



Het begin van de Dwarsweg die door het oude centrum aangelegd zou worden

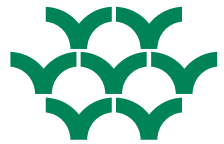
LEEFBAARHEID – IJVEREN VOOR EEN AANTREKKELIJKE WOONSTAD

“Het bevorderen van de leefbaarheid van Den Haag ...”, zo werd het doel geformuleerd bij de oprichting van onze vereniging in 1973. Nu wij die doelstelling opnieuw uitwerken in een visie voor de huidige tijd, is het goed om eens stil te staan bij dat begrip leefbaarheid. Wat houdt het voor ons in en wat niet? Wat betekende het toen en hoe heeft het zich vervolgens ontwikkeld? ‘Leefbaar’ roept nogal eens misverstanden op. Er zijn sindsdien namelijk ook politieke partijen ontstaan die zich ‘leefbaar’ noem(d)en. En af en toe krijgen wij mailtjes waarin onze aandacht voor een sociaal probleem gevraagd wordt. Dan moeten wij uitleggen dat het ons niet om de sociale verhoudingen gaat maar om de fysieke stad, om de ruimtelijke kwaliteit van de gebouwen en de openbare ruimte: fraai, praktisch en duurzaam.

Wisselende waardering voor de bestaande stad

Vanaf het midden van de 19^e eeuw presenteerde Den Haag zich als ‘aantrekkelijke woonstad’. Eerst was het beleid van de gemeente vooral gericht op de adel en andere welgestelden. Renteniërs uit Nederlandsch-Indië werden aangemoedigd om in Den Haag te komen wonen. ‘Mooi en veilig op het zand, geen gevaar van malaria’ was de reclame van de firma die Duinoord bouwde. In de 20^e eeuw werden er ook volop woningen gebouwd voor de middenklasse; de opkomende woningbouwcorporaties zorgden voor behoorlijke huizen voor de arbeidersklasse. Aan het begin van de oorlog was Den Haag voor een groot deel van de inwoners inderdaad een aantrekkelijke woonplaats.

Na de oorlog zag het er heel anders uit. De stad was zwaar beschadigd door de sloop voor de Atlantikwall, de aanleg antitankgracht en door het bombardement op het Korte



Voorhout en het Bezuidenhout. Bij de wederopbouw van het Korte Voorhout koos de gemeenteraad voor het moderne plan van Dudok met grote losstaande blokken en niet voor herstel van de oude kleinschalige gesloten bouwblokken. De Amerikaanse ambassade werd er gebouwd, evenals het ministerie van Financiën. Er was veel kritiek op beide ontwerpen.

Ook elders in de binnenstad sloeg de modernisering toe. De oude Europese steden waren immers volgens de meeste deskundigen achterhaald en de Amerikaanse steden waren het lichtend voorbeeld: binnensteden met hoge kantoorgebouwen (de city) en brede autowegen tussen de city en de woonwijken (freeways). Dat paste ook goed bij de toen alom aanvaarde ideeën van de architect en stedenbouwer Le Corbusier, die pleitte voor een strikte scheiding tussen wonen, werken, recreëren en verkeer. Vanuit die gedachte werd de Utrechtsebaan aangelegd en de Dwarsweg moest de verbinding gaan vormen met de binnenstad en de gemoderniseerde Schilderswijk. De bebouwing in het Spuikwartier werd gesloopt en het brede Prins Bernardviaduct werd aangelegd. Steeds meer auto's kwamen de binnenstad in en praktisch de hele openbare ruimte werd parkeerterrein, tot het Binnenhof aan toe. Zolang de binnenstad nog geen 'city' was, kwamen de grote kantoren van de overheid en van bedrijven her en der in woonwijken terecht. Woonhotels veranderden in ministeries en op de plek van de populaire Haagse Dierentuin verrezen het Provinciehuis en het gebouw

van Rijkswaterstaat. De bewoners van Den Haag kregen het gevoel dat de stad overgenomen werd door de grote kantoren en het autoverkeer. Toen een groep jonge architecten (Dooievaar) de moderniseringsplannen vertaalde in concrete beelden, groeide het verzet onder de bevolking. 'Wat blijft er over van de aantrekkelijke woonstad? Waar blijft de menselijke maat? Wij willen een leefbare stad!'

Vrienden van Den Haag

In deze omstandigheden ontstond onze vereniging Vrienden van Den Haag, die pleitte voor "het bevorderen van de leefbaarheid van Den Haag met behoud van zijn karakteristieke waarden". De vereniging was onderdeel van een brede stroom van succesvol verzet tegen de 'modernisering'. Na verloop van tijd gingen ook de experts om en kwam er een herwaardering van de historische stad. De binnenstad kreeg een opknappbeurt en werd autoluw. Vanwege de leefbaarheid heeft onze vereniging zich sindsdien bekommerd om de kwaliteit van de openbare ruimte en dus ook om het stadsgroen. Al jarenlang overleggen de Vrienden in het Stedelijk Groenoverleg regelmatig met ambtenaren en de andere groene instanties. Er is actie gevoerd tegen de tramsluis door de Koekamp. Met wethouders werd gesproken over verkeersstromen die de leefbaarheid aantasten, zoals bijv. het vrachtverkeer van de Norfolkline. Er werd geprotesteerd tegen hoogbouw in het centrum, omdat het niet paste in het beschermde stadsgezicht en omdat door de valwinden een



Burgerparticipatie - protest tegen plan om de Scheveningse Bosjes te verbouwen tot Internationaal Park

onleefbaar stuk stad zou ontstaan. Ruim tien jaar geleden is de doelstelling van de Vrienden opnieuw uitgewerkt in het visiedocument 'Haags Peil'. Dat is een effectief kompas geweest bij ons standpunt over concrete kwesties in de afgelopen jaren, zoals de herbestemming van leegstaande kantoren. Intussen zijn er nieuwe problemen ontstaan die de leefbaarheid van de stad bedreigen en dus vragen om een standpunt van de Vrienden. Groen en water waren al belangrijk omdat zij bijdragen aan een mooie stad, maar nu worden zij ook van belang om de gevolgen van de klimaatverandering op te vangen. Verdichten is wel mogelijk maar het moet de stad niet verstikken; een leefbaarheidstoets is onontbeerlijk. Het is mooi dat onze stad steeds meer bezoekers en toeristen trekt, maar het moet geen pretpark worden, zoals in Amsterdam. Als de ontwikkelingen op de woningmarkt doorzetten en de middengroepen uit de stad verdrongen worden, tast dat ook de leefbaarheid aan. Betrokkenheid van alle burgers bij besluitvorming over de stad is een ander aspect van leefbaarheid. Het is dan ook van belang dat burgers tijdig geïnformeerd worden over bouwplannen en zo van hun recht op inspraak gebruik kunnen maken. Daar zit



De Vijverdam, ooit aangelegd om de verkeersstromen te verwerken

nu behoorlijk de klad in, met marktwerking en investeringsrendement als belangrijkste drijfveren voor de ontwikkeling van projecten.

Alles bij elkaar redenen genoeg om onze visie opnieuw te formuleren en daarmee aan het werk te gaan. In de volgende nummers van ons blad zult u daar meer over lezen.

Jacob Bijl, tekst en foto's

stadsbeeldenstadsgroen@vriendenvandenhaag.nl

Deze stadsrijschool is de oudste burgermanege van Nederland en met de koninklijke status een echte parel in Den Haag.

JOOP BÖNNEN
 'S-GRAVENHAAGSCHE
 STADSRIJSCHOOL
 KAZERNESTRAAT 50

Bouw mee aan Haags karakter!
Word certificaathouder

Stadsherstel Den Haag koopt, herstelt en beheert monumenten en beeldbepalende panden. Want het historisch karakter van Den Haag en omgeving moet behouden worden! Stadsherstel dankt een groot deel van haar vermogen aan certificaathouders. Zij steunen het gedachtegoed en werk van de organisatie door certificaten te kopen. Geïnteresseerd in certificaten van Stadsherstel?

Kijk snel op www.stadshersteldenhaag.nl

STADS HERSTEL  **DEN HAAG**