

Het lege westen

**'West' en het Bossche industrie-
beleid in de jaren 1910-1940**

Bert Looper

Ruimte is voor een stad een kostbaar goed. Een eenmaal gemaakte keuze voor een bepaalde bestemming van 'ruimte' heeft tot in lengte van dagen consequenties. Invulling van stedelijke ruimte is daarom - zowel in het heden als in het verleden - een van de meest gevoelige politieke onderwerpen. In dit artikel wordt door Bert Looper, stadsarchivaris van 's-Hertogenbosch, aandacht besteed aan de wijze waarop de stad na de opheffing van de vestingstatus is gaan nadenken over en handelen met de 'zee van ruimte' ten westen van het stationsgebied waarover ze kon gaan beschikken.

Hoe voelt een stad zich?

Hoe 'voelt' een stad zich? Het lijkt een onmogelijk te beantwoorden vraag, maar als we toch aannemen dat een stad in belangrijke mate een 'levend organisme' is met een eigen geschiedenis en daardoor met een eigen karakter en dus met zeer eigen, specifieke ontwikkelingsmogelijkheden, dan kunnen we ons inderdaad afvragen 'hoe het met een stad is'. De vraag kan gemakkelijk worden gesteld, maar waar moet het antwoord vandaan komen? Welke bronnen staan ons ter beschikking om er achter te komen hoe het fysiek, maar vooral mentaal gesteld is met een stad? Welke

kant willen de bewoners van de stad als gemeenschap, als 'communitas', uit? Hoe interpreteren zij hun gemeenschappelijke verleden? Welke toekomstverwachtingen funderen zij op het geheel van collectieve ervaringen? Trekken zij lijnen uit het verleden door, of hebben ze juist de neiging radikaal met het verleden te breken om iets geheel nieuws op te bouwen? Nogmaals, deze vragen kunnen we ons stellen, maar waar moet het antwoord vandaan komen?

Als we de geschiedenis van 's-Hertogenbosch van de afgelopen 150 jaar aan ons voorbij laten trekken, dan zien we dat op een aantal momenten de stad, de gemeenschap der burgers, zich bovenstaande vragen scherp moest stellen. Op een aantal punten in die geschiedenis kwamen diverse lijnen uit het verleden bijeen en moest de stad bepalen hoe die lijnen zich verder zouden ontwikkelen.

Het eerste moment waarop de stad zich scherp rekenschap moest geven van haar eigen karakter werd ingegeven door de Vestingwet van 1874. Door die wet verviel de vestingstatus van 's-Hertogenbosch en werd voor het eerst sinds de Middeleeuwen stadsuitbreiding weer mogelijk. De tweede periode van bezinning was een gevolg van de Woningwet van 1901, die bepaalde dat elke gemeente een uitbreidingsplan moest ontwerpen. Een derde periode zien we in de jaren '30, wanneer de economische crisis noopt tot een drastische bijstelling van eerder gemaakte plannen. Na de Tweede Wereldoorlog was het de Wederopbouw die het maken van duidelijke keuzes voor de toekomst, voor een vernieuwd Den Bosch, noodzakelijk maakte. En een vijfde fase kunnen we wellicht in deze tijd ontwaren. In het 'open' Europa groeien nieuwe politieke en sociaal-economische constellaties. Er ontstaan sterke regio's en het zal misschien niet lang meer duren dat de status van provinciehoofdstad opgeborgen kan worden in de kast met al die andere mooie maar voorbijge titels die 's-Hertogenbosch eens mocht

voeren. In dat geheel van nieuwe ontwikkelingen probeert de stad zich een eigen plek te veroveren. En juist in deze periode staat 's-Hertogenbosch voor belangrijke beslissingen die in hoge mate zullen bepalen hoe de toekomst eruit zal zien.

In deze bijdrage willen we zo'n fase waarin de stad zichzelf op de onderzoekstafel legde nader belichten. Het gaat dan om de periode 1910-1940, het Interbellum, met voor- en naspel. De tijd waarin de plannen rond West aanleiding gaven tot uitvoerige beschouwingen over het karakter en de mogelijkheden van de stad 's-Hertogenbosch. Politiek en publieke opinie, raadsverslagen en kranten, zijn de bronnen waaruit we kunnen opmaken hoe de stad zich toen 'voelde'.

De illusie: industriebeleid 1911-1924

Voor veel steden - en dat geldt ook zeker voor 's-Hertogenbosch - kwam de Vestingwet van 1874 te laat om tot grootse daden op het gebied van de stadsuitleg te kunnen inspireren. Waar iedereen jarenlang reikhalzend naar had uitgekeken - oplossing van het ruimteprobleem, woningbouw en vooral economische groei - liep uit op een anticlimax: een slap ontmantelingsplan, geen sociale woningbouw en geen daadkrachtig economisch beleid gericht op industriële ontwikkeling zoals elders in Europa of, dichterbij, in omliggende steden als Tilburg. Telkens weer wordt in de literatuur het beeld opgeroepen van de 'deftige magistraten' met weinig interesse voor nijverheid maar met veel belang bij een sociaal stabiele samenleving zonder morrende fabrieksarbeiders.¹ Nuanceren van dit stereotiepe beeld is zeer gewenst. Verdiepen we ons in de politieke en maatschappelijke discussies in het derde kwart van de vorige eeuw, dan blijkt dat er een grote mate van eensgezindheid heerste om met daadkracht en geestdrift de opbouw van de nijverheid en industrie aan te pakken. Weliswaar werd

het gemeentebestuur in vele gevallen voortgeduwd door de economische lobby bij uitstek, de Kamer van Koophandel, maar de algemene sfeer in de stedelijke politiek was toch een van enthousiasme voor de duidelijk merkbare vooruitgang in de jaren 1850-1870.² Het achterwege blijven van een daadkrachtig beleid na de inwerkingtreding van de Vestingwet van 1874 mag dan ook niet worden gezien als een uiting van structurele desinteresse van het stadsbestuur ten aanzien van de industrie, maar moet in de eerste plaats in verband worden gebracht met de crisis die in de jaren '70 snel om zich heen greep en in de jaren '80 vooral in 's-Hertogenbosch sterk voelbaar bleef.³ Het aanvankelijke optimisme was omgeslagen in pessimisme ten aanzien van de kansen om nieuwe economische fundamenten te leggen. Vertrek uit de stad van belangrijke industrieën als machinefabriek A.F. Smulders was in de eerste plaats een psychologische klap voor geheel ondernemend Den Bosch, maar ondergroef ook het vertrouwen in het gemeentebestuur dat weinig initiatief ontplooidde om bedrijven de helpende hand te bieden. In de jaren '70 hield de overheid liever vast aan de gedachte dat de oude economische pijler van handel en markten eens weer welvaart zou brengen.⁴ Maar ook hier geldt dat het overheidsbeleid veel genuanceerder en flexibeler was dan het door de literatuur geschapen beeld wil doen geloven. De eerste grote stadsuitbreiding aan de westzijde van de oude stad werd in de nog alles behalve florissante jaren '80 door het stadsbestuur ook uitdrukkelijk gepropageerd als vestigingsgebied voor industrie. En het was juist in dit gebied, Het Zand, dat een belangrijke stimulans werd gegeven aan de 'take-off' van de Bossche industrialisatie in de jaren '90.⁵ Aan de noordzijde van het gebied verzezen immers de nieuwe sigarenfabrieken van Goulmy en Baar en van Aziijnman. Deze tak van industrie bepaalde in belangrijke mate de groei van het industriële karakter van 's-Hertogenbosch in de periode 1895-1914.

De snelle industriële groei van de stad droeg ook bij tot een activering van het industriebeleid van het gemeentebestuur na de eeuwwisseling. Het meest sprekende voorbeeld hiervan is wel het besluit van de gemeenteraad van 4 november 1911 om de helft van de kosten te dragen van de ophooging van het nieuwe terrein ten westen van het station ten behoeve van de machinefabriek van Grasso.⁶ Er was de overheid veel aan gelegen deze belangrijke innovatieve industrie, die in 1896 was uitgeweken naar Vught, weer binnen de Bossche gemeentegrenzen te krijgen. De steun aan Grasso was het begin van een nieuwe industriepolitiek die vooral vorm kreeg in het uitbreidingsplan van 1914.

De steun aan Grasso was een concrete uiting van een groeiend 'bedrijfsvriendelijk' overheidsbeleid. Het college van b&w dacht in de eerste plaats aan het scheppen van industrieterreinen met mogelijkheden voor (arbeiders-)woningbouw ten westen van het station: 'Wil men zich in de toekomst van eene gelegenheid op eenigszins ruime schaal verzekeren voor de vestiging van industriële ondernemingen en voor den daarmede in onafscheidelijk verband staanden woningbouw, dan is het naar onze mening gewenscht daarvoor het geheele terrein te bestemmen (...) Hoofddoel is om handel en industrie gelegenheid te geven zich krachtig te ontwikkelen en om zodoende tot bevordering van de algemeene welvaart mede te werken'.⁷ Maar deze partiële uitbreiding kon een aantal raadsleden niet behagen. Zij pleitten voor een omvattend plan dat wonen, werken en recreëren in samenhang zou beschouwen. In de zomer van 1913 werd een raadscommissie ingesteld, die een dergelijk uitbreidingsplan zou moeten ontwerpen, samen met de directeur van gemeentewerken J. Kersemaeker.⁸ In het najaar van 1914 konden de eerste resultaten van de werkzaamheden van de commissie in behandeling worden genomen.⁹ Industrie was geprojec-

teerd 'in het noordelijk deel der vlakke ten westen van het stationsemplacement'. Het zuidelijk deel van dit terrein kon worden gebruikt voor woningbouw. Een park zou de scheiding vormen tussen industrie- en woonwijk. Het plan voorzag verder nog in de aanleg van een belangrijke woonwijk aan de noordzijde van de stad, de Muntel.

Het industriebeleid van het college van b&w was in deze eerste plannen nogal ambitieus. Men wilde direct al overgaan tot de voorbereiding voor de onteigening van maar liefst 115 hectare grond. Tijdens de behandeling van de voorstellen in de raadsvergadering van 26 november 1914 verwoordde wethouder Van Rijckevorsel op heldere wijze die ambitie en de daaraan ten grondslag liggende toekomstverwachtingen: 'Wij moeten nu reeds de hand aan de ploeg slaan (...) Het is daarom nog niet noodig nu reeds terrein aan te kopen (...) Maar Nederland, als het in dezen oorlog neutraal kan blijven, verkeert in eene eenige positie en het is daarom niet alleen mogelijk, maar zelfs zoo goed als zeker, dat zich na den oorlog hier veel industrie zal komen vestigen. En daar zou onze gemeente zeker ook van kunnen profiteren onder eene voorwaarde: dat ze daarvoor terreinen kan beschikbaar stellen! We moeten niet behoeven te zeggen als er iemand komt om industrieterrein: Kom als je blijf over twee of drie jaar terug! Neen, het is zaak om dan terrein beschikbaar te hebben'. De wethouder baseerde zijn mening op de toen alom verspreide verwachting dat de verwoesting van industrieën in omliggende landen Nederland zeer aantrekkelijk zou maken als vestigingsplaats. Vele raadsleden deelden dit optimisme echter niet omdat juist de terreinen rond de stad vanwege de forse ophogingskosten voor ondernemers niet erg aantrekkelijk zouden zijn. Gaande de discussie werd het oppervlak van de terreinen waarvoor het college een onteigeningswet wilde aanvragen door de kritiek van de raad steeds kleiner. Met 15 tegen 6 stemmen

werd uiteindelijk een voorstel aangenomen om toestemming te verkrijgen voor de onteigening van 55 hectare ten westen van het station ten behoeve van industrieterrein en van 15 hectare ten noorden van de Munteldijk voor de aanleg van een woonwijk.

Na deze discussie over de onteigeningskwestie werd overgegaan tot de uitwerking van de uitbreidingsplannen. In 1916 en 1917 konden de plannen voor de Muntel en voor West worden vastgesteld. Het uiteindelijke plan voor West bestond uit een industriegebied van bijna 50 hectare en een woonwijk, de zogenaamde Woonwijk-West, van bijna 25 hectare.¹⁰

De nieuwe industriewijk was geprojecteerd achter het Grasso-terrein, ter weerszijden van een nagenoeg parallel aan de Dieze te graven nieuwe havenarm (de huidige Industriehaven). De *Provinciale Noordbrabantsche en 's-Hertogenbosche Courant* was in een bespreking van de plannen zeer lovend.¹¹ De aanwezigheid van water- en spoorwegen gaf Den Bosch een voorsprong op steden als Tilburg en Eindhoven. Ook de situering van het terrein ten opzichte van de oude stad werd als gunstig beoordeeld: 'Rumoer en geraas in de stad hebben wij in de toekomst van de industrie dus niet te verwachten en wij behoeven niet te vreezen, dat het leven in onze stad onaangenaam zal worden gemaakt door lawaaiende kolenkarren, zooals men dat b.v. te Tilburg in hooge mate ondervindt'. Ook de situering van de woonwijk was volgens de krant een gelukkige greep: 'Dat arbeiders in de nabijheid der fabrieken, waar zij werkzaam zijn, kunnen wonen, is zoowel in het belang van de industrie als van de arbeiders, indien ten minste -en dat is het geval met de hier ontworpen woonwijk- de afstand van de fabrieken zoo groot is, dat de arbeiderswoningen geen last hebben van de rook en de dampen der fabrieken. Als algemeene regel kan men aannemen, dat de arbeider, die elken dag in de gelegenheid is, op het middaguur zijn hoofdmaaltijd te nuttigen in zijn eigen

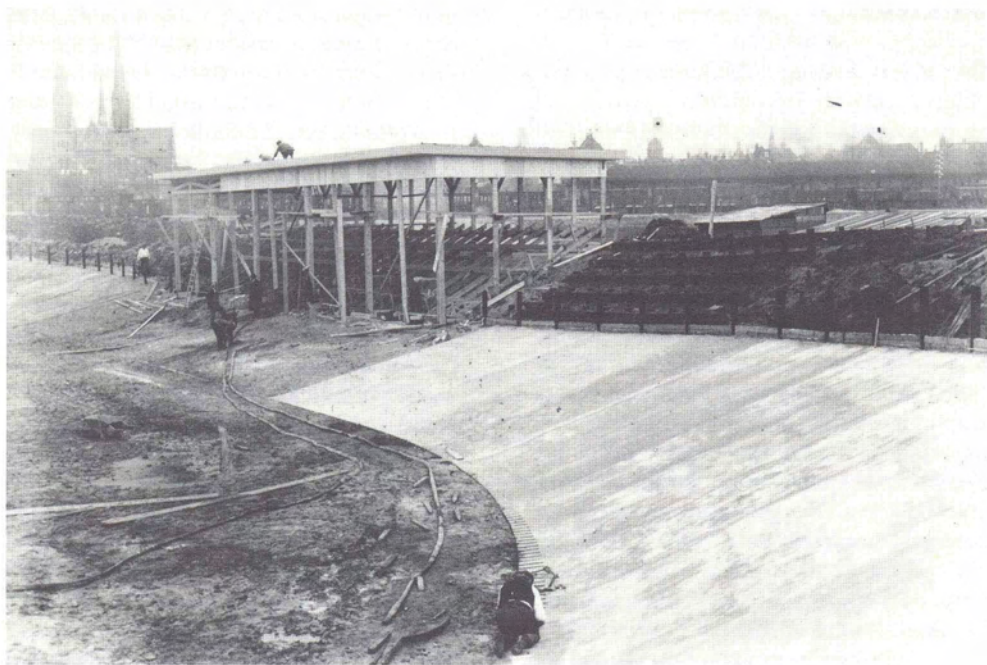
woning, tot op hooger leeftijd krachtig en levenslustig blijft dan de werkman die daartoe de gelegenheid mist'.

De ontgoocheling: werkverschaffing in de jaren '20 en '30

Zo leek alles in 1918 klaar voor de definitieve industriële doorbraak van 's-Hertogenbosch. Niet alleen zouden tientallen hectaren goed ontsloten industrieterrein vele bedrijven lokken, ook zouden moderne woonwijken voor de benodigde gezonde arbeiders zorgen. Maar het tij keerde snel. Al in 1920 sprak de Kamer van Koophandel in haar jaarverslag over 'eene ongekende crisis' in handel en nijverheid. De schoenen metaalnijverheid, maar vooral ook de sigarenindustrie, kampten met grote problemen en de werkloosheid steeg snel.¹² Toen in 1924 het industrieterrein, inclusief

de havens, gereed kwam, was het optimisme omgeslagen in pessimisme. Het stadsbestuur deed er wel veel aan industrie naar de schitterende terreinen te lokken, maar noch speciaal ingerichte stands op de Utrechtse jaarbeurs, noch wervende brochures konden iets aan de situatie veranderen. In de in 1924 door de zeer actieve wethouder M. Krijgsman ingeleide brochure *De uitbreiding van 's-Hertogenbosch als woon- en werkstad* wordt de toestand niet gunstiger afgeschilderd dan hij is: 'Thans liggen de prachtige terreinen, die voor iedere bebouwing geschikt zijn, daar, en wachten begeerig op de industrieën, die zich willen komen vestigen (...) De minder gunstige economische toestand der laatste jaren heeft de verwezenlijking van het met dezen aanleg beoogde doel eenigen tijd vertraagd'.¹³ Die 'eenigen tijd' bleef evenwel maar duren en de vestiging van bedrijven bleef uit. Daar-

Werkverschaffing in 'West' in 1926-1928: de aanleg van de wielerved. Op de achtergrond de Leonarduskerk (stadsarchief 's-Hertogenbosch, Historisch-Topografische Atlas, Stamboeknr. 24.996).



door kwam er natuurlijk ook niets van de geprojecteerde Woonwijk-West. Wel werd West een geliefd gebied voor de uitvoering van werkzaamheden in het kader van de werkverschaffing. Honderden werklozen werden ingeschakeld bij ophogingswerkzaamheden en bij de verbreding van de Parallelweg. In juni 1923 besloot de gemeenteraad tot de aanleg van een sportpark, met als bijzondere attractie de in 1926 gebouwde wielervedsteg.¹⁴

De opheffing van de gemeente Cromvoirt per 1 januari 1933 en de daaruit voortvloeiende uitbreiding van de gemeente 's-Hertogenbosch met de buurtschap Deuten (4,6 vierkante kilometer), gaf een extra stimulans aan de ontwikkeling van het gebied ten westen van het station. Ook nu werden de meeste projecten in werkverschaffing uitgevoerd. De toegangswegen naar de buurtschap werden verbeterd en gronden werden opgehoogd om over bouwterreinen, o.a. voor de inmiddels verdwenen Annakerk van architect B.J. Koldewij uit 1936, te kunnen beschikken.¹⁵

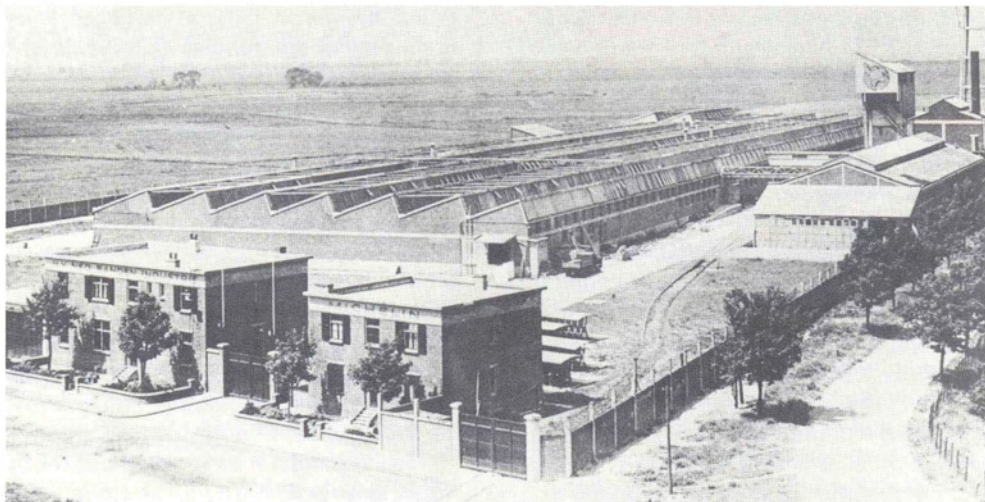
De nood en de deugd: de nieuwe veemarkt

Hoe verstandig - achteraf bekeken - de keuze ook is geweest, toch symboliseerde het raadsbesluit van 20 juni 1928 om een deel van het industrieterrein-West aan te wijzen als nieuwe veemarktsterrein het falen van het actieve industriebeleid dat - eveneens symbolisch - was begonnen met de financiële steun aan Grasso in 1911. Natuurlijk bleef er de mogelijkheid voor industriële vestiging, maar kenmerkend voor het veranderde klimaat was dat de industrialisering als stedelijke ontwikkelingsfactor een bijrol kreeg. De drijvende kracht achter de veemarktplannen, burgemeester F.J. van Lanschot, benadrukte in zijn toelichtingen op de plannen maar al te graag de historische rol van 's-Hertogenbosch als stad van handel en verkeer. Toen op 23 mei 1929 de definitieve plannen in de

gemeenteraad werden behandeld stelde de burgemeester nog eens: 'Voor Den Bosch is het van avond de beslissing: to be or not to be (...) Wij moeten trachten hier de beste koopluis te krijgen (...) Dan zal Den Bosch blijven, wat het moet zijn een centrum van handel en verkeer. Daarvoor moet ons geen offer te groot zijn. Men zal zeggen: Den Bosch durft, al zijn de tijden slecht, wat te ondernemen'. Met 17 tegen 7 stemmen werd het historische besluit genomen de veemarkt te verplaatsen van het Kardinaal van Rossumplein naar een overdekte markthal, de huidige Brabanthallen, op het terrein tussen Dieze en Industriehaven.¹⁶ In 1931 was de hal gereed. In de directe nabijheid van de veemarkt ontwikkelde zich nu ook een woonwijk (Ossen-, Kalver- en Koestraat, Oude Engelseweg). In datzelfde gebied werd in 1932 de nieuwe gashouder in gebruik gesteld (deze verving de oude gasfabriek aan de Vugterweg).

De psychologische doorbraak: Michelin

In het begin van de jaren '30, in volle crisistijd, had het stadsbestuur dus zelf maar met de bouw van de overdekte veemarkt het initiatief genomen om bedrijvigheid in West te brengen. Maar de beklemtoning van de historische marktfunctie in het voor industrie bestemde gebied betekende in feite het politieke einde van het stedelijke industriebeleid. Met het besluit om de veemarkt te verplaatsen naar West nam het gemeentebestuur afscheid van de gedachte 's-Hertogenbosch ooit nog eens als belangrijke industriestad te zien groeien. Maar waar eigenlijk niemand in die jaren meer op rekende, gebeurde. Een onderneming toonde belangstelling voor de aankoop van industrieterrein in 's-Hertogenbosch. In de zomer van 1937 ging de raad akkoord met de verkoop van een perceel van 36.000 vierkante meter aan een niet nader genoemde industrie.¹⁷ En toen na lange geheimhouding werd onthuld welke onderneming dat was, betekende dat een regelrechte sensa-



*In de verlatenheid van 'West' vestigde zich eind jaren '30 de eerste grote en vermaarde industrie: Michelin.
Uit: J. Hoeymans, Michelin (zie noot 18).*

tie. Burgemeester Van Lanschot kondigde het zo aan: 'Wat Ford voor Amsterdam is, wordt Michelin voor Den Bosch, wel in het klein, maariedere auto heeft vier wielen'. Michelin, door de politieke ontwikkelingen in 1936 met zijn fabriek te Karlsruhe in de problemen geraakt, had het oog voor een nieuwe vestiging op Den Bosch laten vallen vanwege de uitstekende ligging: 'En Den Bosch, als 'standplaats', omdat deze stad zoo prachtig centraal gelegen is, van alle kanten gemakkelijk langs mooie verkeerswegen te water en te land en per spoor te bereiken, wat voor een vlugge en voordelige verzending van de producten van geweldige betekenis is (...) Het feit dat Michelin zich in Den Bosch vestigt zal zeker andere fabrikanten aanleiding geven overtuigd te worden van de goede ligging dezer stad en doet de verwachting koesteren, dat nu meerderen het voorbeeld van de Fransche ondernemers zullen volgen'. Het leek alsof Michelin een psychologische barrière doorbrak. Eindelijk had dan een buitenstaander - en wat voor een! - de grote troeven van 's-Hertogenbosch ontdekt. Maar ook aan de

hooggestemde verwachtingen van 1938 kwam een snel einde. In 1939 werd begonnen met de bouw van de bandenfabriek. De produktie kwam zelfs op gang, maar de oorlog trok een streep door het hele verhaal. Gelukkig bleef Michelin na de oorlog 's-Hertogenbosch trouw. In 1947 vond de officiële (her)opening van de fabriek plaats.¹⁸

Een nieuwe start

Wat in al die jaren tussen de beide wereldoorlogen niet lukte, voltrok zich in de jaren '50, in de periode van de Wederopbouw, in vliegensvlug tempo. West werd èn industriegebied èn woonwijk. De naoorlogse geschiedenis van West moeten we eigenlijk al laten beginnen in 1934. In dat jaar kwam een nieuw uitbreidingsplan voor 's-Hertogenbosch aan de orde.¹⁹ Dit totaalplan was tot stand gekomen op aandringen van de Inspectie van de Volkshuisvesting, die van oordeel was dat het gemeentebestuur te lang treuzelde met de aanpak van de slechte woonomstandigheden in de stad. De raad was zeer te spreken over het plan

en keurde op 26 september 1934 alle onderdelen goed. Maar gedeputeerde staten van Noord-Brabant oordeelden anders. Zij waren van mening dat het plan niet voldoende waarborgen bood voor een evenwichtige uitbreiding. Er volgde een langdurige discussie tussen college van b&w en gedeputeerde staten. Uiteindelijk besloot de gemeenteraad op 15 juni 1936 de herziening van het uitbreidingsplan op te dragen aan het architectenbureau Granpré-Molière, Verhagen en Kok te Rotterdam. Pas na de oorlog, in 1946, zou het nieuwe uitbreidingsplan van 's-Hertogenbosch definitief door gedeputeerde staten worden vastgesteld. In 1947 verleende de raad een krediet voor het voor woningbouw en industrieterrein aankopen (onteigenen) en ophogen van gronden in het nieuwe 'Plan West'.²⁰ Het zand dat voor de ophoging nodig was kwam uit het Ertveld. Hier ontstond de Ertveldplas. Nieuwe woonwijken (Deuter ten oosten van de Oude Vlijmenscheweg en Boschveld)

en industrieterreinen (De Wolfsdonken) konden nu worden gerealiseerd. Behalve Michelin vonden nu ook andere bekende internationale ondernemingen zoals Remington Rand, de weg naar 's-Hertogenbosch. In 1956 zorgde een tunnel naast het station voor een goede ontsluiting van het gebied. In 1960 was West I voltooid. Direct werd begonnen met de voorbereidingen voor West II, eveneens bestaande uit woonwijken (Kruiskamp en Deuter ten westen van de Oude Vlijmenscheweg) en industriegebieden (Rietvel denweg e.o.), waar ook weer bekende bedrijven als Shell en Heineken zich vestigden in het begin van de jaren '60.

De ontwikkelingen in West zijn nog lang niet voltooid. In de komende jaren zal het gebied ten westen van het station een belangrijke rol spelen in de verdere ontwikkeling van 's-Hertogenbosch als 'kantoorstad'. Het nieuwe station en het kantorencomplex 'La Gare' zullen het gebied zelfs meer dan ooit bij de stad betrekken. ■

1. P.J. van der Heijden, R. van de Laar, e.a., red., 800 Jaar Den Bosch, Bosschenaren en hun nijverheid (Ach lieve tijd, dl. 10; Zwolle/'s-Hertogenbosch, 1983) 240; R. van Lith, Den Bosch en de neergaande fase van de economie tijdens het interbellum (onuitgegeven doctoraalscriptie; Nijmegen, 1988) 33; H.F.J.M. van den Eerenbeemt en L.P.L. Pirenne, 'De industriële ontwikkeling 1850-1875', in: H.F.J.M. van den Eerenbeemt en L.P.L. Pirenne, 's-Hertogenbosch op de drempel van een nieuwe tijd. Aspecten van het economisch en sociaal leven na 1850 (Nijmegen, 1960) 111.
2. Gemeenteverslagen, 1851-1870; zie ook de voorbeelden in Van den Eerenbeemt, 'De industriële ontwikkeling', 14-29.
3. H.A.M. Boekraad, 'Enkele aspecten van de industrie, 1875-1914', in: Van den Eerenbeemt, 's-Hertogenbosch, 143.
4. Van den Eerenbeemt, 'De industriële ontwikkeling', 28-29.
5. Van Lith, Den Bosch en de neergaande fase, 34.
6. Zie het artikel over Grasso in dit tijdschrift door H. Boekwijt.
7. Wim van Bergen, 'Honderd jaar Bossche stadsuitbreidingen', in: Wim van Bergen, Hans Broess, e.a., red., Bossche stadsuitbreidingen 1880-1980 (Den Bosch, 1981) 18.
8. Raadsnotulen van 4 augustus 1913, nr. 3.
9. Uitbreidingsplan der gemeente, bijlage bij de raadsnotulen 1914, nr. 126; Raadsnotulen van 26 november 1914, nr. 2.
10. Raadsnotulen van 29 januari, 3 mei en 11 oktober 1917.
11. 'De Stadsuitbreidingsplannen', d.d. 23 maart 1918.
12. Van Lith, Den Bosch en de neergaande fase, 48-59.
13. De uitbreiding, 15-17.
14. Raadsnotulen van 4 juni 1923 en 8 oktober 1926.
15. Jos van der Vaart, 'Groot-Deuter - het uitbreidingsplan West II. Historische analyse', Boschboombladeren 36 (1987) 8.
16. Raadsrubrieken van 23 mei 1929; bijlage bij de raadsnotulen 1929, nr. 44.
17. Bijlagen bij de raadsnotulen 1937, nr. 85.
18. Hoeymans, red., Michelin. Vanaf 1937 in 's-Hertogenbosch ('s-Hertogenbosch, 1985).
19. Voor een beschrijving van de na-oorlogse planologische ontwikkelingen, zie: Van der Vaart, 'Groot-Deuter', 8-18; Van Bergen, Bossche stadsuitbreidingen, 32-42.
20. Raadsnotulen van 10 april 1947; bijlagen bij de raadsnotulen 1947, nr. 44.