



# WEDEROPBOUW EN CITYVORMING WAT VOORAF GING

*Slrtemastraat voor de stadsvernieuwing (foto collectie A. Kortbein, via Frans Schmit)*

De oprichting van de Vereniging Vrienden van Den Haag op 16 mei 1973 kwam niet uit het niets. Na een hoopvolle periode van veel en snel bouwen in de periode direct na de oorlog kwam in de jaren '60 het accent te liggen op de aanpak van de verpauperde binnenstad en van Scheveningen. Die nieuwe focus op slopen raakte alle Hagenaars in hun beleving van de stad. De mondige burgers verenigden zich in actiecomités en bewonersgroepen, wat tot aanzienlijke bijstelling van het beleid leidde. Toen het Kurhaus dreigde te worden gesloopt zag de vereniging Vrienden van Den Haag het licht.

### De periode tot de Tweede Wereldoorlog

De groei van Den Haag heeft zich niet bepaald geleidelijk voltrokken. Den Haag bestond al een kleine drie en een halve eeuw toen stadhouder prins Maurits zich in 1585, na de moord op zijn vader Willem de Zwijger, aan het Binnenhof vestigde. De singelgracht die hij rond het onbeschermd plaatsje van 10.000 zielen liet aanleggen, begrenste een gebied dat slechts 2 à 3 % van het huidige Den Haag vormt en toch tot 1860 de bevolkingsgroei tot 70.000 inwoners kon

opvangen. Maar toen de 'sprong over de gracht' eenmaal was gemaakt, versnelde de groei: van 100.000 inwoners in 1875 naar ruim 500.000 toen 65 jaar later de Tweede Wereldoorlog uitbrak. Zo ontwikkelden zich talrijke nieuwe wijken op het zand en het veen, ontstond er een luxe badplaats in het fin de siècle (zie ook pag. 23), werd openbaar vervoer ingevoerd, riolering aangelegd, brak de Jugendstilbouwstijl door, en verschenen in het interbellum de 'woonhotels'. Voor al die groei was steeds nieuwe ruimte beschikbaar; de bebouwde oppervlakte groeide zelfs nog sneller dan de bevolking. Overigens ging deze schijnbaar onverantwoord snelle groei van het ruimtebeslag na de oorlog nog veel sneller: ten gevolge van de dalende woningbezetting was in 2015 tweemaal zoveel woonruimte nodig voor hetzelfde aantal inwoners als vlak voor de Tweede Wereldoorlog.

### Wederopbouw

Den Haag kwam als een van de zwaarst getroffen Nederlandse steden uit de oorlog. De ontruiming van het spergebied langs de kust, de aanleg van de Atlantikwall en de bombardementen hebben veel persoonlijke en materiële schade

aangericht. Met ondersteuning van de externe stedenbouwkundige Dudok werd het herstel snel ter hand genomen. De verwoeste gebieden (vooral het Bezuidenhout en het langgerekte gebied van de tankgracht, onderdeel van de Atlantikwall) werden voortvarend opnieuw bebouwd, maar dat was niet genoeg om de enorme behoefte aan woningen op te vangen. De geboortegolf, de repatriëring uit Nederlands-Indië en de trek naar de steden maakten nieuwe uitbreidingen noodzakelijk. In de periode 1945-1965 kwamen nieuwe woonwijken in Den Haag-Zuidwest (Moerwijk, Morgenstond, Bouwlust, Vrederust), Mariahoeve en Waldeck tot stand. En met succes: in 1962 bereikte Den Haag met ruim 600.000 inwoners de grootste bevolkingsomvang ooit.

### Cityvorming

Toen de urgentste wederopbouwopgave afgerond leek, openbaarde zich een uitdaging van een geheel andere orde. Door de focus op de dringende woningnood waren de binnenstad en Scheveningen erbij ingeschoten. Over de Haagse binnenstad was men het eens: de boel moest in het kader van de vooruitgang rigoureuus op de schop. Het centrum moest gaan functioneren als een echte city: geen ambachtelijke bedrijfjes, buurtwinkeltjes en knusse woonbuurten, maar grootschalige kantoren, warenhuizen en hoogbouwflats. De city moest via ringwegen, verkeerspleinen en tunnels bereikbaar worden gemaakt voor het vervoermiddel van de toekomst: de auto. Daarvoor moesten grote delen van de 19<sup>e</sup>-eeuwse wijken rond het centrum het veld ruimen: de Schilderswijk, het Oude Centrum, Westeinde-Kortenbos, en het Zeeheldenkwartier moesten eraan geloven. Dat werd niet gezien als een betreurenswaardige consequentie van de cityvorming, maar juist als een bijkomend voordeel. De oude volkswijken waren immers dringend aan sanering toe, zo

was het algemeen gevoel; de slechte staat van de oopengepakte woningen en de ‘asociale’ levensstijl met kippenhokken en paardenstallen vroegen om kaalslag en nieuwe flatwoningen. In dat klimaat werd in 1967 het plan *Van Grijs naar Groen* gepresenteerd: een soort Bijlmer-in-de-Schilderswijk, met hoge galerijflats en veel groen voor een draagkrachtiger bevolking. Het verzet tegen de voor de bewoners onbetaalbare huurprijzen was echter zo massaal dat het plan in 1970 werd ingetrokken. Voortaan was het motto ‘bouwen voor de buurt’.

Voor het Spuikwartier werd de op Amerikaanse steden geïnspireerde cityvorming gezien als dé oplossing. Het gemeentebestuur, de ambtelijke diensten, het bedrijfsleven, maar ook de pers en het grote publiek waren van mening dat het Spuikwartier een overbevolkt en verpauperd stadsdeel was, met schrijnende woontoestanden, stinkende grachten en welig tierende prostitutie. De gemeente stak geen vinger meer uit naar het onderhoud van het Spuikwartier. Integendeel, er werd actief opgekocht en onteigend om de gewenste schaalvergroting en economische groei mogelijk te maken.

### De rol van het Rijk

Ook de rijksoverheid liet zich in deze discussie niet onbetuigd. De Rijksgedebouwendienst (RGD) wilde een nieuwe kantorenconcentratie naast station Den Haag Centraal, Rijkswaterstaat wilde een verdiepte Utrechtsebaan naast het spoor als een injectienaald in het hart van de stad, en een vergelijkbare Rotterdamsebaan aan de andere kant van het spoor. De NS zag een veel grotere rol voor Staatsspoor (zoals de voorganger van het huidige station Den Haag Centraal heette) weggelegd, zelfs met doortrekking van de sporen naar Scheveningen. De gemeente wilde het liefst alle sporen ondergronds om de binnenstad en Bezuidenhout weer met elkaar te verbinden. Maar toen dat onmogelijk bleek, moesten er in ieder geval een tram- en een autoviaduct komen.

### Het Kurhaus

In Scheveningen vond een enorme saneringsoperatie plaats nadat het chique badplaatstoerisme was ingestort. De 19<sup>e</sup>-eeuwse hotels moesten plaats maken voor kantoren en woningen in een hoge dichtheid, en het open Gevers Deynootplein moest worden dichtgebouwd. De voorgenomen sloop van het befaamde Kurhaus – het beeldmerk van Scheveningen – was voor velen de druppel die de emmer deed overlopen. De verontwaardiging in de stad was groot. De verontruste burger die de megalomane cityvorming in het centrum en de sloopwoede in Scheveningen aan het hart ging, kon vanaf mei 1973 terecht bij de Vereniging Vrienden van Den Haag.



Leyweg begin jaren '60 (foto René van Bleiswijk)