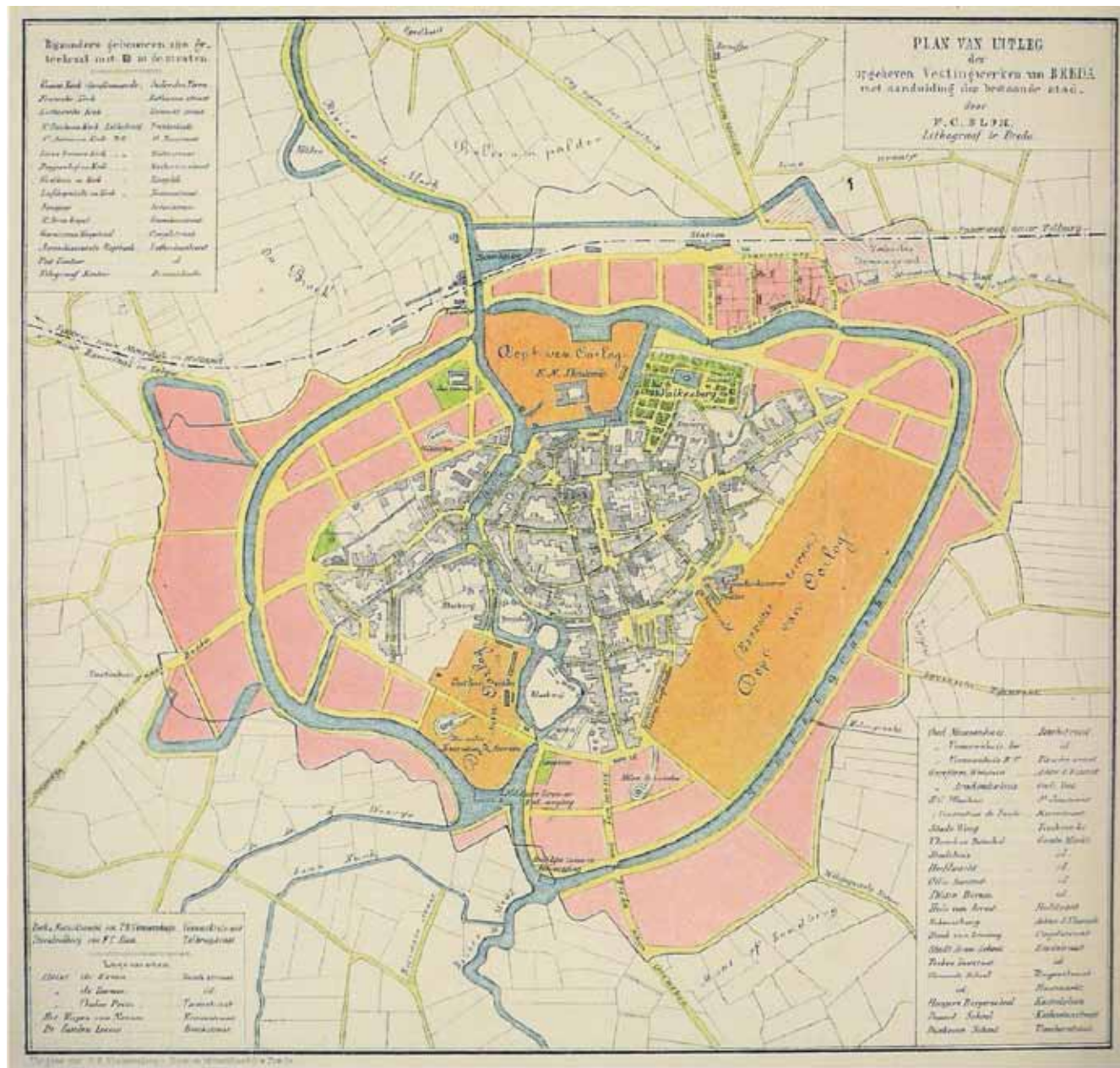




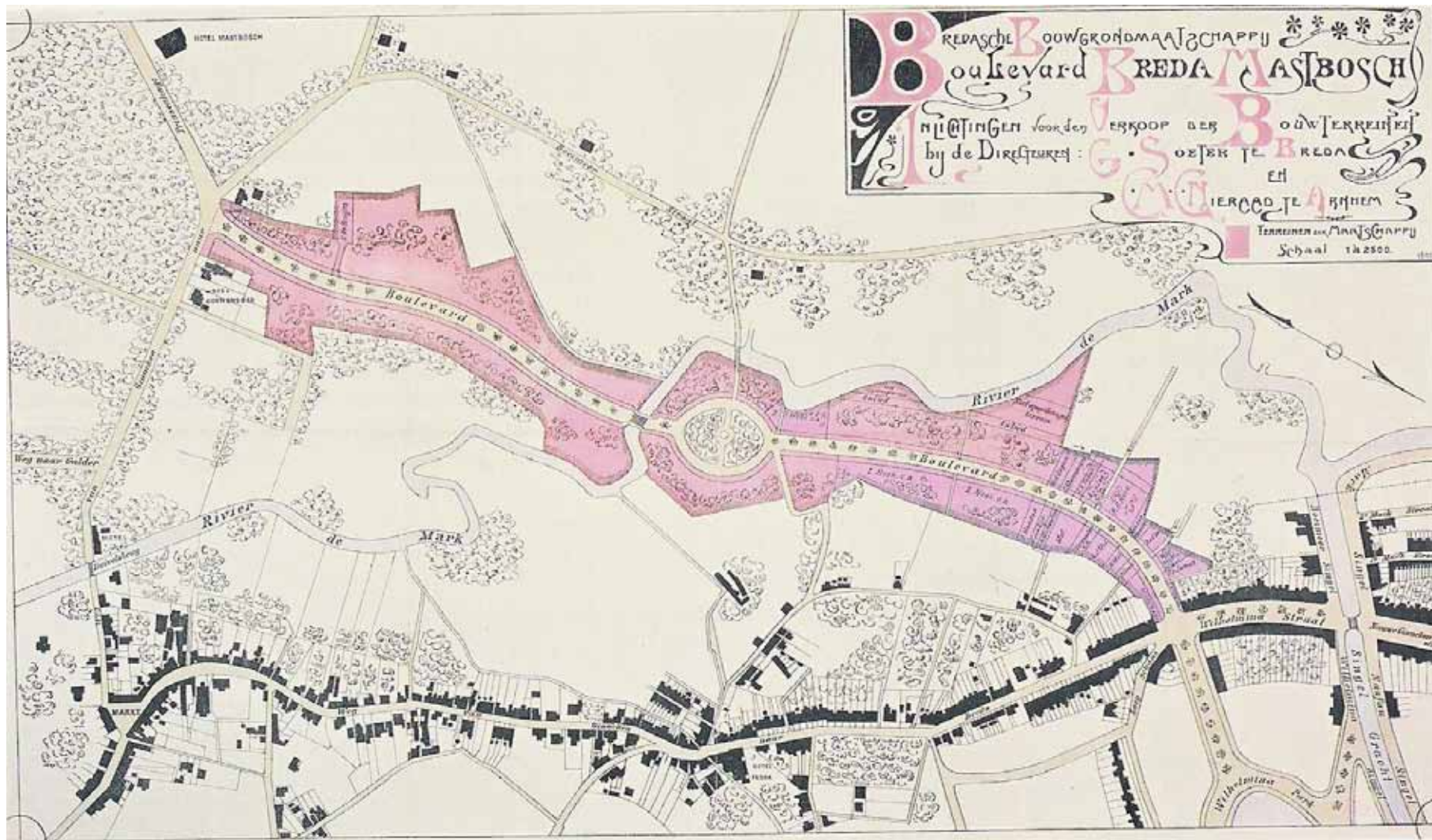
Kaart 2 Breda, 1350



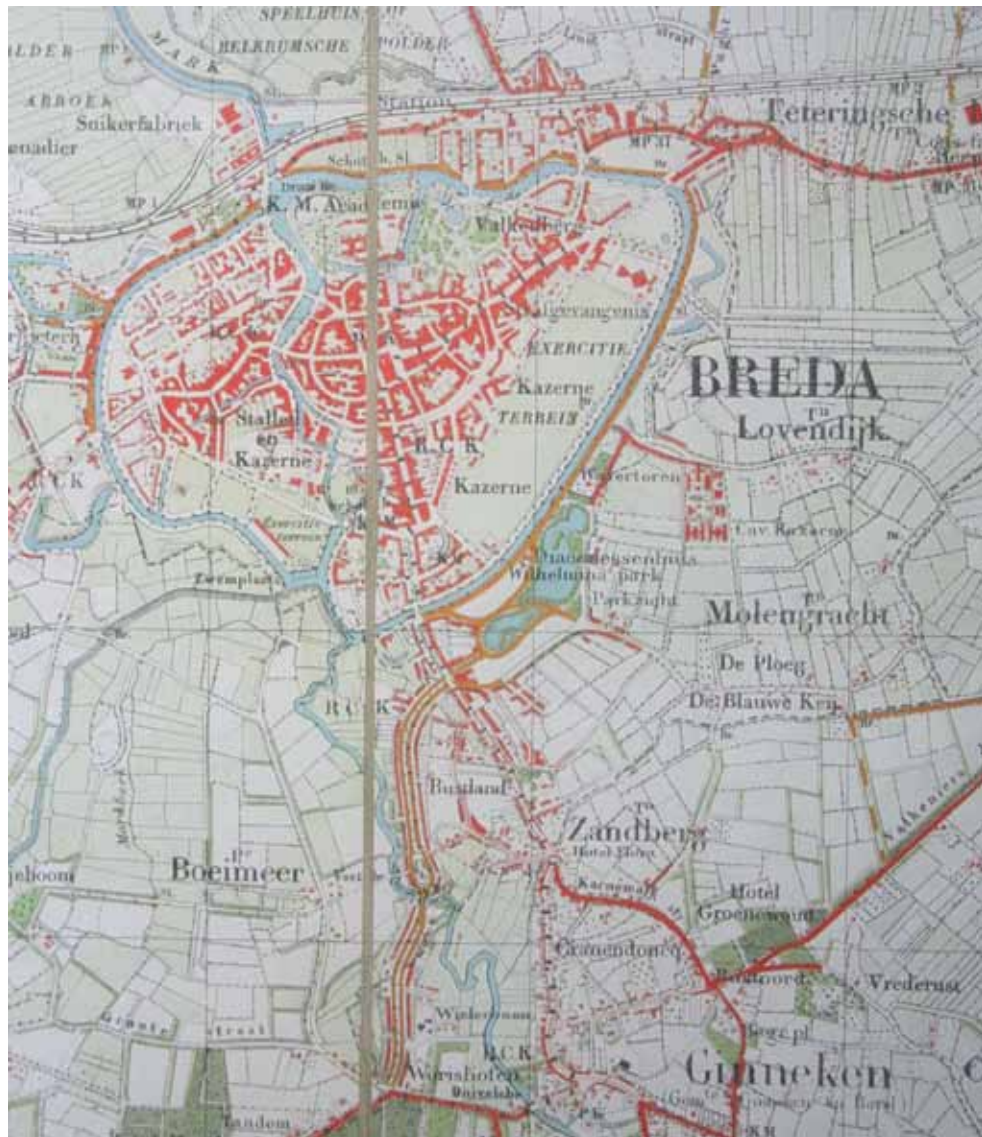
Kaart 3 Breda, 1625



Kaart 5 Breda, 1875



Kaart 6 Ontwerp Boulevard Breda, 1899



Kaart 7

Breda, 1925

