

DE WEDEROPBOUW VAN 'S-HERTOGENBOSCH

Herstel van de oorlogsschade in de Bossche binnenstad

H. Willems

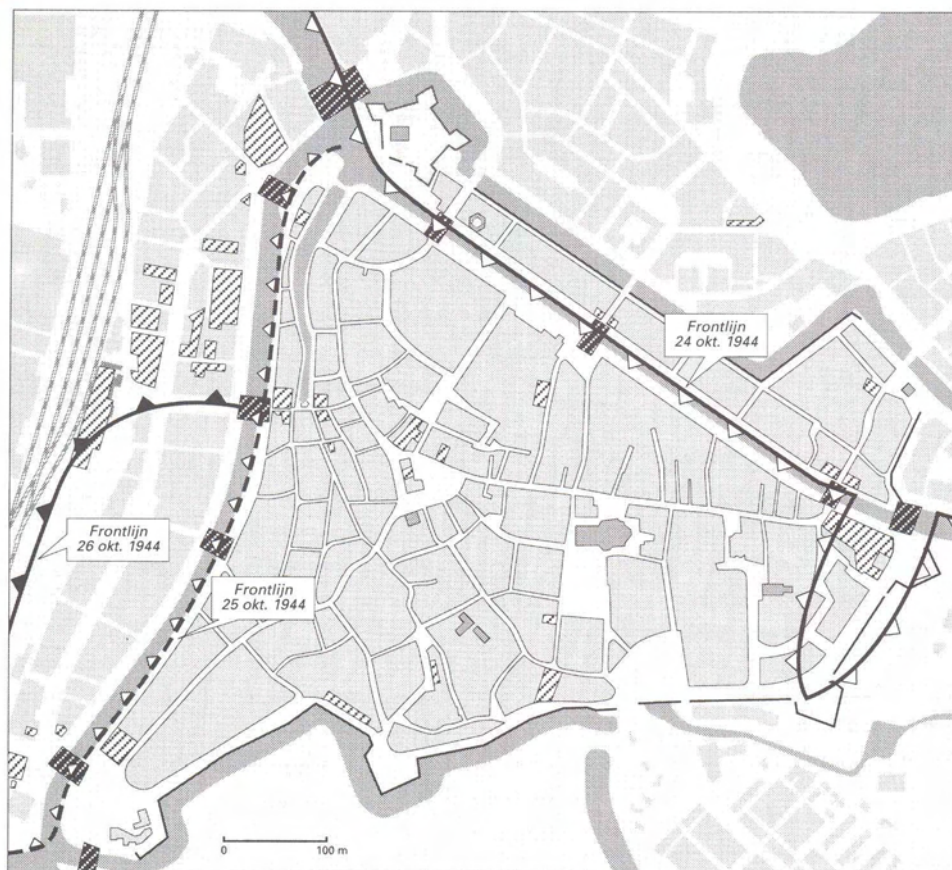
Zoals in het voorgaande artikel over bouwsporen uit de oorlog al werd opgemerkt, zijn de frontlijnen uit oktober 1944 in het huidige stadsbeeld te herkennen aan de architectuur van de Wederopbouw. In dit artikel gaat H. Willems, verbonden aan de Bouwhistorische en Archeologische Dienst van de gemeente 's-Hertogenbosch, nader in op de plannen en bouwactiviteiten die direct na de oorlog werden gelanceerd en uitgevoerd. Vele gedeelten van het huidige 's-Hertogenbosch werden geboren in de puinhopen van 1944.

De strijd

Medio 1944, met de invasie in Normandië, begon ook onder de Bosschenaren de hoop te leven dat het niet lang meer zou duren voordat zij bevrijd zouden zijn. Toch zou er nog vijf maanden overheen gaan voordat het zover was. De inleidende schermutselingen in de vorm van artillerievuur begonnen eind september. De daadwerkelijke aanval werd op 22 oktober ingezet. Tijdens de zes daaropvolgende dagen kregen stad en inwoners het zwaar te verduren. Een kleine 100.000 granaten werden op de stad afge-

vuurd en er vonden felle straatgevechten plaats, waarbij de infanterie ondersteund werd door tanks en vlammenwerpers. De aanval op 's-Hertogenbosch werd vanuit Rosmalen gelanceerd. De oostelijke buitenwijken, de Vliert, de Graafsche wijk en de Bosschepad vielen zonder al te veel problemen in geallieerde handen. De verovering van de rest van de stad zou meer moeite kosten.

Het eerste grote obstakel was de Zuid-Willemsvaart. De poging van de geallieerden om de Diezebrug in een snelle actie in handen te krijgen, was, na aanvankelijk succes, mislukt. Duitse troepen kozen de Zuid-Willemsvaart vervolgens als verdedigingszone en bliezen alle bruggen over het kanaal op. Bij Sluis 0 waren de oostelijke sluisdeuren echter intact gebleven. Boven op die deuren lag een looppad welk de beide oevers verbond. De geallieerden besloten een rookgordijn te leggen waarna de infanterie met een snelle actie zou trachten de overzijde te bereiken. Hierbij zouden naast mitrailleurs en kanonnen ook de 'Crocodiles' worden ingezet. Deze vlammenwerper-tanks namen de huizen aan de overzijde van de Zuid-Willemsvaart letterlijk onder vuur. Op deze wijze wisten de geallieerden zonder al te veel



afb. 1 Huidige situatie van de binnenstad met daarop aangegeven de frontlijnen in september 1944 en de oorlogsschade (Kaart: G.P. van de Ven, KU Nijmegen, naar gegevens van de schrijver)

problemen de overkant te bereiken. Van de huizen die bestookt waren, was echter niet veel meer over.

Op afbeelding 1 is het verloop van de frontlijnen per dag aangegeven waarbij de relatie tussen schade en front duidelijk wordt.

Nadat de geallieerden zich aan de overzijde van het kanaal genesteld hadden en steeds meer versterkingen over de inderhaast aangelegde baileybrug aangevoerd werden, trokken de Duitse troepen zich terug. In eer-

ste instantie wilden zij nog een verdedigingslinie dwars door de stad inrichten. Gedacht werd aan de lijn Verwersstraat - Markt - Orthenstraat. Al snel kwamen ze tot de overtuiging dat dit geen haalbare kaart was en trokken zij zich verder terug tot over de rivier de Dommel. Hierdoor viel de schade aangebracht aan het centrum van de stad nogal mee: maar een aantal panden op de Markt zoals café-restaurant Lohengrin en het Paleis van Justitie aan de Spinhuiswal liepen zware schade op.

De volgende dag trachtten de geallieerden een bruggehoofd te vestigen over de Dommel. Zware gevechten braken uit rond de Stationsbrug en de Willemsbrug. Hele woonblokken in de wijk het Zand gingen hierbij in vlammen op. Ook het station moest er aan geloven. Op vrijdag 27 oktober probeerden de Duitse troepen nog één keer een vuist te maken door een tegenaanval te lanceren. De overmacht van de geallieerden was echter te groot en uiteindelijk verlieten de laatste Duitse eenheden de stad. In de daaropvolgende dagen werden de polders ten westen van de stad gezuiverd tot aan de Maas. Daar werd het offensief van de geallieerden tot staan gebracht. Dit had mede tot gevolg dat 's-Hertogenbosch, alhoewel

bevrijd van de Duitse bezetter, nog steeds in het frontgebied lag. Regelmatig werd de stad bestookt door de Duitse artillerie.¹

Woningnood

Na de eerste vreugde van de bevrijding kwam voor de Bosschenaren al snel de ont-nuchtering. Naast al het menselijke leed, 151 inwoners hadden het leven gelaten, werd de stad met allerlei problemen gecon-fronteerd. Grote delen van de stad waren zwaar beschadigd. Water- en electriciteits-voorzieningen moesten hersteld worden, ontheemden opgevangen, de voedselvoor-ziening geregeld en een dreigende epidemie het hoofd geboden.²

Daarnaast kreeg de stad nog te maken met de aanvoer van materiaal en (zwaar) mate-rieel voor de geallieerde oorlogsmachine. Deze transporten vormden vooral voor het wegennet van de stad een zware belasting. De bestrating van menige weg en menig plein werd door de geallieerde transporten stuk gereden.

Het verschaffen van woonruimte was één van de eerste zaken die geregeld dienden te wor-den. Volgens officiële cijfers waren circa 722

panden verwoest, 1057 zwaar bescha-digd, 7570 licht be-schadigd terwijl 1349 panden uitsluitend glasschade hadden opgelopen.



afb.2 Schade in de Visstraat tussen de Karrenstraat en de Kruisstraat (Foto: Stadsarchief 's-Hertogenbosch, Historisch-Topografische Atlas, stamboeknr. 21913)

De vraag die men zich kan stellen is of deze getallen niet enigszins gechargeerd waren. Na de oorlog was een groot tekort aan geld en middelen te verwachten. Het is goed mogelijk dat de cijfers enigszins aangedikt zijn in de hoop meer middelen toegewezen te krijgen. Met name het getal van bijna 1.800 panden die verwoest of zwaar beschadigd zouden zijn, lijkt nogal hoog.

Op 1 januari 1945 herbergde de stad ongeveer 9.000 interne en 1.500 externe evacués. Het gemeentelijk 'Evacuatiebureau' moest hier de eerste nood lenigen. De oplossing werd in eerste instantie vooral gezocht door toepassing van inwoning, dat wil zeggen dat een gezin bij een ander gezin in huis werd ondergebracht. Werd woonruimte niet vrijwillig afgestaan, dan kon de overheid overgaan tot vordering van de ruimte. In de loop van 1945 wist het 'Evacuatiebureau' aan 3.197 personen betere huisvesting te verstrekken en regelde zij het vertrek van 900 externe evacués naar hun oorspronke-

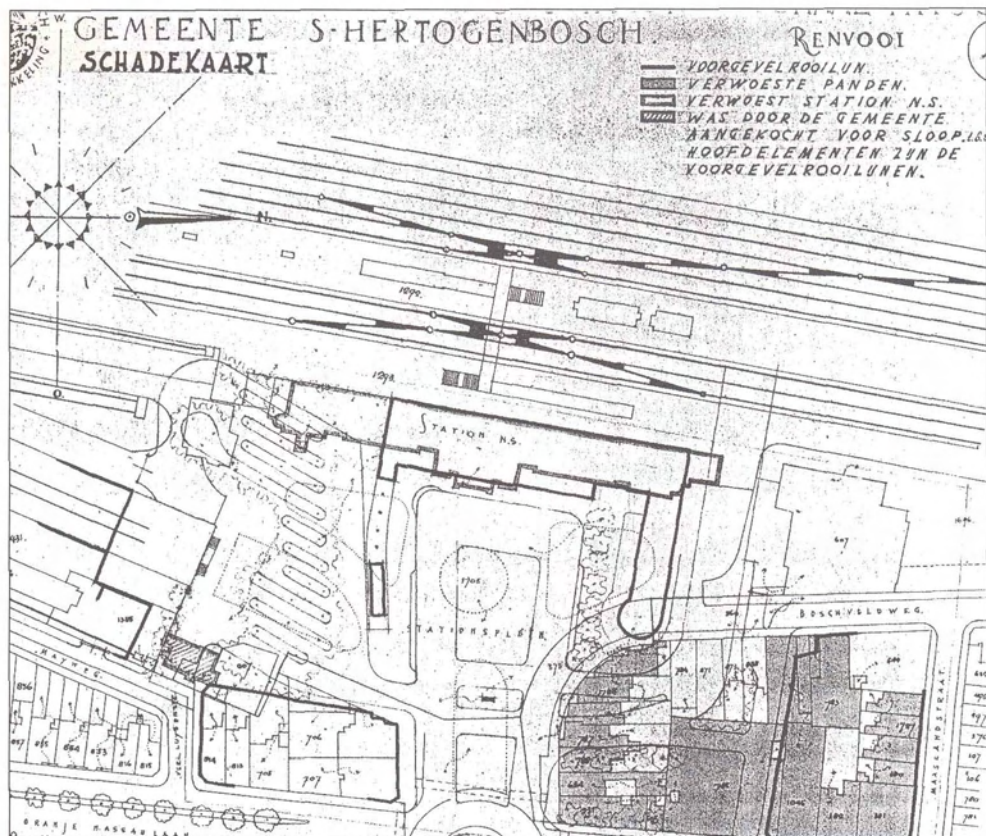
lijke woonplaats, met name naar de dorpen Berlicum en Nuland. Daarnaast moest zij ook nog 45.723 repatrianten voor enkele dagen tot enkele maanden opvangen en verzorgen.³

De herstelwerkzaamheden aan huizen, bruggen en wegen kwamen maar traag op gang. Het grootste probleem vormde het gebrek aan bouw materiaal. De steenkoolwinning was nagenoeg tot staan gebracht met als gevolg dat de productie van bakstenen en cement stagneerde. Ook aan hout was er groot gebrek. Met als gevolg dat de prijzen de pan uitrezen en men steeds vaker genoegen moest nemen met inferieur materiaal. Met herstellingen alleen redde men het natuurlijk niet, er moest voor vervangende woonruimte gezorgd worden. Zo besloot de Rijksoverheid in 1945 duizenden noodwoningen uit de grond te stampen. In 's-Hertogenbosch werden er in totaal 506 gebouwd. Deze woningen werden in eerste instantie gedacht 10 jaar te bestaan. Echter een deel werd omgebouwd en is tot op de dag van vandaag nog in gebruik zoals bijvoorbeeld langs de Pelssingel en de Ophoviuslaan.⁴

afb.3 Schade in Lombok

(Foto: Stadsarchief 's-Hertogenbosch, Historisch-Topografische Atlas, stamboeknr. 3707)





afb.4 Schadekaart omgeving station. In grijs is de oorlogsschade aangegeven. De zware lijnen zijn de voorgestelde nieuwe rooilijnen, naar ontwerp van P. van Kessel, hoofd Stadsontwikkeling, november 1947 (Tekening Archief Dienst Gemeentewerken).

In 1946 kwam er mondjesmaat verbetering in het aanbod van bouwmaterialen en werd begonnen met de bouw van 'normale' permanente woningen. Het Rijk hield ook hier een stevige vinger in de pap. Vanwege gebrek aan geld en materialen hanteerde de regering een quotum-systeem, dat wil zeggen dat het aantal woningen dat een gemeente per jaar mocht stichten aan een maximum gebonden was. Ook het aantal

kubieke meters inhoud van de te bouwen woning werd aan een maximum gekoppeld. De woningbouwvereniging Mgr. Prinsen was de eerste die in 1946 een aanvraag indiende voor het bouwen van woningen. Zij wilde 90 woningen stichten nabij de Cyprusstraat. Hiermee was gelijk de koek op: het quotum voor 's-Hertogenbosch was gesteld op 90 woningen. Er kwamen dat jaar nog wel meer aanvragen binnen, maar deze moesten worden doorgeschoven naar het jaar daarop.⁵ Overigens, met de opleving van de woningbouw in Nederland ontstond er een volgend probleem: een tekort aan geschoolde arbeiders. Dit tekort werd op den duur zo groot dat men in 's-Hertogenbosch zelfs gevan-

genomen NSB-ers en SS-ers in te zetten bij de woningbouw.⁶

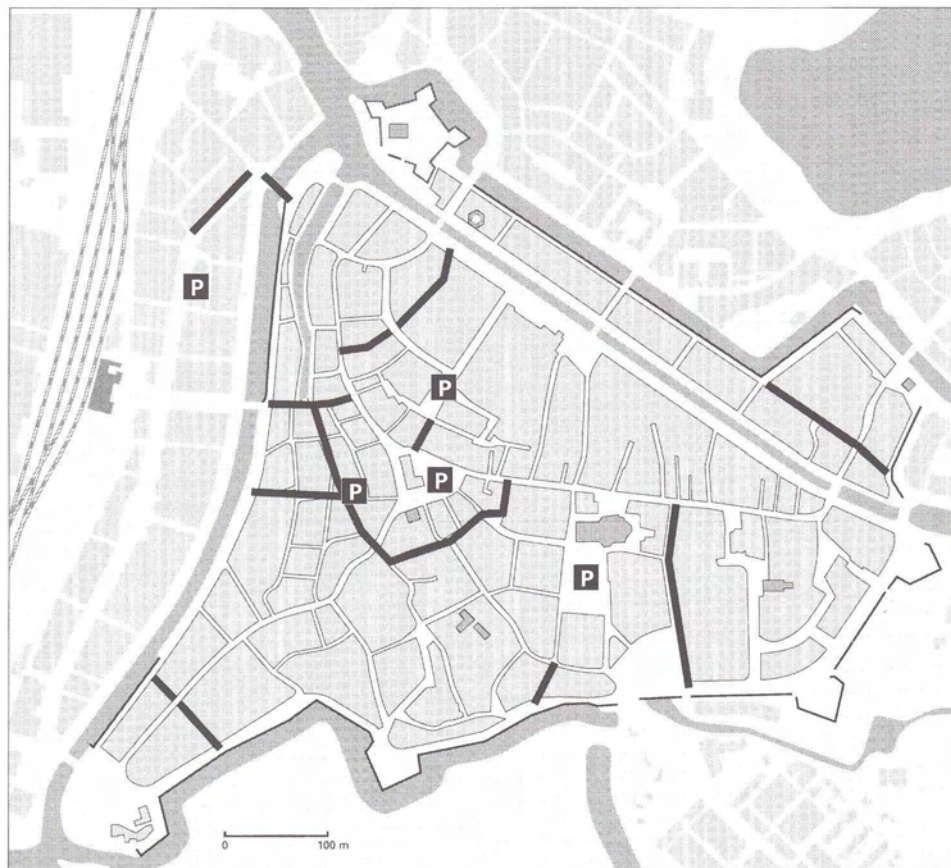
Wederopbouwplan 1946

Nu de zaak toch in puin lag, nam de gemeente haar kans waar om enkele oude ideeën en plannen te verwezenlijken. In

1946 presenteerde P. van Kessel, hoofd van de afdeling Stadsontwikkeling, het 'Wederopbouwplan 1946'. In zijn toelichting werd duidelijk dat dit meer omvatte dan alleen herstel van de oorlogsschade: 'Zoals uit het

afb.5 Kaart van de binnenstad met daarop aangegeven de sanerings- en verkeersplannen

(Kaart: G.P. van de Ven, KU Nijmegen)



bouwblok binnen stadswal



water



geplande verkeersdoorbraak



bouwblok buiten stadswal



karakteristiek gebouw



gepland parkeerterrein



vestingmuur

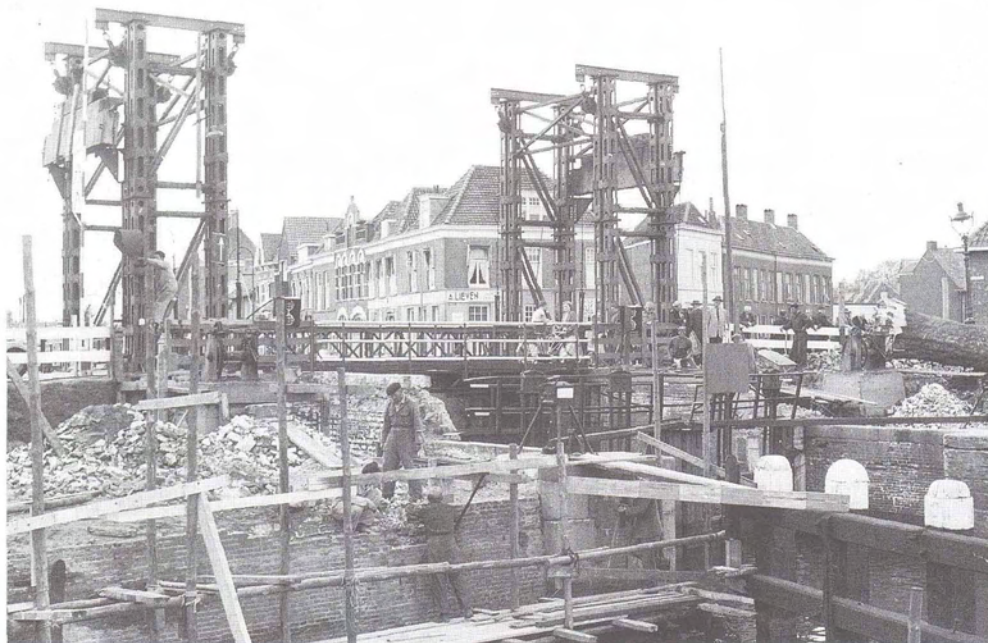
plan zal blijken, is van deze gelegenheid gebruik gemaakt om in deze gebieden tevens die wijzigingen en verbeteringen aan te brengen, welke in verband met een behoorlijke bebouwing en sanering, alsmede in verband met aanpassing aan moderne verkeerseisen, worden nodig geoordeeld.⁷

In dit rapport worden zeven stadsdelen besproken die in meerdere of mindere mate door het oorlogsgeweld waren getroffen. Die wederopbouwgebieden waren: Stationsplein e.o., Emmaplein e.o., Visstraat e.o., Sluis 0 e.o., Lombok e.o., Volderstraat en Brugplein e.o. Later zou ook de Brede Haven als wederopbouwgebied beschouwd worden.⁸

afb.6 Sluis 0, herbouw sluishoofden op 11 augustus 1957. Op de achtergrond de tijdelijke bailey-hefbrug (Foto: Stadsarchief 's-Hertogenbosch, Historisch-Topografische Atlas, stamboeknr. 13163)

Het Wederopbouwplan bleef zoals gezegd niet beperkt tot herbouw en herinrichting van gebieden met oorlogsschade. Ook saneringsplannen betreffende de 'Tolbrug' en de 'Zusters van Orthenpoort', die in de oorlogsjaren in de la waren verdwenen, werden weer tevoorschijn gehaald. Op deze wijze poogde de gemeente in een klap van het aloude probleem van de krotvorming in de binnenstad verlost te worden.

Gelijktijdig met het opruimen van de krotwoningen wilde men een aantal grote doorbraken forceren. Gedacht werd aan de aanleg van een systeem van verbindingswegen in het Vughterdijkkwartier, het Uilenburgkwartier en het Hinthamerstraatkwartier. Hiermee zou het probleem van de toeneemende verkeersstromen in goede banen geleid moeten worden. Het imago van de binnenstad wilde men verder opvijzelen door langs deze nieuwe autoroute de bouw van winkels te bevorderen waardoor er een



tweede winkelcircuit, op enige afstand van de Markt, zou ontstaan.

In het verlengde hiervan moet de aanleg van verschillende parkeerterreinen gezien worden.

Ook wenste de gemeenteraad het culturele leven van de Brabantse hoofdstad een krachtige impuls te geven. Het Tolbrugkwartier wilde men na sanering niet alleen als woongebied inrichten. Gesproken werd over het stichten van een stadsgehoorzaal aldaar, een muziekconservatorium, een bibliotheek, een toneelschool, en zelfs over de bouw van een filmstudio. Dit alles diende gecompleteerd te worden 'met een goede verblijfsinrichting voor kunstenaars, waar een hoogstaand kunstmilieu kan bloeien, waar beeldhouwers, schilders, glazeniers, kunstnaaldwerkers, boekbinders, edelsmeden e.d. hun ateliers kunnen vestigen.'⁹

Uitbreidingsplannen

Dit Wederopbouwplan voor de binnenstad was een heel ambitieus voorstel. Men was zich er terdege van bewust dat dit niet een, twee, drie gerealiseerd kon worden. Alleen al de onderhandelingen nodig om gronden en opstallen te onteigenen, zouden jaren in beslag nemen. En dan moest er nog aan zo'n 3.000 mensen uit de binnenstad vervangende woonruimte ter beschikking gesteld worden. Dat zouden in totaal zo'n 600 woningen extra zijn.

Terwijl men begin 1947 nog steeds te kampen had met een tekort van 2.500 woningen ten gevolge van achterstand, oorlogsverwoesting en onbewoonbaar-verklaring. In 1947 werd het quotum wel verhoogd tot 687 woningen, maar dat was in feite een druppel op een gloeiende plaat. Zeker nu duidelijk werd dat steeds meer jonge paren hun uitgestelde huwelijk lieten voltrekken en mede als gevolg daarvan het geboortever-

schot flink toenam. Waarmee de vraag naar woonruimte weer groter werd.¹⁰

Voor de bouw van al die woningen dienden natuurlijk ook geschikte locaties voorhanden te zijn. Voor 's-Hertogenbosch leverde dit altijd extra inspanningen en kosten op, aangezien de terreinen rondom de stad, die hiervoor in aanmerking kwamen, eerst vele meters opgehoogd moesten worden voordat zij voor bebouwing geschikt waren.

Nu was vóór de oorlog al het een en ander op papier gezet en ook tijdens de oorlog had men niet stil gezeten. Het werd nu zaak knopen door te hakken, hetgeen de toenmalige burgemeester Loeff wel toevertrouwd was, en de ophoging van de beoogde terreinen ter hand te nemen. Dit resulteerde in het ontstaan van de wijken 'West', voornamelijk bedoeld voor de vestiging van industrie, en 'Zuid' bedoeld als 'een goed verzorgde woonwijk (...), bestemd voor arbeiders, middenstanders en beter gesitueerden.'¹¹

Op afbeelding 5 is te zien dat met beide stadsuitbreidingen in het Wederopbouwplan 1946 rekening is gehouden. Zo wilde men de Visstraat, die voor een deel in puin lag, aan één zijde verbreden om de afwikkeling van de toekomstige verkeersstromen van en naar het centrum in goede banen te leiden. Het plan om 'West' via een tunnel onder het station met het centrum te verbinden bestond toen al. Het volledig terugleggen van de rooilijn in de Visstraat is nooit gerealiseerd. Het laatste huizenblok grenzend aan de Hooge Steenweg heeft zijn oude vorm behouden.

Hetzelfde werd beoogd met de verbreding van de Clarastraat en de Louwse Poort die met de in het verlengde liggende Papenhulst en Nachtegaalstraat een hoofdverbindingsweg met 'Zuid' dienden te vormen. De huizen aan de Clarastraat en de Louwse

Poort werden in de loop der jaren inderdaad door de gemeente aangekocht, gesloopt of raakten in verval. Voor de aanleg van een ringweg rondom de Markt met daaraan gelegen parkeerterreinen werden huizen aangekocht en gesloopt in o.a. de Minderbroedersstraat, de Marktstraat en het Uilenburgstraatje. De aanleg van nieuwe woonwijken en industriegebieden heeft de aanpak van de binnenstad vertraagd. Uiteindelijk zijn de ideeën zoals gepresenteerd in

het Wederopbouwplan 1946 maar gedeeltelijk gerealiseerd. Het herstel van de oorlogsschade werd pas in de jaren zestig voltooid. De saneringsplannen zijn slechts gedeeltelijk uitgevoerd. De geplande doorbraken ten behoeve van het autoverkeer bleven grotendeels achterwege. De temporisering van de wederopbouw van de binnenstad heeft uiteindelijk niet tot extra schade aan het stadsbeeld en de oude bebouwing geleid. ■

Noten

1. L. van Gent, October 1944, Den Bosch bevochten en bevrijd, (Zwolle, 1989); De bevrijding van 's-Hertogenbosch, Oktober 1944 ('s-Hertogenbosch 1969) uitgave: de Boschboom.
2. De Duitsers hadden bij de verdediging van de stad de stuw in de Dommel bij de Vugtheruitgang vernield waardoor de Binnendieze drooggevallen was. Vooral van geallieerde zijde was men bang dat hierdoor besmettelijke ziekten zouden uitbreken. Archief Gemeentewerken 1923-1953. Doos III, Doss. 19, 3 dec. 1945, Herstel van oorlogsschade aan Vugtherbrug.
3. Stadsarchief 's-Hertogenbosch (GAHt), Notulen tijdelijke Gemeenteraad 's-Hertogenbosch, 30 jan. 1946, Nieuwjaarsrede Burgemeester H.J.M. Loeff, pp. 7, 8, 10.
4. GAHt: Archief Gemeentewerken 1923-1953. Doos III, Doss. 19, 26 nov. 1945, Directeur Gemeentewerken aan Burgemeester; Secretarie Archief. Doos 1183 (code -1.778.534) Overige bescheiden I. Overzicht gebouwde noodwoningen; Notulen Gemeenteraad, 25 juli 1947, pp. 301-302.
5. GAHt: Gemeenteraad 1946, Bijlage 43; Notulen Gemeenteraad, 17 juli 1946, pp. 81-82.
6. GAHt: Notulen Gemeenteraad, 22 juni 1947, pp. 290-295.
7. GAHt: Gemeenteraad 1946, Bijlage 45.
8. GAHt: Gemeenteraad 1946, Bijlage 45; Gemeenteraad 1947, Bijlage 67; Notulen Gemeenteraad, 4 juni 1947, p. 267.
9. GAHt: Notulen Gemeenteraad, 19 juli 1946, pp. 205-208, 213-217.
10. GAHt: Notulen Gemeenteraad, 19 juli 1946, p. 207; Gemeenteraad 1947, Bijlage 11; Notulen Gemeenteraad, 4 juni 1947, pp. 265-267.
11. GAHt: Gemeenteraad 1948, Bijlage 92.