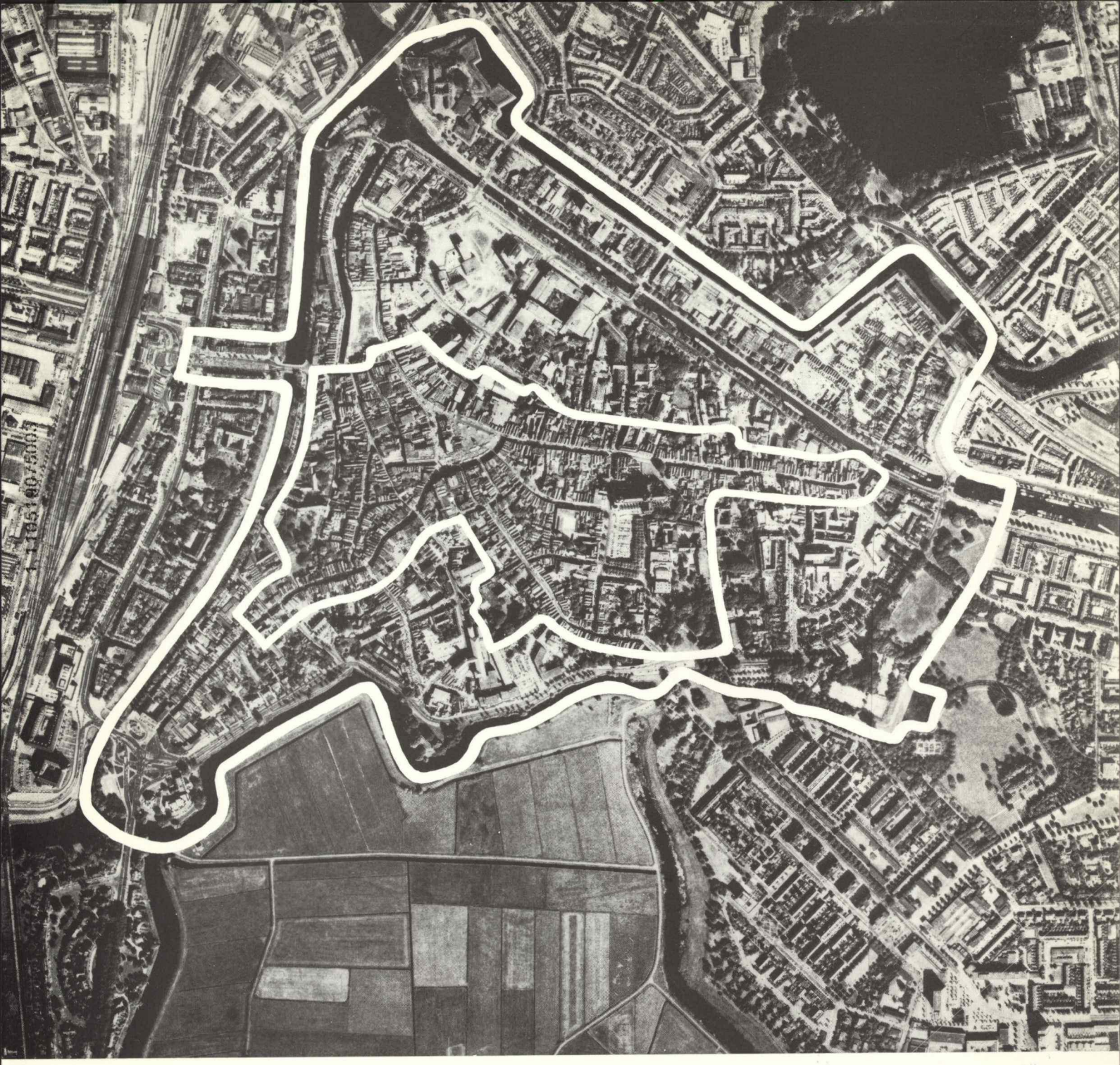


ID 1635
C. 2
23-01-91

stadsgezicht s'-Hertogenbosch

1.110519075004

BESCHERMDE STADS- EN DORPSGEZICHTEN EX ARTIKEL 20

VAN DE MONUMENTENWET

'S-HERTOGENBOSCH, gemeente 's-Hertogenbosch

Toelichting op het voorstel tot uitbreiding van
het beschermde stadsgezicht 's-Hertogenbosch.

Het te beschermen stadsgezicht omvat het op bijgevoegde kaart (Rijksdienst voor de Monumentenzorg, tekening nr. 119I) door een stippellijn omgrensde gebied.

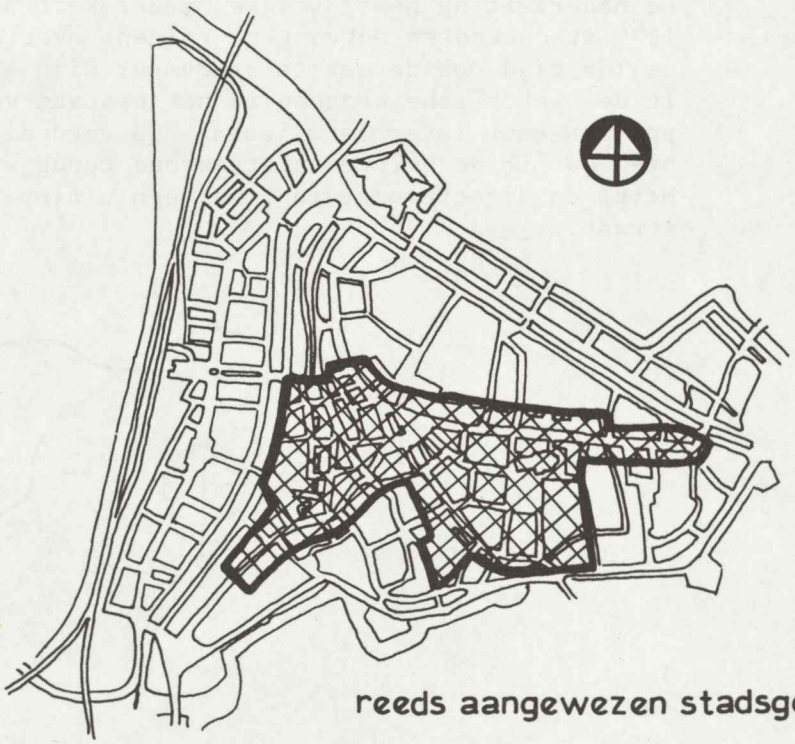
RDMZ januari 1985

1.110519075005

INLEIDING

De nederzetting 's-Hertogenbosch is ontstaan aan het einde van de 12e eeuw, nabij de plaats waar de Dommel en de Aa samenvloeien tot de Dieze, die even noordelijker in de Maas uitmondt. De op initiatief van de Hertog van Brabant gestichtte nederzetting maakte in de 13e, 14e en 15e eeuw een bijzonder voorspoedige ontwikkeling door. Aan het begin van de 16e eeuw had het stedelijke gebied de omvang bereikt die de stad tot ver in de 19e eeuw zou behouden.
Aan de noord- en zuidrand van de stad was in de 19e eeuw nog zo veel ruimte aanwezig, dat nieuwe ontwikkelingen, zoals de aanleg van de Zuid Willemsvaart en de bouw van grootschalige religieuze instellingen konden plaatsvinden zonder het middeleeuwse stratenplan in belangrijke mate te verstoren. Na de ontmanteling van de vesting vindt een eerste stadsuitbreiding plaats aan de westzijde van de stad, in samenhang met het daar aanwezige spoorwegstation.

Binnen de vesting beperkten de ontwikkelingen zich in hoofdzaak tot een verdere verdichting op basis van de aanwezige structuur. Eerst bij enkele recente ontwikkelingen is het oorspronkelijke verkavelingspatroon deels verdwenen. Deze aantasting heeft zich echter voornamelijk tot twee gebieden weten te beperken. Voor het overige kan gesteld worden dat de gehele historische stad binnen de vm. vestingwerken en met inbegrip van een gedeelte van de 19e eeuwse stadsuitleg naar het station, zowel de stedebouwkundige structuur als de nog aanwezige historische bebouwing van zodanige waarde zijn, dat een aanwijzing als beschermd stadsgezicht ex artikel 20 van de Monumentenwet gerechtvaardigd is.

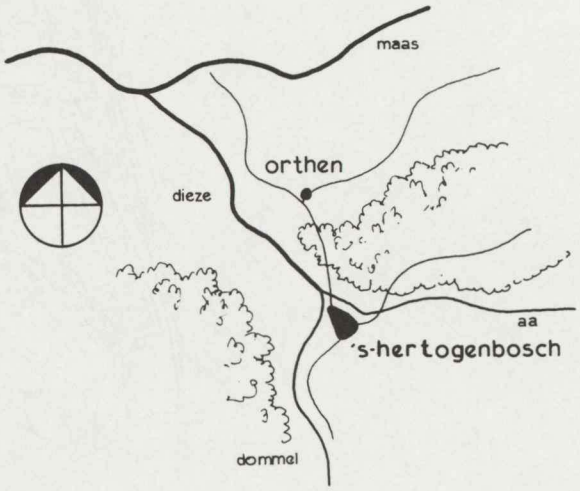


reeds aangewezen stadsgezicht

Een gedeelte van de binnenstad is reeds op 21 december 1972 als beschermd stadsgezicht aangewezen. Naar de huidige inzichten doet de omgrenzing van het reeds aangewezen stadsdeel echter geen recht aan de in een ruimer gebied aanwezige en ook als zodanig herkenbare cultuur-historische waarden. De grens is meer bepaald door de monumentale waarde van de stadsbebouwing dan door de historisch-stedebouwkundige waarden, waardoor een samenhangend, op behoud van historische kwaliteiten gebaseerd stedebouwkundig beleid met betrekking tot de binnenstad wordt bemoeilijkt. Dat is de reden waarom thans wordt voorgesteld het beschermde stadsgezicht 's-Hertogenbosch uit te breiden tot de gehele binnenstad, met inbegrip van de Stationsweg.

DE HISTORISCHE ONTWIKKELING

's-Hertogenbosch is ontstaan in 1185 toen de Hertog van Brabant een nederzetting stichtte nabij de samenloop van de Dommel en de Aa. De nederzetting was, mede gezien zijn ligging op een smalle stroomrug langs de Aa ten zuiden van de Maas en in de nabijheid van water- en landverbindingen naar het zuiden, bedoeld als noordelijke post in het hertogdom Brabant. De nederzetting dankt zijn naam waarschijnlijk aan de ligging in een aldaar aanwezig bos, dat aan de hertog toebehoorde. Een eind 12e eeuwse vermelding spreekt van "nova civitas apud silva" (nieuwe stad in of bij het bos). Omtreeks 1300 komt de nederlandse vorm van de plaatsnaam voor het eerst voor.
In de eerste bewoningsfase is 's-Hertogenbosch georiënteerd geweest op het nabijgelegen dorp Orthen, waar de parochiekerk voor de nieuwe nederzetting en waarschijnlijk een marktplaats aanwezig waren.
De nederzetting heeft vrijwel zeker kort na de stichting, in 1194 stadsrechten ontvangen. Volgens overlevering zou in diezelfde tijd ook de eerste stadsmuur zijn gebouwd.
In de historische bronnen is het bestaan van een ommuring echter pas een eeuw later aanwijsbaar. De verdediging omvatte een gebied dat in de huidige plattegrond teruggevonden wordt in de Markt en directe omgeving, met een uitloper langs de Orthenstraat.



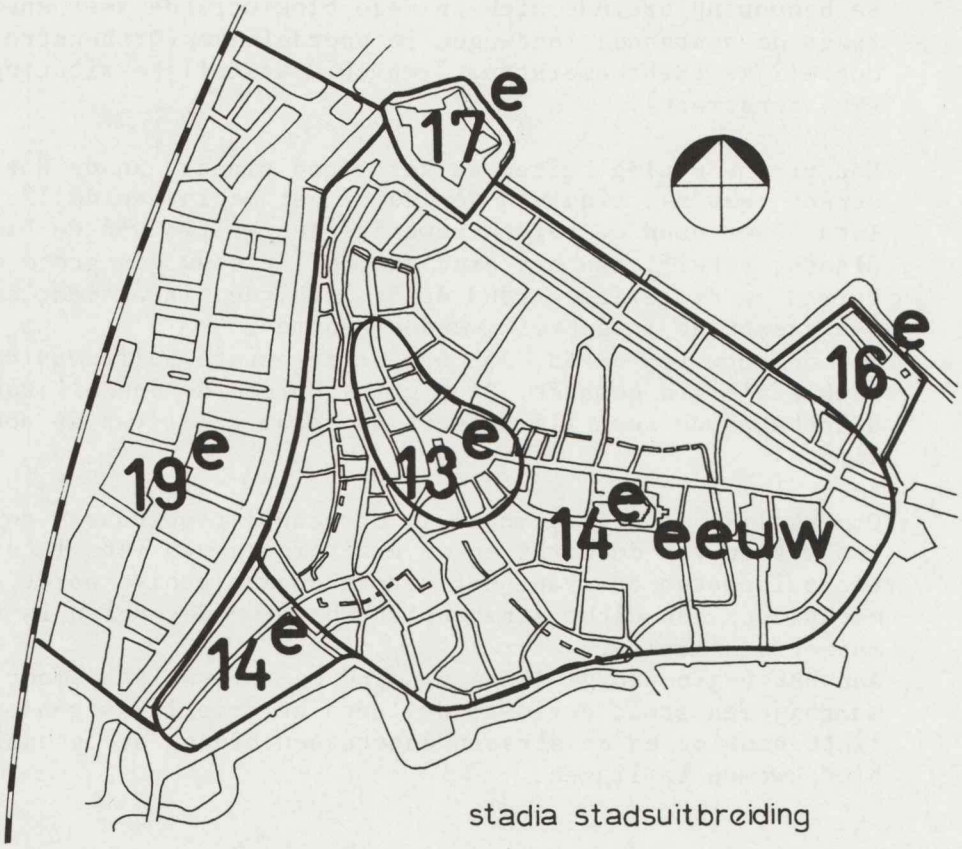
In de 13e en de 14e eeuw maakte de stad een snelle groei door, dankzij de opbloei van handel en nijverheid. De in die periode betrekkelijk grote politieke stabiliteit in Brabant maakte een voorspoedige ontwikkeling mogelijk, die gestimuleerd werd met tal van privileges, zoals tolvrijheden op de Rijn, in Gelre en in Holland.
Gedurende de eerste eeuwen was vooral de handel over grotere afstand van belang. Via de Maas onderhield de stad handelscontacten met bijvoorbeeld Holland, Vlaanderen, Rijnland en Scandinavië. 's-Hertogenbosch vormde de overslagplaats van watertransport op landtransport en was als zodanig de Maashaven voor het gehele gewest. Tevens had de stad een belangrijke functie als markt- en verzorgingscentrum voor het omringende platteland. Wat de eigen nijverheid van de stad betrof, lag het zwaartpunt op de vervaardiging en bewerking van metaalwaren, leer en laken.
De bebouwing breidde zich in deze bloeiperiode zeer snel uit langs de bestaande landwegen in noordelijke (Orthenstraat), oostelijke (Hinthamerstraat) en zuid-westelijke richting (Vughterstraat).

Een vroege uitleg buiten de kern vond plaats aan de Postelstraat, aan het eind van de 12e of het begin van de 13e eeuw. Iets later vond de eerste bewoning ten westen van de Dieze plaats, terwijl aan het eind van de 13e eeuw een grote expansie optrad en de gebieden rond de St. Jan, de Clarastraat en de Beurdsestraat in gebruik werden genomen.
Met de bouw van de St. Jan was in de eerste helft van de 13e eeuw een begin gemaakt. De ligging buiten de dan blijkbaar dichtbebouwde kern illustreert de forse groei van de nederzetting.

Opmerkelijk is het verschil in stratenpatroon tussen de aanleg ten westen van de Markt en de uitbreiding van iets latere datum ten zuidoosten daarvan. Het eerstgenoemde gebied wordt gekenmerkt door een dicht stratenplan, het tweede gebied is veel ruimer van aanleg.
Aan het begin van de 14e eeuw werd een nieuwe stadsmuur gebouwd, waarbij een groot deel van de langs de drie landwegen ontstane lintbebouwing en de straten daartussen binnen het stedelijke gebied kwamen te liggen.

1.110519075006

De vergroting van de stad is voor noord-nederlandse begrippen van een unieke omvang geweest. In Brabant vond een dergelijke omvangrijke uitbreiding in die periode ook toe in Leuven en Brussel plaats.
Kort daarna vond nog een kleine uitbreiding plaats: het Vughtereind (voor 1399). Het Hinthamereind werd in het begin van de 16e eeuw aan het stadsgebied toegevoegd.

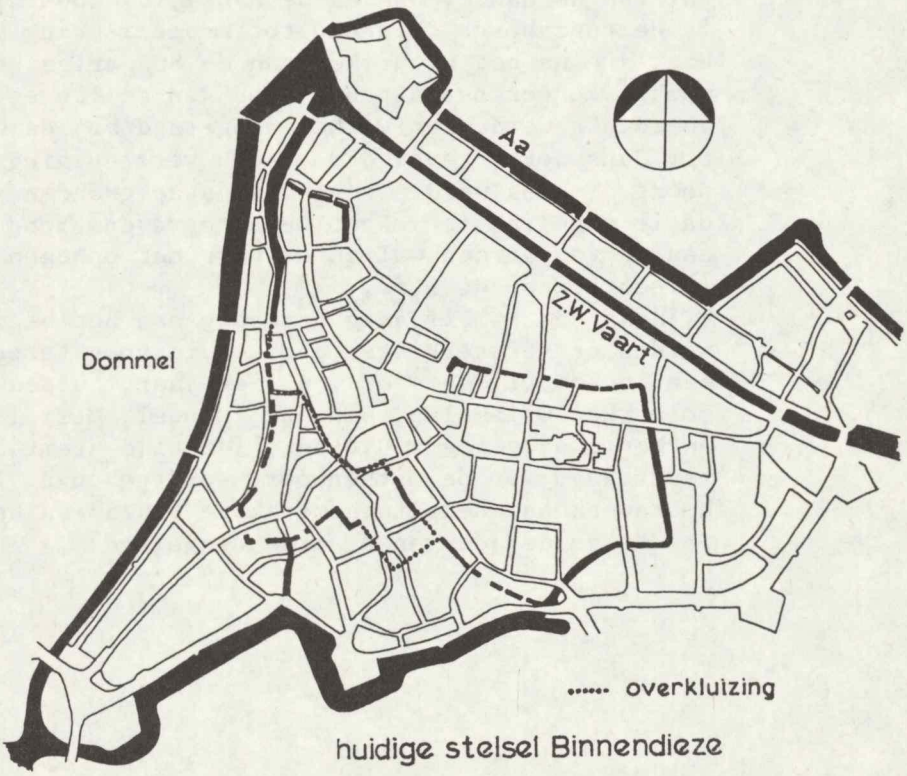


stadia stadsuitbreiding

1.110519075007

De Dommel en de Aa lijken in het handelsverkeer aanvankelijk een ondergeschikte rol te hebben gespeeld, aangezien de stedelijke bebouwing op de landwegen is gericht en niet op het water. De ligging en de naam van de Tolbrugstraat doen vermoeden dat de Aa aanvankelijk wel voor de scheepvaart benut is. De bij opgravingen gevonden restanten van een brede waterpoort bevestigen dit. De plattegrond van Johan Bleau uit 1649 laat hier een waterpoort en een kade aan één zijde van het water zien. Verder stroomopwaarts werd deze rivier echter evenals de Dommel en de meeste vertakkingen van de Dieze binnen de stad, zo goed als onbevaarbaar, vooral na verbetering van de waterbeheersing in het achterland in de 14e eeuw.

In de loop der tijd is het stelsel van de Binnendieze in de stad uitgebreid. Door het ontbreken van een belangrijke scheepvaartfunctie, waardoor het niet noodzakelijk was om kaden aan te leggen, konden de waterlopen achter de huizen gegraven worden. Het water stond vermoedelijk vooral ten dienste van de in en achter de huizen gevestigde bedrijven (bijvoorbeeld achter de Verwerstraat).
Duidelijk komt dat tot uiting in een vermelding uit 1534, wanneer er sprake is van het vergraven van de Aa, waarbij wordt gesteld dat de rivier van nut is als grondstof en voor de afvoer van onreinheid. Door verdichting van de achterbebouwing raakten de meeste takken van de Binnendieze in de loop der tijd overkluisd. Alleen de meest noordelijke tak kon door zijn ligging uitgroeien tot haven. Deze zou in de tweede helft van de 16e eeuw zijn huidige vorm hebben gekregen, nadat de bebouwing langs de rechter oever was afgebroken en had plaatsgemaakt voor een kade.



huidige stelsel Binnendieze

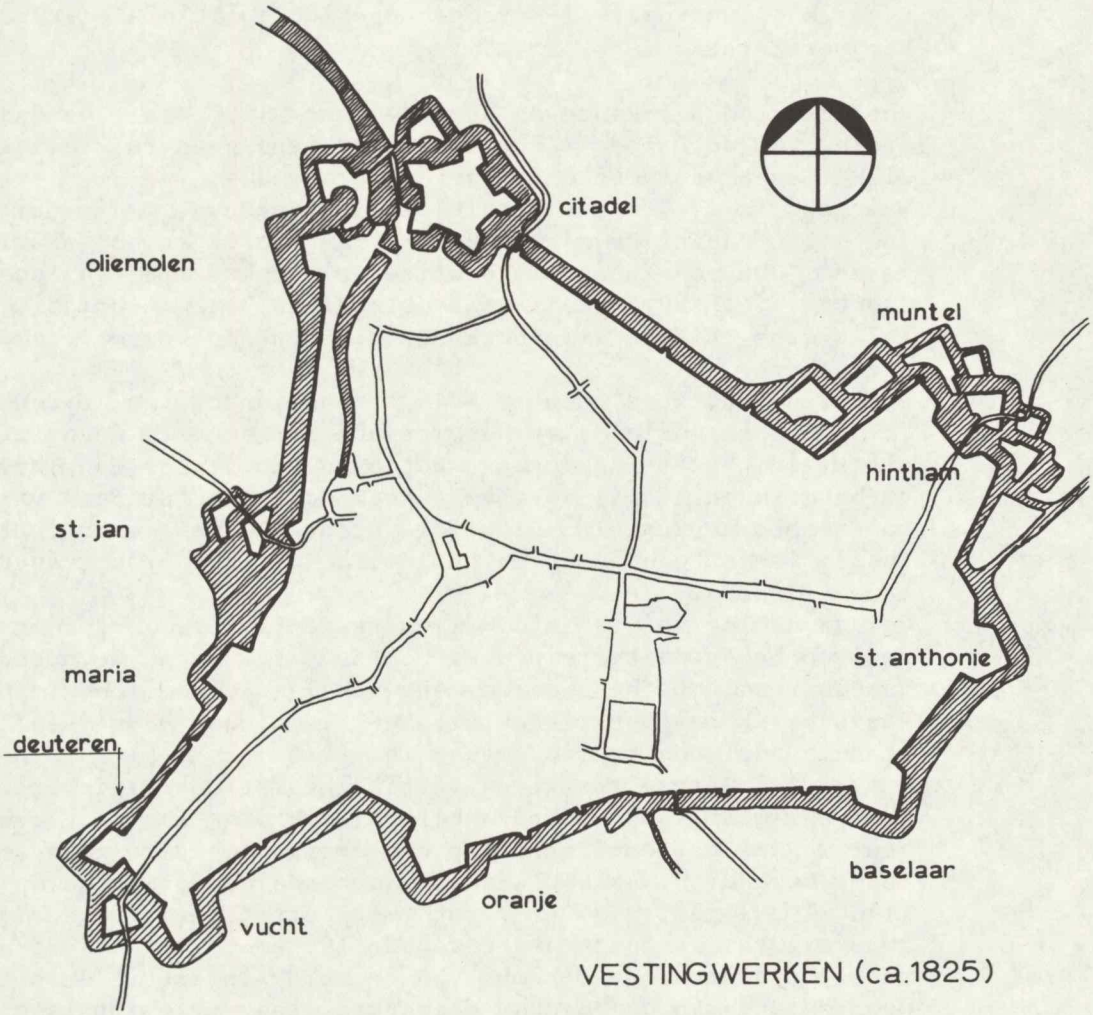
De tot volle bloei gekomen middeleeuwse stad wordt weergegeven op de plattegrond van Jacob van Deventer uit ca. 1560. Opvallend op deze kaart zijn de grote onbebouwde terreinen ten noorden van de Orthenstraat/Hinthamerstraat. Alleen langs de Tolbrugstraat is bebouwing gelegen.
De extensieve bebouwing in dit gebied heeft te maken met de drassige bodemgesteldheid en het feit dat in het grootste deel van dit gebied kloostergronden gelegen waren, getuige de vele door van Deventer aan de rand van de open terreinen aangegeven kapelletjes.

In de loop van de 15e en 16e eeuw werden meer dan dertig kerken en kloosters gebouwd. Voorbeelden zijn de St. Jacobskapel (1430), de St. Pieterskapel (1450) en de St. Catharinakapel (1533), die in 1569 tot parochiekerk voor respectievelijk het oostelijk, noordelijk en zuidelijk stadsdeel werden verheven. In hetzelfde jaar werd de St. Janskerk tot kathedraal verheven.
Op de plattegrond van Van Deventer is het beloop van de 14e eeuwse vestingwerken goed zichtbaar. Zij bestonden uit een natte gracht en een stenene muur met een aantal muurtorens.
Het kaarsrechte beloop van de muur aan de noordzijde van de stad doet vermoeden dat men bij de aanleg niet door enig obstakel in het veld werd gehinderd. De andere twee zijden van de driehoek die door de vesting wordt gevormd vertonen een grilliger beloop. Aangenomen wordt dat hier bij de aanleg reeds bestaande elementen, zoals boerderijen, kloostergronden en wegen in de uitbreiding werden opgenomen.

In de 16e eeuw trad geleidelijk een economische achteruitgang op, ten gevolge van de toenemende politieke onrust en de terugval van de handel binnen de Hanze, die ook zijn terugslag had op 's-Hertogenbosch. Plannen tot modernisering van de vestingwerken, die na het uitbreken van de 80 jarige oorlog werden gemaakt, konden pas aan het eind van de 16e eeuw worden uitgevoerd. Er werden bolwerken aangelegd bij de Orthenpoort en de St. Janspoort, gevolgd door een versteviging voor de Vughterpoort. Tevens werden rondom de stad gronden afgegraven om inundatie mogelijk te maken. De afgegraven grond werd benut voor de aanleg van aarden wallen en voor het ophogen van een aantal terreinen binnen de stad.
Tijdens het Twaalfjarig Bestand, aan het begin van de 17e eeuw, werden de versterkingen opnieuw in hoog tempo verbeterd. Zo werden in een tijdsbestek van vier jaar, tussen 1614 en 1618, de bolwerken Oliemolen, Hintham, Muntel, Maria, Deuteren en St. Anthonie aangelegd. Uit dezelfde tijd stamt het kruithuis dat ten zuiden van de Orthenpoort werd gebouwd. Later werden nog een hoornwerk aan het Hinthamereinde (1625) en het bastion Baselaar aan de zuidzijde van de stad aangelegd.

1.110519075008

Na de inname van 's-Hertogenbosch door Frederik Hendrik in 1629 werd de vesting voltooid met het bastion Oranje (1634) en het fort Willem Maria, ook wel Fort Papenbril genoemd (1637).
Het fort, thans bekend als de Citadel, had behalve een defensieve betekenis ook een functie als staatse dwangburcht tegen de nog sterk spaansgezinde stad. Om schootsveld naar de stad toe te krijgen werd aan de zuidzijde van het fort een plein aangelegd. De Orthenstraat werd daartoe verlegd en de volledige bebouwing langs het noordelijke gedeelte van de oude Orthenstraat (waaronder de St. Pieterskerk) moest worden afgebroken.



VESTINGWERKEN (ca.1825)

De aldus voltooide 17e eeuwse vestingwerken zijn te zien op de stadsplattegrond van Johan Bleau uit 1649. Ten opzichte van de plattegrond van Jacob van Deventer lijkt er tevens sprake te zijn van een toename van de stadsbebouwing. Ook zijn enkele nieuwe straten aangelegd: de Dode Nieuwstraat, de Nieuwstraat en de St. Josefstraat.

De met de belangrijke militaire positie van de stad samenhangende barrières en de afsluiting van de Dieze, hebben de voorspoedige ontwikkeling van de stad sterk negatief beïnvloed.
Als generaliteitsgebied was 's-Hertogenbosch na de inname van 1629 voorlopig van het achterland afgesneden, waardoor met name de handel ernstig stagneerde. Daarentegen bracht de legering van het garnizoen wel werk met zich mee voor allerlei toeleveringsbedrijfjes. De sluiting van de Schelde in de tweede helft van de 17e eeuw en de zeer hoge Maastollen, droegen ertoe bij dat het vervoer over water gedeeltelijk plaats ging maken voor vervoer over land, waardoor 's-Hertogenbosch de positie als stapelplaats kon versterken.

Voor de stad betekende de periode vanaf 1629 dat - behoudens de aanleg van de Parade - tot in de 19e eeuw geen ruimtelijke ontwikkelingen van betekenis meer plaatsvonden.
Wel werd in 1744 een viertal kazernes gebouwd, omdat huisvesting van het omvangrijke garnizoen bij particulieren tot problemen leidde. Genoemd kunnen worden: de Tolburgkazerne (inmiddels gesloopt), de Berewoutkazerne (het huidige Berewouthofje), de Martelkazerne en de St. Jacobskazerne, naast de voormalige St. Jacobskerk.
De Parade ontstond toen in 1749 het begijnhof ten zuiden van de St. Jan werd gesloopt en het vrijkomende terrein werd ingericht als plein. Voorts werden aan het eind van de 18e eeuw nog enige verbeteringen aan de vesting aangebracht naar plannen van Menno van Coehoorn. Een plan uit 1741 tot aanleg van een straatweg tussen 's-Hertogenbosch en Luik werd pas in de loop van de 19e eeuw voltooid.
Ook de aanleg van de Zuid Willemsvaart (1822), door de grotendeels onbebouwde terreinen binnen de vesting aan de noordrand van de stad, bracht geen noemenswaardige economische impuls. Langs het kanaal vestigden zich enkele nieuwe bedrijven, maar de stapelhandel boette aan belang in.
Het kanaal vormde een goede verbinding met oostelijk Brabant en Limburg, maar voldeed aanvankelijk toch niet aan de ver-wachtingen, wegens het ontbreken van een doorgaande verbinding met Luik. Bovendien was het kanaal gedurende de Belgische Opstand (1830-1939) gestremd. De eerste meer grootschalige bedrijvigheid kwam pas in de tweede helft van de 19e eeuw, waarbij de aanleg van spoorlijnen, de opkomst van de tabaksindustrie en het toenemend belang van de Bossche veemarkt belangrijke impulsen vormden.
Kort na 1900 werden ten noordwesten van de stad nieuwe havens aangelegd.
Bij de aanleg van het kanaal werd de Nieuwstraat onder een schuine hoek gesneden, waarbij het Kardinaal van Rossumplein ontstond, dat aanvankelijk in gebruik was als veemarkt. Bij de aanleg werd tevens een deel van de aaneengesloten bebouwing langs het Hinthamereinde gesloopt.

1.110519075009

Na de Franse overheersing werd de Brabantse verdedigingslinie opgeheven. Na de opheffing werden de vestingwerken niet geslecht, maar behielden een passieve functie als flankdekking van de Hollandsche Waterlinie. Zij werden echter niet langer onderhouden en raakten in verval. Na de Belgische afscheiding in 1839 werd de vesting (en daarmee het uitgebreide stelsel van vestingwerken) opnieuw van militair belang. Maar ook dit bracht geen duidelijke nieuwe economische impulsen voor de stad mee. Integendeel: de militaire belangen verhinderden aanvankelijk de aanleg van een spoorlijn en de vestiging van industrie. Ook het voordeel dat de stad bezat door haar gunstige ligging en haar streekverzorgende functie nam geleidelijk af naarmate de infrastructuur op het platteland verbeterde. Ook de omschakeling van landbouw op veeteelt ten gevolge van de landbouwcrisis in de tweede helft van de 19e eeuw ging aanvankelijk ten koste van de streekverzorgende functie.
De voor 's-Hertogenbosch belangrijkste graanhandel maakte geleidelijk plaats voor de in belang toenemende Bossche veemarkt.

In 1846 werd bij koninklijk Besluit concessie verleend voor de aanleg van een spoorlijn Vlissingen - Bergen op Zoom - Tilburg - 's-Hertogenbosch - Helmond - Venlo - Maastricht. Deze concessie verliep echter in 1849 zonder dat er gebruik van was gemaakt. Pas nadat de Staat na oprichting van de Staatsspoorwegen (1860) zelf de aanleg van spoorwegen ter hand ging nemen, werd in 1868 de eerste spoorverbinding westelijk van de stad aangelegd. Het station was van de stad uit via de Spoorstraat te bereiken, een nieuw aangelegde verbinding over een voorwerk van het St. Jansbolwerk. De nieuwe verbinding is te zien op de gemeentekaart van Kuijper uit 1874. Om de nieuwe route tussen het station en het centrum te completeren, werd de Visstraat aan één zijde verbreed.
Na de afkondiging van de Vestingwet (1874) werden de vestingwerken rond de stad, die in eigendom waren bij het Rijk, in 1878 overgedragen aan de gemeente. De terreinen en werken die bestemd waren voor de Rijkswaterstaat en voor de Staatsspoorwegen, werden buiten de transactie gehouden.
De feitelijke stadsuitleg door middel van bebouwing buiten de kom kon pas na 1890 plaatsvinden. Toen in 1890 de beslissing viel over de bouw van een nieuw station, stelde de gemeente voor het emplacement en het station verder naar het westen te verleggen, waardoor er meer ruimte over kon blijven voor de aanleg van een nieuwe wijk tussen het spoor en de stad. Alvorens met de aanleg van de wijk ("'t Zand") kon worden begonnen, moest het afgegraven en gedeeltelijk geïnundeerde terrein eerst vier meter worden opgehoogd. De eerste percelen aan de Stationweg werden omstreeks 1893 verkocht. In 1896 kwam het nieuwe stationsgebouw tot stand, naar ontwerp van Ed Cuijpers. Bij bombardementen in 1944 werd dit gebouw verwoest. Het huidige stationsgebouw (arch. van Ravesteijn) kwam in 1954 gereed.

Ook het herstel van de bisschoppelijke hiërarchie droeg bij aan de opbloei van het stedelijke leven.
In de tweede helft van de 19e eeuw en in het begin van de 20e eeuw hebben zich vele RK. instellingen in de stad gevestigd, soms ter plaatse aan in verval geraakte middeleeuwse voorgangers, zoals in de omgeving van de St. Josephstraat, langs de Nieuwstraat, de Choorstraat, de Papenhulst en de St. Janssingel. Andere grootschalige ontwikkelingen deden zich voor met de bouw van de gevangenis aan de St. Jorisstraat (1802), het Rijksarchief (1888) en het gebouw van de Provinciale Waterstaat aan de Waterstraat en het Paleis van Justitie aan de Spinhuiswal aan het begin van deze eeuw, dat na verwoesting in 1944 werd herbouwd in 1950.
De onbebouwd gebleven terreinen binnen de wallen zijn voornamelijk in de 20e eeuw bebouwd geraakt. Kort na 1900 kwamen op de strook grond ten noorden van de Zuid Willemsvaart rijtjes sociale woningbouw tot stand.

Enkele opmerkelijke woningbouwcomplexen die in de loop van deze eeuw tot stand kwamen, zijn het Tilmanshofje (Parklaan 14a t/m 20a), de villabebouwing aan de Baselaarstraat en de Hekellaan (ca. 1930), het St. Jacobshofje (1931), de individuele woningbouw langs de Parklaan, de woningbouw langs de Kuipertjeswal, de Oostwal en het hofje van de Zusters van de Orthenpoort (ca. 1950).

Na de oorlog hebben zich enkele zeer grootschalige ontwikkelingen voorgedaan, waarvan de hoogbouw aan het Burgemeester Loeffplein en het Huis ter Aa en Huize Bloemenkamp aan de Zuid Willemsvaart wel het meest in het oog springen. Door de recente nieuwbouw in de omgeving van het Burgemeester Loeffplein en de Tolbrugstraat en in de omgeving van de Prins Bernhardstraat en de Beurdsestraat, is de oorspronkelijke verkaveling aldaar ingrijpend gewijzigd.
Onlangs heeft de volkswoningbouw langs de Muntelwal/Muntelstraat plaats moeten maken voor een nieuw woningbouwcomplex, dat zich uitstrekt tot achter de westelijke bebouwing langs het Hinthamereinde.
Op een binnenterrein ter plaatse van het Klein Lombardje werd recent een voetgangers-winkelpassage gebouwd.

HET AAN TE WIJZEN GEBIED

Behoudens de eerder genoemde recente ontwikkelingen, is de ruimtelijke structuur van de binnenstad, zoals deze hoofdopzet reeds in de 16e eeuw aanwezig was, nagenoeg onveranderd gebleven. De Stationsweg vormt door zijn voor de 19e eeuw typerende aanleg en bebouwing een waardevolle aanvulling op de historische binnenstad. Voorgesteld wordt de bescherming te beperken tot de Stationsweg omdat deze een hechte stedebouwkundige relatie met de binnenstad bezit.

De wijk 't Zand als geheel vormt daarentegen een min of meer zelfstandig geheel.
De omgrenzing van de voorgestelde uitbreiding van het beschermde stadsgezicht volgt derhalve de achterste perceelsgrens van de bebouwing langs de Stationsweg en vervolgens de buitenste taludlijn van de waterlopen rond de binnenstad: de Dommel, de Aa en de Stadsgracht aan de zuidzijde van de stad.
Voor het gezicht op de stad vanuit het zuiden is het landelijke gebied de Bossche Broek van groot belang. Omdat dit gebied reeds bescherming geniet als natuurgebied, is het in dit verband buiten de omgrenzing gelaten.

1.110519075010

STRUCTURELE EN VISUELE KENMERKEN

Kenmerkend voor 's-Hertogenbosch is de min of meer driehoekige vorm van de binnenstad, met de drie hoofdassen (Hinthamerstraat, Orthenstraat en Vughterstraat) die centraal tesamen komen op het - eveneens driehoekige - marktplein.
Het stratenpatroon is hiërarchisch opgebouwd: de hoofdassen vormen als het ware de ruggegraat waarop de overige straten aantakken en onderscheiden zich onder meer in bebouwingsbeeld, functie en profiel. Ook de Stationsweg/Visstraat kan in die zin als hoofdas worden aangemerkt.
Het bebouwingsbeeld langs de hoofdassen is overwegend historisch waardevol te noemen, met in de richting van het centrum toenemende concentraties van monumenten. Het historische rooilijnenbeloop is behoudens een enkele uitzondering nog volledig gaaf aanwezig. Ook het Hinthamereinde heeft grotendeels zijn historische beloop behouden; het bebebouwingsbeeld geeft hier echter een geringe concentratie aan monumenten te zien.
De bebouwing langs de hoofdassen bestaat hoofdzakelijk uit drie bouwlagen met een kap, naar de rand van de stad afnemend tot hoofdzakelijk twee bouwlagen met een kap. De bebouwing wordt gekenmerkt door een in hoofdzaak 19e eeuws karakter; er komen opvallend veel wit en geel gepleisterde en gewitte gevels voor met stucversieringen, die een sterke gerichtheid op België en de daar heersende gevelstijlen verraden. Ook het bebouwingsbeeld langs de overige straten, met name de Postelstraat, St. Jorisstraat, Verwersstraat, Peperstraat en de Parade en omgeving kennen grote concentraties van historisch waardevolle bebouwing. Hier bestaat de bebouwing afwisselend uit twee tot drie bouwlagen met een kap. Het ook hier in hoofdzaak 19e eeuwse bebouwingsbeeld komt tot uiting in de vele in lichte kleuren geschilderde en gepleisterde gevels, de geveldetaillering en de meest horizontale gevelbeëindigingen door middel van vaak rijk geornamenteerde kroonlijsten. Incidenteel komen echter ook topgevels voor, zoals aan de Orthenstraat en de Vughterstraat.
De panden zijn over het algemeen gemiddeld drie vensterstraveën breed. In de hoofdstraten komen daarmee afgewisseld ook wel vijf venstertraveën brede panden voor.

Kenmerkend is de regelmatige gevelindeling, met in verticale assen boven elkaar geplaatste verticale raamopeningen.
In met name de winkelstraten herinneren vele panden en winkelpuien in hun architectonische detaillering aan de economische bloeiperiode van rond de eeuwwisseling. Typerend voor deze periode is vooral de Stationsweg, met zijn bebouwing in neo-renaissance stijl. De ligging van het station in de as van de Stationsweg is eveneens typerend; het station zelf is echter vooralsnog niet van historische waarde.
Kenmerkend zijn voorts de vele stegen, bijvoorbeeld aan weerzijden van de Vughterstraat, ten westen van de Postelstraat en ten noorden van de Hinthamerstraat, die waarschijnlijk verband houden met de bereikbaarheid van de Binnendieze. Veel van de oorspronkelijke kleine woonbebouwing langs deze stegen, die veelal genoemd waren naar het grote huis aan de straat (b.v. Bonte Huid, Achter de Engel, Achter de Boomgaard, Achter de Wereld, Achter de Kan, Achter het Azijntonnetje enz.), is thans verdwenen.

Het licht gebogen beloop van de straten biedt steeds wisselende, gesloten straatbeelden. De zijstraten takken over het algemeen niet in elkaar verlengde aan op de hoofdstraten, waardoor op deze kruisingen een gesloten perspectief aanwezig is. Op een aantal plaatsen is bij de samenkomst van straten een verwijding van het profiel aanwezig, die resulteert in een klein driehoekig "pleintje".
Markante voorbeelden zijn de Postelstraat/Kruisstraat, de Postelstraat/Stoofstraat, de Fonteinstraat/Kolperstraat en Achter het Stadhuis/Achter het Verguld Harnas.
In de andere gevallen treedt juist een vernauwing op van het profiel van de zijstraten waar deze aansluiten op de hoofdstraten.
De kapvormen in de gehele stad zijn overwegend traditioneel. Schilddaken met de nok loodrecht op de straat komen het meest voor. Bij de bredere panden ligt de nok ook wel evenwijdig aan de straat.
Afwisselend komen zowel rode als blauwe dakpannen voor; in de voornamere straten overheersen de blauwe pannen.
De belangrijkste stedelijke ruimtes zijn de Markt en de Parade, waarvan de laatste sterk wordt gedomineerd door de St. Janskathedraal. Een opvallend element wordt voorts gevormd door de reeds eerder genoemde bebouwing aan de oostzijde van de Pensmarkt. Door de vloeiende rooilijn Orthenstraat - Pensmarkt - Vughterstraat en de open ruimte voor het stadhuis wekt deze bebouwing de indruk als een eiland op de markt te liggen.

Structuurbepalende waterlopen zijn de Dommel, de Aa en de Stadsgracht, die de driehoekige hoofdvorm van de binnenstad omsluiten en de Haven.

1.110519075011

De verschillende, voor een groot deel overkluisde waterlopen in de binnenstad, bekend als de Binnendieze, vormen een belangrijk element in de stedelijke structuur en het stadsbeeld. Op veel plaatsen in de stad is in de verkaveling het beloop van de Binnendieze herkenbaar, zoals bijvoorbeeld in het Uilenburgkwartier. Waar het water niet of slechts gedeeltelijk overkluisd is, vormt het een waardevol en vaak verrassend element in het stadsbeeld.
De in de 19e eeuw gegraven Zuid Willemsvaart vormt eveneens een belangrijk structuurbepalend element voor de latere stedebouwkundige invullingen aan de noordrand van de stad. Het rooilijnenbeloop aan weerszijden van de Zuid Willemsvaart is nog voor een belangrijk deel gaaf aanwezig. Het wordt gekenmerkt door een rechtlijnige, planmatige opzet, waarbij met name aan de zuidzijde nog belangrijke restanten van de laat 19e en vroeg 20e eeuwse woningbouw aanwezig zijn. Aan de noordzijde is inmiddels binnen het oorspronkelijke patroon nieuwe woningbouw verrezen. Aan de zuidzijde van het kanaal is ten gevolge van nieuwbouw tussen de Jan Heinsstraat en de Nieuwstraat het historische rooilijnenbeloop verstoord.
In de overige randgebieden van de binnenstad zijn de historische belangen eveneens voornamelijk beperkt tot het rooilijnenbeloop en de schaal van de bebouwing. Het bebouwingsbeeld wordt gekenmerkt door een vaak nog historische verkaveling en parcelering en een bebouwing die hoofdzakelijk bestaat uit twee bouwlagen met een kap. Historisch waardevolle bebouwing komt slechts sporadisch voor.
De gebieden die in het begin van deze eeuw bebouwd zijn, zoals de Parklaan en de Hekellaan, vertonen een samenhangend bebouwingsbeeld, dat in schaal en situering goed aansluit op de historische binnenstad.

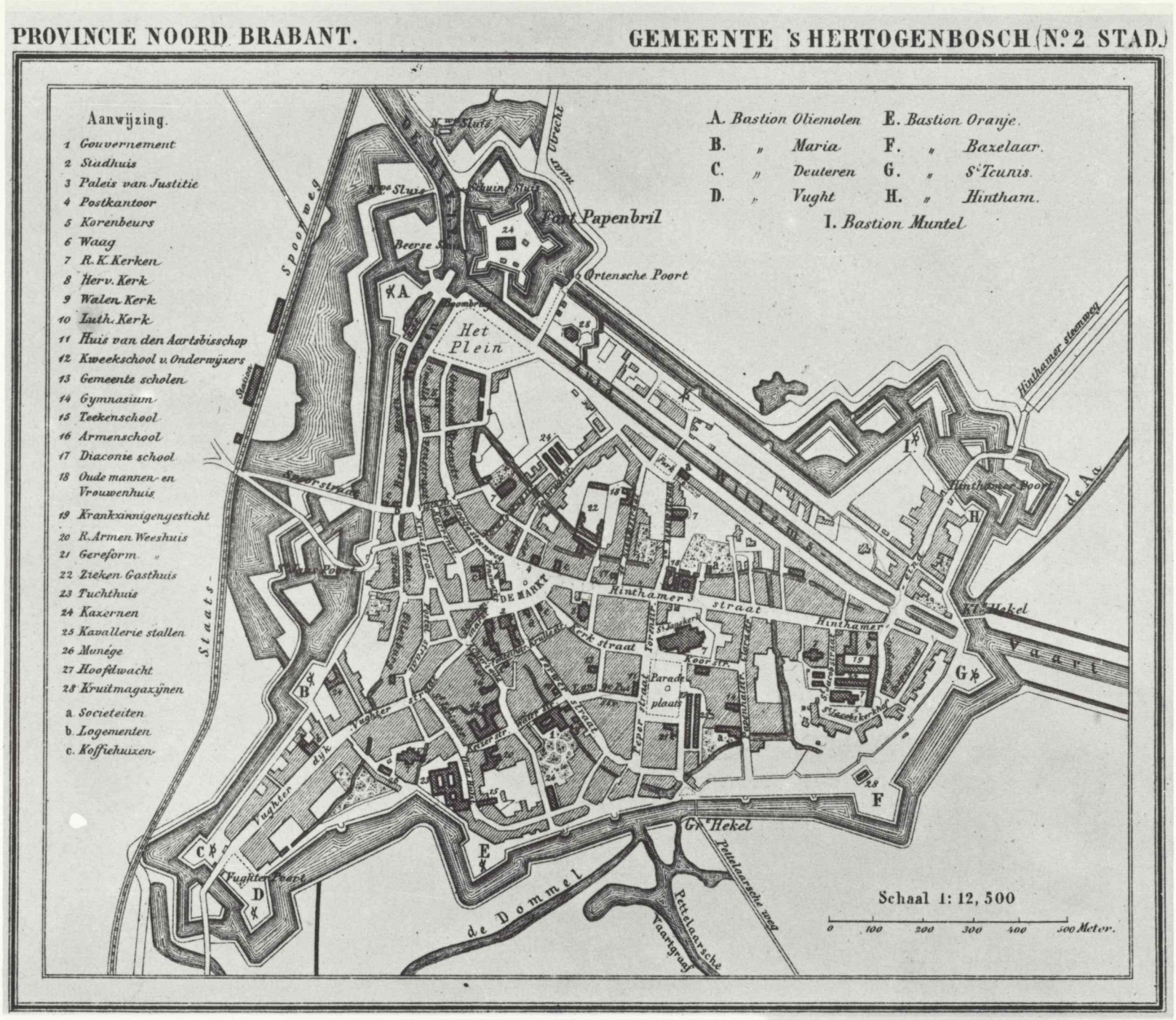
Belangrijke restanten van de vestingwerken zijn de voormalige vestinggracht, de walmuren met rondelen en de bastions aan de zuidzijde van de stad, die op enkele uitzonderingen na als plantsoen zijn ingericht. De voormalige bastions Deuteren en Vught hebben plaats geboden aan een verkeersplein. In dit verband mogen ook de Mortelkazerne, de Berewoutkazerne (in 1920 door de gemeente tot bejaardenhofje verbouwd), de Citadel (een van de weinige resterende dwangburchten in Nederland) en het Kruithuis als herinnering aan het militaire verleden van 's-Hertogenbosch niet onvermeld blijven.
Openbaar groen is, behoudens ter plaatse van de voormalige vestingwerken, in de binnenstad slechts spaarzaam aanwezig. Behalve boombeplanting langs enkele straten en een enkele solitaire boom op een pleintje, vallen alleen de met bomen omzoomde Parade en de Casinotuin te noemen.
In privétuinen op de binnenterreinen is wel vaak groen aanwezig, dat op een aantal plaatsen over de hoge tuinmuren heen te zien is.

Het besloten karakter dat de historische binnenstad kenmerkt, neemt geleidelijk af naar de rand toe, in die zin dat de straten wat rechter en ruimer worden, hetgeen gekoppeld aan een relatief lagere bebouwing (met uitzondering van de recente invullingen) en het toenemen van open ruimten tussen de bebouwing, resulteert in een opener karakter.
Kenmerkend voor de periferie van de binnenstad zijn tevens de grootschalige gebouwen zoals kloosters e.d. die hier vanaf de 19e eeuw wederom een plaats vonden. In de regel hebben deze ontwikkelingen goed aangesloten op de bestaande structuur. Zo kunnen het klooster Mariënburg en het Paleis van Justitie als passende accenten worden aangemerkt.
In de twee eerder genoemde gebieden waar na de Tweede Wereldoorlog de situatie ten gevolge van grootschalige nieuwbouw ingrijpend is gewijzigd, is van de historische verkaveling en bebouwingsschaal vrijwel niets meer aanwezig. Ondanks de directe relatie met de historisch waardevolle omgeving, is een negatieve uitstraling beperkt gebleven. Alleen de hoogbouw die op enkele plaatsen is verrezen heeft een storende invloed op het stadssilhouet.
Voor een volledig overzicht van de historische kwaliteit van de openbare ruimte en het bebouwingsbeeld in de binnenstad wordt verwezen naar de kaartbijlage (RDMZ, nr. 119II).

RECHTSGEVOLG VAN DE BESCHERMING

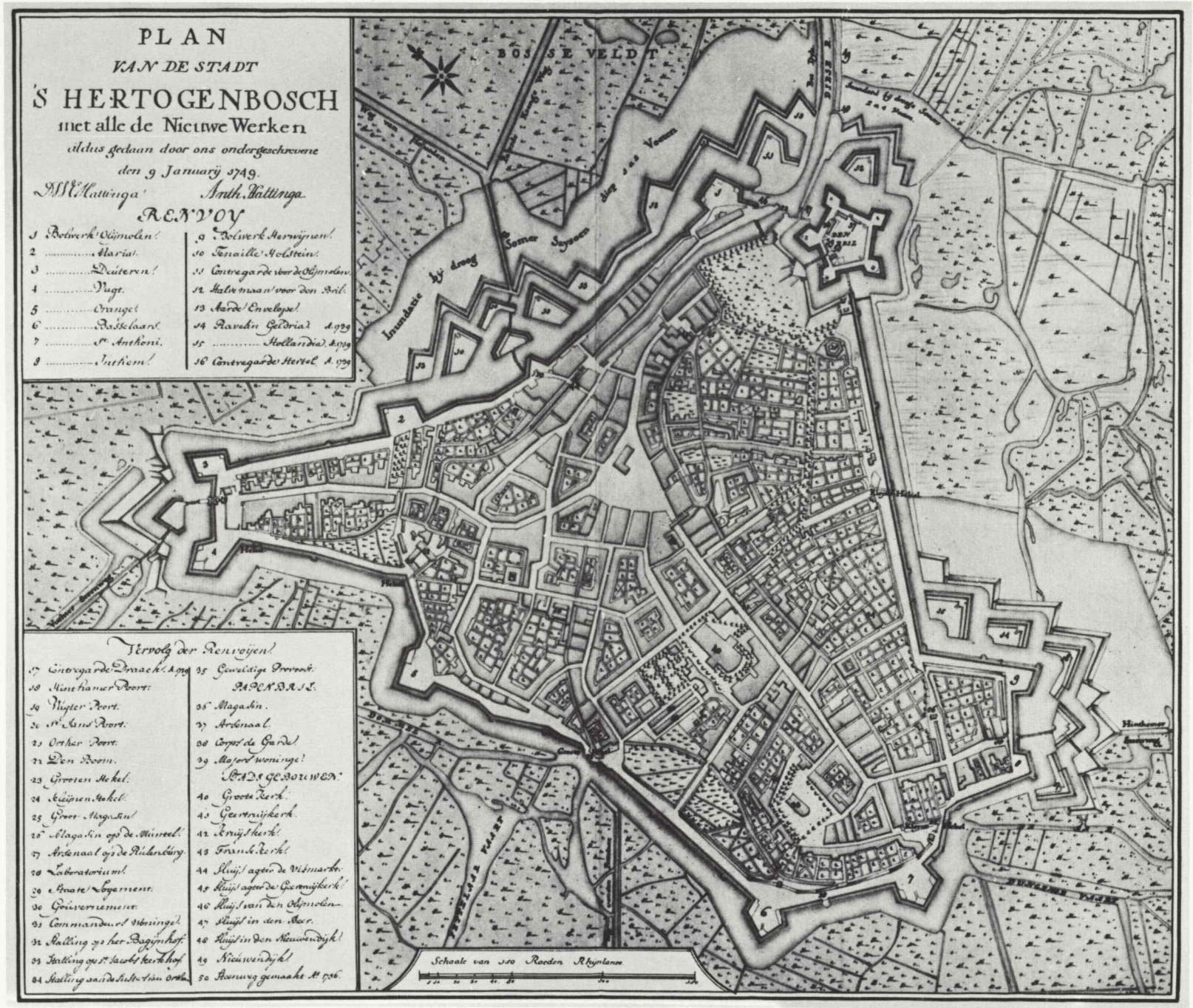
Ter effectuering van de bescherming van het aan te wijzen stadsgezicht moet ingevolge artikel 37, lid 5 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening een bestemmingsplan vastgesteld of herzien worden. De toelichting op de aanwijzing als beschermd stadsgezicht kan daarbij wat het beschermingsbelang betreft als uitgangspunt dienen. Doel van de aanwijzing is de karakteristieke, met de historische ontwikkeling samenhangende structuur en ruimtelijke kwaliteit van het gebied te onderkennen als zwaarwegend belang bij de verdere ontwikkelingen binnen hert gebied. De aanwijzing beoogt op die wijze een basis te geven voor een ruimtelijke ontwikkeling die inspeelt op de aanwezige kwaliteiten, daarvan gebruik maakt en daarop voortbouwt.

1.110519075012

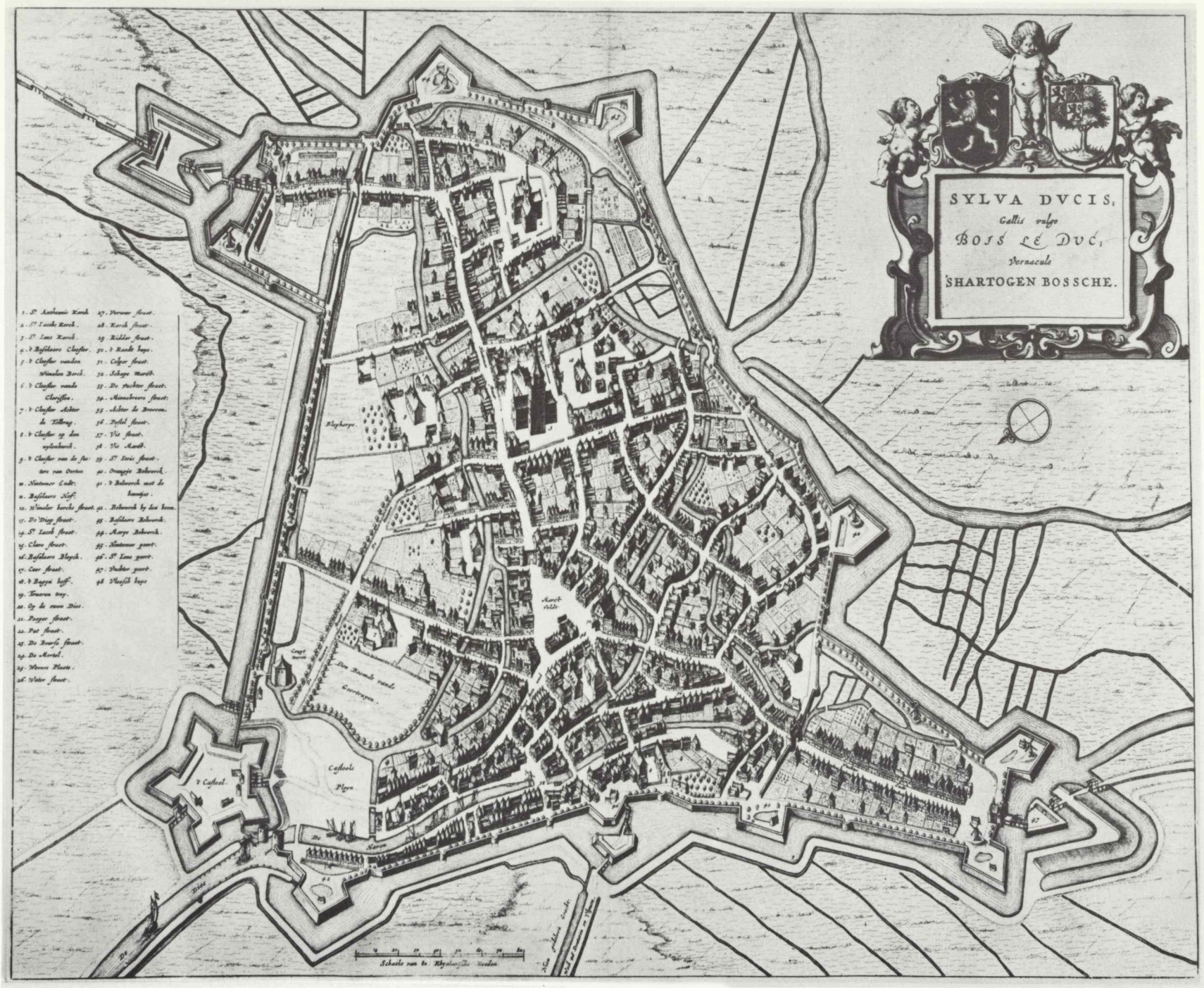


s' HERTOGENBOSCH, plattegrond van J. Kuyper (1874)

1.110519075013

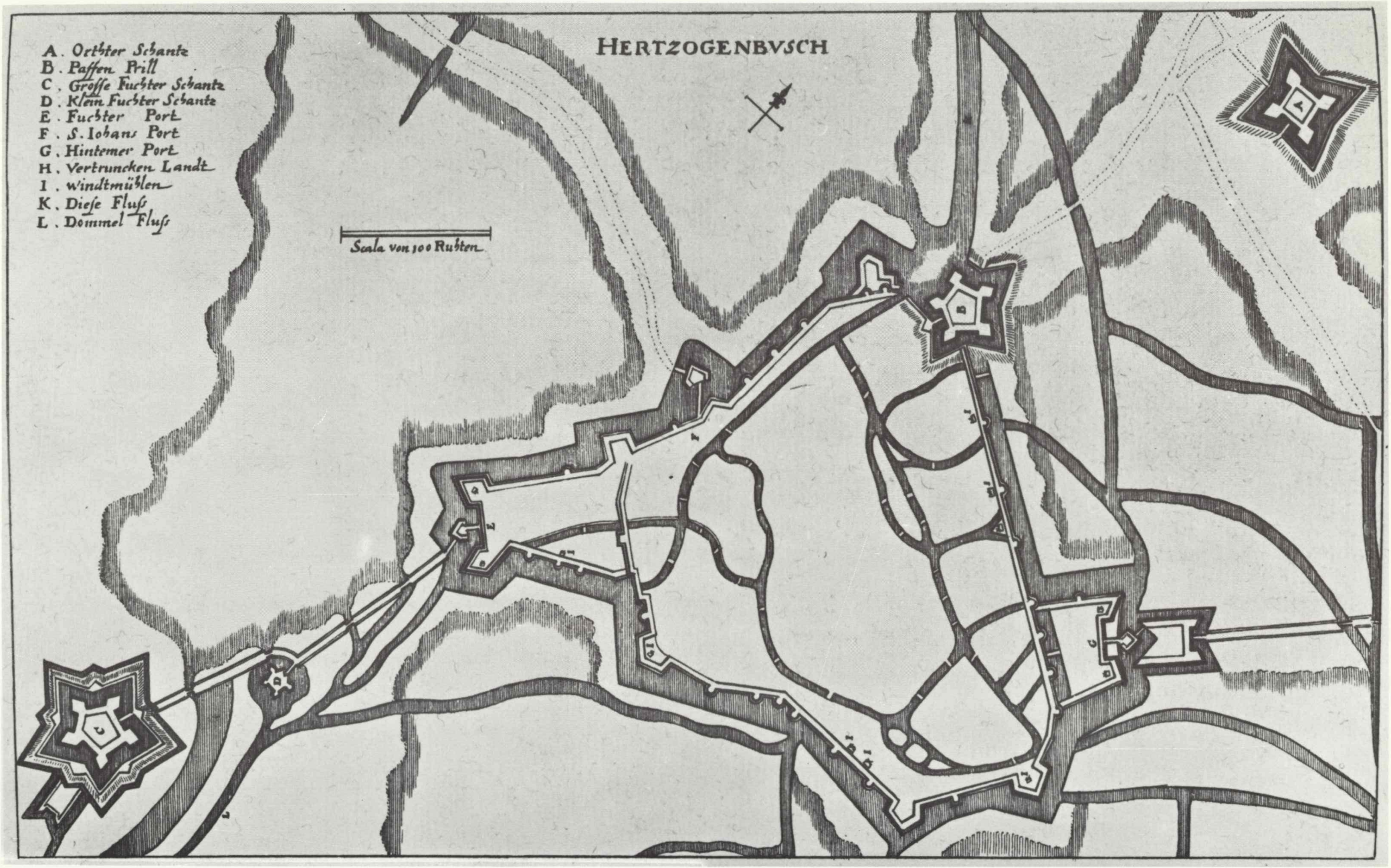


s' HERTOGENBOSCH, plattegrond van Hattinga (1749)



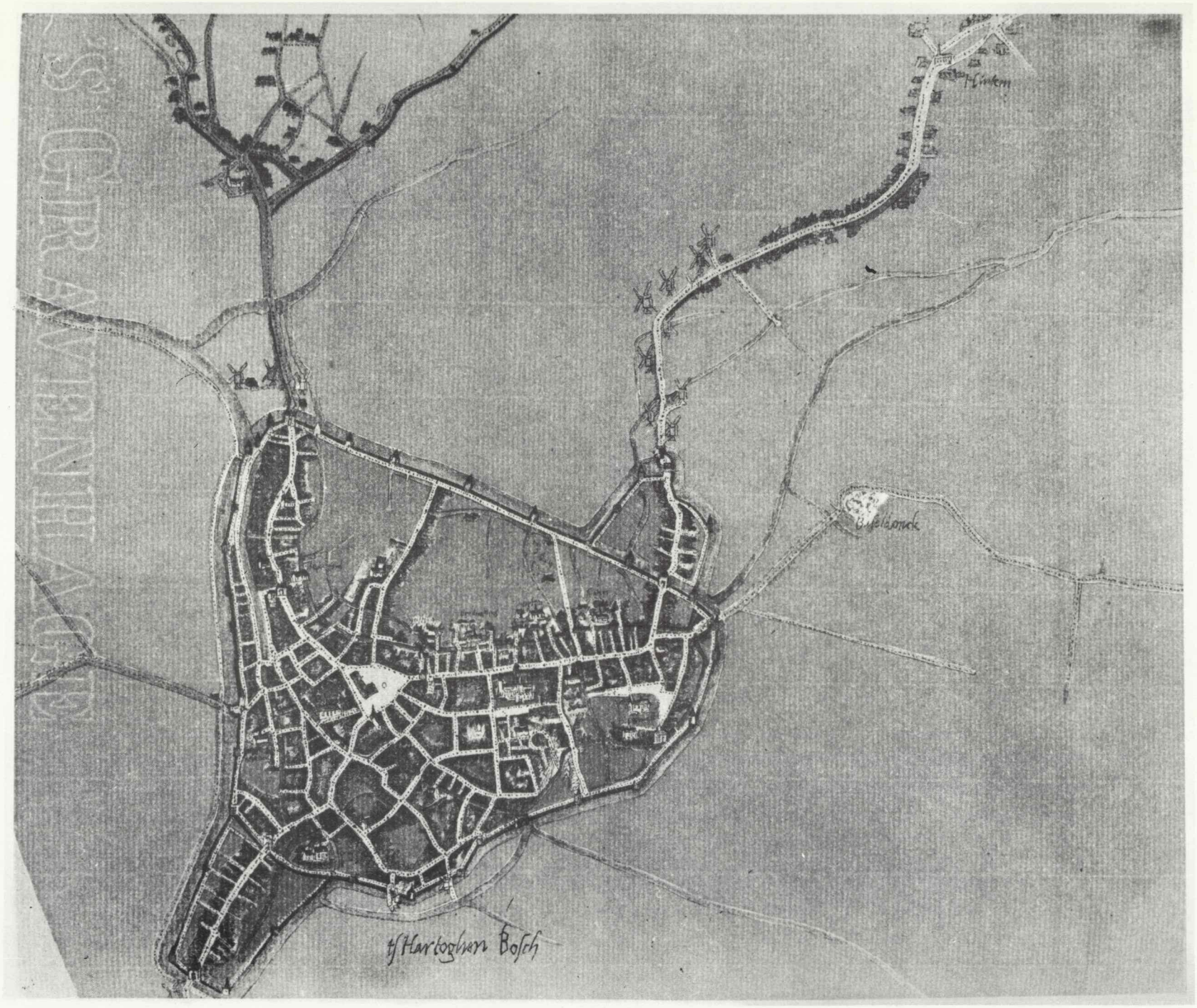
s' HERTOGENBOSCH, plattegrond van J.Bleau (1649)

1.110519075014



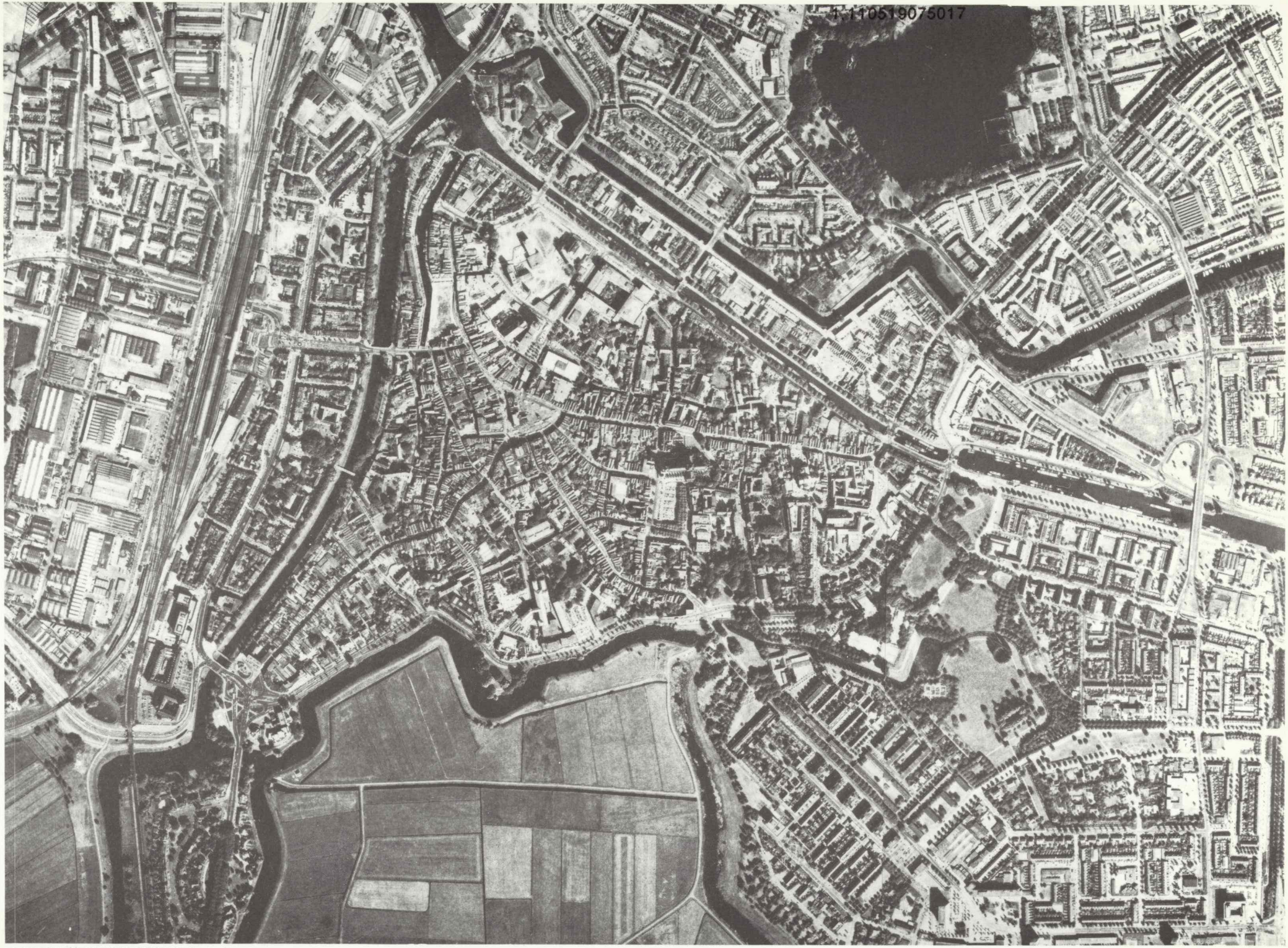
s' HERTOGENBOSCH, plattegrond van Merian (1665)

1.110519075015



s' HERTOGENBOSCH, plattegrond van J. van Deventer (ca. 1560)

1110519075016



s' HERTOGENBOSCH, luchtfoto.