



LANGS LANGE LIJNEN:

KEIZERSTRAAT-SHEVENINGSEWEG- ZEESTRAAT-NOORDEINDE

Kerkhof Ter Navolging, Scheveningseweg

Elke fietser kent de verbluffende logica van de verbinding strand-Keizerstraat-Scheveningseweg-Zeestraat-Noordeinde en vice versa. Toch is het moeilijk voorstelbaar dat deze logische verbindingslijn tussen stad en strand is ontstaan door verschillende wegen aan elkaar te smeden. Deze route is een kralensnoer van wonderbaarlijk geslaagde buurten met sterke architectuur – die helaas steeds verder wordt aangetast.

Scheveningen bestond ooit uit een bescheiden lintbebouwing haaks op de kust, met de Oude Kerk halverwege. Bij de Allerheiligenvloed van 1570 werd half Scheveningen verwoest en stond de kerk in de duinenrij aan het strand. Het dorp was arm en de vissersschepen werden er op het strand getrokken, waar ook de vis werd afgeslagen. Zelfs zoet water moest uit Den Haag worden gehaald, via een zandpad door de ‘wildernis’ tussen Grote Kerk en Oude Kerk, tussen het Scheveningse Veer bij het Noordeinde en het Haagse Veer bij de huidige Prins Willemstraat.

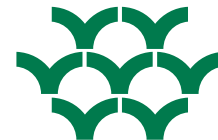
Pas in de 18^e eeuw kwamen achter het lint van de Keizerstraat nieuwe straten, waar onder andere vis werd gedroogd en gerookt. De Keizerstraat werd meer en meer het langgestrekte dorpshart. Vanaf de tweede helft van de 19^e eeuw kreeg Scheveningen een tweede kern rond het badhuis aan het Gevers Deynootplein. Naast de visserij kwam het toerisme

tot bloei rond strand en zee – zo schitterend verbeeld door de schilders van de Haagse School. En in de 20^e eeuw kwamen de binnenhavens voor de uitdijende vissersvloot.

Vandaag de dag is Scheveningen het drieluik van Haven, Dorp en Bad, waarbij de bedrijvigheid rond de haven steeds verder wordt teruggedrongen. De haven lijkt dan ook steeds minder op een vissershaven en ook de sfeer van Duindorp, het elegante Renbaankwartier, het chique Belgisch Park en het sobere Dorp, wordt in de vele nieuwbouw niet opgepakt of versterkt. Het Dorp is met haar Keizerstraat een intiem buurtwinkelcentrum gebleven in een grootschalig woongebied: The Hague-at-the-sea.

Op weg naar Den Haag passeren we de Jurriaan Kokstraat – bedacht door Berlage als efficiënte verkeersweg maar altijd kil en wezensvreemd gebleven. Bij de kruising met de Duinstraat en Badhuisstraat houdt Scheveningen op en verandert het karakter door de Scheveningseweg.

Vanuit Den Haag was het Noordeinde in de 14^e eeuw ontstaan als weg ‘het dorp uit’ – niet zozeer naar het noorden, als wel naar het westen. Tussen het Haagse Voorhout en Scheveningen overheerste voornamelijk een leeg, landelijk, agrarisch karakter: hofsteden, ter hoogte



van de Zeestraat zelfs de Noordmolen, een joodse begraafplaats en een galgenveldje in de kale duinen.

De aanleg van de 17^e-eeuwse Scheveningseweg van Huygens als tolweg tussen de visafslag op het Scheveningse strand en de keukens van Den Haag was even praktisch als rationeel.

De verharde weg werd aangelegd tussen 'stuifduinen' om te voorkomen dat teveel zand op de klinkerweg zou waaien. In het open duingebied gaven een achttal bomenrijen de straat een monumentaal en beschermend bladerdak. Die stuifdijkjes liggen er nog – er staan villa's op, de tuinmuur van Zorgvliet en hier en daar een wandelpad. Constantijn Huygens ondersteunde idee en aanleg en hij koppelde ondernemingsgeest en landschappelijke schoonheid aan de rationele overweging om van Den Haag een 'Zee-stadt' te maken. The Hague-at-the-sea. Zoals zijn collega Jacob van Campen een verharde tolweg aan zou leggen tussen Utrecht en Amersfoort: 'de wegh der weeghen'. Met zijn zeilwagen kon een andere collega, Simon Stevin, voorrekenen dat de heren van Amsterdam binnen een dag naar een Statenvergadering in Den Haag konden reizen, door de branding van Zandvoort naar Scheveningen.

Ter weerszijden van de Scheveningseweg werd later de 'wildernisse' beplant, zand werd gewonnen en ontwikkelingsmaatschappijen kochten gronden op om te bebouwen. De ondernemer Van Stolk ontwikkelde een woonpark voor Rotterdamse havenbaronnen en van de Laan van Meerder-

voort tot en met Zorgvliet werd de grond aangekocht en ontwikkeld door Adriaan Goekoop. Om het Vredespaleis aan te leggen verkocht Goekoop de grond weer terug en werden er twee landgoederen gesloopt – zelf woonde hij naast het Haganum en later op Zorgvliet. In beide gebieden werden huizen neergezet in stijlen die toen chic waren: het neoclassicisme in het van Stolkpark en een klassieke overgangsstijl in Zorgvliet.

Den Haag en Scheveningen groeiden aan elkaar. De Scheveningseweg en het groengebied van de Van Alkemadelaan tot Zorgvliet is tot op de dag van vandaag een kostbaar restant van het ruwe bos- en duingebied, midden in de stad.

Het illustreert elke dag weer hoe terecht de protesten waren om dit gebied vooral niet internationaal te 'verparken'.

Het tolhuis staat nog aan het begin van de Scheveningseweg, maar de ruimte er omheen werd ingekort met de komst van de vrijliggende trambanen. Het tolhek viel ten prooi aan het groeiende autoverkeer en werd verplaatst. Haagse Beek én Scheveningseweg maken van hieruit een flauwe bocht naar wat nu de Zeestraat is. Het gebied ten noorden hiervan werd ontwikkeld door koning Willem II als neoklassiek villapark, mede-ontworpen door de stadsarchitect. Ten zuiden hiervan verkocht zijn weduwe Anna Paulowna de gronden aan ontwikkelingsmaatschappijen en kleine bouwers.

De stadsarchitect moest alle zeilen bijzetten om de Zeeheldenbuurt nog enige ordening te geven.



Ooit waren hier op de Scheveningseweg, vanaf de Duinstraat tot de Johan de Wittlaan, monumentale voortuinen



Kaart van de aanleg van de straatweg van Den Haag naar Scheveningen, 1664-1665 (beeld commons.wikimedia.org)

De alledaagse veranderingen in het gebied stemmen allesbehalve optimistisch. Onze stad lijkt er een patent op te hebben dat fraaie aanleg en architectuur als bewezen kwaliteiten door ontwikkelaars niet hoeven te worden opgepakt en voortgezet. Naast de begraafplaats Ter Navolging op de hoek Scheveningseweg/Duinstraat, wordt een niet passend ABN-AMRO kantoor vervangen door een net zo min passend appartementencomplex. Voor de verbreding van het tramtracé wordt een rotonde aangelegd waarvoor opnieuw bomen moeten worden gerooid. De villa-rij langs de Scheveningseweg is grotendeels vervan-

gen door foielelijke nieuwbouw, de stuifdijk is verdwenen en de pronktuinen zijn een uitstalling geworden van dwars-parkeren, fietsenstallingen en vuilcontainers. Een stadsbestuur met zwakke knieën, een dienstbaar ambtenarenapparaat en een verkeerd samengestelde welstandscommissie poetsen stuk voor stuk de pareltjes weg.

Peter Drijver, tekst en foto's
 Werkgroep Levende Historie
 levendehistorie@vriendenvandenhaag.nl



Scheveningseweg met Tolhuis