

CULTURHISTORISCHE INVENTARISATIE NOORD-BRABANT  
MONUMENTEN INVENTARISATIE PROJECT

REGIO ZUIDWEST-BRABANT

oktober 1990

UITGAVE PROVINCIE NOORD-BRABANT

colofon

De Cultuurhistorische Inventarisatie Noord-Brabant/ Monumenten  
Inventarisatie Project wordt verricht door mevr. drs. M. Daru-Schoemann,  
dhr. drs. M. Koenders, dhr. drs. A. van Leeuwen (coördinatie),  
dhr. drs. N. Maes, dhr. drs. J. Michels, dhr. H. Ruiters arch. h.b.o.,  
mevr. drs. M. Vaessen, mevr. drs. W. Wessel.  
Secretariaat: mevr. D. van Loon-Graafmans, Hildebrandstraat 24, 5216 VR  
's-Hertogenbosch. Tel. 073-147471.

De rapporten zijn te bestellen bij de afdeling Voorlichting van de Provincie  
Noord-Brabant, Brabantlaan 1, 5216 VR 's-Hertogenbosch. Tel.: 073-812511

## INHOUDSOPGAVE

Woord vooraf

### Hoofdstuk 1. Inleiding

- 1.1. Ligging en omvang van het gebied
- 1.2. Achtergrond gebiedsindeling

### Hoofdstuk 2. Bodemgesteldheid

- 2.1. Geologische genese, bodem en reliëf
- 2.2. Afwatering

### Hoofdstuk 3. Grondgebruik

- 3.1. Situatie 1850
- 3.2. Veranderingen 1850-1940
- 3.3. Belangrijke veranderingen na 1940
- 3.4. Het huidige landschapsbeeld

### Hoofdstuk 4. Infrastructuur

- 4.1. Landwegen
- 4.2. Wateren
- 4.3. Dijken en kaden
- 4.4. Spoor- en tramwegen
- 4.5. Militaire infrastructuur
- 4.6. Overige infrastructurale werken

### Hoofdstuk 5. Nederzettingsstructuur

- 5.1. Algemeen
- 5.2. Steden
  - 5.2.1. Breda
  - 5.2.2. Bergen op Zoom
  - 5.2.3. Roosendaal
- 5.3. Vlekken
- 5.4. Dorpen en gehuchten
  - 5.4.1. Het zandgebied
  - 5.4.2. Het (voormalige) veengebied
  - 5.4.3. De overgangszone
  - 5.4.4. Niet-agrarische groeifactoren
- 5.5. Verspreide bebouwing

Geraadpleegde literatuur

Gebruikte kaarten

Bijlage (lijst van figuren)

## WOORD VOORAF

Dit rapport over de regio Zuidwest-Brabant maakt deel uit van de serie Cultuurhistorische Inventarisatie Noord-Brabant/Monumenten-Inventarisatie-Project. Naast deze regio kent de provincie nog zeven andere inventarisatiegebieden (zie bijlage, figuur 1). Het rapport bevat een beschrijving van de voornaamste regionale historisch-ruimtelijke ontwikkelingen en karakteristieken waarbij de situatie van omstreeks 1850 is gekozen als uitgangspunt. Het jaar 1940 vormt in beginsel het eindpunt van de beschrijving. Belangrijke veranderingen van na die tijd worden echter wel vermeld. Voor de periode 1850-1940 komen achtereenvolgens aan bod: ligging en begrenzing van de regio, bodemgesteldheid, grondgebruik, infrastructuur en nederzettingsontwikkeling. Van primair belang hierbij is het (veelal bovenlocale) verband tussen historisch-geografische, sociaal-economische, bestuurlijke en/of landschappelijke ontwikkelingen. Details blijven derhalve in het algemeen buiten beschouwing. Als bijlage is een aantal kaarten (deels thematisch, deels topografisch) toegevoegd ter illustratie van de behandelde onderwerpen.

De regiobeschrijvingen dienen op de eerste plaats als basis voor de gemeentelijke inventarisatierapporten die in het kader van bovengenoemde projecten worden opgesteld. In die rapporten wordt per gemeente een overzicht gegeven van de historische nederzettingsstructuur en cultuurhistorisch interessante objecten zoals kerken, woonhuizen, boerderijen, fabrieksgebouwen, kanalen, bruggen, wegkruisen en groenelementen.

Belangrijkste doelstelling van het Monumenten-Inventarisatie-Project is het verkrijgen van een (landelijk) overzicht van jongere bouwkunst en stedenbouw uit de periode 1850-1940. In de provincie Noord-Brabant zullen daarnaast ook objecten en structuren van vóór 1850 worden vastgelegd, dit als uitvloeisel van de reeds eerder, in 1979, opgestarte Cultuurhistorische Inventarisatie. De regiobeschrijvingen en de gemeentelijke inventarisatierapporten kunnen verder als uitgangspunt dienen voor publicaties en wetenschappelijk onderzoek op architectuurhistorisch, bouwhistorisch, stedenbouwkundig, historisch-geografisch en/of industrieel-archeologisch terrein.

Voor nadere informatie inzake de doelstellingen, opzet en uitwerkingen van het Monumenten-Inventarisatie-Project raadplege men de Handleiding Inventarisatie jongere bouwkunst en stedenbouw (1850-1940), opgesteld door de Rijksdienst voor de Monumentenzorg (Zeist/'s-Gravenhage, 1987).

's-Hertogenbosch, oktober 1990

M.H.J. Koenders

## 1. Inleiding

### 1.1. Ligging en omvang van het gebied.

De regio Zuidwest-Brabant beslaat, zoals de naam aangeeft, het zuidwestelijk deel van de provincie Noord-Brabant. Ten noorden ervan ligt het Brabants Kleigebied, ten oosten de regio Tilburg. Aan de westkant bevinden zich de Zeeuwse eilanden Tholen en Zuid-Bevenland. De zuidelijke begrenzing tenslotte valt samen met de landsgrens tussen Nederland en België (zie bijlage, figuur 1).

De regio bestaat uit een-en-twintig gemeenten met een gezamenlijke oppervlakte van ruim 890 km<sup>2</sup> (1). Hieronder volgt een opsomming in alfabetische volgorde. Achter de gemeentenaam die, behalve bij de gemeente Nieuw-Ginneken, tevens de hoofdkern(en) aanduidt, zijn eventuele belangrijke overige kernen vermeld.

1. Alphen en Riel
2. Baarle-Nassau (Ulicoten)
3. Bergen op Zoom
4. Breda (Effen, Princenhage)
5. Chaam
6. Etten-Leur
7. Halsteren (Lepelstraat)
8. Hoeven (Bosschenhoofd)
9. Huijbergen
10. Nieuw-Ginneken (Bavel, Galder, Ulvenhout)
11. Ossendrecht
12. Oudenbosch
13. Prinsenbeek
14. Putte
15. Roosendaal en Nispen
16. Rijsbergen
17. Rucphen (Schijf, Sint-Willebrord, Sprundel, Zegge)
18. Teteringen
19. Woensdrecht (Hoogerheide)
20. Wouw (Heerle, Moerstraten, Wouwse Plantage)
21. Zundert (Achtmaal, Klein-Zundert, Wernhout)

### 1.2. Achtergrond gebiedsindeling

Het grondgebied binnen de regio heeft vroeger behoord tot de voormalige rechtsgebieden van de Baronie van Breda en het Markizaat van Bergen op Zoom (2). Daar deze twee heerlijkheden te zamen echter een groter gebied hebben beslagen dan de huidige regio Zuidwest-Brabant kan men in dit geval niet spreken van een historisch-juridische begrenzing. Geologisch bezien valt het inventarisatiegebied ongeveer samen met het westelijk gedeelte van het Brabants zandplateau (par. 2.1.). Uit praktische overwegingen zijn bij de afbakening van de regio de huidige gemeentegrenzen aangehouden.

Naast de regio Zuidwest-Brabant kent de provincie nog zeven andere inventarisatiegebieden. Dit zijn: het Brabants Kleigebied, regio Tilburg,

---

(1) Provinciale Almanak voor Noord-Brabant, 1989, pp.56-148.

(2) Van Ham en Vriens, 1980, pp.33-35.

Kempenland, regio 's-Hertogenbosch, regio Eindhoven, de Maaskant en het Brabants Peelgebied (fig. 1).

## 2. Bodemgesteldheid

### 2.1. Geologische genese, bodem en reliëf

Geologisch gezien behoort de regio Zuidwest-Brabant praktisch in haar geheel tot het westelijk deel van het Brabants zandplateau. Dit westelijk zandplateau, dat door een breukzone van het oostelijk deel wordt gescheiden, strekt zich uit tussen twee hoger gelegen zandruggen, namelijk die van Alphen naar Oosterhout in het oosten en die van Ossendrecht naar Halsteren in het westen. De laatste rug wordt aan de westkant begrensd door een steile rand (1). Ten noorden en ten westen van de zandgronden treft men strookvormige gebieden aan waar de bodem uit zeeklei bestaat (figuur 2). Het merendeel van de afzettingen die binnen het inventarisatiegebied aan of nabij het oppervlak liggen, en die in hoge mate bepalend zijn voor de gesteldheid van de bodem en de aard van het reliëf, dateren uit de periode van het Pleistoceen (rivierzand, dekzand en leem). Beduidend later tot stand gekomen zijn de formaties uit het Holoceen (stuifzand, beekdalgronden en veen). Ook de zeekleigronden langs de west- en noordrand van de regio zijn tot stand gekomen in dit jongste geologische tijdvak.

De oudste afzettingen binnen het westelijk zandplateau bestaan uit een lagenpakket van fijne zanden en kleien. De bovenste lagen zijn veelal zandig. Dit pakket werd tijdens het Vroeg-Pleistoceen (ca. 2 tot 1 miljoen jaar geleden) gevormd door het toenmalige stroomstelsel van de Rijn (2). De klei tussen het rivierzand is op een aantal plaatsen ontgonnen ten behoeve van de steen- en dakpannenfabrikage (par. 3.1 en 3.2.). In de oostpunt van de regio (gemeente Alphen en Riel) liggen rivierafzettingen van grover, grindhoudend zand. Deze dateren uit het begin van het Midden-Pleistoceen, zo'n 1 miljoen jaar geleden (3).

Tijdens het Laat-Pleistoceen werden de rivierafzettingen voor een groot deel overdekt door materiaal van eolische oorsprong. Deze windafzettingen, de dekzanden, zijn gevormd in de laatste ijstijd, ca. 80.000 tot 10.000 jaar geleden. In die koude en droge periode, het Weichselien genaamd, kon bij de afwezigheid van begroeiing veel bodemmateriaal door de wind worden verplaatst. Rond het midden van het Weichselien werd eerst het "oude of regionale dekzand" afgezet. Hierin traden door sneeuwmeltwater verspoelingen op waardoor ingesloten leemlagen ontstonden. Bij een voldoende dikte is deze leem wel afgegraven voor gebruik in pottenbakkerijen en bij woningbouw. Het oude dekzand bezit een licht golvend reliëf en heeft een dikte die varieert van enkele decimeters tot enkele meters (4). Daar waar dekzand vermengd is met onderliggend rivierzand wordt de vorm van het oppervlak vooral bepaald door deze oudere, meer reliëfrijke afzetting. Tijdens de laatste fase van de Weichselien-ijstijd kwam het "jonge of lokale dekzand" tot afzetting. Dit zand is minder fijn van samenstelling en bevat ook minder leem dan het oude dekzand. Vanwege de overheersende noordwestelijke winden ontstonden zuidwest-noordoost gerichte dekzandaccumulaties (onder andere bij Alphen, Zundert en Schijf). Een deel van

---

(1) Van Diepen, 1968, p.2.

(2) Bodemkaart van Nederland, 1982, pp.13-15.

(3) Bodemkaart van Nederland, 1985, p.12.

(4) Zonneveld, 1985, pp.33, 233.

het jonge dekzand is afkomstig uit drooggevalle dalen van beken en riviertjes. Op enige afstand daarvan werd het weer neergelegd in de vorm van evenwijdig lopende ruggen (5). Deze hogere zandruggen bleken later bij de ontginning van het gebied een geschikte locatie voor het uitoefenen van de landbouw (par. 3.1.).

In het geologisch tijdvak van het Holoceen (vanaf 10.000 jaar geleden tot heden) ontstonden stuifzandcomplexen als gevolg van het lokaal verwaaien van pleistoceen materiaal. Dit vond onder meer plaats bij Hoogerheide, Ossendrecht, Rucphen en Alphen (fig. 2). Hoewel klimatologische factoren mede hebben bijgedragen aan de stuifzandvorming is dit verschijnsel pas op grote schaal opgetreden in de historische tijd na vegetatieverwoesting op leemarme jonge dekzandgronden door middel van plaggen steken, overbeweiding en afbranden. Het stuifzand dat inmiddels door beplanting met naalddhout is vastgelegd heeft een onregelmatig geaccidenteerd oppervlak.

Als gevolg van verspoeling van de hogere gronden werden in de beekdalen zand en klei afgezet. In deze beekafzettingen komt hier en daar veen voor. Toen het klimaat geleidelijk vochtiger werd steeg de grondwaterspiegel. Op lage plekken met een stagnerende waterafvoer ontstonden gunstige omstandigheden voor de vorming van veen. Een groot deel van de lagere zandgronden binnen de regio is inderdaad overdekt geraakt met veen.(6) Dit hoogveen sloot in het westen (Zeeland) en noorden (Brabants Kleigebied) aan op de daar gelegen laagvenen en in het noordoosten op de veengronden van de Langstraat (regio Tilburg). Opmerkelijk is dat van deze uitgestrekte veengronden, die meer dan de helft van de regio hebben bedekt, thans nauwelijks meer iets over is. Dit is op de eerste plaats veroorzaakt door afgraving voor turfwinning vanaf ca. 1250 na Chr. Rond 1300 was dit gebied één van de belangrijkste centra van turfproductie in de Nederlanden. Verder verdween het veen als gevolg van inklinking en oxidatie. Nu ligt hier (weer) het pleistocene zand aan de oppervlakte (fig. 2). Plaatselijk treft men nog wat restveen aan (7). De inrichting van het cultuurlandschap binnen het genoemde gebied bevat nog relictten die verband houden met de vroegere vervening (par. 3.1.).

De zeeklei langs de noord- en westrand van de zandgronden dateert uit de laatste fase van het Holoceen. Aan de noordkant van de regio is deze mariene afzetting tot ca. 1,5 meter +N.A.P. over het zand opgeslibt. Langs de westzijde is de overgang van zand naar klei scherp gemarkeerd door de rug van Ossendrecht over Hoogerheide naar Halsteren (de Zoom). Deze rug vormt een steilrand langs het vlakke polderlandschap. Op de noordelijke, meer geleidelijke overgang van zand naar klei heeft zoals hierboven vermeld veenvorming plaatsgevonden, in dit geval voornamelijk riet- en zeggeveen. Ontginning en afgraving (turf- en zoutwinning) hebben ook hier het veen grotendeels doen verdwijnen. Tevens is dit veen door zeeklei overdekt geraakt.

Het inventarisatiegebied is gelegen tussen +28 m N.A.P. in het zuidoosten (Baarle-Nassau) en -0,5 m N.A.P. in het noorden (Hoeven, Etten-Leur). Het zandplateau vertoont een afhelling in noordwestelijke richting. Dit plateau, dat een zwak golvend reliëf bezit, wordt doorsneden door een groot aantal beekdalen (par. 2.2.). Hoger gelegen delen zijn de jonge dekzandruggen en de (beboste)

---

(5)Van Diepen, 1968, p.11.

(6)Renes, 1984, pp. 331-346; bijlage 1, bladen 1/4.

(7)Leenders, 1989c, pp.307-312.

stuifzand-complexen. De laatste zijn sterk geaccidenteerd. Een markant topografisch element is de steile terraswand van Ossendrecht naar Bergen op Zoom. Deze erosiewand heeft een hoogte die varieert van 3 tot 20 m +N.A.P.. De mariene afzettingen in het noorden en westen hebben een vlakke ligging.

## 2.2. Afwatering (fig. 5)

Zuidwest-Brabant is verdeeld in een zestal afwateringsgebieden. De twee belangrijkste zijn die van de Mark en de Roosendaalse Vliet. De gebieden die afwateren via de Zoom, de Donge, de Dommel en op het Kreekrak nemen een veel kleinere oppervlakte in.

- De Mark verzorgt de afwatering van het midden-oostelijk deel van de regio. Dit riviertje ontspringt in België ten noorden van Turnhout, loopt ten westen van Baarle-Nassau even gelijk aan de rijksgrens en komt onder Galder ons land binnen. Het gedeelte tot aan Breda draagt de naam van Boven-Mark en stroomt in noordelijke richting. Ten zuiden van het stadscentrum is ze gesplitst in twee takken, de Oostelijke en de Westelijke Singel, die om de oude kern van Breda heenlopen en zich aan de noordkant hiervan weer verenigen (8). Iets verder stroomafwaarts krijgt de Mark een westelijk verloop en vormt vandaar over een twintigtal kilometers de noordgrens van het inventarisatiegebied. Voorbij Oudenbosch verandert de naam in Dintel. De monding van de Mark/Dintel ligt bij Dintelas aan het Volkerak. Het riviertje heeft een totale lengte van 75 kilometer. Daarvan is 38 kilometer binnen c.q. langs de regio gelegen. In de Mark komt een aantal andere stroompjes uit. Op de rechteroever zijn dit onder meer de Strijbeekse Beek, de Chaamse Beek en de Molenleij. Op de linkeroever worden naast enkele natuurlijke beken (Galderse Beek, Aa of Weerij) verscheidene gegraven wateren opgenomen (Leurse Haven, Laakse Vaart, Oudenbossche Haven). Het riviertje de Aa of Weerij, dat via Wernhout langs Zundert en Rijsbergen naar Breda stroomt, neemt op haar beurt de bekende Turfvaart op (zie ook par. 4.2.).
- De Roosendaalse Vliet ontspringt evenals de Mark in België, en wel in de buurt van Kalmthout. Ten zuidoosten van Nispen passeert ze de Nederlandse grens. Het riviertje heeft vervolgens een drietal verschillende namen. Achtereenvolgens zijn dit: de Molenbeek van Nispen tot Roosendaal, de Nieuwe Roosendaalse Vliet (een in 1823 tot vaart vergraven beektraject) tot aan de noordelijke regiogrens en tenslotte de Roosendaalse en Steenbergse Vliet tot aan de uitmonding in het Volkerak bij het Benedensas. Met de laatste benaming wordt echter ook wel het gehele riviertje aangeduid (9). De Roosendaalse Vliet draagt zorg voor de afwatering van het noordwestelijk deel van de regio. Ze wordt gevoed door een aantal kleine stroompjes. Sommige hebben een natuurlijk karakter (Rissebeek, Engebeek), andere zijn duidelijk kunstmatig van oorsprong (Natte of Elderse Turfvaart, Rucphense Vaart). Net als in het geval van de Mark/Dintel stroomt de Vliet eerst in noordelijke richting om vervolgens, bij het bereiken van de zeekleigronden ten noorden van Roosendaal, een westelijk verloop aan te nemen. Van het traject van ca. 40 kilometer ligt 11 kilometer binnen de regio.

---

(8) Beschrijving Waterstaatskaart, 1946, pp.193-203.

(9) Beschrijving Waterstaatskaart, 1946, pp.108-117.



- Het zuidwestelijke gedeelte van de regio heeft een grotendeels kunstmatige afwatering. De noordelijke helft loost haar water via de Zoom op de Oosterschelde. De Zoom is een voormalige turfvaart die in 1429 gegraven werd vanaf de Nederlands-Belgische grens ten zuidoosten van Wouwe Plantage naar Bergen op Zoom (10). Deze vaart met een lengte van ca. 12 kilometer loopt langs de noordkant van Bergen op Zoom en mondt uit in de haven van deze stad. De haven staat via een schutsluis in verbinding met het Zoommeer, een door de Oesterdam afgesloten deel van de Oosterschelde. De bovenloop van de Zoom ligt ingeklemd tussen twee kaden. Hier komen enkele kleine beekjes in uit (Zegge, Bleekloop). Een aantal zeekeleipolders bij Woensdrecht loost via de Agger-Kapitale Uitwatering op het Markiezaatsmeer, dat evenals het Zoommeer via een dam van de Oosterschelde is afgesloten.

Bij Halsteren wateren de zeekeleigronden af via het Lange Water, een oude kreek.

De zuidelijke helft van het zuidwestelijk deel van de regio loost op de Westerschelde. Dit afwateringsgebied bevat de gemeenten Putte, Ossendrecht en Woensdrecht (gedeeltelijk). De belangrijkste stroompjes, waaronder de Heiloo en de Kabeljauwbeek, worden met een duiker onder het Kreekrak (onderdeel Schelde-Rijnverbinding) doorgeleid naar de Westerschelde.

- De oostpunt van het inventarisatiegebied (delen van de gemeenten Baarle-Nassau en Alphen en Riel) watert af via de Leij en de Poppelse Leij. Deze twee beken behoren respectievelijk tot de stroomstelsels van de Donge en de Dommel. De Donge mondt uit in de Bergse Maas bij Geertruidenberg. De Dommel stroomt bij 's-Hertogenbosch in de Dieze die in verbinding staat met de Maas (zie ook de beschrijvingen van de regio's Tilburg, 's-Hertogenbosch en Eindhoven).

Omstreeks 1850 liet de afwatering van Zuidwest-Brabant nog veel te wensen over. Men ondervond veel overlast van regelmatig buiten hun oevers tredende beken, vooral bij langdurige regenval. Scherpe bochten en ondiepten bemoeilijkten de waterafvoer. Veel stroompjes waren vaak dichtgeslibt of slecht onderhouden. In de tweede helft van de 19e eeuw namen de problemen nog verder toe als gevolg van ontginning van de woeste gronden (par. 3.2.) waardoor het aanbod van af te voeren oppervlaktewater werd verhoogd (11).

Aanvankelijk heeft men geprobeerd de situatie op lokaal niveau te verbeteren. Plaatselijk werden beekbeddingen uitgediept en scherpe bochten genormaliseerd. Bij de ontmanteling van de vesting Breda in de jaren 1870-'80 werden de huidige singels gegraven waardoor het afvoervermogen van de Mark verbeterde. Een groot deel van de Roosendaalse Vliet was reeds in de eerste helft van de 19e eeuw gereguleerd. Een meer grootschalige aanpak van de wateroverlast bleek evenwel noodzakelijk. Daartoe werden in 1878 waterschappen opgericht voor de stroomgebieden van de (Boven-)Mark en de Aa of Weerij. Nieuwe waterstaatstechnische ingrepen waren het gevolg. Beeklopen werden gekanaliseerd, dwarsprofielen vergroot en beddingen verdiept. In 1885 werd de Zoom verbreed en uitgediept in verband met de watervoorziening van de in Bergen op Zoom gevestigde suikerfabrieken (12).

---

(10) Bodemkaart van Nederland, 1982, p.38.

(11) Reijs, 1955, p.570.

(12) Beschrijving Waterstaatskaart, 1946, p.211.

In de eerste helft van de 20e eeuw kwamen nieuwe werken tot stand na uitbreiding van het aantal waterschappen. Naast bochtafsnijdingen en beekregulaties werden ook omleidingen gemaakt, zoals in 1937 bij de monding van de Aa of Weerijs. Door aanleg van het Markkanaal (1913-'15) net buiten de regio ten noorden van Breda werd het mogelijk om overtollig water van de Mark te lozen op het riviertje de Donge. Vanwege een betere ontwatering van het achterland, uitgevoerd in het kader van de werkverschaffing tijdens de crisis van de jaren '30, kregen de beken en riviertjes periodiek meer water te verwerken. Ter beheersing van de afvoer heeft men in een aantal waterlopen stuwen geplaatst (13).

Na 1940 zijn de Mark en de Aa of Weerijs verder rechtgetrokken. Door het graven van een ca. 7 kilometer lang kanaaltje ten noorwesten van Roosendaal werd het water van enkele stroompjes (o.a. van de Rucphense Vaart) buiten de stad omgeleid naar de Nieuwe Roosendaalse Vliet. Reorganisatie van de structuur van

de waterschappen leidde tot de oprichting van een nieuw hoogheemraadschap voor geheel West-Brabant. In 1983 werd een oud plan gerealiseerd door voltooiing van het Mark-Vlietkanaal. Deze waterweg verbindt de Mark/Dintel bij Stampersgat met de Vliet ter hoogte van Gastelsveer. Hoewel dit kanaal juist ten noorden van de regio is gelegen (binnen de gemeente Oud en Nieuw Gastel) zijn door de aanleg ervan de mogelijkheden tot beheersing van de afwatering in Zuidwest-Brabant verder toegenomen.

---

(13) Bodemkaart van Nederland, 1982, p.36.

### 3. Grondgebruik

#### 3.1. Situatie 1850

Rond het midden van de 19e eeuw besloeg het areaal landbouwgrond (akkers en graslanden) ca. 55 procent van de totale oppervlakte van het inventarisatiegebied. Akkerland nam ongeveer 35 procent in beslag. De grotere bouwlandcomplexen lagen in de directe omgeving van de nederzettingen, veelal op de dekzandruggen langs de beekdalen. Op grotere afstand van de dorpen lagen kleinere akkertjes of kampen. Weide en hooiland (samen ruim 20 procent) kwamen voor in de beekdalen en op de kleigronden langs de noord- en westkant van de regio. In het noorden vormden de Haagse, Ettense en Hoevense beemden een brede graslandzone (1). Grote delen van Zuidwest-Brabant hadden een gemengd grondgebruik van akkerland, weide en bos.

Hoewel de hoeveelheid bos (een kleine 10 procent) minder groot was dan tegenwoordig bedroeg deze nog altijd ruim twee maal zoveel als in andere regio's van de provincie Noord-Brabant. Bossen van enige omvang lagen bij Breda (Mastbos, Liesbos, Ulvenhoutse bos), ten zuiden van Wouw (Wouwse Plantage) en op de zandrug van Ossendrecht naar Halsteren (de Zoom). Kleinere bossen bevonden zich onder meer bij Rucphen, Bosschenhoofd en Zundert. Verder lagen ook op veel landgoederen percelen met bosaanplant, zoals bij Pannenhoeve tussen Sprundel en Rijsbergen. In de omgeving van veel dorpen was tussen de weiden zogenaamd schaarbos aangelegd voor de hakhoutvoorziening (2). Het Mastbos is één van de oudste cultuurbossen van Noord-Brabant. De aanleg van dit dennenbos uit het begin van de 16e eeuw kan worden beschouwd als de eerste belangrijke aanzet tot introductie van naaldboomsoorten in de Nederlandse bosbouw (3). Het Mastbos was oorspronkelijk, net als veel andere oude bossen in de Baronie van Breda, in het bezit van de familie Oranje-Nassau. Het Liesbos werd al in 1268 genoemd. Na verval ontstond hier door gericht onderhoud vanaf 1600 een gemengd loofbos met eiken, beuken, berken en elzen, aangeplant in een regelmatig patroon van rechthoekige vakken, onderling gescheiden door dreven (fig. 8.a.).

Rond 1850 bestond de regio nog voor 35 procent uit woeste grond, met name heidevelden (Wouwse Heide, Zundertse Heide, Strijbeekse Heide, Chaamse Heide). Deze niet gecultiveerde gronden lagen grotendeels ten zuiden van de lijn Bergen op Zoom - Breda. Een klein deel van de woeste gronden werd ingenomen door stuifzand, broek- en moergronden. De natte broek- en moergronden waren gelegen in de beekdalen en de lagere delen van het zandplateau. Stuifzand kon men aantreffen op de Zoomrug, bij Rucphen en bij Alphen. Op de heidevelden en in de buurt van stuifzandcomplexen kwamen veel vennen voor. Deze meertjes lagen veelal bijeen in groepen (fig. 7.a.).

Typerend voor de agrarische bedrijfsvoering in grote delen van Zuidwest-Brabant was het gemengd bedrijf. Het type landbouwstelsel in deze streek stond bekend als de "Vlaamse bouw(erij)". In tegenstelling tot de landbouw op de oostelijke zandgronden, waar het systeem van eeuwige roggebouw of van driejarige vrucht-

---

(1)Renes, 1984, p.133.

(2)Klep, 1973, p.23.

(3)Buis, 1985, p.18.

wisselingsstelsels werd toegepast, ging men bij de Vlaamse bouwerij uit van een zesjarige cyclus (4). Rogge werd daarbij gedurende drie jaar ingezaaid, gevolgd door een combinatie van voedergewassen zoals boekweit, aardappelen, haver, zaadspurrie en klaver. De veebezetting (vooral rundvee) was dichter dan elders in het Brabants zandgebied. Het vee leverde de mest voor de van nature weinig vruchtbare bouwlanden. Als nevenproduct van het gemengd bedrijf werd op de boerderij boter bereid. Langs de noordrand van de regio kwam op bescheiden schaal veeteelt voor. Tuinbouw en fruitteelt waren nog beperkt tot de omgeving van Princenhage. Plaatselijk (Chaa, Rijsbergen) hield men zich bezig met pluimveehouderij (5).

Het landbouwsysteem was ingesteld op het op peil houden van de vruchtbaarheid van de bodem. In dit verband dient een belangrijke ontwikkeling te worden vermeld die zich voltrokken heeft in de hoge middeleeuwen. Nadat in de vroege middeleeuwen (500-1000) de eerste ontginningen hadden plaatsgevonden werd in de daaropvolgende periode (1000-1200) een begin gemaakt met de plaggenbemesting. Hierbij werden heide- of grasplaggen vermengd met mest van het vee. Aanvankelijk gebeurde dit in de open lucht, later in de potstal (6). Het mengsel van plaggen en mest werd vervolgens op de akkers gebracht. Door dit proces telkens te herhalen ontstonden er vruchtbare humeuze akkerbodems. Bij een dikte van 50 cm. of meer worden deze akkerbodems ook wel aangeduid als "oude bouwlanden of enkeerdgronden". De meest kapitaalkrachtige boeren lieten soms stadsmest (beer, haardas) aanvoeren.

Naast het intensief bewerkte akkerland namen de graslanden en de extensief gebruikte woeste gronden een belangrijke plaats in binnen de bedrijfsvoering. De hooilanden langs de beken waren van belang als leverancier van wintervoer voor het vee. Deze beekdalgronden (beemden) werden op sommige plaatsen net als de akkers vrij intensief bemest met humusrijk materiaal zodat ook hier opgehoogde bodems ontstonden. In de zuidelijke helft van de regio bestond er een tekort aan goede graslanden. Men was er voor het weiden van het vee in belangrijke mate aangewezen op de heidegronden. Deze namen rond 1850 nog ruim 50 procent van dit deel van Zuidwest-Brabant in beslag. Heide en andere woeste grond stonden hier bekend onder (de naam van) "vroente". Op deze vroente, die toebehoorde aan de graaf of hertog, mochten dorpingen hun vee laten grazen, plaggen steken of zand halen. In tegenstelling tot op de Oost-Brabantse "gemeynt(e)" was het steken van turf in de regel verboden. Voor het gebruik van de vroente als "gemene grond" betaalden de dorpingen jaarlijks aan de heer een vast bedrag. In de Franse tijd kwamen veel woeste gronden in eigendom bij de dorpsgemeenschappen (7). Voor de in Breda gelegerde garnizoenen was een groot stuk heide ten zuiden van de stad tussen het Mastbos en de Mark ingericht als exercitieterrein (fig. 8.a.).

Niet-agrarische vormen van grondgebruik waren het afgraven van veen en het winnen van leem en klei. De vervening heeft vanaf de 13e eeuw een belangrijk stempel gedrukt op deze streek. Ze kwam tot bloei dankzij de vraag naar brandstof (turf) vanuit de welvarende Brabantse en Vlaamse steden. Eerst werden de betrekkelijk laag gelegen hoogveengronden in de noordelijke helft van de regio afgegraven (onder andere tussen Roosendaal en Etten). Vervolgens kwamen de meer

---

(4) Jansma en Schroor, 1987, pp.395-396

(5) Van der Aa, 1839-'51; III, p.5 en IX, pp.274,523.

(6) Vervloet, 1988, p.14.

(7) Leenders, 1989c, pp.43-44.

zuidelijk gelegen venen aan snee (waaronder de Zundertse Moeren). De uitgegeven veenconcessies werden verdeeld in blokvormige percelen en ontwaterd door een stelsel van sloten. De turf werd afgevoerd via turfvaarten. De belangrijkste uitvoerhavens waren Roosendaal, Etten, Leur en Oudenbosch (8). Rond 1750 was bijna al het veen vergraven. In enkele gebieden, zoals in het Laag tussen Halsteren en Moerstraten, werd ook nog in de 19e eeuw turf gestoken (9).

Hoewel het veen nu praktisch overal verdwenen is herinneren relicten van de turfwinning nog aan deze activiteit. Tot de belangrijkste relicten behoren de turfvaarten (par. 4.2.). Ook de verkaveling weerspiegelt plaatselijk nog de structuur van de gedurende de verveening opgezette inrichting, zoals bij Roosendaal (Lage Zegge), Wouw (Ouwervelden), Teteringen en Zundert (de Moeren). Het grootste deel van het verveende gebied verviel echter tot heide. Klei werd gewonnen ten behoeve van de steen- en dakpannenfabrikage. Hiervoor heeft men oude dekzandgronden afgegraven (par. 2.1). Veel dorpen hadden een steen- of pannenfabriek. In sommige plaatsen, waaronder Zundert (3) en Wouw (3), stonden er zelfs meerdere. Leem werd gebruikt in pottenbakkerijen en in de bouwnijverheid. Aan de noordkant van het zandgebied, op de overgang naar de zeeleipolders, lag een aantal leemgroeven (10).

Wat betreft de verkaveling bestonden er duidelijke verschillen tussen de zandgronden, de verveende gebieden en de kleizone. De oude bouwlanden op de zandgronden bestonden uit grote aaneengesloten, onregelmatige blokken. Deze waren veelal onderverdeeld (vaak niet zichtbaar) in smalle strookvormige percelen. De verspreid liggende kleine kampen bezaten een meer regelmatige rechthoekige vorm. Het bouwland van het akker-/kampenlandschap was omgeven door houtwallen die, behalve als vee- en windkering, ook dienden voor het kappen van geriefhout. De graslanden van het zandgebied kenden een gemengde stroken- en blokverkaveling. De percelen waren tamelijk onregelmatig van vorm en onderling gescheiden door sloten en/of opgaande begroeiing.

De verkaveling van de door turfwinning afgeveende gronden bestond uit een mengvorm van overwegend regelmatige blokken en rechthoeken. Het grootste deel van de percelen van dit oude veenkoloniale landschap was omgeven door randbegroeiing.

De bouwlanden op de zeelei bezaten een afwisselend regelmatige en onregelmatige rechthoekige verkaveling. De beemden van het klei- (op veen) gebied waren verdeeld in smalle stroken. De percelen werden gescheiden door sloten. De verspreiding van genoemde typen cultuurlandschappen is weergegeven in figuur 3. De woeste gronden (heide, stuifzand, broekgrond) waren niet verkaveld. Ook de bossen waren, afgezien van lanen en dreven, niet onderverdeeld.

### 3.2. Veranderingen 1850-1940

De meest ingrijpende verandering in het gebruik van de grond binnen de regio gedurende de periode 1850-1940 betrof de ontginning van de woeste gronden, die omstreeks het midden van de vorige eeuw nog één-derde deel van de regio in beslag namen. Hoewel er al eerder ontginningen op de woeste gronden hadden plaatsgevonden kreeg de omzetting van met name heidegrond in cultuurland pas na

---

(8) Leenders, 1989a, p.23.

(9) Stol, 1986, pp.46-53.

(10) Bodemkaart van Nederland, 1982, p.23.

1850 een echt grootschalig karakter. Dit werd mogelijk gemaakt door het openbreken van het traditionele landbouwsysteem. Een (aanvankelijk) gunstige agrarische conjunctuur met hoge graanprijzen vormden een belangrijke stimulans. De ontginning van de woeste gronden verliep grofweg in twee fasen. Tot aan het einde van de 19e eeuw werd er vooral veel bos aangeplant, veelal op initiatief van gemeenten en grote maatschappijen. Na 1900 ging men op grote schaal over tot omzetting van heidegrond in akker- en weiland, vooral dankzij een meer algemeen gebruik van kunstmest (geïntroduceerd rond 1880). Hierbij speelden ook kleine boeren en landarbeiders een rol.

In de periode tot 1900 steeg het bosareaal binnen de regio van ca. 10 naar ruim 20 procent. Directe omzetting van arme heidegrond in bouw- of weiland was zonder voldoende bemesting niet mogelijk. Bosaanplant stelde daarentegen minder eisen aan de bodem (11). Grote delen van de heide werden beplant met naalddhout, in het bijzonder met grove dennen ("masten") vanwege de vraag naar stuthout in de Belgische en Limburgse mijnen (12). Tevens werden van dennehout telegraafpalen vervaardigd. Omvangrijke bebossing vond onder meer plaats op de Rucphense Heide, de Chaamse Heide en de Strumtpse Heide (Baarle-Nassau). Ook werden er veel stuifzandgronden (op de Zoom, onder Rucphen en westelijk van Alphen) beplant met grove den. Verder begon men met de afwatering van de drassige broek- en moergronden (b.v. de Brouwersmoeren in de gemeente Zundert) en vennen. Ten zuiden van Schijf werd een grote turfplas (de Oude Zoek) drooggelegd waarna omzetting tot grasland volgde (figuur 7.a. en b.). Omzetting tot akkerland kwam weinig voor.

Tijdens de grote landbouwcrisis van de jaren '80 geraakte de ontginning tot landbouwgrond op een laag pitje. De aanplant van bos ondervond hiervan nauwelijks hinder aangezien de houtprijzen, in tegenstelling tot de prijzen voor landbouwproducten, niet of slechts weinig daalden. Van overheidswege kregen de gemeenten steun bij het bebossen van de woeste gronden. In 1899 werd, mede met dat doel, het Staatsbosbeheer, opgericht.

Aan de westkant van het inventarisatiegebied werd langs de Ooster- en Westerschelde enig nieuw land aangewonnen door inpoldering. Binnen de gemeente Woensdrecht waren dat onder andere de Caterspolder en de Van Duijnsnyder (beide uit 1861). Binnen de gemeente Ossendrecht werd in 1860 de Vijdtpolder bedijkt. De nieuwe zeekleigronden werden aangewend voor de akkerbouw. Bij de aanleg van de Kreekrakdam (1867) tussen Noord-Brabant (ter hoogte van Woensdrecht) en Zuid-Beveland werd de verbinding tussen de Ooster- en Westerschelde verbroken (13). Langs de noordrand van de regio werd in de beemden een aantal percelen broekbos gerooid.

Na 1900 werd de heide-ontginning in een hoog tempo voortgezet. Aanplant van bos geschiedde nu in veel mindere mate. Meestal werd de heide direct omgezet in bouw- of weiland, zoals op de Wouwse Heide, de Rijsbergense Heide, de Galderse Heide en de Nederheide bij Nispen. Een deel van het tussen 1850 en 1900 aangelegde dennenbos werd gekapt waarna aanleg van landbouwgrond volgde (Ulicotse 'Heide', Hoevense 'Heide', 'Hoogerheidse Plantage', bosgronden bij Baarle-Nassau). Verder werden enkele restanten stuifzand bebost en overgebleven broekgronden ontgonnen, zoals bij Schijf (Elderse gronden), Achtmaal (de Matjens) en in de omgeving van Zundert.

---

(11)Crijns en Kriellaars, 1987, p.185.

(12)Spek, 1987, p.38.

(13)Renes, 1984, pp.115-118.

Naast een meer algemeen gebruik van kunstmest speelde bij deze tweede ontginningsfase de verbeterde conjunctuur en ook de toenemende staatsbemoediging met de landbouw een rol. Er kwamen subsidiemogelijkheden voor kleine boeren die een eigen bedrijf wilden beginnen (14). De Nederlandse Heidemaatschappij (opgericht in 1888) en de Grontmij (1915) hielpen bij het omzetten van woeste grond. De kennis van ontginningsmethoden en -technieken nam hierdoor toe. Tijdens de economische crisis van de jaren '30 leverden ook de vele werkverschaffingsprojecten een bijdrage aan de uitbreiding van het areaal cultuurland. De ontgonnen gronden werden in sterkere mate dan vóór 1900 gebruikt voor de stichting van nieuwe bedrijven. Verbetering van de infrastructuur (par. 4.1) maakte dit mede mogelijk.

Ten behoeve van een meer rendabele bedrijfsvoering en een betere handelspositie sloten boeren zich aaneen door oprichting van coöperaties en standorganisaties. In Wouw werd in 1895 de eerste coöperatieve stoomzuivelfabriek van de provincie in gebruik genomen. De in 1896 in het leven geroepen Noordbrabantse Christelijke Boerenbond (N.C.B.) stimuleerde deze ontwikkeling. Niet-katholieke agrariërs

hadden zich al eerder verenigd in de Noordbrabantse Maatschappij voor Landbouw (1888) die vooral in het westen van de provincie actief was (15).

Tijdens de periode 1850-1940 traden belangrijke veranderingen op in de agrarische bedrijfsvoering. Binnen het gemengd bedrijf kwam de akkerbouw meer en meer in dienst te staan van de veehouderij. Verschuivingen op de internationale graanmarkt en een relatief gunstig prijspeil voor vlees- en zuivelproducten waren hierbij belangrijke factoren. Als gevolg van deze verschuiving werd een deel van het akkerland omgezet in grasland (16).

In de overgangszone van zand naar klei en op de betere zandgronden nam de teelt van groente en fruit sterk toe. Veel tuinbouwbedrijven kwamen voort uit het kleinschalige gemengd bedrijf. Naast het oude hovenierscentrum Princenhage ontwikkelde de groententeelt zich ook rond Breda, Rijsbergen en Bergen op Zoom (belangrijk asperge centrum). De fruitteelt (aardbeien, frambozen) concentreerde zich rond Breda en Zundert. Bij deze laatste plaats en in de omgeving van Oudenbosch ontstonden boomkwekerijen (17).

In het noordwesten van de regio kwam de verbouw van suikerbieten op gang. Verwerking van de beetwortels geschiedde in grote suikerfabrieken, onder andere gevestigd te Bergen op Zoom, Breda, Roosendaal en Oudenbosch (18). Nevenproducten van de suikerindustrie waren bietenpulp (veevoer) en schuimaarde (kalkmest). De schuimaarde werd gebruikt voor bemesting van bouwlanden in de omgeving van de fabrieken. De hierdoor ontstane opgehoogde humeuze akkerbodems dient men niet te verwarren met de veel oudere bouwlanden van de potstalcultuur (par. 3.1), die eveneens een dikke antropogene bovenlaag bezitten.

Als gevolg van de ontginningsactiviteiten nam de oppervlakte woeste grond binnen de regio zeer sterk af, en wel van ca. 35 naar ca. 5 procent. Omstreeks 1940 waren van de eens uitgestrekte heidevelden nog maar restanten over (onder meer bij Rucphen, tussen Sprundel en Zundert, bij Strijbeek en in de omgeving van Baarle-Nassau). Ten noorden van Putten en oostelijk van Bergen op Zoom lag nog

---

(14)Thurkow, 1985, p.177.

(15)Reijs, 1955, p.177.

(16)Kriellaars, 1953, pp.304-307.

(17)Van Diepen, 1968, pp.129-130.

(18)Van Velthoven, 1963, pp.41-42.

wat niet bebost stuifzand. Het merendeel van de vennen en turfplassen was gedempt. Het areaal landbouwgrond (akker- en grasland) onderging tussen 1850 en 1940 een aanzienlijke uitbreiding, namelijk van ca 55 naar ruim 75 procent. Het grootste deel hiervan was weiland. De hoeveelheid bos (ca. 10 procent in 1850) steeg aanvankelijk tot ruim 20 procent omstreeks 1900. In de periode 1900-'40 werd een kwart van het totale bosareaal echter weer omgezet in landbouwgrond. Uit de verkavelingsstructuur van het nieuwe cultuurland kan veelal nog worden afgeleid met welk type ontginning men te maken heeft. Grootschalige ontginningen op initiatief van kapitaalkrachtige particulieren en grote maatschappijen worden gekenmerkt door een parcelering in grote blokken en rechthoeken. Vaak is er bos aangeplant. Ontginningen door lokale boeren en landarbeiders hebben een kleinschaliger verkaveling. De bedrijfsomvang is duidelijk minder groot. Hier overheerst bouw- en weiland. Het nieuwe cultuurland werd ontsloten door een net van zandwegen. De verkaveling van het oude, vóór 1850 ontgonnen cultuurland onderging tot 1940 weinig verandering.

Een niet-agrarische vorm van bodemgebruik hing samen met de opkomst van de fabrieksmatige productie van metselstenen en dakpannen. Mede door vraag uit de (woning-)bouw werd hiervoor klei en leem gewonnen uit pleistocene afzettingen (par. 2.1). Naast modernisering van bestaande fabrieken werden nieuwe steen- en pannenbakkerijen opgericht in Wouwse Plantage, Zegge, Schijf en Etten-Leur (19). Na 1940 is de produktie sterk geconcentreerd. Uitbreiding van de werkgelegenheid in de industrie was echter niet voldoende om het snel groeiende leger van arbeidskrachten op te vangen. Veel arbeiders uit Zuidwest-Brabant vloeiden af naar de Hollandse steden. Uit de dorpen op de Zoom (Woensdrecht, Ossendrecht, Putte) trokken honderden grondwerkers naar Duitsland, Polen en Rusland (20). Binnen de gemeente Woensdrecht werd op de woeste gronden ten noorden van Hoogerheide in de tweede helft van de 19e eeuw een militair oefenterrein in gebruik genomen. Eveneens voor militair gebruik diende een iets zuidelijker, in de eerste helft van deze eeuw aangelegd vliegveld (par. 4.5.).

Tenslotte dient te worden gewezen op de toename van de bebouwing. Hoewel enkele dorpen (Riel, Chaam) niet of nauwelijks groeiden ondergingen de meeste nederzettingen een verdubbeling in aantal inwoners. De steden Breda, Roosendaal en Bergen op Zoom ontwikkelden zich dankzij een sterke industrialisering in een hoger tempo. Grootste groeier was Breda waarvan het inwonertal toenam van 14.000 in 1850 naar 52.000 rond 1940. In hoofdstuk 5 wordt nader ingegaan op de nederzittingsontwikkeling.

### 3.3. Belangrijke ontwikkelingen na 1940

Na 1940 vonden de laatste heide-ontginningen plaats bij Rucphen, Rijsbergen, Galder, Castelre en Alphen. Tussen Sprundel en Zundert werd langs de Turfvaart een brede strook heide omgezet in landbouwgrond. Verder werd bos aangeplant op de Rucphense, de Galderse en de Strijbeekse Heide. De oppervlakte woeste grond daalde hierdoor tot enkele procenten. De tuinbouw nam verder toe in betekenis. Rond Prinsenbeek en Princenhage werden kassen gebouwd. Op de zandgronden kwam het accent nog sterker te liggen op de veehouderij. Dit ging gepaard met een

---

(19) Bodemkaart van Nederland, 1982, p.23.

(20) Van Velthoven, 1949, p.92.



verdere uitbreiding van het graslandareaal ten koste van de hoeveelheid akkerland.

Een ingrijpende en voor het landschap nadelige ontwikkeling betreft het proces van ruilverkaveling of landinrichting. In enkele gebieden (rond Prinsenbeek, Bavel en Wouwse Plantage) zijn reeds landinrichtingsprojecten uitgevoerd. Een groot aantal is momenteel in uitvoering (Oudenbosch, Zundert, Etten-Leur, Rucphen) of in voorbereiding (Rijsbergen, Ulvenhout/Galder, Baarle-Nassau, Teteringen). Op de zandgronden zullen veel kleinschalig verkavelde graslanden een schaalvergroting ondergaan. Onregelmatige perceelsgrenzen van oude akkercomplexen worden rechtgetrokken. Een groot deel van de karakteristieke perceelsrandbegroeiing (houtwallen, heggen, singels) is al gerooid en vervangen door onderhoudsvrij prikkeldraad. In de zeekleizone wordt de verkaveling eveneens gerationaliseerd. Nivellering en verlies aan historische informatiewaarde van het landschap is het gevolg.

Na de Tweede Wereldoorlog hebben stads- en dorpsuitbreidingen een deel van het landelijk gebied opgeëist. Van alle plaatsen binnen de regio nam Breda het sterkst toe. Mede door annexatie van gedeelten van omliggende gemeenten groeide het aantal inwoners van deze stad van 52.000 omstreeks 1940 tot ruim 120.000 in 1988. Een behoorlijke na-oorlogse groei valt verder waar te nemen bij Roosendaal, Bergen op Zoom, Etten-Leur, Rucphen/Sint-Willebrord en Zundert. Bij de meeste uitbreidingen werden eerst de omliggende akkergronden volgebouwd vanwege de hieronder liggende stevige pleistoce zanden. De vier grootste gemeenten (de drie steden en Etten-Leur) lieten omvangrijke fabrieksterreinen

aanleggen. Rondom Breda werd ten behoeve van de bouwnijverheid op een aantal plaatsen zand weggezogen waardoor diepe waterplassen ontstonden.

In de bosrijke omgeving van Bergen op Zoom, Ossendrecht, Rucphen en Galder zijn militaire oefenterreinen ingericht. Ten zuiden van Bosschenhoofd werd een klein vliegveld aangelegd. Vanwege het toenemende gemotoriseerd verkeer heeft men na 1940 auto(snel)wegen gebouwd. Belangrijke noord-zuidroutes zijn Bergen op Zoom-Rotterdam en Antwerpen-Breda-Rotterdam. De autoweg van Bergen op Zoom-Roosendaal-Breda doorsnijdt de regio van west naar oost. Bij Breda is onlangs de rondweg voor snelverkeer voltooid.

#### 3.4. Het huidige landschapsbeeld

Binnen het grootste deel van Zuidwest-Brabant, het zandgebied, vertoont het landschap een overwegend kleinschalige opbouw. In het westen wordt de Zoomrug gekenmerkt door een bebouwingszone (Bergen op Zoom-Woensdrecht) met oostelijk daarvan uitgestrekte boscomplexen. Het landschapsbeeld heeft er een besloten karakter. Het stroomgebied van de Roosendaalse Vliet is opener, zonder veel opgaande begroeiing. De verspreide bebouwing is geclusterd. Opvallend zijn de flats van Roosendaal. Het stroomgebied van de Mark, dat de oostelijke helft van de regio beslaat, heeft een deels besloten, deels half-open landschapsbeeld. De stad Breda met directe omgeving kent een afwisseling van woonkernen, boscomplexen en meer open zones.

De zeekleigordels langs de noord- en westrand van het inventarisatiegebied hebben een open en grootschalig karakter. Het polderland biedt verre uitzichten.

Ruimtebegrenzende elementen zijn dijken en bebouwingsstroken (21). Beplanting is er spaarzaam. In de noordelijke zone liggen enkele percelen broekbos.

Het landelijk gebied binnen de regio als geheel is minder gedifferentieerd dan voorheen. Begroeide perceelsranden langs de bouwlanden en in de beekdalen zijn vervangen door onderhoudsvrije, weinig opvallende afrasteringen. Door het sterke accent op de veehouderij bepaalt weiland grotendeels het agrarisch landschap. Tegenwoordig wordt snijmais (gebruikt als veevoer) niet alleen verbouwd op de oude akkercomplexen maar ook in de beekdalen en op de jonge heide-ontginningsgronden. Verder is de teelt van suikerbieten sterk toegenomen. Als gevolg van deze ontwikkelingen is het verschil tussen het oude en het jonge cultuurlandschap thans minder duidelijk.

---

(21) Landschapsonderzoek, 1985, pp.33-36.

#### 4. Infrastructuur

##### 4.1. Landwegen (fig. 4.a. en b.)

Rond het midden van de 19e eeuw waren de meeste wegen binnen Zuidwest-Brabant nog onverhard, vaak weinig meer dan een zanderig karrespoor. Hun begaanbaarheid was sterk afhankelijk van de weersomstandigheden. Bij droog en warm weer waren ze stoffig en mul, tijdens regen en dooi al snel modderig en onbegaanbaar voor zwaar verkeer. In de steden en enkele grotere dorpen was sprake van wegverharding. Sommige, dicht bij elkaar gelegen kernen waren al vroeg door middel van een straatweg verbonden. Een voorbeeld van zo'n korte interlocale verbinding is de 17e eeuwse straatweg van Princenhage over Breda naar Terheijden (1). Verharde interregionale routes kwamen er pas na 1800.

Vanwege de ligging tussen de Vlaamse en Hollandse handelscentra had de regio een belangrijke doorgangsfunctie. Dit leidde tot de aanleg van een drietal verharde noord-zuidroutes in de periode 1800-1850.

De belangrijkste noord-zuidverbinding was die van Antwerpen over Breda naar Gorinchem. Deze maakte onderdeel uit van de belangrijke straatweg tussen Parijs en Amsterdam (2). Binnen het inventarisatiegebied lagen behalve Breda ook Wernhout, Zundert, Rijsbergen, Princenhage en Teteringen aan de route.

- In het westen werd de regio doorsneden door de weg van Antwerpen naar Haarlem, die onder meer Putte, Hoogerheide, Bergen op Zoom en Halsteren aandeed. Bij Willemstad (regio Brabants Kleigebied) kon men met een pontveer het Hollands Diep oversteken.
- Tussen de eerste twee straatwegen in lag een noord-zuidroute over Roosendaal. Deze kwam vanuit Kalmthout (België) en liep na het passeren van de landsgrens via Nispen over Roosendaal naar Dinteloord waar hij aansloot op het traject Bergen op Zoom-Willemstad.

De verbindingen Antwerpen-Breda-Amsterdam en Antwerpen-Bergen op Zoom-Haarlem behoorden tot het hoofdwegennet dat in 1811 was opgezet onder leiding van Napoleon. Kenmerkend voor deze hoofdwegen is hun rechtlijnig verloop met oriëntering op kerktorens. Na 1814 werd de uitvoering van dit net in een vereenvoudigde vorm voortgezet door Willem I. Hierbij werden de drie oorspronkelijke wegenklassen teruggebracht tot twee, namelijk rijks- en provinciale wegen. In de jaren 1819-'40 werd een rijksweg aangelegd vanuit Bergen op Zoom over Breda richting Den Bosch en verder naar Nijmegen (3). Binnen het inventarisatiegebied werden ook Wouw, Roosendaal, Etten en Princenhage aangesloten op deze straatweg. Van Bergen op Zoom kon men in noordwestelijke richting langs Halsteren naar het Zeeuwse eiland Tholen.

Naast de belangrijke doorgaande verharde routes bestond er nog een aantal verharde interlocale verbindingen. Zo was Woensdrecht aangesloten op de weg van Bergen op Zoom naar Antwerpen. De rijksweg tussen Bergen op Zoom en Breda had noordwaardse aftakkingen naar Steenberg en Oudenbosch. Vanuit het knooppunt Breda liep een korte steenweg in zuidelijke richting over Ginneken naar Ulvenhout. Naar het noorden was de 17e eeuwse straatweg naar Terheijden inmiddels verlengd tot aan Moerdijk vanwaar men het Hollands Diep diende over te steken om Dordrecht en Rotterdam te bereiken.

---

(1)Van Noorden, 1953, p.281.

(2)Jansma en Schroor, 1987, p.346.

(3)Van Velthoven, 1938, p.22.

Het stelsel van interregionale en bovenlokale verbindingen werd aangevuld door een net van lokale (zand)wegen. Deze waren veel minder strak van opzet dan de hoofdwegen. Hun verloop was aangepast aan de structuur van het landschap. Zandruggen, beekdalen en perceelsscheidingen bepaalden het tracé. In het zuiden van de regio liepen enkele belangrijke interlocale verbindingen dwars door de heide (Rijsbergen-Etten, Baarle-Nassau-Strijbeek, Alphen-Chaam). Op de zeekleigronden in het noorden en langs de westkant van de regio volgden de wegen veelal de polderdijken.

Al vrij snel na 1850 kwam een modernisering van het wegennet op gang. Dit was onder meer te danken aan een decentralisatie van de zorg voor het wegennet in 1848. Vanaf dat jaar kregen de gemeenten en provincies een meer zelfstandige taak op het gebied van aanleg en onderhoud (4). Door de aanleg van provinciale wegen breidde het net van verharde bovenlocale verbindingen zich snel uit. Kort na 1850 werden onder andere Rucphen, Zundert, Chaam en Baarle-Nassau hierop aangesloten. Nog vóór 1900 waren praktisch alle dorpen binnen Zuidwest-Brabant bereikbaar over een verharde weg. De oude wegtracés werden veelal gehandhaafd. Voor verharding hiervan gebruikte men naast klinkers ook steenslag, grind en leem.

Onder invloed van het toenemende en zwaarder wordende verkeer (opkomst van de auto rond 1920) werden de belangrijkste regionale verbindingen verbreed en versterkt. De betonweg deed zijn intrede. Voor het snel groeiende rijwielverkeer werden fietspaden aangelegd. Langs de weg tussen Breda en Tilburg kwam in 1902 het eerste Nederlandse fietspad tot stand (5). Een nieuwe rijksweg over de Kreekrakdam ten westen van Woensdrecht zorgde in 1915, naast de reeds bestaande spoorweg (par. 4.4.), voor een tweede snelle verbinding tussen Zuidwest-Brabant en Zuid-Beveland. In 1928 werd het pontveer over de Eendracht tussen Bergen op Zoom en Tholen vervangen door een brug (6).

Afgezien van kwaliteitsverbeteringen onderging het landwegennet in de periode 1850-1940 ook een belangrijke uitbreiding, met name door de aanleg van nieuwe wegen op de in cultuur gebrachte woeste gronden (par. 3.2.). De infrastructuur van deze jonge ontginningsgebieden onderscheidt zich door haar meer regelmatige karakter van het oude wegenpatroon. Rond 1940 waren inmiddels ook alle kleinere plaatsen bereikbaar via een verharde weg. Na de Tweede Wereldoorlog is men overgegaan tot de aanleg van autoroutes voor snelverkeer (par. 3.3.). De ontwikkeling van het wegennet vergemakkelijkte de aanvoer van grondstoffen voor de industrie en de afvoer van producten. Ook werd de aanvoer van kunstmest vereenvoudigd. Dit had een gunstig effect op de landbouwontginningen. Veel dorpen ondergingen tussen 1850 en 1940 een uitbreiding door lintbebouwing langs de doorgaande hoofdweg. Dit gebeurde bijvoorbeeld bij Wernhout, Zundert en Rijsbergen op het traject Antwerpen-Breda. Ook Putte, Wouw en Roosendaal ondervonden soortgelijke invloeden van het toenemende verkeer (7).

---

(4) Van der Woud, 1987, p.169.

(5) Jansma en Schroor, 1987, p.392.

(6) Reijs, 1955, p.612.

(7) Steegh, 1978, pp.25-26.

#### 4.2. Wateren (fig. 5)

Ten westen van het inventarisatiegebied liggen de Wester- en Oosterschelde. In de zee-arm van de Oosterschelde zijn bij Bergen op Zoom in de jaren '80 van deze eeuw twee dammen gelegd, de Oesterdam en de Markizaatsdam. Hierdoor ontstonden het Zoommeer en het Markizaatsmeer. Het Zoommeer staat in verbinding met het Volkerak en het Hollands Diep via de Schelde-Rijnverbinding. Die vaarroute kwam in 1975 tot stand, mede na kanalisering van de Eendracht.

De verschillende beken en riviertjes binnen de regio zijn reeds ter sprake gekomen bij de behandeling van de afwatering in paragraaf 2.2.. De twee belangrijkste natuurlijke waterlopen, de Mark en de Roosendaalse Vliet, hadden ook een functie voor de scheepvaart. Zo konden (en kunnen) deze riviertjes benedenstrooms (vanaf respectievelijk Breda en Roosendaal) bevaren worden door schepen met een gewicht tot 600 ton. In de tijd van de bietencampagne van de suikerfabrieken (par. 3.2.) heerst(e) er druk scheepvaartverkeer. Vroeger werden de Mark en de Vliet ook verder stroomopwaarts bevaren door kleinere schepen. In de 19e eeuw stelde dit echter weinig meer voor (8).

In verband met de afwateringssituatie van de regio is gewezen op de aanleg van twee kanalen, juist ten noorden van het gebied. Het Markkanaal (voltooid in 1915) werd op de eerste plaats gegraven om Breda bereikbaar te maken voor grotere schepen (9). Het Mark-Vlietkanaal, dat in 1983 werd opengesteld, heeft Roosendaal een kortere en betere verbinding gegeven met het oostelijk deel van de provincie en de Zeeuwse en Zuidhollandse wateren.

Een aparte categorie van gegraven waterlopen zijn de turfvaarten. Deze turfvaarten dateren uit de periode 1250-1750 en dienden voor het vervoer van turf uit hoogveengebieden in Zuidwest-Brabant en Noordwest-Vlaanderen naar plaatsen waar de turfschuiten hun vracht konden overladen op diepwaterschepen. De turfvaartstelsels kunnen worden benoemd naar de ermee verbonden uitvoerhavens. Dergelijke havens binnen de regio waren aanwezig bij Bergen op Zoom, Roosendaal, Oudenbosch, Breda, Hoeven en Leur. Deze plaatsen lagen aan (open) water met een rechtstreekse verbinding naar zee (10). Veel turfvaarten zijn na afloop van de vervening vervallen. Nog bestaande turfvaarten zijn onder meer de Zoom (oorspronkelijk Moervaart geheten) uit 1429, de Natte of Elderse Turfvaart (1449), de Rucphense Vaart, de Brandse Vaart naar Leur en de bekende Turfvaart naar Breda (1628-'22). Restanten van turfvaartstelsels kan men aantreffen in de omgeving van Achtmaal, Schijf, Bosschenhoofd, Oudenbosch, Hoeven en Teteringen. Van enkele verdwenen vaarten is het tracé nog herkenbaar in de vorm van een weg zoals het Schuitvaart Jaagpad ten zuiden van Etten-Leur en het Oud Kerkpad tussen Rucphen en Schijf.

Op de plekken waar de turf werd overgeladen (de zogenaamde turfhoofden) werd de nederzettingsontwikkeling sterk gestimuleerd. Enkele plaatsen (Oudenbosch, Roosendaal, Leur) danken hun ontstaan en/of ontwikkeling grotendeels aan deze turfhoofden (11). Aanvankelijk stonden de havens van deze overslagplaatsen in directe verbinding met open water. Na inpoldering van de noordelijke gelegen zeekeigronden zorgden de Mark en de Vliet, en de daarmee verbonden vaarten (Laakse Vaart, Leurse Haven), voor de verbinding met zee.

---

(8)Van Noorden, 1953, pp.289-290.

(9)Beschrijving Waterstaatskaart, 1949, p.96.

(10)Leenders, 1989a, pp.23-25.

(11)Renes, 1984, pp.121-131.

Van het grote aantal vennen en plassen in de zuidelijke helft van de regio zijn er na 1850 vele verdwenen door ontwatering en demping. Van recenter datum zijn de klei-, leem- en zandputten, ontstaan na winning van grondstoffen voor de baksteen- en dakpannenfabricage en het opzuigen van bouwzand. Zowel de natuurlijke als de kunstmatige waterplassen vervullen tegenwoordig vaak een recreatieve functie.

#### 4.3. Dijken en kaden

Dijken zijn gelegen rond de polders in het noorden van de regio en ten westen van de Zoomrug. Kaden treft men aan langs riviertjes, beken en enkele turfvaarten.

De oudste polders liggen ten zuiden van de Mark. De Haagse, Ettense en Hoevense beemden waren al omstreeks 1400 bekaad. Deze gronden zijn ook na de catastrofale St. Elisabethsvloed (1421) en latere overstromingen steeds in gebruik gebleven. De lage kaden werden verzwaard in verband met de toenemende invloed van het buitenwater. Uit het grote aantal wielen in de dijken langs de beemden (met name in de Haagse dijk) valt af te leiden dat er veel doorbraken hebben plaatsgevonden. Blijkbaar werd de schade steeds snel hersteld. De bedijking van de Oude en Nieuwe Landen van Oudenbosch dateert van 1460. De Zwartenbergse (1509) en de Krijtenburgse polder (1555) binnen de gemeente Etten-Leur werd in de 16e eeuw bedijkt. Na verdere landaanwinst in noordelijke richting (regio Brabants Kleigebied) verloren de polderdijken hun directe (zee-)waterkerende functie.

De dijken van de polders ten westen van de pleistocene Zoomrug dateren van na de zware stormvloed uit de 16e eeuw. Met name in 1570 ging in deze omgeving veel land verloren. Het oudste (opnieuw) bedijkte gebied is hier de Oud en Nieuwe Beijmoerpolder (1609) ten zuiden van Halsteren. Later in de 17e eeuw werd nieuw land aangewonnen ten westen van Halsteren, Woensdrecht en Ossendrecht (12). De polders rond Bergen op Zoom (Theodoruspolder, Augustapolder) werden in de 18e eeuw bedijkt. In de 19e eeuw breidde men het poldergebied westelijk van Woensdrecht en Ossendrecht verder uit (par. 3.2.). Tussen 1850 en 1940 werden de dijken langs de Ooster- en Westerschelde enkele malen verzwaard (13). Na 1940 zijn twee wadplaten (de Molenplaat en Noordland) in de Oosterschelde bij Bergen op Zoom bedijkt voor industriële doeleinden. Na aanleg van de Oesterdam en de Markizaatsdam (par. 4.2.) hebben ook de polderdijken langs de Zoom hun primaire waterkerende functie verloren. Een aantal dijken binnen de regio dient tevens als weg.

Langs enkele waterlopen liggen lage dijken en kaden. Zo wordt de Mark ten noorden van Breda aan de linkeroever en voorbij Terheijden aan beide zijden begeleid door dijklichamen. Voorbij de Leurse Haven nemen polderdijken deze functie over. De Roosendaalse Vliet wordt in Zuidwest-Brabant binnen zijn bedding gehouden door hoge gronden zonder kaden. Langs enkele vaarten (Kibbelvaart, Laakse Vaart) liggen lage kaden. Dat is ook het geval bij de Aa of Weerijts ten zuiden van Breda. Tenslotte worden enkele turfvaarten plaatselijk (Bredase Turfvaart) of over grotere afstand (Zoom) begeleid door kaden.

---

(12)Renes, 1984, pp.105-106 en 112-118.

(13)Beschrijving Waterstaatskaart, 1946, pp.60-61.

#### 4.4. Spoor- en tramwegen (fig. 6)

De komst van de trein, gevolgd door die van de tram, in de tweede helft van de 19e eeuw zorgde voor een belangrijke verbetering van de infrastructurele ontsluiting van de regio. In de periode 1850-1940 kwam binnen het inventarisatiegebied een zestal spoorverbindingen tot stand en werden meer dan tien tramlijnen aangelegd.

Eén van de eerste spoorlijnen binnen de regio en tevens over Brabants grondgebied was die tussen de grote havensteden Antwerpen en Rotterdam, aangelegd in de jaren 1844-'45. Men koos vanuit Antwerpen voor een tracé over Roosendaal langs Oudenbosch naar Moerdijk omdat dit de kortste verbinding opleverde (14). Bij Moerdijk kon men verder per veerboot naar Rotterdam en Dordrecht. Vanuit de richting Zevenbergen passeerde de spoorweg Oudenbosch aan de zuidoostkant en maakte bij Roosendaal een flauwe bocht naar het zuiden. Vervolgens werd, na het oversteken van de Vliet, een rechte lijn aangehouden naar de grens ten westen van Nispen. Zowel Oudenbosch als Roosendaal kregen een station. Het baanvak Antwerpen-Roosendaal-Zevenbergen werd in 1854 opengesteld. Moerdijk was een jaar later per trein bereikbaar.

Vanuit Roosendaal werd in 1855 een zijlijn voltooid naar Breda, nadat men op dit baanvak reeds in 1854 tot Etten was gevorderd (15). Deze spoorweg takte ten noorden van Roosendaal af en werd vandaar geprojecteerd in een oostelijke richting, evenwijdig aan de rijksweg van Bergen op Zoom naar Breda (par. 4.1.). De lijn boog om het Liesbos heen en eindigde (vooralsnog) bij het station van Breda, dat gelegen was in een hoek die gevormd werd door de noordelijke vestinggracht en de Mark. Behalve Breda kregen ook Etten-Leur en het gehucht Zegge (Rucphen) een station op dit traject. Ten zuiden van Bosschenhoofd en Hoeven kwamen haltes. Het station bij Zegge werd in de eerste helft van deze eeuw opgeheven. De stopplaatsen onder Bosschenhoofd (na 1900 nog tot station verheven) en Hoeven ondergingen na de Tweede Wereldoorlog hetzelfde lot.

In 1863 werd de lijn Roosendaal-Breda oostwaarts verlengd naar Tilburg. Dit traject was gepland als een onderdeel van de zogenaamde Zuiderstaatsspoorweg van Vlissingen naar Maastricht. Voor de verlenging naar Tilburg werden de noordelijke vestingwerken van Breda aangetast. Over de Mark kwam een kraanbrug en ten oosten van dit riviertje bouwde men een nieuw station. Breda werd in 1866 ook verbonden met de haven van Moerdijk aan het Hollands Diep (16). Hiervoor boog men van de Zuiderstaatsspoorweg af in noordwestelijke richting langs Prinsenbeek om de natte gronden langs de Mark haaks te doorsnijden. Toen in 1871 de Moerdijkbrug gereed kwam, konden Breda en Roosendaal direct met Rotterdam worden verbonden.

Het westelijk gedeelte van de staatsspoorweg tussen Vlissingen en Maastricht kwam tot stand in de jaren 1863-'72 door de aanleg van de lijn Roosendaal-Bergen op Zoom-Vlissingen (17). Ten zuiden van Roosendaal werd van de spoorweg Antwerpen-Rotterdam afgebogen naar Bergen op Zoom. Tussen deze twee plaatsen kwam zuidwestelijk van Wouw een station. Oostelijk van Bergen op Zoom, waar aan de rand van de vestingwerken in 1863 een station werd gebouwd, kreeg de lijn een zuidelijk verloop langs de Oosterschelde. Bij Woensdrecht werd weer naar het westen gebogen. Om Zuid-Beveland te kunnen ontsluiten moest de 4 kilometer lange

---

(14) Dijksterhuis, 1984, p.8.

(15) Jansma en Schroor, 1987, p.385.

(16) Dijksterhuis, 1984, pp.8-9.

(17)

Kreekrakdam (1867) tussen Ooster- en Westerschelde worden aangelegd. In 1872 werd via Goes en Middelburg Vlissingen bereikt. Op Brabants grondgebied kreeg, naast Bergen op Zoom en Wouw, ook Woensdrecht een station. Dat van Woensdrecht werd nog vóór 1940 buiten dienst gesteld. Wouw verloor haar aansluiting na die tijd.

De zesde en laatste spoorlijn door de regio vormde een verbinding tussen de industrieplaatsen Tilburg en Turnhout (België). Vanaf de Zuiderstaatsspoorweg bij Tilburg werd een zuidwestelijk tracé gekozen langs Riel en Alphen naar Baarle-Nassau. Hier kreeg de lijn een zuidwaartse richting naar Turnhout. De spoorweg liep dwars door de heidevelden, bossen en oude akkercomplexen. Alphen en Baarle-Nassau kregen een station, Riel een halte. In de eerste helft van deze

eeuw werd het personenvervoer over deze lijn gestaakt. Rond 1975 stopte men ook met vervoer van goederen. Het enkelspoor kreeg aanvankelijk een functie als museumlijn maar is vrij recent toch opgebroken. Een deel van het tracé is nog herkenbaar als fietspad.

De genoemde spoorlijnen hadden alle de status van hoofdspoorweg. Dergelijke spoorwegen dienden zowel voor de verbinding van belangrijke (zee-)havens met het industriële achterland (b.v. de Zuiderstaatsspoorweg) als voor de verbinding van grote plaatsen (b.v. Antwerpen-Rotterdam, Tilburg-Turnhout) (18).

Hoewel sommige spoorwegen ook een functie vervulden met betrekking tot het streekvervoer (b.v. Roosendaal-Breda) hadden de meeste lijnen een duidelijk bovenregionaal karakter. Er werd in het algemeen zelfs niet over gedacht om af te wijken van de zeer rechtlijnig uitgezette tracés ten behoeve van de ontsluiting van nabijgelegen kleine plaatsen. Derhalve voorzag de trein nog niet in de (groeiende) behoefte aan openbaar vervoer op interlocaal niveau. De tram bracht echter uitkomst. De eerste tramlijn binnen de regio (en binnen de provincie) werd in 1880 geopend en liep van Breda naar Oosterhout. De tram volgde na het verlaten van Breda de straatweg naar Gorinchem (par. 4.1.) en passeerde op weg naar Oosterhout onder meer Teteringse Dijk en Teteringen. In 1882 werd een tweede tramlijn aangelegd vanuit Bergen op Zoom langs Halsteren naar Tholen. De tram stopte bij het pontveer over de Eendracht. Na de bouw van een brug (1928) over dit water kon de lijn worden doorgetrokken tot in Tholen.

Nog voor de eeuwwisseling kwam een vrij uitgebreid tramwegennet tot stand. In chronologische volgorde werden de volgende lijnen aangelegd: Bergen op Zoom-Hoogerheide-Ossendrecht/grens (en verder naar Antwerpen) in 1887; Breda-Princenhage-Rijsbergen-Zundert-Wernhout/grens (en door naar Antwerpen) in 1890; eveneens in 1890 de tramweg van Breda-Etten-Hoeven-Oudenbosch; in 1892 een aftakking van Etten (Vaarkant) naar de haven van Leur en een tramweg van Roosendaal over Gastelsveer naar Steenbergen; in 1899 de lijnen Halsteren-Steenbergen en Rijsbergen-Hazeldonk/grens-Meerle (België). Vóór 1900 werd vanuit Breda ook nog een tweetal korte lijntjes aangelegd naar respectievelijk Ginneken/Mastbos en Ulvenhout (19).

De tramlijnen volgden de bestaande wegen. Uitzondering hierop was de lijn Rijsbergen-Meerle die gedeeltelijk een eigen baan kreeg door de landerijen en over de hei. In tegenstelling tot andere grensoverschrijdende tramwegen was op dit traject doorgaand tramverkeer naar en van België mogelijk omdat de spoorbreedte hier aan beide zijden van de grens nu eens wel gelijk was. Ondanks het feit dat de tram goede diensten heeft bewezen bij het vervoer van personen en

---

(18)Dijksterhuis, 1984, pp.82-88.

(19)Leideritz, 1977, pp.30-68.



goederen verloor hij op den duur de concurrentiestrijd met de meer efficiënte bus en vrachtwagen. Ook de fiets droeg bij aan een verhoging van de mobiliteit. De tramlijnen binnen de regio werden in de jaren 1934-'38 buiten gebruik gesteld en opgebroken. Alleen het tracé van de lijn Rijsbergen-Meerle is nog deels herkenbaar in de vorm van een toeristisch rijwielpad.

De aanleg van spoorwegen is in ruimtelijk opzicht veel ingrijpender geweest dan de aanleg van tramlijnen. Bestaande landschappelijke structuren werden doorsneden en ook de ontwikkeling van nederzettingen werd beïnvloed. Zo kwamen bij Breda en Bergen op Zoom planmatige uitbreidingen tot stand tussen stadskern en station. Breed opgezette stationsstraten zorgden voor de onderlinge verbinding. De oude vestingwerken ter plaatse werden gesloopt. Ook in Roosendaal traden, na verplaatsing van het station, belangrijke stedenbouwkundige veranderingen op (par. 5.2.). De aanleg van spoorwegen leidde tevens tot vestiging van industriële activiteiten. Ook niet-stedelijke nederzettingen (b.v. Oudenbosch, Wouw, Baarle-Nassau) ondervonden een stimulans door de spoorwegontsluiting (20). Verder werkte de nabijheid van spoorlijnen als een katalysator bij de ontginning van woeste gronden (par. 3.2.).

#### 4.5. Militaire infrastructuur

Behalve de twee versterkte steden Breda en Bergen op Zoom (par. 5.2.) lagen binnen de regio Zuidwest-Brabant rond 1850 ook enkele (reeds opgeheven) verdedigingslinies. Daarvan was de linie van Bergen op Zoom naar Steenberg en het meest ongeschonden. De inundatielinies langs de Eendracht en langs de Mark en Dintel waren al duidelijk in verval.

De linie van Bergen op Zoom naar Steenberg werd in de jaren 1628-'31 aangelegd en diende, naast de reeds bestaande linie van de Eendracht, als extra bescherming tegen een Spaanse aanval op de Zeeuwse eilanden. De verdediging bestond uit een drietal gebastioneerde forten op de noordelijke uitloper van de Zoomrug en een inundatiezone in het Laag bij Halsteren. Ook de vestingwerken van Bergen op Zoom en Steenberg maakten deel uit van de linie. In de 18e eeuw werden de forten onderling verbonden door wallen. Aan het begin van de 19e eeuw werd de linie opgeheven (21). Ten noorden van Bergen op Zoom liggen nog restanten van twee forten, te weten fort de Roovere onder Halsteren en fort Pinssen onder Noordgeest. Een klein gedeelte van de liniewal is nog in het veld herkenbaar. Van de voormalige linies langs de Eendracht en langs de Mark en Dintel is thans niets meer in het landschap waarneembaar.

Eveneens tot de militaire infrastructuur behoort de moderne luchtmachtbasis bij Woensdrecht (ten noorden van Hoogerheide). Na aanleg in het begin van de 19e eeuw als leger-vliegveld "de Eendekooi" werd de basis na de Tweede Wereldoorlog uitgebreid en aangepast aan hedendaagse militair-technische eisen (nieuwe landingsbaan, depot voor kruisvluchtwapens).

---

(20) Dijksterhuis, 1984, pp.182-211.

(21) Vestingatlas Noord-Brabant, i.v..

#### 4.6. Overige infrastructurele werken

Hoewel men de verschillende werken die vanaf ca. 1900 tot stand zijn gekomen ten behoeve van openbare nutsvoorzieningen (gas, water, electriciteit, riolering) zeer wel tot de regionale infrastructuur kan rekenen, bestaan de zichtbare materiële overblijfselen hiervan voor het merendeel uit afzonderlijke objecten (gasfabrieken, watertorens, transformatorstations). Voor zover van belang worden dergelijke objecten besproken in de gemeentebeschrijvingen van het Monumenten-Inventarisatie-Project. Het netwerk waar zij een onderdeel van vormen is verder meestal aan het oog onttrokken. Wel zichtbaar is het (hoogspannings-)net van de electriciteitsvoorziening. Dit net is tot stand gekomen na oprichting van de Provinciale Noordbrabantse Electriciteitsmaatschappij (P.N.E.M.) in 1914. Tien jaar eerder had men in Ginneken als de beschikking gekregen over een particuliere centrale. Als vestigingsplaats van de eerste centrale van de P.N.E.M. koos men Geertruidenberg. De centrale kwam in 1919 gereed (22). Van daaruit werden twee ringleidingen aangelegd; één over 's-Hertogenbosch, Uden, Helmond, Eindhoven en Tilburg (de ooststring) en één over Breda en Roosendaal (de weststring). In de genoemde plaatsen bouwde men onderstations. Daar werd de hoogspanning gereduceerd naar een lager voltage en de elektrische energie via een ondergronds kabelnet verder doorgegeven naar transformatorstations. Na verlenging van de westelijke ringleiding naar Bergen op Zoom kwam ten zuiden van deze plaats bij Zuidgeest (gemeente Woensdrecht) ook een onderstation. Het oude net van bovengrondse ringleidingen van omstreeks 1920 is na 1940 niet alleen uitgebreid maar tevens geheel gemoderniseerd (23).

---

(22)Dendermonde, 1964, pp.31-32.

(23)Spoorenberg, 1985, pp.119-122.

## 5. Nederzettingsstructuur

### 5.1. Algemeen

Het grootste gedeelte van de regio Zuidwest-Brabant is pas vanaf 1000 na Chr. bewoond geraakt. Dat is in vergelijking met andere delen van Noord-Brabant aan de late kant. De oorzaak van deze relatief late occupatie moet gezocht worden in de aanwezigheid van uitgestrekte veen- en moerasgronden (par. 2.1.) die te nat waren om zonder meer in gebruik te kunnen worden genomen (1). Slechts enkele kleinere gebieden waren al in de vroege middeleeuwen (500-1000) bewoond, zoals de Zoomrug, de zandopduikingen langs de Mark en de omgeving van Baarle en Alphen. Op dergelijke hogere en droge plekken treffen we dan ook de oudste nederzettingen aan. Na 1200 trad een snelle toename op in de ontginning en de bewoning van de regio. Veenconcessies (ten behoeve van turfwinning) leidden tot openlegging van het inventarisatiegebied. Naast veenafgraving vonden agrarische ontginningen plaats. In de late middeleeuwen (1200 - 1500) ging men ook over tot occupatie van de beekdalen en broekgronden. Pas na 1800 ging men over tot grootschalige ontginning en bewoning van de onvruchtbare heidegronden (veelal ontstaan na verdwijning van het veen).

Rond het midden van de 19e eeuw telde de regio ruim 70.000 inwoners. In de periode 1850-1940 nam dit aantal toe tot ca. 207.000. Na 1940 zette de groei in een nog sneller tempo verder door, als gevolg waarvan het aantal inwoners in de afgelopen vijftig jaar bijna is verdubbeld (402.000 in 1988).

Binnen de regio zijn diverse nederzettingscategorieën vertegenwoordigd. Op de eerste uitgave van de Topografische en Militaire Kaart van dit gebied (bladen nrs. 43, 44, 49 en 50; verkend in de jaren 1836-'40) treffen we naast twee echte steden (Breda en Bergen op Zoom) 30 dorpen (waaronder een aantal fors uitgegroeide kernen zoals Roosendaal), ongeveer 140 gehuchten en daarbuiten verspreide bebouwing aan. De verspreiding van deze nederzettingscategorieën is niet toevallig maar in hoge mate bepaald door de fysisch-geografische gesteldheid (bodem, afwatering, reliëf) zoals besproken in hoofdstuk 2. Mede bepalend zijn verder juridische (grondeigendom), politieke (bestuurlijke en administratieve verhoudingen), religieuze (invloed van de kerk) en sociaal-economische factoren (bedrijfsvorm en maatschappelijke organisatie).

Hierna komt allereerst de ontwikkeling van de stedelijke nederzettingen (par. 5.2.) ter sprake. Naast Breda en Bergen op Zoom wordt ook Roosendaal hiertoe gerekend. In paragraaf 5.3. volgt een bespreking van een viertal grote, niet-stedelijke nederzettingen (zogenaamde "vlekken"). De verschillende dorps- en gehuchtsvormen worden behandeld in paragraaf 5.4.. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen het zandgebied (par. 5.4.1.), het voormalige veengebied (par. 5.4.2.) en de overgangszone van zand naar klei (par. 5.4.3.). Tenslotte volgen enkele opmerkingen over de verspreide bebouwing (par. 5.5.).

---

(1)Renes, 1984, p.119.

## 5.2. Steden

Zowel Breda (par. 5.2.1.) als Bergen op Zoom (par 5.2.2.) zijn echte stedelijke nederzettingen. Beide ontvingen al in de middeleeuwen stadsrechten en werden vanwege hun economische en strategische betekenis versterkt middels aanleg van uitgebreide vestingwerken. Hoewel Roosendaal (par. 5.2.3.) niet kan bogen op oude stadsrechten en ook nooit versterkt is geweest rechtvaardigen de omvang, de belangrijke markt- en handelsfunctie en de industriële ontwikkeling van deze plaats een bespreking onder de noemer van stedelijke nederzetting.

### 5.2.1. Breda

Breda is ontstaan als agrarische nederzetting op een zandige opduiking bij de samenvloeiing van de Mark en de Aa of Weerij. De eerste tekenen van bewoning dateren al van vóór 800 na Chr.. Later vestigden zich hier ook vissers en handelslieden. De gunstige relatieve ligging op de grens van zand (in het zuiden) en klei/veen (in het noorden) bracht al vroeg ruilverkeer op gang tussen de agrarische productiemilieus in deze twee zones. Naast regionale handel in agrarische producten zorgde ook de interregionale handel in met name turf (par. 3.1.) voor groei (2). Onder bescherming van een burcht ontstond zo de voordestad Breda.

Nadat de heren van Breda in de 12e eeuw hun invloed tot over een groot deel van westelijk Brabant hadden uitgebreid ontwikkelde de plaats zich ook als bestuurscentrum. In de 13e eeuw kreeg Breda stadsrechten. Mogelijk werd toen ook een aarden omwalling aangelegd (3). Na verkoop van de stad in 1351 door de Hertog van Brabant aan Jan van Polanen uit Holland werden stadsmuren opgericht en een nieuw kasteel gebouwd. De ommuringswerken kwamen gereed in 1410. Ze vormden de begrenzing van de nog herkenbare, bijna cirkelvormige stadskern. Buiten de drie poorten ontstond langs de uitvalswegen naar Ginneken, Princenhage en Teteringen/Den Bosch lintbebouwing (de zogenaamde "einden"). Tot tweemaal toe heeft men deze voorstadbebouwing bij de kern getrokken door aanleg van nieuwe muren. De oude stadskern werd omgeven door een binnensingel. Behalve in deze groei kwam de voorspoedige ontwikkeling van Breda ook tot uiting in de bouw van de monumentale Grote of O.L. Vrouwekerk (tot stand gekomen tussen 1410 en 1509) en enkele stadspaleizen (4).

Bij een grote stadsuitbreiding in 1534 kwam, afgezien van de lintbebouwing langs de eindend, veel onbebouwde ruimte binnen de muren. Deze ruimte werd onder meer benut voor de aanleg van een grote kasteeltuin (het huidige park Valkenberg) en de bouw van uitgebreide militaire complexen (5). Die militaire complexen kwamen tot stand nadat de stad als gevolg van haar strategische ligging rond 1600 de functie van grensvesting van de Republiek had gekregen. Breda werd in de eerste helft van de 17e eeuw voorzien van omvangrijke nieuwe fortificaties, bestaande uit brede wallen, zware bastions, lunetten en grachten. De bebouwing mocht vanaf die tijd niet buiten deze verdedigingswerken worden uitgebreid. De aanwijzing tot garnizoensplaats leidde tot de aanleg van kazernes en exercitieterreinen. De ruimte binnen de wallen raakte echter niet geheel volgebouwd. De lokale economie ondervond een flinke stimulans van de aanwezigheid van de aanwezigheid van de groep soldaten en officieren. In de 18e eeuw kwam een einde aan deze bloei. Breda raakte haar vestingfunctie (tijdelijk) kwijt. De neergang werd nog

---

(2) Van den Nieuwenhuizen, 1989, pp.6-9.

(3) Vestingatlas Noord-Brabant, i.v..

(4) Brekelmans, 1969, p.55.

(5) Steegh, 1985, p.148.

versneld door een toenemende verzanding van de Mark. Het inwoneraantal dat in 1742 nog 11.000 bedroeg daalde tot ca. 8000 in 1796 (6). Na opnieuw tot vesting te zijn aangewezen trok de economie weer aan. De toestand van de Mark werd verbeterd. In 1828 werd in het kasteel van Breda de Koninklijke Militaire Academie (K.M.A.) gevestigd. Van de 14.000 inwoners omstreeks 1850 waren er maar liefst 2.700 verbonden met het militaire bedrijf (soldaten, officieren en familieleden). Naast handels- en aan het militair bedrijf verwante activiteiten kende Breda in die tijd verschillende vormen van nijverheid waaronder textiel- en kledingfabrieken, kaarsenmakerijen, leerlooierijen, zoutziederijen, bierbrouwerijen en meubelfabrieken.

Nadat Breda in 1855 vanuit Roosendaal was aangesloten op het spoorwegnet (par. 4.4.) kreeg de industrie nieuwe impulsen. Op de noordelijke vestigwerken werd in 1863, na verlenging van het spoor richting Tilburg, een nieuw station gebouwd. Westelijk hiervan legde men een spoorweghaven aan. Reeds vóór het van kracht worden van de Vestingwet (1874) verloor de stad in 1867 definitief haar vestingstatus. In de periode 1870-'80 volgde de ontmanteling. Het uitgebreide systeem van versterkingen werd afgegraven en gedempt. Vervolgens werd ter plaatse een singelgracht met begeleidende weg aangelegd. De oude uitvalswegen werden middels brede dubbelstraten verbonden met de oude kern. Daar de stad een militaire functie behield reserveerde het rijk een deel van de vrijgekomen gronden binnen de singel voor de aanleg van oefenterreinen en de bouw van nieuwe kazernes (7). Het gebied tussen de noordelijke singelgracht en de spoorlijn, het Noorderkwartier, werd vanaf 1874 ingericht tot een riante wijk met villa's en herenhuizen voor de gegoede burgerij. Het station werd middels een typische stationsstraat (de Willemstraat) verbonden met de singelweg. Een directe aansluiting op de binnenstad was vanwege het daartussen gelegen kasteelpark Valkenberg echter niet mogelijk. Binnen de singel in het noordwesten en tussen de oude einden kwam in de jaren na 1880 woningbouw tot stand voor de minder draagkrachtigen. Breda kreeg in 1892-'94 ten zuidoosten van de singelgracht een tweede stadspark, het Wilhelminapark. Hiervoor maakte de ontwerper (L.A. Springer) gebruik van de oude vestinggracht door omvorming tot vijverpartijen.

In de periode 1850-1940 ontwikkelde zich binnen de gemeente een groot aantal nieuwe industrieën, met name van arbeidsintensieve aard zoals voedings- en genotmiddelen, textiel en metaal (8). Deze industrie concentreerde zich langs de Mark ten noorden van de spoorlijn. Een insteekhaven en een aantal goederenspooren zorgde voor de ontsluiting. Als één van de eerste bedrijven vestigde zich hier in 1871 een grote suikerfabriek. Verder zorgden onder meer de Bredase fruitveiling en daaraan verbonden fruitverwerkende industrie (Hero Conserven) voor een toename van de werkgelegenheid. De ruimtelijke concentratie van deze nieuwe bedrijvigheid had ook gevolgen voor de huisvesting van de arbeiders. De noodzaak van een korte woon-werkafstand leidde tot de bouw van een arbeiderswijk in de Belcrumpolder ten westen van het nieuwe industriegebied (9). Deze kwam tot stand na het aannemen van de Woningwet in 1901. De meer welgestelde burgers concentreerden zich in toenemende mate ten zuiden van de binnenstad langs de Baronielaan en de Ginnekenweg. In de directe omgeving hiervan verrezen ruim

---

(6) Buskens, 1952, p.231.

(7) Sneepe e.a., 1982, pp.112-118.

(8) Nieuwkoop, 1989, pp.27-384.

(9) Van den Nieuwenhuizen, 1989, p.10.

opgezette woonbuurten met parkachtige aanleg. Dit nieuwe stadsdeel (Zandberg) zou op den duur één geheel gaan vormen met de dorpsbebouwing van Ginneken.

In de eerste helft van de 20e eeuw groeide Breda verder uit als gevolg van de totstandkoming van nieuwe woonwijken (Zandberg, Haagpoort, Tuinzigt) en fabrieksterreinen aan de buitenzijde van de singel. Dit gaf aanleiding tot een drietal grote uitbreidingen van het gemeentelijk grondgebied in de jaren 1922, 1927 en 1942. De oppervlakte nam daarmee toe van 268 naar 5.517 ha. Bij de laatste annexatie van 1942 werden de dorpen Princenhage en Ginneken en een deel van de gemeente Teteringen bij de stad gevoegd (10). Van de gemeente Princenhage behield het noordelijk deel (de huidige gemeente Prinsenbeek) een zelfstandig bestaan. Van Ginneken bleef de gemeente Nieuw-Ginneken over (met de kerkdorpen Bavel en Ulvenhout).

Tussen 1850 en 1940 steeg het aantal inwoners van Breda van 14.000 naar 52.000. Mede door annexatie van Princenhage en Ginneken telde de sterk uitgebreide gemeente in 1950 al ruim 90.000 zielen. Na de Tweede Wereldoorlog zette de groei in een hoog tempo verder door. Vanwege de ontwikkeling van de tuinbouw (par.3.2.) aan de westzijde van de stad vonden nieuwe uitbreidingen vooral in het zuiden, oosten en noorden plaats. De nieuwe wijken werden gescheiden gehouden door de aanleg van groenstroken, zogenaamde "groene wiggen". In 1961 werd het gemeentelijk grondgebied nogmaals belangrijk uitgebreid. Aan de spoorlijn naar Tilburg en verder noordelijk langs de Mark werden grote fabrieksterreinen gerealiseerd. Ten noorden van de eerste insteekhaven aan de Mark kwam een tweede tot stand.

Het karakter van de historische binnenstad is in de laatste decennia sterk veranderd. Een aantal monumentale bouwwerken viel onder de slopershamer. Zeer ingrijpend was de demping van de binnensingel en de middeleeuwse Markhaven. Zij werden respectievelijk vervangen door een brede verkeersweg en een ondergrondse parkeergarage. Een laatste grote stadsuitbreiding vindt momenteel plaats in de Haagse Beemden. De aanzienlijke na-oorlogse groei van Breda blijkt overduidelijk uit het feit dat het inwoneraantal inmiddels is opgelopen tot ruim 120.000 (1988).

#### 5.2.2. Bergen op Zoom

Bergen op Zoom is ontstaan in de 13e eeuw aan de westrand van de hoge zandgronden van de Zoomrug, vlakbij de lage zeekleigronden langs de Oosterschelde. Deze reliëfrijke ligging is uniek binnen de provincie. Waarschijnlijk lag op deze plek al in de vroege middeleeuwen een kleine agrarische nederzetting. Na splitsing van het Land van Breda in 1287 werd de plaats, die al in 1260 stadsrechten had gekregen, het centrum van het nieuw gevormde Land van Bergen op Zoom (11). Aan dit oude graafschap, later een markizaat, herinnert nu nog het Markiezenhof. De oudste kern ligt direct rondom de Grote Markt en bevat de belangrijkste openbare gebouwen waaronder het raadhuis Grote of St. Gertrudiskerk. Het noordelijk deel van de binnenstad rond de vismarkt werd na 1300 volgebouwd. Tussen beide stadsdelen lag een kunstmatige waterloop, de Grebbe. Omstreeks 1330

---

(10)Van Velthoven, 1949, p.127.

(11)Renes, 1984, pp.170-171.

werd de bebouwing omgeven door een cirkelvormige aarden omwalling (12). Later werd een stadsmuur opgericht met vier poortgebouwen.

Het begin van de stedelijke ontwikkeling hangt vermoedelijk samen met een toename van de bevolking in het omliggende gebied, onder invloed van de turfwinning en de agrarische ontginningen die in de 13e eeuw een aanvang namen. Centraal gelegen aan enkele handelsroutes (Vlaanderen-Holland, Brabant-Zeeland) kreeg Bergen op Zoom een belangrijke marktfunctie. De ligging aan een inham van de Schelde (als voorhoven van Antwerpen) opende de mogelijkheid tot het drijven van (inter-) nationale handel (13).

In de 14e en 15e eeuw beleefde de stad haar bloeiperiode. Omstreeks 1500 kwam een verbinding tot stand tussen het oude centrum en het westelijk gelegen havenkwartier. Daardoor kreeg Bergen op Zoom een meer langwerpige vorm. De vestingwerken werden hieraan aangepast. In 1530 werd de Scheldedelta getroffen door een zware stormvloed. Als gevolg van deze watersnoodramp kreeg de tot dan toe moeilijk bevaarbare Westerschelde een zodanige diepte dat het scheepvaartverkeer van Antwerpen niet meer over de Oosterschelde langs Bergen op Zoom hoefde om de Noordzee te bereiken. Hierdoor namen de handels- en marktactiviteiten sterk af.

Tijdens de Tachtigjarige Oorlog kreeg de stad een belangrijke militaire functie als vestingplaats op de zuidelijke grens van de Republiek. De middeleeuwse ommuring werd in de periode 1588-1622 vervangen door omvangrijke fortificaties (bolwerken, ravelijnen en brede (droge) grachten). In 1628-'29 werd de stad opgenomen in de linie van Bergen op Zoom naar Steenberghe (par. 4.5.). Een ingrijpende modernisering van de vesting vond plaats tijdens de jaren 1698-1702 volgens plannen van de vestingbouwkundige Menno van Coehoorn. Bij een bombardement door Franse troepen in 1747 ging een groot deel van middeleeuwse bebouwing verloren. Het tegenwoordige stadsbeeld bevat nog wel veel huizen uit de tijd van de herbouw in de tweede helft van de 18e eeuw (14). Belangrijke bestaansbronnen in de eerste helft van de 19e eeuw waren scheepvaart, visserij en inkomsten uit het onderhoud van het in de stad gelegerde garnizoen. Ook was er enige nijverheid (aardewerkindustrie, ijzergieterij, bierbrouwerij). Wat betreft het aantal inwoners in die tijd (ca. 7.500 rond 1850) nam Bergen op Zoom een bescheiden plaats in tussen de overige Brabantse steden.

Na opheffing van de vestingstatus in 1867 volgde een grondige ontmanteling. De droge grachten werden dicht gegooid met aarde van de wallen. De vrijgekomen ruimte werd benut door de aanleg van een drievoudige ring van singelwegen. Hiermee kon de Bergen op Zoom haar stedelijk gebied verdrievoudigen (15). Een deel van de grond binnen de singelwegen werd gereserveerd voor militair gebruik (kazernes, oefenterreinen). Aan de noordzijde kwam een volkspark tot stand (het Anton van Duinkerkenpark). Van de imposante vestingwerken bleef weinig over. Nog min of meer intact zijn de middeleeuwse Lieve Vrouwepoort en het Ravelijn op de Zoom van Van Coehoorn. Ten westen van het voormalige havenkwartier zijn de contouren van de Waterschans nog te herkennen. Op de oostelijke vestinggronden was in 1863 een station gebouwd aan de spoorlijn Roosendaal-Vlissingen (par. 4.4.). De stationsstraat, aangelegd in 1868-'69 ter

---

(12)Vestingatlas Noord-Brabant, i.v.,

(13)Toelichting beschermd stadsgezicht, 1985, pp.2.3.

(14)Steegh, 1985, p.147.

(15)Sneep e.a., 1985, pp.112,117.

verbinding van het station met de stadskern, was een van de eerst bebouwde straten buiten de binnenstad. Haaks op de concentrische singelwegen werden brede radiaalwegen aangelegd. Daardoor ontstonden bouwblokken van 40 tot 65 meter diepte en wisselende breedte. De opvulling van deze blokken geschiedde op een tamelijk kleinschalige wijze (afgezien van een ziekenhuis en enkele grote militaire en religieuze complexen). In het zuidwesten en noordoosten kwamen arbeiderswoningen tot stand. Villa's en herenhuizen treft men vooral aan langs de zuidelijk ontsluitingsweg (de Antwerpse straat) en de Stationsstraat. Tussen de stad en de omliggende kernen (Noordgeest, Borgvliet) vormde zich langs de verbindingswegen langgerekte lintbebouwing.

In het begin van deze eeuw kwam oostelijk van de binnenstad bebouwing tot stand aan de Wouwse Straatweg. Ten westen van de Antwerpsestraat verrezen, als uitvloeisel van de Woningwet (1901), twee planmatig aangelegde woningcomplexen voor arbeiders. Ten noorden van de gekanaliseerde Zoom (par. 2.2.) ontstond villabebouwing. Het aantal inwoners nam toe van ca. 13.700 in 1900 tot ca. 25.000 omstreeks 1940.

Mede dankzij aansluiting op het spoorwegnet onderging Bergen op Zoom na 1850 een behoorlijke industriële groei. Tussen 1863 en 1871 vestigden zich hier drie suikerfabrieken. Tijdens de bietencampagne verschaften zij werk aan ca. 700 personen. In verband met de watervoorziening van deze suikerfabrieken werd de Zoom verbreed en uitgediept. In 1928 kwam echter een einde aan de suikerproductie. De metaalnijverheid groeide sterk uit (ijzergieterijen, kachel- en machinefabrieken). In 1899 werd een melasse-spiritusfabriek opgericht voor de aanmaak van diverse soorten alcohol. Deze fabriek ontwikkelde zich tot de

grootste in Europa (16). Een aantal nieuwe fabrieken concentreerde zich in de omgeving van het station. Ook rond de nieuw gegraven binnenhaven (ten zuiden van de oude) verrezen veel fabrieken. Vanaf het station werd langs de zuidelijke singelweg naar dit bedrijvenkwartier een goederenspoor aangelegd. De in 1867 aangelegde Kreekrakdam tussen de Ooster- en Westerschelde (ten behoeve van de spoorlijn Roosendaal-Vlissingen) belemmerde echter een voorspoedige ontwikkeling van handel en scheepvaart. Andere bronnen van inkomsten waren verder de visserij/vishandel (ansjovis, oesters, kreeften) en de tuinbouw (asperges).

Na de Tweede Wereldoorlog breidde het bebouwde oppervlak van de stad zich verder uit in zuidelijke, oostelijke en noordoostelijke richting. Het tuinbouwgebied ten noorden van de Zoom bleef aanvankelijk open maar wordt momenteel volgebouwd. Nieuwe industrieterreinen werden aangelegd langs een geheel nieuwe, bijna twee kilometer lange haven in het noordwesten van de gemeente. Deze haven kreeg net als de oude haven een eigen goederenspoor. In 1951 werd een groot deel van de oude getijdhaven gedempt. Door verzanding had de toegang een te geringe diepgang gekregen. De grootschaligheid van nieuwe havenactiviteiten vroeg tevens om een andere locatie. In de jaren '60 werd de oude havenbuurt structureel losgemaakt van de stadskern door de aanleg van een rondweg. Dit ging gepaard met doorbraken bij het Geertruidaplein en de Lieve Vrouwepoort. Tot op heden is het middeleeuwse stratenpatroon van Bergen op Zoom echter nog grotendeels intact gebleven. Anno 1988 telde de gemeente ruim 46.600 inwoners.

---

(16) Buskens, 1952, pp. 225-226.



### 5.2.3. Roosendaal

Roosendaal is ontstaan in de tweede helft van de 13e eeuw na stichting van een kapel vanuit een drietal reeds eerder bewoonde hogere plekken (donken) in de nabije omgeving, te weten Kalsdonk, Hulsdonk en Langdonk. Rondom deze kapel, die gebouwd was op een centraal gelegen donk (de Haviksdonk) langs de rechter- oever van de Molenbeek (par. 2.2.), ontwikkelde zich een nederzetting (17). Vanuit de drie genoemde gehuchten werden wegen aangelegd. Op het punt van samenkomst ontstond als een min of meer logische vorm een langgerekt driehoekig plein (de Markt). De bebouwing concentreerde zich rond dit plein en aan het begin van de drie uitvalswegen. De Markt, waaraan ook nu de kerk staat, wordt nog steeds gekenmerkt door een wat hogere ligging. Het plaatsje kende vanaf het einde van de 13e eeuw een snelle groei als centrum van verveningsactiviteiten in het omliggende gebied (par. 3.1.). Roosendaal (deze naam verdrong de oude naam Haviksdonk) kreeg namelijk een functie als overslaghaven voor de turfhandel. Door verbetering van de Roosendaalse Vliet in 1451 werd de bereikbaarheid sterk verbeterd. Ook kreeg Roosendaal een regionale marktfunctie. In 1510 was het belang van de nederzetting zodanig toegenomen dat ze als zelfstandige parochie onafhankelijk werd gemaakt van de moederkerk te Nispen.

Na de middeleeuwen verging het Roosendaal lange tijd minder goed. De Tachtigjarige Oorlog bracht veel rampspoed. Een aantal malen werd een deel van de bebouwing door oorlogshandelingen en brand vernield. Ook de haven raakte in verval. Pas in de 19e eeuw trad er verbetering op in de situatie. Dankzij het verlenen van stadsrechten door Lodewijk Napoleon mocht Roosendaal zich tijdelijk (1809-'15) officieel stad noemen. Vestingwerken zijn nooit aangelegd maar enige stedelijke allure kon de plaats, gezien haar omvang en de dichte, tamelijke hoge bebouwing van die tijd, niet ontzegd worden. De handel en scheepvaart profiteerden in 1823 van verbetering van de haven en kanalisatie van de Roosendaalse Vliet (par. 2.2.). Verder ondervond Roosendaal voordeel van de

verbetering van het regionale wegennet (par. 4.1.). Naast activiteiten op het gebied van handel, scheepvaart en landbouw was een deel van de bevolking (in totaal 6.100 inwoners omstreeks 1850) werkzaam in de industrie. Rond het midden van de vorige eeuw bezat Roosendaal onder meer een steenbakkerij, een hoedenfabriek, zeven leerlooierijen en zes bierbrouwerijen (18).

Een nieuwe stimulans tot groei ging uit van de aansluiting op het spoorwegnet (par. 4.4.). Door de aanleg van van de lijnen Antwerpen-Rotterdam (1854-'55), Roosendaal-Breda (1854-'55) en Roosendaal-Vlissingen (1863-'72) werd de plaats een belangrijk knooppunt voor treinverkeer (fig. 7.a.). Roosendaal kreeg de functie van expeditiecentrum en grensstation. Dit gaf werk aan veel ambtenaren en arbeiders. Bovendien werden door de verbeterde mogelijkheid tot aan- en afvoer van grondstoffen en producten nieuwe industrieën aangetrokken. Op de eerste plaats dient de suikerfabrikage te worden genoemd. In 1865 werd de eerste suikerfabriek in bedrijf gesteld. Vóór 1900 vestigden zich nog vier suikerproducerende en verwerkende industrieën. De haven aan de Nieuwe Roosendaalse Vliet vormde een gunstige locatie in verband met transport en watervoorziening. In 1870 ging een grote stijfselabriek van start. De overige bedrijvigheid bestond onder meer uit het vervaardigen van sigaren, borstels,

---

(17)Renes, 1984, pp.212-213.

(18)Van der Aa, 1839-'51, IX, p.637.

gloeilampen, draadnagels en machines (19). Ook werd al vroeg op coöperatieve basis melk en boter verwerkt.

Ondanks een verdere groei van de nijverheid in de eerste helft van de 20e eeuw geschiedde de toename van de bevolking in een hoger tempo dan het bedrijfsleven kon opnemen. Net als elders in Zuidwest-Brabant zochten veel arbeiders werk buiten de provincie, ook in het buitenland. Rond 1940 telde de gemeente evenwel al meer inwoners dan Bergen op Zoom. Met 27.000 inwoners was Roosendaal toen reeds de op één na grootste plaats binnen de regio.

De sterke industriële groei had ook ruimtelijke gevolgen. Tot 1900 vond met name verdichting van de bebouwing plaats en uitbreiding langs de uitvalswegen. Tussen de spoorlijn en de Nieuwe Roosendaalse Vliet ontstond een langgerekt fabrieksterrein. Vanwege capaciteitsproblemen werd in 1899 besloten het oude station uit 1853 te vervangen door een nieuw, dat ca. 650 meter verder noordoostelijk werd gebouwd te zamen met de aanleg van een omvangrijk goederenemplacement. Deze verplaatsing had enkele forse stedenbouwkundige ingrepen tot gevolg (vgl. fig. 7.a. en 7.b.). Vanwege de gekozen locatie moest een oude turfvaart (de Rucphense Vaart) gedeeltelijk worden gedempt. Voor het nieuwe stationsgebouw (voltooid in 1907) werd een plein aangelegd waaraan zich winkels, transport- en horecabedrijven vestigden. Min of meer loodrecht op het station legde men een brede toegangsweg (de Brugstraat) aan. Deze verbond het stationsplein met de reeds in 1876 aangelegde Boulevard die op haar beurt weer een dwarsverbinding vormde tussen de oostwaarts gerichte uitvalswegen naar de gehuchten Kalsdonk en Langdonk. Samen met de doorgetrokken Stationsstraat (van het oude naar het nieuwe stationsgebouw) vormden deze Boulevard en de Brugstraat een halve rondweg ten noorden van het centrum (zie fig. 7.b.). In aansluiting op de Brugstraat en de Boulevard (beide voorzien van tamelijk grootschalige, middelhoge woonbebouwing) werd een aantal dwarsstraten aangelegd. Hieraan verrezen in de jaren '20, als uitvloeisel van de Woningwet van 1901, enkele eenvoudige complexen volkswoningbouw. Eerder waren ten westen van de spoorlijn rond 1910 enkele reeksen arbeiderswoningen gebouwd in opdracht van een verzekeringsmaatschappij (Antverpia). Vlak vóór de Tweede Wereldoorlog kreeg Roosendaal, als gevolg van de aanwijzing tot garnizoensplaats in 1938, nog een kazernecomplex.

Tijdens de oorlogsjaren 1940-'45 werd de stad zwaar getroffen. Bombardementen vernielden een deel van het station, fabrieksgebouwen en veel woonhuizen. Bij de wederopbouw kreeg Roosendaal onder meer een tweede marktplein (de Nieuwe Markt) ten zuiden van het oude. In het centrum vonden enkele ingrijpende doorbraken plaats. Daarbuiten dijde de bebouwing uit in alle richtingen. De omliggende gehuchten werden daarbij opgeslokt (fig. 7.c.). Verdere industrialisering was reden tot aanleg van nieuwe fabrieksterreinen. Met 60.000 inwoners is Roosendaal momenteel (1990) Brabants zesde stad.

### 5.3. Vlekken

Behalve Breda, Bergen op Zoom en Roosendaal waren ook Etten, Oudenbosch, Princenhage en Zundert in de vorige eeuw al behoorlijk uitgegroeid. Hun omvang en functie laten echter niet toe om, zoals in het geval van Roosendaal, hen als stedelijke nederzettingen te typeren. Bij dergelijke grote dorpen spreekt men

---

(19) Buskens, 1953, pp.227-228.

wel van "vlekken". (20). Vanwege hun veelal wat meer gecompliceerde nederzettingsstructuur kan men deze vlekken niet zo gemakkelijk onderbrengen bij één bepaald dorptype (zie par. 5.4.). Een aparte behandeling is derhalve gerechtvaardigd. Opvallend is dat drie van de vier vlekken (Oudenbosch, Etten en Princenhage) evenals de drie steden gesitueerd zijn in de overgangszone van zand naar klei. We hebben reeds geconstateerd (par. 5.2.1.) dat een dergelijke ligging gunstig was voor het ontstaan van ruilverkeer, een belangrijke groeifactor.

Vlekken vertonen vaak een mengeling van historische ontstaans- en groeifactoren. Zo hadden alle vier de plaatsen een regionale marktfunctie. Etten en Oudenbosch hebben daarnaast een groot deel van hun welvaart te danken aan hun voormalige functie van overslaghaven voor de turfhandel (par. 3.1.). Een belangrijk ruimtelijk kenmerk van de vier vlekken is het bezit van een in oorsprong niet of slechts gedeeltelijk agrarisch plein. Daar werden de week- en jaarmarkten gehouden. Deze middeleeuwse marktplaatsen zijn veelal een uitvloeisel van de belangrijke handelsroutes tussen Vlaanderen en de Rijn. Waar zo'n plein ontstaan is door verbreding van de doorgaande weg (Etten) spreekt men wel van "baandorp". De aanleg ervan kon ook min of meer haaks daarop geschieden, zoals bij Oudenbosch, Princenhage en Zundert. (Ook Wouw heeft een dergelijk middeleeuws marktplaats). Rond de markt concentreerden zich kerk, raadhuis, herberg, woonhuizen en andere niet-agrarische bebouwing zodat al vroeg sprake was van enige komvorming. Buiten de dorpskern stonden de boerderijen. Naast activiteiten op het gebied handel en landbouw kenden de vier plaatsen rond het midden van de 19e eeuw ook enkele vormen van nijverheid. In Etten betrof dit onder meer steen- en aardewerkindustrie, in Oudenbosch leerbewerking, scheepsbouw en bierbrouwerij, in Princenhage stijfjesel- en azijnproductie en in Zundert steenfabrikage en bierbrouwerij (21).

Na 1850 zijn Princenhage en Etten het sterkst uitgegroeid. Zij profiteerden van een verbeterde infrastructurele ontsluiting en de nabijheid van het zich snel ontwikkelende Breda. Princenhage kreeg betekenis als centrum voor tuinbouw- en fruitteeltproducten. Voordat deze gemeente in 1942 grotendeels door Breda werd geannexeerd vestigde zich op haar grondgebied een aantal fabrieken vanwege ruimtegebrek binnen de toenmalige gemeentegrenzen van Breda. In Etten ontstonden, naast uitbreiding van de bestaande industrieën, enkele nieuwe bedrijven (o.a. metaalverwerking, zuivelproductie). In het havenkwartier Leur (eveneens een oude turfoverslaglocatie) ten noordoosten van Etten werden een zeep- en suikerfabriek opgericht (22).

Het tussen Etten en Leur gebouwde station(1854) op de spoorlijn Roosendaal-Breda was de oorzaak dat beide dorpen in deze eeuw naar elkaar zijn toegegroeid en na 1940 een twee-eenheid zijn geworden. In Oudenbosch ontwikkelde zich, net als in een aantal andere aan bevaarbaar (zoet-)water gelegen plaatsen, nog vóór 1900 de suikerindustrie (23). Door vestiging van veel pedagogische instellingen werd Oudenbosch een belangrijk (katholiek) onderwijscentrum. Ook kreeg deze gemeente bekendheid vanwege de bouw van een opvallende koepelkerk(1865-'88), een ontwerp van de bekende bouwmeester P.J.H. Cuypers, naar voorbeeld van de St. Pieterskerk

---

(20) Steegh, 1985, p.151.

(21) Van der Aa, 1839-'51 IV, p.272; VIII, p.667, IX, p.274 en XIII p.333.

(22) Nieuwkoop, 1989, pp.182.

(23) Van Velthoven, 1963, pp.42-43.

te Rome. Zowel in Oudenbosch als in Zundert legde men zich toe op de boomkwekerij en fruitteelt. Specifiek voor de ontwikkeling van Zundert was een sterke lineaire uitbreiding door middel van niet-agrarische lintbebouwing langs de drukke straatweg van Antwerpen naar Breda. We mogen hier spreken van een echte verkeersdorp-ontwikkeling (24).

Oudenbosch, Etten en Princenhage kenden, naast gelijksoortige lineaire uitbreidingen, tevens aanzetten tot een meer concentrische groei. Kijken we naar de toename van het aantal inwoners tussen 1850 en 1940 dan komt Princenhage op de eerste plaats (van 5.300 naar 13.000) gevolgd door Etten-Leur (van 5.400 naar 10.000), Zundert (van 4.000 naar 7.900) en Oudenbosch (van 2.640 naar 6.000). Zoals vermeld werd Princenhage na 1940 ingelijfd bij Breda. Als gevolg van een sterke na-oorlogse industrialisering groeide Etten-Leur uit tot een gemeente met 32.000 inwoners (1988). Zundert (13.300) en Oudenbosch (12.500) bleven daar duidelijk bij achter.

#### 5.4. Dorpen en gehuchten.

Uit de grote verscheidenheid aan dorps- en gehuchtsvormen binnen de regio kan men op basis van morfologische kenmerken met enige voorzichtigheid een aantal verschillende typen destilleren. Locale afwijkingen en recente ruimtelijke veranderingen maken het beeld er echter niet duidelijker op. Van eenzelfde type kan men dan ook verschillende varianten aantreffen. In de subparagrafen 5.4.1. tot en met 5.4.3. wordt hier per bodemkundig deelgebied nader op ingegaan. Voor de regio als geheel wordt in subparagraaf 5.4.4. gewezen op de betekenis van enkele belangrijke (niet-agrarische) factoren ten aanzien van de nederzettings-ontwikkeling.

##### 5.4.1. Het zandgebied

De oudste nederzettingen liggen in dat deel van het huidige zandgebied dat vroeger niet door veen (par. 2.1.) overdekt is geweest. Hier treffen we een zestal verschillende nederzettingstypen aan, namelijk: het akkerdorp/-gehucht, de beekdalnederzetting, de hoevennederzetting, het kampgehucht, het hoeve-akkergehucht en het heidedorp/-gehucht.

Duidelijk agrarisch van oorsprong is het "akkerdorp". De naam is ontleend aan het voorkomen van omvangrijke oude akkercomplexen in de directe omgeving. Dit type zandnederzetting (mogelijk vroeg-middeleeuws) komt men tegen in de gradiëntzone tussen de hogere dekzandgronden en de lager gelegen beekdalen. Hier waren namelijk zowel akker- als weiland dichtbij beschikbaar. Karakteristiek voor akkerdorpen is het voorkomen van openbare ruimten in de vorm van een (meestal) driehoekig plein (25). Dit plein, "plaatse" of "heuvel" genoemd, deed oorspronkelijk dienst als gemeenschappelijke verzamelplaats voor het vee. De driehoekige vorm heeft zeer waarschijnlijk een functionele achtergrond. Het vee werd namelijk door de wigvormige uiteinden naar de weidegronden gedreven en keerde 's avonds hierdoor weer terug. Rondom de plaatse werden de boerderijen gebouwd. De stichting van een kerk trok niet-agrarische activiteiten aan zoals een herberg, een smidse en een dorps huis. Na verloop van tijd vestigden sommige boeren zich buiten de kern, meestal langs de uitvalswegen, om dicht bij hun

---

(24) Steegh, 1978, p.25.

(25) Steegh, 1985, p.154.

bouwland te kunnen wonen. Dergelijke nieuwe vestigingen kan men vaak herkennen aan toponiemen die eindigen op -straat, -steeg of -eind (b.v. Hoogeind bij Baarle-Nassau). Het proces van functiemenging ging zodoende gepaard met een verandering in de nederzettingsstructuur. (26). Veelal liep het aantal boerderijen in de kern sterk terug. Nog wel grotendeels agrarisch bleven de veel kleinere "akkergehuchten" zoals Loveren en Nijhoven (beide gemeente Baarle-Nassau). Wanneer de boerderijen na verplaatsing in een krans om het akkercomplex zijn gegroepeerd (Castelre, Klein-Zundert) spreekt men wel van kransakkernederzetting (27).

Eveneens agrarisch van oorsprong en van vergelijkbare ouderdom is het zogenaamde "domein-akkerdorp". In eerste opzet bestond deze nederzettingvorm vermoedelijk uit een groep boerenhoeven op een zandplateau met als kern een centraal gelegen herenhoeve of hoofdhof. Het geheel werd geëxploiteerd volgens het hofstelsel. In tegenstelling tot het akkerdorp, waar meerdere boeren grond bezaten, behoorde het land rond het domein-akkerdorp aan één grootgrondbezitter, de domeinheer. De centrale hoeve zou zijn omgeven door een schildvormige omwalling. Hoewel van de domein-akkerdorpen als zodanig thans niets meer te zien valt heeft men wel in een aantal plaatsen (Baarle, Alphen, Wouw) schildvormige perceelsstructuren ontdekt die mogelijk verband houden met de vroegere aanwezigheid van een hoofdhof (28).

Een belangrijke ontwikkeling in de hoge en late middeleeuwen (1000-1500) betrof de ontginning van de beekdalgronden tot weiland. Deze beekdalontginningen leidden tot een dorpsstype dat we kunnen aanduiden als "beekdalnederzetting". De primaire vorm bestond uit een reeks boerderijen langs een weg, evenwijdig aan het beekdal. Aan de kant van de beek lagen de weilanden, aan de andere kant het bouwland. Afhankelijk van de concentratiegraad van de bebouwing spreekt men van wegdorp (uiteen gelegen boerderijen) of straatdorp (bebouwing dicht op elkaar). De dorpsplattegronden van Riel, Ginneken, Prinsenbeek, Galder en Ulicoten zijn terug te voeren op deze eenvoudige lineaire structuur (29). Een gehucht van dit type is Strijbeek (Nieuw-Ginneken).

Eveneens lineair van opzet zijn de "hoevennederzettingen", daterend uit de late middeleeuwen. Bij een (vermoedelijk) systematische ontginning uit bos spreekt men wel van boshoevennederzetting. Putte, Huijbergen en Sprundel zijn dorpen van dit type. Ook de reeds behandelde vlek Zundert (par. 5.3.) is begonnen als boshoevennederzetting (30). Het aantal boshoevengehuchten is zeer talrijk. Voorbeelden daarvan zijn Boshoven (Baarle), Terover, Kwaalburg, Alphen-Oisterwijk, Zandeind (alle Alphen en Riel) en Overa (Breda).

In de periode 1850-1940 vond bij veel beekdalnederzettingen en hoevendorpen een versterking plaats van de lineaire bebouwingsstructuur door uitbreidingen in het verlengde van de nederzettingen. In de dorpscentra trad verdichting op.

Ten aanzien van de gehuchten binnen het zandgebied is onderscheid gemaakt tussen een drietal typen. Gerangschikt naar ouderdom zijn dat: het kampgehucht, het hoeve-akkergehucht en het heidegehucht.

---

(26)Spek, 1987, p.20.

(27)Renes, 1984, p.140.

(28)Steegh, 1978, p.29.

(29)Leenders, 1978, pp.122-123.

(30)Renes, 1984, p.141.

Het "kampgehucht" dateert uit de hoge middeleeuwen (1000-1200). In deze periode van agrarische expansie gingen veel boeren over tot ontginning van kleine stukjes woeste grond, ook wel kampen genoemd. Deze kampen bestonden uit een kleine omwalde akker met een kleine boerderij en in de directe omgeving nog wat weide- of wisselland. Uit dergelijke éénmansbedrijfjes ontstonden vaak gehuchten. Voorbeelden zijn Ginderdoor (Chaam) en Oud Strumpt (Baarle-Nassau). Afgezien van een geringe groei ondergingen de meeste kampgehuchten tussen 1850 en 1940 weinig verandering.

Het "hoeve-akkergehucht" is een gevolg van een proces van schaalverkleining in de landbouw aan het einde van de middeleeuwen, tijdens een periode van agrarische depressie. Door opsplitsing van alleenstaande grote boerenbedrijven (Einzelhöfe, oude domeinhoeven) konden zich gehuchten vormen van drie of vier keuterbedrijfjes, net groot genoeg om een gezin in leven te houden. Op deze wijze ontstaan zijn: Breedschot (Rijsbergen), Nieuw Strumpt, Klein Bedaf (Baarle-Nassau), Maalbergen (bij Wernhout), Akker (Wouw), Grazen (Nieuw-Ginneken), Lies (bij Princenhage) en Lijndonk (bij Bavel). De wegenstructuur van hoeve-akkergehuchten is veelal T-vormig (31).

De heidegehuchten kan men opsplitsen in oude en nieuwe heidegehuchten. Het "oude heidegehucht" stamt uit de Nieuwe tijd (1500-1800) en is net als het hoeve-akkergehucht het resultaat van een neergaande agrarische conjunctuur. Werkloze landarbeiders en uitgelote boerenzonen namen in die tijd hun toevlucht tot het "kraken" (illegaal occuperen) van een stuk heide. Hieruit ontstonden kleine nederzettingen waarvan de bewoners hun geringe inkomsten uit de landbouw aan moesten vullen met verdiensten uit een of andere vorm van huisnijverheid (weven, bezembinden, klompen maken). Zuiver agrarisch kan men deze gehuchten dus niet noemen. Vaak dragen ze de naam Heikant (onder andere bij Chaam en Ulicoten). Ook Schijf en Bosschenhoofd (uitgegroeid) zijn oude heidegehuchten. Een goed voorbeeld is St.Willebrord, vóór 1900 Het Heike genoemd. Na stichting van een kerk in 1841 trad hier verdichting van de bebouwing op. In de eerste helft van de 20e eeuw legde men rond de kerk een kerkkring en processiepark aan (32). Na 1940 is dit dorp sterk uitgegroeid.

Het "nieuwe heidegehucht" is van oorsprong wel zuiver agrarisch.

De nieuwe heidegehuchten ontstonden bij de systematische heide-ontginningen van ná 1800 (par. 3.2.). Ze liggen veelal in de buurt van nieuw aangelegde of verbeterde wegen zodat de benodigde mest voor de arme heidegrond betrekkelijk goedkoop kon worden aangevoerd. Wouwse Plantage, Langeschouw (Rucphen) en Veldbraak (Baarle) zijn goede voorbeelden. Balleman bij Galder laat zich beter typeren als een "landarbeidersgehucht" (33). De oorspronkelijke bebouwingsstructuur van dergelijke nederzettingen is regelmatig van opzet, evenals latere uitbreidingen.

#### 5.4.2. Het (voormalige) veengebied

Een groot deel van het huidige zandgebied is vroeger overdekt geweest met veen (par. 2.1.). Door afgraving (turfwinning), inklinking en oxidatie is van dit hoogveen thans nauwelijks meer iets over. Wel heeft de ontginning en de daarmee gepaard gaande occupatie sporen nagelaten in het landschap. De dorpen en

---

(31) Steegh, 1985, p.54.

(32) Renes, 1984, p.145.

(33) Steegh, 1978, pp.21-22.

gehuchten in dit voormalig hoogveengebied kunnen we aanduiden als "veenhoevennederzettingen".

De eerste fase van deze nederzettingen werd veelal gekenmerkt door akkerbouw op veen. De structuur van de bebouwing was lintvormig met haaks daarop een strokenverkaveling. Nadat de landheer concessies had verstrekt tot turfwinning werd in enkele eeuwen tijd praktisch alle veen verturfd. Op het onderliggende zand diende men na afloop van de vervening opnieuw een bestaan op te bouwen. De veenhoevennederzetting dunde daarbij behoorlijk uit. De lineaire structuur werd meestal wel gehandhaafd, de strokenverkaveling ging daarentegen verloren door opdeling in blokken. In plaats van veenhoevennederzettingen wordt, vanwege de zo grondige en zorgeloze turfwinning, ook wel gesproken van "veenkoloniën zonder nazorg" (34). Tot dit type behoren onder andere de oorspronkelijk onregelmatig bebouwde wegdorpen Wouw, Heerle en Moerstraten. In enkele gevallen (Rucphen, Zegge) is vermoedelijk sprake van heroccupatie na het verdwijnen van het veen (zogenaamde secundaire planning). Centrumvorming trad meestal pas op in een laat stadium, bijvoorbeeld na de bouw van een kerk. In de periode 1850-1940 vond veelal uitbreiding plaats door lintbebouwing. Klein gebleven voorbeelden van dit type zijn de gehuchten Hil-Vaarkant, Goorstraat (beide Etten-Leur), Hellegat (Rijsbergen), Haiink (Roosendaal), Heeswijk (Rucphen) en Hoeveneind (Teteringen). Bij de genoemde dorpen werd de lintbebouwing na 1940 aangevuld met planmatige uitbreidingen.

#### 5.4.3. De overgangszone

Langs de noord- en westrand van het zandgebied liggen smalle overgangszones naar de zeeleigonden. Hier treffen we nederzettingen aan die gelegen zijn op min of meer hellend terrein. Vanwege een van oorsprong vermoedelijk systematische lineaire opzet spreekt men van "randhoevennederzettingen" (35). De boerderijen zelf lagen langs de weg, midden op hun grondbezit. Het bouwland lag op zand, het weiland op klei. Voorbeelden zijn Hoeven en Teteringen. Gehuchten van dit type zijn Attelaken (Etten-Leur) en Tiggelt (Rijsbergen). Veel randhoevennederzettingen hebben zwaar te lijden gehad van oorlogsverwoestingen, met name in de 16e eeuw. Soms bleef een sterk uitgedunde buurt over zoals in het geval van Woensdrecht en Halsteren. Bij herbouw van de dorpen concentreerde men deze vaak rond een bepaald punt, bijvoorbeeld de kerk (Hoogerheide) of een molen (Oude en Nieuwe Molen bij Halsteren). Eenzelfde ontwikkeling voltrok zich bij Lepelstraat (Halsteren) en Nieuw Borgvliet (Bergen op Zoom) (36). Enkele randhoevennederzettingen maakten dankzij een gunstige verkeersligging (Halsteren, Hoogerheide) in de periode 1850-1940 een meer dan gemiddelde groei door.

#### 5.4.4. Niet-agrarische groeifactoren

In de voorgaande paragrafen (par. 5.2. en 5.3.) is reeds enkele malen gewezen op de betekenis van niet-agrarische factoren (handel, verkeer, industrie) voor de nederzettingsontwikkeling. Ook is de invloed van kerkvestiging ter sprake gekomen. Hieronder wordt kort ingegaan op de betekenis van een viertal groei-stimulerende factoren (religie, bestuur, verkeer en industrie) ten aanzien van de ontwikkeling van dorpen en gehuchten.

---

(34) Steegh, 1988, pp.135-136.

(35) Renes, 1984, p.144.

(36) Steegh, 1978, p.14.

Wat betreft het proces van kerkstichting valt een onderscheid te maken tussen primaire kerkdorpen uit de vroege middeleeuwen (Baarle, Alphen, Nispen, Wouw, Rijsbergen) en secundaire, van de oerparochies afgesplitste kerkdorpen uit de hoge middeleeuwen (Zundert, Princenhage). In deze plaatsen kwam het proces van verdichting (vorming van een niet-agrarische buurt rond de kerk met onder andere een pastorie, herberg en smidse) al vroeg op gang. Bij plaatsen die na 1500 tot

parochie werden verheven (Riel, Wernhout) gebeurde dit duidelijk later. Sommige dorpen en gehuchten kregen pas in de 19e eeuw een eigen kerk, soms als vervanging van een oudere kapel (Schijf, Ulicoten, Achtmaal), soms geheel nieuw zonder voorganger (St. Willebrord). Bij dergelijke jonge parochies kwam het proces van verdichting of "kerk-proximering" zodoende pas in de vorige eeuw op gang (37). Een soortgelijke ontwikkeling trad op na 1850 bij vervanging van schuur- of schuilkerken uit de Generaliteitsperiode (1648-1795) door nieuwe kerken, meestal uitgevoerd in een of andere neo-stijl (neo-gotisch, neo-romaans). Een voorbeeld hiervan is Klein-Zundert. De kerkelijke expansie liet maar weinig kapelgehuchten ongemoeid. Waar dit wel het geval was (Galder, Strijbeek) bleef ook de groei achterwege. Een ander voorbeeld van de aantrekkingskracht van religieuze centra is het middeleeuwse kloosterdorp Huijbergen. Het oude klooster dat tijdens de Tweede Wereldoorlog grotendeels verwoest werd is inmiddels vervangen door een nieuw kloostercomplex.

In enkele gevallen heeft de invloed van een kasteel als bestuurlijk centrum geleid tot het ontstaan en/of de groei van een nederzetting in de directe omgeving daarvan. De ontwikkeling was meestal van bescheiden aard. Zo kan men de buurtjes IJpelaar (bij Bavel), Loveren (Baarle), Gageldonk en Burgst (bij Prinsenbeek) aanduiden als kasteelgehuchten (38). Bij de eerste twee zijn de kastelen geheel verdwenen. De jongere tegenhanger van het kasteelgehucht is het landgoedgehucht, meestal ontstaan bij een grootschalige heide- of veenontginning zoals in de buurt van Zundert (De Moeren) en Rijsbergen (Pannenhoef). Hun opzet is in het algemeen regelmatig van aard.

Als gevolg van de systematische verbetering en uitbreiding van het regionale wegenstelsel in de 19e eeuw (par. 4.1.) ondervond een aantal dorpen een sterke impuls van het toenemende verkeer. Met name kunnen Putte, Rijsbergen, Wernhout en Wouw worden genoemd. In deze gevallen is sprake van een echte verkeersdorpontwikkeling vanwege de sterke concentratie van niet-agrarische lintbebouwing langs belangrijke doorgaande wegen.

Tenslotte dient te worden gewezen op de betekenis van ambacht en industrie. Nieuwe vormen van nijverheid concentreerden zich na 1850 vooral rond de steden (par. 5.2.) en grotere kernen (par.5.3.). In enkele dorpen valt een toename te constateren van traditionele industrieën zoals leer- en schoenfabrikage (Alphen) en de productie van metselstenen en dakpannen (Woensdrecht). In Rucphen vonden ca. 70 mensen werk in een in 1915 opgerichte rozenkransenfabriek (39). Bij de meeste kleine plaatsen bleef de industriële groei achter bij de bevolkingstoename zodat veel arbeiders (met name in het westelijk deel van de regio) gedwongen waren elders werk te zoeken.

---

(37) Steegh, 1978, pp.22-23.

(38) Steegh, 1982, p.21.

(39) Nieuwkoop, 1989, p.264.



### 5.5. Verspreide bebouwing

Buiten de dorpen en gehuchten vindt men onder meer verspreide agrarische bebouwing. Deze gaat in enkele gevallen terug op een middeleeuwse kamponginning. Het nederzettingsspatroon is weinig systematisch. Men spreekt in dit verband wel van het "oude verspreide hoevenlandschap" (bijvoorbeeld rond Chaam). Een meer regelmatige vorm van verspreide bebouwing ontstond als gevolg van de grootschalige heide-ontginningen die in de 19e eeuw een aanvang namen (par. 3.2.). Bij dit zogenaamde "jonge verspreide hoevenlandschap" kregen de boerderijen een plaats binnen een rechtlijnig wegenpatroon (40). De noordelijke en westelijke zeekelegronden waren tot 1940 slechts spaarzaam bewoond. De weinige bebouwing was in hoofdzaak te vinden langs dijken, kaden en opgehoogde wegen.

Een niet-agrarische vorm van verspreide bebouwing kan men aantreffen in de vorm van kastelen/buitenplaatsen, kloosters en molens. Kastelen werden in verband met de noodzaak van water voor omgrachting meestal gesticht in of bij een beekdal. In de directe omgeving van een aantal kastelen zijn in de loop der tijd nederzettingen ontstaan (par. 5.2. tot en met 5.4.). Nog enigszins vrij gelegen in het dal van de Boven-Mark ten zuiden van Breda is het kasteel Bouvigne. Veel jonger zijn de 19e eeuwse buitenplaatsen Mattemburgh (ten zuiden van Bergen op Zoom) en De Kievit (bij Baarle). Eveneens uit de 19e eeuw dateert het trappistenklooster tussen Zundert en Rucphen. Van de binnen de regio aanwezige windmolens hebben er slechts een paar hun vrije ligging behouden. Hiertoe behoren de molens in de gemeenten Etten-Leur, Hoeven, Wouw en Zundert. De eerste drie zijn gebouwd in de 19e eeuw (41).

Na 1940 heeft de bebouwing in het buitengebied zich sterk verdicht als gevolg van de intensivering van de veehouderij (ligbox-stallen, voedersilo's) en de bouw van nieuwe vrijstaande woonhuizen.

---

(40) Steegh, 1978, pp.20-22.

(41) Zoetmulder, 1974, pp.324-583.

Geraadpleegde literatuur

Aa, A.J. van der (1839-1851), Aardrijkskundig Woordenboek der Nederlanden, 13 delen. Gorinchem.

Bakker, M.S.C. (1987) Het begin van de suikerindustrie in West-Brabant. Aspecten van industrialisatie en ondernemerschap. In: Noordbrabants Historisch Jaarboek 4. Het Noordbrabants Genootschap. 's-Hertogenbosch pp.63-81.

Beschrijving Waterstaatskaart (1946), Beschrijving van de provincie Noord-Brabant, behorende bij de waterstaatskaart. Rijkswaterstaat, 's-Gravenhage.

Bodemkaart van Nederland (1982), Toelichting bij kaartblad 49 Oost, Bergen op Zoom. Stiboka, Wageningen.

Bodemkaart van Nederland (1985), Toelichting bij kaartbladen 50 Oost Tilburg en 51 West Eindhoven. Stiboka, Wageningen.

Brekelmans, F.A. (1969), De stedelijke ontwikkeling van Breda. In: Bulletin KNOB, 1969, nr. 68, pp.51-65.

Buis, J. (1985), Historia forestis. Nederlandse bosgeschiedenis. Bosgebruik, bosbeheer en boswetgeving tot het midden van de 19e eeuw. Twee delen. A.A.G. bijdragen 26. Wageningen/Utrecht.

Buskens, H.M. (1952), Oude en jonge steden. In: J.E. de Quay, e.d. (red.) Het nieuwe Brabant, deel I 's-Hertogenbosch, pp. 203-281.

Crijns, A.H. en F.W.J. Kriellaars (1987), Het gemengde landbouwbedrijf op de zandgronden in Noord-Brabant, 1800-1885. Bijdragen tot de geschiedenis van het zuiden van Nederland LXXII. Tilburg.

Dendermonde, M (1964), Land onder stroom. N.V. Provinciale Noordbrabantse Electriciteits-Maatschappij. Wormerveer.

Diepen, D. van (1968), De bodem van Noord-Brabant. Toelichting bij blad 8 van de bodemkaart van Nederland, schaal 1:200.000. Stichting voor Bodemkarlering. Wageningen.

Dijksterhuis, R (1984), Spoorwegtracering en stedenbouw in Nederland; Historische analyse van een wisselwerking. De eerste eeuw (1850-1940). Twee delen. Z.pl..

Ham, W. van, J. Vriens, (red.) (1980), Historische kaart van Noord-Brabant, 1795. De gebieden van de schapenbanken binnen de huidige provincie Noord-Brabant omstreeks 1795. Rijksarchief Noord-Brabant, 's-Hertogenbosch.

Jansma, K. en M. Schroor (1987), Tweeduizend jaar geschiedenis van Noord-Brabant. Leeuwarden, 1987.

Klep, P.M.M. (1973), Groeidynamiek en stagnatie in een agrarisch grensgebied. De economische ontwikkeling in de Noordantwerpse Kempen en de Baronie van Breda, 1750-1850. Bijdragen tot de geschiedenis van het zuiden van Nederland, deel XXVI.

- Kriellaars, F.W.J. (1953), De Brabantse landbouw in de periode 1925-1950. In: J.E. de Quay, e.a. (red.). Het nieuwe Brabant, deel II, 's-Hertogenbosch, pp. 299-357.
- Laan, K. ter, e.a. (red.) (1942), Van Goor's Aardrijksundig woordenboek van Nederland. 's-Gravenhage/Batavia.
- Landschapsonderzoek (1985), Landschapstypering naar visuele kenmerken. West-Brabant. Grontmij N.V. Eindhoven.
- Leenders, K. (1978), Nederzettingsonderzoek. In: Tijdschrift Brabants Heem, Jrg. 30, nr. 3, pp. 118-124.
- Leenders, K.A.H.W. (1989a), Enige aspecten van de pre-industriële kanalenbouw. In: Tijdschrift Industriële Archeologie, 1989, jrg. 9, nr. 30, pp. 22-38.
- Leenders, K.A.H.W. (1989b), Verdwenen venen en ontbrekende archeologica. De situatie in westelijk Noord-Brabant. In: Brabants Heem, 1989, jrg. 41, nr. 3, pp. 123-137.
- Leenders, K.A.H.W. (1989c), Verdwenen venen. Een onderzoek naar de ligging en exploitatie van thans verdwenen venen in het gebied tussen Antwerpen, Turnhout, Geertruidenberg en Willemstad, 1250-1750.
- Leideritz, W.J.M. (1977), Trams en tramlijnen. De stoomtrams van Noord-Brabant. Rotterdam.
- Meene, J.G.C. van de, en P. Nijhof (1985), Spoorwegmonumenten in Nederland. Amsterdam, 1985.
- Nieuwenhuizen, F.J.W.A., van den (1989), Breda: Een groeistad in historisch perspectief. In: Geografisch Tijdschrift (1989), XXIII, nr. 1, pp. 6-12.
- Nieuwkoop, J. (1989), Bedrijfsactiviteiten en bodemverontreiniging in het verleden in Noord-Brabant. Technische Universiteit Eindhoven.
- Noorden, J.P. van (1953), Waterstaatkundige ontwikkeling en aanleg van verkeerswegen in de provincie Noord-Brabant in de laatste anderhalve eeuw. In: J.E. de Quay, e.a. (red.). Het Nieuwe Brabant, deel II, 's-Hertogenbosch, pp. 253-297.
- Provinciale Almanak voor Noord-Brabant (1989), Bestuur van de provincie Noord-Brabant. 's-Hertogenbosch.
- Reijs, W.W. (1955), Noordbrabant In: G.J.A. Mulder (red.). Handboek der geografie van Nederland. Deel V, Zwolle, pp. 535-632.
- Renes, J. (1984), Cultuurhistorisch landschapsonderzoek streekplangebied West-Brabant. Vier delen. Stichting voor de Bodemkartering, rapport, nr. 1692. Wageningen.
- Sneep, J.H.A. Treu en M Tydeman (red.) (1982), Vesting. Vier eeuwen vestingbouw in Nederland. Stichting Menno van Coehoorn. Den Haag.

- Spek, M. (1987), Cultuurhistorisch landschapsonderzoek Baarle-Nassau. De toepassing van cultuurhistorisch landschapsonderzoek op bestemmingsplanniveau. Stageverslag Stiboka/Provincie Noord-Brabant, dienst RNV.
- Spoorenberg, H.A.J.M. (1985), De ontwikkeling van het transportsysteem van electriciteit in Noord-Brabant. In: Tijdschrift Noord-Brabant, 1985, nr. 3, pp.119-123.
- Steegh, A. (1978), Dorpen in Brabant. Noordbrabants Museum, 's-Hertogenbosch.
- Steegh, A. (1982), Een kasteel ter stede. Noordbrabantse kastelen historisch-geografisch bezien. In: kastelen in Brabant. Van burcht tot landhuis, 's-Hertogenbosch, pp.18-27.
- Steegh, A (1985), Monumentenatlas van Nederland; 1100 historische nederzettingen in kaart. Zutphen.
- Steegh, A (1988), Planning of doelmatigheid bij de middeleeuwse nederzettingen op de zuidnederlandse zandgronden. In: S. Barends, J.D.H. Harten, J. Renes, e.a. (red.). Planning in het verleden. Nederlandse geografische studies 68. A'dam/Utrecht, pp.131-143.
- Stol, T. (1986), De turfwinninglandschappen. In: S. Barends, J. Renes, T. Stol, e.a. (red.). Het Nederlandse landschap, een historisch-geografische benadering, pp.47-55. Utrecht.
- Toelichting beschermd stadsgezicht (1985), Toelichting op het besluit tot aanwijzing van Bergen op Zoom, gemeente Bergen op Zoom, tot beschermd stadsgezicht RDMZ.
- Velthoven, H. van (1949), Noord-Brabant, een gewest in opkomst. Tilburg, 1949.
- Velthoven, H. van (1963), Noord-Brabant op weg naar groei en welvaart, 1850-1920. Bijdragen tot de sociale en economische geschiedenis van het zuiden van Nederland, deel XII. Nijmegen.
- Vervloet, J.A.J. (1984), Inleiding tot de historische geografie van de Nederlandse cultuurlandschappen. Wageningen, 1984.
- Vervloet, J.A.J. (1986), Het zandlandschap. In: S. Barends, J. Renes, T. Stol, e.a. (red.). Het Nederlandse landschap, een historisch-geografische benadering, pp.7-27. Utrecht.
- Vervloet, J.A.J. (1988), Kamponggingingen met plaatselijk essen. In: Historisch-geografisch Tijdschrift, 1988, jrg. 6, nr. pp.11-15.
- Vestingatlas Noord-Brabant (i.v.), Atlas van historische vestingwerken in Noord-Brabant. In voorbereiding (i.v.) onder auspiciën van de stichting Menno van Coehoorn.
- Woud, A. van der (1987), Het lege land. De ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848. Amsterdam.
- Zoetmulder, S.H.A.M., J. den Besten, J.T.M. Gunneweg, e.a. (1974), De Brabantse Molens. Helmond.

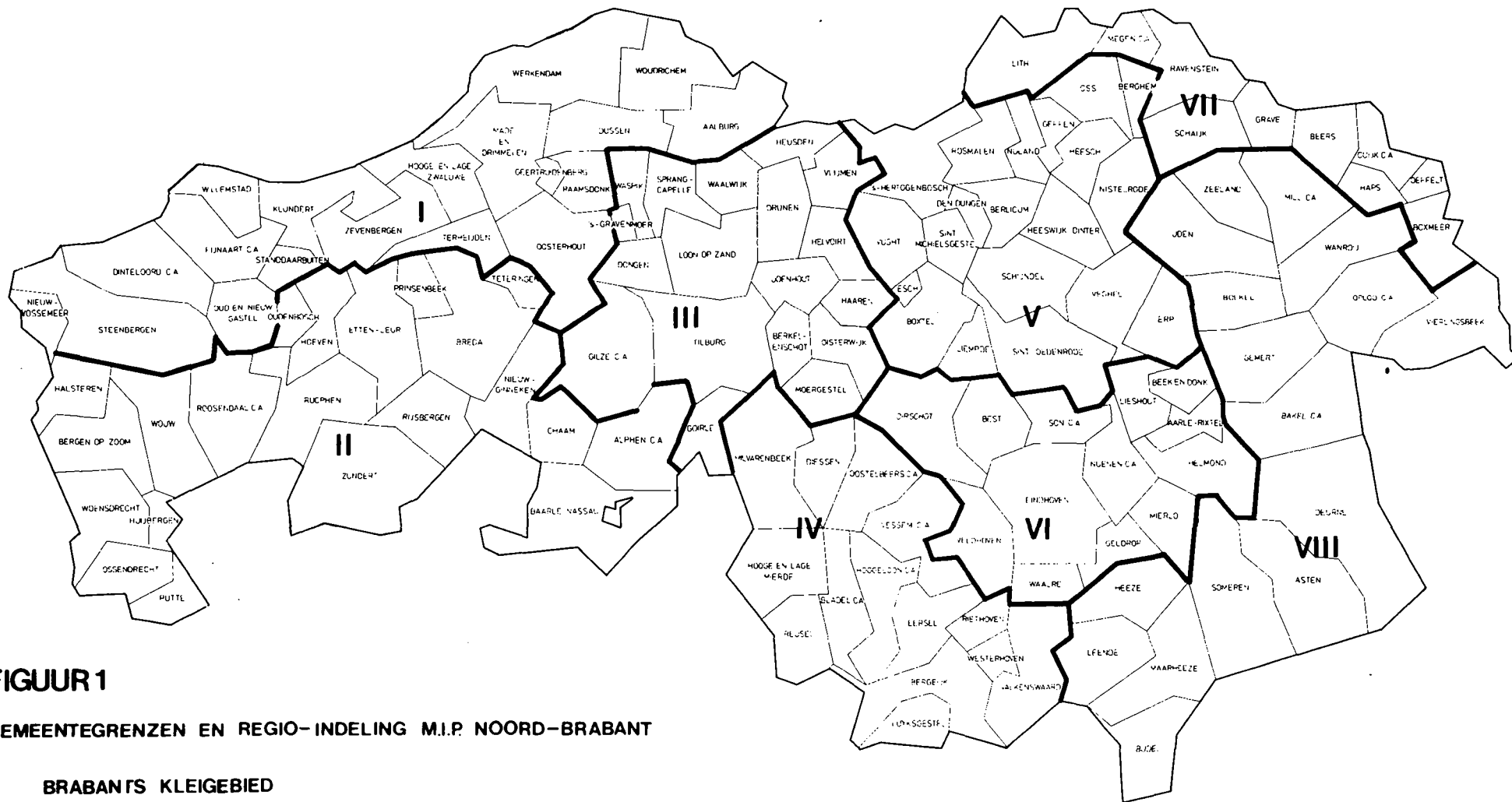
Zonneveld, J.I.S. (1985), Levend land. De geografie van het Nederlandse landschap. Utrecht/Antwerpen.

### Gebruikte kaarten

- Topografische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden, schaal 1: 50.000.
  - \* bladnr. 43 Willemstad (verkenning 1836-'40, druk 1860)
  - \* bladnr. 43 Willemstad (herziening 1899-1910, druk 1911)
  - \* bladnr. 44 Geertruidenberg (verkenning 1838-'39, druk 1856)
  - \* bladnr. 44 Geertruidenberg (herziening 1889-1908, druk 1908)
  - \* bladnr. 49 Bergen op Zoom (verkenning 1838-'40, druk 1863)
  - \* bladnr. 49 Bergen op Zoom (herziening 1908-'13, druk 1914)
  - \* bladnr. 50 Breda (verkenning 1838-'40, druk 1850)
  - \* bladnr. 50 Breda (herziening 1893-1904, druk 1910)
  
- Topografische Karte der Niederlande, schaal 1 : 50.000 ("Sonderausgabe").
  - \* bladnr. 43 Oost Willemstad (uitgave 1941)
  - \* bladnr. 44 West Geertruidenberg (uitgave 1941)
  - \* bladnr. 49 West Bergen op Zoom (uitgave 1941)
  - \* bladnr. 49 Oost Bergen op Zoom (uitgave 1941)
  - \* bladnr. 50 West Breda (uitgave 1940)
  - \* bladnr. 50 Oost Breda (uitgave 1941)
  
- Topografische Kaart van Nederland, schaal 1 : 50.000
  - \* bladnr. 43 Oost Willemstad (uitgave 1980)
  - \* bladnr. 44 West Oosterhout (uitgave 1981)
  - \* bladnr. 49 West Bergen op Zoom (uitgave 1980)
  - \* bladnr. 49 Oost Bergen op Zoom (uitgave 1980)
  - \* bladnr. 50 West Tilburg (uitgave 1980)
  - \* bladnr. 50 Oost Tilburg (uitgave 1980)
  
- Gemeente-atlas van de provincie Noord-Brabant (1869). Door J. Kuijper, Leeuwarden. Herdruk 1971, Groningen.

Bijlage (lijst van figuren)

- Figuur 1: Gemeentegrenzen en regio-indeling M.I.P. Noord-Brabant.
- Figuur 2: Bodemgesteldheid en waterlopen, huidige situatie (Naar Van Diepen, 1968, p.1.)
- Figuur 3: Cultuurhistorische landschapstypen (Naar Barends S., J. Renes, T. Stol e.a. (red.)(1986). Het Nederlandse landschap, een historisch-geografische benadering. Utrecht, p.4.).
- Figuur 4: Verharde interlocale wegen: a) omstreeks 1850  
b) omstreeks 1940
- Figuur 5: Wateren
- Figuur 6: Spoor- en tramlijnen
- Figuur 7: Uitsnede topografische kaart bladnr. 49 (Oost) Bergen op Zoom, schaal 1:50.000  
a) 1863  
b) 1941  
c) 1980
- Figuur 8: Uitsnede topografische kaart bladnr. 50 (West) Breda/Tilburg, schaal 1:50.000  
a) 1850  
b) 1940  
c) 1980



**FIGUUR 1**

**GEMEENTEGRENZEN EN REGIO-INDELING M.I.P. NOORD-BRABANT**

- I BRABANTS KLEIGEBIED**
- II ZUIDWEST BRABANT**
- III REGIO TILBURG**
- IV KEMPENLAND**
- V REGIO 's-HERTOGENBOSCH**
- VI REGIO EINDHOVEN**
- VII MAASKANT**
- VIII BRABANTS PEELGEBIED**

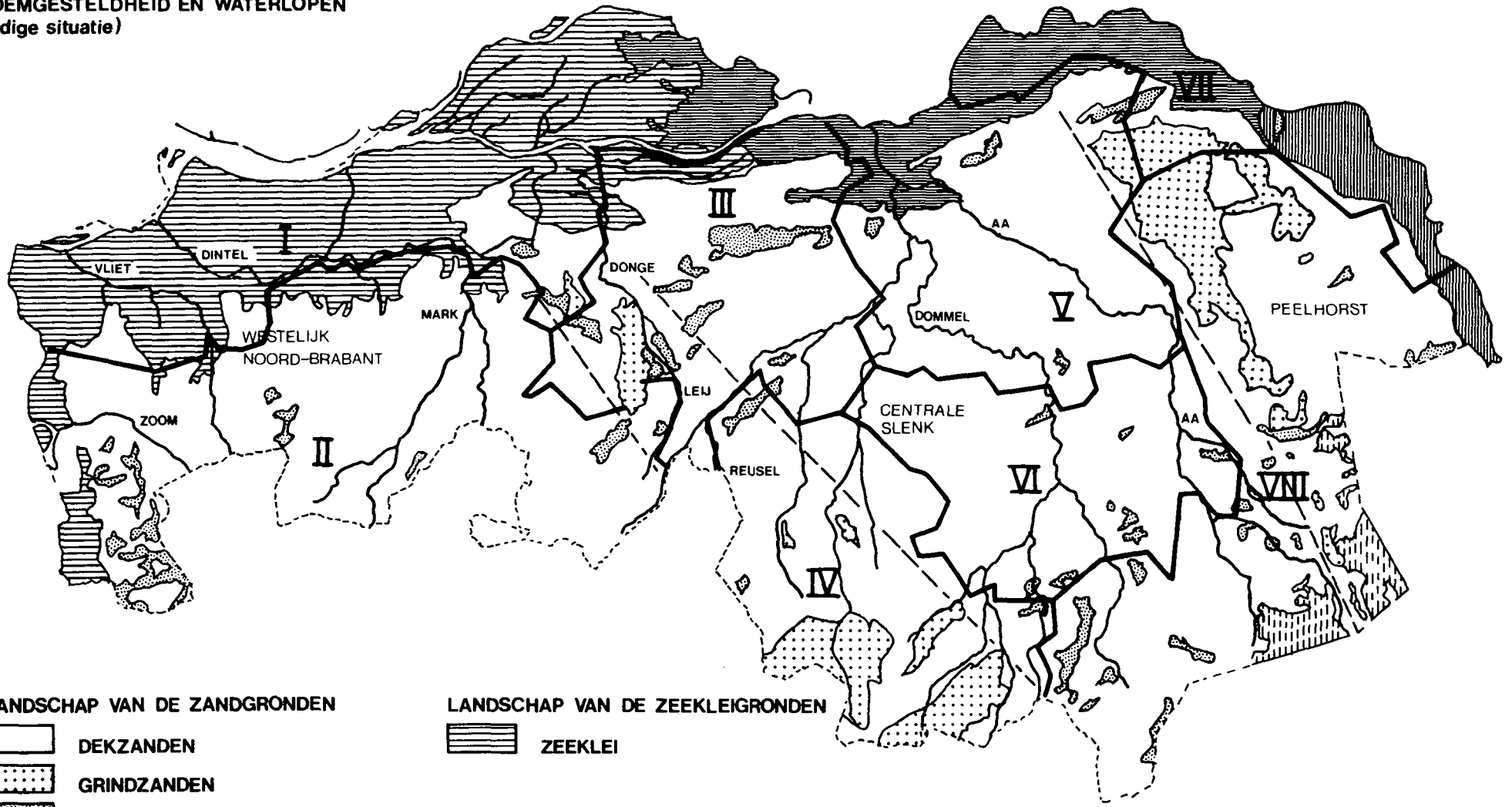
PROVINCIE NOORD - BRABANT





# FIGUUR 2




**BODEMGESTELDHEID EN WATERLOPEN**  
(huidige situatie)



**LANDSCHAP VAN DE ZANDGRONDEN**

-  DEKZANDEN
-  GRINDZANDEN
-  STUIFZANDEN
-  VERGRAVEN HOOGVENEN

**LANDSCHAP VAN DE ZEEKLEIGRONDEN**

-  ZEEKLEI
-  VERLOOP VAN DE BREUKZONES
-  RIVIEREN EN BEKEN

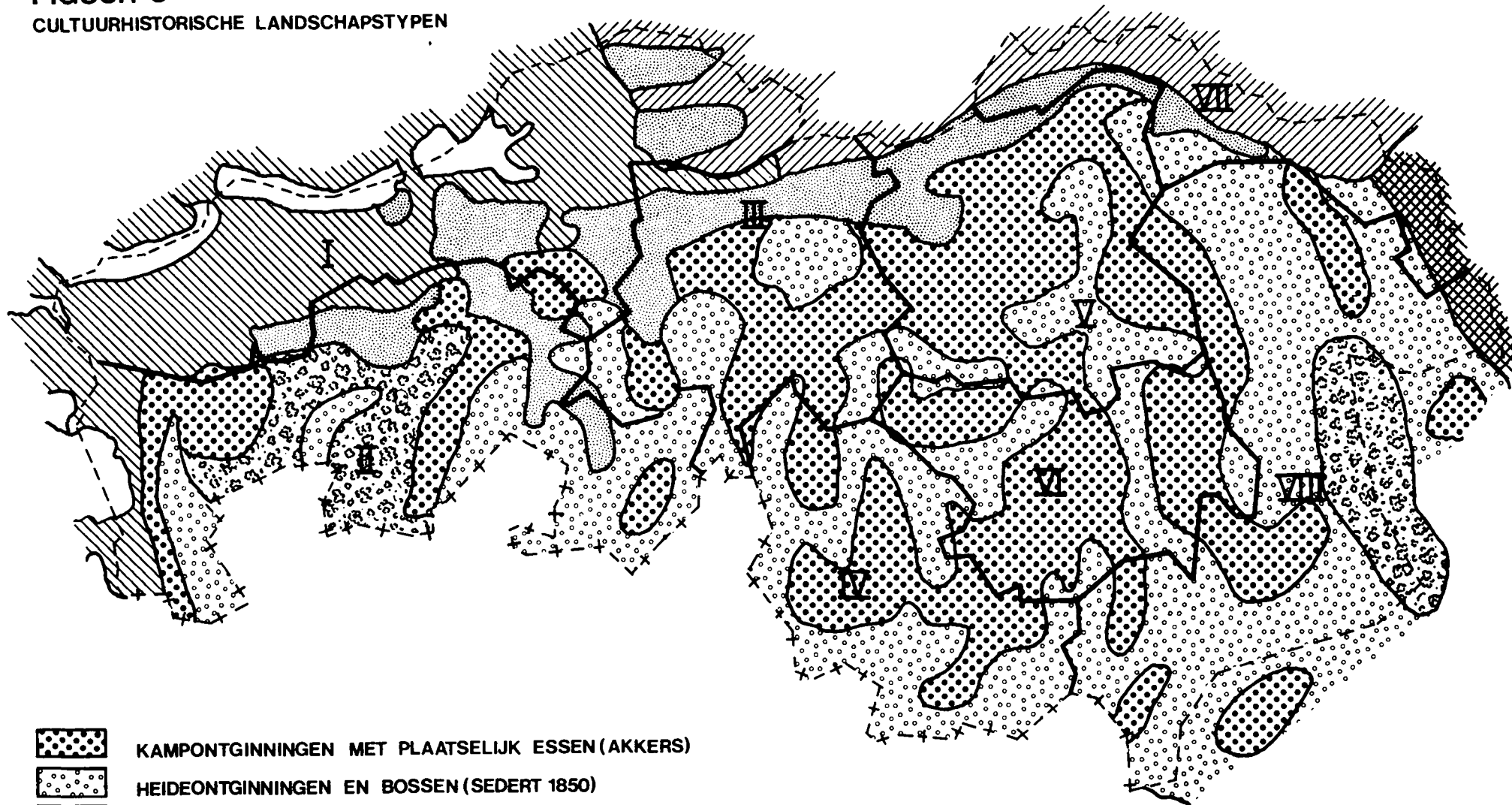
**LANDSCHAP VAN DE RIVIERKLEIGRONDEN**








-  OUDE RIVIERKLEI
-  JONGE RIVIERKLEI

VOOR VERKLARING I T/M VIII ZIE FIG 1

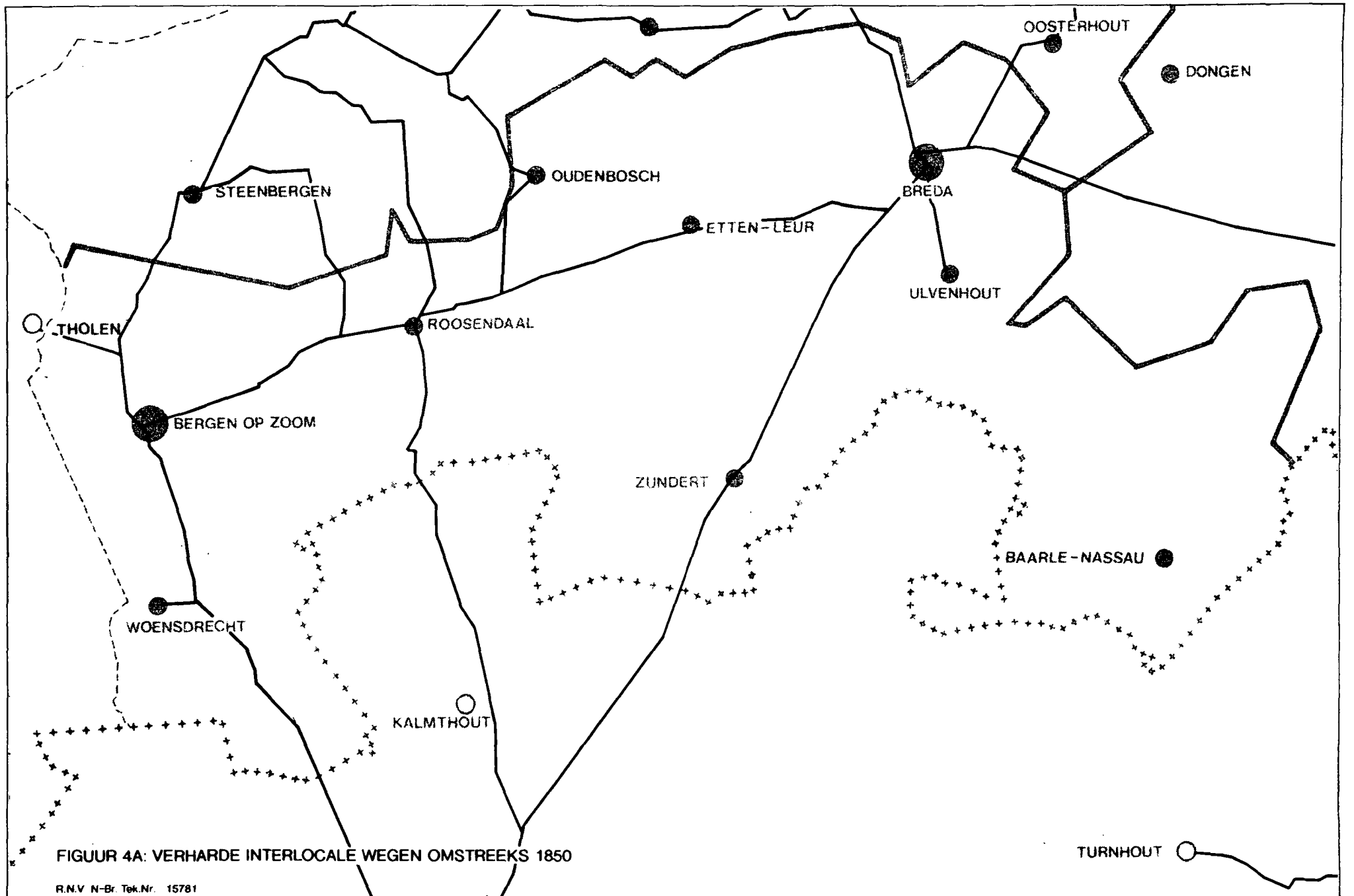
# FIGUUR 3

## CULTUURHISTORISCHE LANDSCHAPSTYPEN

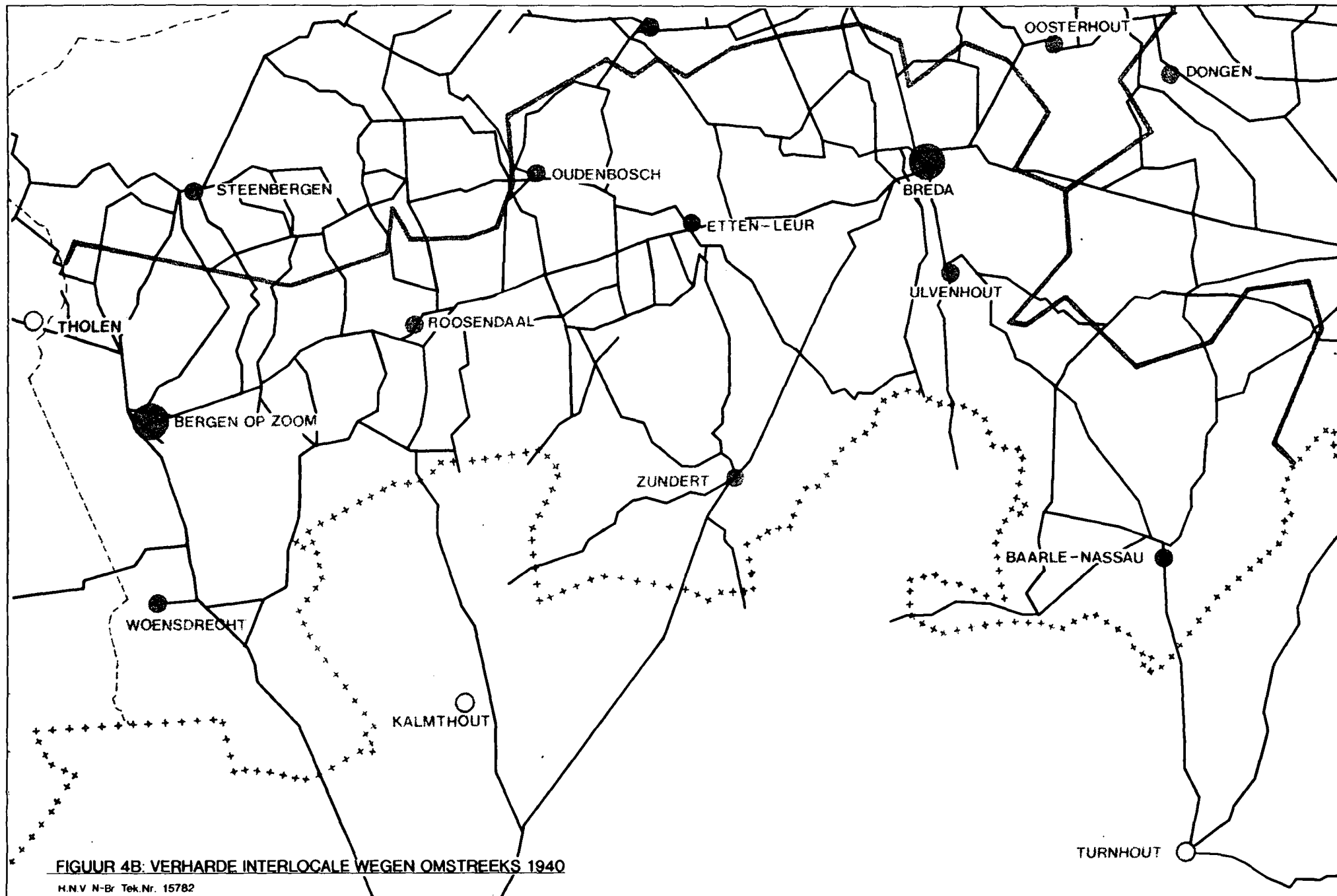


-  KAMPONTGINNINGEN MET PLAATSELIJK ESSEN (AKKERS)
-  HEIDEONTGINNINGEN EN BOSSEN (SEDERT 1850)
-  RIVIERTERRASONTGINNINGEN
-  STROOMRUG-EN KOMONTGINNINGEN
-  VEENONTGINNINGEN
-  VEENKOLONIËN
-  JONGE ZEEKLEIPOLDERS

- - - - PROVINCIEGRENNS
- + - + - RIJKSGRENNS

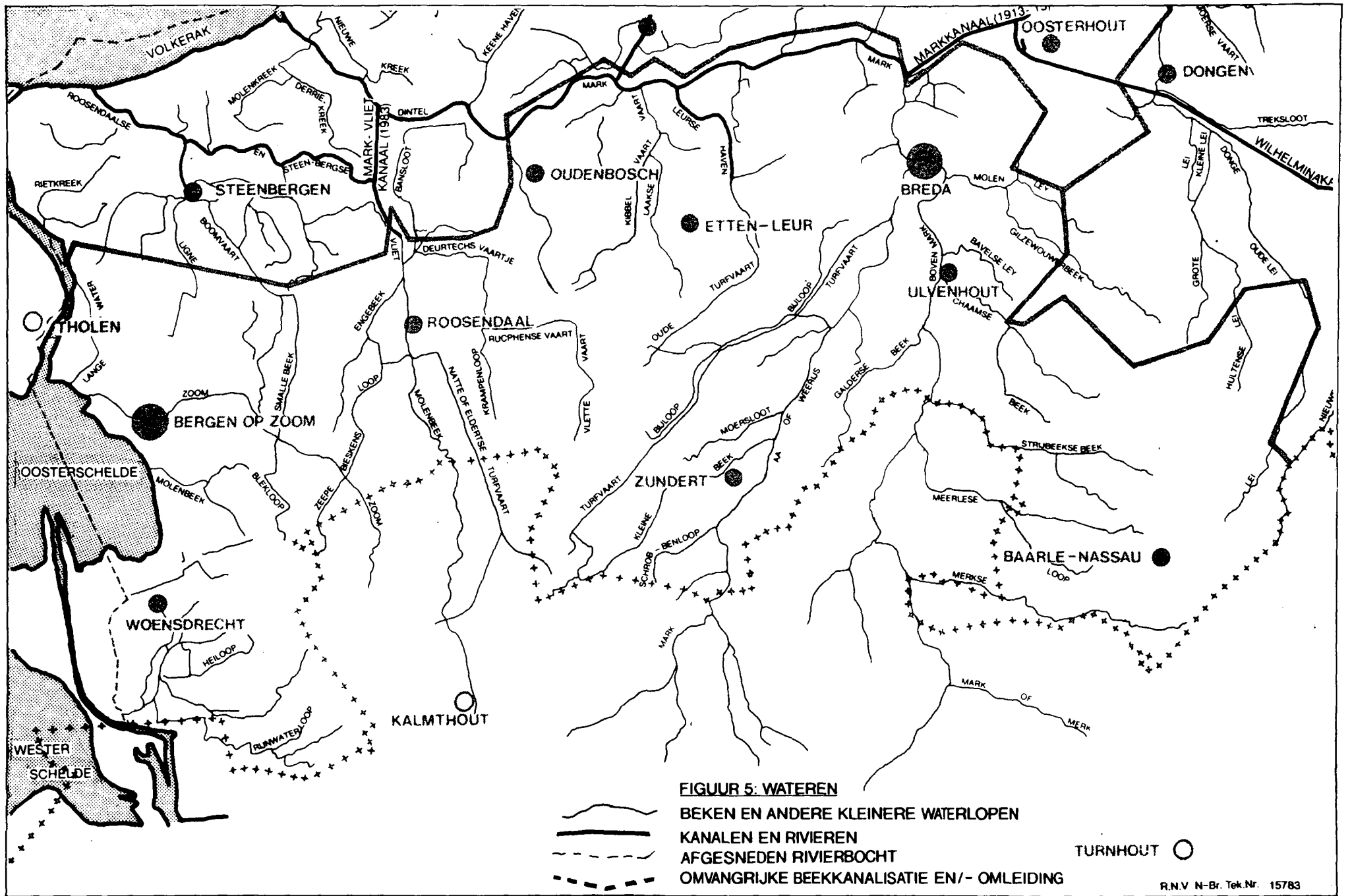


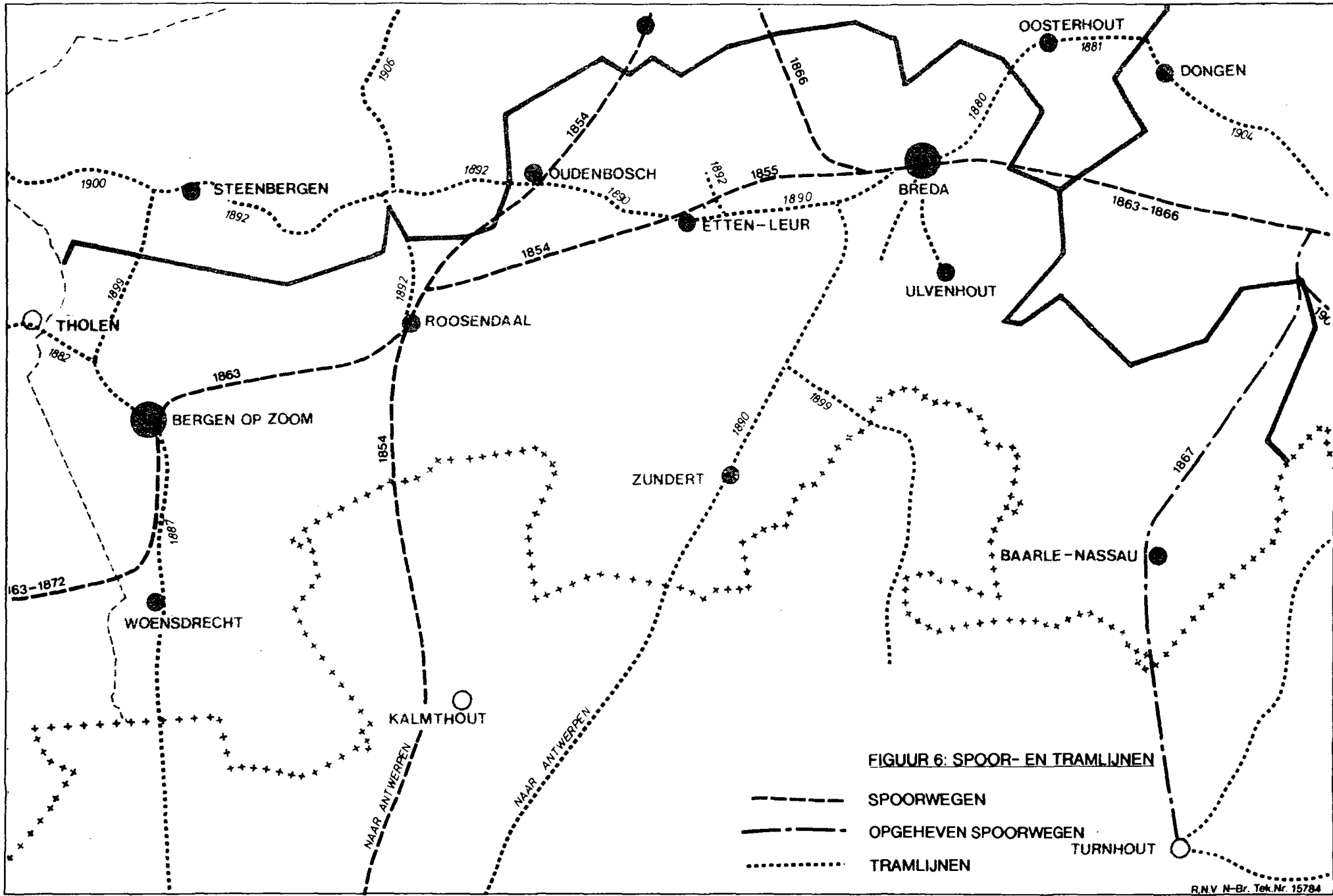
FIGUUR 4A: VERHARDE INTERLOCALE WEGEN OMSTREEKS 1850



FIGUUR 4B: VERHARDE INTERLOCALE WEGEN OMSTREEKS 1940

H.N.V. N-Br Tek.Nr. 15782



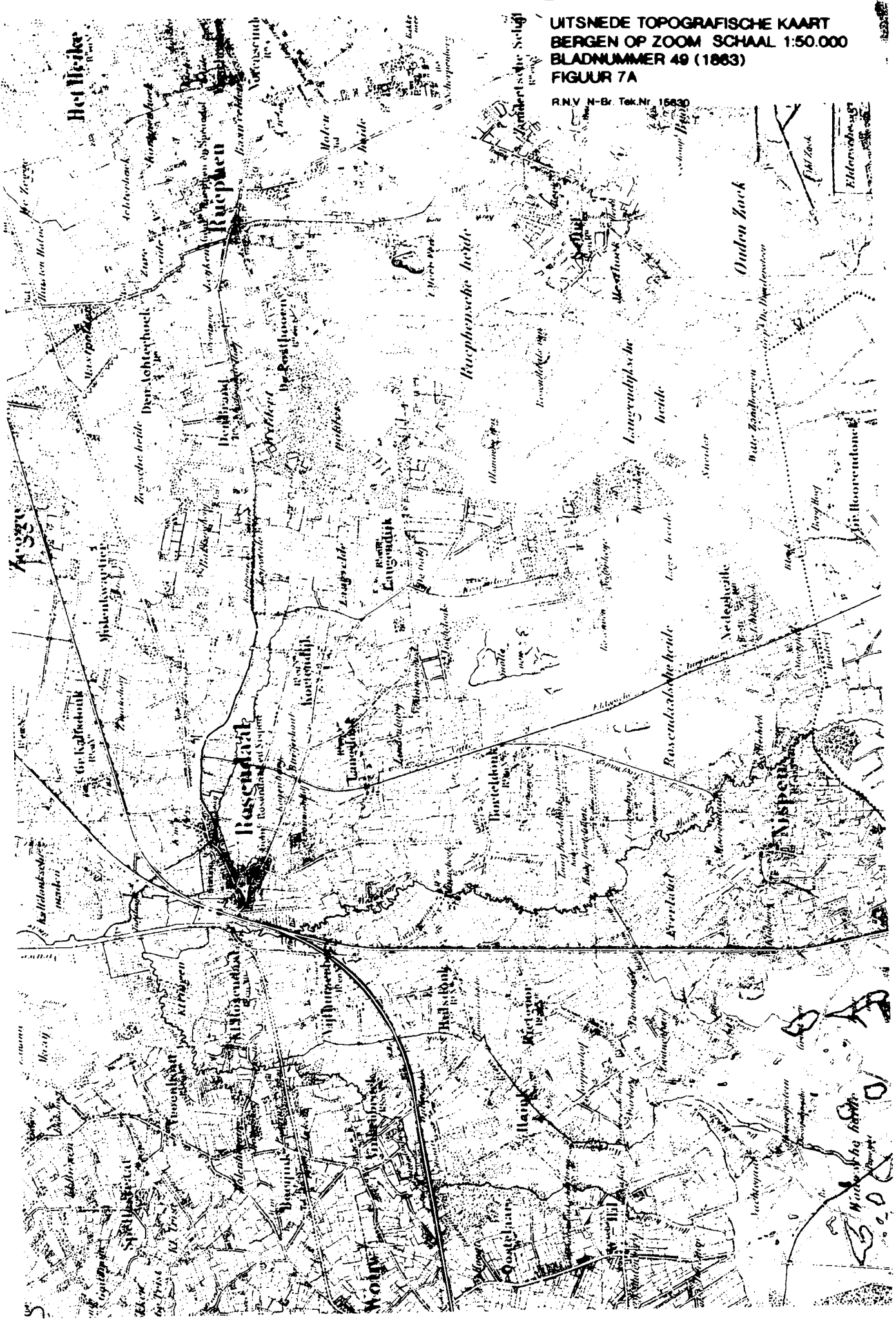


FIGUUR 6: SPOOR- EN TRAMLIJNEN

- SPOORWEGEN
- - - OPGEHEVEN SPOORWEGEN
- ..... TRAMLIJNEN

UITSNEDE TOPOGRAFISCHE KAART  
BERGEN OP ZOOM SCHAAL 1:50.000  
BLADNUMMER 49 (1863)  
FIGUUR 7A

R.N.V. N-Br. Tek.Nr. 15630



Het Herke

Ruiphen

Rosendaal

Nispelen

Ruiphen'sche heide

Rosendaal'sche heide

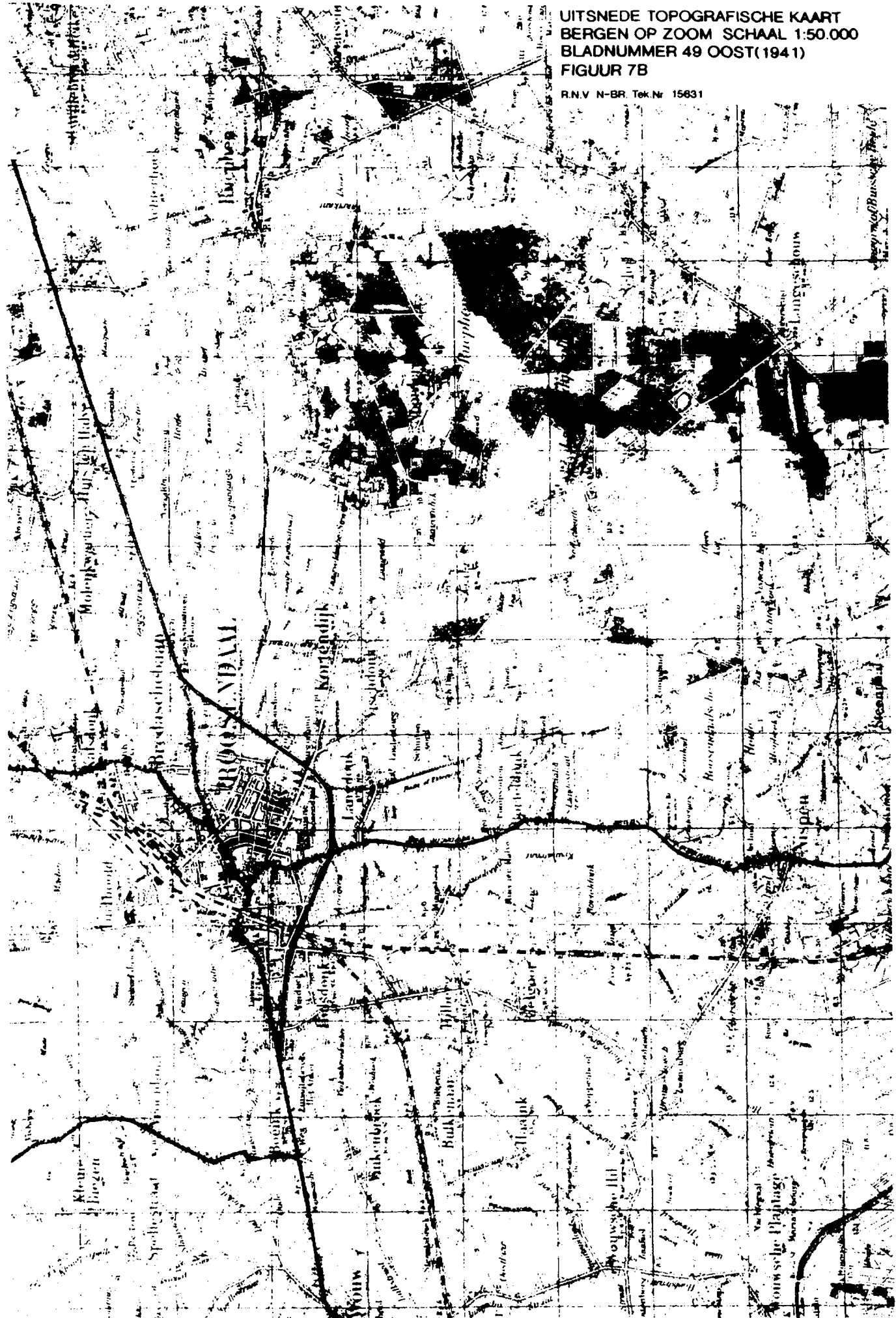
Oudru loock

van Hoorendonek

Wade of the lath

UITSNEDE TOPOGRAFISCHE KAART  
BERGEN OP ZOOM SCHAAL 1:50.000  
BLADNUMMER 49 OOST(1941)  
FIGUUR 7B

R.N.V N-BR. Tek. Nr. 15631

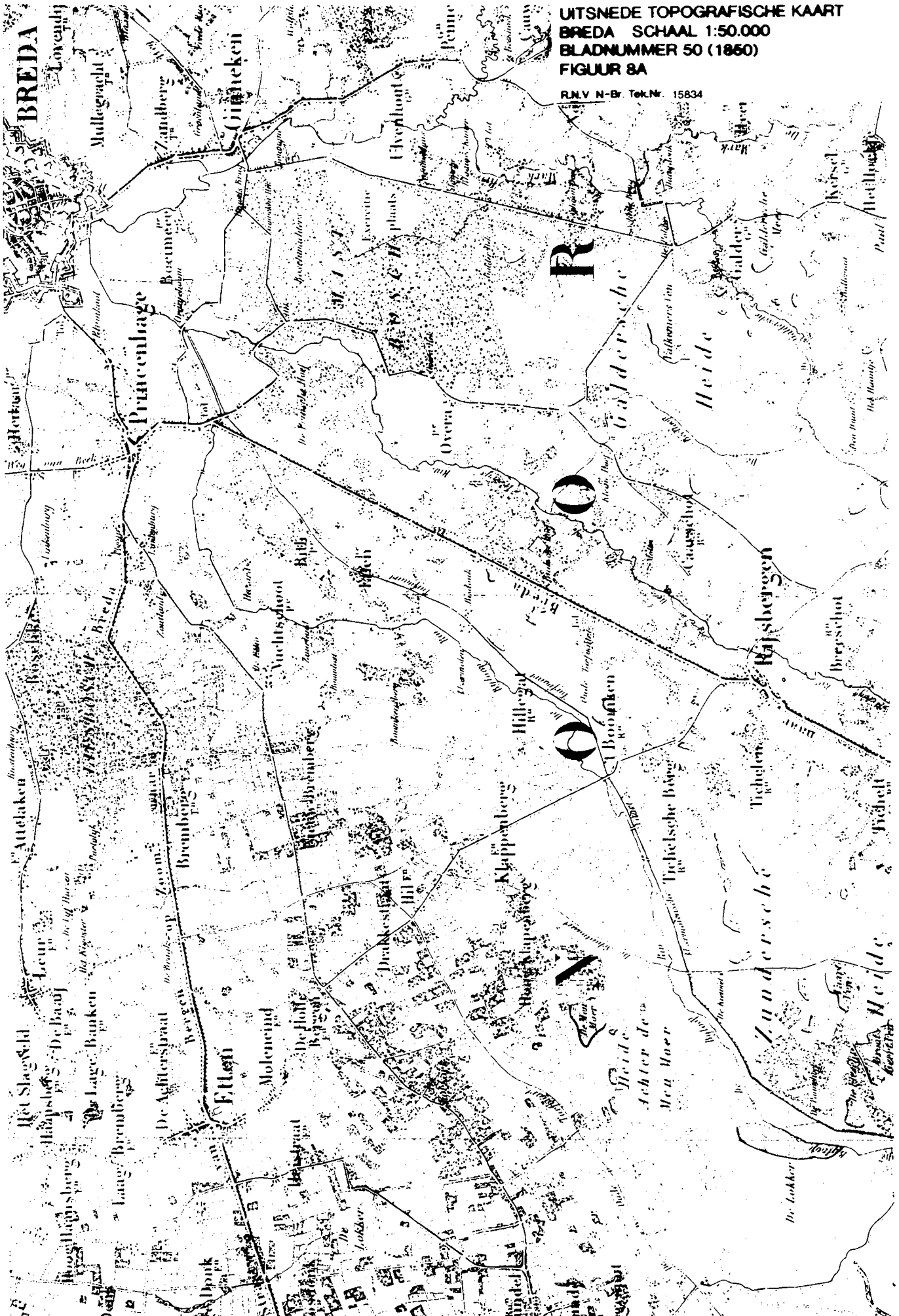




UITSNEDE TOPOGRAFISCHE KAART  
BERGEN OP ZOOM SCHAAL 1:50.000  
BLADNUMMER 49 OOST (1980)  
FIGUUR 7C

R.N.V. N-Br. Tek.Nr. 15632





UITSNEDE TOPOGRAFISCHE KAART  
BRED A SCHAAL 1:50.000  
BLADNUMMER 50 (1850)  
FIGUUR 8A

R.N.V. N-Br. Tek.Nr. 15834

BREDA

Cinneken

Pracpenlage

R

Galdersche

Heide

Rijsbergen

Breyschot

Het Slagveld

De Lage Banken

Ellen

Moleneind

De Florie

Drakenstein

Hilpe

Klappenberg

Uboeken

Heide

Achter de  
Nieu Meer

Trijelsche Boven

Lundersche

Heide

Rijsbergen

Breda

Vuchtschool

Bids

Wich

Breda

Uboeken

Hilpe

Klappenberg

Uboeken

Heide

Rijsbergen

Breyschot

Heide

Heide

Heide

Heide

Herten

Pracpenlage

Breda

Vuchtschool

Bids

Wich

Breda

Uboeken

Hilpe

Klappenberg

Uboeken

Heide

Rijsbergen

Breyschot

Heide

Heide

Heide

Heide

Heide

Heide

Heide

Heide

Herten

Pracpenlage

Breda

Vuchtschool

Bids

Wich

Breda

Uboeken

Hilpe

Klappenberg

Uboeken

Heide

Rijsbergen

Breyschot

Heide

Heide

Heide

Heide

Heide

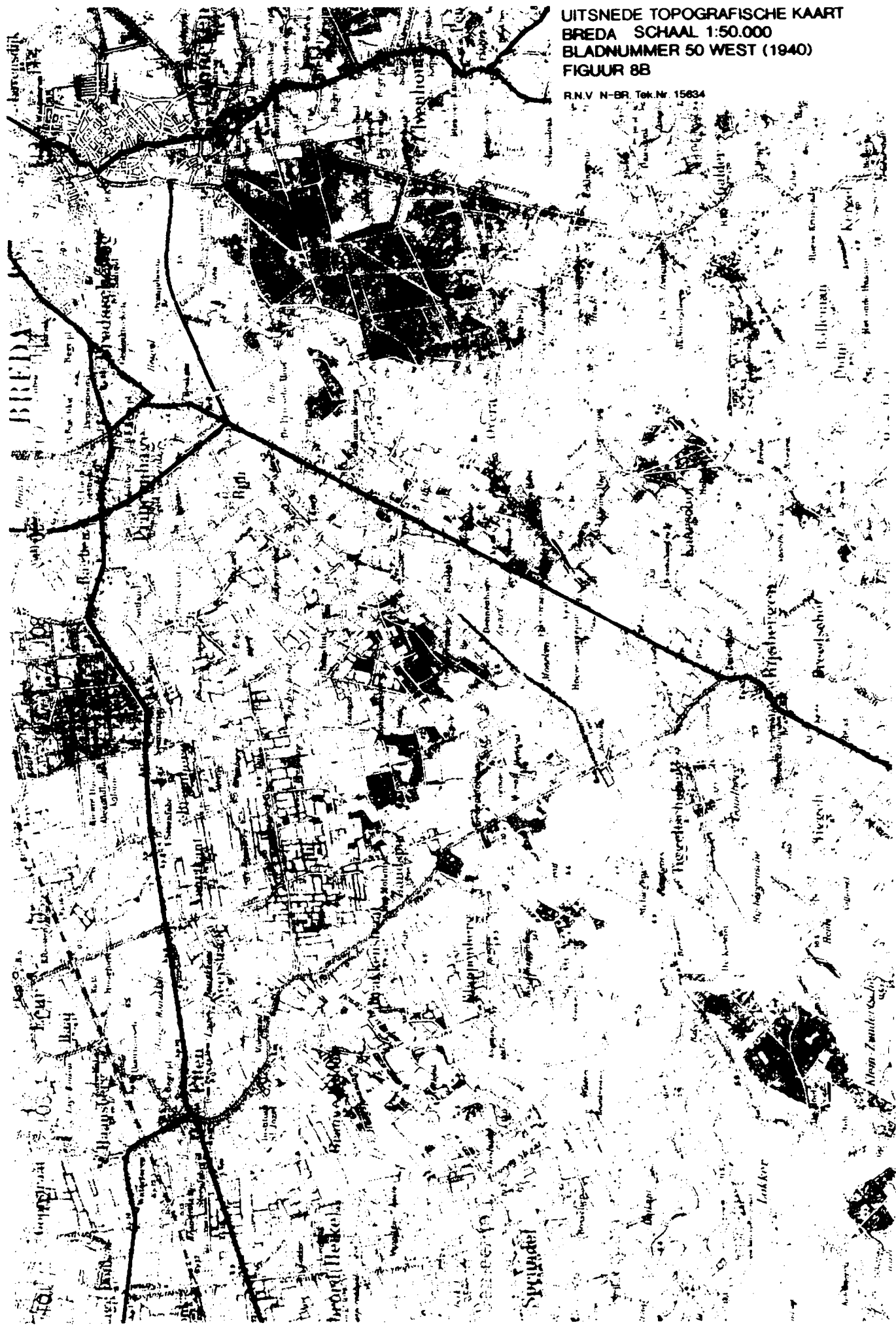
Heide

Heide

Heide

UITSNEDE TOPOGRAFISCHE KAART  
BREDA SCHAAL 1:50.000  
BLADNUMMER 50 WEST (1940)  
FIGUUR 8B

R.N.V. N-BR. Tek. Nr. 15634



UITSNEDE TOPOGRAFISCHE KAART  
TILBURG v.h BREDA SCHAAL 1:50.000  
BLADNUMMER 50 WEST (1980)  
FIGUUR 8C

R.N.V N-Br. Tek.Nr. 15635

