MONUMENTEN INVENTARISATIEPROJECT DEN HAAG 1850-1940

Gemeente Den Haag

MONUMENTEN INVENTARISATIEPROJECT DEN HAAG 1850-1940

dienst REO, afdeling monumentenzorg, februari 1992

Research en teksten: ir. J.A. van der Hoeve, ir. P.C. Lankamp, drs. H.P.R. Rosenberg, drs. E.C. Vaillant en drs. D. Valentijn

INHOUDSOPGAVE

VOORWOORD	PAG.5
INLEIDING	7
ALGEMENE SCHETS VAN DE HAAGSE STADSUITBREIDINGEN TOT AAN DE TWEEDE WERELDOORLOG	13
BINNENSTAD	29
WILLEMSPARK	39
STATIONSBUURT	47
ZEEHELDENKWARTIER	55
ARCHIPELBUURT	63
SCHEVENINGEN	71
VAN STOLKPARK-SCHEVENINGSE BOSJES	79
BELGISCH PARK	85
SCHILDERSWIJK	91
DUINOORD	97
BEZUIDENHOUT	105
REGENTESSEKWARTIER	113
STATENKWARTIER (-Geuzenkwartier)	121
DUINDORP	129
TRANSVAAL	135
VALKENBOSKWARTIER	143
ZORGVLIET	151
BOMEN- EN BLOEMENBUURT	159
WESTBROEKPARK	167
BENOORDENHOUT	175
LAAKKWARTIER-SPOORWIJK	181
VOGELWIJK	193
VRUCHTENBUURT	199
RUSTENBURG-OOSTBROEK	205
BOHEMEN- MEER EN BOS	213
GROENTE- EN FRUITMARKT	219
LEYENBURG	223
KIJKDUIN-OCKENBURGH	229
MARLOT-MARIAHOEVE	235
ZUIDERPARK	243
MOERWIJK	249
WALDECK	253
LOOSDUINEN	261
MORGENSTOND EN BOUWLUST	267
MADESTEIN-KRAAYENSTEIN	273
BINCKHORST	279
BIJLAGEN	283

VOORWOORD

Het inventarisatierapport over de Haagse jongere bouwkunst en stedebouw in het kader van het landelijke Monumenten Inventarisatie Projekt (MIP) - de Inventarisatie Jongere Bouwkunst en Stedebouw 1850-1940, is gereedgekomen op 26 oktober 1990. Het betrof toen alleen het schriftelijke (inventariserende) gedeelte. Dit boek is de uitwerking van het MIP-rapport met naast de 35 reeds beschreven wijken een aangepaste algemene inleiding, een inleiding over de stad en een beschrijving van de binnenstad. Dit product is het slotstuk van een als rijks-inventarisatie project begonnen studie. Het is een naslagwerk met een meerwaarde voor de gemeente omdat belangrijke factoren zijn vermeld om de belevingswaarde van onze stad te behouden en zo mogelijk te verhogen.

Op grond van het onderzoek selecteerden de Rijksdienst voor de Monumentenzorg en afdeling monumentenzorg van de dienst REO "gebieden met bijzondere waarden". Den Haag scoort landelijk gezien hoog met niet minder dan achttien van zulke gebieden, die zich onderscheiden door cultuurhistorische en stedebouwkundige waarden en door gaafheid en zeldzaamheid. Hiermee wordt de reputatie van Den Haag bevestigd als één van de meest belangrijke en gave steden in ons land wat betreft de bouwkunst en stedebouw uit de periode 1850-1940. Per wijk worden de bijzondere kwaliteiten benoemd met een korte toelichting vanuit de ruimtelijke kwaliteit. In dat hoofdstuk is terug te lezen hoe die bijzondere kwaliteiten gehanteerd kunnen worden als toetssteen bij het voortdurende transformatieproces van architectuur en stedebouw in Den Haag.

Elke wijk (hoofdstuk) uit de MIP periode heeft een periodiseringskaart en een waarderingskaart, die rechtstreeks in verband staan met de tekst. Tot slot bevat het boek een bijlage met een lijst van geïnventariseerde objecten en ensembles en een overzichtskaart van de gebieden met bijzondere waarden en de potentieel te beschermen stadsgezichten.

In het kader van het MIP is een belangwekkend document neergelegd met als specifieke invalshoek een bredere visie van monumentenzorg op de stad. Naast de mogelijke uitbreiding van de rijkslijst en de beschermde stadsgezichten levert het MIP een bijdrage aan toekomstige planologische kaders alsmede een inspiratie voor publicaties en voorlichting.

drs. H.J. Meijer
wethouder van Verkeer en Vervoer, Binnenstad en Monumenten

INLEIDING

De belangstelling voor de architectuur van voor 1850 is sinds de opkomst van de monumentenzorg aan het einde van de 19de eeuw groot geweest. Hierdoor was het mogelijk dit oude vrijwel onomstreden en in omvang nog beheersbare cultuurbezit betrekkelijk snel te beschermen na de invoering van de Monumentenwet in 1961. Ruim 42.000 monumenten kregen een plaats op de rijksmonumentenlijst.

De "jongere bouwkunst" uit de periode 1850-1940 waarin de bevolking en verstedelijking van Nederland sterk toenamen, bleef daarentegen grotendeels onbekend en veelal onbemind. De enorme omvang van de bouwproductie en de korte afstand in tijd tot het onderwerp waren voor een belangrijk deel debet aan het feit dat de Nederlandse monumentenzorgers de bemoeienis met de jongere bouwkunst voor zich uitschoven. De laatste twee decennia zien we echter een groeiende aandacht, die zich niet beperkt tot de architectuur maar zich ook uitstrekt tot de stedebouw van voor de Tweede Wereldoorlog. Nadat er vrijwel uitsluitend studies over het bouwen van Berlage tot de Nieuwe Zakelijkheid waren verschenen, kwamen er ook publicaties over de 19de-eeuwse neo-stijlen en verschillende tussenstromingen in de 20ste-eeuwse architectuurgeschiedenis.

De (wetenschappelijke) interesse ging vergezeld van de ontdekking van de waarde van de eigen woonomgeving en een algemeen gevoel van ontevredenheid over de kwaliteit van de bouwproductie van de jaren '60 en '70.

In grote en middelgrote steden met een lange ontwikkelingsgeschiedenis werd de gemeentelijke zorg voor het "klassieke" monument verbreed tot de zorg voor de totale bebouwde omgeving waarvan de gebouwen uit de periode 1850-1940 een essentiëel bestanddeel vormen. Dit proces werd bevorderd door de instelling van gemeentelijke monumentendiensten.

Na de verbreding van de betrokkenheid die zich geleidelijk op gemeentelijk, provinciaal en particulier niveau (b.v.Stadsherstel) ontwikkelde, volgde in de jaren '80 een gedeeltelijke decentralisatie van de monumentenzorg, vastgelegd in de Monumentenwet van 1988. Alhoewel de bevoegdheid tot het aanwijzen van monumenten en stadsgezichten bij de minister van WVC bleef, werd in de Memorie van Toelichting toegezegd dat van gemeentelijke plaatsingsvoorstellen slechts op zwaarwegende gronden zou worden afgeweken. Bij deze ontwikkeling werd voor het Rijk de noodzaak van een breed opgezet landelijk onderzoek naar de jongere bouwkunst en stedebouw urgent.

Onder de niet geheel dekkende benaming Monumenten Inventarisatie Project (MIP) ging het onderzoek vanaf 1987 van start. De coördinatie kwam in handen van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg (RDMZ) te Zeist en de provincies en de vier grote steden deden op contractbasis het onderzoek voor hun gebied.

Het schriftelijke gedeelte van het inventarisatierapport is in oktober 1990 gereed gekomen. De voor dit rapport verwerkte onderzoeksgegevens voor tekst en kaarten zijn dus niet een weergave van de allerlaatste stand van zaken in het voortdurende veranderingsproces van stedebouw en architectuur in de stad. Het verwerkte materiaal zal helaas enige niet te vermijden hiaten vertonen, die echter niet essentieel zijn voor de hoofdopzet en intentie van dit boekwerk.

Met het MIP worden diverse doelen gediend:

1. het project is gericht op het verkrijgen van een landelijk overzicht waarbij het niet uitsluitend gaat om (potentiële) monumenten maar om een inventarisatie in de breedte van de architectuur èn stedebouw uit de periode 1850-1940;
2. het MIP is gericht op het bevorderen van kennis en waardering voor het cultureel erfgoed uit de betreffende periode, voorzover dat belichaamd is in gebouwen en stads- en dorpsgezichten;
3. het kan dienen als basis voor publicaties en wetenschappelijk onderzoek op architectuurhistorisch, bouwhistorisch, stedebouwkundig, historisch-geografisch en industriëel-archeologisch terrein;
4. het project kan dienen als bouwsteen voor beleid van de drie bestuurslagen ten aanzien van ruimtelijke ordening, stadsontwikkeling, monumentenzorg, het beheer van de openbare ruimte, welstand en als basis voor planologische en stedebouwkundige afwegingen;
5. het MIP kan dienen als instrument om te komen tot het beschermen van objecten en stads- en dorpsgezichten.

De opzet van het MIP in Den Haag.

De werkzaamheden voor het MIP omvatten:

a) het inventariseren van gegevens per object en het opslaan van deze gegevens in een computerbestand,
b) het beschrijven van de Haagsche wijken,
c) het fotograferen van de geïnventariseerde objecten,
d) het vervaardigen van kaartmateriaal,
e) het selecteren van "gebieden met bijzondere waarden".

De inventarisatie.

De inventarisatie van gebouwen uit de periode 1850-1940 is per wijk geschied. Hierbij is de wijkindeling van 1980 aangehouden en niet de recente indeling in zeven stadsdelen. De reden voor deze werkwijze is het feit dat Den Haag zich in hoofdzaak wijksgewijs heeft uitgebreid en dat de meeste wijken qua bebouwingsbeeld een eenheid vormen. De beschrijvingen van de wijken zijn in dit boek per hoofdstuk in volgorde van ontstaansperiode achter elkaar gezet. Voor het opnemen in het MIP van objecten (gebouwen, bruggen enz.) en ensembles hebben als uitgangspunten gegolden:

1) het object (ensemble) behoort tot de periode 1850-1940;
2) de keuze wordt op de eerste plaats afgewogen tegen de architectonische en cultuurhistorische identiteit van een wijk zonder daarbij een vergelijking op stadsniveau geheel buiten beschouwing te laten;
3) uit de inventarisatie dient een representatief beeld van een gebied te ontstaan;
4) de stedebouwkundige situatie kan een overweging zijn voor opname;
5) alle beschermde monumenten en objecten met een bijzondere waarde worden geïnventariseerd.

Op het eerste uitgangspunt zijn enkele uitzonderingen gemaakt, namelijk in die gevallen waar het gebouw weliswaar van voor 1850 dateert maar stilistisch toch gesproken kan worden van een object behorend tot de MIP-periode. Ook zijn er met name in het centrum 17de- of 18de-eeuwse panden geïnventariseerd vanwege de dominante 19de-eeuwse transformatie die zij in het gevelbeeld hebben ondergaan; het betreft dan meestal waardevolle winkelpuien.

De inventarisatie op locatie werd aangevuld met gegevens die door beperkt archief- en literatuuronderzoek naar boven kwamen. Een bijzondere categorie vormden de zaken van bedrijf en techniek, ook wel aangeduid met de industriële archeologie. Het gaat hierbij niet alleen om (voormalige) fabrieksgebouwen maar ook om bruggen, sluizen, stationsgebouwen, pakhuizen enz. De inventarisatie van deze specifieke groep objecten kwam tot stand met medewerking van de Haagse Werkgroep voor Monumenten van Bedrijf en Techniek.

Een lijst met de geïnventariseerde objecten per wijk is aan het einde van dit rapport als aparte bijlage bijgevoegd. De inhoudelijke gegevens betreffende deze objecten berusten bij de Gemeente Den Haag en de Rijksdienst voor de Monumentenzorg.

De wijkbeschrijvingen.

Aangezien de Rijksdienst voor de Monumentenzorg in samenwerking met het Gemeentelijk Bureau Monumentenzorg vlak voor de start van het Haagse MIP de publicatie 's-Gravenhage 1840-1940, 100 jaar Haagse stadsontwikkeling (VOM-reeks 1988, nr. 1) had gemaakt, is deze tekst als basis van de toelichting voor de stad als geheel gebruikt.

De wijkbeschrijvingen zijn volgens een vast stramien opgezet:
1. ontwikkelingsgeschiedenis; hierbij wordt ingegaan op:
- de situatie voor de totstandkoming van de wijk,
- de terreingesteldheid,
- de rol van de overheid en particuliere ondernemers bij de ontwikkeling,
- de fasering;
- de structuur van het gebied;
- de belangrijkste functies;
- de schaal en stedebouwkundige karakteristiek ;
2. structurele en/of functionele veranderingen sinds de totstandkoming van de wijk;
3. het bebouwingsbeeld; aan de orde komen de bouwkundige en stilistische kenmerken;
4. bijzondere kwaliteiten en toekomstig ontwikkelingskader van het gebied; hierbij kan het gaan om de stedebouwkundige opzet, het niveau van één of meerdere functies, gebouwen en ensembles, groen- en water structuren, (sociaal-)historische waarden; dit onderdeel van de wijkbeschrijving dient met de bijbehorende waarderingskaart (zie hierna) te worden gelezen.
Bij de wijkbeschrijvingen zijn ook de na-oorlogse wijken betrokken alhoewel de grens van het onderzoek landelijk op het jaartal 1940 is bepaald. In Den Haag dateren de eerste plannen voor de na de oorlog gebouwde wijken vaak al voor de Tweede Wereldoorlog.
In de wijkbeschrijvingen zijn twee onbebouwde gebieden bewust niet opgenomen: het Haagse Eos en de Oostduinen. Als losse natuurgebieden worden zij niet gezien als onderdeel van de omliggende wijken en passen derhalve niet in het kader van deze inventarisatie. Dit neemt niet weg dat de kwaliteiten van deze gebieden op een andere wijze benoemd zullen moeten worden.

Hierbij dient ook te worden opgemerkt dat voor een aantal wijken is afgezien van het maken van een waarderingskaart omdat de bebouwing hoodzakelijk dateert van na de MIP-periode. Er is nog nauwelijks sprake van funktionele of structurele wijzigingen in het stedelijk weefsel, laat staan dat het in het MIP verband mogelijk is hierover een "waardering" uit te spreken . In het hoofdstuk bijzondere kwaliteiten wordt dan ook vaak slechts summier iets gezegd over architectonische en stedebouwkundige kwaliteit van deze wijken.

Kaartmateriaal.

Tot het project behoorde het vervaardigen van kaartmateriaal. Voor de stad als geheel worden op twee overzichtskaarten aangegeven:

- de belangrijkste wegen, water en groen-(en bomen-)structuur met de ingrijpendste wijzigingen in het stedelijk weefsel;
- de gebieden met bijzondere waarden;

Per beschreven wijk zijn twee kaarten vervaardigd:

1. een periodiseringskaart (1:5.000) met:

* een periodisering in drieën: bebouwing van voor, tijdens en na de MIP-periode;

2. een waarderingskaart (1:5.000) ten behoeve van het beleid met betrekking tot onder meer ruimtelijke ordening, stadsvernieuwing, stedelijke vernieuwing en inrichting openbare ruimte; aangegeven zijn:

* gebouwen en/of gebieden van na 1940 die geen samenhang vertonen in structuur, schaal, materiaal en/of vormgeving met het oorspronkelijk stedelijk weefsel;
* belangrijke bebouwing en straatwanden met een op het niveau van de wijk hoge ensemblewaarde.
* beschermde rijks- en gemeentelijke monumenten.
* bijzonder (historisch-) stedebouwkundig c.q. landschappelijk gegeven.
* belangrijk(e) groen(structuur).
* belangrijke duinstructuur.
* belangrijke waterstructuur.

De gebieden met bijzondere waarden.

Op grond van de selectiecriteria van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg zijn door deze dienst en de dienst REO, afdeling monumentenzorg achttien gebieden uit de periode 1850-1940 geselecteerd als "gebieden met bijzondere waarden". De geselecteerde gebieden zijn aan het einde van dit rapport vermeld. De overzichtskaart is in de reeds genoemde bijlage opgenomen. Negen van de achttien gebieden zijn tevens aangeduid als potentieel te beschermen stadsgezichten. De Rijksdienst voor de Monumenten-zorg wacht formeel de procedure van het Monumenten Selectie Project (MSP)* af voor een definitief oordeel. Hiermee wordt een landelijke beleidslijn aangehouden.

* De gemeente Den Haag zal in het kader van het MSP (Monumenten Selectie Project) in een raadsbesluit aan de minister van WVC moeten aangeven welke panden en stadsgezichten in aanmerking komen voor rijksbescherming. Dit besluit kan vermoedelijk pas in de loop van 1992 worden genomen als de betreffende panden en stadsgezichten volgens de rijksnorm van het MSP zijn beschreven en de eigenaren zijn gehoord.
De activiteiten in het kader van het Monumenten Selectie Project hebben in het najaar 1991 een aanvang genomen, waarbij de afdeling Monumentenzorg van de dienst REO in opdracht van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg het werk uitvoert.

Structuurkaart

Belangrijkste groen- en duinstructuur

Belangrijkste boomstructuurlijnen

Belangrijkste waterstructuur

Belangrijkste wegenstructuur

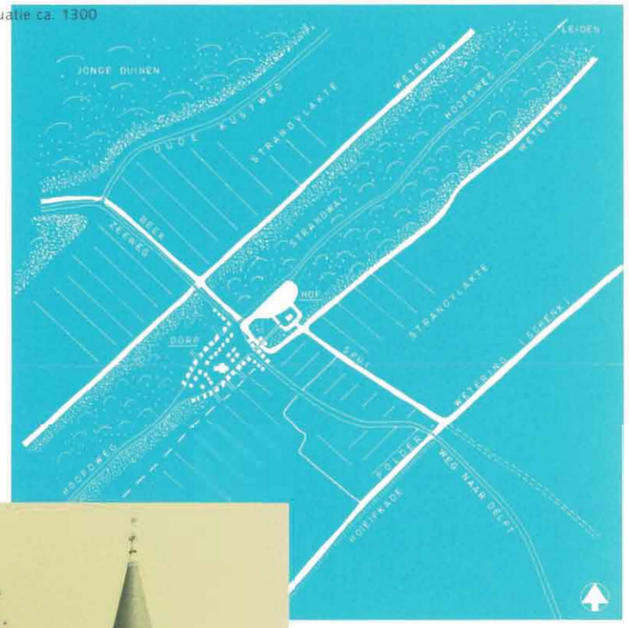
Ingrijpende structuurwijziging

Gemeentegrens

ALGEMENE SCHETS VAN DE HAAGSE STADSUIT-BREIDINGEN TOT AAN DE TWEEDE WERELDOORLOG

"Er moet naar worden gestreefd, meer overeenstemming te brengen tussen aanleg en architectuur, een overeenstemming, zoals die vroeger bestond, dat wil zeggen, dat aan de nutsvraag wordt voldaan en de gehele samenstelling zo zij, dat de gebouwen, welke de straten en pleinen zullen begrenzen, zoveel mogelijk tot hun recht komen. En dat kan alleen dan, wanneer bij de compositie evenals vroeger van het plein wordt uitgegaan, dat ook zo veel mogelijk om pleinen de voornaamste gebouwen verrijzen en dat weer met hetzelfde inzicht als vroeger wordt gezocht naar een maximum aan aesthetisch effect" (Berlage).

1. Den Haag. Vermoedelijke situatie ca. 1300



2. De Ridderzaal uit de 13 eeuw. Kern van het grafelijk hof te Den Haag.

1. Ontstaansgeschiedenis en historisch overzicht in vogelvlucht tot 1850.

Het pre-stedelijk patroon. De kuststrook rondom Den Haag bestaat uit een afwisseling van strandwallen en strandvlakten. De strandwallen zijn uit zand opgebouwde barrières, die na de laatste IJstijd door de gestaag stijgende zee op het flauw hellende oude landoppervlak zijn afgezet. De strandvlakten tussen deze hoger gelegen strandwallen zijn in de loop der eeuwen voor een deel opgevuld door veen. Achter de duinen daalt op de meeste plaatsen de grond vrij sterk en treft men op de lagere veengronden tal van polders aan. Op de strandwallen werden al in de Romeinse tijd nederzettingen gesticht en verbindingswegen aangelegd.
De situatieschets van afbeelding 1 geeft weer hoe ook de oudste kern van Den Haag op een strandwal is gelegen. Deze strandwal wordt in grote trekken gemarkeerd door de lijn Benoordenhoutseweg-Kazernestraat-Noordwal aan de noordwestzijde en de lijn Bezuidenhoutseweg-Korte en Lange Poten-Spuistraat-Vlamingstraat-Laan aan de zuidoostzijde. Deze lijnen lopen parallel met de in de Middeleeuwen gegraven wateringen aan weerszijden van de strandwal en hun beloop is dan ook wat rechtlijniger dan dat van de strandwal zelf. De as van de strandwal wordt gevormd door de middeleeuwse verbindingsroute Leiden - 's-Gravenzande, die buiten de oude stadskern wordt gemarkeerd door de Leidse Straatweg en de Loosduinseweg. Deze route wordt van oudsher gekruist door één doorlopende dwarsroute van de kust bij Scheveningen naar Delft, gevormd door het huidige tracé Scheveningseweg - Zeestraat -Noordeinde -Hoogstraat -Venestraat -Wagenstraat -Huygensstraat -Rijswijkseweg.

Ontstaan van Den Haag. De opkomst en ontwikkeling van de nederzetting 's-Gravenhage, vroeger ook wel Die Haghe genoemd, heeft ten nauwste samengehangen met die van het graafschap Holland en later de Nederlandse staat.
Tot in de 13de eeuw hadden de graven van Holland geen vaste residentie. Zij verbleven gewoonlijk in een der hoven, waar hun aanwezigheid op een bepaald moment het meest gewenst was ter consolidatie van hun gezag. Toen deze consolidatie zich in het begin van de 13de eeuw begon af te tekenen werd gezocht naar een meer permanente residentie. Daartoe bood de relatief droge en lommerrijke omgeving van het latere Den Haag goede mogelijkheden. Naar verluidt, kocht graaf Floris IV (regerend 1222-1234) in 1229 van Dirk van Wassenaer de zogenoemde Hof van Vrouwe Meilendis, die circa 600 morgen (1 morgen is 0,8 hectare) mat en waarvan de bebouwing ter plaatse van het huidige Binnenhof moet hebben gelegen.
Hier bouwde Floris IV een nieuw stenen huis. Het waren echter zijn opvolgers Willem II (regerend 1234-1256) en Floris V (regerend 1256-1296), die de basis legden voor het "Hof ter Hage", de latere permanente grafelijke residentie. Aangenomen wordt dat van het uiteindelijk tot stand gekomen grafelijk paleis op het Binnenhof de Rolzaal nog uit de tijd van Floris IV stamt, maar dat de aansluitende Ridderzaal pas onder Willem II en Floris V is gebouwd (afb. 2). Vanaf het bewind van de hertog Albrecht van Beieren (1385-1404) is het "Hof ter Hage" de vaste residentie van de graven van Holland geweest en sinds het einde van de 16de eeuw van de landsregering.
De keuze van de plaats voor de grafelijke residentie was niet geheel toevallig. De voornoemde Hof van Vrouwe Meilendis lag op een der strandwallen of oude duinen achter de beschutting van de hogere jonge duinen langs de kust nabij de belangrijke verbindingsweg tussen Leiden en 's-Gravenzande. In deze plaatsen bevonden zich eveneens grafelijke hoven. Bovendien was de Hof van Vrouwe Meilendis gelegen nabij de kruising met een dwarssroute, die van de zee naar Rijswijk en verder naar Delft liep.

Mogelijk was er nabij deze kruising nog voor het ontstaan van het grafelijke Hof al een kleine nederzetting aanwezig. In ieder geval ontwikkelde zich in directe functionele relatie met het grafelijke Hof een nederzetting van boeren, handwerkslieden en kooplui, die het groeiende Hof en de hofhouding van alle mogelijke diensten en levensbehoeften voorzag. Ten zuidwesten van het Hof breidde deze burgerlijke nederzetting zich gestaag uit naarmate het Hof in aanzien en omvang toenam: aanvankelijk nog als onderdeel van het ambacht Monster maar later als zelfstandige eenheid. Dit kwam omstreeks 1275 tot uitdrukking in het ontstaan van een zelfstandige parochie, waarbij een kapel werd verheven tot parochiekerk. Deze kerk was een voorganger van de huidige Grote of Sint Jacobskerk, die grotendeels uit de 15de eeuw dateert (afb. 3).

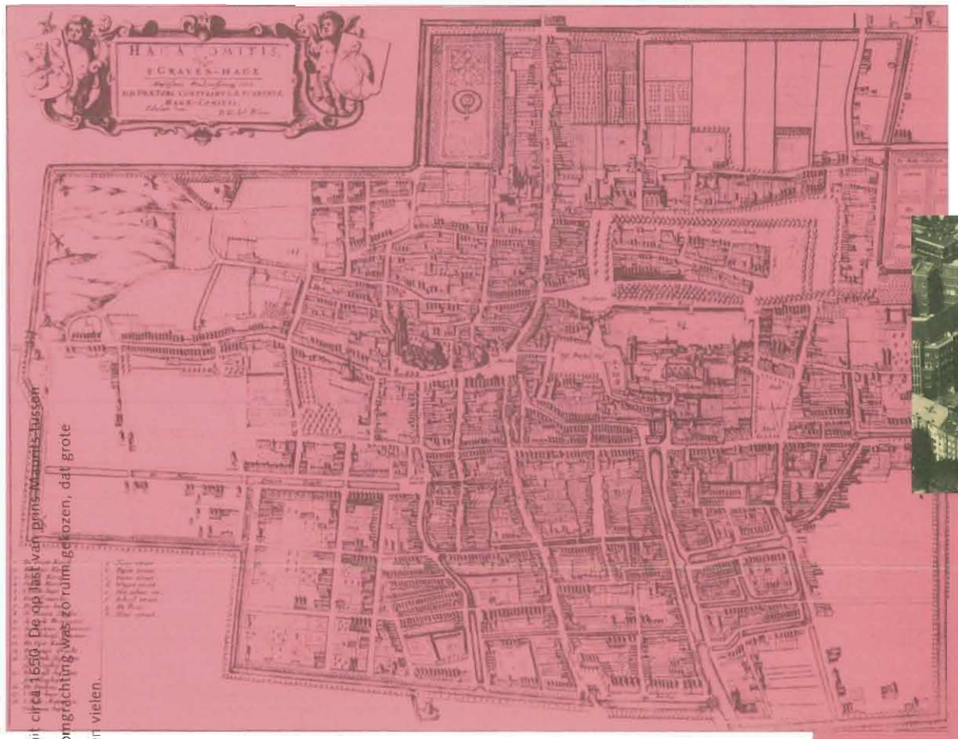
De periode tot 1800. Zo ontstonden er twee kernen, die eeuwenlang naast elkaar voortbestonden en geleidelijk werden uitgebreid en vernieuwd. Hoewel Albrecht van Beieren deze nederzetting in 1370 bepaalde voorrechten verleende heeft Den Haag nooit stads-rechten in de middeleeuwse zin gekregen. Daarom heeft ook een ommuring, omwalling of omgrachting tot in de 17e eeuw ontbroken (afb. 4).
Pas tussen 1613 en 1619 werden op aandringen van prins Maurits de thans nog aanwezige singelgrachten aangelegd. Deze rechtlijnige omgrachting vormde meer dan twee eeuwen de duidelijke fysieke begrenzing van het "stedelijke" en "bestuurlijke" gebied (afb. 5). De omgrenzing was zo ruim gekozen, dat omvangrijke gebieden daarbinnen tot na het midden van de 19de eeuw onbebouwd zijn gebleven. Binnen het omsloten gebied van ca. 200 hectare breidde de stad zich in de 17de eeuw vooral in zuid-oostelijke richting uit aan weerszijden van het Spui, het begin van de belangrijke waterroute naar Delft. De enige stadsuitbreiding buiten de singels in deze periode was de Nieuwe Uitleg in 1706, waarmee een deel van de zogenoemde "Plantage" binnen de singelgrachten werd getrokken.

De invloed van de burgerlijke magistratuur op de hoofdzakelijk door particulieren verwezenlijkte ruimtelijke ontwikkellingen was betrekkelijk gering en beperkte zich in dat opzicht tot het instituut der rooimeesters. Dit instituut bepaalde vanaf 1664 het beloop van de straten en de voorgevelrooilijnen aan de hand van hiervoor opgestelde keuren. Initiatieven van het stadsbestuur, zoals die leidden tot de befaamde Amsterdamse grachtengordel, zijn in Den Haag beperkt gebleven tot de stadsuitbreidingen van de bovengenoemde Nieuwe Uitleg en die van de Prinsegracht en omgeving (afb. 6). De aanleg van de beroemde zeeweg naar Scheveningen (de huidige Scheveningseweg) in 1663-1665 geschiedde op initiatief van Constantijn Huygens.

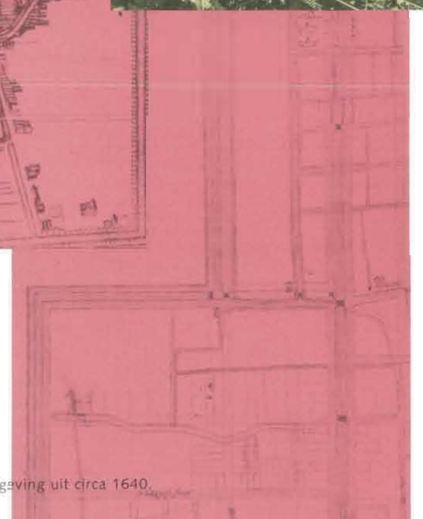
De periode 1800-1850. De verheffing tot stad in 1811 en de instelling van het Koninkrijk der Nederlanden in 1814 brachten vooralsnog geen noemenswaardige veranderingen in de verhouding tussen overheid en particulieren bij de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Nog in 1816 verscheen een "Provisioneele Instructie voor Rooimeesteren der Stad 's-Gravenhage", voortbouwend op de oude situatie. Niettemin was er met name in het tweede kwart van de 19de eeuw sprake van toenemende bouwactiviteiten. Aanvankelijk betroffen die vooral bijzondere en openbare stedelijke gebouwen, zoals kazernes, kerken, een Tekenacademie en verbouwingen van de verschillende paleisjes ter huisvesting van de diverse leden van de Koninklijke Familie.
Belangrijke ontwikkelingen in de eerste helft van de 19de eeuw buiten de stadsomgrachting waren de aanleg rond 1830 van de Algemene- en Rooms-Katholieke Begraafplaats aan de Kerkhoflaan, de bouw van de Alexanderkazerne (1841) aan de Schuddegeest en de Koninklijke Manege met woonvleugels (1845) aan de Nassaulaan.

4. Plattegrond van Jacob van Deventer uit 1543. Duidelijk is het open karakter van Den Haag waarneembaar, dat nooit stadsrechten in de middeleeuwse zin heeft gekend en dientengevolge lange tijd een omgrachting of ommuring heeft moeten ontberen.

3. De Grote of Sint Jacobskerk, grotendeels daterend uit de 15e eeuw. Kern van het dorp Den Haag.

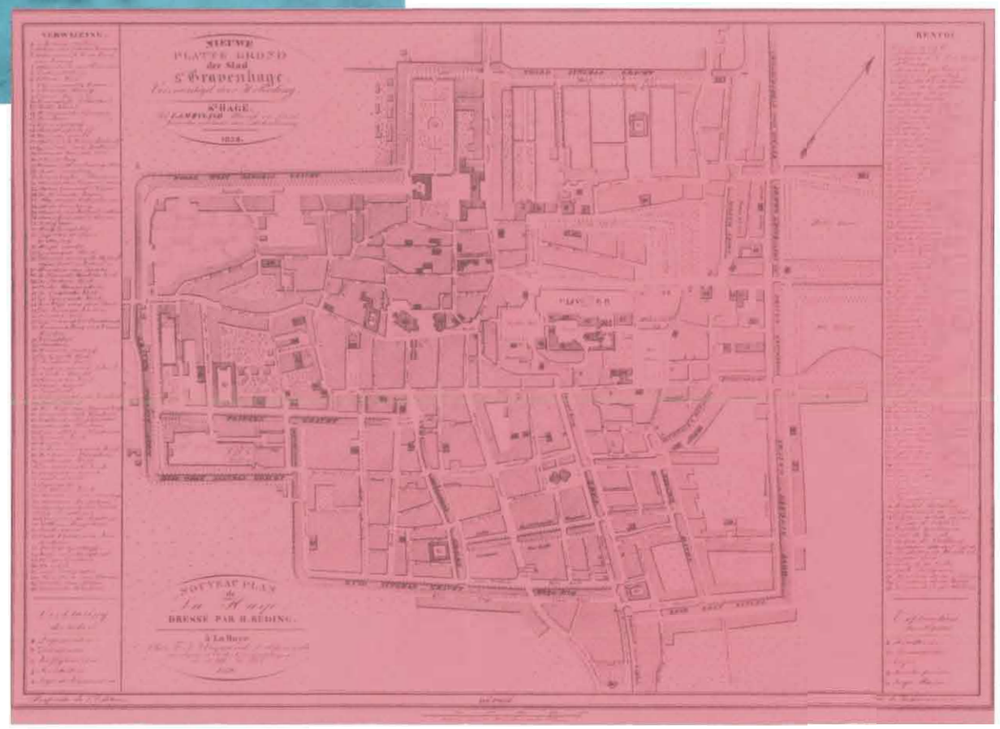


5. Plattegrond van Johan Blaeu uit circa 1650. De op last van prins Maurits tussen 1613 en 1619 aangelegde singelomgrachting was zo ruim gekozen, dat grote onbebouwde gebieden hier binnen vielen.



6. Ontwerp voor een stadsuitleg van de Prinsegracht en omgeving uit circa 1640.

7. De bouw van het Stedelijk Badhuis in 1826 van de architect Zeger Reijers was het begin van de ontwikkeling van de badplaats Scheveningen. Foto uit 1882.



8. Plattegrond van H. Reding uit 1838. De stedelijke bebouwing bevindt zich dan nog grotendeels binnen de 17e eeuwse singelomgrachting.

De bouw van het Stedelijk Badhuis in Scheveningen in 1826 op de plaats van het huidige Kurhaus (afb. 7) heeft met de daarheen aangelegde Badhuisweg in 1835 de kiem gevormd van de latere ontwikkeling van Scheveningen tot internationale badplaats. Ook waren er al vroeg plannen voor een Scheveningse zeehaven. In 1825 werd mede op last van koning Willem I begonnen met de aanleg van een kanaal vanaf de Prinsessegracht naar de zee ten noorden van het dorp. Het werk werd echter herhaaldelijk onderbroken en het kanaal kwam uiteindelijk niet verder dan de huidige Gevers Deynootweg, waar een binnenhaven werd aangelegd. Deze is inmiddels weer gedempt. Pas in 1904 kreeg Scheveningen een zeehaven aan de andere kant van het dorp.

Het inwoneraantal groeide van ca. 40.000 in 1800 tot ca. 70.000 in 1850. Dit leidde aanvankelijk niet tot stadsuitbreidingen maar tot verdichting binnen de singel-omgrachting, met name het zuidoostelijk deel. Hierdoor ontstonden tegen het midden van de 19de eeuw zeer ongunstige huisvestingstoestanden in grote delen van de stad en slechte hygiënische omstandigheden. Deze factoren zijn mede aanleiding geweest tot de latere grachtendempingen en uitbreidingen buiten de singelgrachten.

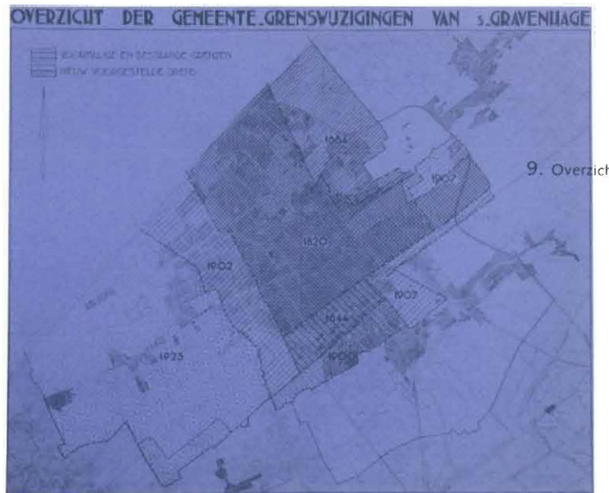
De situatie rond het midden van de 19de eeuw.

Vergelijkt men de stadsplattegronden van H. Reding uit 1838 (afb. 8) met bijvoorbeeld die van J. Blaeu (afb. 5) uit omstreeks 1650, dan blijken de verschillen nog gering. Ook rond 1850 bevinden zich binnen de omgrachting nog omvangrijke onbebouwde terreinen, onder meer rondom het Kortenbos, Buitenom en tussen de Kazernestraat en Mauritskade.

Direct buiten de grachtengordel is plaatselijk aaneengesloten bebouwing aanwezig, met name aan de zuidoostelijke zijde. Verder is enige stedelijke ontwikkeling op gang gekomen nabij de in 1770 gebouwde Frederikskazerne aan de Frederikstraat en in de Zeestraat.

In de polders ten zuidoosten van de stad ligt op het grondgebied van Rijswijk de in 1843 geopende spoorlijn van de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij naar Amsterdam met het station Holands Spoor (de voorganger van het huidige station dat uit 1888 dateert). In de directe nabijheid van het station ontwikkelen zich rond het midden van de 19de eeuw een aantal grote industrieën.

Op de zandgronden van Segbroek en Eikenduinen ten zuidwesten van het oude centrum en in de nabijheid van het Haagse Bos liggen tal van buitenplaatsen, waarvan sommmigen nog bestaan (Rosenburg, Oostduin, Marlot). Het merendeel heeft echter moeten wijken voor latere stadsuitbreidingen. Tussen Den Haag en Scheveningen bevindt zich de omvangrijke buitenplaats Zorgvliet, dat de raadpensionaris Jacob Cats in 1652 liet aanleggen.



9. Overzicht der gemeente-grenswijzigingen van 's-Gravenhage

De gemeentegrens met Loosduinen wordt nog tot 1902 gevormd door de huidige Beeklaan, De La Reyweg en Moerweg, die met Rijswijk en Voorburg tot 1844 door de Hoefkade en de Schenk, terwijl de gemeentegrens met Wassenaar nogal onregelmatig verloopt; vanaf de Raamweg dwars door het Benoordenhout en Haagse Bos naar de Bezuidenhoutseweg (afb. 9).

Binnen deze gemeentegrenzen ligt behalve de hoofdkern Den Haag ook het oude vissersdorp Scheveningen dat, hoewel het bestuurlijk altijd bij Den Haag heeft behoord, toch een geheel eigen karakter bezit. Bebouwing is hier rond het midden van de 19de eeuw nog geheel geconcentreerd aan de Keizerstraat met op geruime afstand van het dorp het Stedelijk Badhuis.

2. De stadsuitbreidingen tussen 1850 en 1900.

Was het aantal inwoners tussen de Franse tijd en 1850 toegenomen van circa 40.000 tot circa 70.000, in 1875 werd de 100.000 bereikt en in 1900 telde de residentie al meer dan 200.000 zielen.
Voor deze snelle bevolkingstoename zijn verscheidene oorzaken aan te wijzen. Belangrijk was de uitbreiding van het regeringsapparaat na de grondwetsherziening van 1848 en het feit dat Den Haag na het onafhankelijk worden van België de functie van hofstad en regeringscentrum niet langer moest delen met Brussel. Voorts de vestiging van belangrijke industrieën en de komst van talrijke Nederlanders, die in Nederlands-Indië hadden gewoond en gewerkt. Een algemeen verschijnsel was de trek van het platteland naar de grote steden aan het eind van de 19de eeuw. Tenslotte speelde het aangename woonklimaat nabij de zee en de duinen met veel groen een rol. Het was duidelijk dat de stad uitbreiding buiten de 17de-eeuwse singelomgrachting nodig had, wilde men het groeiende aantal inwoners kunnen huisvesten.

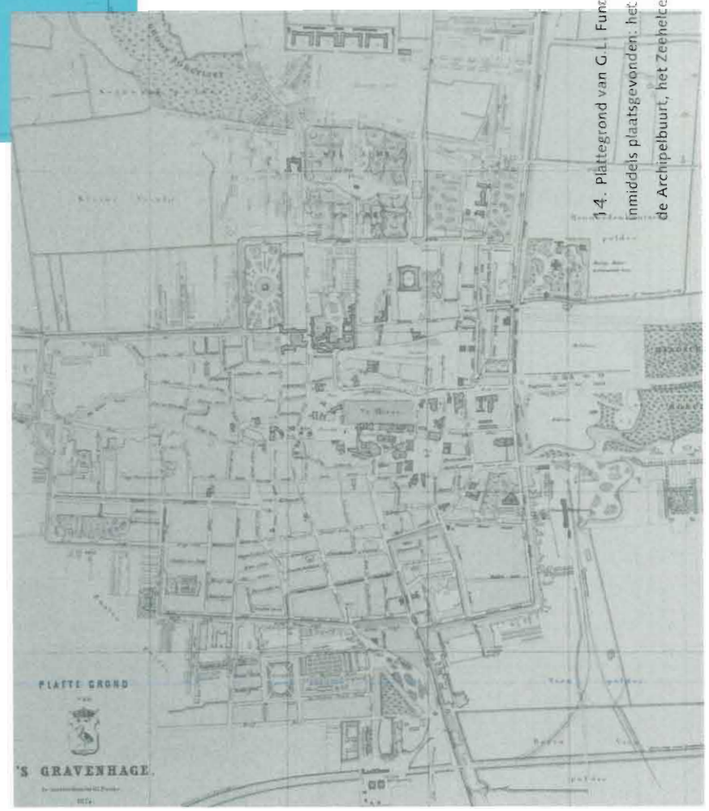
De eerste door de gemeente gerealiseerde stadsuitbreiding buiten de singels. De eerste formele Haagse stadsuitbreiding in de 19e eeuw is het Willemspark rond het Plein 1813, dat geheel op initiatief van de gemeente tot stand is gekomen. Dit terrein werd in 1855 door koning Willem III aan Den Haag verkocht. Naar ontwerp van de gemeentearchitect W.C. van der Waeyen Pietersz werd hier tussen 1857 en 1861 een villapark aangelegd (afb. 10). Omdat het terrein eigendom van de gemeente zelf was, was haar invloed op de planmatige ontwikkeling van deze uitbreiding optimaal. Het streven om uitbreidingen van gemeentewege te reguleren stuitte in deze tijd echter op veel verzet. Enerzijds werd dit veroorzaakt door het probleem van het eigendomsrecht en anderzijds door de liberale politiek om het initiatief aan ondernemers over te laten en de huizen- en grondmarkt geheel vrij te laten.
Voor de beheersing van de ruimtelijke ontwikkelingen en de kwaliteit van het bouwen was het bestaande juridisch kader eveneens ontoereikend. Dat behelsde voornamelijk de openbare orde, veiligheid en de hygiëne. Zo was blijkens artikel 41 van de Stedelijke Keur van 1841 alleen de goedkeuring van Burgemeester en Wethouders vereist voor het bouwen aan de openbare, door de stedelijke rooimeesters uitgezette straten. Op particuliere erven en binnenterreinen kon naar hartelust worden gebouwd zonder zich om de voorschriften te bekommeren en dat gebeurde dan ook.

Hofjesbouw in de 19de eeuw. Waar dit maar mogelijk was werden op de nog open terreinen en binnen bestaande bouwblokken in de binnenstad door speculanten talloze "hofjes" van bedenkelijke kwaliteit opgetrokken, bedoeld voor huisvesting van de toenemende arbeidende klasse (afb. 11). Ook in Scheveningen was aan weerszijden van de Keizerstraat een dergelijke ontwikkeling op gang gekomen. Voorts werden bestaande grotere woonhuizen opgesplitst om maar zoveel mogelijk gezinnen te kunnen onderbrengen. Deze ontwikkelingen leidden tot verstikking van bepaalde delen van de binnenstad en tot alarmerende hygiënische toestanden in Den Haag en Scheveningen. Initiatieven van het gemeentebestuur bleven vooralsnog beperkt tot het laten dempen van grachten en sloten en het aanleggen van riolering. Cholera-epidemieën kwamen, met name in de dichtbevolkte arbeidersbuurten, herhaaldelijk voor.
Particuliere initiatieven leidden tot het ontstaan van de eerste sociale woningbouwcomplexen buiten de singelgrachten. Zo werd in 1854 de "Vereeniging tot verbetering der woningen van de Arbeidende Klasse" opgericht. Deze vereniging kocht onder meer een stuk grond bij de Schuddegeestlaan (de huidige Javastraat) en liet daar naar ontwerp van de architect Eli Saraber in 1854-1856 het

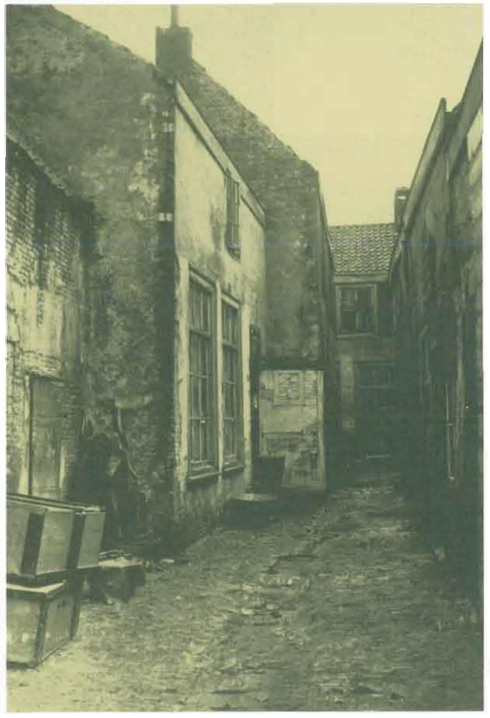
10. Willemspark met het ovaalvormige Plein 1813. De aanleg van deze eerste grote stadsuitbreiding kwam tussen 1857 en 1861 tot stand.

12. Het Schuddegeesthofje uit 1854-1856. Het eerste arbeidershofje op sociale grondslag van de "Vereeniging tot verbetering der woningen van de Arbeidende Klasse".

13. Uitbreidingsplan voor het Kleine Veentje van de gemeentearchitect W.C. van der Waeijen Pieterszn. uit circa 1866.



14. Plattegrond van G.L. Funcke uit 1874. De eerste stadsuitbreidingen hebben inmiddels plaatsgevonden: het Willemspark, de Stationswijk en de eerste delen van de Archipelbuurt, het Zeeheldenkwartier, het Bezuidenhout en de Schilderwijk.



11. Arbeidersswoningen ter hoogte van de Voldersgracht. Den Haag telde aan het begin van deze eeuw meer dan 900 van dergelijke "speculatiehofjes".

Schuddegeesthofje (afb. 12) bouwen. Hoewel het gemeentebestuur het plan had afgekeurd kon het worden uitgevoerd omdat het niet aan de openbare weg werd gebouwd.

Twee gemeentelijke uitbreidingsplannen uit 1861 en 1866. Nadat in 1855 als gevolg van de Gemeentewet van 1851 de bouwvoorschriften uit de Stedelijke Keur in de Algemene Politie Verordening (APV) waren opgenomen, werd in 1857 een "Commissie van Toezicht op 't Bouwen" ingesteld, die echter met het gebrekkige juridische kader van deze APV weinig kon uitrichten. Daarop werd in 1858 benoemd de "Raadscommissie tot het ontwerpen van eene Verordening op het Bouwen binnen de Gemeente en van een Algemeen Plan betrekkelijk alle uitbouwing der Stad". De commissie gaf in haar toelichting overigens al aan dat de gemeente particuliere grondeigenaren niet kon dwingen tot uitvoering van gemeentelijke plannen voor straataanleg en huizenbouw. Wilde de gemeente haar plannen tot uitvoering brengen dan zou zij zelf de benodigde gronden in eigendom moeten zien te krijgen. Als resultaat van de werkzaamheden van bovengenoemde commissie werden in de volgende jaren twee uitbreidingsplannen gepresenteerd.
Het eerste plan dateert van 1861 en betrof het noordelijk deel van de huidige Stationsbuurt tussen Groenewegje en Hoefkade met daarin geprojecteerd het Oranjeplein. Een bouwplan voor het wigvormgige Huygenspark, dat in 1859 door particulieren bij de gemeente was ingediend, werd hierin opgenomen. Dit deel van de wijk werd vrijwel conform het plan uitgevoerd, wellicht omdat de gemeente hier enige gronden in eigendom had.
Het tweede plan uit 1866 betrof het zogenaamde Kleine Veentje tussen de Noordwal en de eerste duinenrij van Zorgvliet en Segbroek, het latere Zeeheldenkwartier. Een in 1865 ingediend particulier bouwplan voor dit gebied van een groep Haagse zakenlieden onder leiding van de projectontwikkelaar S.J. de Vletter werd in eerste instantie vanwege een te hoge bebouwingsdichtheid en gebrekkige aansluitingen met de aangrenzende wijken afgekeurd. Het college van B&W kwam nu met een eigen uitbreidingsplan. Dit plan (afb. 13) voor een tweede villapark, aansluitend op het Willemspark was voor een deel gebaseerd op bestaande structuurelementen als waterlopen, reeds bestaande wegen en polderverkavelingen maar week daar voor een ander deel juist weer sterk vanaf. Het plan bezat een logisch opgezette verkeersstructuur. De Vletter ging hiermee echter niet accoord en na uitgebreidde discussies in de gemeenteraad werd in 1868 toch goedkeuring verleend aan het eerder ingediende particuliere bouwplan. Hiermee was een precedent geschapen voor de eerstkomende decennia. De liberale politiek betekende voorlopig het einde van een intensieve bemoeienis van het gemeentebestuur met de stadsuitbreidingen.
Toch had de gemeente wel enige greep op het bouwen. Gebruikelijk was, dat bouwgrondmaatschappijen zich een stuk grond verwierven, daarop een stratenplan en een globaal bebouwingsplan ontwierpen en dit de gemeente ter goedkeuring voorlegden. Tevens werd de gemeente verzocht de straten, riolering en verlichting aan te leggen. Na goedkeuring werd de grond klaargemaakt om verkocht te worden als bouwgrond. Sloten werden gedempt en de grond zo nodig opgehoogd. Daarna werd grond die bestemd was voor straten, overgedragen aan de gemeente en de bouwgrond in percelen ingedeeld en verkocht aan bouwondernemingen en particulieren.

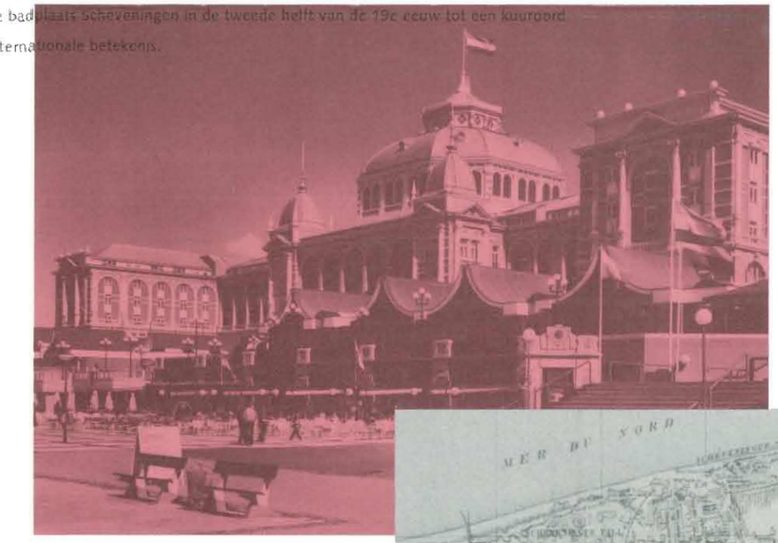
Stadsuitbreidingen door particuliere bouwgrondmaatschappijen. Omstreeks 1870-1875 kwamen behalve het Zeeheldenkwartier ook de eerste delen tot stand van de Archipelbuurt, het Bezuidenhout en de Schilderswijk (afb. 14). Voorts enige uitbreidingen in Scheveningen en de eerste aanzetten van het Regentesse-kwartier (Koningsplein e.o.).

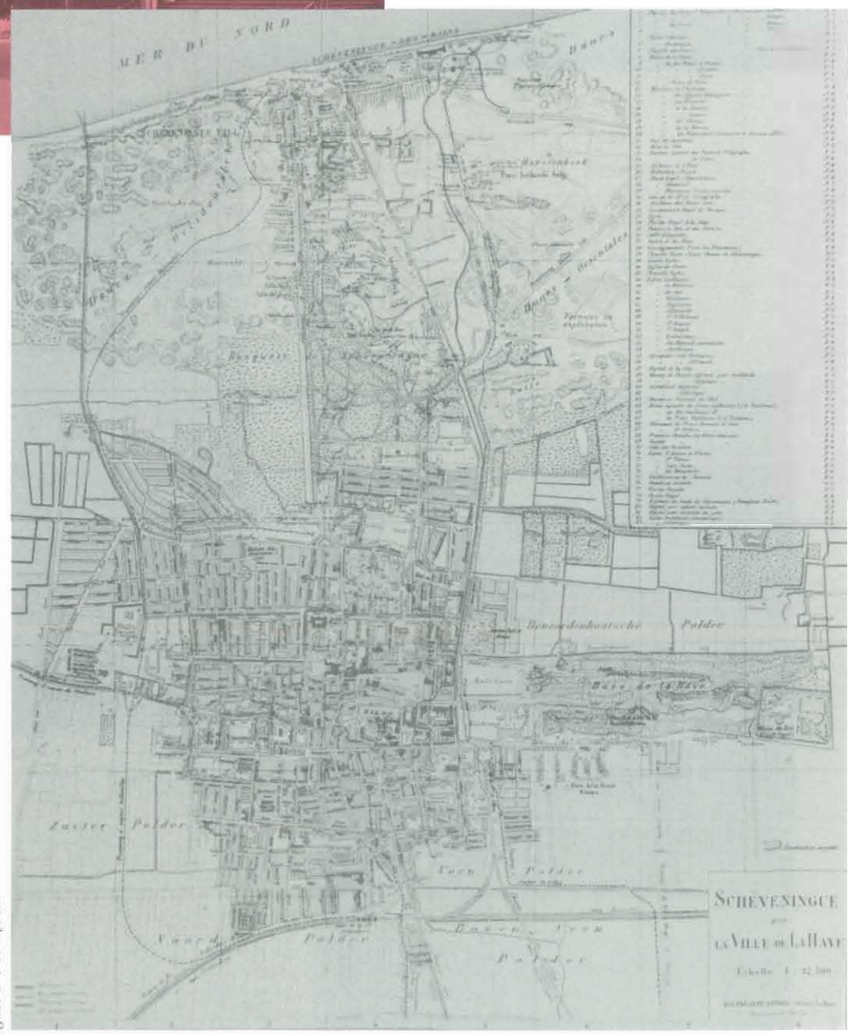
Deze wijken breidden zich in eerste instantie straat voor staat, blok voor blok uit op basis van bestaande ruimtelijke structuurelementen als wegen, waterlopen en kaden. Overigens bestonden er tussen deze uitbreidingen grote kwalitatieve verschillen al naar gelang de "doelgroep" waarvoor zij werden gerealiseerd. In het Bezuidenhout werd in het begin vooral gebouwd voor hoge ambtenaren, in de Zusterpolder (Schilderswijk) vooral voor arbeiders. Het Zeeheldenkwartier kon in maatschappelijke sectoren worden verdeeld, al naar gelang de ligging ten opzichte van de Laan van Meerdervoort en het Willemspark (voor de beter gesitueerden) of de binnenstad (voor de lagere klassen). In zekere zin gaat dit ook op voor de Archipelbuurt, waarvan de oudste delen (Schuddegeest, Mallemolen) immers voor de arbeidende klasse waren bestemd. Globaal kan worden gesteld, dat in Den Haag eigenlijk van oudsher voor de beter gesitueerden werd gebouwd op de zandgronden en voor de lagere klassen in het veen. De zandgronden waren al vanaf de 17de eeuw door het Haagse patriciaat ontdekt als uitgelezen terreinen voor hun buitenplaatsen. De verwerving van deze buitens ten behoeve van de stadsuitleg was in tegenstelling tot die in de veenpolders een prijzige aangelegenheid, vooral toen rond de eeuwwisseling de vraag naar gunstige bouwterreinen sterk toenam.
De genoemde verschillen tussen de diverse wijken of onderdelen daarvan lagen niet alleen op het gebied van het wooncomfort en de woonomgeving, maar evenzeer op het gebied van de technische kwaliteit van de bebouwing. Bij de voor de lagere klassen bedoelde woningen was veelal sprake van goedkope "speculatiebouw". Hier kwam zelden een architect aan te pas of hooguit voor het ontwerpen van de voorgevels. Men was gewoon "op staal" te funderen. Op steviger zandgronden leverde dit uiteraard geen problemen op, maar in de veengebieden ten zuiden van de stad en in het Kleine Veentje traden verzakking en scheurvorming op ondanks plaatselijke grondverbetering.

In de loop van de tweede helft van de 19de eeuw ontwikkelde de badplaats Scheveningen zich tot een internationaal kuuroord (afb. 15). Ook die ontwikkeling sproot voornamelijk voort uit particuliere initiatieven. De aanleg van een rechtstreekse tramlijn en later zelfs een spoorlijn naar de badplaats betekende een enorme stimulans. In 1873 waren een aantal tramwegmaatschappijen opgegaan in de Belgische S.A. des Tramways de la Haye, waarvan de directeur E. Cambier niet alleen de tramlijn naar het badhuis liet aanleggen maar tevens het initiatief nam tot de aanleg van een villapark ten noorden van de Badhuisweg. Dit vanaf 1883 aangelegde park naar ontwerp van de tuinarchitect T. Copieters op basis van een centraal plein met uitwaaierende woonstraten werd het Nederlandsch-Belgisch Park genoemd (later Belgisch Park).
Iets eerder (1875) kwam op initiatief van de Rotterdammer Thomas van Stolk tussen Scheveningen-Dorp en de Scheveningse Bosjes de eerste aanleg van het Van Stolkpark tot stand, een villapark naar ontwerp van de landschapsarchitecten J.D. en L.P. Zocher.
In Scheveningen zelf ontstond een wildgroei van particuliere pensions, onder andere aan de Gevers Deynootweg en de Oude Scheveningseweg (afb. 16). Van enige sturende invloed van het gemeentebestuur was geen sprake. De ruimtelijke samenhang tussen het oude vissersdorp, zijn uitbreidingen en de badplaats is ondanks latere verbeteringen altijd gebrekkig gebleven.

De toenemende invloed van de gemeente bij stedelijke uitbreidingen. De bevolkingsgroei en bijgevolg de ruimtelijke expansiedruk begonnen in het laatst kwart van de 19de eeuw explosieve vormen aan te nemen. Tussen 1875 en 1900 verdubbelde het inwonertal van 100.000 tot 200.000.

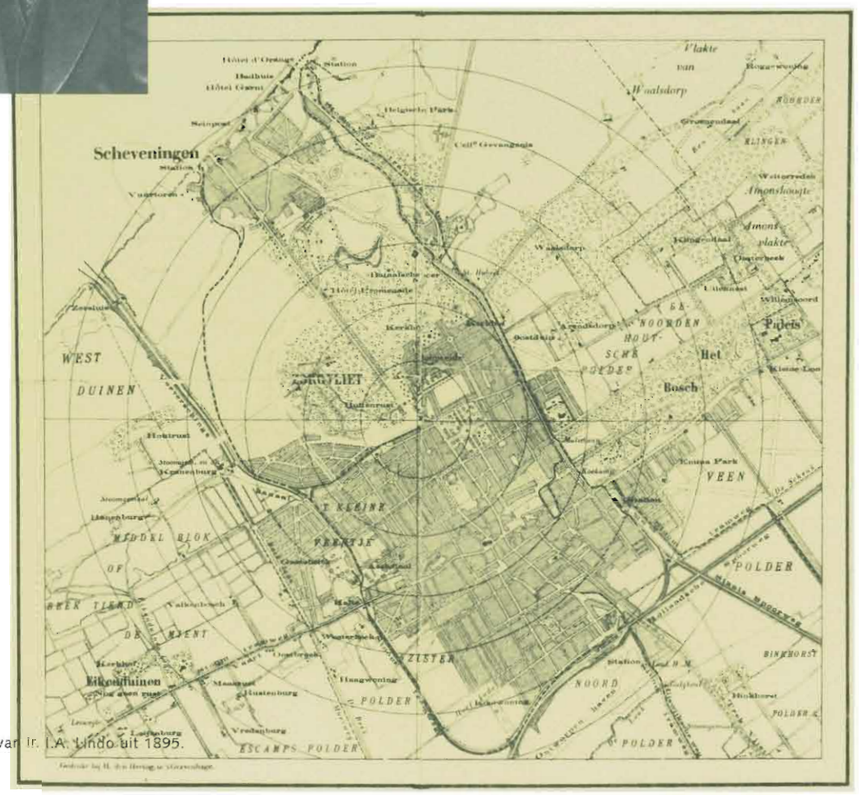
15. Het Kurhaus uit 1884-1885 is het symbool geworden voor de explosieve groei van de badplaats Scheveningen in de tweede helft van de 19e eeuw tot een kuuroord van internationale betekenis.





16. Plattegrond van de gebroeders Belinfante uit 1895. De opkomst van de badplaats Scheveningen blijkt uit de talloze particuliere pensions aan onder andere de Gevers Deynootweg en Scheveningseweg, Het Belgisch Park, Van Stolkpark, Nassaukwartier en Duinoord zijn inmiddels tot stand gekomen. In ontwikkeling zijn het Regentessekwartier en het Bezuidenhout, waar de bebouwing de Laan van Nieuw Oost Indië gaat overschrijden.

17. Ir. I.A. Lindo, directeur van de Dienst Gemeentewerken van 1890 tot 1918.



19. Het eerste uitbreidingsplan van Ir. I.A. Lindo uit 1895.

18. Valkenboslaan en omgeving. Een overwegend recht stratenpatroon wordt doorkruist door een brede diagonale hoofdontsluitingsroute. Dergelijke diagonalen, in meerdere stadsuitbreidingen herkenbaar, werden sterk gepropageerd door ir. I.A. Lindo, die tussen 1890 en 1918 een belangrijke stempel op de stedebouwkundige ontwikkelingen van Den Haag heeft gedrukt. Luchtopname 1982.

Het gemeentebestuur stond bloot aan toenemende kritiek van architecten en van tal van maatschappelijke instellingen over de barre woonomstandigheden in de arbeiderswijken, de fantasieloze rechte straten van menige stadsuitbreiding en de vaak volstrekt ontoereikende verkeersverbindingen. Bovendien dienden voor het groeiende bedrijfsleven de infrastructurele voorzieningen, zoals de aanleg van havens en kanalen, te worden verbeterd. Dit kon men moeilijk over laten aan de particuliere bouwgrondmaatschappijen, die hiervoor maar weinig interesse toonden. Deze ontwikkeling is mede aanleiding geweest voor de oprichting in 1890 van de Dienst Gemeentewerken. De eerste directeur van deze dienst, ir. I.A. Lindo (afb. 17) zou de stedebouwkundige ontwikkeling van Den Haag gedurende drie decennia in sterke mate bepalen.
Een van de eerste interventies van Lindo vond plaats bij het in 1891 ingediende bouwplan van de Maatschappij Duinoord voor een nieuwe stadsuitbreiding ten noordwesten van de Laan van Meerdervoort. Deze maatschappij stelde zich ten doel een woonwijk van kwaliteit te doen verrijzen voor de meer gegoede repatrianten uit Nederlands Oost-Indië. Nadat dit plan op aanwijzing van Lindo in 1894 was gewijzigd, waardoor onder meer betere aansluitingen met reeds bestaande wijken werd verkregen, begon men in 1895 met de bouw. De wijk kenmerkt zich door een gebogen stratenpatroon rondom een ovaalvormig plein. Al in 1895 werden plannen voor de verdere uitbreiding van Duinoord gepresenteerd, die nog voor de eeuwwisseling werden uitgevoerd.

Nog iets eerder werd begonnen met de aanleg van het Regentessekwartier ten zuidwesten van het in de jaren tachtig van de 19de eeuw gegraven Afvoerkanaal. Het is de eerste Haagse stadswijk, die de door Lindo veel toegepaste diagonaal vertoont. Op de kruising van deze diagonaal, de Regentesselaan met de secundaire as, de Weimarstraat vindt men de voor Lindo al even kenmerkende rechthoekige pleinachtige ruimte. Overigens vloeide deze "Lindose diagonaal" niet voort uit stedebouwkundig-esthetische maar uit verkeerstechnische overwegingen (afb. 18).
Voor Lindo was de vorm ondergeschikt aan de functie, zoals blijkt uit een uitbreidingsplan van 1895 (afb. 19). Diagonalen kenmerken dan behalve het Regentessekwartier het noordwestelijk deel van de Schilderswijk en het Scheveningse Renbaankwartier en men ziet ze geprojecteerd in het Bezuidenhout en het westelijk deel van het Benoordenhout. Voor het latere Statenkwartier was kennelijk een landschappelijke aanleg voorzien, al valt op het uitbreidingsplan al te zien dat de hoofdstructuur van de wijk zou worden bepaald door de buitenplaats Zorgvliet en het gebogen tracé van de tramlijn naar Scheveningen.
Hoewel de invloed van Lindo in de stadsuitbreidingen aan het eind van de 19de eeuw goed merkbaar is, betekende dit vooralsnog geen breuk met de gebruikelijke praktijk van de particuliere bouwgrondmaatschappijen. Slechts de hoofdstructuur ten behoeve van een goede verkeersafwikkeling tussen reeds bestaande en nog te ontwikkelen wijken werd door Lindo aangegeven. De invulling werd bepaald door het resultaat van de onderhandelingen tussen Lindo en de diverse bouwgrondmaatschappijen. Nog steeds waren de mogelijkheden van de gemeente om invloed te kunnen uitoefenen op de stadsuitbreidingen betrekkelijk gering, wanneer zij niet zelf de gronden in eigendom had.

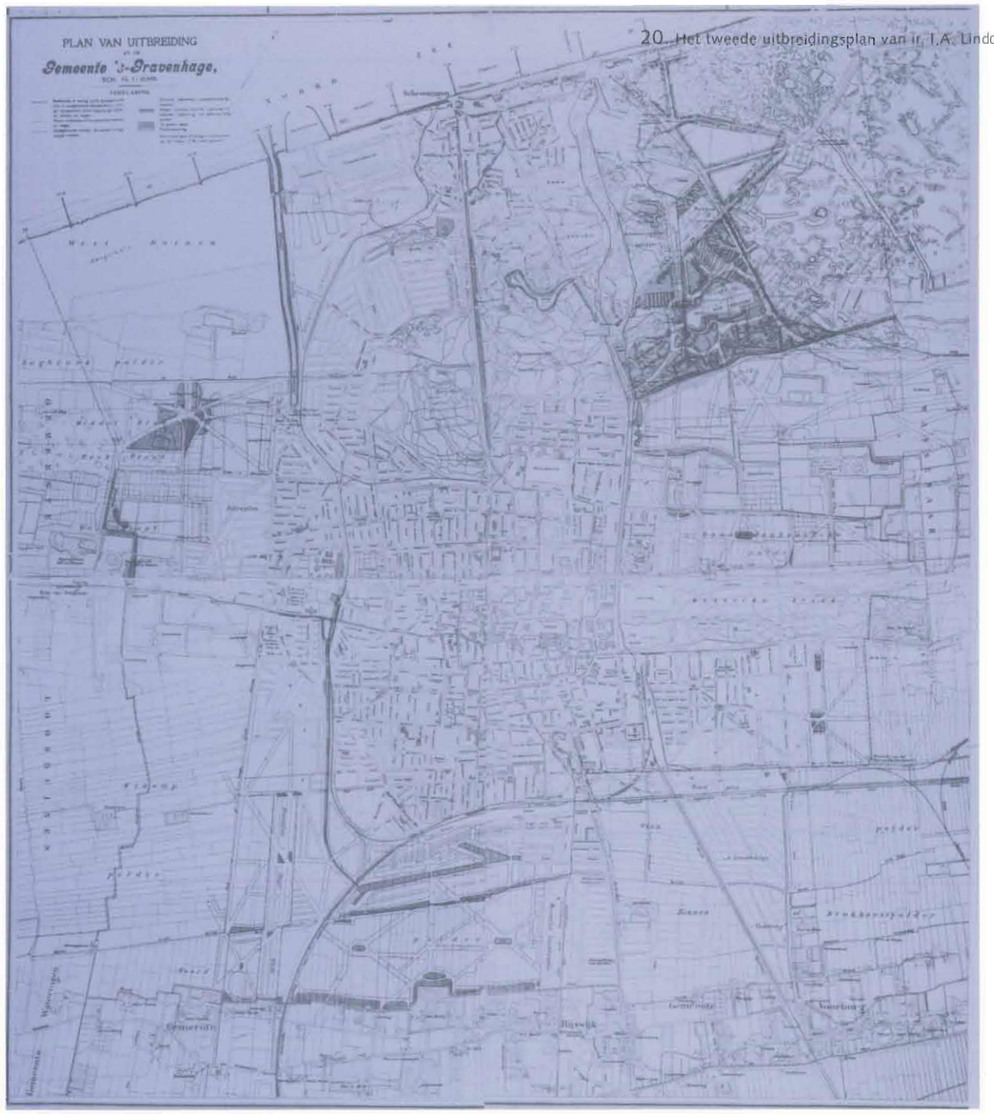
Nog voor de eeuwwisseling overschreed de bebouwing aan de Bezuidenhoutseweg de Laan van Nieuw Oost-Indië en kwam in het Benoordenhout het Nassaukwartier tot stand. Aan het begin van de Badhuisweg en de in 1889 aangelegde Nieuwe Parklaan verrezen de eerste villa's. Het Nieuwe Park of Westbroekpark zelf zou pas in de jaren twintig en dertig van deze eeuw worden aangelegd. Men vindt het idee van een park al wel gedeeltelijk weergegeven op het uitbreidingsplan van 1895. De Beeklaan en de Moerweg vormden in 1900 nog steeds de grens met Loosduinen. De grens met Rijswijk was al in 1844 verlegd tot aan het riviertje de Laak.

3. De woningwet van 1901 en de stadsuitbreidingen tussen 1900 en 1920.

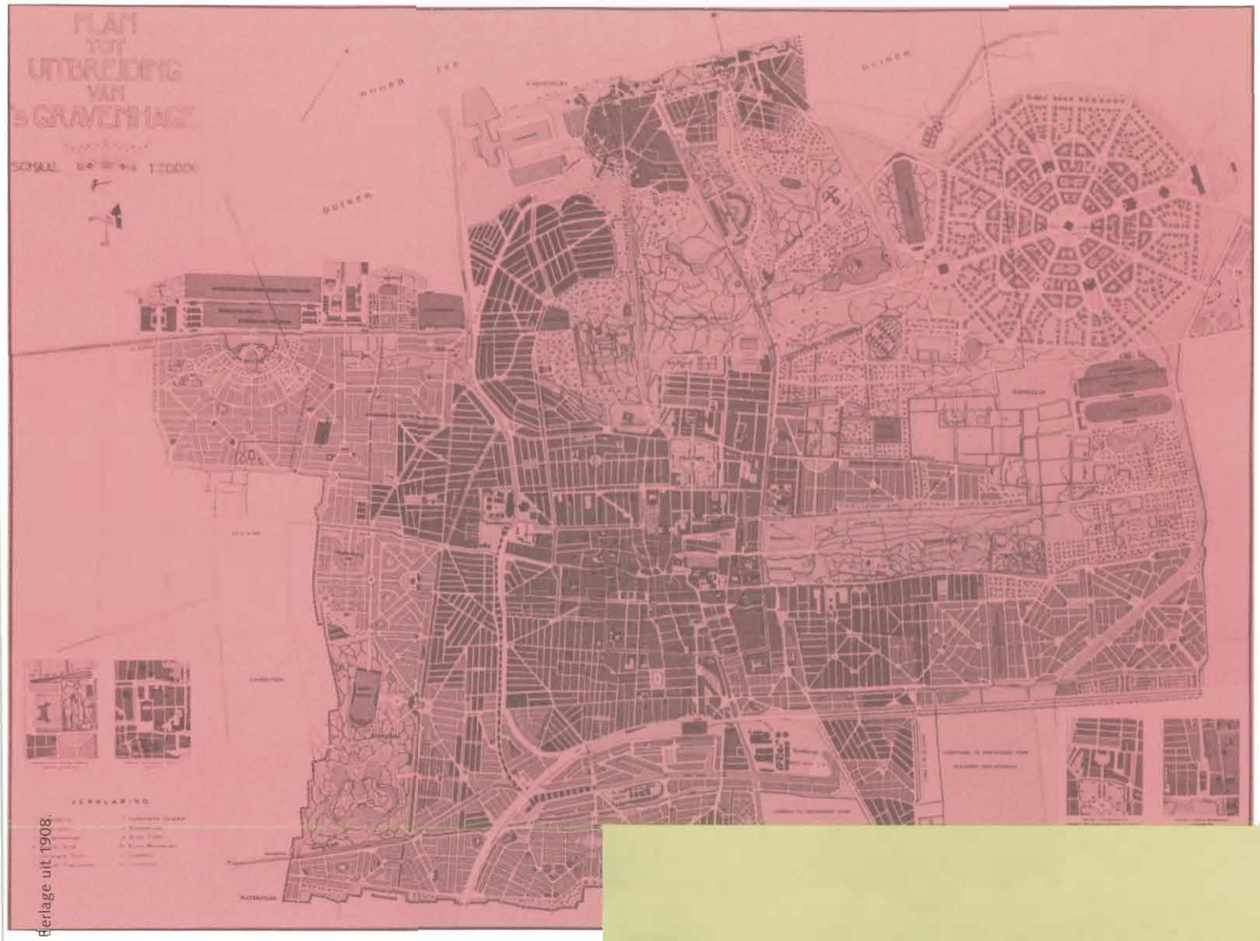
Met het van kracht worden in 1902 van de Woningwet werden de gemeenten verplicht tot de vaststelling van een bouwverordening. Gemeenten met meer dan 10.000 inwoners of een groeipercentage van meer dan 20 waren bovendien verplicht tot de vaststelling van een uitbreidingsplan voor het gemeenteljk gebied buiten de bebouwde kom. Naast allerlei bepalingen ten aanzien van de kwaliteit van woningen voorzag de wet bovendien in rijkssteun ten behoeve van de volkswoningbouw. Voor de drie grote en snelst groeiende gemeenten, Amsterdam, Rotterdam en Den Haag, betekende de Woningwet het lang verbeide werktuig om enige grip te krijgen op de ruimtelijke ontwikkelingen in hun gemeenten. Voor Amsterdam-Zuid presenteerde H.P. Berlage al in 1902 het eerste uitbreidingsplan, dat overigens in deze vorm nimmer werd uitgevoerd, en in 1903 volgden Rotterdam en Den Haag.
Het zou echter nog tot 1911 duren voordat de gemeenteraad van Den Haag tot een werkelijke vaststelling van een uitbreidingsplan zou komen. De stadsuitbreidingen gingen intussen gewoon door, hoewel de invloed van particulieren hierop steeds geringer werd. Dit kwam omdat de gemeenteraad vanaf 1902 in principe geen nieuwe particuliere plannen meer goedkeurde voordat een algemeen uitbreidingsplan was gepubliceerd. Na de vaststelling hiervan in 1911 was de rol van de particuliere bouwgrondmaatschappijen, zo kenmerkend voor de 19de-eeuwse stadsuitbreidingen, vrijwel uitgespeeld.
De sterke groei van Den Haag leidde wederom tot diverse grenswijzigingen ten koste van de buurgemeenten. Na de annexatie in 1884 van Oostduin en Arendsdorp ten koste van Wassenaar volgden in 1901 het gebied tussen Laak en Broeksloot van Rijswijk (249 ha.), in 1903 delen van Loosduinen (663 ha.) en in 1907 het gebied de Binckhorst van Voorburg en Marlot van Wassenaar.

De uitbreidingsplannen van 1903 en 1908.

In 1903 presenteerde ir. Lindo een uitbreidingsplan voor het gehele toenmalige Haagse grondgebied en enkele aansluitende delen van Wassenaar en Voorburg (afb. 20). Het was een uitgesproken pragmatisch plan waarin reeds ingediende plannen van bouwgrondmaatschappijen waren opgenomen. Stedebouwkundige en architectonische esthetiek, zoals die weerklonken in uiteenlopende internationale stromingen, waren ondergeschikt gemaakt aan het principe van de functionele stad en de haalbaarheid. Het stratenplan toont nog meest verwantschap met de 19de-eeuwse Franse stadsaanleg van hoofdstraten, die het orthogonale secundaire stratenpatroon diagonaalsgewijs doorkruisen.
De meestal rechthoekige ruimten op de kruisingen van hoofdstraten verdienen de benaming plein nauwelijks en zij zijn blijkens de toelichting op het plan ook niet zo bedoeld. Lindo, die op zichzelf geen tegenstander was van pleinen als stedebouwkundig vormgevingselement, ging er echter vanuit dat pleinen hun karakter in belangrijke mate ontlenen aan de daaraan te situeren monumentale bebouwing. Hij was van mening dat de gemeente onvoldoende invloed zou hebben om dergelijke bebouwing in de praktijk te realiseren, temeer daar de nieuwe wijken primair als woonwijken waren bedoeld. Hier was de opzet van bijzondere bebouwing zeker niet te verwachten. Aanvankelijk liet de Woningwet ook niet toe andere bestemmingen dan de woonbestemming in een uitbreidingsplan vast te leggen. Twaalf jaar praktijkervaring in de Haagse stadsontwikkeling hebben Lindo tot een pragmatisch realist gemaakt. Dat blijkt ook uit andere passages in de toelichting. Voor de samenhangende functionele stad, zoals Lindo die zag, waren goede verbindingen tussen de uitbreidingen en het centrum en de wijken onderling essentieel en hij legt dan ook sterk de nadruk op verkeerstechnische apecten. Wanneer hij gebogen straten aangaf dan vloeide dat voort uit de terreingesteldheid ter plaatse. Met die terreingesteldheid hield hij terdege rekening, evenals met met het reeds bestaande natuurschoon



20. Het tweede uitbreidingsplan van ir. I.A. Lindo uit 1903.



21. Het uitbreidingsplan van H.P. Berlage uit 1908.

22. Het vroegere Rembrandtheater aan het Lorentzplein (Laakkwartier) getuigt van een typisch Berlagiaanse aanleg, waarbij vooral aan bouwkundige accenten op stedebouwkundig belangrijke punten aandacht werd besteed. Foto 1935.

23. H.P. Berlage. Foto 1931.

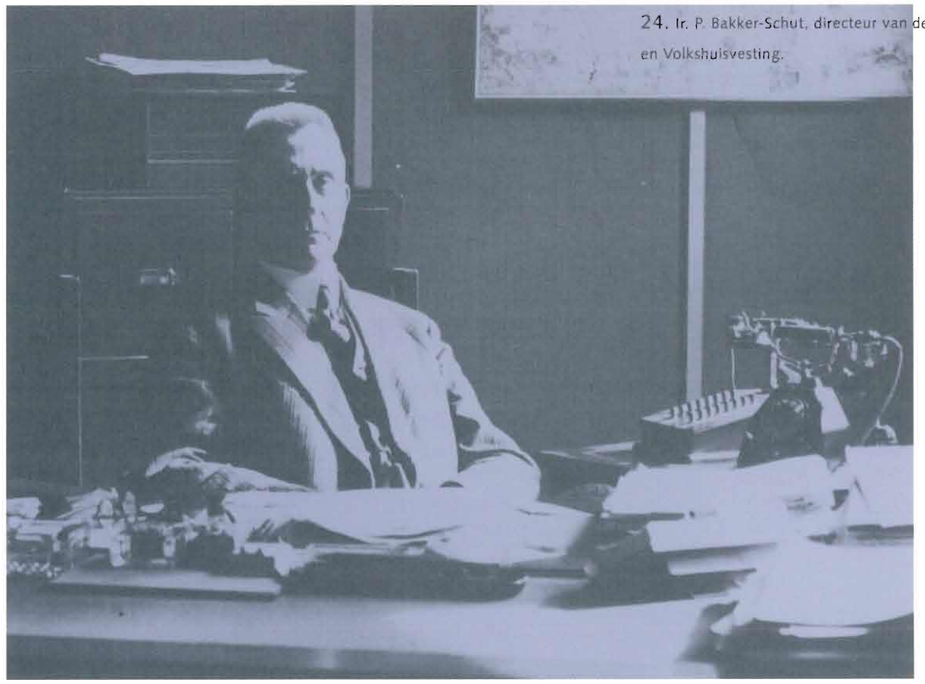
(bijvoorbeeld Zorgvliet en de Scheveningse Bosjes), waarvan hij de handhaving liet prevaleren boven de aanleg van nieuwe parken.
Burgemeester en Wethouders van Den Haag aanvaardden het plan en brachten het met slechts geringe wijzigingen in de raad. Daar leidde het tot heftige kritiek. Die kwam er in grote lijnen op neer dat het plan onvoldoende gebruik maakte van de mogelijkheden die de Woningwet bood. Het college stelde op advies van Lindo de raad namelijk voor alleen de hoofdverkeersstraten vast te stellen en de woonstraten in overleg met de bouwondernemers te bepalen, zoals dat tot dan gebruikelijk was. Voorts was er kritiek op het ontbreken van recreatieve groenvoorzieningen in de zuidwestelijke stadsuitbreiding.
Anderen vreesden voor het behoud van Zorgvliet, dat Lindo juist omzichtig had ontzien, en van Oostduin-Arendsdorp, waar hij een verbinding had geprojecteerd tussen de Laan Copes van Cattenburch en de Benoordenhoutseweg. De behandeling van het plan kwam tot een climax toen de latere wethouder van Openbare Werken, Jurriaan Kok, voorstelde H.P. Berlage een nieuw uitbreidingsplan te laten maken in de trant van diens uitbreidingsplan voor Amsterdam-Zuid uit 1902. Het plan Lindo werd daarop afgekeurd en Berlage kreeg de opdracht om in samenwerking met Lindo een nieuw uitbreidingsplan op te stellen. In 1908 werd dit plan gepresenteerd en het zou de geschiedenis ingaan als het Uitbreidingsplan Berlage 1908 (afb. 21).
Intussen hadden de ruimtelijke ontwikkelingen in Den Haag tussen de presentatie van het plan Lindo en de afkeuring ervan bepaald niet stilgestaan en zo kon het gebeuren, dat dit plan, bij gebrek aan een andere stedebouwkundige toetssteen, al voor een belangrijk deel was gerealiseerd voor het Uitbreidingsplan Berlage openbaar werd. De belangrijkste uitbreidingen behelsden de verdere ontwikkeling van de wijken Bezuidenhout, Schilderswijk en Renbaankwartier en de aanleg van het Transvaalkwartier, Valkenboskwartier en het Geuzen- en Statenkwartier. In deze periode werd tevens begonnen met de aanleg van de zeehaven bij Scheveningen en de binnenhavens van het latere Laakkwartier.

Pas in 1911 werd het plan Berlage door de gemeenteraad vastgesteld en in 1913 door de Kroon goedgekeurd. Wanneer men de uitbreidingsplannen van Berlage en Lindo vergelijkt, dan valt allereerst op dat het Plan Berlage een veel groter gebied beslaat. Voorts is opmerkelijk dat van het Plan Lindo veel is overgenomen.
Specifiek van Berlages hand zijn de (overigens maar ten dele conform gerealiseerde) plandelen voor de Bomen-en Bloemenbuurt, Vruchtenbuurt, Zuiderpark, Leyenburg, Rustenburg-Oostbroek, het Laakkwartier, Spoorwijk, Zorvliet, Westbroekpark, Mariahoeve, Marlot, Duindigt en Benoordenhout. De achthoekige "Wereldhoofdstad" op de Waalsdorper Vlakte stamt niet van Berlage maar van K.P.C. de Bazel. Deze opzet werd in gewijzigde vorm in het uitbreidingsplan opgenomen.
In de plandelen van Berlage is de stedebouwkundige vormgeving enerzijds intiemer en anderzijds monumentaler dan die van Lindo. Meer dan Lindo hechtte Berlage groot belang aan de derde dimensie in de stedebouw en vooral aan bouwkundige accenten op stedebouwkundige aandachts- en rustpunten (afb. 22). Zelf vertolkte Berlage (afb. 23) zijn architectonisch-stedebouwkundige inzichten met betrekking tot het Uitbreidingsplan 1908 als volgt: "Er moet naar worden gestreefd, meer overeenstemming te brengen tussen aanleg en architectuur, een overeenstemming, zoals die vroeger bestond, dat wil zeggen, dat aan de nutsvraag wordt voldaan en de gehele samenstelling zo zij, dat de gebouwen, welke de straten en pleinen zullen begrenzen, zoveel mogelijk tot hun recht komen. En dat kan alleen dan, wanneer bij de compositie evenals vroeger van het plein wordt uitgegaan, dat ook zo veel mogelijk om pleinen de voornaamste gebouwen verrijzen en dat weer met hetzelfde inzicht als vroeger wordt gezocht naar een maximum aan aesthetisch effect". En voorts: "Bij plein- en stratenaanleg moet dus gestreefd worden naar geslotenheid van beeld, hetzij dat wordt bereikt in klassieke, hetzij in middeleeuwse geest, omdat in de klassieke en

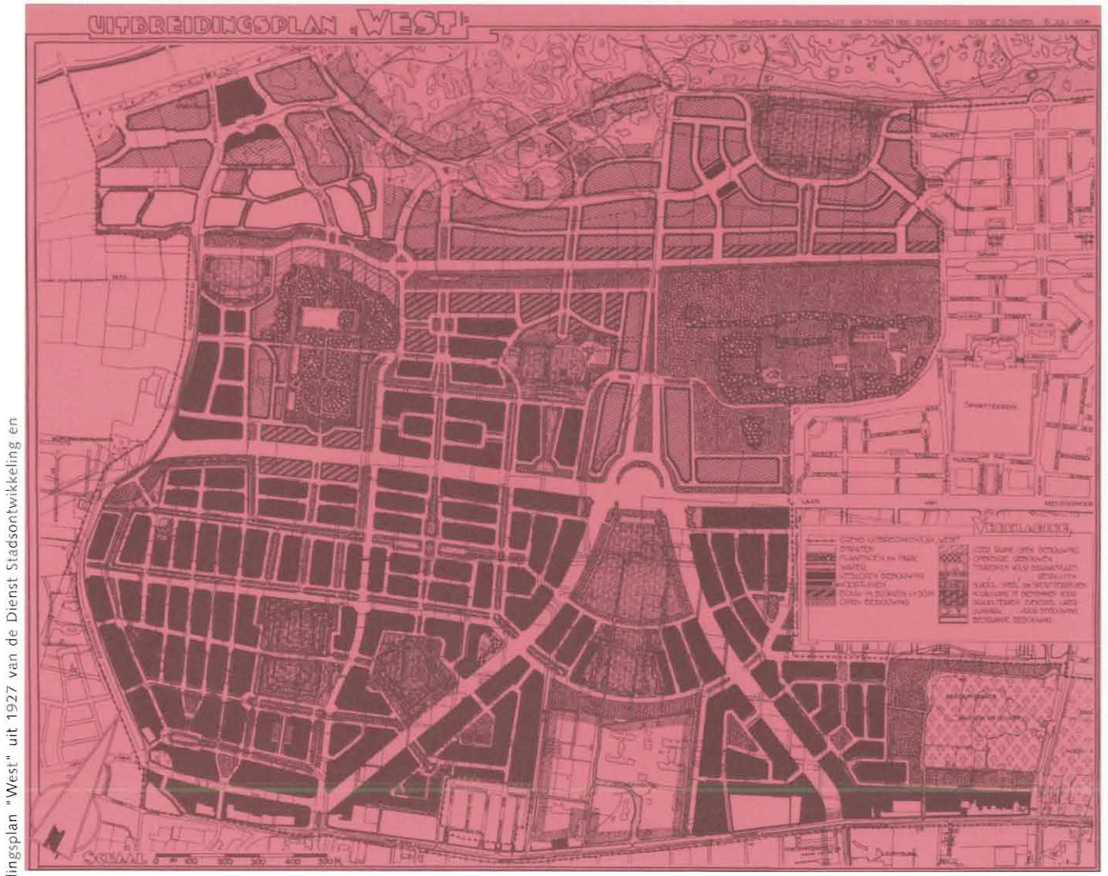
romantische aanleg de monumentale en de schilderachtige beide de schoonheid hebben benaderd". De "klassieke benadering" is in het plan vooral terug te vinden in de nieuwe woonwijken in het zuidwestelijke deel van de stad, terwijl de duurdere wijken, zoals Zorgvliet met veel groen en een overwegend gebogen stratenpatroon het "schilderachtige" meer tot uitdrukking brengen.
Vergelijkt men de huidige situatie met het Uitbreidingsplan 1908, dan blijkt dat voornamelijk die onderdelen in de praktijk zijn uitgevoerd, die waren overgenomen uit het plan Lindo uit 1903. Van de specifiek Berlagiaanse onderdelen is slechts zeer weinig volgens plan gerealiseerd. Het betreft hier dan voornamelijk het deel van de Bomenbuurt ten oosten van de lijn Azaleastraat-Goudenregenstraat, het Zuiderpark, Spoorwijk en een gedeelte van het Benoordenhout tussen het Haagse Bos en de Wassenaarseweg.
Het uitbreidingsplan werd meer beschouwd als een totaal plan voor de grote lijn. Voor de verschillende gebieden werden telkenmale aparte deelplannen ontwikkeld. Zo is bijvoorbeeld in Zorgvliet door Berlage een villapark gepland. Dit park is vanaf 1910 inderdaad gerealiseerd maar met een geheel andere verkaveling en stratenpatroon dan Berlage had aangegeven. Het plan voor Zorgvliet komt van het architectenbureau Z. Hoek en J.T. Wouters.
Van invloedrijke betekenis voor de geringe realisatie van het uitbreidingsplan was voorts het feit dat het pas in 1913 door de Kroon werd goedgekeurd. Kort daarop brak de Eerste Wereldoorlog uit en na afloop daarvan was het plan door gewijzigde stedebouwkundige inzichten, gekoppeld aan gewijzigde economische en sociale omstandigeheden in feite achterhaald. In 1921 moest het dan ook worden herzien. Wel was het zo dat de gemeente in 1911 het besluit had genomen om gemeentegronden voortaan nog slechts in erfpacht uit te geven. Door het stellen van voorwaarden bij de gronduitgifte ten aanzien van de te realiseren bebouwing kon het gemeentebestuur nu in principe meer invloed uitoefenen op de door Berlage zozeer gewenste harmonie tussen de bebouwing en het stedebouwkundige plan.

De rol van de gemeente in de volkswoningbouw.

Nadat tussen 1902 en 1910 de sociale woningbouw op basis van de Woningwet in Nederland wat aarzelend op gang was gekomen nam deze tussen 1910 en 1920 een grote vlucht. Toen prijsstijgingen als gevolg van de Eerste Wereldoorlog de voortgang dreigden te frusteren richtten de gemeenten Amsterdam, Den Haag en Utrecht in samenwerking met het Ministerie van Waterstaat en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten de NV "Centrale Bouwmaterialenvoorzieningen" op om door inkoop in het groot de prijzen te drukken. De bouwproductie kon hiermee op het gewenste peil worden gehouden. Zo waren eind 1920 in Den Haag 2020 gemeentewoningen en 1626 verenigingswoningen gereed en 854 in aanbouw. De grote stimulator van de gemeentelijke volkswoningbouw was ir. P. Bakker Schut (afb. 24), directeur van de in 1918 opgerichte Dienst Volkshuisvesting, later uitgebreid tot Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting (Dienst S&V). In feite was Bakker Schut de opvolger van Lindo, die in dat jaar zeventig was geworden en te kennen had gegeven geen verlenging van zijn ambtstermijn meer te aanvaarden. Al in 1918 verschenen van de nieuwe dienst Volkshuisvesting nader uitgewerkte plannen voor de aanleg van het Trekwegkwartier (de Molenwijk), Spoorwijk en een plan voor de wijk Duindorp ten zuidwesten van Scheveningen. Deze woonwijk, die in het plan Berlage niet voorkomt, was bedoeld voor de Scheveningse vissersbevolking ter vervanging van de 19de eeuwse sloppen en stegen aan weerszijden van de Keizerstraat.
Het aantal gemeentewoningen in de bovengenoemde wijken was beduidend hoger dan elders in de stadsuitbreidingen. Omdat de gemeente deze gronden ook in eigendom had en daardoor ook hogere eisen aan de vormgeving van particuliere woningbouw gesteld konden worden, was het mogelijk om hier een hoge mate van uniformiteit in de architectuur te bewerkstelligen.



24. Ir. P. Bakker-Schut, directeur van de in 1918 opgerichte Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting.



25. Ontwerp-uitbreidingsplan "West" uit 1927 van de Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting.

De gemeentelijke woning-complexen werden in die tijd ontworpen door de architecten W. Greve, G. Albers en A. Pet.
Eind 1920 kwam er een grote ommezwaai in het volkshuisvestingsbeleid van het Rijk. In plaats van voorschotten en bijdragen op basis van de Woningwet werden nu uitsluitend premies verleend ten behoeve van de particuliere bouwnijverheid. Dit leidde weliswaar tot een grote bouwproductie van voornamelijk middenstandswoningen, maar binnen korte tijd ook tot een overspannen arbeids- en bouwstoffenmarkt met bijgevolg hoge kosten en hoge huren. Hierdoor stond al snel een groot aantal middenstandswoningen leeg terwijl er tegelijkertijd een groot gebrek bestond aan goedkope huurwoningen. De gemeente besloot daarop tot de bouw van dergelijke woningen in nog onbebouwde delen van Duindorp en Spoorwijk, maar ook in "Scheveningen-West", waar de bekende "korrelbetonwoningen" van de architect W. Greve werden gerealiseerd. Om aan prijsopdrijving door aannemers het hoofd te bieden nam de gemeenteraad in 1921 het besluit tot de oprichting van de N.V. Haagse Bouw Maatschappij. Voorts nam de gemeente met name in de jaren dertig diverse complexen onverhuurbare particuliere huurwoningen in eigendom over.

4. De periode 1920-1940.

Na de Eerste Wereldoorlog bleek het Uitbreidingsplan 1908 zo achterhaald, dat Berlage het in 1921 moest vereenvoudigen. Dit gold met name voor het westelijk deel van het plangebied. De door Berlage gepresenteerde herziening werd door het gemeentebestuur echter afgekeurd en men besloot een prijsvraag uit te schrijven. Van de 33 inzendingen, onder andere van Mart Stam, kwam er echter volgens de jury, waarin naast Berlage ook P. Bakker Schut en ir. J. Lely zitting hadden, geen voor uitvoering in aanmerking.
Veel maakte dit niet uit want de annexatie in 1923 van de gemeente Loosduinen maakte al deze plannen op slag verouderd. Het gehele vigerende Uitbreidingsplan 1908 moest nu worden aangepast en hoewel Berlage hier naar het schijnt aan heeft meegewerkt, was het voornamelijk Bakker Schut die de Haagse stadsuitbreidingen tussen 1920 en 1940 bepaalde. Omstreeks 1925 verscheen een stratenplan voor het Laakkwartier, dat een vereenvoudiging inhield van het Plan Berlage en dat in de jaren dertig werd uitgevoerd. De combinatie van de gemeentelijke erfpachtregeling met aan voorwaarden gekoppelde premiebouw heeft hier een relatief homogeen architectuurbeeld opgeleverd.

Ook voor andere stadsuitbreidingen werd teruggegrepen op deelplannen van uiteenlopende omvang, die voor zover ze betrekking hadden op het zuidwestelijke gedeelte van de gemeente, bekend zijn geworden onder de verzamelnaam "Plan West". Een dergelijk plan van de Dienst S&V uit 1927 (afb. 25) werd door de raad afgekeurd maar niettemin voor een belangrijk deel min of meer conform uitgevoerd. Het betreft de voltooiing van de Vogelbuurt, Vruchtenbuurt, Bloemenbuurt en de aanleg van Waldeck, Bohemen en Meer en Bos. Een deel hiervan werd overigens pas na 1945 gerealiseerd.
Na heftige kritiek in de vakpers op de nieuwe Haagse stadswijken, die werden getypeerd als van een troosteloze lelijkheid en karakterloosheid, deed zich de behoefte gevoelen aan een externe deskundige op stedebouwkundig gebied. Bakker Schut stelde opnieuw Berlage voor, die niet alleen betrokken was geweest bij vrijwel alle voorgaande plannen maar die bovendien in Den Haag woonde en de stad goed kende. Zowel Berlage als het college van Burgemeester en Wethouders gingen met dat voorstel akkoord maar in de praktijk heeft het tot niets geleid. Nog voor Berlage op 12 augustus 1934 overleed, had de gemeenteraad het college gemachtigd om met de bekende architect W.M. Dudok een overeenkomst aan te gaan voor het ontwerp van een uitbreidingsplan voor het zuidwestelijk deel van de gemeente. In 1935

presenteerde Dudok een groot uitbreidingsplan voor de Escamppolder, Madepolder en Ockenburg (afb. 26) en een plan voor Reigersbergen-Mariahoeve. Wederom herhaalde zich echter de geschiedenis: de plannen kwamen in de gepresenteerde vorm nimmer tot uitvoering. Nieuwe ontwikkelingen in deze gebieden zouden pas na de Tweede Wereloorlog een aanvang nemen. Hierbij was Dudok, die vlak na de oorlog tot extern stedebouwkundig adviseur werd benoemd, overigens nauw betrokken.

Zoals reeds vermeld werd van het Uitbreidingsplan 1908 veelal sterk afgeweken. Van het Benoordenhout kwam slechts het deel tussen de Benoordenhoutsepolder en de Wassenaarseweg grotendeels conform het plan tot stand. De rest van de wijk is het resultaat van diverse kleine deelplannetjes. Met de aanleg van het villapark Marlot naar ontwerp van ir. H.E. Suyver werd in 1923 begonnen. De architect Co Brandes was de ontwerper van het merendeel van de bebouwing, die daardoor een zeer samenhangende indruk maakt. Ook dit plan week sterk af van het Plan Berlage, mede door de aanzienlijk geringere bebouwingsdichtheid en de handhaving van grootschalige groenelementen. Waalsdorp en Duindigt werden nimmer bebouwd en Mariahoeve kwam pas na 1960 volgens een ander plan tot uitvoering. Ook de volgens het principe van de tuinstadgedachte opgezette Vogelwijk, waarvan met de aanleg in 1918 werd begonnen, was in het plan Berlage niet voorzien. Zowel Berlage als Lindo hadden hier een kazernecomplex geprojecteerd, dat uiteindelijk aan de Van Alkemadelaan terecht zou komen.

Aangezien de typisch Berlagiaanse onderdelen van het Uitbreidingsplan 1908 in de praktijk nauwelijks tot uitvoering zijn gebracht, kan men zich afvragen welke invloed de intensieve bemoeienis van Berlage op de Haagse stadsuitbreidingen heeft gehad. De verwezenlijking van de door hem zo gepropageerde harmonie tussen het stedebouwkundige plan en de architectuur werd door de erfpachtregeling van 1911 in principe mogelijk. Toch heeft dit in de vele in dat kader tot stand gekomen wijken zelden tot een werkelijk homogeen stadsbeeld geleid. Men kan hooguit zeggen dat bepaalde onderdelen van enkele wijken een "Berlagiaanse geest ademen". De besloten bouwblokken om een gemeenschappelijke groene binnenplaats, veelal door poorten vanuit de steenachtige openbare ruimte ontsloten (afb. 27), zoals die onder andere voorkomen in de Bomen- en Bloemenbuurt, Vruchtenbuurt, Spoorwijk en Duidorp en de gevorkte hoofdstraten van het Laakkwartier illustreren dat. Tot een monumentaal architectonische accentuering van pleinen is het echter, wellicht om economische redenen, nauwelijks gekomen, de talloze plannen daartoe ten spijt.

Over de planmatige samenhang tussen stedebouw en architectuur. Hoewel de Woningwet 1901 in principe de mogelijkheid bood tot een gericht gemeentelijk beleid ter onderlinge afstemming van architectuur en stedebouw, duurde het tot 1918 voordat daar in Den Haag werkelijk doelbewust naar werd gestreefd. Ten dele was dit te wijten aan meningsverschillen tussen Lindo en Berlage. In 1918 werd Lindo echter opgevolgd door ir. Bakker Schut. Vanaf dat moment tot het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog heeft Bakker Schut er zich voor ingezet, de architectonisch-stedebouwkundige principes van Berlage in de Haagse stadsuitbreidingen te verwezenlijken. Aanvankelijk leek hij daar redelijk in te slagen. Dit was met name mogelijk geworden door het groot aantal woningen dat kort na de Eerste Wereld-oorlog van gemeentewege werd gebouwd, een gerichte hantering van de erfpacht-regeling bij niet gemeentelijke bouwprojecten en gemeentelijke deelname bij parti-culiere projecten. Door middel van vergaande standaardisatie van bouwelementen werd, naast planvoorschriften, een zo groot mogelijke uniformiteit in architectuur per wijk nagestreefd of, wanneer dat niet lukte, per bouwblok.

26. Ontwerp-uitbreidingsplan van Dudok uit 1935 voor de Escamppolder, Meapolder en Ockenburg.

27. Poortdoorgang naar de Klimophof. Een complex als de Klimophof bestaande uit besloten bouwblokken om een gemeenschappelijke binnenplaats en door poorten ontsloten vanuit de openbare ruimte, bezit typische Belagiaanse vormprincipes

Dat het laatste typerender is geworden voor de Haagse stadsuitbreidingen tussen de beide wereldoorlogen dan het eerste, ligt voornamelijk aan de talloze woningbouwcorporaties, ieder met hun eigen architecten en vooral na 1920 de vele particuliere bouwers, die van rijkswege werden gesteund.
Hoewel de diverse bouwplannen in overleg met de dienst S&V werden ontwikkeld kon hier minder invloed worden uitgeoefend dan in de gemeentelijke volkswoningbouw. Om toch nog enige invloed te behouden op de totstandkoming van het gewenste stadsbeeld, werden de benodigde gronden door de gemeente verworven. Vervolgens werden deze gronden in erfpacht uitgegeven onder het regime van een vastgestelde bouwverordening of met de verplichting aan de hand van een van gemeentewege of door bekwame particuliere architecten (Co Brandes, W. Verschoor, D. Roosenburg) ontworpen voorgevelschema te bouwen. Soms paste men dit systeem alleen toe langs de hoofdstraten, zoals bijvoorbeeld in het Laakkwartier.

5. De ruimtelijke ontwikkelingen binnen de oude kernen tussen 1850-1940.

Het Haagse stadscentrum. De ruimtelijke ontwikkelingen binnen het oude centrum behelsden tot de eeuwwisseling voornamelijk verdichting ten behoeve van de woningbouw en de administratieve, verzorgende en commerciële sectoren. Tevens werd, mede om hygiënische en verkeerstechnische redenen, begonnen met de demping van een groot aantal binnenstadsgrachten.
De woningbouw vond vooral plaats in de grotendeels nog onbebouwde gebieden binnen de omgrachting, zoals in het Kortenbos, tussen Kazernestraat en Mauritskade en langs de Zwarteweg. De andere sectoren concentreerden zich vooral in de nabijheid van de bestuurscentra rond het Binnenhof en het Stadhuis. In de periferie, zowel binnen als buiten de singels, werden onder andere kazernes, gemeentelijke bedrijven en fabrieken gevestigd, die soms nog voor 1940 naar elders werden verplaatst in verband met functionele schaalvergroting. De concentratie en groei van de administratieve, diensten- en verzorgingssectoren in de stadskern leidden nog voor de eeuwwisseling tot het begin van city-vorming en geleidelijk verdringing van de woonfunctie naar de nieuwe stadswijken buiten het centrum. Dit proces doorbrak de traditionele menging van alle maatschappelijke functies in de binnenstad en leidde tenslotte tot vervoersproblemen van zowel personeel als goederen en bijgevolg verkeersproblemen. In verband daarmee verschenen al in 1891 in het weekblad "De Ingenieur" de eerste plannen, onder andere van ir. Halbertsma, tot verbetering van de verkeersverbindingen in en met het Haagse stadscentrum. Tot concrete uitvoering kwam het pas echter na de Eerste Wereldoorlog in het kader van het Uitbreidingsplan van Berlage. Door de in de jaren 1913-1925 gerealiseerde Hofweg-Vijverdam doorbraak en die van de Grote Marktstraat is het Haagse kernwinkelgebied ontstaan. *Met deze verkeersdoorbraken en de omstreeks 1925 uitgevoerde doorbraak van de* Jan Hendrikstraat-Torenstraat werd aangesloten op de omringende stadsuitbreidingen.
Het groot aantal dempingen van grachten en de city-vorming met de hiermee gepaard gaande verkeersdoorbraken hebben in een tijdsbestek van nog geen 100 jaar een ingrijpender invloed gehad op het stadsbeeld dan de eeuwen daarvoor.

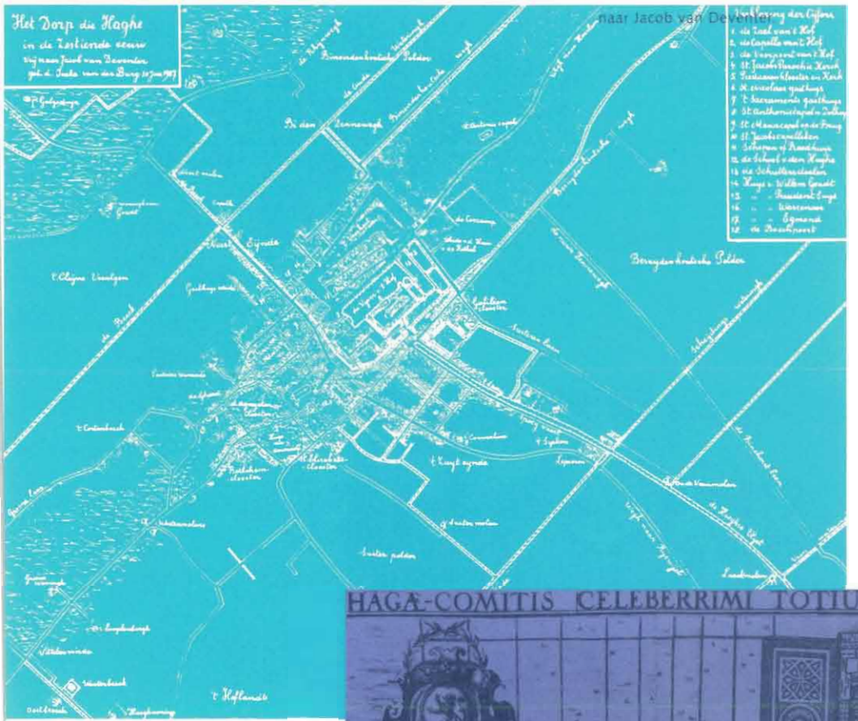
Loosduinen en Scheveningen. Over de ontwikkelingen binnen de oude kern van Loosduinen kan men kort zijn; deze zijn door recente saneringen zodanig uitgewist, dat van het oude Loosduinen weinig meer rest dan het globale stratenpatroon en de van voor 1850 dateerende Abdijkerk en koornmolen. Het oorspronkelijke "dorpse" karakter is geheel verloren gegaan.
De oude kern van het dorp Scheveningen ter weerszijden van de Keizerstraat was rond de eeuwwisseling zodanig verpauperd, dat daar vanaf 1913 de eerste gemeente-

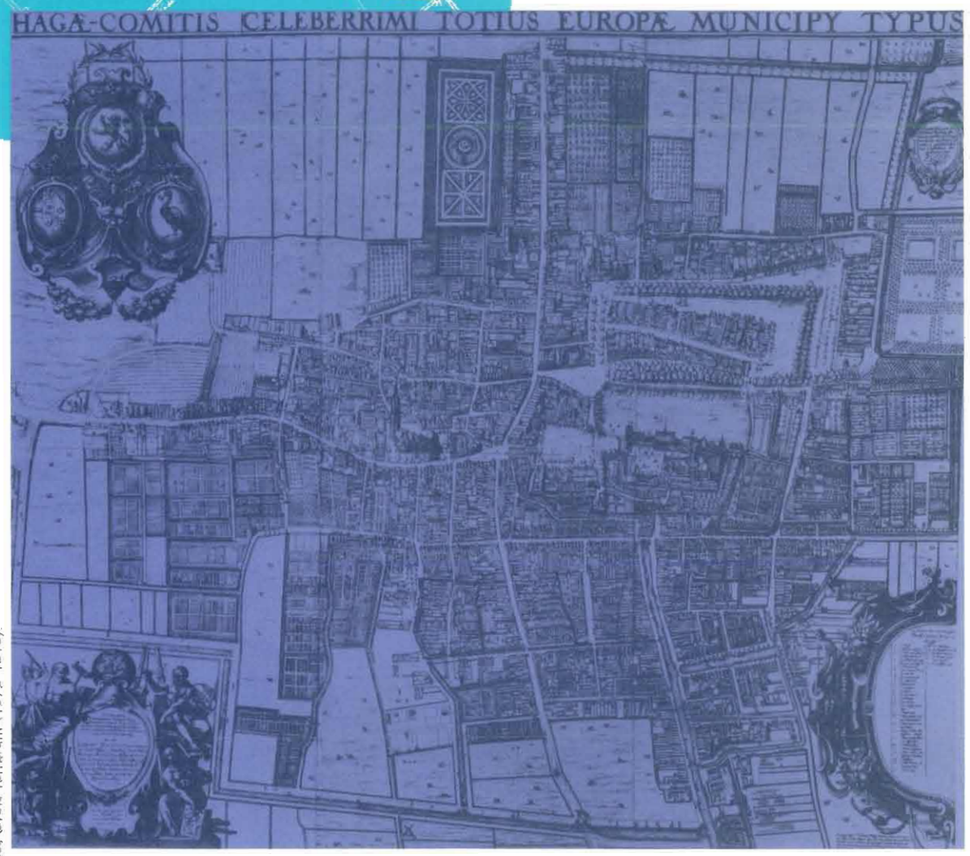
lijke volkswoningbouw op basis van de Woningwet 1901 werd gerealiseerd (Kolenwagenslag en omgeving). In aansluiting daarop werd in de jaren dertig nagenoeg de gehele westelijke helft van de dorpskern gereconstrueerd en met woningen volgebouwd (Dr. De Visserplein en omgeving). In de oostelijke helft werd, mede om verkeerstechnische redenen, vanaf 1924 de Jurriaan Kokstraat aangelegd. Deze in het Uitbreidingsplan 1908 voorgestelde doorbraak vormt een directe verbinding tussen de Scheveningseweg en de Gevers Deynootweg. Ook in de oostelijk helft van de oude kern is met name in recente tijd veel gesaneerd. In de oude hoofdstraat zelf, de Keizerstraat, is het merendeel van de oude bebouwing in de periode 1850-1940 getransformeerd of door nieuwbouw vervangen.

BINNENSTAD

WESTSINGELSGRACHT
ZUID WESTSINGELSGRACHT
NOORD WEST SINGELSGRACHT
ZUIDSINGELSGRACHT
NOORDSINGELSGRACHT
PRINSE
GRACHT
STRAAT
JAN HENDRIK
TOREN
LUTHERSE BURGWAL
PAVILJOENS
GROTE
MARKT
STILLE VEERKADE
AMSTERDAMSE VEERKADE
BUITENHOF
KNEUTERDIJK
PARK
LANGE VOORHOUT
VIJVERBERG
TOURNOOIVELD
KORTE VOORHOUT
BINNEN HOF
HOF VIJVER
PLEIN
KALVER
PRINS
FLUWELEN BURGWAL
HEREN GRACHT
GOST
BERNHAR
PRINSESSE

28. Situatieschets van Den Haag rond 1550. Getekend door Ineke van der Burg vrij naar Jacob van Deventer





29. Plattegrond Van Den Haag omstreeks 1616. Naar een ets van Braun & Hogenberg uit Civitates Orbis Terrarum (1572-1618).

De historische kern van Den Haag wordt omsloten door de 17e eeuwse singelomgrachting. De volgende straten vormen de binnenzijde van deze begrenzing: Hogewal -Scheveningse Veer -Mauritskade -Hooikade -Nieuwe Uitleg -Prinsessegracht -Zwarteweg -Uilebomen -Bierkade -Dunne Bierkade -Zuidwal -Buitenom -Lijnbaan -Bij de Westermolens -Noordwal -Prinsessewal.

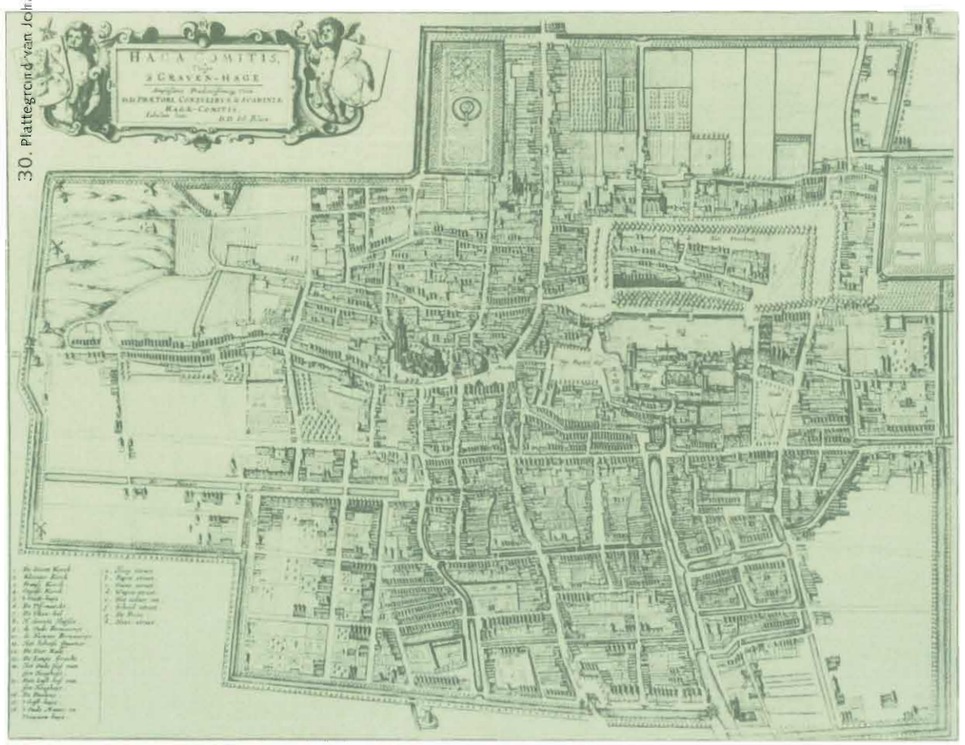
Ontwikkelingsgeschiedenis. Het pre-stedelijk patroon van wegen en waterlopen, zoals in het inleidende hoofdstuk is geschetst heeft tot het einde van de 19de eeuw herkenbaar doorgewerkt in de ontwikkeling van de Haagse stadsplattegrond. Op afbeelding 28 is de situatie van rond 1550 weergegeven. De oriëntatie van het stratenpatroon op de pre-stedelijke structuurelementen is duidelijk. De strandwal, waarop Den Haag is gesitueerd, wordt door het straatverloop van enerzijds de as Benoordenhoutseweg-Kazernestraat-Noordwal en anderzijds de as Bezuidenhoutseweg-Poten-Spuistraat-Vlamingstraat-Laan gemarkeerd. Ook de dwarsroute van de zee richting Delft is duidelijk herkenbaar in de as Noordeinde-Hoogstraat-Venestraat-Wagenstraat.
Opvallend is het ontbreken van enige vorm van versterking ter markering van de op zichzelf al duidelijk verstedelijkte kern. Er valt voorts een duidelijk onderscheid te constateren tussen de twee oudste kernen van de nederzetting; het ruim opgezette en met het nodige groen ingerichte Hofkwartier en het intensiever bebouwde "dorp" met aanmerkelijk smallere straten. De grens tussen beide wordt gevormd door de later overkluisde Haagse Beek, die langs de huidige Zeestraat en het Noordeinde achter de Hoogstraat om via het Achterom en de Poten naar de wetering langs de Bezuidenhoutseweg loopt. Ten zuidoosten van de lijn Poten-Spuistraat is tussen Spui en Wagenstraat het Spuikwartier tot ontwikkeling gekomen. Dit gebied behoort thans tot het stadsdeel dat met de naam Centurm-Zuid wordt aangeduid. Het begrip Spuikwartier wordt nu beperkt tot het deel ten oosten van het Spui.
Ten oosten van het Hofcomplex zijn door sloten omgeven open terreinen aangegeven. Daar bestaat dan nog een ruimtelijke relatie met het Haagse Bos. Aan het Voorhout is deze relatie al door bebouwing onderbroken. Het "dorp" heeft zich inmiddels ontwikkeld in zuidwestelijke richting tot aan de Sint Jacobsstraat. Duidelijk herkenbare uitvalswegen zijn Noordeinde, Westeinde en de Geest. De Benoordenhoutse- en Bezuidenhoutseweg lijken de rol van ontsluitingweg te hebben over-genomen van de oude route door het Haagse Bos. Het Spui, een nog in de 13de eeuw gegraven verbinding tussen Hofvijver en Schenkwetering, fungeerde na de aanleg van de Trekvliet als haven van Den Haag. Het vormde daarmee de kern van het Spuikwartier, een uitgesproken centrum van aan het water gebonden ambachtelijke bedrijvigheid en handel. In verband hiermee werden nog voor het einde van de 16de eeuw ten oosten van het Spui havens aangelegd: Nieuwe Haven, Ammunitiehaven, Schedeldoekshaven en de Hout- en Turfmarkt. De markten voor de dagelijkse levensbehoeften, zoals de Groente- en Vismarkt bleven, vanwege de aanvoer vanuit Loosduinen en Scheveningen nabij de Sint Jacobskerk gevestigd.

Een gedetailleerde plattegrond uit circa 1616 (afb. 29) geeft een goed inzicht in de verdere ontwikkeling van Den Haag. De aanzet van de rechtlijnige grachtengordel, die de Haagse binnenstad tot op de dag van vandaag omsluit, is er al op aangegeven. Het traject Lijnbaan-Zuidwal-Bierkade was toen net gegraven. Voorts worden als onderdelen van de nog onvoltooide omgrachting aangegeven de huidige Mauritskade, Hooikade, Smidswater, Gietkom en een deel van de Prinsessegracht, dat ook wel bekend staat als de Boskant. Aan de westzijde is nog geen omgrachting aangegeven maar het is duidelijk, dat het beloop daarvan overwegend zou worden bepaald door het stelsel van weteringen in het Kleine Veentje (Hogewal-Prinsessewal-Noordwal). Aan de oostzijde ontbreken nog de Uilebomen en de Zwarteweg.
Een aantal oude binnenstadsgrachten blijkt inmiddels gedempt of overkluisd te zijn,

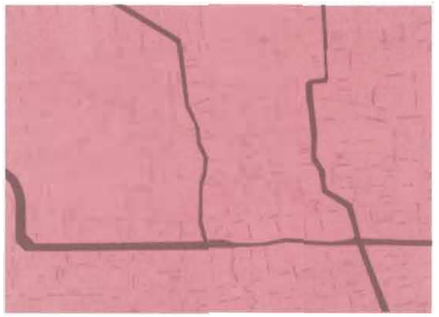
zoals de Voldersgracht en de Beek, terwijl er enkele nieuwe zijn aangelegd, waaronder de Lutherse Burgwal, Fluwelen Burgwal en het Bleijenburg. Een opvallend element is de omvangrijke in formele stijl aangelegde lusthof van prins Frederik Hendrik (de huidige paleistuin) achter het Noordeinde.

De kaart van Johan Blaeu uit 1649 (afb. 30), hoewel slechts een dertigtal jaren na die van Braun en Hogenberg vervaardigd, geeft een aantal belangrijke stedebouwkundige ontwikkelingen te zien. De singelomgrachting is inmiddels voltooid terwijl tevens een toename van de bebouwing, met name in het Spuikwartier en Centrum-Zuid, valt waar te nemen. Voorts is de aanleg weergegeven van de stadsuitbreiding van de Prinsegracht en omgeving in het zuidwestelijk deel van de stad. Het was de eerste systematische stadsontwikkeling in Den Haag. Door het rechttrekken van reeds bestaande paden (Lange Beestenmarkt) en de aanleg van nieuwe straten (Boekhorststraat, Hoge Zand, Herderinnestraat), geörienteerd op de nieuw gegraven Prinsegracht, ontstond hier tegen het midden van de 17de eeuw een nagenoeg recht stratenpatroon. De Prinsegracht, waarvan met de aanleg in 1642 werd begonnen, zou naast aanvoerroute vanuit het Westland ook een voorname rol moeten gaan spelen als woongebied voor adel en rijke burgerij, vergelijkbaar met de Herengracht in Amsterdam. Deze opzet is slechts zeer ten dele verwezenlijkt. Het patriciaat verkoos toch de omgeving van Voorhout en Vijverberg boven de Prinsegracht. Langs de gracht verrezen nog in de 17e eeuw enkele openbare gebouwen: een Tuchthuis, de Korenbeurs en aan de kop van de gracht aan de Grote Markt de Boterwaag.
Op de plattegrond van Blaeu is goed te zien dat de singelgrachten zo ruim om de bebouwde kom zijn gelegen, dat grote terreinen daarbinnen ondanks de geleidelijke groei in de loop van de 17de eeuw onbebouwd of slechts spaarzaam bebouwd zijn gebleven. Dat geldt onder meer voor het Kortenbos, de terreinen langs de Lijnbaan en het Buitenom, het gebied tussen Kazernestraat en Mauritskade en tussen de Nieuwe Haven en Zwarteweg. Tot ver in de 19de eeuw zouden deze gebieden vrijwel onbebouwd blijven.
Omstreeks 1640 werd het huidige Plein aangelegd, ter plaatse van de vroegere Grafelijksheidstuin. Aan dit plein verrezen de logementen van de vertegenwoordigingen van de steden Amsterdam en Rotterdam en de statige woonhuizen van onder andere Johan Maurits van Nassau en Constantijn Huygens. Het Plein vormt tesamen met het Binnenhof, Buitenhof, Plaats, de omgeving Rond de Grote Kerk en de Grote Markt een reeks open ruimten, die ondanks latere straatverbredingen tot op heden duidelijk als middeleeuwse en 17de eeuwse structuurbepalende elementen herkenbaar zijn.

Tot aan het midden van de 19de eeuw vinden geen wezenlijke wijzigingen in het stratenpatroon meer plaats. Wel wordt in de 18de eeuw de Prinssesegracht in noordwestelijke richting doorgetrokken tot aan de Houtweg, waarmee het terrein van de zogenaamde Nieuwe Uitleg aan het stedelijk gebied binnen de grachten wordt toegevoegd. De Nieuwe Uitleg was een uitdrukkelijk voor notabelen bestemd woongebied, waar aanzienlijk strengere "welstandseisen" aan de bebouwing werden gesteld dan elders in de stad.
Hoewel tot ver in de 19de eeuw nog dezelfde gebieden als op de kaart van Blaue grotendeels onbebouwd zijn, blijkt aan de buitenzijde van de singelgrachten hier en daar gebouwd te zijn (afb. 8), evenals langs het Zieken en de zogenaamde Bocht van Guinee, het latere Huygenspark. Nieuwe elementen in de stadsplattegrond zijn de Frederikskazerne aan de gelijknamige straat uit 1770 en de Oranjekazerne uit circa 1820 op de plaats van het tegenwoordige Louis Couperusplein. Beide maakten het traject Denneweg-Frederikstraat in de 19de eeuw tot een uitgesproken garnizoensbuurt.



30. Plattegrond van Johan Blaeu uit circa 1650.



31. Het stelsel van hoofdontsluitingswegen in de binnenstad van Den Haag. Dit stelsel is tot stand gekomen door demping van grachten, verbreding van bestaande straten en ingrijpende verkeersdoorbraken.

In de tweede helft van de 19de eeuw geraakte de ontwikkeling van Den Haag in een stroomversnelling. Tussen 1850 en 1875 nam het inwoneraantal toe van 70.000 tot 100.000. Vijfentwintig jaar later was dat aantal verdubbeld tot 200.000. Deze bevolkingstoename leidde in eerste instantie tot verdichting van de binnenstad onder meer door een explosieve groei van speculatiehofjes op door bestaande bebouwing omsloten binnenterreinen. Telkenmale konden, mede door deze slechte woonomstandigheden in met name het zuidwestelijk deel van de stad cholera-epidemieën uitbreken.
De maatregelen die het gemeentebestuur hiertegen ondernam reikten in eerste instantie niet verder dan het aanleggen van een rioleringsstelsel en het dempen van grachten. Al in 1825 werd de Lange Gracht gedempt, die hierna werd omgedoopt tot Gedempte Gracht. In 1853 dempte men de Herengracht en de Fluwelen Burgwal, in de loop van de tweede helft van de 19de eeuw gevolgd door de Lutherse Burgwal, Kalvermarkt, Schedeldoekshaven, Ammunitiehaven, het grootste deel van de Paviljoensgracht, het Spui tot aan de Turfmarkt en de Prinsegracht. Rond de eeuwwisseling werden de dan nog resterende grachten en havens gedempt met uit-zondering van het Smidswater en de Hooigracht. Met deze dempingen was het vroegere stadbeeld van met name het zuidwestelijk deel van het centrum, dat ook wel bekend stond als de waterstad, geheel veranderd.
In de tweede helft van de 19de eeuw werden de nog onbebouwde terreinen binnen de singelomgrachting geleidelijk volgebouwd. Dit leidde ten noordoosten van het Noordeinde tot de aanleg van de Parkstraat (1859), Oranjestraat (1863), Amaliastraat (1873) en Paleisstraat (1883).

De vanaf 1860 tot stand gekomen stadsuitbreidingen buiten het centrum (Willemspark, Stationbsbuurt, Zeeheldenbuurt, Archipelbuurt en een groot deel van de Schilderswijk) waren wat hun voorzieningen betreft nog grotendeels afhankelijk van het stadscentrum. De binnenstad begon zich dan ook in een hoog tempo als echt winkelcentrum te ontwikkelen. Dit city-vormingsproces voltrok zich in de 19de eeuw vrijwel geheel op particulier initiatief. Naast de talloze bewaard gebleven historische winkelpuien is de uit de jaren 1882-1885 daterende Passage wel het meest in het oog springende element van dit proces.
De toegankelijkheid van de binnenstad vanuit de nieuwe buitenwijken werd met de ontwikkeling van het openbaar vervoer (tram) een nijpend probleem. Vooral de verbindingen tussen het Hofkwartier en de rest van de stad waren gebrekkig. In 1891 verschenen in het weekblad "De Ingenieur" al ontwerpen voor een aantal verkeersdoorbraken in de binnenstad, die echter pas in de jaren tien en twintig van de 20e eeuw werden uitgevoerd. Voordien waren de enige ingrepen van betekenis het doortrekken van de Prinsestraat naar de Grote Kerk (1861) en de aanleg van de Gravenstraat (1886).

De invoering van de Woningwet in 1902 speelde een doorslaggevende rol in de volgende ruimtelijke ontwikkelingen, niet alleen bij de stadsuitbreidingen maar evenzeer bij de functionele sanering van de binnenstad. In de jaren 1913-1925 werden de geplande verkeersdoorbraken daadwerkelijk uitgevoerd. Het betreft de aanleg in onderlinge samenhang van de trajecten Grote Marktstraat-Kalvermarkt en Buitenhof-Hofweg-Vijverdam en het secundaire traject Jan Hendrikstraat-Torenstraat-Vondelstraat (afb. 31).
Met de doorbraak van de Grote Marktstraat werd ook de oude Jodenbuurt in de omgeving van de Voldersgracht gesaneerd. Deze voortschrijdende cityvorming ging gepaard met een duidelijke schaalvergroting van de bebouwing. Langs de Grote Marktstraat verrezen vooral grootwinkelbedrijven, aan de Kalvermarkt kantoren en overheidsinstellingen en langs het traject Hofweg-Kneuterdijk in onderlinge afwisseling luxueuze winkelbedrijven, bioscopen en banken. De Passage werd door-

getrokken naar de Hofweg en langs de Lange Poten verschenen hotels en restaurants. Met deze al aan het eind van de 19de eeuw ingezette ontwikkeling verdween geleidelijk de woonfunctie uit het centrum en daarmee de traditionele koppeling van de woon- en werkfuncties. Een vergelijkbare ontwikkeling op bescheidener schaal vond plaats in de omgeving van de Sint Jacobskerk en het Oude Stadhuis. Nadat kort na de eeuwwisseling de Laakhaven was aangelegd verplaatste zich ook de industriële bedrijfsfunctie grotendeels buiten de stadskern. In relatie daarmee werden de laatste grachten gedempt en kon de toegankelijkheid van het centrum uit zuidoostelijke richting aanmerkelijk worden verbeterd door de aanleg van het Rijswijkse Plein en de Pletterijkade.
Na de voltooiing van de voornoemde ingrepen deden zich in de binnenstad tot aan de Tweede Wereldoorlog geen noemenswaardige veranderingen meer voor.

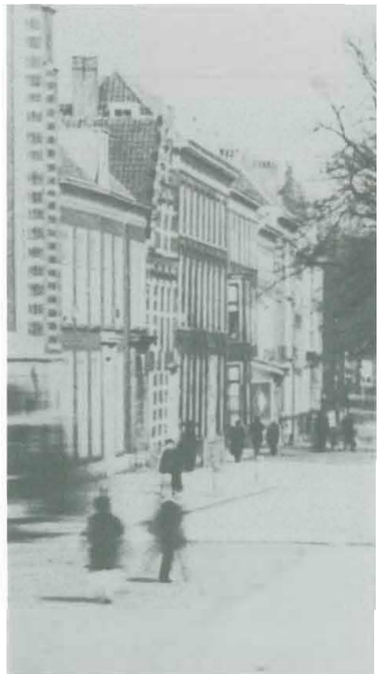
Structurele en/of functionele veranderingen.

Na de Tweede Wereldoorlog leidde een combinatie van algemene verpaupering in grote delen van het centrum buiten het Hofkwartier, incidentele oorlogsschade, functionele schaalvergroting en de verkeersproblematiek tot een groot aantal reconstructie- en saneringsplannen met name in de oostelijke en westelijke delen.
Het gebied tussen Spui en Zwarteweg is vanaf de jaren zestig onderhevig aan een ingrijpend transformatieproces. In aansluiting op de reconstructie van de omgeving van het voormalige Staatsspoorstation verdween ten westen van de Rijnstraat het oude Spuikwartier. In 1967 werd op de plaats van het afgebrande gebouw van Kunsten en Wetenschappen het Transitorium gebouwd. In de jaren zeventig kwamen het inmiddels ten dele weer gesloopte Prins Bernardviaduct en de hoogbouw van de Minsteries van Justitie en Binnenlandse Zaken tot stand. In het volgende decennium werden voorts het woningbouwcomplex "De Zwarte Madonna", het Pullmanhotel en het complex voor het Residentie Orkest en het Nederlands Danstheater, de Dr. Anton Philipszaal en het AT&T Danstheater gebouwd. Momenteel wordt gewerkt aan de bouw van het Ministerie van VROM, een kantoorcomplex aan de Scheldedoekshaven, het nieuwe stadhuis en een theater op de hoek van Spui-Amsterdamse Veerkade. Het voormalige Spuikwartier zal ook in de toekomst nog sterke veranderingen ondergaan en een grootstedelijk gebied worden met een belangrijke kantoor-, woon- en culturele functie. De geïntroduceerde schaal is moeilijk in overeenstemming te brengen met de overige delen van de binnenstad.

Het gebied Kortenbos-Lijnbaan is een deel van het centrum waar eveneens op grote schaal vernieuwing heeft plaatsgevonden. De hoogbouw aan de Sirtemastraat e.o. (1975) en de op deze schaal aansluitende nieuwbouw van het Westeinde ziekenhuis (1978) vormen een ernstige inbreuk op de structuur en hebben een zeer nadelig effect op het stadsbeeld.

De oorlogsschade die rond het Korte Voorhout de bebouwing deed verdwijnen is redelijk hersteld. Hoewel de kwaliteit van de architectuur meerendeels achterblijft bij die van de vooroorlogse bebouwing is de stedebouwkundige maat wel gehandhaafd. Een uitzondering hierop is het uit 1977 daterende kantoorpand van het Ministerie van Financiën.
Verder zijn op verscheidene locaties in de binnenstad na de Tweede Wereldoorlog gebouwen gerealiseerd, die als individuele objecten in schaal en maat sterk afwijken van de omringende historische structuur. Het meest in het oog springend zijn het postkantoor aan het Kerkplein (1958), het politiebureau aan de Jan Hendrikstraat, de parkeergarage aan de St. Jacobsstraat, het woningbouwcomplex in de hoek van de Zuidwal en de nieuwbouw aan het kruispunt Paviljoensgracht-Lutherse Burgwal.

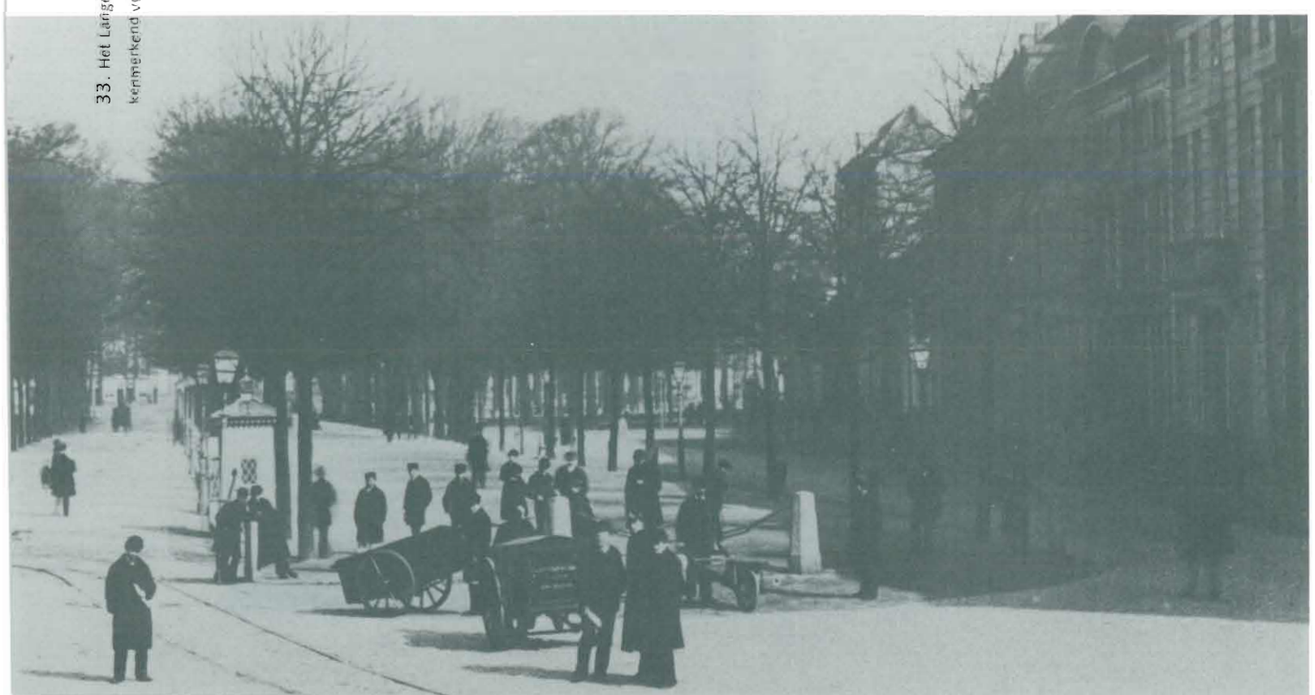
32. De Oude Molstraat. Het smalle, bochtige stratenpatroon met een fijnmazige verkaveling is kenmerkend voor de burgernederzetting rond de Grote Kerk



Bebouwingsbeeld. Kenmerkend voor de ruimtelijke opbouw van de historische binnenstad zijn de aan alle zijden gesloten bouwblokken waarbinnen erven en tuinen liggen besloten. Waar plaatselijk bebouwing ontbreekt vormen tuinmuren, veelal voorzien van poorten of hekwerken de scheiding met de openbare ruimte. Bij de grotere bouwblokken worden de binnenterreinen meestal ontsloten door smalle steegjes of poorten in de gesloten randbebouwing, waarachter niet zelden een hofje, kerk- of schoolgebouw schuil gaat.
In de van oorsprong deftige woonbuurten rondom Hofvijver en Voorhout zijn aan achterstraten allerlei bijgebouwen, behorend tot de patriciërswoningen aan de hoofdstraten, gesitueerd. Veel van deze bijgebouwen waren in gebruik als koetshuizen. Voorbeelden van dergelijke achterstraten zijn de Hoge Nieuwstraat, Kazernestraat, Jan Evertstraat en Laan van Roos en Doorn.

In de 19de eeuw werden veel binnenterreinen, met name in het Kortenbos en Spuikwartier volgebouwd met hofjes van eenvoudige arbeiderswoningen. Hiervan resteren er nog enkele, onder andere achter de Prinsegracht, Noordeinde en Denneweg. De oudere liefdadigheidshofjes zijn daarentegen overwegend met de toegangszijde aan de straat gesitueerd, van waaruit dikwijls een monumentale poort toegang geeft tot de binnenhof. Een van de opmerkelijkste voorbeelden hiervan is het Hofje van Nieuwkoop uit 1658-1662 aan de Prinsegracht.

Hoewel een eenduidig verkavelingspatroon in de binnenstad niet echt is aan te geven lijkt het geheel herleidbaar tot een basisbreedte van vijf à zes meter voor het gewone woonhuisperceel. Bij de patriciërswoningen en bijzondere gebouwen zijn de percelen aanzienlijk breder. Het meest fijnmazig is de verkaveling in de oudste delen rond de Grote Kerk (afb. 32), het Centrum-Zuid en de Denneweg. Ruime verkavelingen geven het Hofkwartier (afb. 33) en de zone Prinsegracht-Grote Marktstraat te zien.
In meerderheid telt de bebouwing twee tot drie bouwlagen van onderling verschillende hoogte onder een betrekkelijk lage kap. In veel gevallen komt een kapverdieping alleen aan de straatzijde voor. De statige panden in het Hofkwartier, aan de Prinsegracht en incidenteel in de rest van de binnenstad hebben bovendien vaak een souterrain. Ook komen, met name in de omgeving van de Parkstraat en Mauritskade, 19de eeuwse panden voor met een lage parterre en twee hogere verdiepingen. Tot ver in de 20ste eeuw werd in niet meer dan vier lagen gebouwd. Enkele vooroorlogse uitzonderingen als De Bijenkorf (Grote Marktstraat 55) en de Volharding (Grote Markt 22-24) daargelaten, was er tot ruim na de Tweede Wereldoorlog geen sprake van hoogbouw in de binnenstad.
Daar het bebouwingsbeeld sterk wordt gedomineerd door 18de- en 19de eeuwse lijstgevels, manifesteert de variërende bouwhoogte zich meer in de pandsgewijze verspringende gootlijsten dan in de hoogte van de kappen, die daar deels achter schuilgaan en in het gevelbeeld een tamelijk ondergeschikte rol spelen. De voorgevels zijn overwegend symmetrisch ingedeeld in drie of vijf (soms zeven) traveeën met verticaal geplaatste openingen. Bij de eenvoudige woon- en winkelpanden overheerst een driedeling, bij de voornamere huizen een indeling in vijf of meer traveeën, soms geleed door pilasters of lisenen en geaccentueerd door een geprononceerde ingangspartij. De vele bijzondere gebouwen en complexen alsmede de warenhuizen hebben dikwijls een afwijkende gevelindeling maar ook daarbij is meestal sprake van een zekere verticale geleding
De gevels zijn overwegend in baksteen opgetrokken en soms geheel of gedeeltelijk gepleisterd. Bij een aantal statige huizen en andere gebouwen in het Hofkwartier zijn de voorgevels met natuursteen bekleed en voorzien van beeldhouwwerk en monumentale entreepartijen. Bij de 20ste eeuwse nieuwbouw is veelvuldig natuursteen toegepast.



33. Het Lange Voorhout omstreeks 1890. Ruime verkavelingen en brede straten zijn kenmerkend voor het Hofkwartier.

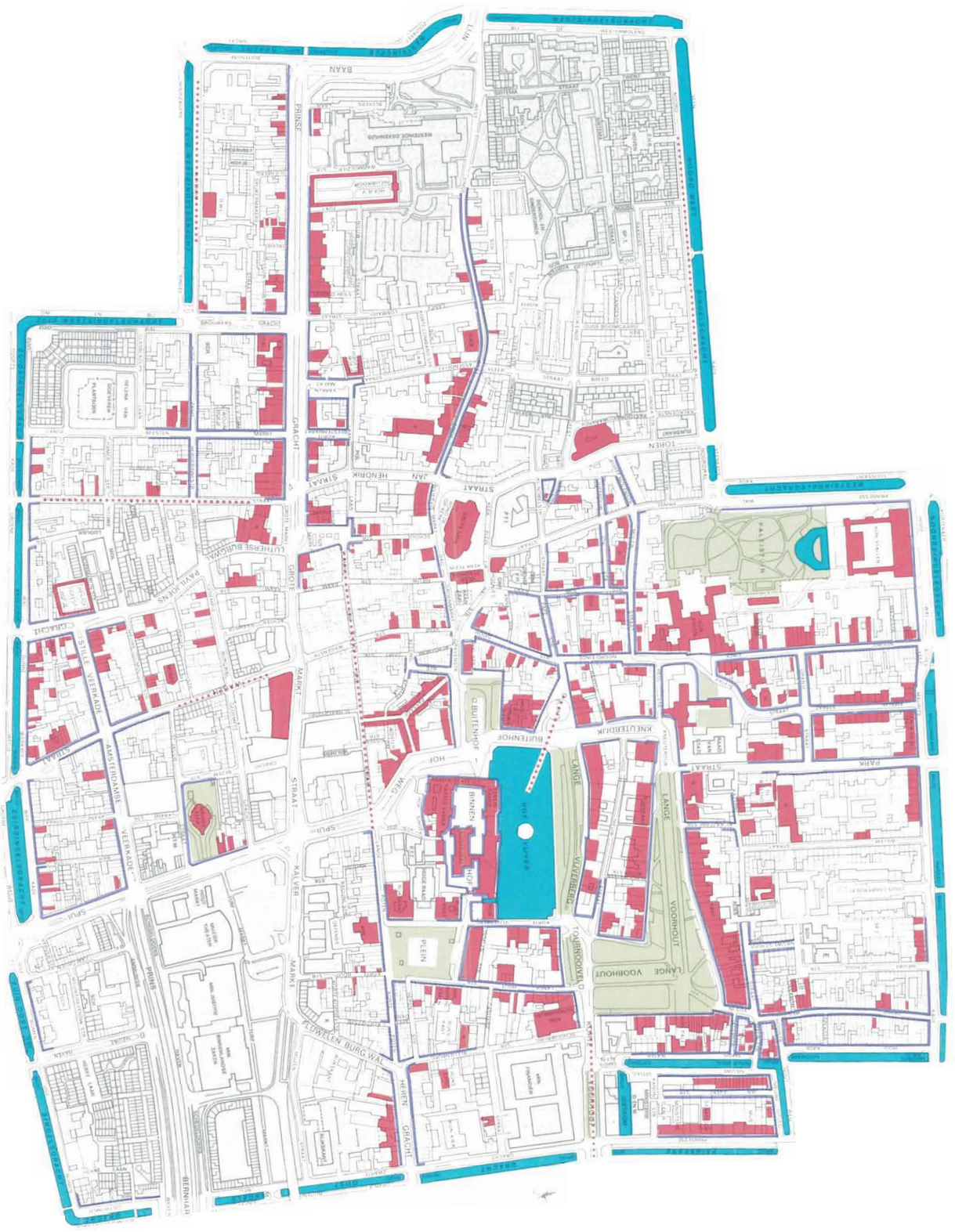
Stilistisch wordt het architectuurbeeld overheerst door de bloeiperioden van Den Haag. Het zijn de lijstgevels van het 17de eeuwse classicisme, de 18de eeuwse Lodewijkstijlen, het 19de eeuwse eclecticisme en de neo-stijlen, alsmede de 20ste eeuwse stromingen, die in het gevelbeeld de toon aangeven. Behoudens de Grote Kerk, Gevangenpoort, het Oude Stadhuis en enige gebouwen aan het Binnenhof, manifesteren zich in het bebouwingsbeeld zelden elementen van oudere oorsprong, al is niet uitgesloten dat achter menig jongere facade een oudere kern schuil gaat.
De stormachtige ontwikkeling, die de binnenstad in de periode 1850-1940 heeft doorgemaakt is ook aan het bebouwingsbeeld goed af te lezen, onder meer aan het groot aantal monumentale bouwwerken uit die tijd. P.J.H. Cuypers bouwde in 1875-1878 aan de Parkstraat de neogotische Jacobuskerk met een negentig meter hoge toren. Aan het Plein verrezen twee grote ministeriegebouwen; het ministerie van Koloniën uit 1859-1861 van W.N. Rose in eclectische trant en het departement van Justitie uit 1876-1883 van C.H. Peters in uitbundige neorenaissancestijl (afb. 34). Eveneens aan het Plein bouwde C. Outshoorn in 1870-1871 de Nieuwe of Litteraire Sociëteit de Witte en aan de Hogewal verrezen in 1876-1879 de Koninklijke Stallen naar ontwerp van L.H. Eberson en H.P. Vogel.
Met de bouw van de Passage in 1882-1885 op de hoek van de Kettingstraat en het Buitenhof kreeg Den Haag een overdekte winkelstraat van een type dat in veel grote Europese steden in die tijd opgang maakte. Behalve het Passagecomplex werden rond de eeuwisseling verscheidene grote winkelpanden en warenhuizen gebouwd, waarbij veelvuldig gebruik is gemaakt van ijzer- en glasconstructies. Te noemen zijn onder andere het winkel-en kantoorpand Mercurius, Noordeinde 43 uit 1900 van de architecten Z. Hoek en J.T. Wouters, de vroegere Grand Bazar de la Paix van J.C. Dorssers (Spuistraat 45/47) uit 1906 en het uit hetzelfde jaar daterende voormalige magazijn Schröder (Dagelijkse Groenmarkt 25/26) van L.A.H. de Wolf. Zeer opvallende winkelpanden zijn voorts de Bonneterie (Gravenstraat 2) van A. Jacot uit 1913 en het in 1914 door H.P. Berlage gebouwde kledingmagazijn Meddens aan de Hofweg.
In de jaren twintig en dertig van deze eeuw verrezen langs de pas gerealiseerde verkeersdoorbraken een aantal monumentale en typologisch belangwekkende bouwwerken. Vermeldenswaard zijn het langs de doorbraak van de Grote Marktstraat gesitueerde warenhuis de Bijenkorf, een van de weinige Haagse voorbeelden van de Amsterdamse School, uit 1924-1926 van Piet Kramer en het gebouw van de coöperatieve vereniging De Volharding uit 1927-1928. Dit kantoorgebouw van de architect J.W.E. Buijs is ontworpen volgens de principes van het Nieuwe Bouwen (afb. 35). Aan de doorbraak Jan Hendrikstraat-Torenstraat tenslotte kwam in 1928-1930 de eerste parkeergarage van Nederland, gebouwd door de gemeentearchitect J. Greve.

Bijzondere kwaliteiten.

- *de historische waarde van de drie onderscheiden stadsdelen (het Hofkwartier, de "burgernederzetting" rond de Grote Kerk en de vroegere "waterstad" Centrum-Zuid) ieder met hun eigen identiteit;*
- *de stedebouwkundige structuur die ondanks doorbraken en veranderingen in het stratenplan en bebouwingsbeeld duidelijk herkenbaar is gebleven;*
- *de intact gebleven 17de eeuwse singelomgrachting en de samenhang van water, groen en delen van de bebouwing;*
- *het grote aantal gebouwen met een nationaal gezien hoge architectuurhistorische en typologische waarde, waaronder tal van gebouwen uit de periode 1850-1940 (parkeergarage aan de Torenstraat, Passage, Ministeries ed.);*
- *de bijzondere wisselwerking tussen de beslotenheid van de straten in relatie tot de grote openheid van de pleinen en andere open ruimten;*
- *de grote visuele belevingswaarde van de vele zichtassen door de aanwezigheid van die open ruimten;*

34. Het voormalig Ministerie van Justitie aan het Plein 2a/2b uit 1876-1883. Foto uit 1912.

35. Het vroegere hoofdkantoor van de coöperatieve vereniging De Volharding aan de Grote Markt 22/24 uit 1927-1928.



Waarderingskaart

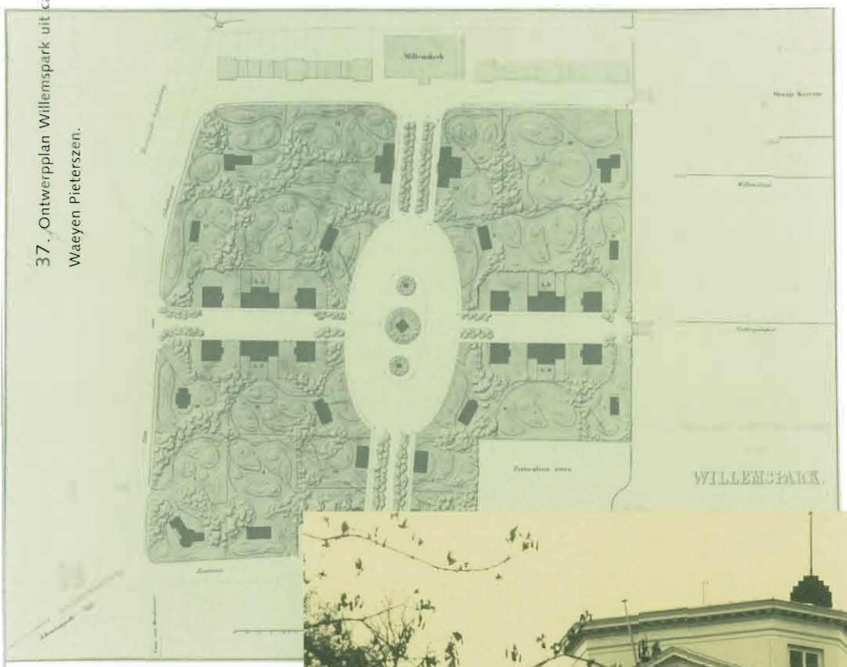
- *de bijzondere structuur en belevingswaarde van het Binnenhofcomplex;*
- *de waardevolle waterstructuur van de Hofvijver alsmede de visuele relatie met de gevelwand ter plaatse van het Binnenhofcomplex: in feite het markantste stadsgezicht van Den Haag;*
- *de historisch structuurbepalende waarde van openbare ruimten van pleinen en vroegere marktplaatsen (Plaats, Buitenhof, Binnenhof, Plein, Rond de Grote Kerk, Grote Markt) (afb. 36);*
- *de waardevolle groenstructuren van de Paleistuin, Lange Voorhout en Lange Vijverberg;*
- *de visueel belangrijke relatie met het Malieveld en de Koekamp, in samenhang met de bebouwing aan de Prinsessegracht.*

Het historisch centrum van Den Haag is in ruimtelijk opzicht belangrijker dan in architectonisch opzicht, hoe monumentaal sommige gebouwen ook zijn. Voor het in historisch opzicht markantste gedeelte van de stad is het respect voor de aanwezige harmonie in het stadsbeeld het uitgangspunt door het behoud van de schaal, massa en het hoogwaardige architectuurbeeld in samenhang met de openbare ruimte .
De continuïteit van het weefsel kan instand gehouden worden door te waken voor inbreuk op die schaal, zowel in massa als verschijningsvorm van (ver)nieuwbouw.
Daarnaast zal erop moeten worden gelet dat in de planvorming niet alleen wordt gekeken naar een wenselijk gevelbeeld maar ook naar de situering, en het funktioneren van een gebouw in zijn ruimere omgeving.
De bijzondere structuur en ruimtelijke kwaliteit staan onder druk van een scala van ontwikkelingen die in de toekomst de oorspronkelijke schaal van de binnenstad verre kunnen overschrijden. Gebieden in de binnenstad moeten echter niet als van elkaar losse delen worden gezien. Dat is niet bevorderlijk voor het handhaven van de nog resterende stedebouwkundige structuur.
Voor gebieden met gerealiseerde grootschalige bebouwing is dat ook een bijzonder moeilijke opgave. Een aantal gebouwen hebben reeds inbreuk gedaan op de historische omgeving door hun massa en hoogte, maar ook door hun gebrek aan architectonische kwaliteit. Hierdoor is een visuele aantasting ontstaan van de zichtlijnen die de grens van de schaal overschrijden en de belevingswaarde van het stadsgezicht degraderen.

Vanwege de bijzondere architectuurhistorische- en stedebouwkundige waarde zijn in het centrum reeds twee gebieden aangewezen als rijks beschermd stadsgezicht (Binnenhof en omgeving en St. Jacobskerk en omgeving). Momenteel is een uitbreiding in procedure waardoor de gehele stad binnen de singels met uitzondering van het deel ten oosten van het Spui en het westelijk deel van Kortenhos binnen het rijks beschermde stadsgezicht komt te liggen. Hierop sluiten tevens de rijksbeschermde stadsgezichten van het Willemspark en het Malieveld-Koekamp aan.

36. Luchtopname uit 1972 met in het midden het Binnenhofcomplex. Openbare ruimten als het Buitenhof, de Plaats en het Plein zijn mede structuurbepalend voor het historisch stadsbeeld

PLEIN
1813
ALEXANDER
STRAAT
JAVA
STRAAT
STRAAT
STRAAT
JAVA
STRAAT
JAVA
STRAAT
JAVA
STRAAT
STRAAT
STRAAT



37. Ontwerpplan Willemspark uit ca. 1855 van de gemeentearchitect W.C. van der Waeyen Pieterszen.

38. Plein 1813 nr. 4. Witgepleisterde bebouwing in eclectische stijl omringd door een landschappelijke tuinaanleg is kenmerkend voor het Willemspark.

De wijk Willemspark wordt begrensd door de Javastraat, Koninginnegracht, Houtweg, de Hooigracht, Mauritskade, het Scheveningse Veer en de Zeestraat.
Op historische gronden maar ook stedebouwkundig is de wijk in drie delen te splitsen, ieder met hun specifieke kenmerken:

1. Willemspark I omsloten door de Javastraat, Nassaulaan, Mauritskade, Scheveningse Veer en Zeestraat.
2. Willemspark II begrensd door de Javastraat, Koninginnegracht, Dr. Kuyperstraat/ Mauritskade en Schelpkade.
3. Het gebied tussen de Koninginnegracht en Hooigracht.

1. Willemspark I.

Ontwikkelingsgeschiedenis. Het Willemspark rond Plein 1813 is de eerste formele Haagse stadsuitbreiding in de 19de eeuw en bezit voor Nederlandse begrippen een ongewone monumentaliteit en allure. Dit stadsdeel behoorde oorspronkelijk tot een groot gebied ten noorden van het Noordeinde, dat koning Willem II reeds voor zijn troonsbestijging in 1840 had aangekocht. Tijdens zijn koningschap liet hij hier een landschapstuin aanleggen en langs de Nassaulaan een manege (in 1853 verbouw tot kerk), geflankeerd door 22 woonhuizen. Koning Willem III verkocht in 1855 het park voor 45.000 gulden aan de gemeente Den Haag. Op verzoek van het gemeentebestuur ontwierp de gemeentearchitect W.C. van der Waeyen Pieterszen hier in de jaren 1855-1858 een plan voor een een villapark (afb. 37), dat in de daarop volgende jaren door verschillende aannemer-architecten zou worden ingevuld. Een vrij groot terrein op de hoek Zeestraat-Scheveningse Veer, nu grotendeels gedomineerd door een na-oorlogs kantorencomplex, bleef overigens in particuliere handen en viel dan ook buiten het uitbreidingsplan. De planmatige aanleg van het villapark is gebaseerd op een nagenoeg recht assenkruis van twee lanen met op de kruising het ruime ovale Plein 1813. Bij het ontwerp was reeds uitgegaan van de plaatsing van een nationaal gedenteken op dit plein. Het assenkruis is hiërarchisch opgevat. De brede, met een dubbele bomenrij beplante Sophialaan, gericht op de Willemskerk, is de hoofdas en de Alexanderstraat de secundaire as. Doordat de Alexanderstraat later een belangrijke verkeersfunctie heeft gekregen, wordt de Sophialaan als hoofdas niet meer als zodanig ervaren. Op de latere stadsuitleg van het Zeeheldenkwartier kreeg de Sophialaan bovendien geen directe aansluiting.

Structurele en/of functionele veranderingen. De oorspronkelijke woonfunctie van het Willemspark is grotendeels vervangen door kantoren. Slechts enkele villa's doen dienst als residentie van ambassadeurs. De landschapstuinen, waaraan dit gebied zijn specifieke parkachtige karakter ontleent, zijn door deze functieverandering op enkele plaatsen ten behoeve van parkeerruimte verhard. Een vooroorlogse inbreuk op de schaal en structuur van het Willemspark vormt het flatgebouw (arch. A.H. Wegerif, ca. 1930) op de hoek Zeestraat-Javastraat. De bijzondere kwaliteit van de architectuur en de vrije situering in een hoogwaardige tuinaanleg sluiten echter goed aan bij het karakter van de wijk. Ingrijpender voor de structuur en belevingswaarde is het na-oorlogse kantorencomplex op de hoek Zeestraat-Scheveningse Veer.
De functieverandering van woonhuizen naar kantoren heeft ertoe geleid dat enkele panden door doorbraken of tussenbebouwing met elkaar zijn verbonden.

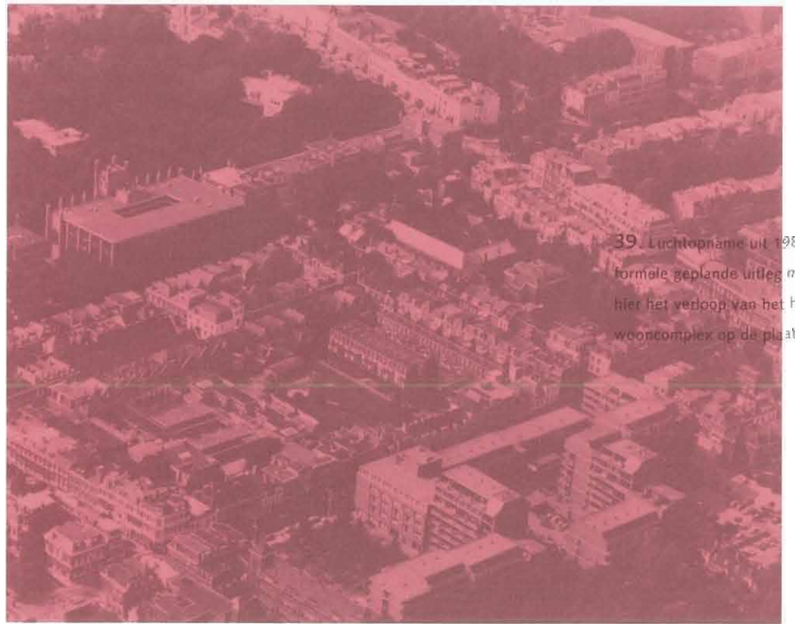
Bebouwingsbeeld. Het bebouwingsbeeld van Willemspark I wordt gekenmerkt door ruim opgezette monumentale herenhuizen en villa's in eclectische stijl (afb. 38). Een uitzondering hierop vormt de op de Engelse neogotiek geïnspireerde voormalige manege, geflankeerd door 22 woonhuizen aan de Nassaulaan,

die koning Willem II hier in 1845-1847 liet bouwen. In 1853 werd de manege tot kerk verbouwd. Tussen 1972 en 1974 is met behoud van de voorgevel en toren van de Willemskerk een kantoor gebouwd, waarin momenteel de Vereniging van Nederlandse Gemeenten is gehuisvest.
De monumentale omsluitende bebouwing van het Willemspark aan de Zeestraat (Zeeheldenkwartier), Javastraat (Archipelbuurt) en Mauritskade (Centrum) is gesloten van karakter en komt stilistisch overeen met de huizen van het park, waardoor een harmonieuze overgang van het villapark op het centrum en de aangrenzende 19de-eeuwse stadsuitbreidingen is ontstaan.
De villa's en herenhuizen zijn door verschillende aannemer-architecten ontworpen. Door de planmatige aanleg, het vele groen en de stijleenheid ontstond een harmonieus geheel.
Het centrale plein van het villapark wordt gedomineerd door het neobarokke gedenkteken van het herstel van de Nederlandse onafhankelijkheid in 1813. Rond het plein en aan de zijde van de Javastraat en Mauritskade werden witgepleisterde villa's gebouwd, omringd door landschapstuinen. Aan de rooilijn van de Sophialaan bestaat de bebouwing uit geschakelde villa's terwijl de Alexanderstraat wordt bepaald door symmetrische blokken van aaneengesloten herenhuizen. In beide delen van deze straat worden brede blokken van drie herenhuizen geflankeerd door blokken van twee herenhuizen.
Van de neogotische bebouwing aan de Nassaulaan is de hoekpartij tegenover de Mauritskade in 1897 vervangen door drie herenhuizen in neorenaissancestijl. Neorenaissance bebouwing is ook te vinden aan de Zeestraat tussen de Sophialaan en het Scheveningse Veer. Hier bevindt zich onder meer de ingang naar het achtergelegen gebouw van Panorama Mesdag uit 1881.

Bijzondere kwaliteiten.

- *een uniek voorbeeld van stadsaanleg in de 3e kwart van de 19e eeuw;*
- *de grote symmetrie in aanleg met als hoofdopzet het ovaalvormig Plein 1813 en de villa's in een parkachtige structuur (zie afb. 10);*
- *de grote eenheid in stijl van bebouwing;*
- *de bijzondere groepering en verschijningsvorm van de wit gepleisterde villa's rondom Plein 1813;*
- *de markante situering van het monument op Plein 1813;*
- *de relatie tussen type en volume van de bebouwing met het profiel van straat en de boombeplanting;*
- *de relatie met de omliggende wanden van de Mauritskade , Zeestraat en Javastraat;*
- *de hoge ensemblewaarde van de bebouwing aan de Nassaulaan en het Willemshof, vml. Willemskerk cq. manege;*
- *de relatie van het Willemshof met de as van de Sophialaan;*
- *het karakter van grote open landschapstuinen met gazons en bomen, duidelijk zichtbaar vanaf de straat;*
- *het open liggen van de tuinen aan de waterkant langs Mauritskade en Nassaulaan.,*

Willemspark I bezit door zijn ruim opgezette bebouwing in samenhang met het rondomliggend groen een unieke ruimtelijk kwaliteit. Deze bijzondere stadsaanleg dient te worden gerespecteerd. Verdere aantasting moet worden voorkomen.
De harmonie in het bebouwingsbeeld kan worden gehandhaafd door het karakter van een hoogwaardig villapark in vorm en funktie goed te beheren en te beheersen. De wisselwerking van het oorspronkelijk stedebouwkundig plan tussen open en gesloten bebouwing in relatie met de openbare straat geeft hiertoe genoeg aanknopings-punten.
De kwetsbare relatie tussen de bebouwing, het groen en het water in zijn parkachtige structuur verdient een fijngevoelig onderhoud.
Vanwege de bijzondere architectuurhistorische- en stedebouwkundige waarde is Willemspark I aangewezen tot door het rijk beschermd stadsgezicht en zijn de meeste panden beschermde monumenten.



39. Luchtopname uit 1980 van Nassaulaan-Frederikstraat en omgeving. Niet een formele geplande uitleg maar de oudere verkaveling van slootjes en wegen bepalen hier het verloop van het huidige stratenpatroon. Op de voorgrond het moderne wooncomplex op de plaats van de in 1969 gesloopte Frederikskazerne.

2. Willemspark II.

Ontwikkelingsgeschiedenis. Tot het tweede kwart van de 19de eeuw was de uit 1770 daterende en inmiddels gesloopte Fredrikskazerne, het enige bouwwerk van betekenis in dit gebied. De kazerne was gelegen langs de in het verlengde van de Denneweg gelegen Frederikstraat, voor 1843 eveneens Denneweg geheten. De ruime groengebieden aan weerszijden van het "hofje Javalaantje" (Javalaan 99 t/m 161) kunnen in verband gebracht worden met de vroegere militaire functie op deze locatie.
Een belangrijke ontwikkeling was voorts het doortrekken van het water van de Prinsessegracht richting Scheveningen, waarmee in 1830 een begin werd gemaakt. De verdere aanleg van Willemspark II kwam grotendeels tussen 1870 en 1900 tot stand. Deze aanleg vloeide niet, zoals bij Willemspark I, voort uit een door het gemeentebestuur in een keer ontworpen stadsuitbreiding maar was het gevolg van initiatieven van particuliere bouwgrondmaatschappijen. Niet een formele geplande uitleg maar de toen bestaande verkaveling van slootjes en wegen bepalen het verloop van het huidige stratenpatroon (afb. 39).

Structurele en/of functionele veranderingen. De oorspronkelijke woonfunctie van de Koninginnegracht is vrijwel geheel verdwenen ten gunste van kantoren. Ook het deel van de Javastraat behorend tot Willemspark II heeft veel van zijn oorspronkelijke woonfunctie moeten afstaan ten behoeve van kantoren en winkels. De Frederikstraat kent veel winkels en horecagelegenheden en functioneert daarmee in het verlengde van de Denneweg.
De uit 1770 daterende Frederikskazerne is in 1969 gesloopt, waarna op deze locatie flats en winkels zijn gerealiseerd. Langs de Koninginnegracht is tussen de nummers 15 en 25 de laat-19de-eeuwse bebouwing grotendeels vervangen door kantoren, die qua percelering en gevelritmiek een afwijkend beeld te zien geven.

Bebouwingsbeeld. Willemspark II kende een zeer gedifferentieerde bewoning, waardoor zowel monumentale herenhuizen, woningen voor de middenklasse en hofjescomplexen de wijk typeren. Het beeld wordt voornamelijk bepaald door aaneengesloten bebouwing van twee of drie lagen met kapverdieping.
Na de voormalige Frederikskazerne behoort de neoclassicistische gevelrij Koninginnegracht 26 t/m 35 van rond 1840 tot de vroegste bebouwing. Pas vanaf 1870 kwam de verdere uitleg van deze wijk tot ontwikkeling. Toen verrezen ook aan de Javastraat, Prinses Mariestraat, Dr. Kuyperstraat en het nog onbebouwde deel van de Koninginnegracht ruim opgezette herenhuizen, maar nu in eclectische stijl.
Een opvallend verschijnsel vormen de panden aan de even zijde van de Prinses Mariestraat, die met de achtergevels langs het water van de Mauritskade zijn gelegen. Vanwege de belangrijke situering is hier meer aandacht besteed aan de achtergevels dan in die tijd gebruikelijk was. Sommige gevels bezitten kroonlijsten met bewerkte consoles en geprofileerde vensteromlijstingen. Tegen de achterzijde van nr. 6 is in 1883 een pand in neorenaissance aangebouwd, die de voorgevel aan de Prinses Mariestraat in rijkdom overtreft.
De overige bebouwing in de wijk is beduidend kleiner van schaal en minder rijk uitgevoerd dan in bovengenoemde straten. Het beneden- en bovenhuis is hier algemeen terwijl ook de combinatie bedrijfsruimte met bovenwoning voorkomt.
Met name de Keekstraat geeft een harmonisch beeld te zien van eenvoudige huizen. De van oudsher belangrijke winkel- en bedrijfsfunctie van de Frederikstraat valt nog af te lezen uit het grote aantal bewaard gebleven laat-19de-eeuwse winkelpuïen (afb. 40). Dit in tegenstelling tot de Javastraat waar vrijwel alle winkelpuien van latere datum zijn.
De wijk telt vier hofjescomplexen: Cantaloupenburg 4, Javastraat 229-255, Javastraat 99-161 en Schelpstraat 5-43. De twee eerstgenoemde hofjes zijn op binnenterreinen gelegen.

Bijzondere kwaliteiten.

- *de lineaire ontwikkeling van de bebouwing langs de Koninginnegracht als voortzetting van de 18de-eeuwse gevelwand van de Prinsessegracht;*
- *de lineaire ontwikkeling van de bebouwing aan de Frederikstraat als voortzetting van de Denneweg;*
- *de opzet van rijke herenhuizen langs de randen en eenvoudige doorgaans lagere bebouwing binnen de wijk;*
- *de ensemblewaarde van de huizen aan de Prinses Mariestraat;*
- *de belangrijke situering van de achtergevels van de huizen aan Prinses Mariestraat met tuinen in relatie met het water van de Mauritskade;*
- *de door muren afgesloten tuinen en een groenstrook langs de Schelpkade.*

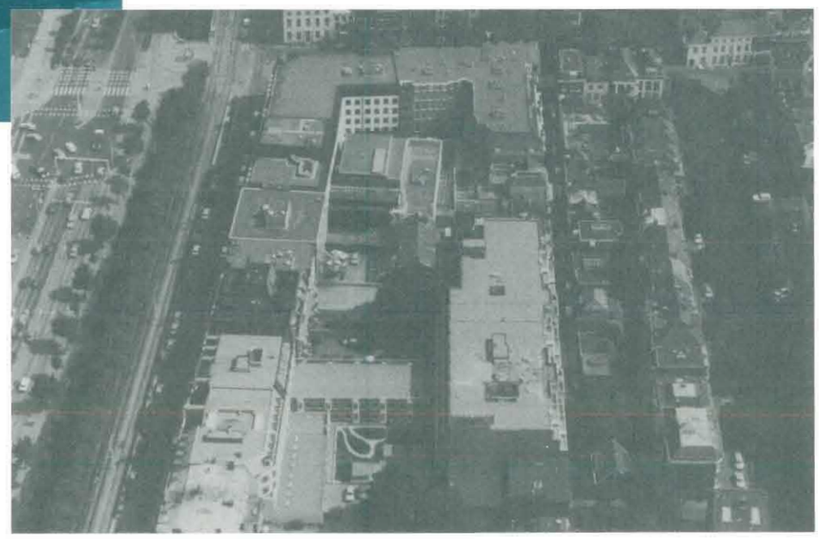
De charme van Willemspark II is het levendig beeld en ondanks de nieuwbouw het gevariëerde karakter van een 19e eeuwse woonbuurt in verbinding met het historisch stadscentrum. Deze relatie is ook een belangrijk gegeven in de belevingswaarde van de wijk. Door behoud van schaal en structuur, en door verbetering van de (bouwkundige) kwaliteit van de bebouwing kan deze karakteristiek worden verstevigd.

3. Het gebied tussen Koninginnegracht en Hooigracht.

Ontwikkelingsgeschiedenis. Dit gebied vormt historisch gezien geen onderdeel van het oude centrum. De 17de-eeuwse singelomgrachting volgt vanaf de Mauritskade het water van de Hooigracht en het Smidswater. Al in de 18de eeuw werd met het doortrekken van de Prinsessegracht tot aan de Houtweg een min of meer rechthoekig terrein buiten de singelgrachten uitgelegd en bebouwd (de Nieuwe Uitleg). Een vergelijkbare situatie deed zich voor toen omstreeks 1830 de Prinsessegracht richting Scheveningen werd verlengd. De na het midden van de 19de eeuw gerealiseerde uitleg wordt omsloten door de Dr. Kuyperstraat, Koninginnegracht, Houtweg en Hooigracht. Het bezit een vrijwel identieke stedebouwkundige opzet als de Nieuwe Uitleg met aaneengesloten bebouwing langs de grachten, waarvan de erven uitkomen op een "koetshuizenstraat", de Laan van Roos en Doorn. De belangrijkste bebouwing op zeer diepe percelen is langs de Koninginnegracht gelegen. Als gevolg hiervan doorsnijdt de Laan van Roos en Doorn deze uitleg niet in het midden maar op ongeveer tweederde van de breedte (afb. 41).

Structurele en/of functionele veranderingen. Aan de Dr. Kuyperstraat en Koninginnegracht is de woonfunctie vrijwel geheel verdwenen ten behoeve van kantoren.
De herenhuizen aan de Koninginnegracht, die qua monumentaliteit en omvang aansloten op de 18de-eeuwse patriciërswoningen aan de Prinsessegracht, zijn vervangen door kantoorgebouwen. De oorspronkelijke parcelering is nagenoeg verdwenen. Aan de oneven zijde van de Laan van Roos en Doorn en aan een deel van de Houtweg is het beeld ingrijpend veranderd door appartementenbouw.

40. Frederikstraat 40 t/m 50. De van oudsher belangrijke winkel- en bedrijfsfunctie van deze straat valt nog af te lezen uit het grote aantal bewaard gebleven laat-19de-eeuwse winkelpuien.



41. De uitleg tussen de Koninginnegracht en Hooikade. De belangrijkste bebouwing is op de diepe percelen langs de Koninginnegracht gelegen. Als gevolg hiervan doorsnijdt de Laan van Roos en Doorn deze uitleg niet in het midden maar op ongeveer tweederde van de breedte.

Waarderingskaart

Bebouwingsbeeld. De oorspronkelijke bebouwing langs de randen bestaat uit voorname aaneengesloten herenhuizen van twee of drie bouwlagen met kapverdieping en kleinere dienstwoningen of koetshuizen aan de Laan van Roos en Doorn. De panden dateren uit het derde kwart van de 19de eeuw en vertonen de stilistische kenmerken van het eclecticisme. Langs de Dr. Kuyperstraat zijn de gevels rijker uitgevoerd dan langs de Hooigracht, die in hun soberheid nog dicht bij het neoclassicisme staan. De panden Houtweg 1, 2 en 3 zijn van oudere oorsprong maar hebben in de tweede helft van de 19de eeuw een transformatie ondergaan.
Enkele kantoren aan de Koninginnegracht bezitten delen van de oorspronkelijke fronten van de voormalige herenhuizen of een gevel in aangepaste stijl.

Bijzondere kwaliteiten.

- *de structuur van hoofdstraten langs de randen en een smalle, het gebied in de lengte doorsnijdende "koetshuizen-straat";*
- *de samenhang van water, bomen en bebouwing van de Hooigracht als een goed geconserveerd 19de-eeuws grachtenbeeld (afb. 42);*
- *de architectuur van de Hooigracht, Dr. Kuyperstraat en delen van de Houtweg en Laan van Roos en Doorn.*

Dit gebied ligt nogal verstild tegen de binnenstad aan en lijkt in een stabiele situatie te zijn beland. Toch is nog steeds zorg geboden met de bestaande kleinschaligheid, en het grachtenbeeld van Houtweg en Hooigracht. De "vernieuwingsdrang" heeft dit gebied al te zeer aangetast!

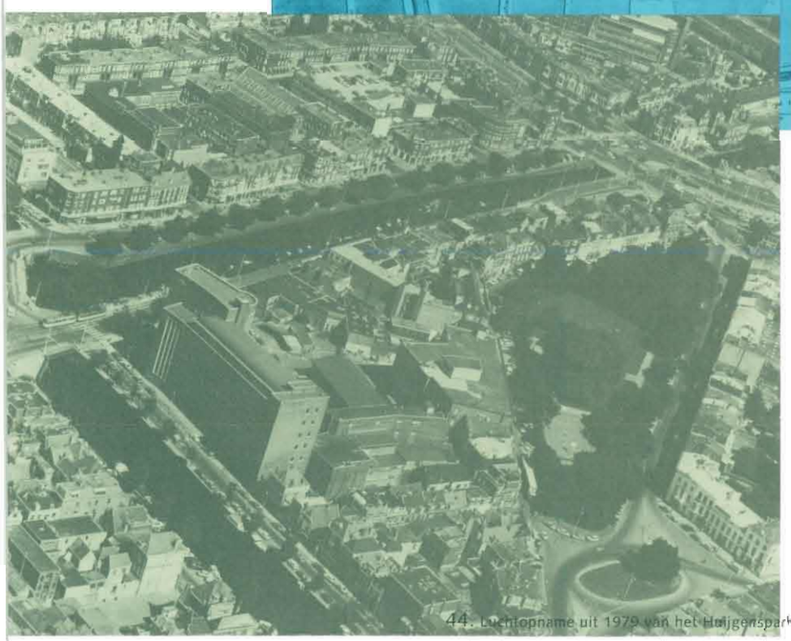
In het Monumenten Inventarisatie Project wordt Willemspark II aangeduid als "gebied met bijzondere waarden" en als potentieel te beschermen stadsgezicht. Het gebied tussen de Koninginnegracht en de Hooigracht is gelegen in de uitbreiding van het rijks beschermd stadsgezicht die thans in procedure is.

42. Hooigracht. De samenhang van water, groen en bebouwing geeft een waardevol 19 e eeuws grachtenbeeld te zien.

STATIONSBUURT

ORANJE
PLEIN
STATIONS
KADE
WEG
ORANJE
LAAN
RIJSWIJKSE
PLEIN
ZIEKEN
PLETTERIJ
KADE
WETERING
KADE
STRAAT
WETERING
SCHENK
KADE
MERWEDESTR.
STRAAT
BINCK
VIADUCT
LEK
STRAAT
RIJN
GRACHT
SINGELSGRACHT
OOST

43. Plan van aanleg van het Oranjeplein en omgeving naar ontwerp van de gemeentearchitect W.C. van der Waeyen Pieterszn. Linksboven zijn de fabrieksterreinen van de Prins van Oranje en de gebroeders Horrix te zien. Rond 1900 zijn deze grote industrieën uit Den Haag verdwenen.



44. Luchtopname uit 1979 van het Huijgenspark en omgeving. De wigvormige aanleg is mede ontstaan door de al in de middeleeuwen bestaande loop van de zogenaamde Bogt van Guinea.

De wijk Stationsbuurt is mede vanuit de ontstaansgeschiedenis in twee delen te splitsen:

1. Het gebied waaraan de wijk zijn naam ontleent, de Stationsbuurt, omsloten door het Zieken, Rijswijkseplein, de Bontekoekade, het emplacement van de Nederlandse Spoorwegen, Stationsplein, de Parallelweg, Poeldijksestraat, Hoefkade, Falckstraat, het Oranjeplein, de Gortmolen en het Groenewegje;
2. De Rivierenbuurt, omsloten door het Zieken, de Boomsluiterskade, Oranjebuitensingel, Bezuidenhoutseweg, Rijnstraat, Lekstraat, het Schenkviaduct en de spoorlijnen als zuidelijke begrenzing.

1. Stationsbuurt.

Ontwikkelingsgeschiedenis. De geschiedenis van de Stationsbuurt gaat terug tot de 17de eeuw. De Trekvliet en de landweg via de Wagenstraat en de Bogt van Guinea (het latere Huygenspark) waren al in de late middeleeuwen de belangrijkste zuidelijke uitvalswegen. De loop van de Bogt van Guinea werd bepaald door de voormalige sloot, die de landerijen van het middeleeuwse Leprozenhuis aan het Zieken begrensde. Achter deze sloot liep de landweg in aansluiting op de Wagenstraat. Behoudens bebouwing aan het Zieken, de Bogt van Guinea en het Groenewegje is tot aan het midden van de 19de eeuw het poldergebied van de latere Stationsbuurt (de Zusterpolder) verder leeg gebleven.

In 1841 kreeg het gebied een nieuwe impuls door de aanleg van het station Hollands Spoor, dat toen nog op Rijswijks grondgebied was gelegen. In 1844 werd een grenswijziging overeengekomen, waarbij het gebied tussen de Hoefkade en de Laak Haags grondgebied werd. In de directe nabijheid van het station bevonden zich in het midden van de 19de eeuw een aantal grote industrieën. Dit waren de IJzerpletterij Enthoven aan het Zieken, de N.V. IJzergieterij Prins van Oranje, gelegen op de huidige locatie van het Hofwijckplein en de meubelfabriek van de gebroeders Horrix aan de westzijde van de Stationsweg.

Bepalend voor de stedebouwkundige structuur van de Stationsbuurt ten noorden van de Hoefkade is een uitbreidingsplan voor een nieuwe stadswijk uit 1861, ontworpen door de gemeentearchitect W.C. van der Waeyen Pieterszn (afb. 43). Het was na het ontwerp voor het Willemspark de tweede en voorlopig laatste stadsuitbreiding, die van gemeentewege werd gerealiseerd. Dit plan voor het gebied tussen Hoefkade en Groenewegje behelst een overwegend recht stratenpatroon (Stationsweg tot aan de Hoefkade, Van der Duynstraat, Van Hogendorpstraat, Van Limburg Stirumstraat) en als hoofdaccent het rechthoekige Oranjeplein met groenaanleg. Het bouwplan voor een wigvormige aanleg van het Huygenspark (afb. 44), mede ontstaan door de bestaande loop van de Bogt van Guinea, was al in 1859 door de eigenaren van deze gronden bij de gemeente ingediend. De gemeente verplichtte zich om de gronden voor bestating en parkaanleg volgens dit plan over te nemen.

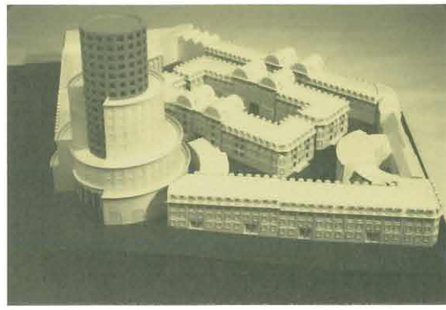
De woonwijk was aanvankelijk bedoeld voor de gegoede middenstand en welgestelden. Ruime herenhuizen verrezen aan het Oranjeplein, Huygenspark en Stationsweg. Toch bleek al spoedig deze zuidelijke stadsuitbreiding minder gewild bij de rijken. De polder kon het niet winnen van de "gezonde zandgronden". Ook de nabijheid van grote industrieën betekende een minder gunstig woonmilieu. Al vrij snel na de eerste ruime herenhuizen werd de wijk steeds meer gekenmerkt door speculatiebouw, met name in de minder breed aangelegde lange rechte straten. Ook werden er hofjeswoningen gerealiseerd.

De aanleg van het overwegend rechte stratenpatroon ten zuiden van de Hoefkade, mogelijk geworden door het wegtrekken van de grote industrieën aan het eind van de 19de eeuw, was geheel in handen van particuliere bouwspeculanten. De Krayenhoffstraat (1890) en Jan Blankenstraat (1899) werden op het voormalige fabrieksterrein van de firma Horrix aangelegd, terwijl het Hofwijckplein (ca. 1900), de bolle wand van het Rijswijkeplein en de zgn. "twee eilandjes" bebouwd werden op het terrein van

de IJzergieterij Prins van Oranje. Met de aanleg van de Spinozastraat (1909), die het Oranjeplein met het centrum verbindt, en de Repelaerstraat (1917) was de uitleg van de Stationswijk in grote lijnen voltooid.

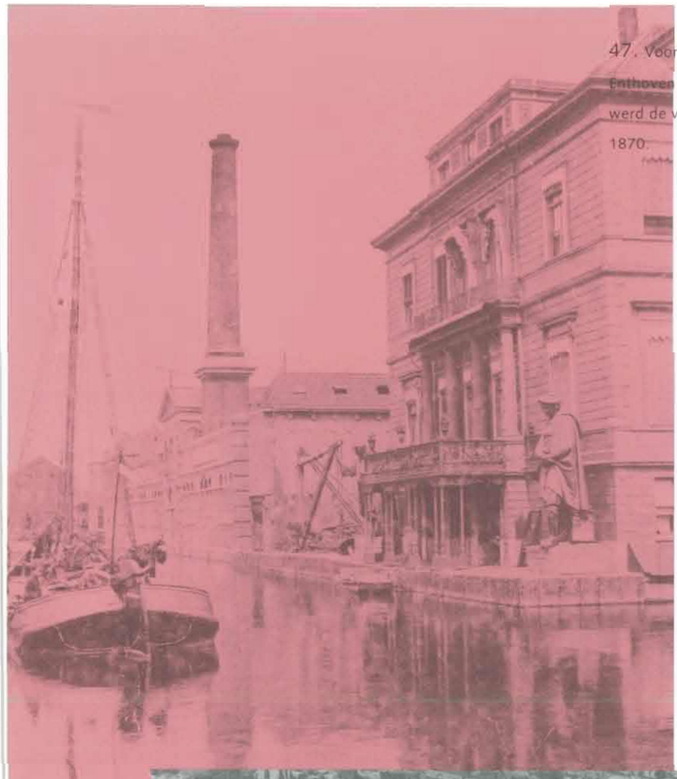
Structurele en/of functionele veranderingen. De na de Tweede Wereldoorlog beoogde stedebouwkundige reconstructies met een nieuw stelsel van hoofdwegen (Structuurplan 1948, Saneringsnota 1953) en de geplande sloop van grote delen van de bebouwing hadden ingrijpende gevolgen voor de Stationsbuurt. Als gevolg van grote onzekerheid over de toekomstige ontwikkelingen trad een periode van economische neergang en verpaupering in. In het kader van de grootschalige herstructureringsplannen van de gemeente werd in 1956 het kantoorgebouw van Gemeentewerken aan het Groenewegje gerealiseerd. Een verdere toename van kantoren vond met name rond het gebied van het Hollands Spoor plaats. Aan het begin van de Stationsweg tegenover het station verrezen hier in het begin van de jaren tachtig grootschalige kantoorpanden van de Nutsspaarbank en het Rijksbelastingkantoor. Aan de Rijkswijkseweg werd een kantoortoren gebouwd.
Sinds 1975 wordt getracht het verpauperingsproces te keren en heeft tevens een beleidsombuiging plaatsgevonden naar behoud van de woonfunctie. Momenteel heeft de stadsvernieuwing hier vaste voet gekregen. In delen van de wijk is de oorspronkelijke bebouwing vervangen door sociale woningbouw (zuidelijke en westelijke wand van het Oranjeplein, bebouwing tussen Fagelstraat, Koningstraat, Groenewegje en Spinozastraat, Hofwijckplein). In de toekomst zullen meer ingrijpende veranderingen plaats vinden. Plannen worden ontwikkeld voor nieuwbouw aan het Groenewegje (op de plaats van het kantoor van de Dienst Gemeentewerken) en het Zieken (afb. 45), de Hoefkade/Stationsweg (in uitvoering, arch. Ch. Vandenhove) en voor de reconstructie van het Rijswijkseplein en omgeving (arch. J. Coenen).

Bebouwingsbeeld. Het bebouwingsbeeld wordt gekenmerkt door aaneengesloten gevelwanden in de rooilijn. De wijk kent grote verschillen in kwaliteit en diversiteit van de bebouwing. Twee architectonische hoogtepunten op locaties van voor de stedelijke uitleg zijn het Paviljoen (voormalig accijnshuis) op het Rijswijkseplein uit 1827 van de stadsarchitect Zeger Reijers en het station Hollands Spoor, gebouwd in 1888-1893 door D.A.N. Margadant. Dit station ligt volgens de officiële wijkindeling in Laakkwartier/Spoorwijk maar behoort stedebouwkundig en historisch tot de Stationsbuurt.
Langs het Groenewegje tussen Zieken en Abraham Amptstraat is de in oorsprong 17de- en 18de-eeuwse bebouwing bewaard gebleven.
De opzet van de gemeente om hier een woonwijk voor welgestelden te realiseren, valt af te lezen aan de bebouwing uit de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw langs de Stationsweg (afb. 46), het Huygenspark en Oranjeplein. De individuele of als ensemble achter een symmetrisch gevelfront ontworpen panden in eclectische stijl behoren tot de rijkste van de wijk. De panden beslaan meestal drie hoge verdiepingen en een kapverdieping. Souterrains komen in een aantal gevallen voor. De gepleisterde gevels zijn soms eenvoudig afgewerkt (Oranjeplein), soms voorzien van rijk snij- en lofwerk (Stationsweg 55 t/m 79).
In de overige straten is de bebouwing behoudens enkele uitzonderingen veel eenvoudiger van karakter. De meeste panden dateren uit het vierde kwart van de vorige eeuw en hebben sobere neorenaissance gevels. Het beneden- en bovenhuis overheerst. In veel gevallen was hier, zoals in de naastgelegen Schilderswijk, sprake van speculatiebouw. De wijk bezit aan de Hoefkade en de Van Hogendorpstraat twee hofjescomplexen, gebouwd in opdracht van de "Vereeniging tot verbetering der woningen van de arbeidende klasse", die met name sociaal-historisch van belang zijn.

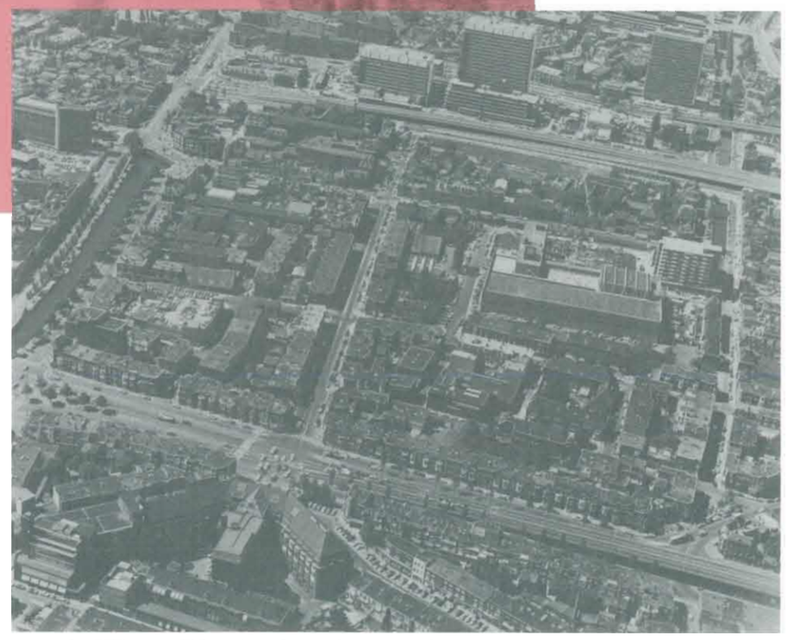


45. Maquette voor een ontwerp op de locatie Groenewegje (op de plaats van het kantoor van de Dienst Gemeentewerken) en het Zieken van de architect Ch. Vandenhove.

46. Stationsweg 135. De eclectische bebouwing uit de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw langs Stationsweg, Huygenspark en Oranjeplein behoort tot de rijkste van de wijk.



47. Voormalige fabriek en directeurswoning van de ijzergieterij en pletterij van Enthoven aan de Pletterijkade. Na de verhuizing van deze fabriek in 1904 naar Delft werd de weg vrijgemaakt voor de uitleg van dit deel van de Rivierenbuurt. Foto circa 1870.



48. Luchtopname uit 1977 van de Rivierenbuurt tussen de singels en de Weteringkade. Een opvallende structuur in het stratenpatroon is de brede Pletterijstraat met in het verlengde hiervan de gevorkte as Dintelstraat-Spaarnestraat-Spaarneplein (linksonder).

Bijzondere kwaliteiten.

- *de 17de- tot 19de-eeuwse architectuur in de gevelwand aan het Groenewegje en de samenhang hiervan met de Zuidsingelsgracht waardoor gesproken kan worden van een waardevol historisch grachtenbeeld als onderdeel van de historische singelomgrachting;*
- *de stedebouwkundige waarde van de as Stationsplein-Stationsweg als entrée naar de Binnenstad;*
- *de architectuur van het station Hollands Spoor;*
- *de 19de-eeuwse architectuur van het Oranjeplein en Huygenspark in combinatie met de grote openheid en groenstructuur van beide locaties;*
- *de stedebouwkundig-historisch belangrijke situering van het paviljoen aan het Rijswijkse Plein;*
- *de architectuur van het paviljoen;*
- *de waarde van de historische waterstructuur aan het Zieken.*

De Stationsbuurt heeft door zijn stedebouwkundige aanleg en situering een bijzondere allure die niet geassocieerd wordt met een "stadsvernieuwingswijk". Het specifieke karakter als entree naar de stad vanaf het station Holland Spoor heeft de wijk nog steeds weten te behouden, ondanks het verbrokkelde beeld van de openbare ruimte en en de architectonisch zwakke nieuwbouw van de kantoorpanden op het Stationsplein die een aanzet hebben gegeven tot de huidige schaalvergroting. Met meer respect voor de historische bebouwing en het streven naar meer homogeniteit in de nieuwbouw en in de inrichting van de openbare ruimte kan deze wijk een nieuwe impuls krijgen.

2. *De* Rivierenbuurt.

Ontwikkelingsgeschiedenis. De voormalige veenpolder waarin de Rivierenbuurt is gebouwd, bestond tot in de 19de eeuw voornamelijk uit weilanden, rietvelden en moestuinen. De na 1940 gedempte Schenkwetering vormde tot in het eerste decennium van de 20ste eeuw de grens met Voorburg.
Van belang voor de latere ontwikkeling van de wijk waren de vestiging van de ijzergieterij en pletterij van Enthoven in 1824 aan de tegenwoordige Pletterijkade (afb. 47) en de rond 1870 aangelegde spoorverbinding tussen het Hollands Spoor en het voormalige station Rijnspoor (later Staatsspoor geheten; in 1973 gesloopt en vervangen door het huidige Centraal Station). Hierdoor ontbrak tot in het begin van de 20ste eeuw de mogelijkheid van grootschalige uitleg voor woningbouw, zoals onder meer in de aangrenzende Stationsbuurt en het Bezuidenhout werd gerealiseerd. Wel werden in het vierde kwart van de vorige eeuw woningen gebouwd buiten de singelomgrachting aan de Boomsluiterskade en Oranjebuitensingel en kwam het buurtje tot stand aan de Maas-, Amstel-, Waal-, en IJsselstraat.
Pas na de verhuizing van Enthoven naar Delft (1904) en een grenswijziging met Voorburg (1907), waarmee het gebied ten zuiden van de Weteringkade bij de gemeente Den Haag werd getrokken, kon dit deel van de stad worden voltooid. Rond 1910 werd begonnen met de aanleg van het stratenplan tussen de singels en de Weteringkade (afb. 48). Pas tien jaar later zou het grootste deel tussen de Weteringkade en de spoorlijn worden aangelegd. De wijk bezit van oudsher een gemengd karakter van woningen en bedrijven.
In het verder weinig opvallende stratenpatroon valt de gevorkte as Dintelstraat-Spaarnestraat-Spaarneplein in het verlengde van de Pletterijstraat op. In het uitbreidingsplan van ir. I.A. Lindo uit 1903 is deze vertakking al opgenomen. Berlage heeft deze structuur overgenomen en zijn uitbreidingsplan uit 1908 is verder in grote lijnen gevolgd.
De bocht Lauwersstraat-Lekstraat en de groenstrook tussen de Lauwersstraat en de

Eemstraat volgen de grens van het vroegere spoorwegtracé, dat het Hollands Spoor en het voormalige Rijnspoor met elkaar verbond. Deze verbinding is later naar het zuidoosten verplaatst.
Met de aanleg in 1940 van het Schenkviaduct en het dempen van het water van de Schenk verdween de samenhang tussen de beide delen van de wijk.

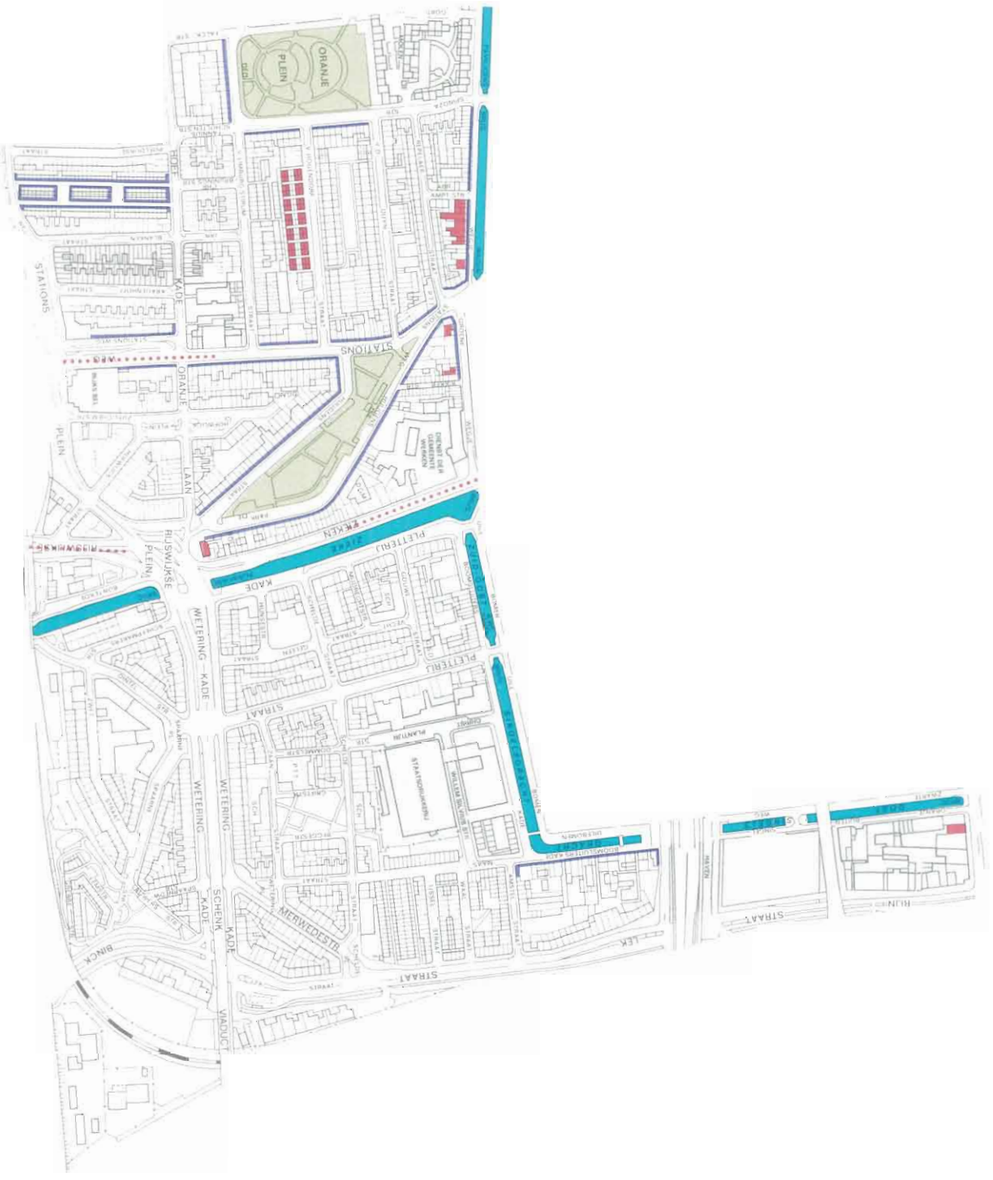
Structurele en/of functionele veranderingen.
Op meerdere locaties in de Rivierenbuurt is in het kader van de stadsvernieuwing flatbouw gerealiseerd met woningwetwoningen.
Een structuurverstorende ingreep is de bouw van de Staatsdrukkerij en Uitgeverij aan de Boomsluiterkade en de Christoffel Plantijnstraat. De smalle strook ten noorden van het Prins Bernhard Viaduct is geheel getransformeerd ten behoeve van kantoren en vormt een onderdeel van het stedelijk vernieuwingsgebied tussen Babylon en de Nieuwe Kerk. Door de complete herstructurering en het Prins Bernhard Viaduct vormt het structureel geen onderdeel meer van de Rivierenbuurt. Tussen de Rijnstraat en de Oranjebuitensingel wordt over de verhoogde trambaan het ministerie van VROM gebouwd.

Bebouwingsbeeld. De woningen in de Rivierenbuurt waren bedoeld voor de middenstand en arbeiders. Het beeld wordt gekenmerkt door een aaneengesloten bebouwing. Vrijstaande woningen komen, met uitzondering van een villa op de hoek Zwetstraat-Dintelstraat, niet voor. Stilistisch is een duidelijke driedeling te onderscheiden naar de tijd van ontstaan. Eclectische bebouwing uit het vierde kwart van de 19de eeuw is te vinden langs de buitenzijde van de singelgrachten en aan de Maas-, Amstel-, Waal- en IJsselstraat. De meest rijke gevelwand is te vinden aan de Boomsluiterskade tegenover de Oostsingelsgracht. De panden in de Maasstraat en omgeving zijn sober van uiterlijk en bestaan uit beneden- en bovenwoningen. Langs de Zuid-Oostsingelsgracht is de 19de-eeuwse bebouwing vrijwel geheel vervangen door nieuwbouw.
De tweede bouwgolf dateert van rond 1910 toen het gebied tussen de singels en Weteringkade voor een groot deel werd bebouwd. De panden uit deze periode, waarvan het merendeel bestaat uit beneden- en bovenwoningen, vertonen de kenmerken van de overgangsarchitectuur in een sobere vorm. De meest sprekende voorbeelden zijn de beide wanden van de Weteringkade.
In de loop van de jaren twintig zijn nog enige bouwblokken ten noorden van de Weteringkade gebouwd en is ook het buurtje ten zuiden van deze weg gebouwd. De bouwblokken uit deze periode laten invloeden van de Amsterdamse School en de Nieuwe Haagse School zien. Naast beneden- en bovenwoningen met twee deuren in de voorgevel en een binnentrap komt hier ook de portiekwoning voor.
Het architectonisch en stedebouwkundig meest opvallende bouwwerk is het kantoor van de Postcheque- en Girodienst aan het Spaarneplein uit 1923 van de architect D.E.C. Knuttel (afb. 49).

Bijzondere kwaliteiten.
- *de 19de-eeuwse architectuur aan de Boomsluiterskade tussen de Ammunitiehaven en Amstelstraat in samenhang met het water van de Oostsingelsgracht als een goed geconserveerd grachtenbeeld.*

Als wijk waar de stadsvernieuwingsaktiviteiten vrijwel zijn afgerond moet de aandacht voornamelijk gericht worden op instandhouding van de huidige kwaliteit.

49. Spaarneplein 1/2. Het uit 1923 dateerende kantoor van de Postcheque- en Girodienst is een belangrijk structuurbepalend element in het zuidwestelijk deel van de Rivierenbuurt.



Waarderingskaart

ZEEHELDENKWARTIER

Periodiseringskaart

De wijk wordt omsloten door de Zeestraat, Kortenaerkade, Toussaintkade, Veenkade, Waldeck Pyrmontkade en de Laan van Meerdervoort. Het gebied ten zuiden van de Elandstraat wordt ook wel aangeduid als Dichtersbuurt.

Ontwikkelingsgeschiedenis. Het Zeeheldenkwartier is tussen 1868 en omstreeks 1890 aangelegd en bebouwd in een voormalige veenpolder, die bekend stond onder de naam 't Kleine Veentje. De Laan van Meerdervoort vormt de grens tussen het veen en de zandgronden.
De vroegst aangelegde delen van de wijk (Anna Paulownaplein en omgeving) behoren tot de eerste Haagse stadsuitbreidingen buiten de singels. Slechts het naastgelegen Willemspark (1857) en de uitleg rond het Oranjeplein (1861) zijn eerder tot stand gekomen.
Het gemeentebestuur was aanvankelijk van plan om aansluitend aan het Willemspark een tweede villapark aan te leggen (zie afb. 13). Dit plan stagneerde omdat koninginmoeder Anna Paulowna weigerde de benodigde gronden aan de gemeente te verkopen. Na haar overlijden in 1865 bleken particulieren de gemeente voor te zijn geweest met de aankoop van percelen grond van de erfgenamen. Zij dienden bij de gemeente een plan in naar ontwerp van de architect S.J. de Vletter voor de aanleg van het huidige Anna Paulownaplein, de Trompstraat, het noordelijke deel van de Anna Paulownastraat en de De Ruyterstraat (zie afb. 13). Hoewel dit plan met betrekkelijk smalle straten afweek van de opzet om hier een ruim villapark te realiseren en het eveneens de aansluiting miste met het Willemspark werd in 1868 toch goedkeuring verleend door het gemeentebestuur. Overigens waren al enige tijd voor de officiële goedkeuring illegaal straten aangelegd en bebouwd.
Het Zeeheldenkwartier is uitgelegd volgens verscheidene particuliere uitbreidingsplannen. De wijk wordt gekenmerkt door een recht stratenpatroon met een hoge bebouwingsdichtheid (afb. 50). De overwegend noord-zuid geörienteerde straten volgen grotendeels het oude verkavelingspatroon van sloten en wegen. Op deze wijze konden de gronden op de meest winstgevende wijze worden geëxploiteerd. Afwijkend van het rechte stratenpatroon zijn de afbuiging van de Hugo de Grootstraat en de flauwe kromming die de Van Speykstraat kenmerkt.
De wijk kent twee pleinen, het ovaalvormige Anna Paulownaplein en het grotere ronde Prins Hendrikplein. Hoewel deze pleinen en het Plein 1813 nagenoeg op één lijn liggen, zijn ze niet met elkaar verbonden.
Globaal voltrok de aanleg van het Zeeheldenkwartier zich van oost naar west. Behoudens de brede straten langs de randen is de uitleg van het deel tussen de Zeestraat en Zoutmanstraat, waar over het algemeen huizen voor de (hogere) middenklasse werden gebouwd voor wat betreft het stratenpatroon en straatprofiel niet wezenlijk verschillend van de overige uitleg met meer eenvoudige bebouwing voor de lagere middenklasse.
Voor de aanleg van de wijk was al enige bebouwing aanwezig aan het begin van de Zeestraat bij het Scheveningse Veer en aan de Toussaintkade. De bebouwing aan de Toussaintkade is in het laatste kwart van de 19de eeuw vrijwel geheel vervangen. Omstreeks 1876 werd begonnen met de aanleg van de Elandstraat tussen de Toussaintkade en de Hemsterhuisstraat, waarvoor de Elandsgracht moest worden gedempt. Rond 1900 werd deze straat verlengd tot aan de Waldeck Pyrmontkade. De 19de - eeuwse uitleg van de wijk was hiermee voltooid. In 1917 volgde nog de aanleg van de Chrispijnstraat.
Een kenmerk van het Zeeheldenkwartier was het grote aantal winkels op de afgeschuinde hoeken van de gesloten bouwblokken. Deze zijn voor een groot deel verdwenen.

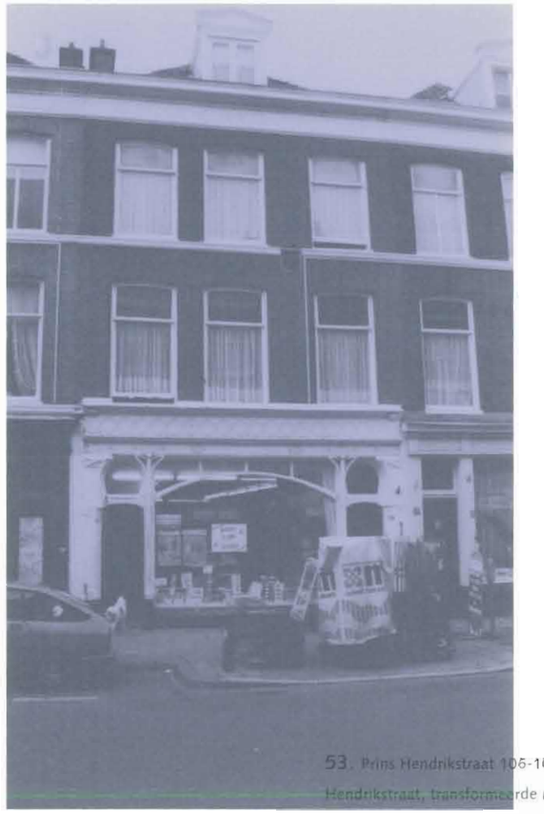
50. Het Zeeheldenkwartier wordt gekenmerkt door een recht stratenpatroon en een hoge bebouwingsdichtheid. Het ronde Prins Hendrikplein vormt één van de stedebouwkundige hoofdmomenten van de wijk. Luchtopname 1977.

Structurele en/of functionele veranderingen. Vanaf de eeuwwisseling hebben geleidelijk veranderingen plaatsgevonden. De Piet Heinstraat, Witte de Withstraat, de Zoutmanstraat, Prins Hendrikstraat en in iets mindere mate de Anna Paulownastraat ontwikkelden zich tot belangrijke winkelstraten. Daarbij ging het in de meeste gevallen om winkels op de parterre van bestaande woonhuizen en in mindere mate om de totale nieuwbouw van winkelwoonpanden. Na een periode van neergang vanaf 1960 is voor deze straten als aaneengesloten winkelgebied (met uitzondering van de Witte de Withstraat en Anna Paulownastraat) een kentering ten goede ingetreden.
Behalve de nieuw- en verbouw voor de detailhandel kent de wijk ook kleine vooroorlogse kantoren, banken en instellingen. Zo werden in 1909 en 1914 twee bankgebouwen op de hoeken van het Prins Hendrikplein en de Prins Hendrikstraat gebouwd, die qua schaal goed passen in het oorspronkelijke bebouwingsbeeld.
De woonhuizen van de Laan van Meerdervoort en de Zeestraat zijn in de loop van deze eeuw vrijwel geheel in beslag genomen door kantoren. De Laan van Meerdervoort kreeg bovendien ook enkele winkels en horecagelegenheden. Omstreeks 1930 kwam aan het smalle deel van de Laan van Meerdervoort het flatgebouw Oldenhove van zes bouwlagen met een toren (arch. F.A. Warners).
De sloop van huizen ten behoeve van grootschalige kantoren begon in de jaren twintig aan de Kortenaerkade met de bouw van twee kantoren voor de Centrale Directie der P.T.T. en een gebouw voor een verzekeringsmaatschappij. Dit laatste gebouw van de architect J.Wils is in de jaren zeventig vervangen door het huidige kantoorgebouw dat zich in geen enkel opzicht voegt naar zijn omgeving.
Een belangrijke ingreep in de structuur van de wijk is de diagonaal van de Vondelstraat uit 1927 (afb. 51). Voor deze verkeersdoorbraak volgens het Uitbreidingsplan van Berlage werd een deel van de Dichtersbuurt gesloopt. Hier zijn flats in vier lagen gebouwd waarbij de Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting het ontwerp voor de gehele straat leverde (1929-1931).
Met name in het gebied ten westen van de lijn Vondelstraat-Zoutmanstraat gingen de panden de laatste vijftig jaren in kwaliteit sterk achteruit. Achterstallig onderhoud en verzakkingen door de slappe veengrond waren de oorzaken. De wijk is met uitzondering van het deel ten oosten van de lijn De Ruyterstraat-Bazarlaan aangewezen tot stadsvernieuwingsgebied. De meeste stadsvernieuwingsprojecten in de vorm van nieuwbouw zijn gerealiseerd in het gebied omsloten door de Prins Hendrikstraat, Zoutmanstraat, Hemsterhuisstraat, Veenkade en Waldeck Pyrmontkade. In de andere delen van de wijk ligt de nadruk niet meer op nieuwbouw maar op renovatie in het kader van de particuliere woningverbetering. Hoewel bij de na-oorlogse nieuwbouw in veel gevallen rekening is gehouden met de oorspronkelijke architectuur en structuur zijn ook verscheidene projecten gerealiseerd die qua schaal, structuur en/of materiaalgebruik een afwijkend beeld te zien geven. Voorbeelden hiervan zijn onder andere Laan van Meerdervoort 70, een welzijns-instelling op de hoek van de Tasmanstraat en Laan van Meerdervoort, de aanbouw van Zeestraat 70 in de Bazarstaat, het gebouw op de hoek Waldeck Pyrmontkade/ Van Speykstraat en het appartementencomplex aan het Piet Heinplein. Ter plekke van het laatstgenoemde gebouw stond oorspronkelijk de meubelfabriek van Mutters.

Bebouwingsbeeld. Het Zeeheldenkwartier heeft een stenig karakter door het ontbreken van voortuinen. De groenvoorzieningen zijn beperkt tot de plantsoentjes van de twee pleinen en de wijk wordt getypeerd door relatief smalle en lange rechte straten met gesloten bouwblokken. Het enige vrijstaande woonhuis in de wijk is de villa Van de Spiegelstraat 12.
In het gebied tussen het Willemspark en de Zoutmanstraat werden in hoofdzaak ruime herenhuizen gebouwd (afb. 52). Het overige deel van de Zeeheldenbuurt kent een meer eenvoudige bebouwing. Hier komt ook het beneden- en bovenhuis veel-

51. Luchtopname uit 1979 van de Vondelstraat en omgeving. De verkeersdoorbraak uit 1927 van de Vondelstraat was bedoeld om de verbinding met het centrum te verbeteren. Hiervoor werd een deel van de zogenaamde Dichtersbuurt gesloopt.

52. Van de Spiegelstraat. Ruime eclectische herenhuizen met een opbouw van drie bouwlagen onder kap zijn typerend voor het bebouwingsbeeld tussen het Willemspark en de Zoutmanstraat.



53. Prins Hendrikstraat 106-108. Verscheidene straten, waaronder de Prins Hendrikstraat, transformeerde rond de eeuwwisseling tot echte winkelstraten waarbij oorspronkelijke woonhuizen van fraaie winkelpuien in neo-renaissance of Art Nouveau werden voorzien.

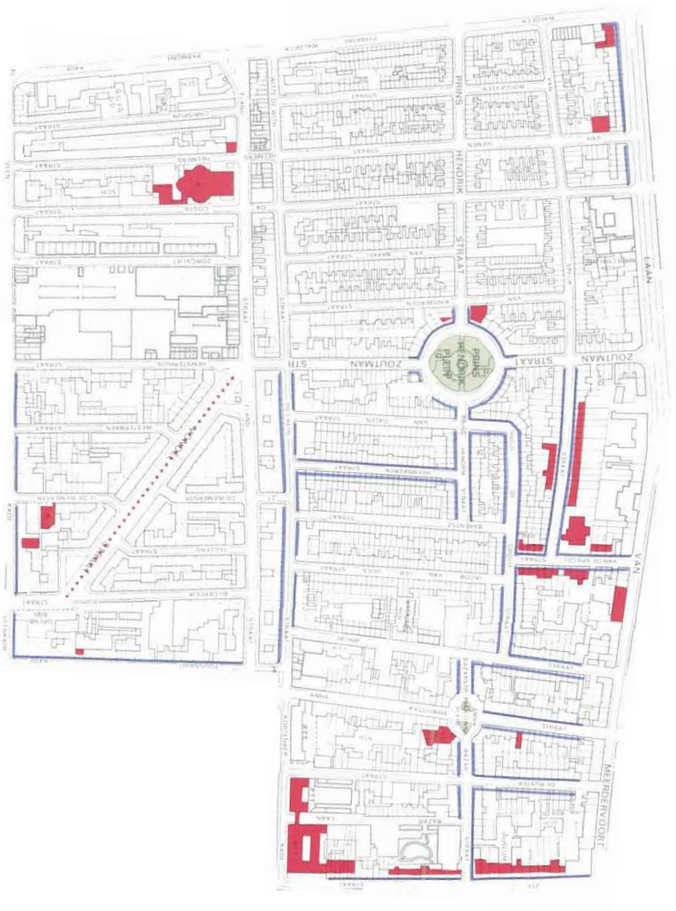
vuldig voor en zijn de binnenerven minder ruim van opzet. De wijk is een aantal op binnenterreinen gelegen hofjes rijk (Trompstraat, Bilderdijkstraat).
Vrijwel alle huizen hebben een opbouw van twee of drie bouwlagen met kap. De meest voorkomende kapvorm is het met pannen gedekte schilddak, loodrecht op de voorgevel. Het souterrain komt incidenteel voor.
Stilistisch overheerst het eclecticisme. Het hoogtepunt van deze architectuur vormt de gevelwand van de Zeestraat, die op het Willemspark is georiënteerd. Het geleidelijk bouwproces van oost naar west in de jaren 1870-1900 is goed te volgen in de bouwstijlen. Ten westen van de Zoutmanstraat maakt het zuivere eclecticisme plaats voor een mengvorm, waarin neorenaissance motieven worden gebruikt.
De bebouwing aan de Laan van Meerdervoort tussen de Tasmanstraat en de Waldeck Pyrmontkade en ook delen van de Van Diemenstraat zijn geheel in neorenaissance opgetrokken.
De bebouwing aan de noordzijde van de Elandstraat is niet overal aaneengesloten. Met name in het deel tussen de Hemsterhuisstraat en Waldeck Pyrmontkade, waar de Elandsgracht pas rond 1900 werd gedempt, grenzen een aantal erven en achterbouwsels, behorende bij de percelen van de Witte de Withstraat, direct aan de Elandstraat. Door de stadsvernieuwing in dit deel van de wijk verandert de situatie hier snel. Van de in het kader van de stadsvernieuwing gerealiseerde nieuwbouw is het complex met flats en bedrijven aan de Elandstraat het vermelden waard (arch. Th. Bosch, 1988-1990). Het geheel wijkt overigens door de schaal, structuur en de toepassing van erkers en gepleisterde gevels sterk af van de rest van de wijk. De wijk bezit een aantal grote bouwwerken van kerkelijke en andere instellingen. De kerk in de Eerste de Riemerstraat uit 1868 is gebouwd in eclectische trant. Van 1891-1892 dateert de monumentale neogotische kerk aan de Elandstraat van de architect N. Molenaar. Opvallend door zijn situering is het complex uit 1878-1879 van het voormalige Diaconessenziekenhuis Bronovo aan de Laan van Meerdervoort 84. Van de schoolgebouwen in de wijk neemt de voormalige HBS uit 1907 aan de Waldeck Pyrmontkade 4a/5 in het bebouwingsbeeld een belangrijke plaats in.
Kenmerkend voor de wijk zijn de vele verbouwingen en nieuwe invullingen, die na 1900 zijn gerealiseerd. De rond de eeuwwisseling toenemende winkelfunctie van de Anna Paulownastraat, Zoutmanstraat, Prins Hendrikstraat, Piet Heinstraat en Witte de Withstraat valt af te lezen aan het grote aantal winkelpuien in neorenaissance en Art Nouveau (afb. 53). Soms werd een geheel nieuwe gevel opgetrokken maar vaak werd slechts de begane grond vernieuwd en bleef de eclectische bovenbouw gehandhaafd.
Aan de Chrispijnstraat werd in 1917 sociale woningbouw gerealiseerd in een traditionele architectuur; de bebouwing is hier aanmerkelijk lager dan in de rest van de wijk.

Bijzondere kwaliteiten.

- *de samenhang in het stedebouwkundig patroon van rechte straten met een rond (Prins Hendrik-) en een ovaalvormig (Anna Paulowna-)plein;*
- *het over het algemeen goed bewaarde laat-19de-eeuwse architectuurbeeld in de straatwanden ten noorden van de lijn Prins Hendrikstraat-Zoutmanstraat-Piet Heinstraat- Kortenaerkade;*
- *de architectuur van de Zeestraat van de in hoofdzaak op het Willemspark georiënteerde gevelwand (rijks beschermd stadsgezicht);*
- *de kromming van de Van Speijkstraat in relatie met de hoge ensemblewaarde van de bebouwing;*
- *de stedebouwkundig belangrijke doorbraak van de Vondelstraat;*
- *de samenhang van water en bebouwing van de Toussaintkade (rijks beschermd stadsgezicht) en het eerste deel van de Veenkade als een goed geconserveerd 19de-eeuws grachtenbeeld.*

Het Zeeheldenkwartier heeft enerzijds nog een gaaf karakter in het deel grenzend aan Willemspark I, waar die typisch Haagse sfeer van de Archipelbuurt bijna geëvenaard wordt. Anderzijds is er echter ook een verbrokkeld beeld ontstaan in structuur en bebouwing, door de doorbraak van de Vondelstraat, en vervolgens door het enorme verschil in de kwaliteit van de verschillende stadsvernieuwingsingrepen. In het nog "gave" deel zal bebouwing en structuur geconserveerd moeten worden. Er moet vooral ook gewaakt worden voor schaalvergroting. Bij nieuwbouw zal meer samenhang tussen de wijkdelen uitgangspunt moeten worden om de nog resterende homogeniteit niet geheel te laten verdwijnen. Dit kan door meer te letten op het oorspronklijke 19e eeuwse bebouwingsbeeld en de lineaire structuur van de straten.

Het deel van het Zeeheldenkwartier tussen de Laan van Meerdervoort, de grens met de in procedure zijnde uitbreiding van het rijks beschermd stadsgezicht (de Ruyterstraat/ Bazarlaan/ Kortenaerkade), de Piet Heinstraat en de Zoutmanstraat wordt in het Monumenten Inventarisatie Project aangeduid als "gebied met bijzondere waarden".



Waarderingskaart

ARCHIPELBUURT

SCHEVENINGSE WEG
CARNEGIE PLEIN
BURGEMEESTER
BURG VAN KARNEBEEK LAAN
SCHEVENINGSE W
JAVA
PATIJN
BURGEMEESTER
DE MONCHY
PLEIN
STRAAT
LAAN
LAAN
COPES
VAN
CATTENBURCH
STRAAT
BEGRAAFPLAATS
RK
BEGRAAFPLAATS
ALGEMENE

54. Luchtopname van de Archipelbuurt uit 1989. Herkenbaar is de pré-stedelijke structuur van begraafplaatsen en Scheveningse Bosjes die bepalend zijn geweest voor de uiteindelijke omvang van de Archipelbuurt. Ter plaatse van de vroegere Alexanderkazerne en het exercitieterrein zijn na 1945 grootschalige kantoor- en wooncomplexen verrezen.

55. Het in 1883 aangelegde Bankaplein met de zichtassen van Bankastraat en Riouwstraat is een belangrijk stedebouwkundige herkenningspunt in de wijk. Luchtopname 1980.

De Archipelbuurt wordt begrensd door de Scheveningseweg, Ary van der Spuyweg, Kerkhoflaan, Koninginnegracht en de Javastraat.

Ontwikkelingsgeschiedenis. De Archipelbuurt (afb. 54), bedoeld als woonwijk geörienteerd op de binnenstad met zijn voorzieningen, behoort tot de eerste grootschalige 19de-eeuwse stadsuitbreidingen buiten de 17de-eeuwse singelomgrachting. Het stratenpatroon is tussen 1869 en 1889 geleidelijk aangelegd. Slechts Willemspark I (1857-1863) en delen van de Stationswijk (1861) kwamen enige jaren eerder tot stand. Tegelijkertijd met de Archipelbuurt ontstonden de Zecheldenbuurt, Schilderswijk-oost, Bezuidenhout-west (ca. 1870-1890), Willemspark II (1870 e.v.) en de eerste aanleg van het Van Stolkpark (1875 e.v.).
Rond 1850 was het gebied van de latere Archipelbuurt nog landelijk van karakter. De ruimtelijke structuren die de vorm en grote van de uitleg zouden bepalen waren reeds grotendeels aanwezig. De Israëlitische Begraafplaats langs de Scheveningseweg (ca. 1690), de Rooms-Katholieke Begraafplaats (ca. 1831) en Algemene Begraafplaats (1830) langs de Kerkhoflaan belemmerden een verdere uitleg naar het westen en noorden. Aan de oostzijde wordt de wijk afgesloten door het Kanaal, dat in de jaren dertig van de 19de eeuw werd aangelegd in het verlengde van de Prinsessegracht. De Javastraat is van oorsprong een oude landweg, die tot 1861 Laan van Schuddegeest werd genoemd. Tegenover Willemspark I was deze straat al enige jaren voor de eerste aanleg van de Archipelbuurt grotendeels bebouwd.
Van belang voor de ontwikkeling van de buurt was tevens de aanwezigheid van de Alexanderkazerne (1841-1848) en het aan de overzijde van de huidige Burgemeester Patijnlaan gelegen grote exercitieterrein (nu Burgemeester De Monchyplein). Een groot deel van het voormalige exercitieterrein bleef na de bouw van het stadhuis tot op heden onbebouwd.
De aanleg en exploitatie van de Archipelbuurt kwamen met uitzondering van het Prinsevinkenpark op de gebruikelijke laat-19de-eeuwse wijze tot stand waarbij het ontbreken van een vooropgezette hoofdstructuur kenmerkend is. Particuliere beleggers (waaronder De Lint) of exploitatiemaatschappijen ("Duinweide" en "Suriname") verwierven zich een stuk grond waarop een stratenplan werd uitgezet. De commerciële uitgangspunten leidden tot een hoge bebouwingsdichtheid en de aanleg van een recht stratenpatroon, grotendeels gebaseerd op bestaande ruimtelijke structuurelementen als wegen en waterlopen.
De eerste straten die werden aangelegd waren de Balistraat en de Sumatrastraat (1869). Daarna werd het gebied westelijk van de Bankastraat van een stratenplan voorzien en vervolgens de overige gebieden tot aan de Koninginnegracht.
De aanleg van de straten ten noorden van de Laan Copes van Cattenburch geeft een meer planmatige indruk dan ten zuiden hiervan. Dit deel van de wijk bestaat uit lange rechte oost-west geörienteerde straten met haaks hierop gelegen korte verbindingsstraten. Van een kwalitatief hoogstaande stedebouwkundige opzet is echter geen sprake. Een uitzondering hierop vormt het in 1883 aangelegde Bankaplein met de brede zichtassen van de Bankastraat en de Riouwstraat (afb. 55). De belangrijke straten, oorspronkelijk voorzien van bomen of plantsoenen, zijn breed aangelegd en bezitten monumentale bebouwing: de Laan Copes van Cattenburch, Burgemeester Patijnlaan, Burgemeester Van Karnebeeklaan, het Nassauplein, de Surinamestraat, Koninginnegracht, Riouwstraat, Scheveningseweg en Javastraat.
Waardevolle groenbeplanting is nog slechts aanwezig in de Surinamestraat, aan het Nassauplein, in de Timorstraat en de Burgemeester Patijnlaan. De wijk kent tevens een groot aantal op binnenterreinen gelegen arbeidershofjes.
Van een geheel afwijkende opzet en met een eigen karakter is het Prinsevinkenpark in het noordwestelijk deel van de wijk, dat niet aansluit op de indeling in rechte straten. Het is in 1888 aangelegd naar ontwerp van de architect W.B. van Liefland als een villapark rond een ovaalvormig plein met een gebogen stratenpatroon. De invulling van het middendeel vond pas in de eerste decennia van deze eeuw plaats.

Structurele en/of functionele veranderingen. In de breed aangelegde straten met monumentale bebouwing en in het Prinsevinkenpark is de woonfunctie voor een groot deel vervangen door kantoren. De Javastraat, oorspronkelijk een specifieke woonstraat, is tussen het Nassauplein en de Koninginnegracht getransformeerd in een winkelstraat. In het lage deel van de Bankastraat was de winkelfunctie al vrij snel na de eeuwwisseling sterk toegenomen.
In een aantal straten zijn nog voor 1940 panden vervangen. Deze bebouwing is niet van bijzondere architectuurhistorische waarde. In schaal en opbouw passen zij evenwel goed in de omgeving (bv. Koninginnegracht 77-77b).
Bebouwing van na 1945 is op verscheidene plaatsen in de wijk aanwezig. In de Riouwstraat tussen Borneostraat en Bankaplein en op de locatie van het huidige kantoor van de Nationale Investeringsbank aan het Carnegieplein is door oorlogsgeweld in de Tweede Wereldoorlog de oorspronkelijke bebouwing vernietigd. De naoorlogse woningen in de Riouwstraat/Borneostraat sluiten redelijk aan bij het oorspronkelijke bebouwingsbeeld, maar het kantoor van de Nationale Invensteringsbank detoneert in schaal, vorm en materiaal in zijn omgeving. Dit geldt tevens voor de naoorlogse kantoorgebouwen Prinsevinkenpark 19 en Bankastraat 131.
Grootschalige nieuwbouw bevindt zich ter plaatse van de in 1971 gesloopte Alexanderkazerne en het voormalige exercitieterrein. Op de plaats van de kazerne verrezen de woningcomplexen van de architecten Sj. Schamhart (Couperusduin, 1973) en C. Weber (1982). Op het voormalig exercitieterrein zijn het stadhuiscomplex van J.B. Luthmann (1947-1953, ontwerp 1935) en het hoofdbureau van politie van W.S. van der Erve (1954-1959) gesitueerd. Met de bouw van het stadhuis is een verbinding naar het Nassauplein gemaakt door de westelijke gevelwand van dit plein te doorbreken. In 1980 is na afbraak van een rij herenhuizen op de hoek van de Burgemeester Patijnlaan en de Burgemeester van Karnebeeklaan het politiebureau met een nieuwe vleugel uitgebreid. De locatie Burgemeester van Karnebeeklaan/ Carnegieplein/ Burgemeester Patijnlaan wordt beheerst door het kantoor van de Nationale Investeringsbank, dat in schaal, vorm en materiaal detoneert in zijn omgeving. Hetzelfde kan worden gezegd van de kantoorgebouwen Prinsevinkenpark 19 en Bankastraat 131.
In de jaren 1990-1991 verrijst op de hoek van de Borneostraat en de Burgemeester Patijnlaan een bejaardentehuis naar ontwerp van R. Bofill.

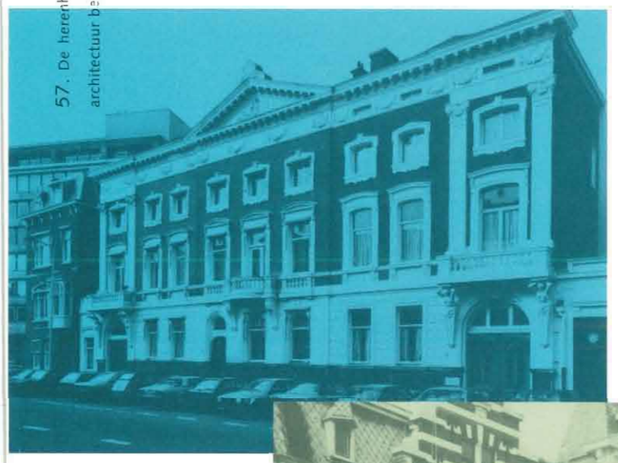
Bebouwingsbeeld. De Archipelbuurt is opgezet als een woonwijk. Woningen voor de middenklasse zijn te vinden in de smallere straten terwijl langs de brede straten herenhuizen voor de hogere inkomensgroepen verrezen. Arbeiders en kleine zelfstandigen vestigden zich in de talrijke hofjescomplexen (afb. 56). Het hofje aan de Schuddegeest (1855-1856) dateert van voor de aanleg van de wijk en is een van de vroegste sociale woningcomplexen in ons land (zie afb. 12). De overige, veelal commercieel opgezette hofjes zijn tijdens de aanleg van de straten of later tussen de bestaande bebouwing neergezet.
Particuliere ondernemers en exploitatiemaatschappijen namen het initiatief voor de bebouwing langs de reeds aangelegde of geprojecteerde straten. Het bouwproces voltrok zich niet in één keer volgens één architectonisch ontwerp maar kende talloze particuliere bouwplannen, waarmee een straat gaandeweg werd volgebouwd. Hierdoor werd binnen een straatwand een verscheidenheid aan ontwerpen, meren-deels bestaande uit delen van twee of meer huizen achter een symmetrische gevel, gerealiseerd. Voor ieder ontwerp was meestal een andere aannemer of architect ver-antwoordelijk, zodat per straat uiteindelijk een groot aantal aannemers/architecten bij de bouw betrokken is geweest.

56. Het uit 1868-1869 dateerende Mallemolen hofje is gelegen achter de bebouwing van de Balistraat en Javastraat. Dit hofje van "werkmanswoningen" is een der grootste van de wijk.

De wijk wordt met uitzondering van de open bebouwingsstructuur van het Prinsevinkenpark in hoofdzaak gekenmerkt door gesloten en halfopen bouwblokken. De huizen bezitten twee of drie bouwlagen (vier bouwlagen is uitzonderlijk) met kapverdiepingen. Souterrains komen incidenteel voor. De hoogte van de bouwlagen varieert. Deze bouwhoogten zijn ten aanzien van de eerste twee bouwlagen te onderscheiden in de volgende typen: hoog/hoog, hoog/laag, laag/hoog.
Stilistisch overheerst het late eclecticisme met aan de Renaissance, de Lodewijkstijlen, het Empire en het neo-classicisme ontleende motieven. Langs de straten, die vanaf het midden van de jaren tachtig van de 19de eeuw zijn aangelegd gaat de neo-renaissance het bebouwingsbeeld meer en meer overheersen.
Bebouwing met een monumentaal karakter is te vinden aan het Nassauplein, de Surinamestraat, de Riouwstraat, de Laan Copes van Cattenburch (afb. 57), de Burgemeester Patijnlaan en de Burgemeester Van Karnebeeklaan. Een bijzondere plaats neemt tevens de bebouwing langs de Koninginnegracht in. Deze kan als een lineaire ontwikkeling worden beschouwd in het verlengde van de in de 18de eeuw tot stand gekomen Prinsessegracht en doorloopt alle bouwstijlen tussen het eclecticisme en Berlagiaanse stijlkenmerken (het laatste huis Koninginnegracht 146 is een ontwerp van Berlage).
Reeksen woonhuizen die hun waarde ontlenen aan het ensemble treft men aan in de overige straten. In deze straten komen tevens bovenwoningen voor.
In de smalle straten zijn van oudsher winkels en kleinschalige bedrijven gehuisvest (bv. Sumatrastraat). In de wijk bevinden zich verder nog een kerkgebouw (Malakkastraat 3) en twee scholen (Atjehstraat 31 en Paramaribostraat 21).
Een afwijkend bebouwingsbeeld is te vinden in het Prinsevinkenpark. Hier bestaat de bebouwing uit villa's of in groepen van twee of drie gebouwde en door tuinen omgeven herenhuizen. De oudste bebouwing in neo-renaissance is ontworpen door J.J. van Nieukerken (ca. 1890). De villa's op het middengedeelte zijn na 1910 gebouwd in een afwijkende, door de Um 1800-beweging beïnvloede stijl. Prinsevinkenpark 42 is in 1913 door Berlage ontworpen.

Bijzondere kwaliteiten.

- *het over het algemeen goed bewaarde laat-19de-eeuwse architectuurbeeld in samenhang met het stedebouwkundige patroon van rechte straten;*
- *de lineaire ontwikkeling van de bebouwing langs de Koninginnegracht als voortzetting van de 18de-eeuwse gevelwand aan de Prinsessegracht;*
- *de monumentale eclectische bebouwing in de gevelwanden van Laan Copes van Cattenburch, Burgemeester van Karnebeeklaan, de Riouwstraat, het Nassauplein, de Surinamestraat en de Javastraat tegenover het Willemspark*
- *de stedebouwkundige opzet en villabebouwing van het Prinsevinkenpark;*
- *de zicht-as over Nassauplein richting Bankaplein;*
- *de cultuurhistorische waarde van de drie begraafplaatsen;*
- *de open structuur aan de rand van de wijk als overgang naar de Scheveningse Bosjes;*
- *de groenaanleg in de Surinamestraat (afb. 58) en aan het Nassauplein;*
- *de stedebouwkundig-historische waarde van het kanaal.*



57. De herenhuizen Burgemeester van Karnebeeklaan 8 t/m 10 in rijke eclectische architectuur behoren tot de meest monumentale bebouwing van de Archipelbuurt.

58. Surinamestraat. Een waardevol fin-de-siècle beeld wordt gevormd door de combinatie van rijke architectuur en groenaanleg van een middenplantsoen.

Ondanks de grootschalige ingrepen rondom de Burgemeester Patijnlaan heeft het grootste deel van de Archipelbuurt zijn eigen karakter sterk weten te handhaven, wellicht de meest "Haagse" buurt uit de MIP-periode. Den Haag vindt als het ware hier zijn uiterste "grens" aan de rand van de Scheveningse Bosjes en het begin van de Scheveningseweg. Het architectuurbeeld in samenhang met de lange rechte straten zal moeten worden geconserveerd. Het sterk stedelijke karakter van deze woonwijk met enkele bovenwijkse voorzieningen is daarbij een belangrijk uitgangspunt. De afwijkingen van dit stedebouwkundig patroon zoals het Prinsevinkenpark, Bankaplein en Surinamestraat zorgen voor een boeiende afwisseling in beeldkwaliteit en onderbreken de mogelijke saaiheid van de rechte straten. Behalve voor de oorspronkelijke schaal, structuur en funktie van de wijk is er aandacht nodig voor de inrichting van de openbare ruimte om te zorgen dat de bestaande ruimtelijke kwaliteit niet terugloopt.

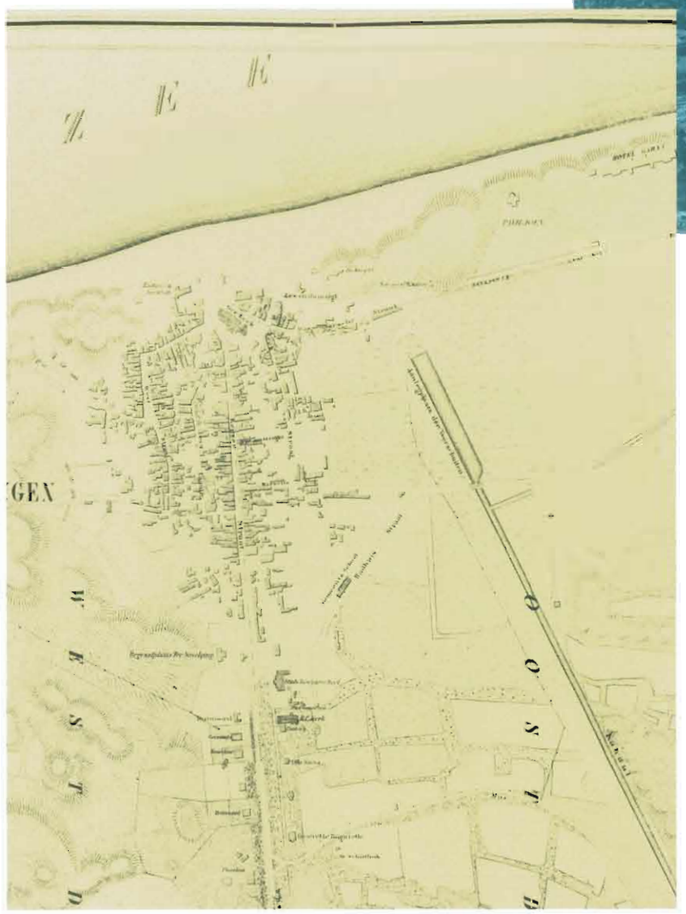
De Archipelbuurt is in het Monumenten Inventarisatie Project aangeduid als "gebied met bijzondere waarden" en als potentieel te beschermen stadsgezicht.

Waarderingskaart

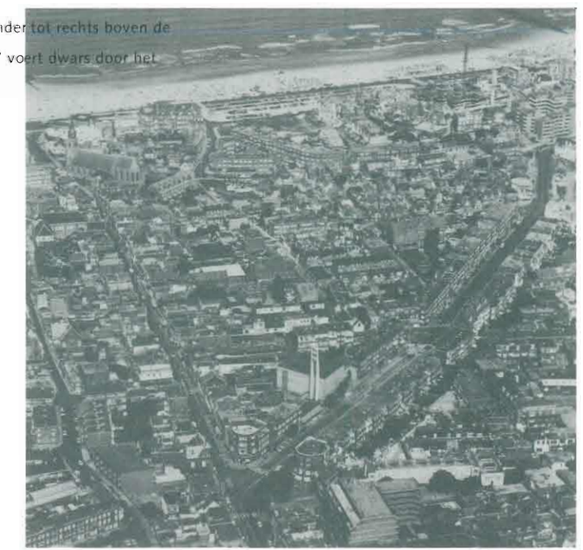
SCHEVENINGEN

Periodiseringskaart

59. Luchtopname met onder de badplaats, in het midden het dorp en boven de havens van Scheveningen.



60. Detail van de kaart uit 1865 van Spanier. De bebouwing van het middeleeuwse dorp Scheveningen bleef tot ver in de 19e eeuw geconcentreerd rond de omgeving van de Keizerstraat. De verbinding met de badplaats, oorspronkelijk op geruime afstand van het dorp gelegen, werd met de aanleg van de Badhuisstraat in 1861 aanmerkelijk verbeterd



61. Luchtopname Scheveningen-Dorp met van midden onder tot rechts boven de Jurriaan Kokstraat. Deze verkeersdoorbraak uit 1921-1927 voert dwars door het Scheveningen van het laatste kwart van de 19e eeuw.

Het hier behandelde gebied omvat het oude dorp, de badplaats tussen kust en Gevers Deynootweg, het havengebied en de aangrenzende delen (afb. 59). Volgens de officiële wijkindeling is de grens: Gevers Deynootplein, Badhuisweg, Nieuwe Duinweg, Kanaalweg, Scheveningseweg, Duinstraat, Westduinweg en Houtrustweg. Duindorp, het Belgisch Park (dat ook het deel ten noorden van het Kurhaus omvat) en het Van Stolkpark komen hier derhalve niet aan de orde.

Ontwikkelingsgeschiedenis. De naam Scheveningen komt al voor omstreeks 1280 maar de vroegste berichten over het vissersdorp stammen uit het midden van de 14de eeuw. De bebouwing bleef tot ver in het derde kwart van de 19de eeuw geconcentreerd aan de Keizerstraat en de straatjes aan weerszijden ervan. Het uitgestrekte duingebied tussen Scheveningen en Den Haag werd vanaf 1665 doorsneden door de Scheveningseweg. In de eerste helft van de 19de eeuw werden de verbindingen verbeterd met de aanleg van het Kanaal en de Badhuisweg (1835). In 1818 opende het eerste badhuis zijn deuren. Tien jaar later kwam het neoclassicistische gebouw van Zeger Reijers ervoor in de plaats en in 1884 verving het Kurhaus dit badhuis. De ontwikkeling van de badplaats ging zeer geleidelijk en vond plaats op duidelijke afstand van het dorp dat zich pas na 1870 naar het noordoosten uitbreidde met de bouw van visserswoningen aan de Zeilstraat en Ankerstraat (afb. 60).

Met de aanleg van de Badhuisstraat in 1861 ontstond een eerste oost-west verbinding, die in latere jaren zou worden gevolgd door de Kanaalweg/Nieuwe Duinweg en Gevers Deynootweg/Jurriaan Kokstraat. Haaks op de kust werd de ontsluiting verbeterd met de aanleg van de Nieuwe Parklaan. In het proces van verstedelijking was de aanleg van de havens in het begin van deze eeuw eveneens een belangrijke factor. De Buitenhaven en Eerste Binnenhaven werden gegraven in 1904, de Tweede in 1931 en de Derde Binnenhaven kwam in 1973 gereed.

De periode 1890-1930 is beslissend geweest voor het huidige beeld. Aan de oostkant van het einde van het Kanaal projecteerde ir. A. Lindo een woonwijk (Eerste Uitbreidingsplan, 1895) dat naar een in 1846 aangelegde renbaan de naam Renbaankwartier kreeg. Het stratenplan bestond uit een voor Lindo kenmerkend rechthoekig patroon met een diagonale hoofdontsluiting.

In het tweede decennium van deze eeuw kwamen de eerste saneringen in het oude dorp tot stand. In de Weststraat e.o. maakte de gemeente een begin met de strijd tegen de zeer slechte woonomstandigheden door de bouw van een complex woningen (gemeentearchitect A.A. Schadee, 1913). Een deel van de bevolking vond aan de overzijde van het uit 1888-1889 daterende Afvoerkanaal huisvesting in het tussen 1916 en 1930 gebouwde Duindorp. Gemeentelijke woningbouw voor de Scheveningse bevolking werd in 1921 eveneens gerealiseerd aan de Scholstraat e.o. vlak over de grens met het Statenkwartier (zie aldaar). In de jaren 1921-1927 kwam met de aanleg van de eerder genoemde Jurriaan Kokstraat een tweede diagonale verbinding tot stand tussen het noordoostelijk en zuidwestelijk deel van Scheveningen. De weg voert dwars door het Scheveningen van het laatste kwart van de 19de eeuw met zijn gemengde bebouwing van hofjes, bedrijven en eenvoudige huizen (afb. 61). In Berlagiaanse trant kregen de beneden- en bovenwoningen aan de nieuwe hoofdas monumentaal gevormde hoekpartijen en werden de zijstraten met poortgebouwen overbouwd (arch. C.J.M. van Duyne).

Woningbouw voor gegoede burgers kwam aan de rand van het gebied: Kanaalweg e.o., Nieuwe Duinweg e.o. en Nieuwe Parklaan.

Badplaats en dorp groeiden aan elkaar vast waarbij de hotels en pensions zich concentreerden aan de Gevers Deynootweg, Seinpostduin, Zeekant en meer landinwaarts aan de Badhuisweg. Na de sloop van Hotel Galerie (arch. J.J.C. de Wijs, 1875) en het Palacehotel (arch. W.B. van Liefland, 1903) wordt de omgeving van het Gevers Deynootplein gekenmerkt door appartementgebouwen en een winkelpromenade aan

weerszijden van het Kurhaus. De zuidkant van het plein vertoont t verbrokkeld beeld met veel open plekken.

Structurele en/of functionele veranderingen. Scheveningen maakt sterke veranderingen door. Het woonkarakter staat onder druk door de stormachtige ontwikkelingen op toeristisch-recreatief gebied en plannen voor meer kantoren. Verder worden er plannen gemaakt voor de herontwikkeling van de havens. De economische potentie van het voormalige vissersdorp met zijn eertijds bescheiden badplaatscultuur zal naar het zich laat aanzien worden geoptimaliseerd.

Bebouwingsbeeld. *Scheveningen-Haven (afb. 62); grens: Afvoerkanaal, Westduinweg, tramtracé lijn 11.*

Het gebied van de Scheveningse Haven ten westen van het oude dorp wordt behalve door de havens, hun kademuren en schepen, gekenmerkt door gebouwen en terreinen voor de (visserij-) handel, industrie en opslag.
Aan de noordoostzijde is tussen de Boulevard en de Kompasstraat een wijkje met beneden- en bovenwoningen en flats. Hier bevindt zich ook het complex van de Vuurtoren met dienstwoningen (1875) en het gebouw van de Kustwachtdienst uit de jaren zeventig van deze eeuw.
Aan de zuidzijde wordt het havengebied begrensd door een woonwijkje (Mennickstraat e.o.) opgetrokken in rode baksteen-architectuur met diepliggende voegen, die kenmerkend is voor de Haagse woningbouw tussen 1930 en 1940. Alhoewel de flats op het Lindoduin uit de jaren zestig binnen de wijkgrens van het Statenkwartier zijn gesitueerd, is de verstoring in structuur en schaal tot ver in de havenplaats waarneembaar.
De dynamische ontwikkeling van de haven ten gevolge van de veranderingen in het visserijbedrijf, het containervervoer en de toeristische scheepvaart heeft het oorspronkelijke beeld ingrijpend veranderd. Het complex van de Gemeentelijke Visafslag met zijn opvallende zaagdaken, dat in 1965 aan de Eerste Binnenhaven in gebruik werd genomen, had tot gevolg dat de Tweede Binnenhaven een toeristisch-recreatieve functie kon krijgen met een jachthaven en horecagelegenheden. Het schiereiland tussen deze binnenhavens biedt thans plaats aan grote koel- en vrieshuizen. In dit gebied zijn enkele bedrijfsgebouwen uit het begin van deze eeuw bewaard, onder andere Vissershavenweg 33/34 in een door de Um 1800-beweging beïnvloede stijl en een voormalige taanderij achter Vissershavenweg 45.
Een opmerkelijk voormalig bedrijfspand is het in de trant van de Amsterdamse School gebouwde Vissershavenweg 56.
Aan de Dr. Lelykade verdienen twee bedrijfspanden van voor 1940 de aandacht: nr. 68/70, het voormalig gebouw van Radio Holland in een enigszins aan de Nieuwe Zakelijkheid verwante stijl, en de eenvoudige baksteen-architectuur met stalen ramen van nr. 188-196, die door zijn lengte opvalt.
In 1973 werd de Derde Binnenhaven in gebruik genomen ten behoeve van roll-on-roll-off-schepen. Deze uitbreiding van de havencapaciteit had tot gevolg dat de kop van het Afvoerkanaal moest worden gedempt.

62. Luchtopname Scheveningen-Haven. Het brede bekken van de 1e binnenhaven dateert van 1904; de langere en smallere tweede binnenhaven is in 1931 gegraven.

63. Keizerstraat 152/Marcelisstraat 1-3. Deze 18e eeuwse wagenvoerderswoning en stalhouderij geeft nog een goed beeld van het oorspronkelijke karakter van de Keizerstraat. Het transformatieproces tot winkelstraat is ook aan dit pand niet voorbijgegaan, getuige de laat 19e eeuwse winkelpui in de voorgevel.

64. Hoewel de badplaats vanaf het begin van de jaren zeventig een verstedelijking en schaalvergroting heeft ondergaan is de typische badplaatsarchitectuur van het fin de siècle hier en daar nog bewaard gebleven. Een goed voorbeeld is het uit circa 1885 dateerende pand Seinpostduin 22-23.

Scheveningen-dorp;
grens: tramtracé lijn 11, Duinstraat, Badhuisstraat, Vijzelstraat, Haringkade, Badhuiskade, Wassenaarsestraat, Schuitenweg, Zeekant.

Tot ver in de 19de eeuw bestond Scheveningen uit lintbebouwing aan de Keizerstraat met de 15de-eeuwse kerk aan de zeezijde. Van de periode van voor 1850 zijn nog slechts enkele panden bewaard (afb. 63). Het karakter wordt thans in hoofdzaak bepaald door het transformatieproces dat tussen 1880 en 1940 plaatsvond. In die jaren kreeg Scheveningen zijn haven en groeide de badplaats fors. Tussen deze twee polen werd de Keizerstraat de belangrijkste winkelstraat van het dorp. Veel panden werden getransformeerd of totaal vernieuwd in de trant van de late neorenaissance of van de overgangsstijl met Art Nouveau details.

Ten westen van de Keizerstraat verdwenen de sloppen in 1913 om plaats te maken voor de eerste gemeentewoningen in Den Haag. Voor 1940 werd deze stadsvernieuwing reeds herhaald met de bouw van de huidige flats en rijtjeshuizen. In de Nieuwe Laantjes zijn nog enkele gebouwen van voor 1900, waaronder de Eben Haëzerkerk (arch. R. Kuipers, 1892) in neorenaissancestijl.
Bijzondere op zichzelf staande monumenten in het gebied tussen de Keizerstraat en de Duinstraat zijn de school van arch. J. Duiker in de Zwaardstraat (1930), de brandweerkazerne in de Duinstraat van arch. A.A. Schadee (1905-1909) en de uit de 18de eeuw daterende begraafplaats Ter Navolging.

Ten oosten van de Keizerstraat tot aan de Badhuisstraat wordt het karakter voor een belangrijk deel nog bepaald door de dichte bebouwing met (vissers)woningen en bedrijfjes, die vanaf 1860 het duingebied op min of meer willekeurige wijze in bezit nam. De Werfstraat (voorheen Kerkstraat) is omstreeks 1980 gesaneerd met behoud van het kleinschalige karakter en de erfachtige structuur. Uit het derde kwart van de 19de eeuw dateren de voormalige visserswoningen aan de Zeilstraat en Ankerstraat.
Van iets latere datum zijn enkele hofjesachtige wooncomplexen in de Heemraadstraat (voorheen Heemraadslag). De Badhuisstraat vertoont weinig eenheid in het bebouwingsbeeld. Een hofje uit 1875, portiekwoningen uit de jaren dertig en een voormalig postkantoor uit ca. 1900 staan in elkaars nabijheid en vormen de architectonische hoogtepunten in deze geleidelijk tot winkelstraat ontwikkelde oost-west-verbinding. Het kantoorgebouw uit de jaren zeventig op de hoek van de Scheveningseweg en de Badhuisstraat is zowel in schaal, structuur als vormgeving een storend gegeven. Hetzelfde kan worden gezegd van de flatbouw aan de Vijzelstraat e.o.
De Jurriaan Kokstraat, een doorbraak uit de jaren twintig, geeft wel een homogeen beeld. Er is hier gestreefd naar een zekere monumentaliteit. Zo zijn de étagewoningen op de hoeken met de Badhuiskade en de Prins Willemstraat een verdieping hoger en op enkele plaatsen geven poortgebouwen op Berlagiaanse wijze toegang tot de zijstraten.
Opmerkelijk is het voormalig rederijbedrijf Den Dulk in de Gondelstraat met de uit 1893 dateerende droogschuren.

Scheveningen-badplaats;
grens: het strand en de Gevers Deynootweg.

Rond het in de jaren 1975-1979 herbouwde Kurhaus (zie afb. 15) hebben appartementen in hoogbouw de laat-19de-eeuwse hotels vervangen. Uit de jaren dertig dateren de lage woonhuizen om het hoggelegen en in neoclassicistische stijl gebouwde Paviljoen Von Wied. Een appartementencomplex van de architect Cees Dam uit de jaren zeventig domineert het gebied van Seinpostduin met zijn vele pensions (afb. 64).

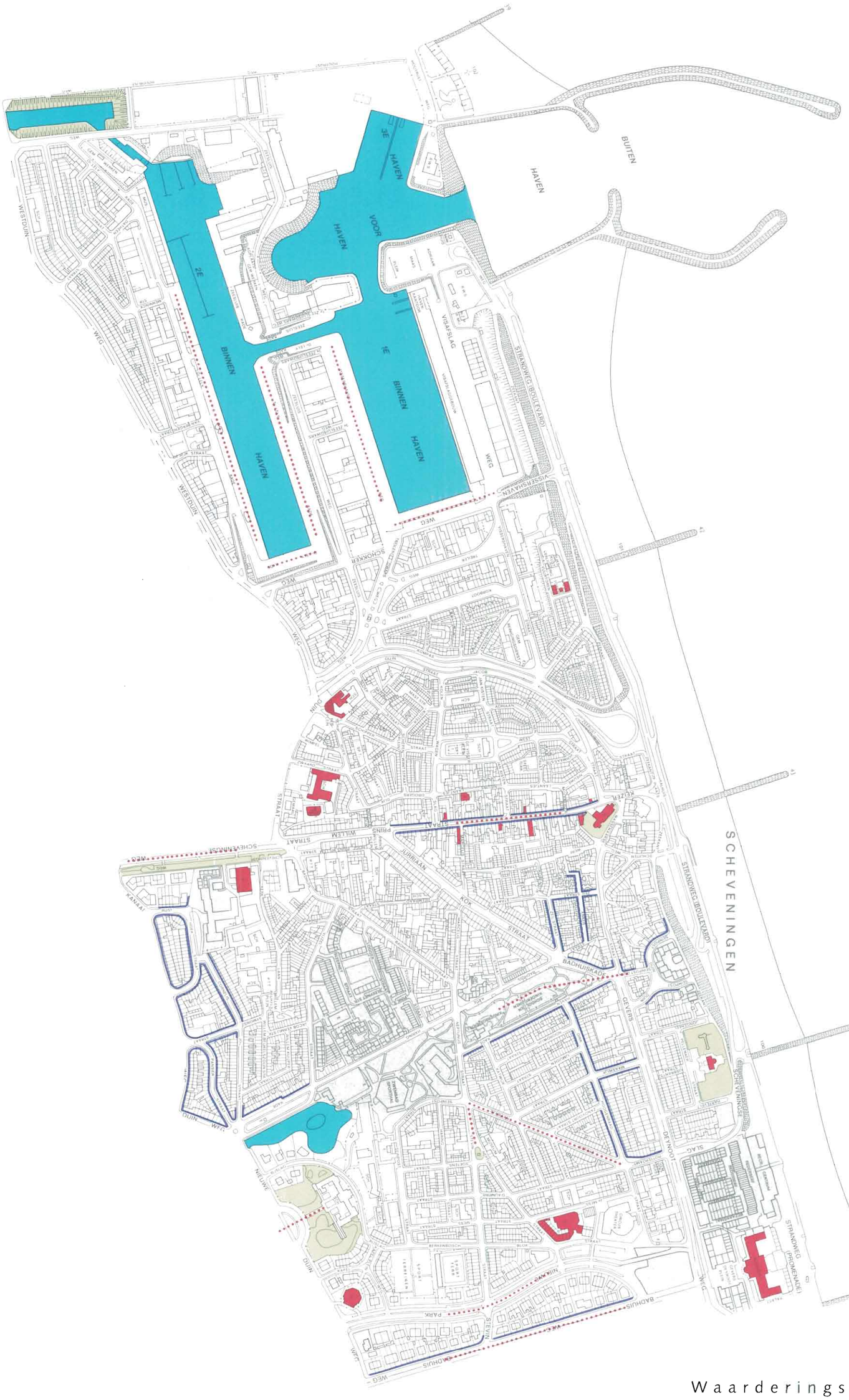
Aan de Gevers Deynootweg is het voormalige gebouw van de Sophiastichting uit 1880 het meest opmerkelijk.
De stroeve en versnipperde ontwikkeling van de badplaats sinds de Tweede Wereldoorlog vindt zijn weerslag in het bebouwingsbeeld. In het gedeelte ten oosten van het Kurhaus dat officieel tot de wijk Belgisch Park behoort, zijn de uit de jaren zestig daterende pier en de Palacepromenade met appartemententorens het opvallendst.
Het zuidelijk deel van het Gevers Deynootplein ligt voor een groot deel braak. De parkeergarage aan het begin van de Nieuwe Parklaan is met name vanuit stedebouwkundig oogpunt zeer storend.

Renbaankwartier;
grens: Havenkade, Dirk Hoogenraadstraat, Berkenbosch Blokstraat, Seinpoststraat.

Deze Scheveningse buurt met middenstandswoningen, gebouwd in de periode 1895-1910, wordt gekenmerkt door een vrijwel homogeen architectuurbeeld waarin de neorenaissance en de overgangsstijl overheersen. Het type beneden- en bovenwoning komt het meest voor. In de Maaswijkstraat en IJmuidenstraat zijn ook hofjesachtige verkavelingen toegepast. In ondermeer de Neptunusstraat en Rotterdamsestraat zijn omstreeks 1918 portiekwoningen gebouwd. Gedeeltelijk onder straatniveau gebouwde woningen komen voor in de Katwijkstraat en de Dirk Hoogenraadstraat.
Van belang vanwege hun architectuurhistorische en stedebouwkundige waarde zijn het R.K. kerkgebouw aan de Berkenbosch Blokstraat met de daaromheen gegroepeerde woonhuizen uit de jaren 1917-1925 van de architecten C.M. van Moorsel en A.J. Kropholler.
Het Circustheater, de na een verbouwing in de jaren zestig verarmde opvolger van het gebouw van W.B. van Liefland, markeert eveneens de oostzijde van het Renbaankwartier. De relatie met het Gevers Deynootplein is ernstig verstoord door de eerder genoemde parkeergarage.

De rand van Scheveningen;
grens: het Belgisch Park, het Westbroekpark en het Van Stolkpark.

De grensgebieden van het althans volgens de officiële wijkindeling benoemde Scheveningen geven een ruimere opzet en luxueuzer beeld te zien.
Aan de Nieuwe Parklaan en de Badhuisweg bestaat de bebouwing uit grote huizen van twee of drie onder één kap. De meeste dateren uit het begin van deze eeuw en behoren tot de overgangsarchitectuur.
De westzijde van de Nieuwe Parklaan en de omgeving van de Nieuwe Duinweg tonen het beeld van grote huizen, vrijstaand of gegroepeerd in kleine reeksen. Hier overheerst de stijl van de Nieuwe Haagse School uit de jaren twintig en dertig. De huizen van Co Brandes aan de Kapelweg en het schoolgebouw aan de Nieuwe Duinweg (gemeentearchitect D.C. van der Zwart, 1924-1927) zijn het vermelden waard. Dat geldt ook voor de aan de stijl van De Bazel en Berlage verwante Nieuwe Badkapel met zijn twee torens (arch. W. Ch. Kuijper, 1916).
Tussen de Vijzelstraat en het Van Stolkpark is de bebouwing gemengder van aard. Het deel tot de Cornelis Jolstraat behoort nog tot het kleinschalige Scheveningen van het laatste kwart van de 19de eeuw. De omgeving van het Willem Beukelszn. Plein heeft een karakteristiek dorpsbeeld.
Aan de Rusthoekstraat en de Cornelis Jolstraat dateren de huizen van het eerste decennium van deze eeuw; ze zijn ruimer van opzet, veelal met voortuinen en gebouwd in de overgangsstijl. De Kanaalweg bestaat uit grote panden in eclectische stijl en overgangsstijl uit de periode 1880-1910.
Aan de Scheveningseweg is de H. Antonius Abtkerk (arch. J.Th.J. Cuypers en P. Cuypers, 1925-1927) van belang te midden van neutrale appartementenbouw en een



Waarderingskaart

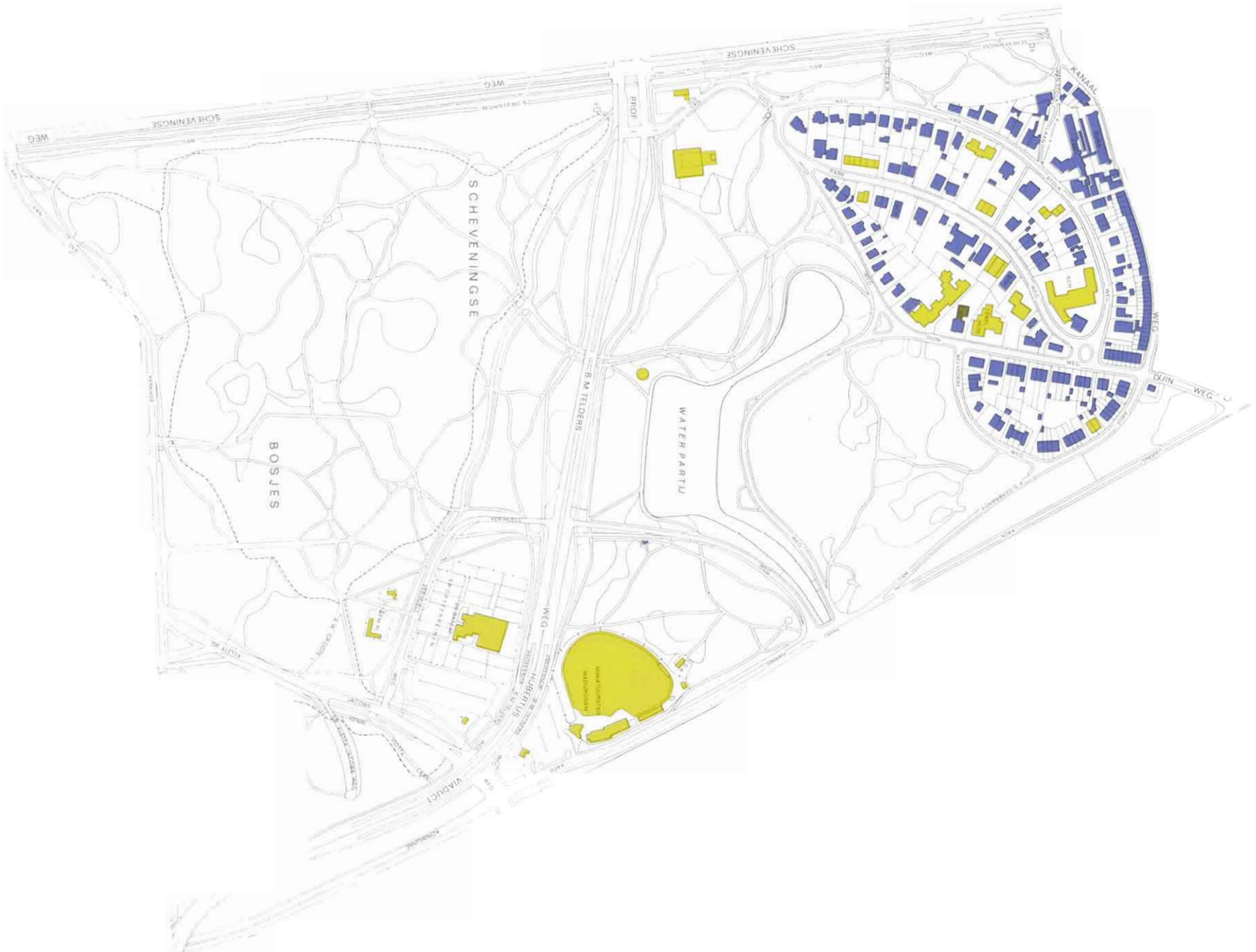
verzorgingstehuis uit recente tijd. Drie huizen in eclectische stijl links van de kerk zijn karakteristiek voor de ontwikkeling van dit deel van de Scheveningseweg in de jaren zeventig en tachtig van de vorige eeuw.

Bijzondere kwaliteiten.

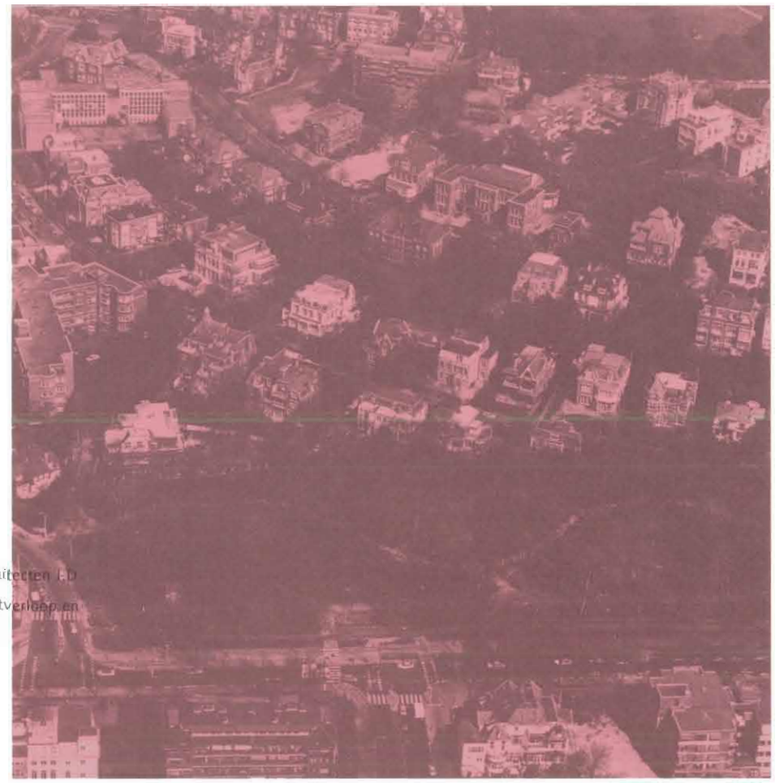
- *de kust met het strand;*
- *de ruimtelijke werking van de kades met het water van de havens;*
- *de (architectuur)historische waarde van de Keizerstraat met zijn zichtas op de Oude Kerk;*
- *het bijna dorpse woonkarakter van Scheveningen dat ondanks de badplaats en de flatbouw van de Vijzelstraat e.o. aanwezig is;*
- *de stedebouwkundige structuur van de Ankerstraat e.o. en de uit sociaal-historisch oogpunt waardevolle bebouwing;*
- *de architectuur van het Paviljoen Von Wied (afb. 64a);*
- *het Renbaankwartier als goed geconserveerde woonwijk uit ca. 1900 met een harmonisch architectuurbeeld;*
- *de goed geconserveerde woonbuurt uit ca. 1900 tussen Kanaalweg en Vijzelstraat;*
- *de architectuurhistorische waarde van de Rusthoekstraat, Kanaalweg en Cornelis Jolstraat;*
- *de zichtas vanaf de Haringkade naar de Badhuiskade en Seinpostduin;*
- *de zichtas vanaf de Badhuisweg naar het Kurhaus;*
- *de historische, landschappelijke c.q. structurerende waarde van de Scheveningseweg, de Nieuwe Parklaan en de Nieuwe Duinweg e.o. (Westbroekpark);*

Haven, vissersdorp, badplaats en woonwijk zijn de zeer verschillende karakteristieken van Scheveningen die nooit met elkaar verenigbaar zijn. Voorkomen moet worden dat de bijzondere woonbuurten onder de voet gelopen worden door de grootschalige entiteiten die de continuïteit van het weefsel verbreken. Die typerende kleinschaligheid in sommige (woon)buurten bepaalt mede het karakter maar is door anders gerichte ontwikkelingen zeer kwetsbaar. De afwisselende dichtbebouwde delen en de grote open gebieden met bijzondere zichtlijnen zijn eveneens onderdeel van de karakeristiek die gehandhaafd moet blijven.
Ter verhoging van de ruimtelijke kwaliteit is het ook wenselijk dat de openbare straat en ruimten een evenwichtige inrichting zonder obstakels krijgen door een heldere aanpak. Zo kan een verbindende factor ontstaan tussen de verschillende wijkdelen. Een evenwichtiger stadsbeeld aan de kust met een grote aantrekkelijkheid kan worden bereikt door de bestaande verbindende elementen in het weefsel goed te uit te buiten.

64a. Het uit 1826-1827 daterende Paviljoen von Wied is een belangrijk voorbeeld van de neo-classicistische architectuur.


SCHEVENINGSE
WEG
SCHEVENINGSE
WEG
PROF
KANAAL
WEG
DUIN
WEG
SCHEVENINGSE
B.M. TELDERS
WATER PARTIJ
BOSJES
WEG
HUBERTUS
VIADUCT

Het aan drie zijden door de Scheveningse Bosjes omgeven Van Stolkpark wordt aan de noordzijde begrensd door de Kanaalweg, aan de westzijde door de Van Stolkweg, aan de zuidzijde door de Hogeweg en aan de oostzijde door de Belvedèreweg en de Professor P.S. Gerbrandyweg.
De Scheveningse Bosjes liggen ingesloten tussen de Scheveningseweg, de Archipelbuurt, de Haringkade en het Van Stolkpark.



65. Met de aanleg van het Van Stolkpark, naar ontwerp van de tuinarchitecten J.D. en L.P. Zocher werd in 1875 begonnen. Kenmerkend is het bochtig straatverloop en de situering van villa's in ruime tuinen met bomen. Luchtopname 1982.

Ontwikkelingsgeschiedenis. Het Van Stolkpark is een van de eerste villaparken in ons land. Zijn naam ontleent het aan mr. Thomas van Stolk, lid van een bekend Rotterdams koopmansgeslacht. Vanaf 1860 woonde hij in Den Haag, waar hij als advocaat werkzaam was. De Scheveningseweg, waarlangs in 1864 een paardetramverbinding tussen Den Haag en de badplaats was aangelegd, oefende in die tijd een grote aantrekkingskracht uit op welgestelde Rotterdammers die er in de zomermaanden huizen huurden of zich er permanent vestigden. Deze weg, aangelegd in 1665 naar ontwerp van Constantijn Huygens, liep aanvankelijk door het duinlandschap, dat bekend stond onder de naam "'s Graven Wildernisse".
De Scheveningse Bosjes zijn ontstaan uit aanplantingen, die op het einde van de 18de eeuw werden uitgevoerd door een Rotterdammer, bekend als de "Bataafsche Boer". De uitspanning "De Bataaf" ontleende haar naam aan deze eerste exploitant van het duingebied. Uit de in 1828 gebouwde uitspanning Buitenlust ontstond later het "Hôtel de la Promenade". De Waterpartij in de Scheveningse Bosjes dankt haar ontstaan aan zandafgravingen ten behoeve van de stadsuitbreidingen, die op initiatief van wethouder jhr. H.C.A. Ver Huell in 1868 tot een grote vijver werden getransformeerd. De in neo-Empirestijl uitgevoerde marmeren bank, die oorspronkelijk met enige villa's ten zuiden van de Waterpartij was gelegen, herinnert aan deze bestuurder.
Van Stolk kocht in 1872 en 1873 percelen duingrond ten oosten van de Scheveningseweg met de bedoeling hier een villapark te stichten. Het ontwerp hiervoor werd geleverd door de tuinarchitecten J.D. en L.P. Zocher te Haarlem. Rond 1875 verrezen langs de Van Stolkweg de eerste villa's, in de jaren tachtig gevolgd door herenhuizen aan de Parkweg, Hogeweg en Duinweg. Met de aanleg van de Belvedèreweg in 1900 werd het villapark afgerond.
Het ontwerp van de beide Zochers is grotendeels gevolgd; een ovaal plein met muziektent, dat geprojecteerd was waar de Hogeweg en de Parkweg samen komen, werd echter niet gerealiseerd. Kenmerkend voor het villapark zijn de in een weidse bocht aangelegde Van Stolkweg en Parkweg en de qua beloop half-cirkelvormige Belvedèreweg-Professor P.S. Gerbrandyweg. De villa's zijn gesitueerd in ruime tuinen met bomen, terwijl ook langs de wegen boombeplanting is toegepast (afb. 65).
Reeds kort na de aanleg van het Van Stolkpark vestigden zich hier echter ook hotels, zoals "Alla Bella Vista" aan de Van Stolkweg 16 en het "Parkhotel", Parkweg 13, die later een andere bestemming kregen. De Kanaalweg vertoont volgens het plan aaneengesloten bebouwing waarin ook winkels voorkomen.
De ontwikkeling van het Van Stolkpark wordt vanaf 1900 gekenmerkt door een geleidelijk verdichtingsproces, dat zowel nieuwbouw als vervangende nieuwbouw van een grotere omvang en aanbouw betrof.
De grootste verdichting in één keer vond -overigens met respect voor de schaal en kwaliteit van de villawijk- plaats aan de Duinweg en het deel van de Kanaalweg dat in 1962 de naam Professor P.S. Gerbrandyweg kreeg. Hier kwamen in de jaren dertig korte reeksen herenhuizen onder een kap in de stijl van de Nieuwe Haagse School. De na-oorlogse bouw van appartementen werd in 1928 voorafgegaan door het grootschalige flatgebouw van de architect W. Verschoor aan de Kanaalweg/Van Stolkweg.

Structurele en/of functionele veranderingen. Veel van de villa's en grote herenhuizen hebben hun woonfunctie verloren en doen thans dienst als kantoren of scholen. Ook het hiervoor genoemde appartementengebouw aan de Kanaalweg/Van Stolkweg is omgebouwd tot kantoor. Behalve verscheidene vestigingen van internationale scholen in villa's vindt men in het Van Stolkpark sinds 1930 het Eerste Vrijzinnig Christelijk Lyceum aan de Parkweg/Van Stolkweg. Deze school begon in de villa Parkweg 35 en kreeg in de jaren zeventig een groot gebouw dat zich in geen enkel opzicht voegt naar zijn omgeving. De nieuwe functies in de wijk hadden tot gevolg dat enkele tuinen ten dele werden verhard ten behoeve van parkeren. Andere ingrijpende veranderingen waren de bouw van verpleeghuizen en de vestiging van een sociaal-paedagogisch centrum tegen de villa 'Sandhaghe' aan de Hogeweg 18. Aan de Van Stolkweg, Parkweg, Duinweg en Professor P.S. Gerbrandyweg kwamen kleine flatgebouwen, waarvan de meeste in de plaats van villa's.
Met de aanleg van een doorgaande verkeersweg ter plekke van de Duitse tankgracht uit de Tweede Wereldoorlog (Prof. B.M. Teldersweg, in 1969 aangesloten op het Hubertusviaduct) werden de Scheveningse Bosjes in tweeën gedeeld. Ook werd de vorm van de Waterpartij veranderd. De oude uitspanning "De Bataaf" groeide uit tot een sportcomplex met tennisbanen. Aan de Haringkade werd een deel van het natuurgebied bestemd voor de aanleg van Madurodam. Er zijn plannen in ontwikkeling voor een aanzienlijke vergroting van deze toeristische attractie waardoor het bos ten oosten van de Ver Huellweg vrijwel geheel zou verdwijnen.
Aan de kant van de Scheveningseweg verrees het Promenade hotel (arch. P. Zanstra, 1969) nagenoeg op de plek van zijn kleinere 19de-eeuwse voorganger.

Bebouwingsbeeld. Waren de villa's in de jaren zeventig van de 19de eeuw nog vrij bescheiden van omvang, vanaf het midden van de jaren tachtig verrezen ook zeer monumentale landhuizen, zoals de 'Villa Olanda' (afb. 66, Van Stolkweg 23, arch. A. van Ameijden van Duijm, 1886), 'Sandhaghe' (Hogeweg 18, arch. L.J. Falkenburg, 1907) en 'Hejmonia' (Parkweg 9a, arch. A. Broese van Groenou, 1907).
Aanvankelijk vertonen de huizen het eclecticisme in zijn late vorm, al snel gevolgd door de neorenaissance en de chaletstijl. Deze 19de-eeuwse stijlen zijn vrijwel onafgebroken waarneembaar aan de Van Stolkweg en Hogeweg. De zuidelijke wand van de Kanaalweg, eveneens daterend uit het laatste kwart van de 19de eeuw, vertoont in afwijking van het villaparkje aaneengesloten bebouwing.
De huizen uit de periode 1900-1940 behoren hoofdzakelijk tot de overgangsarchitectuur en de Nieuwe Haagse School. De Villa 'Sandhaghe', gebouwd in de stijl van de Um 1800-beweging, vormt een fraaie uitzondering.
In de recente tijd tracht men -overigens met wisselend succes- bij vervanging van oude panden aansluiting te zoeken bij het bestaande bebouwingsbeeld. Ondanks de latere invullingen en vervangingen heeft het Van Stolkpark toch zijn specifieke karakter als villapark uit de periode 1875-1940 bewaard.

66. De monumentale Villa Olanda aan de Van Stolkweg 23 werd in 1886 ontworpen door A. van Ameijden van Duijm voor Edmund van Hoboken, heer van Rekem, Pendrecht en Baarland

67. De Scheveningse Bosjes en de hierin gelegen waterpartij bezitten een bijzondere landschappelijke waarde. Foto 1950

Waarderingskaart

Bijzondere kwaliteiten.

- *de hoofdopzet van kromme en hellende wegen met vrijstaande villa's of gebouwen in een parkachtige structuur;*
- *het grote aantal panden met een hoge architectuurhistorische waarde;*
- *de landschappelijke waarde van het Van Stolkpark in relatie met de Scheveningse Bosjes waarin als hoogtepunt de waterpartij e.o. (afb. 67);*
- *de stedebouwkundig-historische, en landschappelijke waarde van de Scheveningseweg en het Kanaal.*

Het karakter van riante villawijk is reeds aangetast door de nieuwbouw van enige panden die in het geheel niet aansluiten bij de bestaande 19e eeuwse panden, soms in massa maar vooral in architectuur. Behoud van het bebouwingsbeeld, de huidige structuur, schaal, en het groen is het belangrijkste uitgangspunt voor deze wijk die met zijn hellende kromme straten een bijzonder belevingswaarde heeft. Er is een ruime mate van respect gewenst voor dit hoogwaardig stadsbeeld.

Het Van Stolkpark en de Scheveningse Bosjes worden in het Monumenten Inventarisatie Project aangeduid als "gebied met bijzondere waarden" en als potentieel te beschermen stadsgezicht.

BELGISCH PARK

BADHUIS
WEG
STEVIN
STRAAT
HARSTENHOEK
GEVERS
ZWOLSE
DEYNOOT
STRANDWEG (PROMENADE)
OOSTDUIN
POMPSTATIONS
VAN
ALKEMADELAAN

68. Op deze luchtopname uit 1978 is de structuur van het oudste deel van het Belgisch Park, een centraal plein en daarop aansluitend straten met een bochtig beloop, goed herkenbaar.

De wijk ligt in het noordwestelijk deel van Den Haag en wordt begrensd door de Strandweg, het Gevers Deynootplein, de Badhuisweg, de Brusselselaan, de Doorniksestraat, de Pompstationsweg, de Van Alkemadelaan, de Zwolsestraat, de Oostduinen en een deel van het Zwarte Pad.

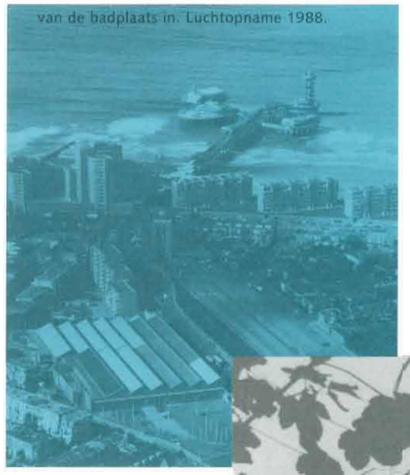
Ontwikkelingsgeschiedenis. Het Belgisch Park, aanvankelijk "Nederlandsch-Belgisch Park" genaamd, werd ontworpen in opdracht van E. Cambier, directeur van de Societé Anonyme des Tramways de La Haye. De tuinarchitect T. Coppieters maakte het ontwerp. De exploitatie van het villapark was in handen van de "Hollandsch-Belgische Bouwgrond Maatschappij" die in 1883 een begin maakte met aanleg en bebouwing.
Het oudste gedeelte wordt gevormd door het Belgische Plein met de daarop aansluitende straten die een bochtig beloop hebben en door bomen worden omzoomd (afb. 68): Antwerpsestraat, Luiksestraat en delen van de Gentsestraat en Leuvensestraat. Het plein bezit een ruim plantsoen met boombeplanting; de genoemde straten worden behalve door de bomen gekenmerkt door voortuinen die het villaparkachtige karakter versterken.
In het eerste decennium van de twintigste eeuw vonden uitbreidingen plaats aan de noordwestzijde volgens een stratenpatroon met vanaf het Harstenhoekplein diagonaalsgewijs lopende straten (Harstenhoekweg, Gentsestraat, Amsterdamsestraat), doorsneden door parallel lopende straten in de richting oost-west. De uitvoering van dit deel van het Belgisch Park geschiedde grotendeels volgens het Uitbreidingsplan van I.A. Lindo uit 1903.
In de volgende decennia kreeg de wijk zijn afronding in de richting van de Pompstationsweg en de Nieuwe Scheveningse Bosjes, terwijl tevens langs de Zwolsestraat en in het gebied ten noorden daarvan tot aan de Gevers Deynootweg bebouwing tot stand kwam. De reeds in 1835 aangelegde Badhuisweg, zo genoemd naar het oorspronkelijke neoclassicistische Badhuis ter plaatse van het huidige Kurhaus, begrenst de wijk aan de zuidwestzijde en vormt een fraaie zichtas op het Kurhaus. Twee grote complexen bepalen voorts het beeld van dit stadsdeel: het Huis van Bewaring annex Strafgevangenis uit ca. 1886-1911 aan de zuidoostzijde en de HTM remise tussen het Harstenhoekplein en de Zwolsestraat, gebouwd in 1906 en in recente tijd gemoderniseerd.
Concentraties van winkels komen voor aan de Gentsestraat tussen de Stevinstraat en het Harstenhoekplein, aan het Harstenhoekplein en aan de Stevinstraat tussen de Badhuisweg en de Namensestraat.
Scholencomplexen bevinden zich aan de Haagsestraat op de hoek van de Arnhemse- en Deventersestraat en tussen de Duinkerkse-, Kortrijkse- en Gentsestraat. Aansluitend op dit laatst genoemde naoorlogse complex staat de Ichthuskerk uit de jaren vijftig.
De Doorniksestraat verbindt in een rechte lijn de Gentsestraat en de Pompstationsweg. Tegenover de Nieuwe Scheveningse Bosjes bevinden zich hier de complexen van een sanatorium en de Eerste Nederlandse Buitenschool die voor de Tweede Wereldoorlog tot stand kwamen.
De Pompstationsweg, die het Belgisch Park aan de zuidoostzijde begrenst, ontleent zijn naam aan de in de duinen gebouwde Watertoren uit 1875.

Structurele en/of functionele veranderingen. Sinds de Tweede Wereldoorlog vonden ingrijpende wijzigingen plaats in het noordwestelijke gedeelte van de wijk. De in 1908 aangelegde Hofpleinspoorlijn, die Scheveningen verbond met het Haagse station Hollands Spoor en Rotterdam, werd in de jaren vijftig opgeheven, waardoor het tracé van deze spoorlijn langs de Zwolsestraat en het emplacement met stationsgebouw naast het Oostduinpark kwamen te vervallen. Het laatste ging daarna dienen als parkeerterrein met aan het eind, op de

hoek van de Gevers Deynootweg het Europahotel. In het begin van de jaren negentig zal op het parkeerterrein een zeer groot complex woningen met parkeergarage (arch. Neave Brown) worden gebouwd.
Het gebied ten noordwesten van het Harstenhoekplein en tussen de Gevers Deynootweg en het strand veranderde door afbraak en grootschalige nieuwbouw in de jaren zeventig en tachtig ingrijpend van karakter. Het Palacehotel maakte plaats voor de Palacepromenade, bekroond door torenflats en aan het eind van de Gevers Deynootweg verrees het Carlton Beach Hotel.
Tussen deze beide locaties was reeds in de jaren vijftig een reeks schuin op de kustlijn geprojecteerde flats gebouwd (afb. 69).
De oude pier, het "Wandelhoofd Wilhelmina" uit 1890 die in 1943 werd verwoest, kreeg in 1959 een opvolger naar ontwerp van architect H.A. Maaskant, echter niet meer in de as van het Kurhaus maar iets noordelijker.
Ook aan de Badhuisweg vonden structurele veranderingen in de bebouwing plaats. Tussen de Leuvensestraat en de Stevinstraat verrees het flatgebouw "Residence Belgisch Park" en op de hoek van de Brusselselaan het complex van de Hogere Hotelvakschool.

Bebouwingsbeeld. Het meest karakteristieke deel van de wijk wordt gevormd door het Belgische Plein met de daarvan uitwaaierende straten. De bebouwing bestaat uit vrijstaande of dubbele villa's en in aaneengesloten rijen gebouwde étagewoningen. Het oudste deel vormen het Belgische Plein, de Antwerpsestraat (afb. 70), Luiksestraat en delen van de Gentse- en Leuvensestraat.
Hier komen zowel de laat-19de-eeuwse badplaatsarchitectuur met houten veranda's, als villa's met motieven uit de chaletarchitectuur en reeksen huizen in overgangsarchitectuur met kleurige gevels en Art Nouveau-elementen voor. De aaneengebouwde huizenreeksen bestaan ten dele uit twee bouwlagen met kap en ten dele uit drie bouwlagen met plat dak. Ook souterrains komen voor.
Uit de periode rond de eeuwwisseling en later dateert de bebouwing van vrijstaande of dubbele villa's langs de Badhuisweg, die in haar oorspronkelijke vorm zowel eclecticisme, neorenaissance, overgangsstijl als architectuur uit de jaren dertig van de 20ste eeuw vertoont.
Het gebied ten noordwesten van de Stevinstraat werd grotendeels in het eind van het eerste en in het tweede decennium van deze eeuw bebouwd met aaneengesloten rijen portiekwoningen van twee of drie bouwlagen, hier en daar met souterrain, en voorzien van platte daken. De sobere baksteenarchitectuur vertoont de overgangsstijl met op sommige plaatsen Jugendstildetails. Ook erkers komen voor. Ten oosten van de Hasseltsestraat, aan beide zijden van de Stevinstraat, dateert de bebouwing uit de periode na 1920. Het bebouwingsbeeld vertoont voornamelijk aaneengesloten huizenreeksen van twee bouwlagen met kap of drie lagen met plat dak in baksteenarchitectuur.
Aan de bochtige, langs de Nieuwe Scheveningse Bosjes lopende, Brusselselaan met de aansluitende gedeelten van de zijstraten en aan de Brugsestraat, evenals aan de noordwest zijde van de Doorniksestraat drukt de verzorgde baksteenarchitectuur van de Nieuwe Haagse School een stempel op de bebouwing. Men treft hier onder andere villa's in groepen van twee of meer aan uit de jaren twintig en dertig met hoge pannendaken.
Het wijkje terzijde van de Gevers Deynootweg tussen de Zwolsestraat en de rond 1980 aangelegde tramkeerlus, dat de Groningse-, Alkmaarse- en Enkhuizensestraat omvat, bestaat uit bebouwing van twee bouwlagen uit omstreeks 1920. Opmerkelijk is uit typologisch oogpunt de Manege Van der Velden aan de Alkmaarsestraat met een samenstel van hoge tent- en zadeldaken.

69. Strand ter hoogte van de uit 1959 daterende pier. De reeks schuin op de kustlijn geprojecteerde flats uit de jaren vijftig rechts van de pier luidde de schaalvergroting van de badplaats in. Luchtopname 1988.



70. De drie dubbele woonhuizen Antwerpsestraat 6-16 in asymmetrisch ontwerp van de architect J.H. Beelsma behorend tot de oudste bebouwing in het Belgisch Park. Het op een lanterfantoppig gedegen complex dateert van 1886-1887.

Waarderingskaart

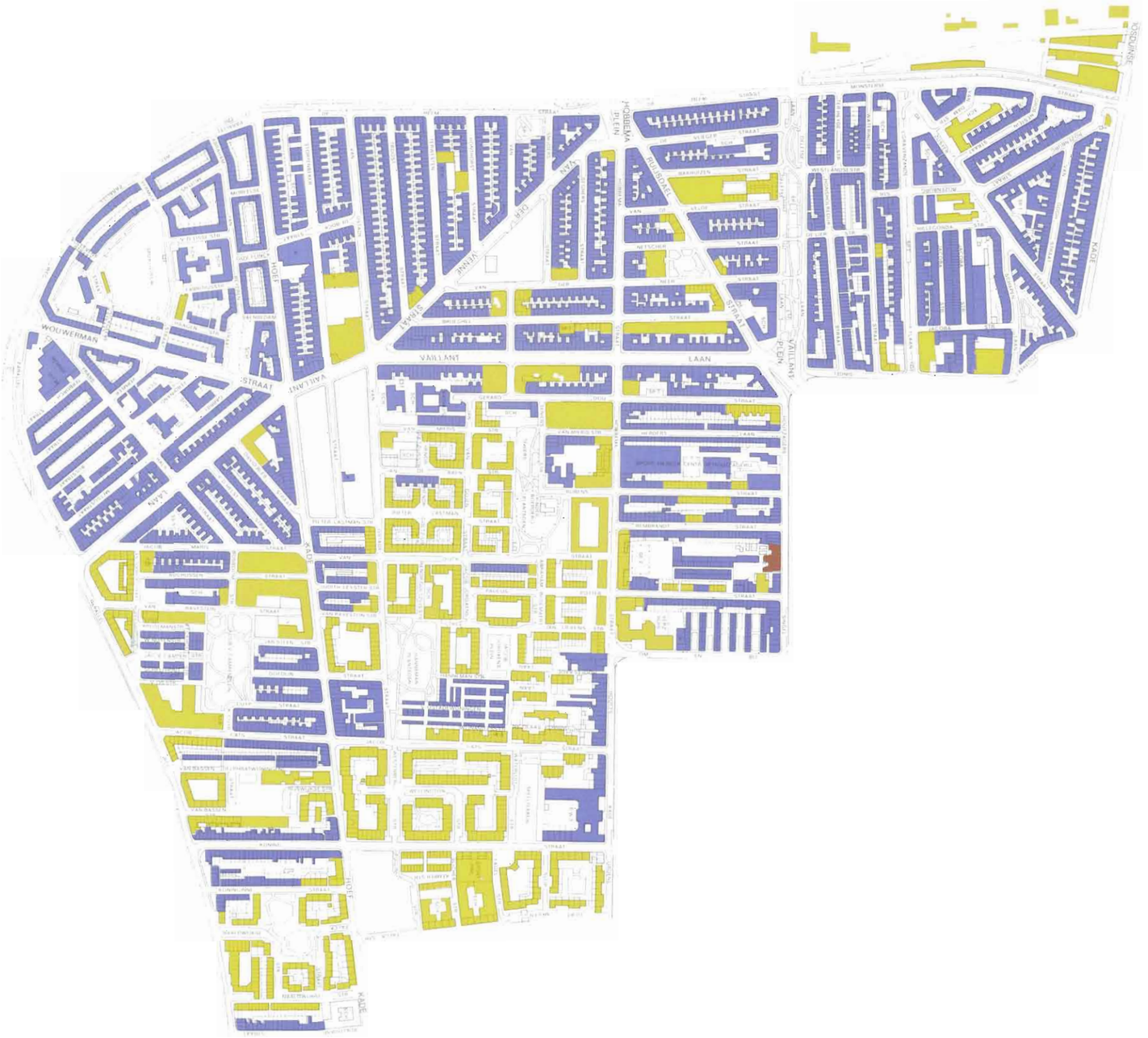
Bijzondere kwaliteiten.

- *de Badhuisweg als zichtas op het Kurhaus met de grotendeels bewaard gebleven bebouwing uit de periode 1900-1940;*
- *de stedebouwkundige structuur, de architectuur en het groen van het Belgische Plein en de van daaruit straalsgewijs kromlijnige straten, met in het bijzonder ook:*
- *de Luiksestraat die ten zuiden van het plein de Antwerpse en de Gentsestraat verbindt;*
- *de Brugsestraat met aangrenzende straten in een slingerend beloop met architectuur, overwegend in de stijl van de Nieuwe Haagse School;*
- *de ligging van de wijk, grenzend aan de Nieuwe Scheveningse Bosjes;*
- *de Pompstationsweg met middenberm en beplanting, doorlopend tot ver in het duingebied;*
- *de Zwolsestraat als duidelijke structurele begrenzing tussen het Belgisch Park en het duingebied van de Oostduinen met zijn grote landschappelijke waarde.*

Dit deel van Scheveningen kent duidelijk de overgang van badplaats (-ontwikkeling) naar hoogwaardige woonwijk. Juist het overgangsgebied staat onder grote druk en moet alle schakelfunkties opvangen. Het behoud van schaal en structuur in het woongedeelte van de wijk met zijn radiale stratenpatroon en de beeldbepalende bebouwing is essentiëel. Homogeniteit in de nieuwbouw en harmonieuze aankleding van de openbare ruimte is derhalve ook een uitgangspunt.

Het Belgisch Park ten zuiden van de Stevinstraat is in het Monumenten Inventarisatie Project aangeduid als "gebied met bijzondere waarden".

SCHILDERSWIJK


VAILLANT
LAAN
WOUWERMAN
KADE
HOFF
VENNE
STRAAT
HOBBEMA PLEIN
RUIJSDAEL
VAILLANT PLEIN
MONSTERSE
WESTLANDSE STR
WELGOSDA STR
KADE

71. Luchtopname Vaillantlaan e.o. 1979. De laat 19e eeuwse uitleg van de Schilderswijk bestaat uit lange rechte straten met een hoge bebouwingsdichtheid. Een aantal brede ontsluitingswegen, waaronder de Vaillantlaan, lopen diagonaal door dit rechte verkavelingspatroon.

De Schilderswijk, gelegen ten zuid-oosten van het centrum, wordt begrensd door de Parallelweg, De Heemstraat, Monstersestraat, Loosduinsekade, Zoutkeetsingel, Houtzagerssingel, Om en Bij, Hooftskade, Gortmolen, Oranjeplein, Falckstraat, Hoefkade en Poeldijksestraat.

Ontwikkelingsgeschiedenis. De Schilderswijk ontstond in het laatste kwart van de 19de eeuw ter plaatse van de "Zusterpolder", een oorspronkelijk moerassig gebied, dat in de 15de eeuw was drooggemalen. De stadsuitbreiding in dit gedeelte van Den Haag kwam op gang na de opening van het station Hollands Spoor in 1843 en de goedkeuring door de gemeenteraad van het "Plan voor den aanleg van het zuidoostelijk gedeelte der stad tegenover den Zuidwal" in 1862. Aanvankelijk kwam de bebouwing aan het Oranjeplein (Stationsbuurt) met huizen voor de gegoede burgerij tot stand en vanaf omstreeks 1876 ontstond de uitgestrekte wijk in de Zusterpolder, die bekend zou worden als "Schilderswijk" en zich zou ontwikkelen tot een van de grootste arbeiderswijken in ons land. De huizen werden gebouwd door verscheidene bouwmaatschappijen terwijl de gemeente zorg droeg voor de aanleg van de straten. De bebouwing bestond uit reeksen beneden- en bovenwoningen. Het behalen van winst had een hogere prioriteit dan het wooncomfort voor de arbeiders, die voornamelijk werkten in de industrieën nabij het Hollands Spoor. Hierop vormden de Diaconiewoningen aan het Om en Bij, de Van Ostadewoningen, het complex van "'t Fort" en de Delpratwoningen een uitzondering. De straten waren over het algemeen smal en van groenaanleg was nauwelijks sprake.
Het stratenpatroon loopt in hoofdzaak in de richting noord-zuid en volgt daarmee de verkaveling van de vroegere weilanden met hun stramien van sloten. Een aantal bredere straten is aangelegd volgens een diagonaalpatroon: de Van der Vennestraat, de Vaillantlaan (afb. 71) en de Ruysdaelstraat. Boombeplanting komt voor op de middenberm van de 's-Gravenzandelaan, de pleinachtige Delftselaan en langs de De Heemstraat/Monstersestraat. Tegen het einde van de 19de eeuw liep de bouwactiviteit in de Schilderswijk als gevolg van een economische recessie, die in West-Europa woedde, sterk terug.
Van rond 1920 zijn de woningcomplexen aan weerszijden van de Wouwermanstraat. Zij geven duidelijk de veranderde opvattingen in de volkshuisvesting weer die na de Eerste Wereldoorlog algemeen opgang deden.
Wat het openbaar vervoer betreft, sinds 1886 verbond een stoomtramlijn het station Hollands Spoor met Scheveningen. De route liep langs de Parallelweg-De Heemstraat-Monstersestraat. In 1928 werd deze tramlijn geëlectrificeerd ten behoeve van de HTM, de eerste sneltram op eigen baan in ons land.

Structurele en/of functionele veranderingen. De eenzijdige bevolkingssamenstelling van laag betaalde of op uitkeringen aangewezen mensen leidde er toe, dat reeds lang voor de Tweede Wereldoorlog de verpaupering van de Schilderswijk inzette. Wie zich een beter huis elders in de stad kon veroorloven, verliet de wijk. In de jaren dertig ontstond zelfs leegstand. Door de woningnood na de oorlog werd de Schilderswijk weer dicht bevolkt. Het achterwege laten van onderhoud deed de toestand van de bebouwing echter zo verslechteren, dat grootscheepse sanering en nieuwbouw onvermijdelijk werden.
Het woningbestand werd voor een klein deel gerenoveerd en voor de rest door nieuwbouwcomplexen vervangen, vooral sinds 1977.
Omvangrijke projekten kwamen tot stand aan de Parallelweg, de Koningstraat en de Hoefkade, de Rembrandtstraat en de Van Ravesteinstraat. In grote delen van de wijk, met name ten noord-oosten van de Vaillantlaan heeft de oorspronkelijke opzet van lange rechte straten plaats gemaakt voor een nieuwe stedebouwkundige invulling met verspringende bouwblokken en open groenstructuren.

Opmerkelijke voorbeelden van nieuwe sociale woningbouw werden naar ontwerp van Alvaro Siza gerealiseerd aan de Parallelweg, hoek Vaillantlaan ("Punt-Komma", 1987-1988) en in het nieuw aangelegde Van der Vennepark (afb. 72). Voor dit buurtpark met woning en wijkcentrum werd een bouwblok gesloopt (1988).
In de jaren negentig zal een plan van de architect Jo Coenen voor de Vaillantlaan worden gerealiseerd, waarbij het wegprofiel wordt verbreed.
De omvangrijke complexen van de broodfabriek De Volharding aan de Delftselaan uit 1903 en de bakkeij van de fa. Hus aan de Jacob Catsstraat maakten in de jaren zeventig plaats voor woningbouw. De grote houtzagerij van de fa. Dekker aan de Houtzagerssingel kreeg een recreatie functie waarbij de oude bebouwing voor een deel gehandhaafd bleef.
Bedrijfsruimte, gecombineerd met woningbouw, is in recente tijd gerealiseerd langs de Parallelweg tegenover de spoorbaan. Hiervoor moesten reeksen arbeiderswoningen en hofjesbebouwing wijken.
In het ontbreken van groenaanleg werd voorzien door de aanleg van wijkparkjes en plantsoenen, zoals het eerder genoemde Van der Vennepark, het buurtpark Jacob van Campenplein, het Teniersplantsoen en het Hannemanplantsoen bij de Van Ostadewoningen. Groenaanleg van oudere datum treft men aan in Schilderswijk-west tussen de Vermeerstraat, de Mijtensstraat en de Joris van der Haagenstraat.

Bebouwingsbeeld. Kenmerkend voor het 19de eeuwse-bebouwingsbeeld van de Schilderswijk is het gesloten bouwblok met aaneengesloten beneden- en bovenwoningen. Het merendeel van de panden kent een opbouw van drie bouwlagen met kap.
In 1892 werd de bouw van woningen die niet aan de straat lagen verboden en kwam er een eind aan de op binnenterreinen gesitueerde hofjesbouw. Deze bepaling werd door de speculanten omzeild door uitbouwen aan de achterzijde van woningen te realiseren. Op die manier kreeg bijna 40% van de woningen in de Schilderswijk dergelijke aanbouwsels. De portiekwoning, die in het begin van de 20ste eeuw in zwang kwam, was over het algemeen van betere kwaliteit. Dergelijke huizen zijn ook in de Schilderswijk veel gebouwd, o.a. aan de Delftselaan, de Terwestenstraat en Honthorststraat en in de driehoek Jacob Marisstraat-Hoefkade-Vaillantlaan. Opmerkelijk zijn de "galerijwoningen" 's-Gravenzandelaan 82-104, waar de parterre naar voren is uitgebouwd zodat een soort terrassen met gemetselde borstwering en scheidingsmuren ontstond.
Opvallende hofjescomplexen zijn de Delpratwoningen uit 1897-1898 aan de Hoefkade en de resterende woningen van "'t Fort" uit 1890 langs de Jacob van Campenstraat en omgeving. Hofjesachtige complexen uit 1882, maar met de huisjes aan de straat, treft men aan bij de zijstraatjes van de Jacobastraat. Bijzondere aandacht verdient ook het complex woningen dat bekend staat als de "Van Ostadewoningen" (arch. W.B. van Liefland, 1885-1891) en als het ware een stadje in de stad vormt.
In het gebied aan weerszijden van de Wouwermanstraat kwamen tussen 1918 en 1922 door woningbouwverenigingen gebouwde blokken woningen tot stand in een verzorgde baksteenarchitectuur met erkerpartijen en geknikte puntgevels.
Stilistisch kunnen de huizenrijen in de Schilderswijk voor het merendeel gerangschikt worden onder de eenvoudige neorenaissance architectuur (afb. 73). Hier en daar is met enige fantasie gewerkt, zoals bij de reeks huizen Rembrandtstraat 79-133 die opvallen door hun driehoekige topgevels met tussentrappen en afwisselend gebogen en driehoekige frontonbekroningen.
De Schilderswijk kent een waardevolle neogotische kerk, de parochiekerk van de H. Martha aan de Hoefkade, gebouwd in 1908-1909 naar ontwerp van arch. N. Molenaar en uitgebreid in 1924. In het meest westelijke deel van de Schilderswijk, waar de Parallelweg van de spoorlijn afbuigt, werd in 1906 het complex van de HTM-remise gerealiseerd naar ontwerp van A.A. Schadee (thans fungerend als Openbaar Vervoer

72. In grote delen van de wijk heeft de oorspronkelijke opzet van lange rechte straten plaats gemaakt voor een nieuwe stedebouwkundige invulling met verspringende bouwblokken en open groenstructuren. Een opmerkelijk voorbeeld is het in 1988 aangelegde Van der Vennepark met hierin een woning en wijkcentrum naar ontwerp van Alvaro Siza.

73. Aaneengesloten rijen beneden- en bovenwoningen van drie bouwlagen met kap in een sobere neo-renaissance architectuur, zoals langs de Loosduinseweg, zijn typerend voor de laat 19e eeuwse bebouwing van de Schilderswijk.

Waarderingskaart

Museum). Aan de Hooftskade en het Om en Bij kwamen in de loop van de 19de eeuw vier complexen van liefdadigheid en sociale zorg tot stand, waarbij de Hervormde Gemeente als opdrachtgeefster optrad: het Diaconie Oude Mannen- en Vrouwenhuis en de Diaconiewoningen aan het Om en Bij (arch. A. Roodenburg, 1840-1841 en 1882), het Hervormd Weeshuis aan de Hooftskade (arch. E. Saraber, 1867) en het Van Doeverenhuis aan het Om en Bij op de hoek van de Hobbemastraat. Hiervan bestaan thans nog de Diaconiewoningen en het Weeshuis, welk laatste tot voor kort een kantoorbestemming had.

Bijzondere kwaliteiten.

- *de sociaal-historische waarde van de Van Ostadewoningen, Delpratwoningen en 't Fort;*
- *de oorspronkelijke bebouwing langs de Hooftskade, het Om en Bij (afb. 74) en de Houtzagerssingel in relatie tot het water van de Singelgracht;*
- *het complex van de voormalige HTM-remise;*
- *de beeldbepalende laat-19de-eeuwse bebouwing aan de Herderslaan, Rembrandtstraat 79-133, en Loosduinseweg.*

De stadsvernieuwingswijk bij uitstek is voor een groot deel geherstructureerd. Gestreefd zal moeten worden om de genoemde bijzondere kwaliteiten te handhaven.

74. De vroegere diaconiewoningen aan het Om en Bij vormen tesamen met de singelgracht een waardevol stadsbeeld.

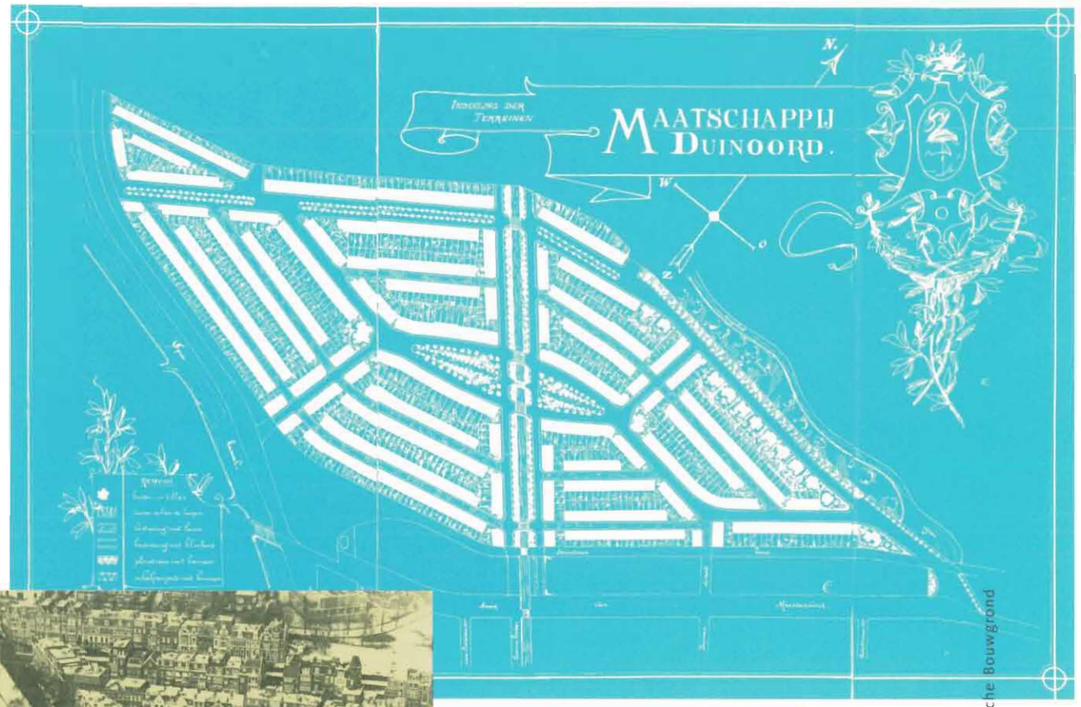
DUINOORD

Periodiseringskaart

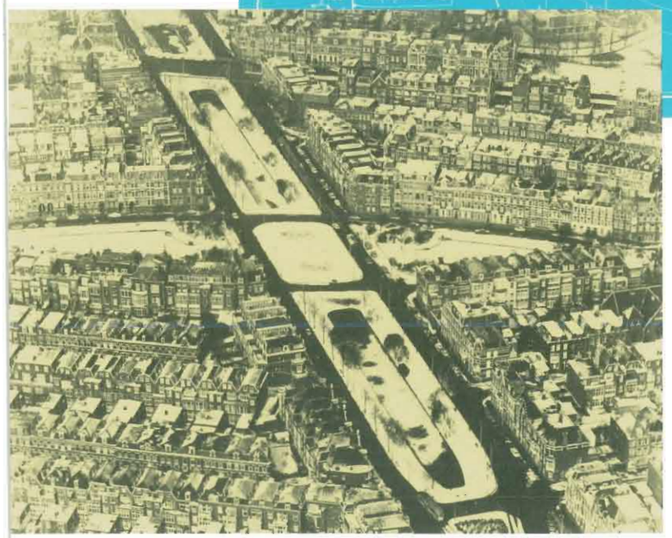
De wijk Duinoord wordt begrensd door de Groot Hertoginnelaan, Stadhouderslaan, Cornelis de Wittlaan, Conradkade, Houtrustweg, Beeklaan en Laan van Meerdervoort.

Vanuit de ontstaansgeschiedenis is de wijk in drie delen te splitsen:

1. Duinoord I omsloten door de Groot Hertoginnelaan, de Conradkade en Laan van Meerdervoort.
2. Duinoord II omsloten door de Groot Hertoginnelaan, de Conradkade, Cornelis de Wittlaan en Stadhouderslaan.
3. Het gebied omsloten door de Houtrustweg, Beeklaan, Laan van Meerdervoort en de Suezkade.



75. Ontwerp van Duinoord uit circa 1882 van de "N.V. Haagsche Bouwgrond Maatschappij Duinoord".



76. Het stedebouwkundige hoofdaccent van de wijk is het ovaalvormige Sweelinckplein, in het midden onderbroken door de as van de voormalige afzanderijvaart (Koningin Emmakade - Waldeck Pyrmontkade). Luchtopname 1971.

1. Duinoord I.

Ontwikkelingsgeschiedenis. In 1891 diende de Haagse bankier dr. D.P. Scheurleer bij de gemeente een plan in, dat in gewijzigde vorm in 1892 werd overgenomen door de "N.V. Haagsche Bouwgrond Maatschappij Duinoord" (afb. 75). Deze maatschappij had hiervoor ten zuidwesten van het Zeeheldenkwartier grote grondaankopen gedaan (de zogenaamde Dekkersduintjes). De op deze zandgronden nieuw te bouwen woonwijk was voornamelijk bestemd voor welgestelden en de middenklasse. Het oorspronkelijke plan werd door de directeur van de Dienst Gemeentewerken, ir. I.A. Lindo, onder meer in verkeerstechnisch opzicht gewijzigd, waardoor betere aansluitingsmogelijkheden met bestaande wijken en met geplande nieuwbouwwijken werden gerealiseerd. De aanleg kwam tussen 1892 en omstreeks 1902 tot stand.

Na het Willemspark was het de tweede grote Haagse stadsuitbreiding waarvoor het stratenplan in één keer werd ontworpen. Kenmerkend zijn het gebogen stratenpatroon, de enigszins trapeziumvormige begrenzing van de wijk en de hoofdas langs de voormalige Afzanderijvaart. Deze as wordt in het midden onderbroken door het stedebouwkundige hoofdaccent van de wijk, het ovaalvormige Sweelinckplein (afb. 76). De hoofdstructuur met breed aangelegde straten wordt gevormd door het Sweelinckplein, de Koningin Emmakade /Waldeck Pyrmontkade, de Groot Hertoginnelaan, Laan van Meerdervoort en de 1e en 2e Sweelinckstraat.

De zuidwestelijke begrenzing van de wijk werd bepaald door het Afvoerkanaal en het tracé van de stoomtram naar Scheveningen. Deze trambaan liep tussen het traject Reinkenstraat-Carnegielaan achter de huizen van de Obrechtstraat. De Obrechtstraat was dan ook aanvankelijk de grens van de wijk. Hoewel de bebouwing aan de Laan van Meerdervoort ter hoogte van de Obrechtstraat uit dezelfde periode dateert, behoort zij niet tot het ingediende bouwplan voor Duinoord. Later werd de trambaan voor de electrische stadstram verlegd naar de Laan van Meerdervoort. De ongebruikelijk diepe binnenterreinen tussen de Obrechtstraat en de Laan van Meerdervoort herinneren nog aan het oude tramtracé.

Duinoord was bijzonder in trek bij repatrianten en verlofgangers uit Nederlands-Indië, die door middel van advertentiecampagnes werden aangetrokken. De Maatschappij "Duinoord", die speculatiebouw als in het Zeeheldenkwartier wenste te voorkomen, schreef in 1892 een prijsvraag uit voor gevelontwerpen, waarop architecten en bouwondernemers konden inzenden. De beoordeling lag in handen van een jury, die bestond uit dr. P.J.H. Cuypers, prof. E. Gugel en de architect C. Muysken. De Cuypersleerling Nicolaas Molenaar won de eerste prijs voor architecten met zijn ontwerp "Sri Wedari", dat op de hoek Banstraat/Sweelinckplein is uitgevoerd. De tweede prijs was voor G. Brouwer jr. (Sweelinckplein 71). Bij de bouwondernemers gingen de eerste twee prijzen naar J.W. Bakker voor een dubbele villa (Groot Hertoginnelaan 26-28) en drie aaneengesloten herenhuizen (1e Sweelinckstraat 28-30).

Structurele en/of functionele veranderingen. Duinoord I is grotendeels gaaf bewaard. Een na een prijsvraag totstandgekomen vooroorlogse invulling met een geaccentueerde hoekoplossing is het zogenaamde Cornerhouse op de hoek Reinkenstraat/Conradkade uit 1930.
Het vlak na de oorlog gerealiseerde kantoorgebouw Laan van Meerdervoort 55/55a kan worden beschouwd als een goede architectonische en stedebouwkundige invulling op de hoek met de Groot Hertoginnelaan. Het kantoorgebouw aan de 1e Sweelinckstraat/Groot Hertoginnelaan en de Duitse Ambassade aan de Groot Hertoginnelaan/-Van Blankenburgstraat maken daarentegen een storende inbreuk op de stedebouwkundige structuur en schaal van de wijk. De verwijdering van de middenas met bomen in de Groot Hertoginnelaan betekende eveneens een verlies aan structuur en belevingswaarde.
De voormalige Afzanderijvaart, die iets ten noorden van de Groot Hertoginnelaan eindigt, liep oorspronkelijk in het midden van de Koningin Emmakade /Waldeck Pyrmontkade tot aan de omgrachting van het centrum. Ten zuiden van de Obrechtstraat is deze vaart echter in 1959 gedempt.
Veel monumentale herenhuizen zijn na de Tweede Wereldoorlog verbouwd tot kantoren. Deze functieverandering heeft met name plaatsgevonden aan het Sweelinckplein, de Groot Hertoginnelaan, Waldeck Pyrmontkade, Koningin Emmakade en de Laan van Meerdervoort.
Oorspronkelijk waren de winkels over de wijk verspreid. In de jaren twintig en dertig ontwikkelde de Reinkenstraat zich tot de belangrijkste winkelstraat ten koste van enkele winkels elders in de wijk.

Bebouwingsbeeld. Stilistisch vormt de bebouwing van dit deel van Duinoord een homogeen beeld, bepaald door de in de late 19de eeuw dominante neorenaissancestijl. De verscheidenheid in materiaalgebruik en ornamentering en de geslaagde stadssilhouetten maken deze wijk, mede door het radiale stratenpatroon, tot een van de meest karakteristieke 19de-eeuwse woonwijken in Nederland (afb. 77).
Opvallend voor die tijd is het feit dat de hoeken van de straten niet zijn dichtgebouwd, waardoor licht en lucht toegang tot de binnenterreinen hebben.
Het bebouwingsbeeld wordt bepaald door gesloten gevelwanden in de rooilijn van twee of drie hoge bouwlagen, merendeels met kapverdieping. Ook het souterrain komt vaak voor. De aanleg hiervan werd vergemakkelijkt doordat de wijk op een strandwal is gebouwd. Ontwerpen voor één huis en voor zogenaamde "blokhuizen", waar twee of meer woningen achter een symmetrische gevel werden gebouwd, wisselen elkaar af.
Vrijstaande villa's en dubbele herenhuizen bevinden zich in Duinoord alleen aan het begin van de Groot Hertoginnelaan tussen de 1e Sweelinckstraat en Waldeck Pyrmontkade en op de hoek van het Sweelinckplein en de Banstraat.
Kenmerkend is de grote nadruk op de verschijningsvorm van de voorgevels. De achtergevels vertonen een opvallend sober uiterlijk. De meest karakteristieke en uitbundige gevels zijn te vinden aan het Sweelinckplein, gedeelten van de Waldeck Pyrmontkade en Koningin Emmakade nabij dit plein, het gedeelte van de Groot Hertoginnelaan tussen de Banstraat en Waldeck Pyrmontkade, de 1e Sweelinckstraat en de Banstraat. De overige straten vertonen een eenvoudiger en uniformer gevelbeeld. De straataanleg is hier ook veelal minder monumentaal. Het beneden- en bovenhuis komt voor in de smallere straten als de Obrechtstraat.
In grote lijnen verliep de bouw van de wijk vanaf het noordoosten naar het zuidwesten. De gevels in de vroegst bebouwde straten vertonen doorgaans een rijkere detaillering; gaandeweg treedt een versobering op zoals een vergelijking tussen de 1e en 2e Sweelinckstraat illustreert.

77. 1e Sweelinckstraat - hoek Van Blankenburgstraat. Een gebogen stratenpatroon en rijke neo-renaissance panden zorgen voor een pittoresk straatbeeld.

Bijzondere kwaliteiten.

- *de stedebouwkundige aanleg waarvan de hoofdopzet bestaat uit lange evenwijdig lopende gebogen straten rond het centraal gelegen ovaalvormige Sweelinckplein;*
- *de voormalige Afzanderijvaart die als hoofdas het gebied doorsnijdt;*
- *het monumentale gekromde verloop van de Groot Hertoginnelaan;*
- *het goed bewaard gebleven laat-19de-eeuwse architectuurbeeld;*
- *de groenvoorziening van de Afzanderijvaart, alsmede de groenaanleg van het Sweelinckplein;*
- *het (met een open structuur) grenzen van de wijk aan de groenaanleg van Zorgvliet;*
- *het water met groenaanleg van het Afvoerkanaal;*
- *het groot aantal panden met architectuur-historische waarde.*

2. Duinoord II.

Ontwikkelingsgeschiedenis. Met de aanleg van dit deel werd rond de eeuwwisseling begonnen. Het succes van het eerste plan bracht de bouwondernemers er toe, nog voordat de wijk was voltooid om een tweede uitbreidingsplan in te dienen. De gemeentelijke goedkeuring werd op 16 maart 1897 verleend. Zowel stedebouwkundig als wat het bebouwingsbeeld betreft vormde het een overgangsgebied tussen Duinoord I en het Statenkwartier, waarvan met de aanleg eveneens rond 1900 werd begonnen. De Koningin Emma- en Waldeck Pyrmontkade, de 2e Sweelinckstraat, de 2e Schuytstraat en Obrechtstraat werden ten noorden van de Groot Hertoginnelaan doorgetrokken. De Valeriusstraat en de 2e Sweelinckstraat sloten direct aan op de Aert van der Goesstraat en Jacob Gillesstraat in het Statenkwartier.

Structurele en/of functionele veranderingen. Duinoord II is door afbraak ten behoeve van de Atlantik Wall van de Duitse bezettingsmacht in de Tweede Wereldoorlog voor een belangrijk deel ingrijpend gewijzigd. Ten noorden van de Lübeckstraat is in de jaren vijftig en zestig naar het Basisplan Stadhoudersplein-Scheveningsche Boschjes (1947) van W.M. Dudok een geheel nieuwe stedebouwkundige structuur ontstaan met strokenbouw haaks op de naar het zuiden verlegde Haagse Beek.
Aan de later tot President Kennedylaan omgedoopte dwarsas kwamen kantoren waardoor de relatie met het Statenkwartier werd verbroken. Het Verhulstplein met de daaraan gelegen kantoren doorbrak de kilometerslange door een groenstrook omgeven Haagse Beek. Evenals de Reinkenstraat in Duinoord I heeft ook de Valeriusstraat in de loop van deze eeuw winkels gekregen. Deze zijn na de Tweede Wereldoorlog voor een deel op de begane grond van woonflats gesitueerd.

Bebouwingsbeeld. De vooroorlogse bebouwing van Duinoord II bestaat uit gesloten gevelwanden met het karakteristieke gevelbeeld van de periode van rond 1900, waarin de late neorenaissance gepaard gaat met invloeden van de Art Nouveau. Met name de bebouwing in de Nicolaistraat (afb. 78) tussen de Stadhouderslaan en de Valeriusstraat past met de verspringende rooilijn en het gebruik van gekleurde verblendsteen geheel in het bebouwingsbeeld van de overgangsarchitectuur in het aangrenzende Statenkwartier.

Bijzondere kwaliteiten.

- *het waterverloop langs het Stadhoudersplantsoen als onderdeel van de Haagse Beek, ondanks de verlegging door reconstructie van de omgeving;*
- *het water met groenaanleg van het Afvoerkanaal.*

78. De Nicolaistraat toont het karakteristieke gevelbeeld van rond 1900.

3. Het gebied omsloten door de Houtrustweg, Beeklaan, Laan van Meerdervoort en de Suezkade.

Ontwikkelingsgeschiedenis. Dit gebied behoort niet tot het oorspronkelijke plan Duinoord. Het is aan het begin van deze eeuw aangelegd en sluit aan bij het Regentessekwartier, dat naar uitbreidingsplannen uit 1895 van ir. I.A. Lindo werd gerealiseerd.

Structurele en/of functionele veranderingen. Ten noorden van de Morsestraat heeft schaalvergroting plaatsgevonden door de bouw van een scholencomplex en verzorgingstehuis. Een schaal- en structuurverandering vond ook plaats aan de Groot Hertoginnelaan ter hoogte van de Snelliusstraat. De verwijdering van de middenas met bomen in de Groot Hertoginnelaan betekent een groot verlies aan structuur en belevingswaarde.

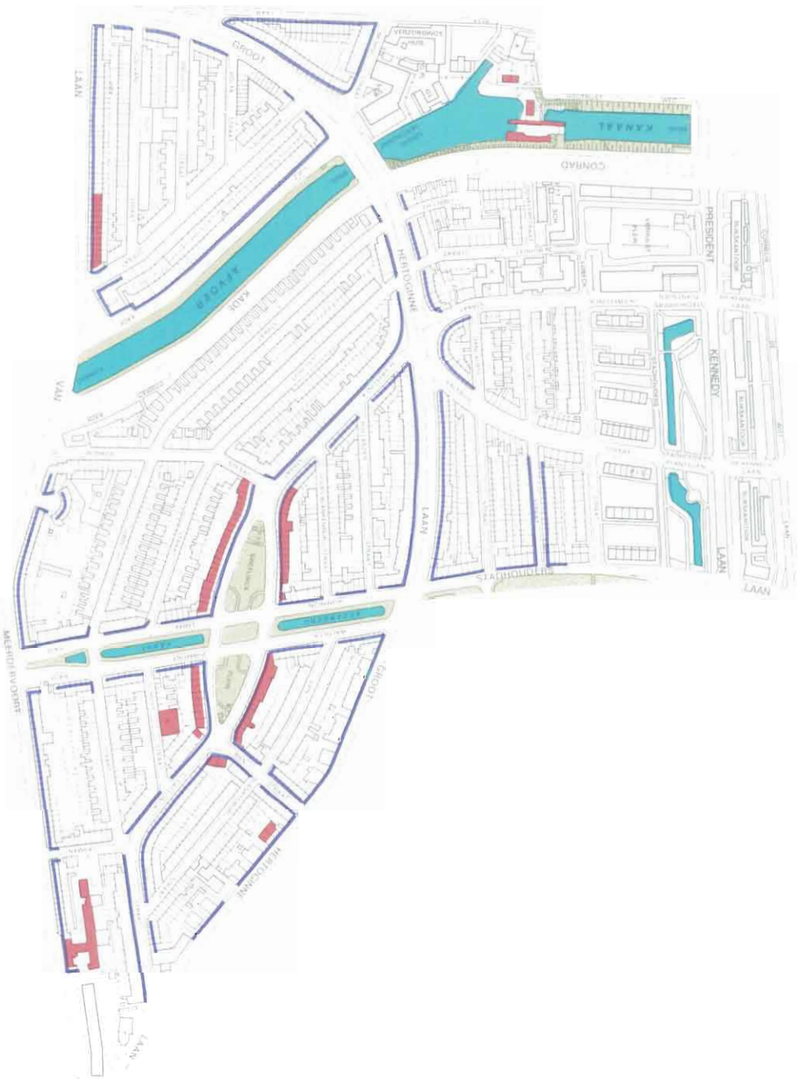
Bebouwingsbeeld. Eenzelfde architectuur als het vooroorlogse Duinoord II geeft ook de bebouwing tussen Beeklaan, Laan van Meerdervoort en Conradkade te zien waar met name de gevelwand langs de Suezkade bijzondere aandacht verdient. Hier is de wisselwerking tussen de architectuur en de groenaanleg met het water van het Afvoerkanaal belangrijk. Een ensemble van bedrijf en techniek vormen de sluizen in het Afvoerkanaal met bijbehorend gemaal en de machinistenwoningen aan de Houtrustweg 41 t/m 45.

Bijzondere kwaliteiten.
- *het over het algemeen goed bewaarde architectuurbeeld van rond 1900;*
- *de architectuur langs de Suezkade en de relatie van deze architectuur met de groenaanleg en het water van het Afvoerkanaal;*
- *het laat-19de-eeuwse ensemble van sluizen, gemaal en beplanting van het Afvoerkanaal met bijbehorende woningen aan de Houtrustweg (afb. 79).*

Voor Duinoord in z'n geheel geldt dat de goed bewaarde straatwanden in het kromlijnig stratenpatroon het hoogwaardig stadsbeeld en het karakter van deze bijzondere laat-19e - vroeg 20e eeuwse wijk bepalen. Die moeten worden gehandhaafd in schaal, structuur en bebouwing. Het architectuurbeeld zal behouden moeten worden. De relatie tussen water, groenaanleg en bebouwing moet in zijn waarde gelaten worden. De ruime profielen van straten en plantsoenen die dit gebied doorkruisen zijn zeer markant maar staan daardoor ook onder druk voor de aanleg van allerlei verkeersvoorzieningen. Bij aan aantasting van de ruimtelijke kwaliteit van het openbare gebied wordt de kwaliteit van de wijk als geheel gedegradeerd en daarom zal in de toekomst elke aanpassing met de grootste zorgvuldigheid moeten geschieden. Onderzocht kan zelfs worden of reeds aangetaste profielen niet verbeterd kunnen worden.

Duinoord I is in het Monumenten Inventarisatie Project aangeduid als "gebied met bijzondere waarden" en als potentieel te beschermen stadsgezicht.
In het M.I.P. wordt het Afvoerkanaal tussen de Laan van Meerdervoort en de Houtrustbrug met de aangrenzende bebouwing van de Suezkade en de Houtrustweg (gemaal) aangeduid als "gebied met bijzondere waarden".

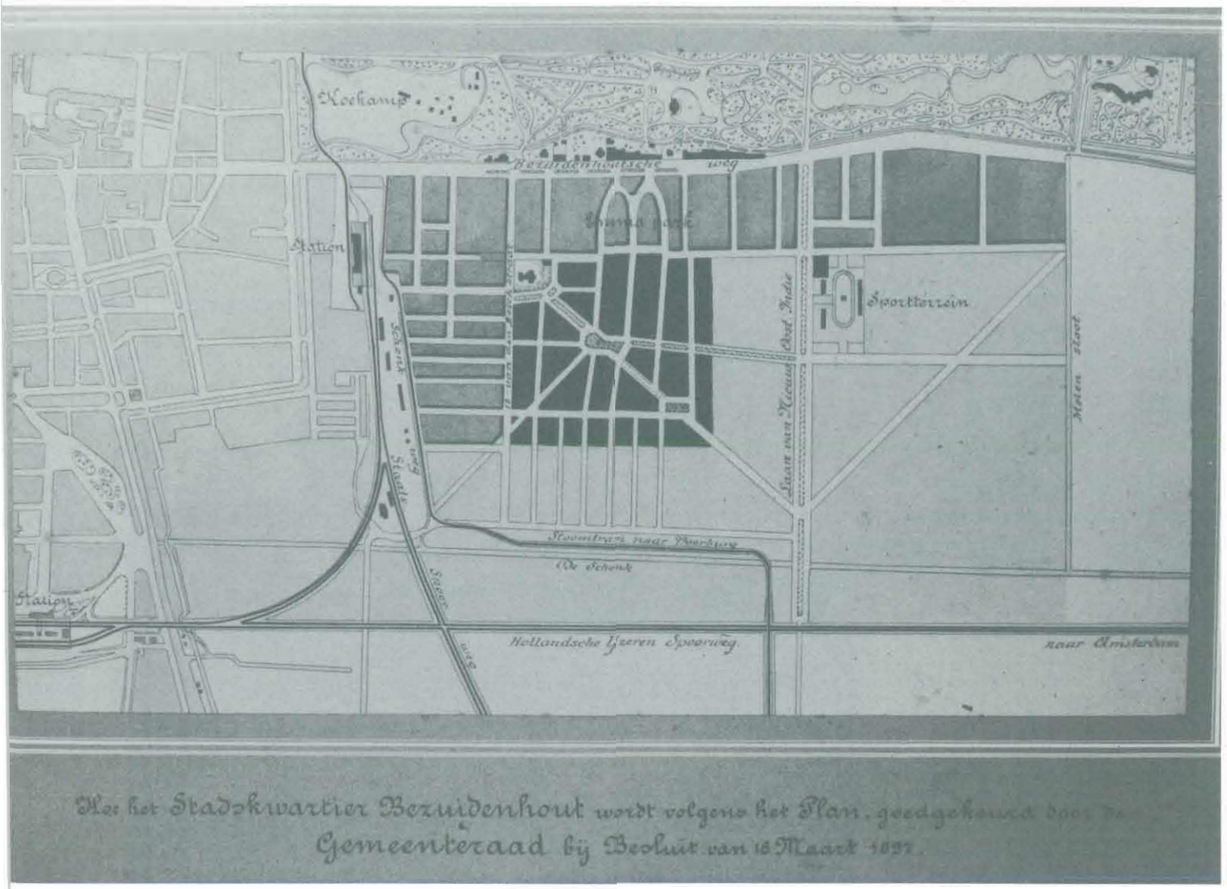
79. Houtrustweg 41t/m45. Een waardevol ensemble vormen de sluizen, gemaal, gevel en het water langs het Afvoerkanaal



Waarderingskaart

BEZUIDENHOUT

Periodiseringskaart



30. Uitbreidingsplan van ir. I.A. Lindo voor het Bezuidenhout, goedgekeurd door de Raad op 16 maart 1897. Opvallend is het ontwerp voor het Juliana van Stolbergplein, waar maar liefst negen straten op uitkwamen.

De wijk Bezuidenhout is gelegen ten zuidoosten van het Haagse Bos aan welk feit het zijn naam ontleent. De overige grenzen zijn: het spoorwegemplacement van Den Haag C.S., de spoorlijn Rotterdam-Amsterdam (grens met Voorburg) en de Carel Reinierszkade (grens met de wijk Mariahoeve).

Ontwikkelingsgeschiedenis. Het Bezuidenhout ligt in het gebied van de voormalige Veenpolder. Het in de 15de eeuw ingepolderde veenland werd van oudsher doorsneden door een drietal paden die vanaf Voorburg naar de op de strandwal gelegen Leidse Straatweg liepen. Naar de oudste buitenplaatsen kregen deze paden de namen Binckhorstlaan, Wervelaan (later Laan van Nieuw Oost-Indië) en Loolaan.

De Bezuidenhoutseweg was een landweg van belang voor de verbinding van Die Haghe met Voorburg; in de noord-zuid route bleef zij echter lange tijd secundair ten opzichte van de Leidse Straatweg. Tot in de 19de eeuw werd het beeld van de Bezuidenhoutseweg bepaald door enkele uit de 16de en 18de eeuw daterende hofsteden en boerderijen, waaronder het Huis ter Noot, De Kleine Loo, Huis ter Lap, Zandvliet, Carolinenburg en Zuiderbosch. In 1838 bouwde Graaf Johannes van den Bosch het buiten Boschlust. Dit door J.D. Zocher ontworpen landhuis werd reeds in 1889 gesloopt en stond op de plek van het huidige Babylon.

Als start van de wijk kan worden beschouwd de aanleg in 1868 van twee straten (Eerste en Tweede Van den Boschstraat) aan weerszijden van het vijf jaar eerder gesloopte Huis ter Noot. Deze twee straten liepen vanaf de Bezuidenhoutseweg ter hoogte van de Boslaan ongeveer 150 meter het polderland in en werden pas in 1898 met elkaar in verbinding gebracht. Tot de eeuwwisseling zou de bebouwing van de polder zich beperken tot de Bezuidenhoutseweg, waar statige herenhuizen in eclectische trant verrezen, en tot de directe omgeving van het in 1878 aangelegde Station Staatsspoor. De zijstraten van de Schenkweg kregen min of meer "revolutiebouw" voor de middenstand en arbeidende klasse.

Rond 1885 werd het Emmapark aangelegd met enkele villa's in groepen van twee. De titel "park" sproot eerder voort uit het gebogen stratenbeloop door de overgang van twee naar drie evenwijdige straten dan dat er sprake was van veel ruimte en groen. In de drie korte straten naar de latere Theresiastraat kwam betrekkelijk eenvoudige gesloten bebouwing in neorenaissancestijl.

Dat de wijk zich zo traag ontwikkelde was voor een belangrijk deel te wijten aan de barrière die het emplacement van Staatsspoor in de relatie met het centrum opwierp. Daarbij kon het Bezuidenhout niet concurreren met de op zandgrond gebouwde Archipelbuurt en Duinoord, die in de periode 1870-1900 de gegoede burger aantrokken.

De planmatige ontwikkeling van de Veenpolder kwam pas na 1895 met een uitbreidingsplan van ir. I.A. Lindo tot stand (afb. 80). Uitgaande van de orthogonale structuur van de polder ontwierp Lindo een wijk met enkele brede radialen die niet zozeer een verfraaiend als wel een praktisch doel hadden, namelijk de verkeersmogelijkheden te vergroten.

Het eerste deel tot de Laan van Nieuw Oost-Indië werd in de jaren tot de Eerste Wereldoorlog aangelegd, met uitzondering van de Schenkkade en de omgeving van het Van Imhoffplein dat in de jaren 1918-1921 tot stand kwam. Centraal in het gebied lag het Juliana van Stolbergplein, een rechthoekige ruimte waar niet minder dan negen straten op uitkwamen. Kleinere pleinen, eigenlijk meer pleinachtige kruisingen van straten, lagen op korte afstand van dit hoofdplein. De wijk had een stenig karakter doordat de meeste straten geen voortuinen kenden en groen beperkt bleef tot de middenstroken van de bredere doorgaande straten. Ruime huizen van twee lagen met een kapverdieping of drie lagen met een plat dak in geopende bouwblokken vormden het algemene beeld. In de hoofdstraten waren de huizen iets forser van opzet: drie lagen met een kapverdieping.

Het deel van het Bezuidenhout ten oosten van de Laan van Nieuw Oost-Indië is in de jaren 1915-1940 vrijwel ongewijzigd volgens het Uitbreidingsplan van Berlage gerealiseerd. Bij deze uitbreiding werd aangesloten op een paar straten die vlak voor 1900 (Gerard Reijnststraat, Joan Maetsuyckerstraat) en rond 1907 (Johannes Camphuysstraat, Hendrik Zwaardecroonstraat) aan weerszijden van de verlengde Theresiastraat waren aangelegd. Enigszins uit het centrum van het Bezuidenhout-oost kwam het Stuyvesantplein te liggen dat met een hoek van 45 graden ten opzichte van de Laan van Nieuw Oost-Indië twee diagonalen verbindt (de Stuyvesantstraat en Juliana van Stolberglaan) met een op de orthogonale hoofdstructuur van Den Haag geënte as (de Loudonstraat).Deze as vormt thans een van de hoofdverbindingen met het na de oorlog gebouwde Mariahoeve.
De belangrijkste afwijking van Berlage's stedebouwkundig plan bestaat uit de realisering in 1928-1940 van het Plan Molensloot van C. van Eesteren. Het kleine besloten plein dat Berlage voor de Loudonstraat had gepland, werd een weidse aan de Carel Reinierszkade grenzende ruimte met twee symmetrisch gegroepeerde scholen. Bij de De Sillestraat is Berlage's opzet ook niet helemaal gevolgd: de pleinvormige ruimte met plantsoen zou oorspronkelijk door de Stuyvesantstraat zijn doorsneden.

Structurele en/of functionele veranderingen.

Het bombardement van 3 maart 1945 heeft het Bezuidenhout ten westen van de Laan van Nieuw Oost-Indië voor een groot deel verwoest. Slechts delen aan de Bezuidenhoutseweg, het Station Staatsspoor, de Schenkkade en de buurt rond het Van Imhoffplein bleven gespaard. Bij de wederopbouw van het hart van de wijk is de vooroorlogse structuur geheel verlaten (afb. 81). De langdurige (politieke) discussie over de locatie van de stations, de oost-west verbindingen en de vestiging van een groot aantal ministeries heeft geleid tot adhoc invullingen. Uiteindelijk bleef het spoorwegemplacement gehandhaafd en zou de aanleg van de Utrechtsebaan ter hoogte van de voormalige Eerste Van den Boschstraat een tweede stedebouwkundige barrière vormen. De gewijzigde oriëntatie en de dominante terugspringende architectuur van het nieuwe station (1975) gaf de aanzet tot een totaal ander stadsbeeld tegenover de Koekamp en richting het centrum. Tussen het spoor en de belangrijkste invalsweg van de stad kwamen een winkel-en kantorencentrum, het ministerie van Buitenlandse Zaken, het Algemeen Rijksarchief, de Koninklijke Bibliotheek, een parkeergarage, een hoge woontoren en een kleinschalig woonwijkje. Ten oosten van de Utrechtsebaan verrezen kantoren, waarvan enkele de door de PTT toren bepaalde maximale hoogte van 70 meter bereiken, het Paleis van Justitie, het Koninklijk Conservatorium en het ministerie van Landbouw en Visserij, dat reeds in de jaren vijftig werd gebouwd. De zogeheten Schenkstrook tussen de Schenk en de spoorlijn Rotterdam-Amsterdam heeft in de loop der jaren ten westen van de Laan van Nieuw Oost-Indië zijn open karakter verloren en is bestemd voor kantoren, onder andere voor het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.
Aan de Bezuidenhoutseweg en de Laan van Nieuw Oost-Indië werd eveneens een nieuwe schaal geïntroduceerd en kwamen er verspringende rooilijnen.
De beperkte naoorlogse woningbouw in dit gebied bestaat vrijwel volledig uit flats in drie en vier lagen met een kap.

Bebouwingsbeeld.

Door de ingrijpende veranderingen na het bombardement en de kantoorontwikkeling ten zuiden van de Koekamp/het Haagse Bos is het beeld van het Bezuidenhout als een wijk met eclectische-, neorenaissance- en overgangsarchitectuur vrijwel verdwenen. Aan het westelijk deel van de Bezuidenhoutseweg zijn nog restanten van de bebouwing uit het laatste kwart van de vorige eeuw (afb. 82). Uit 1917 dateert het op de classicistische barok geïnspireerde ministerie van Economische Zaken (voorheen van Landbouw, Nijverheid en Handel, arch. D.E.C. Knuttel). Het Emmapark, de Emmastraat en de Adelheidstraat tonen

81. Luchtopname uit 1990 van de bebouwing ter weerszijde van de Utrechtse Baan. Bij de wederopbouw van dit in de oorlog verwoeste deel van het Bezuidenhout is de vooroorlogse structuur en schaal geheel verlaten.

82. Bezuidenhoutseweg 89 t/m 97. Het westelijk deel van de Bezuidenhoutseweg geeft nog een aantal rijke eclectische gevelwanden te zien uit het laatste kwart van de 19e eeuw.

83. Carel Reinierskade 221 t/m 321. Het plan Molensloot, waartoe ook de Carel Reinierskade behoort, vormt de noordoostelijke afsluiting van de wijk. De stedebouwkundige opzet door C. van Eesteren dateert van 1928.

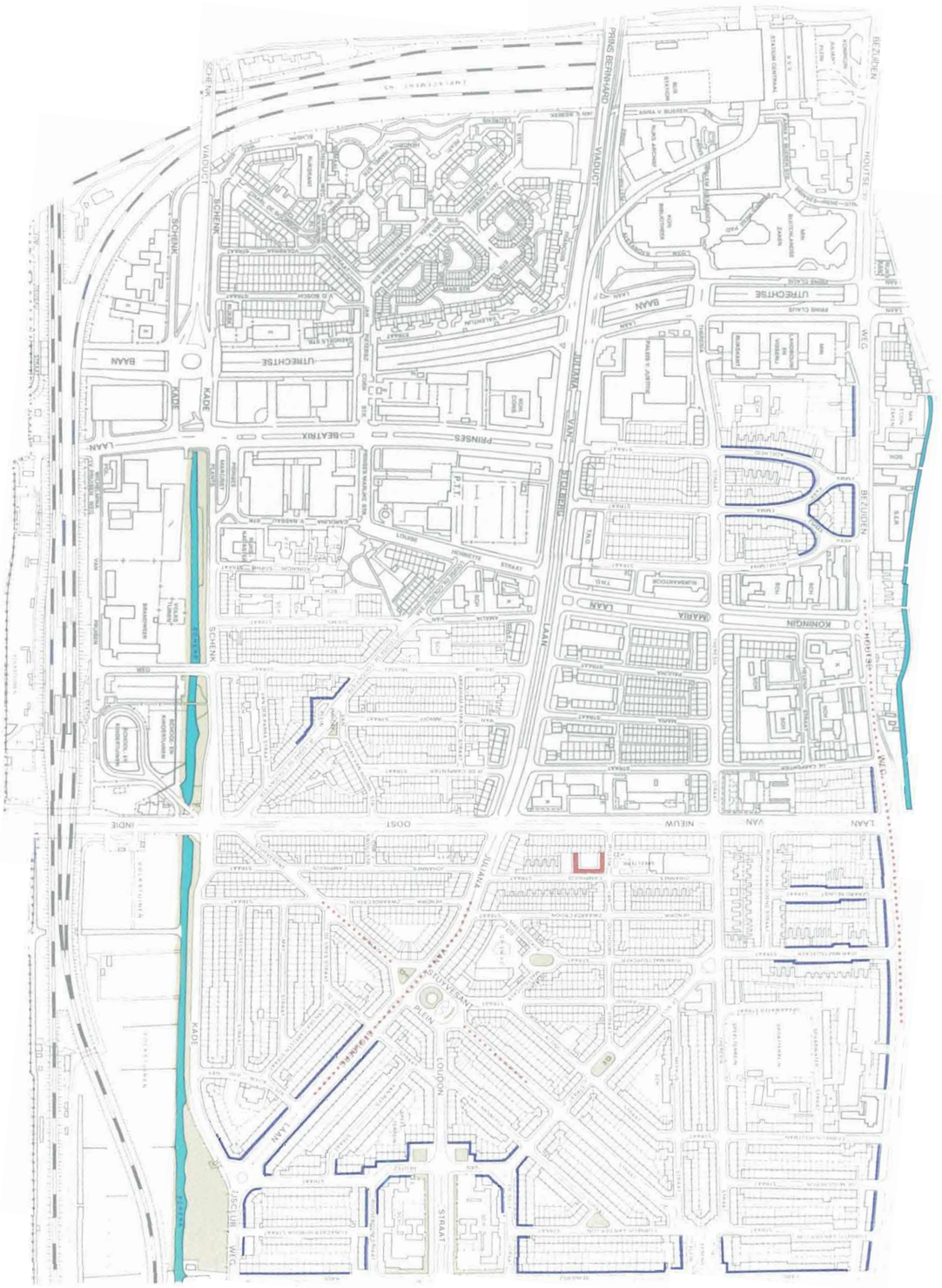
ook nog (voor een deel) hun oorspronkelijke bebouwing. Het oostelijk deel van de Bezuidenhoutseweg heeft zijn oorspronkelijke architectuur (hoofdzakelijk in neo-renaissance- en overgangsstijl) vrijwel volledig behouden.
Het Van Imhoffplein en omgeving heeft eveneens architectuur uit de MIP-periode, namelijk eengezinswoningen en beneden- en bovenwoningen in sobere zeer late overgangsstijl en het vroege Haags Expressionisme. De woonhuizen in twee bouwlagen aan het Van Imhoffplein behoren tot het vroege werk van J. Duiker en B. Bijvoet en vertonen invloeden van De Stijl-beweging.
In de Koningin Sophiestraat en Amalia van Solmsstraat zijn twee opmerkelijke schoolgebouwen in expressionistische trant van de architect M.P.J.H. Klijnen.
De Laan van Nieuw Oost-Indië toont thans een verbrokkeld beeld van woonhuizen in overgangsstijl met voortuinen, naoorlogse flats en kantoren, een kerk en (naar het Haagse Bos toe) huizen in neorenaissancestijl.
In het naoorlogse Bezuidenhout is geen uniforme schaal, functie of bouwstijl te onderkennen. Aan de Prinses Beatrixlaan en in de Schenkstrook zijn de belangrijkste grootschalige kantoorgebouwen gevestigd. Flats in strokenbouw van drie of vier lagen met een kap komen voor ten noorden van de Juliana van Stolberglaan.
Het deel ten oosten van de Laan van Nieuw Oost-Indië, overwegend gebouwd in de jaren twintig, bestaat uit portiekwoningen in drie lagen met een plat dak. De stijl van de Nieuwe Haagse School uit zich hier in versoberde vorm met horizontale accenten als de overstekende daklijst, die in het geval van uitspringende woontraveeën het licht golvende gevelbeeld accentueren, betonnen dorpels en luifels.
In de Hendrik Zwaardecroonstraat loopt de grens met de overgangsarchitectuur uit de vroegste bouwperiode (ca. 1900-1910) van het Bezuidenhout-oost.
In deze omgeving bevinden zich het Hofje van Hoogelande aan de Johannes Camphuysstraat (W.B. van Liefland, 1907) en het gebouw van het voormalig 'Nederlandsch Sportpark' aan de Theresiastraat (Joh. Mutters jr., 1897). De belangrijkste woonhuisensembles vindt men aan het einde van de Juliana van Stolberg-laan (portiekwoningen van Co Brandes, 1927) en aan de Carel Reinierszkade e.o. (Plan Molensloot, 1928-1940). Het eerste complex is kenmerkend voor Brandes als exponent van de Nieuwe Haagse School en steekt met kop en schouders uit boven de overige huizen van het Bezuidenhout-oost in die stijl. Het Plan Molensloot waarvan de stedebouwkundige opzet door C. van Eesteren in 1928 was gemaakt, werd gebouwd door B. Merkelbach en Ch.J.F. Karsten (afb. 83). Zorgvuldig gecomponeerde bouwlichamen met functionalistisch aandoende brede betonnen balkons en goed ge-detailleerde portiekingangen kunnen echter niet verhullen dat het hier om esthetische gevelarchitectuur gaat met traditionele plattegronden en het "klassieke" Haagse portiek. De uitwerking van de zijtrappen op de hoeken van een aantal blokken en de zeer grote terrasbalkons aan de IJsclubweg behoren tot de meest karakteristieke elementen in het niet consequent uitgewerkte plan.

84. Luchtopname van het Bezuidenhout uit 1976 gezien naar het noorden. Goed waarneembaar is de visuele relatie met het Haagse Bos.

Bijzondere kwaliteiten.

- *de visuele en functioneel-historische relatie met het Haagse Bos (afb. 84);*
- *de historisch-stedebouwkundige betekenis van de Bezuidenhoutseweg - een deel van de oorspronkelijke architectuur van de Bezuidenhoutseweg en het Emmapark;*
- *de architectuur van de woonbebouwing aan het van Imhoffplein;*
- *de Berlagiaanse stedebouwkundige opzet van het Bezuidenhout-oost;*
- *de woonhuisensembles aan de Juliana van Stolberglaan;*
- *de Schenk als landschappelijke hoofdstructuur;*
- *de architectuur langs de Carel Reinierskade en de relatie van deze architectuur met de groenaanleg en het water aan de zijde van Mariahoeve (het plan Molensloot);*
- *de architectuur en ensemblewaarde van de scholen en woonbebouwing rondom Loudonstraat e.o.*

Het oorspronkelijke karakter van het Bezuidenhout is sterk aangetast door de oorlogsschade en de wijze waarop ongestructureerd de wederopbouw heeft plaatsgevonden. De voormalige homogene woonwijk is veranderd in een allegaar van bouwmassa's en -stijlen. Het is belangrijk om de nog gave gedeelten in stand te houden en nieuwe ontwikkelingen te laten zorgen voor een regeneratie van het stedelijk weefsel.



Waarderingskaart

REGENTESSE
LAAN
BEEK
LOOSDUINSE
STRAAT
WEIMAR
AFVOER
KANAAL
VERVERSINGS
DIENST DER GEM
RENIGING
ENERGIEBEDRIJF
GEM
KONINGS
MEERDERVOORT
NOORD
WEST
BUITEN

De wijk is gelegen aan de zuidwestelijke kant van het Centrum en wordt omsloten door de Laan van Meerdervoort, Koningin Emmakade, Noordwest Buitensingel, Loosduinseweg en de Beeklaan.

Ontwikkelingsgeschiedenis. Het Regentessekwartier dankt zijn naam aan de periode 1890-1898, waarin koningin Emma als regentesse optrad voor haar dochter Wilhelmina. De stedelijke uitleg van deze wijk kwam dan ook voor een groot deel in deze periode tot stand.
In het laatste decennium van de 19de eeuw was de bebouwing van de Schilderswijk en het Zeeheldenkwartier tot aan respectievelijk de Loosduinseweg en de Waldeck Pyrmontkade gevorderd. Tegelijkertijd met de stadsuitleg van het Regentessekwartier werd ten noorden hiervan de wijk Duinoord aangelegd.
De westelijke begrenzing van de wijk, de Beeklaan, was tot 1902 de gemeentegrens met Loosduinen. Evenals het Zeeheldenkwartier is het Regentessekwartier gebouwd in de veenpolder, bekend onder de naam 't Kleine Veentje. De Laan van Meerdervoort vormt globaal de scheiding tussen het veen en de zandgronden. De Beeklaan, genoemd naar de Haagse Beek, vormde de grens tussen 't Kleine Veentje en de Mientpolder.

De wijk kent drie stedebouwkundig van elkaar te onderscheiden gebieden:
1. het gebied omgrensd door de Laan van Meerdervoort, Conradkade, Marnixstraat en Koningin Emmakade; dit deel heeft een recht stratenpatroon rond het rechthoekige Koningsplein;
2. het gebied omgrensd door de Laan van Meerdervoort, Suezkade, Newtonstraat, Regentesselaan en Beeklaan met een eveneens recht stratenpatroon echter diagonaal doorsneden door de Regentesselaan met op de kruising van de secundaire as (de Weimarstraat) het Regentesseplein;
3. het gebied tussen de Regentesselaan, Loosduinseweg, Noordwest Buitensingel, Koningin Emmakade, Marnixstraat en Newtonstraat gedomineerd door de bedrijfsterreinen van het Gemeenschappelijk Energiebedrijf Zuid-Holland-west (voorheen Gemeentelijk Energiebedrijf) en de Reinigingsdienst.

De kiem tot ontwikkeling van de bedrijfsterreinen, die bijna de helft van de gehele wijk beslaan, werd al gelegd voor de stedelijke uitleg van het Regentessekwartier. Naast de in 1871 ingerichte As- en Vuilnisstaal werd in 1875 begonnen met de bouw van de Gemeentelijke Gasfabriek aan de Gaslaan.
Van infrastructureel belang voor het gebied was de aanleg in de jaren tachtig van de vorige eeuw van twee stroomtramlijnen en het Verversingskanaal (later Afvoerkanaal genoemd). Eén tramlijn ging vanaf de Lijnbaan over de Loosduinseweg naar het Westland en de ander, aangelegd in 1886-1888, van het station Hollands Spoor via het huidige tracé van lijn 11 over de Conradkade naar Scheveningen. Het Verversingskanaal, bedoeld voor de lozing van het grachtwater in zee, kwam in 1889 gereed.
De formele uitleg van het stratenplan van het oudste deel van het Regentessekwartier was in feite nog een voortzetting van de stadsuitbreiding van het Zeeheldenkwartier, die in het midden van de jaren tachtig de grens was genaderd van de Waldeck Pyrmontkade. Hier vormde de later gedempte Afzanderijvaart een geografische grens. De aanleg tussen het Verversingskanaal, de Laan van Meerdervoort, Koningin Emmakade en Marnixstraat van een recht stratenpatroon met een centraal gesitueerd rechthoekig plein (het Koningsplein) is waarschijnlijk tot stand gekomen volgens een door een particuliere bouwgrondmaatschappij gemaakt plan. De reeds bestaande verkaveling van poldersloten en wegen zal bepalend zijn geweest voor de richting van het stratenpatroon.

Het gebied ten zuiden van de Marnixstraat, waar van oudsher een aantal tuinders-bedrijven was gevestigd, bleef langere tijd onbebouwd. Hier werd in 1904-1906 aansluitend op de terreinen van de Gasfabriek de gemeentelijke Electrische Centrale gebouwd. De verdere uitleg van het stratenplan op deze locatie werd pas vanaf 1911 gerealiseerd. Deze invulling met de diagonale as van de De Constant Rebecquestraat is conform het uitbreidingsplan van H.P. Berlage uit 1908.

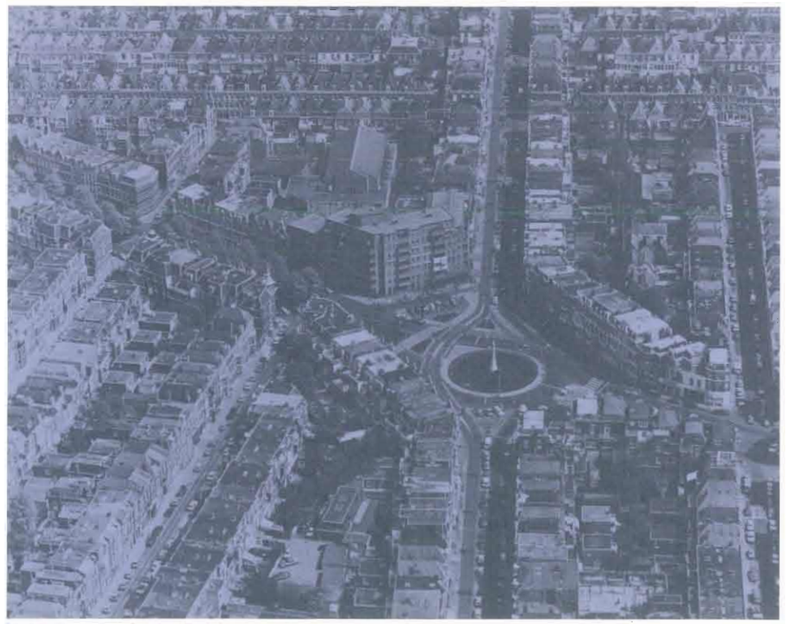
De uitleg rond het Koningsplein was nog tot stand gekomen zonder directe bemoeienis van de gemeente. Voor de verdere aanleg tot aan de Beeklaan is de greep die de gemeente trachtte te verkrijgen op de stadsuitbreidingen voor het eerst sinds de aanleg van het Oranjeplein en omgeving (1860) weer merkbaar. Deze inbreng ging vooralsnog niet verder dan het aangeven van de hoofdontsluitingswegen. Hiervoor maakte ir. I.A. Lindo in 1891 een ontwerp voor dit deel van het Regentessekwartier. Het is de eerste Haagse stadswijk, die de door Lindo vanuit verkeertechnische overwegingen gewenste diagonaal vertoont: de Regentesselaan. Op de kruising met de secundaire as, de Weimarstraat, vindt men de voor Lindo al even kenmerkende rechthoekige pleinachtige ruimte (afb. 85). De overige stratenaanleg en de bebouwing van de wijk was nog geheel het terrein van de particuliere bouwgrondmaatschappijen en particuliere aannemers.
Aan het begin van de 20ste eeuw was de bebouwing tot aan de Beeklaan voltooid.

Structurele en/of functionele veranderingen.

De bebouwing op de bedrijfsterreinen en aansluitende randen langs de Loosduinseweg en Noordwest Buitensingel is grotendeels na-oorlogs. De oorspronkelijke Electrische Centrale (1904-1905 en 1914-1916) werd in 1957 grotendeels vervangen door een moderne centrale met hoge metalen schoorstenen. Er zijn plannen om deze bedrijven te verplaatsen.
In de jaren vijftig vond sanering plaats langs de Van Boecopkade en Cort Heyligerstraat. De bebouwing langs de Noordwest Buitensingel en Loosduinseweg tot aan de Gaslaan bestaat voornamelijk uit vrijstaande kantoor- en bedrijfspanden van recente tijd. Een gestructureerde stedebouwkundige opzet en samenhang ontbreekt in dit gebied.
Stadsvernieuwingsactiviteiten in het Regentessekwartier vinden voornamelijk ten zuiden van de Weimarstraat plaats. De schaal van deze nieuwbouw is afgestemd op de omringende 19de-eeuwse bebouwing.
Een verarming voor de wijk was de sloop in 1975 van de stedebouwkundig belangrijk gelegen Regentessekerk (1889-1901) aan het Regentesseplein. Op deze plek verrees een bejaardenhuis annex wijk- en dienstencentrum dat door zijn massale werking minder goed past binnen de opzet van dit plein. Een door schaal en architectuur afwijkend element is de woontoren op de hoek Conradkade-Laan van Meerdervoort (arch. P. Zanstra).

Van de breed aangelegde wegen hebben de Regentesselaan en het brede deel van de Beeklaan hun oorspronkelijke lineaire groenstructuur behouden. Langs de Laan van Meerdervoort is deze groenstructuur ten behoeve van het verkeer verdwenen.
De Weimarstraat kreeg al snel een belangrijke winkelfunctie welke in de loop van de 20ste eeuw nog werd versterkt. Ten westen van de Suezkade kent deze straat vrijwel aaneengesloten rijen winkels. In de voornamelijk als woonstraten bedoelde Laan van Meerdervoort, Koningin Emmakade, Regentesselaan ten noorden van het Regentesseplein en Beeklaan is in de loop van de 20ste eeuw een mengeling opgetreden van wonen, winkels, kleine bedrijven en kantoren. Langs de zuidrand van de terreinen grenzend aan de Loosduinseweg is eveneens een menging te zien van bedrijven, kantoren en wonen. De structuur is hier na 1950 grotendeels getransformeerd.

85. De aanleg van het rechthoekige Regentesseplein op de kruising van de hoofddiagonaal, de Regentesselaan, en de secundaire as, de Weimarstraat, is kenmerkend voor de stedebouwkundige ideeën van ir. I.A. Lindo. Luchtopname 1982.



86. Hondiusstraat 1-19. In de Hondiusstraat en omringende straten zijn tussen 1886 en 1888 woningen gebouwd voor arbeiders van de voormalige Gasfabriek aan de Gaslaan.

Bebouwingsbeeld. De structuur en bebouwing van en rondom het gebied van de bedrijfsterreinen van de Gemeentelijke Reinigingsdienst en het Energiebedrijf vertonen een onsamenhangend beeld. De bebouwing op de bedrijfsterreinen zelf bestaat voornamelijk uit na-oorlogse utiliteitsbouw. De oudste bebouwing van het Regentessekwartier is hier gesitueerd, namelijk de directeurswoning van de voormalige Gasfabriek aan de Gaslaan 145 uit 1875. Ook de overgebleven bebouwing van de oorspronkelijke Electrische Centrale uit 1904 herinnert nog aan de vroege ontwikkeling van deze terreinen. Een "buurtje in de buurt" wordt gevormd door de straten tussen de Hondiusstraat en de Gaslaan (afb. 86). Voor de arbeiders van de voormalige Gasfabriek werden hier tussen 1886 en 1888 aaneengesloten arbeiderswoningen gerealiseerd in een sobere neorenaissance baksteenarchitectuur.
Het overige deel van het Regentessekwartier was opgezet als woonwijk voor de middenstand en beter betaalde arbeider, waarbij her en der verspreid tevens kleine bedrijfjes waren gevestigd. Globaal genomen is de bebouwing ten noorden van de Weimarstraat ruimer van opzet dan ten zuiden hiervan. Het initiatief voor de bebouwing kwam van particuliere ondernemers en exploitatiemaatschappijen.
De wijk werd geleidelijk tussen omstreeks 1890 en 1900 van oost naar west gebouwd. De diagonale aanleg van de Regentesselaan zorgde voor een onregelmatig patroon van de aansluitende bouwblokken. Het winstoogmerk leidde tot een hoge bebouwingsdichtheid. De wijk heeft dan ook een stenig karakter, getypeerd door lange aaneengesloten gevelwanden. Vrijwel alle huizen zijn direct aan de rooilijn gesitueerd. Alleen in de Stephensonstraat, Copernicusstraat en Gallileïstraat zijn panden met voortuintjes. Kenmerkend is tevens de geringe diepte van de bouwblokken en de relatief lange aanbouwen tegen de achtergevels van de beneden- en bovenwoningen. Mede door toedoen van een wijziging van de "Verordening regelende de Bouwpolitie" in 1892, waarmee de hofjesbouw op binnenterreinen werd verboden, zien we dat aan het einde van de 19de- en het begin van de 20ste eeuw lange uitbouwen, vaak over twee tot drie lagen, veelvuldig worden toegepast. Pas met de Gemeentelijke Bouw- en Woonverordening van 1906 worden ook beperkingen opgelegd aan het vrij uitbouwen aan de binnenzijde van de bouwblokken.
Het merendeel van de panden in het Regentessekwartier bestaat uit twee of drie bouwlagen onder een kap of plat dak, eventueel voorzien van voor- en achterschild. Souterrains komen incidenteel voor.
De meeste panden zijn beneden- en bovenwoningen hoewel het herenhuis, met name ten noorden van de Weimarstraat zeker geen uitzondering is. Dat de portiekwoning pas na 1900 een wijde verspreiding vindt in Den Haag is in het Regentessekwartier duidelijk waarneembaar. Behoudens latere invullingen komt dit woningtype in de wijk nog niet voor met uitzondering van de omgeving rond de De Constant Rebecquestraat. Dit deel van de wijk is dan ook pas na 1911 aangelegd.

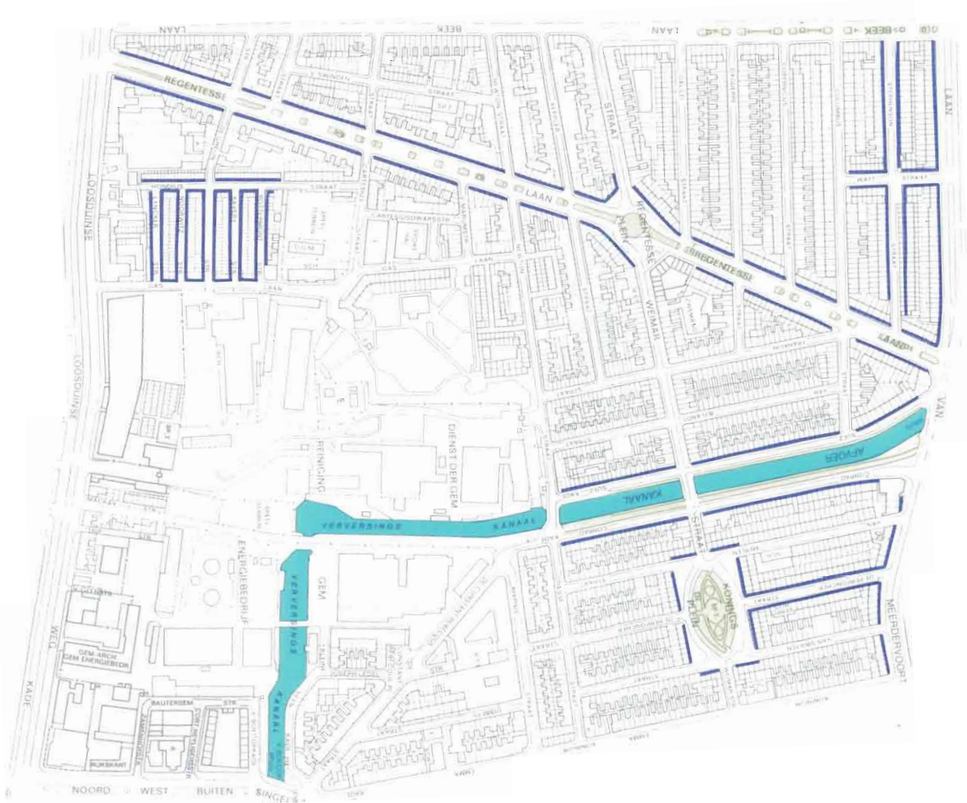
Het Regentessekwartier is een van de laatste wijken waarin de neorenaissance nog de belangrijkste bouwstijl is. De rijkste neorenaissance gevels van de wijk zijn te vinden aan de Regentesselaan ten noorden van het Regentesseplein. De straten ten noorden van de Weimarstraat bezitten doorgaans een rijker gevelbeeld dan die in het zuidelijk deel van de wijk.
Behoren de vroegste gevelwanden nog tot de neorenaissance, de latere bebouwing, met name ten westen van de Regentesselaan geeft een strakker gevelbeeld te zien met hier en daar Art Nouveau details.
De bebouwing rond de De Constant Rebecquestraat is met de toepassing van verblendsteen, een vlakke gevelbehandeling, houten erkers en details uit de neorenaissance en de Art Nouveau geheel opgezet in de stijl van de overgangs-architectuur.

Bijzondere kwaliteiten.

- *de aanleg van het Koningsplein en Regentesseplein in samenhang met de omringende laat 19de-eeuwse bebouwing;*
- *de architectuur van de Regentesselaan, met name ten noorden van het Regentesseplein, in samenhang met de groenaanleg van het middenplantsoen (afb. 87);*
- *de ensemblewaarde van de bebouwing in de Perponcherstraat, Stephenson- en Wattstraat en aan de Laan van Meerdervoort;*
- *de wisselwerking tussen de architectuur van de Conradkade en Suezkade en de groenaanleg en het water van het Afvoerkanaal;*
- *de lineaire groenstructuur van het brede deel van de Beeklaan;*
- *de sociaal-historische waarde van de Hondiusstraat en omgeving.*

De stedebouwkundige structuur, schaal en beeldbepalende bebouwing van het Regentessekwartier zullen zo goed mogelijk behouden moeten worden. Dit zal ondermeer bereikt worden door het respecteren van het lineaire stratenpatroon en de groenstructuren. De nieuwbouw en renovatie moeten zijn gericht op meer homogeniteit met het oorspronkelijke bebouwingsbeeld.

87. Regentesselaan 15-39. De herenhuizen in rijke neo-renaissance architectuur vormen met het groen van het middenplantsoen een waardevol stadsbeeld uit het fin du siècle

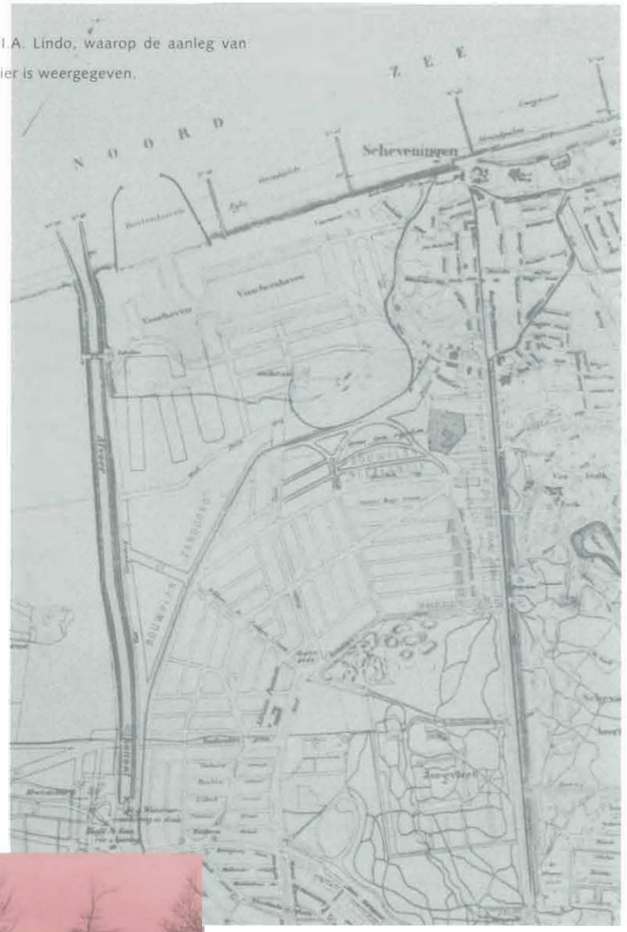


Waarderingskaart

STATENKWARTIER (-Geuzenkwartier)

KANAAL
AFVOER
WESTDUIN
WEG
LAAN
STADHOUDERS
STATEN
PLEIN
STRAAT
SCHEVENINGSE

88. Detail van het Uitbreidingsplan 1903 van ir. I.A. Lindo, waarop de aanleg van het waaiervormige stratenplan van het Statenkwartier is weergegeven.



89. Frederik Hendrikplein. "Kijkgroen" in de vorm van plantsoenen zijn behalve op het Prins Hendrikplein ook op het Prins Mauritsplein en Statenplein te vinden.

De wijk Statenkwartier is gelegen in het noordwestelijk deel van Den Haag tegen Scheveningen. De grenzen zijn: Scheveningseweg, Eisenhowerlaan, Stadhouderslaan, Cornelis de Wittlaan, Houtrustweg, Westduinweg en Duinstraat.
Het deel ten westen van de Van Boetzelaerlaan heet Geuzenkwartier.

Ontwikkelingsgeschiedenis. De uitbreiding van het Haagse stedelijke gebied richting Scheveningen kreeg in de jaren 1900-1915 zijn afronding met de aanleg van het Statenkwartier. Deze wijk was een vervolg op het vanaf 1893 tot stand gekomen Duinoord. Het stoomtramtracé (thans lijn 11) naar Scheveningen en de vanuit Duinoord om het landgoed Zorgvliet aangelegde Stadhouderslaan, zijn bepalend geweest voor de opzet van de wijk. Het aan het einde van de 19de eeuw gegraven Ververssingskanaal -thans Afvoerkanaal geheten- vormde de harde westelijke grens van het te bebouwen duingebied.
Ir. I.A. Lindo ontwierp een waaiervormig stratenplan (afb. 88) waarin een aantal zuidoost-noordwest radialen (de Willem de Zwijgerlaan, de Statenlaan, de Prins Mauritslaan en de Johan van Oldenbarneveltlaan) de verbinding tussen de Stadhouderslaan en de langs het tramtracé aangelegde Van Boetzelaerlaan tot stand brachten. De Frederik Hendriklaan en de Frankenslag waren de belangrijkste dwarsassen door dit raamwerk. Het radiale stratenpatroon bracht een groot aantal pleinvormige kruisingen met zich mee zoals de kruising Frederik Hendriklaan/ Johan van Oldenbarneveltlaan/ Frankenslag.
In Lindo's plan kwamen drie pleinen voor: het Prins Mauritsplein, het Statenplein en de grootste van de drie: het Frederik Hendrikplein.
De noordoostelijke en zuidoostelijke randen van de nieuwe wijk kregen een open bebouwing met villa's en kort geschakelde herenhuizen. De meeste villa's aan de Scheveningseweg waren vlak voor de totstandkoming van de wijk gebouwd en vormden een lintbebouwing met eenzelfde functie als het er tegenover gelegen Van Stolkpark, namelijk luxe buiten wonen tussen de opkomende badplaats Scheveningen en de oude stad. Langs de Stadhouderslaan (later Eisenhowerlaan), gelegen tegenover het nog ongerepte Zorgvliet, werd deze bebouwing voortgezet. De overige straten van de nieuwe wijk kregen een gesloten bebouwing van over het algemeen grote herenhuizen, bestaande uit twee bouwlagen met een kapverdieping of drie lagen met een plat dak. Het deel ten oosten van de Statenlaan kreeg meer groen in de vorm van voortuinen dan het deel ten westen van deze hoofdas. Een forse laanbeplanting in een brede middenstrook kregen de Stadhouderslaan en Van Boetzelaerlaan en de brede radialen daar tussen.
"Kijkgroen" in de vorm van plantsoenen werd aangelegd op de eerder genoemde drie pleinen (afb. 89). Langs de Haagse Beek, die de grens vormde met Duinoord, kwam een groenstrook die men wel kon betreden.

Wat de functies betreft is het wonen verreweg de belangrijkste in het Statenkwartier. Daarbij valt een hiërarchie waar te nemen: de grootste huizen vindt men aan de randen, de brede hoofdassen en aan de pleinen. Middenstandswoningen komen in de zijstraten voor waarbij er een vereenvoudiging in type en architectuur optreedt naar mate men meer in het westelijke deel komt. In het Geuzenkwartier zijn veel benedenen bovenwoningen en vroege voorbeelden van portiekwoningen.
In de omgeving van het Van St. Aldegondeplein bestaat de bebouwing uit kleine huizen van één bouwlaag met een kap.
In aansluiting op de Valeriusstraat in Duinoord ontwikkelden de Aert van der Goesstraat en de Frederik Hendriklaan zich tot de winkelstraten van het Statenkwartier met haaks op deze as de Willem de Zwijgerlaan als secundair winkelgebied.
Andere functies komen in het Statenkwartier van voor de Tweede Wereldoorlog weinig voor. Schoolgebouwen zijn op ondergeschikte plaatsen in woonstraten gesitueerd met uitzondering van het prominent aan de Stadhouderslaan gelegen

Johan de Witt College (1902). Een ander opvallend feit is het gering aa gebouwen; deze zijn tegen de rand van de wijk gebouwd.

Structurele en/of functionele veranderingen. De aanleg van een tankgracht in de Tweede Wereldoorlog, onderdeel van de "Vesting Scheveningen", betekende een definitieve breuk tussen de wijken Duinoord/ Zorgvliet en het Statenkwartier. Een groot deel van de villa's van Zorgvliet en de huizen in de omgeving van het Stadhoudersplantsoen viel aan de Duitse plannen ten offer. Bij de wederopbouw zijn het woonkarakter en de stedebouwkundige structuur van deze aan het Statenkwartier grenzende gebieden niet hersteld. Van het Basisplan Stadhoudersplein-Scheveningsche Boschjes van W.M. Dudok uit 1947 is alleen het eerste deel tussen de Houtrustbrug en de Stadhouderslaan uitgevoerd. Het "Cultuur Centrum" dat Dudok voor Zorgvliet had bedacht, heeft het niet gehaald.
Van de kaalslag werd profijt getrokken voor het verbeteren van de verkeersafwikkeling, met name in de verbinding oost-west, en de bouw van kantoren. Strokenbouw met flats verrees aan de Duinoordse zijde en in de as van de Prins Mauritslaan bouwden J.J.P. en H.E. Oud het Nederlands Congresgebouw (1956-1969). Thans vormen de President Kennedylaan met de evenwijdig daaraan gebouwde kantoren en de Johan de Wittlaan met het Congresgebouwgebied een ruimtelijke en visuele barrière.
Deze ontwikkeling is van grote invloed geweest op de rand van het Statenkwartier, met name op de Eisenhowerlaan, de Van Oldenbarneveltlaan en de Scheveningseweg. Veel villa's maakten plaats voor kantoorgebouwen of werden verbouwd tot kantoor. De bouw van verzorgingstehuizen leverde ook een bijdrage in het schaalvergrotingsproces, waarbij veel tuinen tot parkeerplaatsen werden getransformeerd. De bomen in de middenstroken van de Van Oldenbarneveltlaan, de Eisenhowerlaan en de Prins Mauritslaan kwamen onder sterke druk te staan door het toenemende parkeren. De structuur van de wijk zelf is nagenoeg ongewijzigd.

Bebouwingsbeeld. Het architectuurbeeld wordt bepaald door de toepassing van fel gekleurde baksteen of verblendsteen naast de traditionele baksteen, hier en daar afgewisseld door natuursteen. Veel straten vertonen een golvend gevelbeeld door uitspringende woontraveeën en erkers of balkons (afb. 90). Dit beeld wordt nog verlevendigd door sierbanden van geglazuurde steen. Opvallend is de afwisseling in dakvormen. In het algemeen kan worden gesproken van een bijzonder aantrekkelijk bebouwingsbeeld met veel aandacht voor de detaillering van onder meer deuren, ramen, daklijsten en hekwerken.
De architectuur van het Statenkwartier wordt wel gerekend tot de Art Nouveau. Deze stijl is echter hoofdzakelijk waarneembaar in de uitvoering van gebrandschilderd glas of tegeltableaux (afb. 91). Beter kan worden gesproken van overgangsarchitectuur waarbij (aannemer-)architecten zich hebben bediend van de vormentaal van de late neorenaissance en de chaletarchitectuur. Daarnaast komen ook Berlagiaanse trekken voor en zelfs kenmerken van de reactionaire "Um 1800-beweging".
De waarde van de architectuur in het Statenkwartier is in zijn algemeenheid niet zo zeer gelegen in het individuele object, maar veel meer in het fraaie en grotendeels gaaf bewaard gebleven ensemble. Een ensemble dat mede door zijn omvang en het stratenbeloop met pleinvormige kruisingen en lange zichtassen een unieke identiteit bezit.
Concentraties van beeldbepalende panden zijn te vinden aan de hoofdassen (o.a. Statenlaan, Van Boetzelaerlaan, Prins Mauritslaan) en aan de drie eerder genoemde pleinen.
Onder de niet tot de overgangsarchitectuur te rekenen bebouwing zijn met name de middenstandswoningen van J.Duiker en B. Bijvoet aan de Johan van Oldenbarneveltlaan/ Doornstraat en het appartementencomplex Beaulieu aan de Frankenslag/ Scheveningseweg in architectonisch opzicht interessant.

90. Statenlaan/ hoek Van Bleiswijkstraat. Kenmerkend voor veel straten in de wijk is een golvend straatbeeld veroorzaakt door uitspringende woontraveeën, erkers en balkons.

Een aparte vermelding zijn waard: de villa Henny van H.P. Berlage aan de Scheveningseweg, herenhuizen in overgangsstijl van N. Molenaar aan de Statenlaan en het Statenplein en een villa in de stijl van de Um 1800-beweging aan de Eisenhowerlaan van Joh. Mutters jr.
Het beeld aan de Scheveningseweg en voor een deel aan de Eisenhowerlaan en aan de Johan van Oldenbarneveltlaan is de laatste tien jaar ingrijpend gewijzigd. De rijke villabouw heeft in veel gevallen plaats moeten maken voor in schaal, vormgeving en materiaal afwijkende bouw van kantoren, gebouwen met een welzijnsfunctie en appartementen.
Het Geuzenkwartier, waarvan de bouw is gestart vanaf 1909, heeft een eenvoudiger en voor een deel kleinschaliger bebouwingsbeeld dan het Statenkwartier maar de overgangsstijl is ook hier duidelijk aanwezig.
Aan de Willem de Zwijgerlaan is een symmetrisch opgezette reeks herenhuizen, beïnvloed door de Engelse architectuur (nrs. 111-157).
Interessante vroege voorbeelden van portiekwoningen vindt men onder meer in de Sonoystraat. Hier zijn de portieken tot de derde laag open gehouden met romaans aandoende openingen. Kleine huizen van één laag met een kap zijn te vinden in een aantal smalle straten ten noorden van de Willem de Zwijgerlaan (o.a. de Jan van Houtstraat); de stijl is hier traditioneel en eerder kenmerkend voor een 19de-eeuws dorp. Aan de Kranenburgweg is een overgang waarneembaar van het huis in overgangsstijl naar gestapelde bebouwing in een sobere Nieuwe Haagse School trant.

91. Frederik Hendriklaan 30-32. De Art Nouveau is in het Statenkwartier rijk vertegenwoordigd, niet zozeer als een eigen bouwstijl maar vooral in het detail van gebrandschilderd glas, tegeltableaux en hekwerken.

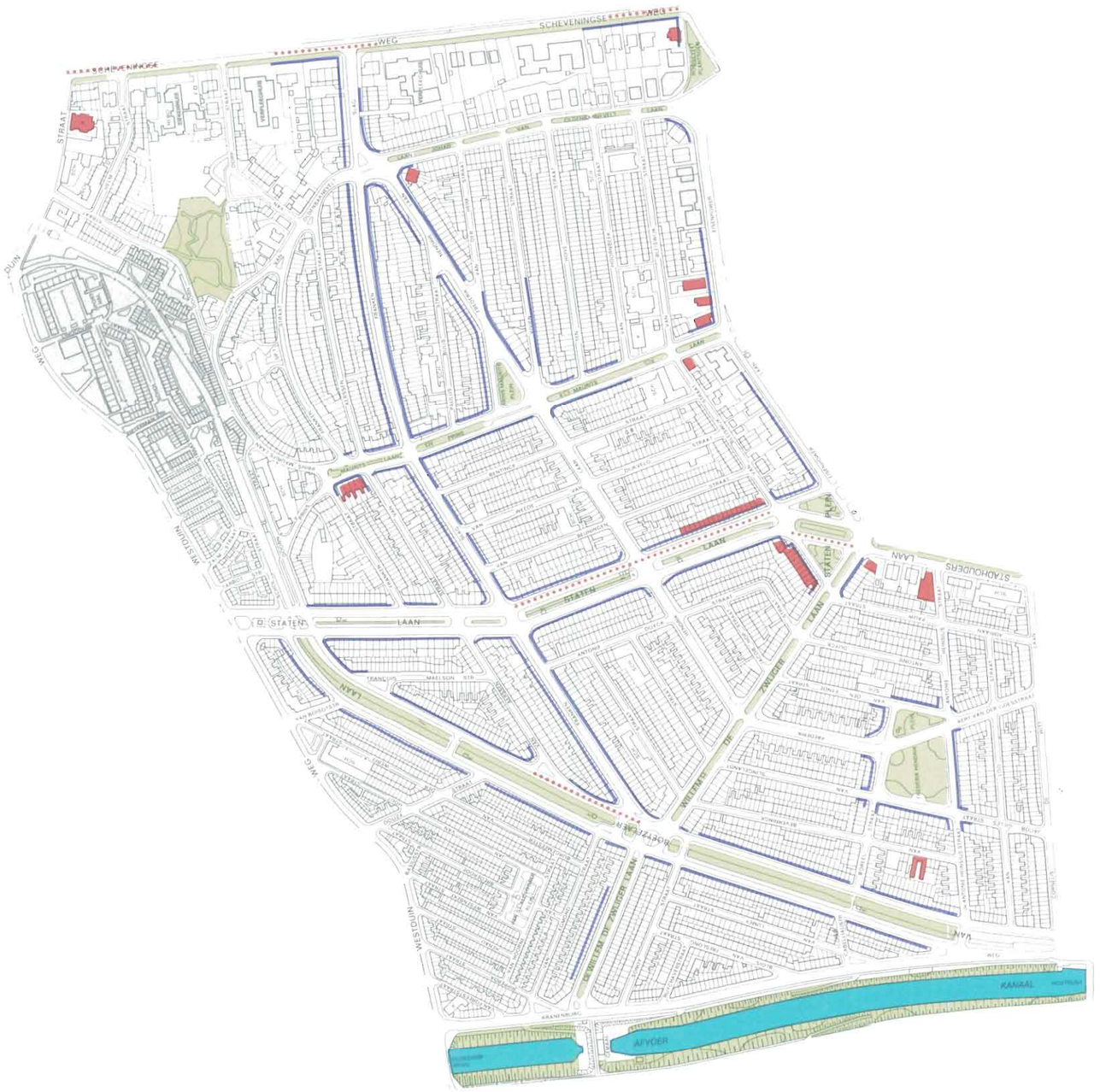
Bijzondere kwaliteiten.

- *het hoogwaardige stadsbeeld met zijn bijzondere panden in vroeg 20e eeuwse overgangsarchitectuur die een vrijwel gaaf ensemble vormen;*
- *het oorspronkelijke karakter van de woonwijk is op een hoog peil gebleven ondanks de wijzigingen aan de rand van de wijk;*
- *het stratenpatroon met de lange zichtassen en de pleinvormige kruisingen, gecombineerd met de levendige en rijk gedetailleerde homogene architectuur geven deze wijk een buitengewone identiteit;*
- *de ruimtelijke kwaliteit van Frederik Hendrikplein, Statenplein en Prins Mauritsplein;*
- *de laanbeplanting in de middenstrook van de Van Boetzelaerlaan, Stadhouderslaan, Statenlaan, Johan van Oldenbarneveltlaan, Prins Mauritslaan en (voor een deel nog) Eisenhowerlaan en Willem de Zwijgerlaan is een belangrijk structuur ondersteunend element;*
- *de historische en landschappelijke waarde van de Scheveningseweg en de open ruimte van het Afvoerkanaal.*

Het unieke karakter van het Statenkwartier ligt in zijn algemeenheid niet in het individuele object maar veeleer in de stedebouwkundige opzet van de wijk met fraaie lanen en pleinen, en gaaf bewaard gebleven ensembles. Het karakter van de wijk is echter lange tijd bedreigd en heeft onder druk gestaan van grootschalige nieuwbouw ter vervanging van de oorspronkelijke (rijke) villabouw. De oorspronkelijke schaal en het groen zijn van wezenlijk belang voor het karakter van de (woon-)wijk en zullen gerespecteerd moeten worden. De ruime profielen van straten en pleinen die dit gebied doorkruisen zijn zeer markant maar staan daardoor ook onder druk voor de aanleg van allerlei verkeersvoorzieningen. Bij aan aantasting van de ruimtelijke kwaliteit van het openbare gebied wordt de kwaliteit van de wijk als geheel gedegradeerd en daarom zal in de toekomst elke aanpassing met de grootste zorgvuldigheid moeten geschieden. De stedebouwkundige overgangsfunktie die de randen van het gebied hadden in de oorspronkelijk opzet dient ook in architectonisch opzicht gerespecteerd te worden.

In het Monumenten Inventarisatie Project worden het deel van het Statenkwartier (-Geuzenkwartier) van de Van Boetzelaerlaan tot de Scheveningseweg en het gebied van het Afvoerkanaal aangeduid als "gebied met bijzondere waarden" en potentieel te beschermen stadsgezicht.

Waarderingskaart

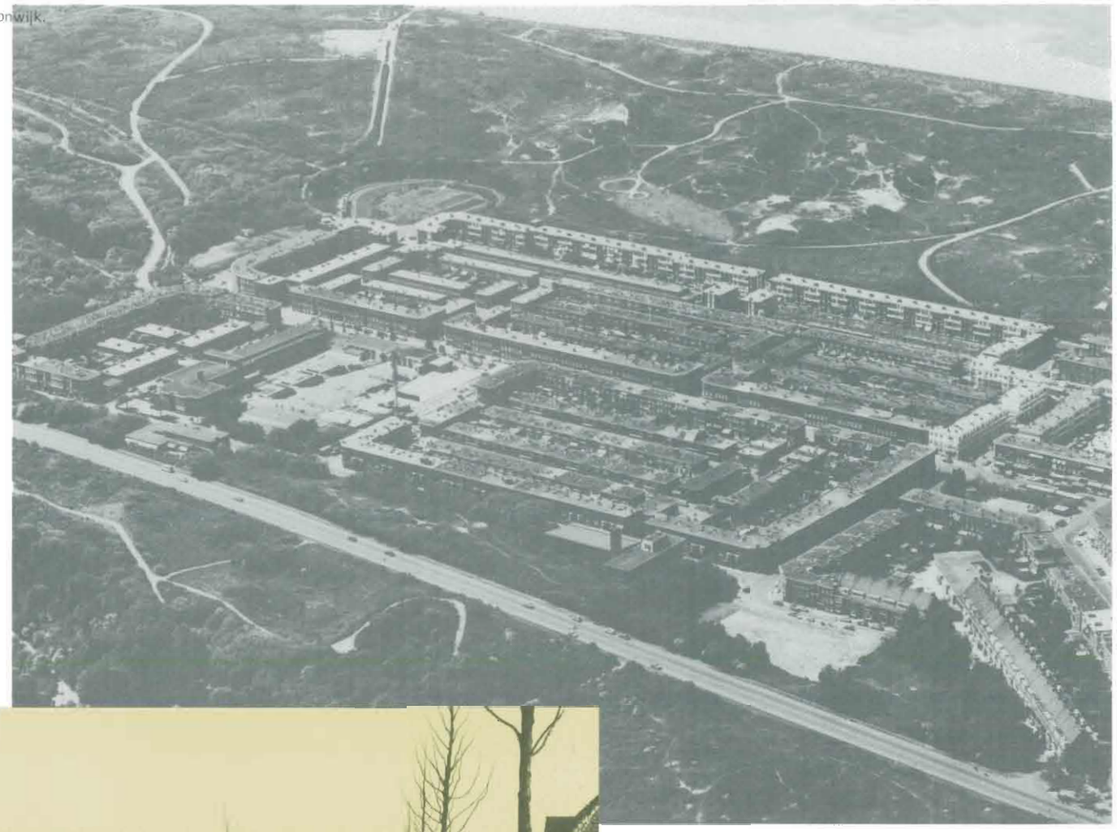


DUINDORP

WESTDUIN
PARK
NIEBOER
NIEBOER
WEG
SCHEVENINGEN RADIO
ZENDSTATION

De wijk Duindorp, gelegen ten zuidwesten van Scheveningen-Haven wordt begrensd door de kust, de Houtrustweg, Nieboerweg, Laan van Poot en een denkbeeldige lijn dwars door het Westduinpark tussen de Laan van Poot en strandpaal nr. 104.

92. Luchtopname 1985. Opvallend is de geïsoleerde ligging in het duingebied van de woonwijk.



93. Pluvierhof ca. 1920. De binnenhoven van de woningbouwcomplexen Pluvierhof, Meeuwenhof en Zeezwaluwhof waren bedoeld om een gemeenschapszinbevorderende beslotenheid te creëeren.

Ontwikkelingsgeschiedenis. Het grootste deel van het binnen de administratieve wijkbegrenzing van Duindorp gelegen duingebied is onbebouwd. In dit natuurgebied van het Westduinpark is tussen circa 1915 en 1930 op een min of meer rechthoekig grondplan, grenzend aan het in 1888-1889 gegraven Afvoerkanaal, de woonwijk Duindorp aangelegd. Voorts is nog een strook grond ten zuidwesten van de 3e Binnenhaven in gebruik bij het zendstation "Scheveningen Radio" en bevindt zich in de punt tussen de Nieboerweg en de Laan van Poot het Juliana Kinderziekenhuis.
Opvallend is de geïsoleerde ligging van de wijk in het duingebied (afb. 92). Het Afvoerkanaal vormt de scheiding met de vooroorlogse uitbreidingen van Scheveningen-Haven terwijl de Vogelwijk door de Bosjes van Poot van Duindorp wordt gescheiden.
Deze uitzonderlijke ligging heeft een historische oorsprong. Tegelijkertijd met de vlak voor de Eerste Wereldoorlog ontwikkelde gemeentelijke saneringsplannen ten zuidwesten van de Keizerstraat werd ook naar uitbreiding gezocht om het woningtekort onder de Scheveningse bevolking op te heffen. Deze uitbreidingen werden tussen de beide wereldoorlogen gerealiseerd rond de havens en het aangrenzende deel aan de overzijde van het Afvoerkanaal, dat Duindorp ging heten.
Een voorstel tot de bouw van 766 gemeentelijke woningwetwoningen aan de zuidwestzijde van het Afvoerkanaal werd op 6 juli 1914 door de raad aangenomen. Onder de naam "complex Afvoerkanaal-West" werden hier in 1916-1917 de woningen van de Zeezwaluwhof, Meeuwenhof en Pluvierhof gerealiseerd (afb. 93). Deze in elkaars verlengde gelegen woningbouwcomplexen naar ontwerp van de gemeentearchitecten W. Greve en G. Albers behoren tot de vroegste gemeentelijke woningwetwoningen in Den Haag. De opzet bestaat telkens uit een rond een hof gelegen binnenring van eengezinshuizen en een buitenring van beneden- en bovenwoningen. Met dit concept werd de laagstbetaalden een woonomgeving met meer lucht en ruimte geboden. De poortgebouwen waardoor men de binnenhoven kan betreden zijn een stedebouwkundig middel om aan het geheel een gemeenschapszin bevorderende beslotenheid te geven.

Al vrij snel werd ten zuidwesten van het "complex Afvoerkanaal-West" een van het Rijk aangekocht stuk duingrond geëgaliseerd en bouwrijp gemaakt. Dit deel van de wijk is tussen circa 1920-1930 tot stand gekomen. Ook hier werd voor de laagstbetaalden gebouwd. De kavels bestaan uit open bouwblokken met aaneengesloten bebouwing waarbij soms door het terugspringen van de rooilijn pleinvormige ruimten zijn gecreëerd.
In tegenstelling tot de hoofdzakelijk noordwest-zuidoost gerichte oriëntatie van het complex "Afvoerkanaal-West" is hier het stratenpatroon overwegend evenwijdig aan de kust. Een uitzondering vormt de diagonale loop van de Tesselsestraat. De hoofdader van de wijk, de Pluvierstraat, en de diagonale hoofdontsluiting van de Tesselsestraat bezitten een bredere aanleg dan de overige straten. Op de kruising van beide straten bevindt zich het enige plein van Duindorp, het Tesselseplein.
De openbare gebouwen zijn alle in het gebied tussen de Nieboerweg en Pluvierstraat gelegen met een concentratie aan de twee terreinen langs de Tesselsestraat en tussen de Doggersbankstraat en Breezandstraat.

Eén van de meest opvallende stedebouwkundige kenmerken van de wijk is de grote mate van uniformiteit. Dit was het gevolg van het feit dat een groot deel van de woningen door de gemeente zelf is ontworpen en standaardisatie in de volks-woningbouw werd nagestreefd. De gemeentewoningen bestaan uit het "complex Afvoerkanaal-West" en de

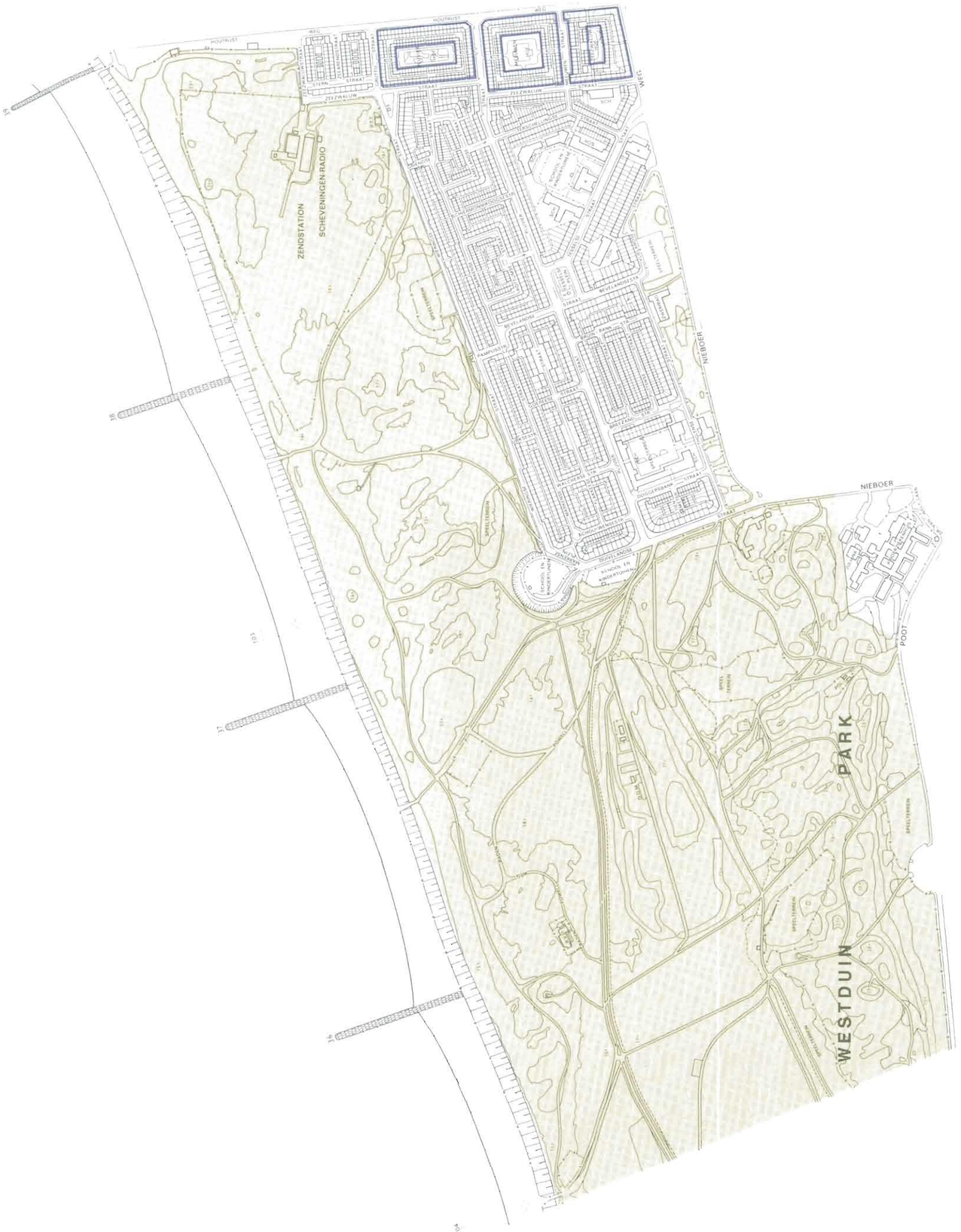
bebouwing tussen de Pluvierstaat en Wieringsestraat.
Tussen de Pluvierstraat en de Nieboerweg is particuliere woningbouw gerealiseerd, die goed aansluit op de gemeentelijke woningbouw. Dit was mogelijk omdat ook de door particulieren uitgevoerde huizenblokken zijn gebouwd naar schetsontwerpen van de Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting.
De hoogte van de bebouwing is gering: twee en drie bouwlagen. De wijk kent geen monumentale bebouwing of opvallende hoogteaccenten op de kruisingen van hoofdstraten.
In de wijk zijn platte daken toegepast met uitzondering van de complexen langs het Afvoerkanaal en een rij huizen aan de zuidkant, die zijn voorzien van pannen daken van verschillende vorm.

Structurele en/of functionele veranderingen.
De zuidwestelijke zijde van de Meeuwenhof werd oorspronkelijk ingenomen door een schoolgebouw. Dit is recentelijk vervangen door woningbouw die qua schaal en opzet goed past in de opzet van de hof. Ook de vervangende nieuwbouw langs de Breezandstraat en de uit 1953 daterende bebouwing van de Pluvierhof langs de Zeezwaluwstraat passen goed in de oorspronkelijke opzet.
De binnenhoven van de Zeezwaluwhof, Meeuwenhof en Pluvierhof zijn geheel of gedeeltelijk verhard (afb. 94). Oorspronkelijk waren hier plantsoentjes omgeven door hekjes en hagen aanwezig.
Ingrijpende functionele veranderingen hebben zich in de wijk niet voorgedaan. De winkels zijn over de wijk verspreid; aan het Tesselseplein is een kleine concentratie van winkels en horeca.

Bebouwingsbeeld. De tussen omstreeks 1915-1930 gerealiseerde bebouwing van Duindorp wordt geheel ingenomen door arbeiderswoningen en enkele openbare gebouwen. Er is een afwisseling van eengezinshuizen, beneden- en bovenwoningen en portiekwoningen in respectievelijk één, twee of drie bouwlagen.
De portiekwoningen zijn langs de randen van de wijk en in de bredere straten gesitueerd. Dit type woning komt in de vooroorlogse bebouwing van het complex "Afvoerkanaal-West" niet voor. Hier worden de eengezinswoningen omsloten door beneden- en bovenwoningen.
De architectuur in Duindorp is eenvoudig. Hier en daar zijn invloeden van het Traditionalisme, de Amsterdamse School of Nieuwe Haagse School waarneembaar.
Met name de gemeentelijke woningwetwoningen worden gekenmerkt door een welbewuste uniforme architectuur, waarbij de stedebouwkundige groepering een belangrijk element vormt. De drie hoven van het complex "Afvoerkanaal-West" zijn als zelfstandige architectonische eenheden opgezet. Karakteristiek zijn de risalerende gevelwanden aan de buitenzijde en de hoger opgetrokken poortgebouwen en hoekpaviljoens aan de binnenzijde. De als eerste gebouwde Zeezwaluwhof is in de details van portalen, poortdoorgangen en kapvorm afwijkend van de Meeuwenhof en Pluvierhof. Bijzondere aandacht is besteed aan de architectuur van de poortdoorgangen van de Meeuwenhof en de Pluvierhof.
De gemeentelijke woningwetwoningen uit de jaren twintig tussen de Pluvierstraat en de Wieringsestraat, ontworpen door de gemeente-architecten W. Greve en A. Pet, zijn zeer sober van vormgeving zonder bijzondere stilistisch kenmerken. Voor deze zogenaamde "woningen met zeer lage huurwaarde" werd door het toenmalige Ministerie van Arbeid een bijdrage verleend op voorwaarde dat zij sober uitgevoerd zouden worden.
Voor het architectuurbeeld betekende de renovatie van alle bouwblokken tussen de Pluvierstraat en de Wieringsestraat een grote verandering. Het schoon metselwerk dat deze wijk eens kenmerkte, is van een lichtgekleurde bepleistering voorzien.
Een meer uitgesproken stilistische uitwerking geven de schoolgebouwen langs de

94. Meeuwenhof. De herinrichting door middel van verharding doet afbreuk aan het oorspronkelijk architectonisch en stedebouwkundig concept.

Waarderingskaart



Tesselsestraat en Doggersbankstraat/Pluvierstraat te zien. Hier vallen met name de zorgvuldig gegroepeerde bouwmassa's en de geprononceerde vensterreeksen van de vleugels aan de Doggersbankstraat en Tesselsestraat 75 op. Vermeldenswaard is voorts de uit 1927 daterende zaalkerk op de hoek van de Nieboerweg en Tesselse-straat met invloeden van zowel de Amsterdamse als de Nieuwe Haagse School.

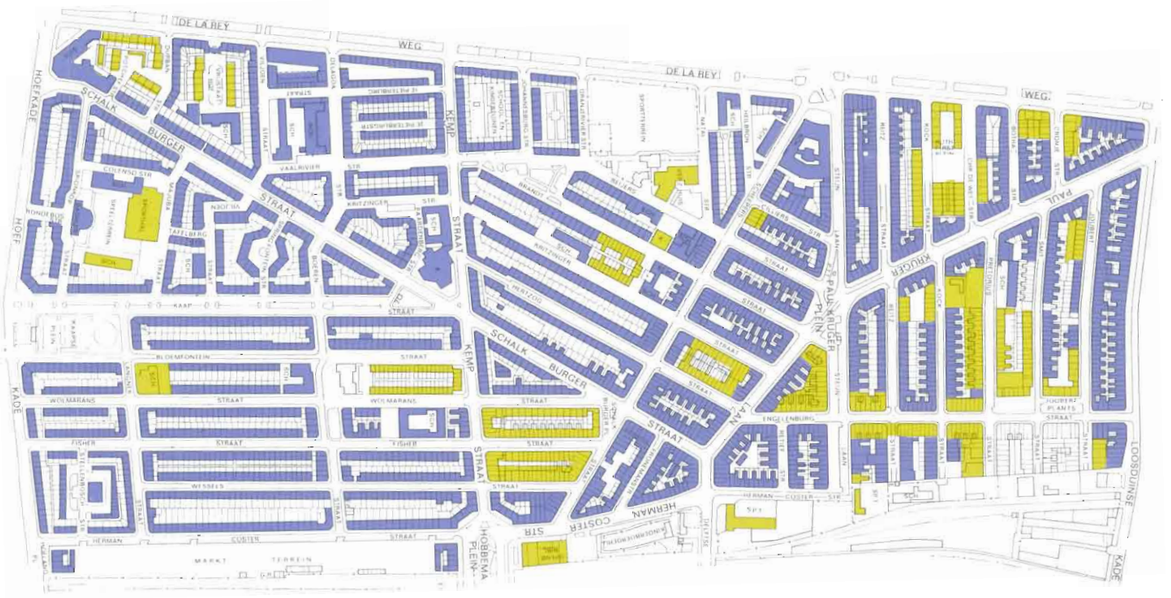
Bijzondere kwaliteiten.

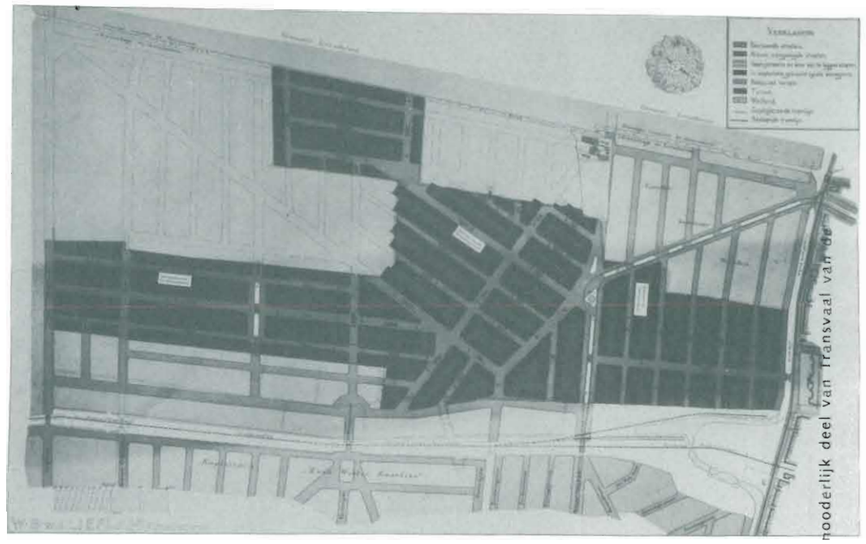
- *de sociaal-historische betekenis van een ten behoeve van de Scheveningse bevolking door de gemeente 's-Gravenhage ontworpen en grotendeels gebouwde arbeiderswijk;*
- *de geïsoleerde ligging van de wijk in het duingebied;*
- *het homogene bebouwingsbeeld (afb. 95);*
- *de bijzondere stedebouwkundige opzet en typologische waarde van de complexen arbeiderswoningen Zeezwaluwhof, Meeuwenhof en Pluvierhof.*
- *de landschappelijke waarde van het duingebied "Westduinpark";*

De omschreven bijzondere kwaliteiten zijn uitgangspunt voor het behoud van deze woonwijk met zijn schitterend isolement in de duinen. Door zijn geïsoleerde ligging heeft deze wijk zijn geheel eigen karakter en zit er weinig beweging in de stedebouwkundige opzet. Goed onderhoud en handhaven van het gebied zoals het is zal dit karakter weten te waarborgen.

De wijk Duindorp is in het Monumenten Inventarisatie Project aangeduid als "gebied met bijzondere waarden".

95. Het Tesselsepleln en omgeving in 1948. Opvallend is de sterke mate van homogeniteit in het bebouwingsbeeld van de wijk.


DE LA REY
WEG
SCHALK
BURGER
STRAAT
KEMP
HOEFKADE
HOEF
KADE
KAAP
BLOEMFONTEIN
WOLMARANS
FISHER
WESSELS
HERMAN
COSTER
MARKT
TERREIN
HOBBEMA
PLEIN
HERMAN
COSTER
STR
LAAN
ENGELENBURG
PAUL
KRUGER
PAUL KRUGER
PLEIN
LOOSDUINSE
KADE



96. Ontwerp stratenplan voor het noorderlijk deel van Transvaal van de bouwgrondmaatschappij "Engelenburg".

De wijk Transvaal ligt ten zuidwesten van het centrum en wordt begrensd door de Loosduinsekade, Monstersestraat, de De Heemstraat (Herman Costermarkt), Hoefkade en de De la Reyweg.

Ontwikkelingsgeschiedenis. De wijk Transvaal is aangelegd op de meest westelijke strook van de Zusterpolder, het "Hofland". Dit was het hooiland ten behoeve van de graven van Holland. Het noordelijke deel van het gebied (ten noorden van de Pretoriusstraat/Chr. de Wetstraat) bestaat uit zandgrond. Deze maakt nog deel uit van de strandwal, waarop de Loosduinseweg is aangelegd. Het zuidelijk deel bestaat uit een veenlaag op zand, gedeeltelijk nog afgedekt met klei. Na de ontginning van het veen, vermoedelijk in de 15de eeuw, zijn op de rand van het zand boerderijen en later ook buitens gebouwd. De huidige De la Reyweg vormde tussen 1820 en 1903 de gemeentegrens met Loosduinen.

Aan het eind van de 19de eeuw lagen in dit gebied de buitenplaats Westerbeek en de boerderij Engelenburg. In 1895 kocht de "N.V. Maatschappij tot exploitatie van onroerende goederen Laan van Meerdervoort" de buitenplaats Westerbeek. Een jaar later verwierf de "Haagse bouwgrondexploitatie- maatschappij Engelenburg" de boerderij Engelenburg en het bijbehorende land. Deze twee maatschappijen lieten een ontwerp-stratenplan maken, dat onder de naam van de maatschappij "Engelenburg" aan de gemeente werd voorgelegd (afb. 96). Het ontwerp wordt toegeschreven aan de architect W.B. van Liefland en kwam tot stand in overleg met de Dienst Gemeentewerken. De gemeenteraad nam het plan op 5 april 1898 aan.
De hoofdwegen werden gevormd door de verlenging van de Beeklaan (De la Reyweg) tot aan de Hoefkade, de verlenging van de Hobbemastraat (de Kempstraat) en door diagonalen van de Delftselaan naar het latere Veluweplein (de Schalk Burgerstraat) en van de Delftselaan naar de Regentesselaan (de Paul Krugerlaan). De Steijnlaan, ontworpen als voortzetting van de 's-Gravenzandelaan en Prinsegracht, kreeg geen aansluiting met deze straten vanwege het emplacement van de HIJSM aan de Monstersestraat.
Een groot aantal van de woonstraten had een breedte van ongeveer 16 meter; aan weerszijden van de rijstrook lagen voortuintjes van 3,5 meter diep. Deze zijn nu vrijwel alle verdwenen ten behoeve van parkeerplaatsen en het verbreden van de rijweg. Slechts bij de huizen Joubertstraat 197-205 zijn de voortuintjes behouden.
Tussen Transvaal en de Schilderswijk was een brede strook gereserveerd ten behoeve van de aanleg van een verbindingskanaal tussen de Laakhavens, de Loosduinsevaart en het Afvoerkanaal (oorspronkelijk Verversingskanaal geheten). Daarvoor zou het emplacement van de HIJSM aan de Monstersestraat moeten verdwijnen. In 1924 heeft de raad echter een meer westelijk tracé voor dit kanaal gekozen omdat dat betere mogelijkheden gaf voor de aanleg van een nieuw kanaal naar het Westland.
Door deze ontwikkeling kon de dagelijkse markt, die tot 1938 aan de Prinsegracht werd gehouden, langs de Herman Costerstraat worden ingericht. In 1938 zijn op de koppen van de markt twee woon/winkelblokken gebouwd.

Kort na 1900 werd begonnen met de bouw van de eerste huizen in het noordelijke deel van de wijk. Tussen 1901 en 1910 werden grote delen van het gebied tot aan de Scheepersstraat bebouwd. Dit geschiedde door vele kleinere bouwondernemers. Het maximum aantal gerealiseerde woningen per aannemer was ongeveer twintig. De maatschappij "Laan van Meerdervoort" heeft zelf nog enige bouwprojekten uitgevoerd op "afgelegen" gedeelten van haar terrein rond de Steijnlaan.
In het gedeelte ten zuiden van de Scheepersstraat zijn vooral projekten van woningbouwverenigingen en de gemeente tot stand gekomen, aangevuld met particuliere bouw. De bebouwing is in lange reeksen (straatwanden) en blokken tot stand gekomen. De eerste projekten van woningbouwverenigingen dateren uit omstreeks

1915. Het hoogtepunt in de bouw ligt hier tussen 1920 en 1927. Omstreeks 1932 zijn de laatste woningen in de wijk voltooid.

De stedebouwkundige verkaveling van de wijk bestaat uit drie rechthoekige delen.
In het gedeelte ten noorden van de Steijnlaan liggen de straten evenwijdig aan de Loosduinsekade. De bouwblokken hebben een geringe diepte en grote lengte (afb. 97). Hierdoor is een korte opeenvolging van straten te zien. Aan de oostzijde lopen de straten dood op het voormalige HIJSM rangeerterrein, dat nu in gebruik is als bedrijventerrein. De Paul Krugerlaan loopt diagonaal door deze rechthoekige verkaveling. De dwarsstraten verspringen hier ten opzichte van elkaar.
In het gedeelte tussen de Steijnlaan en de Kempstraat staan de straten loodrecht op de diagonale Scheepersstraat. Ook hier zijn de bouwblokken bijzonder lang van vorm. Vanwege de diagonale invulling van de rechthoekige hoofdstructuur liggen hier relatief veel onregelmatige bouwblokken. In het gedeelte tussen de Scheepersstraat en de Kempstraat zijn een aantal pleintjes gerealiseerd.
Ten zuiden van de Kempstraat is de wijk in tweeën te delen. In het gebied ten oosten van de Kaapstraat is een rechthoekige opzet met voornamelijk lange bouwblokken toegepast. Deze verkaveling behoort nog tot het oorspronkelijke ontwerp. Ten westen van de Kaapstraat zijn de bouwblokken minder regelmatig met onder andere binnenhoven en pleintjes. De rooilijnen voor dit gedeelte van de wijk zijn per woningbouwcomplex aangepast. De zuidwestpunt van Transvaal is in het plan Rustenburg/-Oostbroek gewijzigd om het Veluweplein een symmetrische en monumentale vorm te geven. De Schalk Burgerstraat is hiervoor ter hoogte van de Hoefkade afgebogen. Ook het plan voor de beëindiging van de bebouwing tussen de Hoefkade en Marktweg moest voor deze monumentale opzet worden gewijzigd. Dit is geschied door middel van de "verordening Hoefkade".

Het gedeelte ten noorden van de Scheepersstraat is dicht verkaveld en heeft op de brede Steijnlaan na weinig openbare ruimte.
Ten zuiden van de Scheepersstraat is de opzet ruimer. Er zijn enkele pleinen en groene ruimten, waaronder het Kaapseplein, de brede Kaapstraat met een middenplantsoen, het sportterrein "Hou Stand" en het sportterrein aan de Spionkopstraat.
Het merendeel van de voorzieningen is in de zuidelijke helft van de wijk ondergebracht op een over het algemeen weinig monumentale wijze. De meeste scholen zijn in de bouwblokken opgenomen. Zelfs de in 1981 gesloopte kerk van de HH. Engelbewaarders aan de Brandtstraat was onderdeel van een bouwblok.
Slechts de scholen aan de De la Reyweg in de zichtas van de Dierenselaan en bij het Veluweplein en de Julianakerk aan de Schalk Burgerstraat hebben een prominentere ligging en architectuur. Aan de Spionkopstraat is in de jaren twintig een groep voorzieningen (twee scholen, een badhuis en een sporthal) gebouwd rondom een sportveld. Aan de Viljoenstraat staat nog een tweetal scholen, rond een gezamenlijke speelplaats. Een van de scholen, de Dr. C.E. Calkoenschool uit 1923, ligt op de binnenplaats van het woningencomplex van de Vrijstaathof.

Structurele en/of functionele veranderingen.

Het noordelijk gedeelte van de wijk is tussen omstreeks 1901 en 1910 gebouwd voor de lage middenklasse. Naarmate dit gedeelte van de wijk ouder werd en onderhoud achterwege bleef, kwamen hier de mensen uit de laagste inkomenscategorie te wonen.
Het noordelijk deel van Transvaal is urgentiegebied voor de stadsvernieuwing. Een deel van de bebouwing is of wordt vervangen door nieuwbouw; een groot gedeelte wordt gerenoveerd volgens een hoog renovatieniveau (ingrijpende wijzigingen) en een klein gedeelte wordt gerenoveerd volgens een laag renovatieniveau. In deze laatste categorie valt onder andere de bebouwing aan de Paul Krugerlaan, het Paul Krugerplein, de Steijnlaan en de Loosduinsekade. Er wordt daarnaast bebouwing

97. Verkavelingspatroon Paul Krugerlaan-Pretoriusstraat en omgeving. De bouwblokken hebben hier een geringe diepte en grote lengte. De Paul Krugerlaan loopt diagonaal door deze rechthoekige verkaveling. De dwarsstraten verspringen hier ten opzichte van elkaar. Luchtopname 1980.

gesloopt om dwarsverbindingen in lange straten te maken, speelplaatsen aan te leggen en doodlopende woonstraten te laten vervallen. De voortuintjes in de woonstraten zijn in de loop der tijd vrijwel alle verdwenen ten behoeve van parkeerplaatsen en het verbreden van de rijstrook. Bij de huidige renovaties wordt een aantal straten tot woonerf ingericht.
In het gedeelte ten zuiden van de Scheepersstraat is voornamelijk sociale woningbouw gerealiseerd. Hier wordt de meeste bebouwing gerenoveerd volgens een laag renovatieniveau.
Een aantal scholen en kerken is afgebroken ten behoeve van woningbouw.
De bedrijfjes in de wijk worden verplaatst naar het bedrijventerrein aan de Monstersestraat of naar elders.

B e b o u w i n g s b e e l d . De meeste bebouwing ten noorden van de Scheepersstraat is tussen 1901 en 1910 gebouwd. Een uitzondering vormen delen van de bebouwing in de Pretoriusstraat (1906-1919), Kockstraat (1914-1919) en de Reitzstraat (1920-1922). Het betreft voornamelijk kleine speculatieprojecten van beneden- en bovenwoningen. De panden in de zijstraten zijn in een sobere late neorenaissancestijl uitgevoerd met soms enige elementen uit de overgangsstijl.
Aan het noordelijk deel van de Paul Krugerlaan, het Paul Krugerplein en gedeelten van de Steijnlaan tonen de huizen een iets rijker beeld in de trant van de overgangsstijl. Er is meer gebruik gemaakt van erkers en versieringen.
Vrijwel alle bebouwing bestaat uit drie bouwlagen met een plat dak of een schilddak. De bovenwoningen zijn voor het merendeel ontsloten via binnentrappen. Het aantal portiekwoningen is relatief gering.

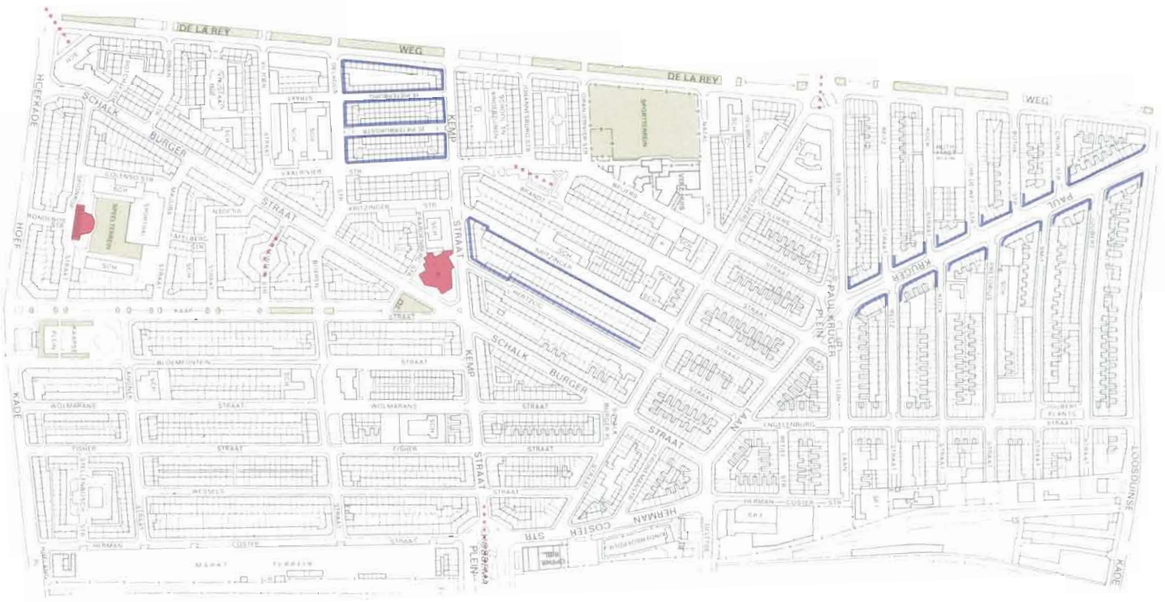
In het zuidelijk deel van de wijk zijn tussen omstreeks 1914 en 1932 woningbouwprojekten tot stand gekomen van zowel woningbouwverenigingen, de gemeente als particulieren. Hele straatwanden en bouwblokken werden hier naar één ontwerp gerealiseerd. De architectuur is zeer sober met invloeden van de Amsterdamse School en de Nieuwe Haagse School.
De bebouwing is voornamelijk drie bouwlagen hoog. In een aantal complexen is lagere bebouwing aanwezig: onder andere het complex rond de 1e en 2e Pietersburgstraat (1920) en gedeelten van de Vrijstaathof (1923-1924) van de architecten L. Cusell, J.N. Munnik en A. Verschoor. Bij beide projecten zijn poortgebouwen toegepast.
De ontsluiting van de woningen geschiedt in hoofdzaak door middel van portieken. Tussen de Scheepersstraat en de Kempstraat is een aantal bijzondere portieken gerealiseerd, zowel typologisch gezien (langsportieken, waarbij de portiektrap evenwijdig aan de gevel ligt) als architectonisch (spitsbogen, klassieke vormen en andere). Een uitzondering op de vlakke gevels vormt de bebouwing aan de Kritzingerstraat 178-260, waarbij balkons aan de voorgevel zijn aangebracht (afb. 98).
Een vroeg voorbeeld van gemeenschappelijke binnentuinen kan men zien tussen de Boerenstraat, Fisherstraat, Langnekstraat en Wesselsstraat (arch. J.C. van Dorsser, 1915-1919).
De belangrijkste openbare gebouwen in de wijk zijn: de Julianakerk (G. van Hoogevest, 1924-1926) aan de Schalk Burgerstraat, het voormalig badhuis aan de Spionkopstraat (A.A. Schadee, 1925), de Technische School aan de De la Reyweg 168 en de school aan de De la Reyweg 626 (Veluweplein). Beide scholen hebben een belangrijke stedebouwkundige ligging.

98. Kritzingerstraat 178-260. Dit woningbouwcomplex van rond 1925 valt op door de met aandacht vormgegeven langsportieken en balkons.

Bijzondere kwaliteiten:

- *de as en architectuur van de Paul Krugerlaan;*
- *de markante ligging van de kerk in de Kempstrat en het badhuis in de Spionkopstraat;*
- *de ligging van de scholen aan de la Reyweg;*
- *de architectonische en stedebouwkundige waarde van het complex 1e en 2e Pietersburgstraat e.o.;*
- *de architectonische en ensemblewaarde van de Kritzingerstraat/ Hertzogstraat;*
- *het groen aan De la Reyweg met het groen van de sportvelden;*
- *de middenberm met kandelaberbomen in de Kaapstraat.*

Door de stadsvernieuwing toont de wijk een nogal verbrokkeld karakter. Een bepaalde homogeniteit is verloren gegaan. Het oorspronkelijk gevelbeeld is vaak hard weggerenoveerd. Er is daardoor meer aandacht gewenst voor het karakteristieke beeld van de bestaande bebouwing bij renovatie en meer samenhang hiermee in de nieuwbouw. De toekomstige ontwikkelingen dienen vooral gericht te worden op een verbetering van de stedebouwkundige an architectonische kwaliteit en het behoud en verbeteren van de herkenningspunten in de wijk zodat de wijkindentiteit behouden en versterkt wordt.



Waarderingskaart

VALKENBOSKWARTIER

LAAN VAN ERK EN DUINEN
KAMPERFOELIE
LOOSDUINSE
MIENT
STRAAT
LAAN
VALKENBOS
WEIMAR
FAHRENHEIT
EDISON
MEERDERVOORT
BEEK

Het Valkenboskwartier ligt ten zuidwesten van het centrum en wordt omsloten door de Beeklaan, Loosduinseweg, de Kamperfoeliestraat, Mient, Laan van Eik en Duinen en de Laan van Meerdervoort.
Zowel stilistisch als stedebouwkundig is de wijk te splitsen in twee delen met als grens de Valkenboskade. Het deel ten zuidwesten van de Valkenboskade wordt ook wel aangeduid als de Struikenbuurt.

99. Detail van het uitbreidingsplan 1903 van ir. I.A. Lindo. De diagonale hoofdontsluitingsroute van de Valkenboslaan is een prominent gegeven binnen de uitleg van de wijk.

Algemene inleiding. De wijk, gelegen in de vroegere Mientpolder, dankt haar naam aan de voormalige buitenplaats Valkenbosch op de kruising van de Valkenboskade en de Mient (afgebroken in 1857). De Beeklaan vormde de grens tussen de Mientpolder en het zogenaamde Kleine Veentje. In deze laatste polder waren al eerder de stadsuitbreidingen van het Zeeheldenkwartier en het Regentessekwartier gerealiseerd. Met de voltooiing van het Regentessekwartier vlak na de eeuwwisseling tot aan de Beeklaan was de toenmalige gemeentegrens met Loosduinen bereikt. In 1902 werd deze grens tot aan de huidige wijkgrens Kamperfoeliestraat/Mient/Laan van Eik en Duinen naar het zuid-westen verlegd, waardoor de stadsuitbreidingen zich op Haags grondgebied konden voortzetten. De Loosduinseweg en Laan van Meerdervoort, van oudsher paden richting het westen, vormen logische geografische begrenzingen van de wijk.

Het gebied ten noordoosten van de Valkenboskade.

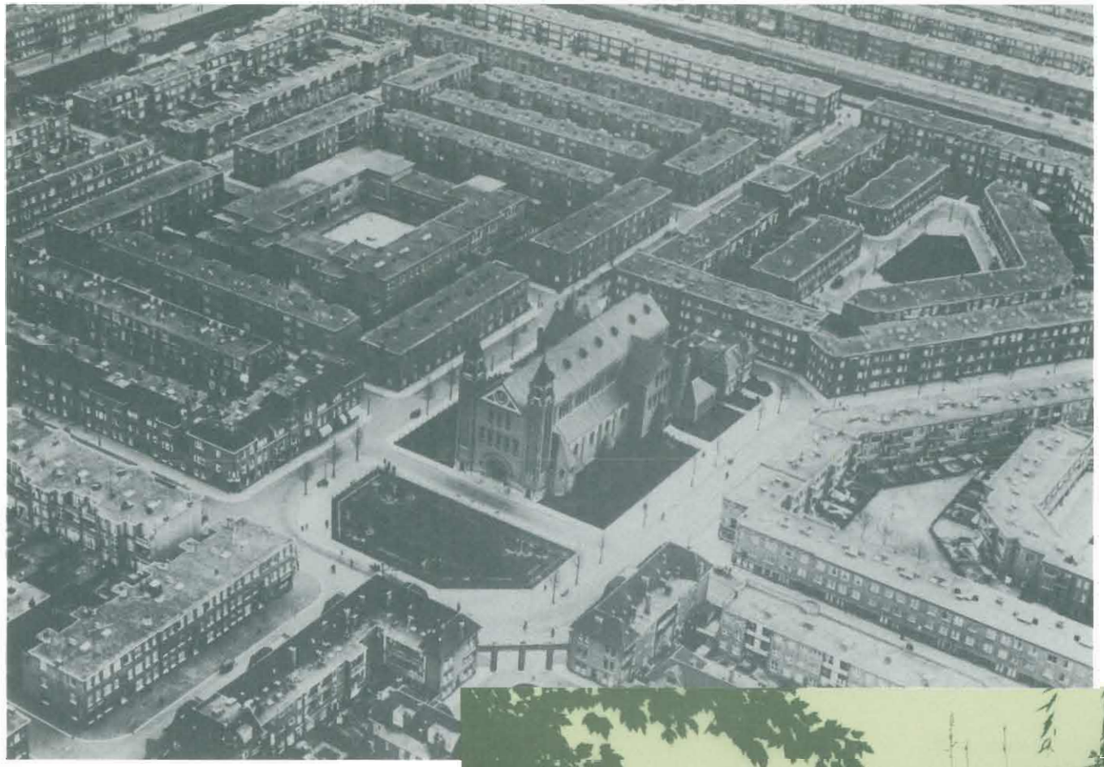
Ontwikkelingsgeschiedenis. Dit deel van het Valkenboskwartier is tussen 1903 en de Eerste Wereldoorlog aangelegd als woonwijk voor de middenstand en beter betaalde arbeider met her en der verspreid tevens kleine bedrijfsvestigingen.
De stedebouwkundige aanleg is grotendeels conform het uitbreidingsplan uit 1903 (afb. 99) van ir. I.A. Lindo, de directeur van de Dienst der Gemeentewerken, uitgevoerd. Alleen het gebied omsloten door de Weimarstraat, Valkenboskade, Laan van Meerdervoort en Fahrenheitstraat, dat tussen ca. 1910-1915 als laatste onderdeel tot stand kwam, geeft een afwijkende verkaveling te zien.
De in wezen nog 19de-eeuwse stedebouwkundige opvattingen van Lindo worden beheerst door een verkeerstechnische invalshoek. Essentieel was een goede ontsluiting van de wijk. Deze kon zijns inziens het best worden bereikt door middel van een diagonaal door de wijk gesitueerde hoofdontsluitingsroute met hierop aansluitend secundaire assen. De kruisingen kregen een pleinachtig karakter zonder dat van echte pleinen gesproken kon worden. Lindo ging er, blijkens zijn toelichting op het uitbreidingsplan uit 1903 vanuit dat echte pleinen niet mogelijk waren omdat de gemeente onvoldoende bevoegdheden had om de daarvoor noodzakelijke monumentale bebouwing af te dwingen.
De diagonale hoofdontsluitingsroute, de Valkenboslaan, wordt doorkruist door de secundaire assen van de Edisonstraat, Weimarstraat en de Fahrenheitstraat. Pleinachtige ruimten zijn te vinden op de kruisingen van deze assen en op de aansluitingen met de Laan van Meerdervoort en Loosduinseweg.
Kenmerkend zijn voorts de gesloten bouwblokken met geringe diepte en de vaak onregelmatige vorm als gevolg van het diagonale stratenpatroon. De opzet van een groenstructuur in de brede hoofdstraten is in de Valkenboslaan en het brede deel van de Beeklaan nog aanwezig. Ook het groen in de Copernicuslaan en langs de Valkenboskade behoren tot de oorspronkelijke opzet van de wijk. De uitleg van het Valkenboskwartier is in feite een voortzetting van het Regentessekwartier, waar ir. I.A. Lindo ook een plan voor de hoofdstraten had ontworpen. Een groot aantal straten dat van het Regentessekwartier uitkomt op de Beeklaan vindt zijn vervolg in het Valkenboskwartier. Door de vergelijkbare stedebouwkundige opzet, de continuering van het stratenpatroon en het bebouwingsbeeld lopen beide wijken vloeiend in elkaar over.

Structurele en/of functionele veranderingen.
De Weimarstraat kreeg al snel een belangrijke winkelfunctie, die in de loop van de 20ste eeuw verder werd versterkt. Tussen de Beeklaan en Valkenboskade kent deze straat vrijwel aaneengesloten rijen winkels. Ook in de Beeklaan, Edisonstraat, Copernicusstraat en in mindere mate de Laan van Meerdervoort en Valkenboskade is de oorspronkelijke woonfunctie gedeeltelijk vervangen door detailhandel en horeca.
Al in 1932 werd de Loosduinse Vaart tussen de Fahrenheitstraat en de Lijnbaan gedempt, in 1982 gevolgd door het deel tussen de Fahrenheitstraat en de Valkenboskade. Dit laatste gedeelte is ingericht als speelplaats met openbare groenvoorziening. Langs de Loosduinseweg en de Laan van Meerdervoort is ten behoeve van het verkeer de oorspronkelijke lineaire groenstructuur verdwenen.
Het bejaardentehuis aan het Newtonplein en de nieuwbouw in de Newtonstraat geven midden in de wijk een schaalvergroting te zien.

Bebouwingsbeeld. De bebouwing van het Valkenboskwartier wordt gekenmerkt door aaneengesloten gevelwanden in de rooilijn. Slechts enkele huizenreeksen, met name in de Galileïstraat en Marconistraat, zijn terugliggend gesitueerd met voortuintjes. Het merendeel van de panden kent een opbouw van drie bouwlagen met kap of plat dak hoewel ook twee bouwlagen met kap geen uitzondering is. Vrijstaande woonhuizen komen niet voor. Evenals in het aangrenzende Regentessekwartier bezitten de bouwblokken een geringe diepte met relatief lange aanbouwen, vaak over meerdere bouwlagen, op de binnenerven.
Typologisch bestaat de bebouwing voornamelijk uit beneden- en bovenwoningen en portiekwoningen. Slechts in de Buys Ballotstraat, Galileïstraat, Marconistraat, Laan van Meerdervoort en in delen van de Valkenboslaan en Weimarstraat komen eengezinswoningen voor. Ten oosten van de Valkenboslaan domineert de beneden- en bovenwoning met twee deuren aan de straatzijde. Portiekwoningen komen hier slechts incidenteel voor. De andere zijde van de Valkenboslaan geeft een tegenovergesteld beeld te zien; hier is de portiekwoning algemeen.
Stilistisch behoort de bebouwing tot de overgangsarchitectuur (afb. 100).
De toepassing van verblendsteen, houten erkers en details afkomstig uit de vormentaal van de neorenaissance en Art Nouveau bepalen het beeld. Over het algemeen is de architectuur sober en eenvoudig van vormgeving. Rijkere gevelwanden geven de bovengenoemde straten met eengezinswoningen te zien.
De wijk bezit met uitzondering van de neogotische Heilige Agneskerk aan de Beeklaan 188 geen opvallende monumentale bouwwerken. Een opmerkelijk complex van sociale woningbouw met architectuurhistorische waarde zijn de arbeiderswoningen in de Celsiusstraat en omgeving van de architect D. Roosenburg uit 1927-1928.

Bijzondere kwaliteiten.
- *de ensemble-waarde van Laan van Meerdervoort, Th.Schwenckestraat, Marconistraat en Galileistraat;*
- *de woningen aan de Celsiusstraat;*
- *de lineaire groenstructuren van de Valkenboslaan en het brede deel van de Beeklaan.*
- *de groenaanleg en het water van de Valkenboskade en Mient;*
- *de open ruimte van het Newtonplein;*

100. Valkenboslaan 366-386. De overgangsarchitectuur, met zijn toepassing van verblendsteen, houten erkers en details afkomstig uit de vormentaal van de Art Nouveau en neorenaissance overheerst het bebouwingsbeeld van de Valkenboskade.



101. Besloten pleinvormige ruimten, zoals het complex aan de Braamstraat en het rechtsachter de kerk gelegen Gagelplein zijn typerend voor dit deel van de wijk. Het Kamperfoelieplein is nog aangelegd volgens het Uitbreidingsplan Berlage uit 1908. Opname ca. 1930.

102. Mient 1-111. Bij deze portiekwoningen uit 1922-1925 is met het architectonische middel van de herhaling gestreefd naar uniformiteit van de gevelwand. Stilistisch wordt op bescheiden wijze aangesloten bij de Amsterdamse- en Nieuwe Haagse School.

Het gebied ten zuidwesten van de Valkenboskade (Heesterbuurt).

Ontwikkelingsgeschiedenis. De uitleg en bebouwing van de Heesterbuurt, omsloten door de Valkenboskade, Loosduinseweg, Kamperfoeliestraat, Mient, Laan van Eik en Duinen en Laan van Meerdervoort is tussen omstreeks 1915 en 1925 tot stand gekomen. De buurt is opgezet als woonwijk voor de kleine middenstand. Van voor de uitleg van de buurt dateert de tramremise aan de Lijsterbesstraat (A.A. Schadee, 1906).
Zowel in het Uitbreidingsplan van 1903 als in dat van 1908 is een stratenplan voor dit gebied aangegeven, dat echter niet is uitgevoerd. Wel zijn een tweetal elementen van het Uitbreidingsplan 1908 van Berlage gerealiseerd: het halfronde plantsoen tussen Mient en Kamperfoeliestraat en de situering van een pleinachtige ruimte ter plaatse van het huidige Kamperfoelieplein met een zichtas in noordwestelijke richting (de Goudenregenstraat). Het huidige stratenpatroon vertoont een geringe onderlinge samenhang en is het resultaat van diverse deelplannen.
Met name de uitleg ten noordwesten van de Mient is kenmerkend voor de veranderde stedebouwkundige opvattingen na de Eerste Wereldoorlog. In plaats van het overwegend rechte stratenpatroon met een diagonale brede hoofdontsluitingsroute, nog typerend voor het noordoostelijke deel van het Valkenboskwartier, ontstaat hier een meer "intieme stedebouw" met besloten pleinvormige structuren (Vlierboomplein, Weigeliaplein, Gagelplein, afb. 101). De halfopen bouwblokken en aan binnenpleinen gesitueerde bebouwing weerspiegelen eveneens de stedebouwkundige visie van die tijd, waarin getracht wordt het individuele huis ondergeschikt te maken aan de als één geheel behandelde plastisch gedetailleerde straatwand.
De Heesterbuurt sluit architectonisch en stedebouwkundig aan bij de ten zuidwesten van de Laan van Eik en Duinen gelegen Vruchtenbuurt, die na omstreeks 1928 is gebouwd.

Structurele en/of functionele veranderingen. Behoudens een toename van de winkelfunctie langs de Laan van Meerdervoort kent de wijk geen wezenlijke veranderingen ten opzichte van de oorspronkelijke situatie.

Bebouwingsbeeld. De bebouwing in de Heesterbuurt bestaat voor het grootste deel uit aaneengesloten portiekwoningen van twee of drie bouwlagen met plat dak of met kap. Ook de beneden- en bovenwoning komt voor. Alleen langs de Laan van Meerdervoort en Laan van Eik en Duinen zijn eengezinswoningen gesitueerd.
De oudste woonbebouwing van de wijk wordt gevormd door de portiekwoningen aan de Valkenboskade tussen de Jasmijnstraat en de Loosduinseweg en aan de Loosduinseweg tussen de Laurierstraat en Valkenboskade. Stilistisch staan deze woningen nog geheel in de traditie van de overgangsarchitectuur. Een belangrijk aspect is de uiterlijke verschijningsvorm van de individueel of als "individueel blok" behandelde voorgevels met veelal asymmetrische gevelbeëindigingen. Opvallend zijn nog de diepe aanbouwen tegen de achtergevels. In 1920 werd een bouwverordening van kracht waardoor de maximum hoogte en diepte van achterbouwen aanmerkelijk werd beperkt.

Kenmerkend voor de overige bebouwing in de Heesterbuurt is het streven naar homogeniteit en uniformiteit van het bouwblok of de gevelwand (afb. 102). Een uniforme bouwwijze voor de gehele wijk, zoals dat vanuit de Gemeentelijke Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting als ideaal werd gesteld, kon echter niet worden bereikt. Doordat verschillende particuliere bouwondernemers, vaak ieder met hun eigen architecten, in de buurt werkzaam waren, bleef de uniformiteit veelal beperkt bleef tot één bouwblok of een deel van een gevelwand.

De eenvoudige middenstandswoningen zijn in sobere baksteenbouw uitgevoerd met vaak extra aandacht voor de ingangspartijen van de portieken. Stilistisch is op bescheiden wijze aansluiting gezocht bij het traditionalisme, de Amsterdamse School of de Nieuwe Haagse School.
Schoolgebouwen zijn op verscheidene plaatsen in de buurt aanwezig. De belangrijkste concentratie bevindt zich tussen de Mient en Hortensiastraat. Vermeldenswaard is voorts de neoromaanse H. Familie kerk op het Kamperfoelieplein van de architect J. Stuyt uit 1921-1920.
De remise aan de Lijsterbesstraat is in de jaren tachtig ingrijpend gemoderniseerd.

Bijzondere kwaliteiten

- *de samenhang van bebouwing en de stedebouwkundige opzet van besloten pleinvormige complexen, mn. Wegelia-, Vlierboom- en Gagelplein;*
- *de zichtas in de Goudenregenlaan op de kerk en het groen aan het Kamperfoelieplein;*
- *de bebouwing langs de Valkenboskade en de Mient en de relatie van deze bebouwing met de groenaanleg en het water van deze kades;*

De stedebouwkundige opzet, de samenhang in bebouwing en voor de wijk bijzondere architectuur zijn de dragers van het kwaliteitsbehoud . De Valkenboskade vormt het scheidend element tussen twee wijkgedeelten die onderling verschillen maar is tevens belangrijk als herkenningspunt voor de gehele wijk. De open ruimte, de zichtassen, het groen en het water compenseren het gebrek aan hoogstaande bebouwing-ensembles en zorgen voor een ruimtelijke kwaliteit die niet aangetast mag worden.

Waarderingskaart

ZORGVLIET

Periodiseringskaart

De wijk Zorgvliet, gelegen ten noordwesten van het centrum, wordt omgrensd door de Laan van Meerdervoort, Groot Hertoginnelaan, Stadhouderslaan, Eisenhowerlaan, het Rooseveltplantsoen, de Scheveningseweg, het Carnegieplein en wederom de Scheveningseweg.

Ontwikkelingsgeschiedenis. Tot de officiële wijkbegrenzing van Zorgvliet behoren de drie hoekAnna Paulownastraat/ Scheveningseweg/ Laan van Meerdervoort en de oneven zijde van de Laan van Meerdervoort tussen Anna Paulownastraat en Carnegielaan. Historisch vormen deze straten onderdeel van de laat-19de-eeuwse uitleg van het Zeeheldenkwartier en de Archipelbuurt. De Groot Hertoginnelaan en de hieraan gelegen rij huizen op de hoek met de Stadhouderslaan dateren van rond 1895 als onderdeel van de wijk Duinoord.

De villawijk Zorgvliet is ontstaan in het tweede decennium van deze eeuw op de gelijknamige buitenplaats van de staatsman-dichter Jacob Cats. De gronden van 'Sorghvliet' werden in de 19de eeuw aanzienlijk uitgebreid door de prins van Oranje, de latere koning Willem II, nadat deze in 1837 de eigendom had verworven voor 52.000 gulden. De aangekochte goederen in Houtrust en de Segbroekpolder vormden een aaneengesloten geheel met het oorspronkelijke Zorgvliet waardoor de totale oppervlakte niet minder dan 600 ha. omvatte. In 1876 verkocht zijn dochter Sophie, groothertogin van Saxen-Weimar, 265 ha. van het domein aan een aantal bouwmaatschappijen. De terreinen van het huidige Zorgvliet behoorden hier echter niet toe.
Na het overlijden van de kleinzoon van prinses Sophie, kwam het gebied tussen de Stadhouderslaan en de Oude Scheveningseweg -de laatste grote potentiële bouwlocatie dichtbij het centrum- volop in de belangstelling.
Overigens heeft de aanleg van de wijk Duinoord vanaf 1893 voor Zorgvliet betekenis gehad. De bouwmaatschappij Duinoord wist namelijk een servituut op het aangrenzende Zorgvliet te verwerven. Het servituut bepaalde dat Zorgvliet tot 1910 niet mocht worden bebouwd.
De gemeente was geïnteresseerd in een eventuele aankoop, waarbij de plannen voor een nieuw paleis voor koningin Wilhelmina en een tot stadhuis te verbouwen paleis Noordeinde een rol speelden. Verder wilde het college van B en W het groene gebied met zijn waterpartijen en glooiingen voor de stad behouden. In de Uitbreidingsplannen van 1895 en 1903 van ir. I.A. Lindo wordt Zorgvliet binnen zijn huidige omgrenzing dan ook onveranderd gehandhaafd.
In 1902 wees de raad de aankoop van het ongeveer 90 ha. grote terrein af. De prijs van 4,5 miljoen gulden voor een park en een mogelijke locatie voor een paleis en enige villa's achtte men onverantwoord.
Daarop kocht mr. A.E.H. Goekoop het terrein plus 141 ha. in de Segbroekpolder voor 5,25 miljoen. De grond bracht hij onder in de "Maatschappij Het Park Zorgvliet en Houtrust". In 1908 kreeg de gemeente opnieuw de kans Zorgvliet te verwerven. Het betrof nu echter een aanmerkelijk kleiner deel. Goekoop had inmiddels het Catshuis met de direct omliggende tuinen van de Maatschappij Zorgvliet gekocht. Bovendien waren in 1905 de terreinen van het voormalige Buitenrust aan de Carnegiestichting overgedaan voor de bouw van het Vredespaleis, dat na een internationale prijsvraag in de jaren 1907-1913 werd gerealiseerd.
In het Uitbreidingsplan van H.P. Berlage (1908) was reeds rekening gehouden met de aankoop door de gemeente. Het gebied tussen het "landgoed Zorgvliet" van Goekoop en de huidige Carnegielaan, Groot Hertoginnelaan, Stadhouderslaan, Eisenhowerlaan en Scheveningseweg wordt in dit uitbreidingsplan ingevuld met villa's in een landschappelijke aanleg. De raad wees echter ook deze maal de koop om financiële redenen af.

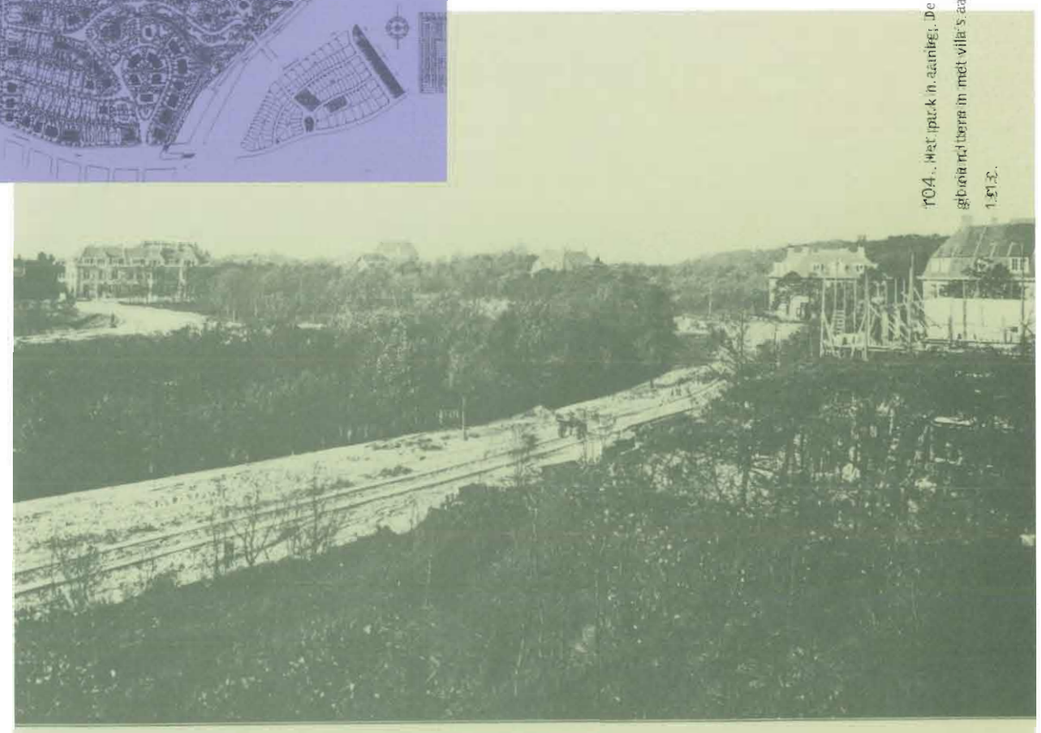
Uiteindelijk heeft de N.V. Maatschappij Het Park Zorgvliet dit gebied na 1910 verkaveld en ingericht volgens een plan van het architectenbureau Z. Hoek en J.T. Wouters (afb. 103). Dankzij de uitvoerige discussies over het natuurbehoud en de inspanningen van Goekoop heeft men ernaar gestreefd een zo fraai mogelijk villapark te maken. Overigens bestond er veel kritiek op de keuze van deze locatie voor een villapark vanwege de onsamenhangende vorm van het bouwterrein. Zo schreef de architect S. de Clercq in het Bouwkundig Weekblad uit 1911 hierover: "De vorm van Zorgvliet, haar halfcirkelvormige omgrenzing vastgelegd door Groot Hertoginnelaan en Stadhouderslaan en het schoonste gedeelte van Zorgvliet, haar ongeveer vierkante kern, vastgelegd door het privé-bezit van de heer mr. Goekoop, vormt het hoofdbezwaar."
De opzet bestaat uit een landschappelijke aanleg in glooiend terrein met villa's aan een overwegend gebogen stratenpatroon (afb. 104). In het stedebouwkundig ontwerp is met de loop van de Haagse Beek rekening gehouden. Voor de aanleg van het zuidelijk deel van de wijk was het water ten noorden van de Groot Hertoginnelaan met een vertakking tussen de huidige Alexander Gogelweg en Andries Bickerweg een belangrijk structuurbepalend element. De strook grond tussen dit water en de Groot Hertoginnelaan werd niet bebouwd, waardoor het vrije uitzicht van de Duinoordse villa's bleef gehandhaafd.
Tegen de grens met het Statenkwartier werd op de plek van de voormalige Parnassusheuvel van 'Sorghvliet' een woonhotel gebouwd (Catsheuvel, 1927). Naast dit gebouw verrees in een fraaie tuin met vijvers het Haags Gemeentemuseum van dr. H.P. Berlage (1929-1935).

Structurele en/of functionele veranderingen.

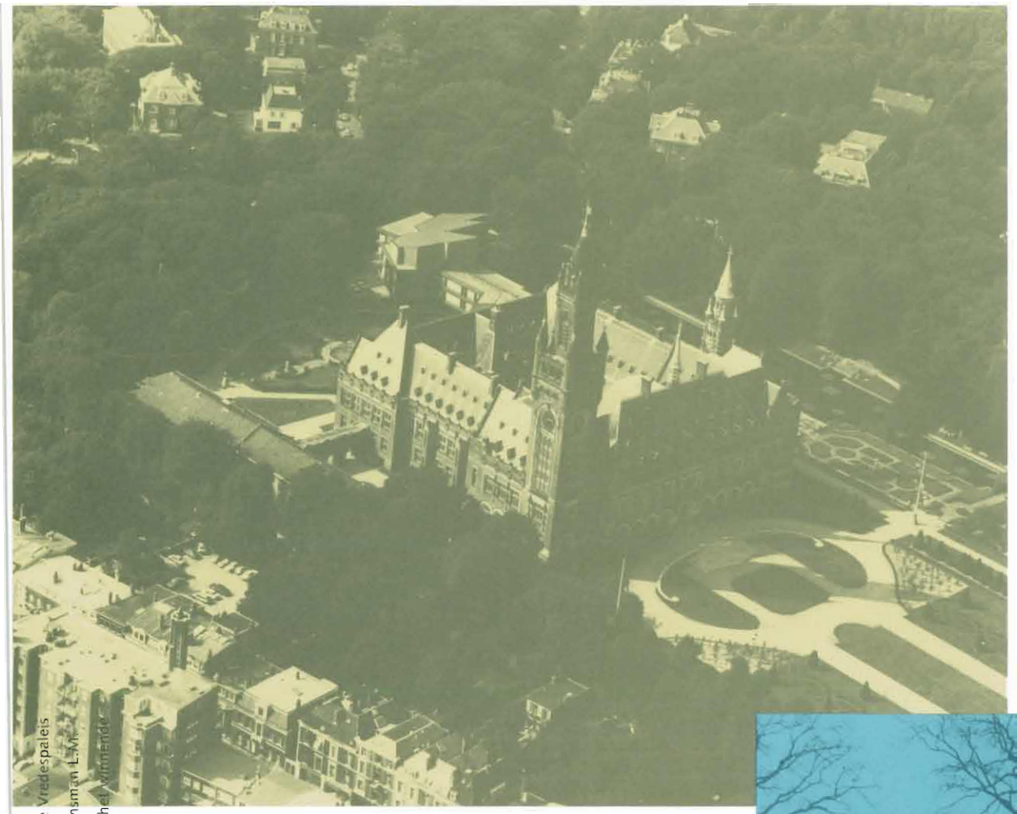
Het noordwestelijk deel van het villapark is tijdens en na de Tweede Wereldoorlog ingrijpend gewijzigd. Het huidige traject van de President Kennedylaan en Johan de Wittlaan was onderdeel van de tankgracht van de Duitse bezettingsmacht, waarvoor de oorspronkelijke aanleg en villa's moesten wijken. In dit kaalgeslagen gebied is met de aanleg van het Stadhoudersplantsoen, de President Kennedylaan en Johan de Wittlaan een nieuwe stedebouwkundige stuctuur ontstaan. Van het 'Basisplan Stadhoudersplein- Scheveningsche Boschjes' uit 1947 van W.M. Dudok is alleen het idee om een "eiland" met openbare functies en kantoren te creëren, gehandhaafd. Een Cultureel Centrum met schouwburg, concertzaal, congresgebouw, een archief en conservatorium haalde het niet. Ook zijn de Amerikaanse Ambassade en enkele kantoren in de tuin van het Catshuis niet totstandgekomen. Het gebied heeft een veel dichtere bebouwing gekregen dan Dudok voor ogen stond en mist de heldere structuur en het samenhangend bebouwingsbeeld van zijn plan. Door de bouw van het Congresgebouw naar ontwerp van J.J.P. Oud (1958-1966), een hotel, een groot aantal kantoren, het Omniversum, het Museon en de Statenhal is een wig in de stad geïntroduceerd, die bovendien zeer veel verkeer aantrekt.
Het Catshuis is sinds 1961 de officiële ambtswoning van de minister-president, maar fungeert thans als vergader- en ontvangstgelegenheid voor de regering.
De woonfunctie van Zorgvliet is nog maar in beperkte mate aanwezig. Het merendeel van de villa's wordt gebruikt als ambassade of kantoor. Aan de Laan van Meerdervoort en in de driehoek Anna Paulownastraat/ Scheveningseweg/ Laan van Meerdervoort hebben kantoren het wonen eveneens verdrongen. In het Congresgebouwgebied e.o. is de woonfunctie nagenoeg geheel verdwenen.
Op het terrein van het Vredespaleis vonden in de jaren zeventig uitbreidingen plaats ten behoeve van een bibliotheek en gerechtsgebouw.

Bebouwingsbeeld. Tot de vroegste bebouwing behoren de aaneengesloten herenhuizen langs de Laan van Meerdervoort, Anna Paulownastraat en het begin van de Scheveningseweg. Deze panden uit de jaren zeventig en tachtig van de

103. Kavelindeling van het villapark Zorgvliet. Kaart uit de map met brochure en kaarten "Het Park Zorgvliet te 's-Gravenhage" uit 1913.



104. Het park in aanleg. De opzet bestaat uit een landschappelijke aanleg in glooiend terrein met villa's aan een overwegend gebogen stratenpatroon. Foto c.a. 1912.



105. Nog voor de aanleg van het villapark werd het monumentale Vredespaleis gebouwd. Het tussen 1907 en 1913 gerealiseerde paleis van de fransman L.M. Cordonnier, onderkomen van het Permanente Hof van Arbitrage, is het winnende ontwerp van een internationaal uitgeschreven prijsvraag.

106. Tobias Asserlaan 2. Villa uit 1911-1914 van de architect J. Limburg in historiserende trant.

vorige eeuw staan in de eclectische bouwtraditie. Zij vormen historisch en stilistisch gezien een onderdeel van de Archipelbuurt en het Zeeheldenkwartier.
Een bijzondere plaats in het bebouwingsbeeld van Zorgvliet wordt ingenomen door het Vredespaleis met zijn ruime tuinaanleg (afb. 105). Op het terrein tussen de Scheveningseweg en Groot Hertoginnelaan verrees tussen 1907 en 1913 het monumentale neorenaissance gebouw, dat op basis van het ontwerp van de fransman L.M. Cordonnier met vele wijzigingen werd gebouwd onder leiding van de architect J.A.G. van der Steur.
Het Vredespaleis was al nagenoeg voltooid toen de eerste bebouwing van het villapark Zorgvliet werd gerealiseerd. De verkoop van de percelen verliep volgens de brochure, die de Maatschappij Het Park Zorgvliet in 1913 uitgaf, voorspoedig. Meer dan 64 monumentale villa's en enkele geschakelde herenhuizen werden in de jaren 1913-1915 gerealiseerd. Ontwerpen van bekende architecten als W.B. van Liefland (Carnegielaan 5), J.J., M.A. en J. van Nieukerken (Tobias Asserlaan 5), A.P. Smits en J. Fels (Carnegielaan 9) en S. de Clercq (Andries Bickerweg 1c) komen we in deze wijk tegen. Ook het bureau van Z. Hoek en J.T. Wouters heeft hier een groot aantal huizen ontworpen. Voor de toetsing van de esthetische kwaliteit van de te bouwen villa's was een speciale commissie benoemd, bestaande uit de architecten H. Evers, D.E.C. Knuttel en J. Limburg.
Als geen andere wijk in de Residentie wordt het bebouwingsbeeld van Zorgvliet gekenmerkt door grote villa's en landhuizen. Het merendeel van de gebouwen kent een hoofdopzet van twee bouwlagen onder een hoog omlopend schilddak met opvallende hoekschoorstenen. Als gevolg van hellingen in de terreinaanleg is een aantal villa's ten dele van een souterrain voorzien. In de symmetrische hoofdopzet, vlakke gevelbehandeling, soms voorzien van pilaster-achtige muurdammen, kapvormen met geprononceerde overstekken en kroonlijsten tonen veel villa's een monumentale classicistische benadering.
Het opvallendste bouwwerk in deze historiserende trant is wellicht de door J. Limburg ontworpen villa aan de Tobias Asserlaan 2, geïnspireerd op de Palladiaanse villa-architectuur (afb. 106).

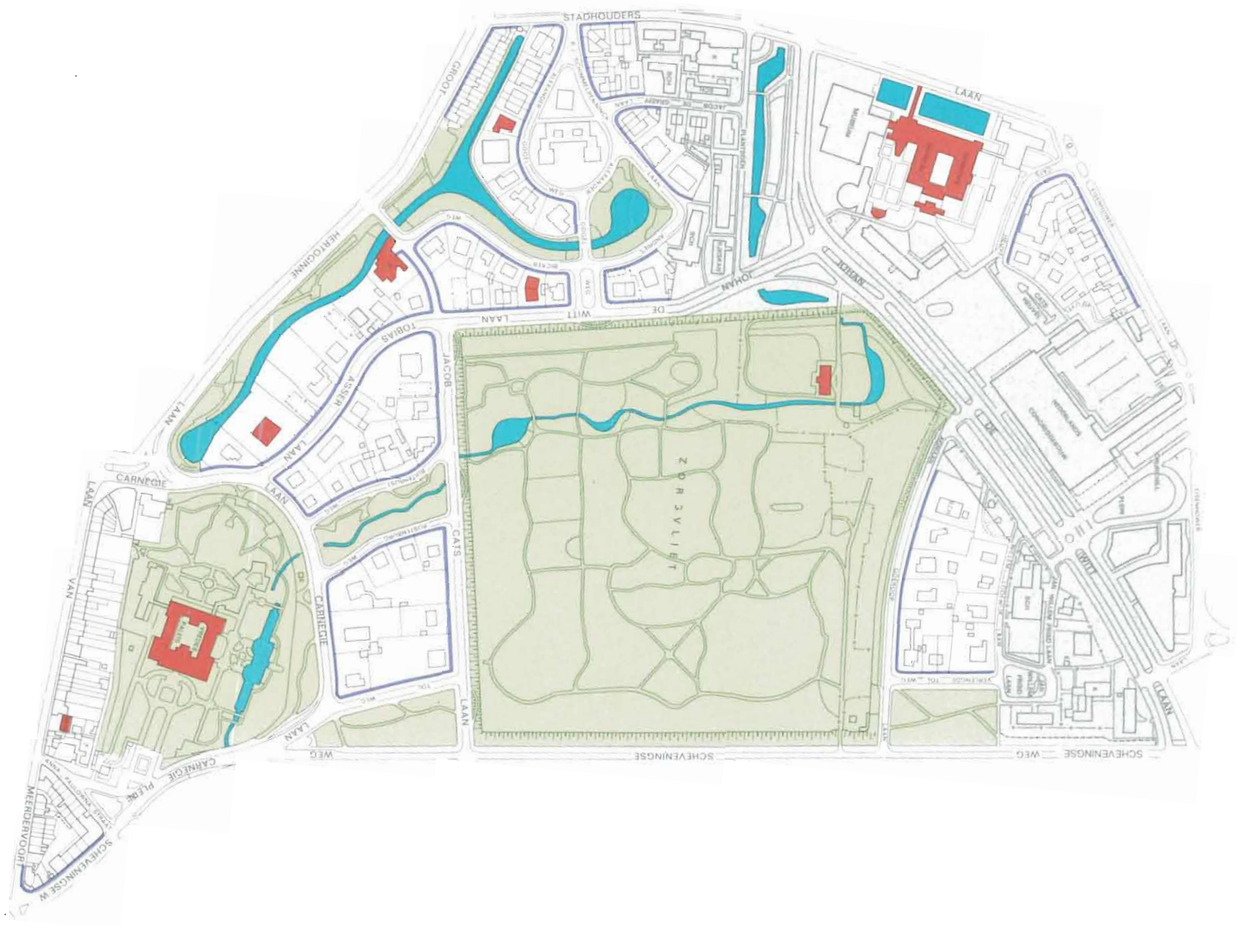
De in de jaren twintig in Nederland, en met name in Den Haag, geïntroduceerde woonvorm van het luxe appartementengebouw met centrale voorzieningen komt in Zorgvliet ook voor: het flatgebouw "Zorgvliet" aan de Alexander Gogelweg (arch. A. Broese van Groenou en A. Alberts, 1923-1927) en "Catsheuvel", dat op de voormalige Parnassusheuvel van de 17de-eeuwse buitenplaats verrees (arch. L.M. van den Berg en J.J. Groenema, 1927-1928).
Beide "woonhotels" vertonen kenmerken van de Nieuwe Haagse School. Hoewel de flatgebouwen in schaal afwijken van de oorspronkelijke omringende bebouwing is door een zorgvuldige compositie met een geleidelijke opklimmende hoogte van de bouwdelen aansluiting gezocht met de omgeving.
De wijk kent voorts een aantal bouwwerken uit de jaren twintig, die architectonisch en typologisch van (inter)nationale betekenis zijn: de villa Sevensteijn aan de Alexander Gogelweg 20 uit 1920-1921 van W.M. Dudok in kubistisch-expres-sionistische stijl, de First Church of Christ, Scientist aan de Andries Bickerweg 1a uit 1925-1927 van dr. H.P. Berlage en het Haags Gemeentemuseum aan de Stadhouderslaan uit 1929-1935, eveneens van Berlage.

Bijzondere kwaliteiten.

- *de architectuur en de stedebouwkundige opzet van monumentale villabebouwing in een weids landschapspark;*
- *de historische en landschappelijke waarde van het landgoed Zorgvliet;*
- *de historische betekenis en de groenaanleg van de Scheveningseweg alsmede de open structuur van de rand van de wijk langs deze weg als overgang naar de tegenovergelegen Scheveningse Bosjes;*
- *de Haagse Beek en de waterstructuren aan de Groot Hertoginnelaan en Andries Bickerweg;*
- *de cultuur- en architectuurhistorische en stedebouwkundige waarde van het Haags Gemeentemuseum en het Vredespaleis met water- en groenaanleg.*

Zorgvliet bezit door zijn bebouwingsbeeld in samenhang met het rondomliggend groen een unieke ruimtelijk kwaliteit. Deze bijzondere stadsaanleg dient te worden gerespecteerd. De kwetsbare relatie tussen de bebouwing, het groen en het water in zijn parkachtige structuur dient gehandhaafd te worden. Alle maatregelen zullen getoetst moeten worden aan deze genoemde kwaliteiten.

In het Monumenten Inventarisatie Project wordt het deel van Zorgvliet ten zuiden van de President Kennedylaan/ Johan de Wittlaan aangeduid als "gebied met bijzondere waarden" en als potentieel te beschermen stadsgezicht.
De omgeving van het Gemeentemuseum en Catsheuvel is gekwalificeerd als "gebied met bijzondere waarden".



Waarderingskaart

BOMEN- EN BLOEMENBUURT

Periodiseringskaart

De Bomen- en Bloemenbuurt ligt ten westen van het centrum en wordt omsloten door de Beeklaan, Laan van Meerdervoort, Pioenweg, Daal en Bergselaan en de Sportlaan.

Ontwikkelingsgeschiedenis. De Bomen- en Bloemenbuurt is gelegen op de zandgronden van de voormalige binnenduinen of "klingen", een smalle strook grond tussen de Hanenburglaan en de Laan van Meerdervoort. Voor de aanleg van de wijk waren de duingronden ten oosten van de Bosjes van Pex (huidige grens Pioenweg-Daal en Bergselaan) reeds afgegraven en in gebruik als warmoezenierstuinen. Het niveauverschil tussen de huidige Hyacinthweg en Daal en Bergselaan is hierdoor ontstaan.
De Haagse Beek, die tot aan de Tweede Wereldoorlog vlak achter de huidige Sportlaan liep, vormde de logische geografische begrenzing van de noordwestelijke rand van de wijk.
Voor de richting Loosduinen voortschrijdende stadsuitbreidingen werd de Laan van Meerdervoort telkenmale verlengd, waarna de nieuwe stadswijken aan beide zijden van deze laan verrezen.
De Bomen- en Bloemenbuurt, voornamelijk bedoeld als woonwijk voor de middenstand, is tussen circa 1911-1925 tot stand gekomen. Het bouwproces voltrok zich in westelijke richting van de Beeklaan tot aan de rand van de Bosjes van Pex.
Het uitbreidingsplan Berlage uit 1908 geeft voor de gehele Bomen- en Bloemenbuurt een stratenplan te zien. Dit plan overschreed de toenmalige gemeentegrens met Loosduinen, die tot 1923 iets ten zuidwesten van de huidige Goudenregenstraat was gelegen.

In de ontwikkeling zijn drie fasen te onderscheiden:
Fase 1: De uitleg van het gebied tussen de Beeklaan en de lijn Azaleastraat-Goudenregenstraat is tussen omstreeks 1911-1918 grotendeels conform het plan Berlage uitgevoerd. Kenmerkend is het grote aantal pleinachtige ruimten. Min of meer besloten pleinvormige kruisingen geven het Beukplein, Abeelplein en het einde van de Cederstraat te zien. Op de knooppunten van de belangrijkste verkeersontsluitingswegen zijn meer monumentaal gedachte pleinen gesitueerd: het Gouden-regenplein, Thomsonplein en Valkenbosplein. Typisch Berlagiaans zijn de gevorkte assen van de Thomsonlaan-Wilgstraat en de Wilgstraat-Pijnboomstraat.
Landschappelijke elementen als de Valkenbosvaart en de vaart die langs de tegenwoordige Hanenburglaan liep, werden in het plan opgenomen. Het gebogen tracé van de Hanenburglaan herinnert hier nog aan. In de oorspronkelijke opzet waren tussen de Hanenburglaan en Sportlaan de boerderijen Hanenburg en Kranenburg met de omringende groenpartijen gehandhaafd. Uiteindelijk kreeg ook dit gebied op verzoek van de eigenaar van de grond, de "Maatschappij Houtrust", een woonbestemming.
De oorspronkelijke bebouwing en stratenaanleg ten noorden van de Hanenburglaan is ten behoeve van een tankgracht, aangelegd door de Duitse bezettingsmacht in de Tweede Wereldoorlog, verdwenen. Hier is naar de wederopbouwplannen van W.M. Dudok (Basisplan Sportlaan, 1947) in de loop van de jaren vijftig en zestig een nieuwe stedebouwkundige invulling ontstaan.
De kavels in het bewaard gebleven vooroorlogse deel van de wijk bestaan uit open en halfopen bouwblokken. Langs de randen en aan de Ieplaan zijn herenhuizen gebouwd. De overige bebouwing wordt grotendeels gevormd door portiekwoningen. Kenmerkend is de diversiteit in vormgeving en de afwisseling in bouwhoogte van twee en drie lagen.
Door de geringe bouwhoogte en afwisselende gevelbeelden is het Berlagiaanse principe van de uniforme en monumentale gevelwand als stedebouwkundig middel om ruimte te begrenzen en eenheid te scheppen niet verwezenlijkt.

Een uitzondering op de aaneengesloten bebouwing wordt gevormd door de open verkaveling met vrijgelegen en door groen omgeven bebouwing tussen de Vogelkersstraat, Lijsterbesstraat, Laan van Meerdervoort en langs de Sleedoornstraat.

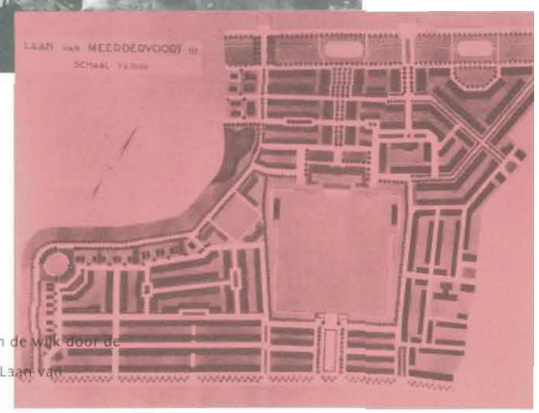
Fase 2 (afb. 107): Voor de uitleg ten zuidwesten van de lijn Azaleastraat-Goudenregenstraat voorzag het plan Berlage in een symmetrisch aangelegde tuinstadwijk met diagonale hoofdassen en deels villa-achtige bebouwing tot aan de huidige de Savornin Lohmanlaan. Deze plannen zijn echter niet uitgevoerd. Wel is het opvallend dat de aanleg tot aan de Stokroosstraat in de hoofdopzet van de diagonalen van de Goudsbloemlaan en Azaleastraat sterk aan het plan Berlage herinnert. De straataanleg voor dit deel van de wijk is door de Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting onder de naam "Laan van Meerdervoort II" ontworpen en tussen circa 1919-1922 gerealiseerd. Uitgangspunt voor het ontwerp was de bewust doorgevoerde scheiding tussen de verkeersstraten (Goudsbloemlaan en Azaleastraat) en de woonstraten.
Voor de bijzondere opzet van het tuinstadwijkje 'Daal en Berg' rond de Papaverhof (arch. J. Wils, 1920-1922) is het stratenplan enigszins aangepast. Een typisch Berlagiaans stedebouwkundig gegeven is de entree van dit wijkje via de Klimophof (zie afb. 27). Door middel van een brede doorgang wordt de overgang bewerkstelligd van de openbare ruimte van het Goudenregenplein naar de intimiteit van de bebouwing rond de Klimophof en Papaverhof.
Het merendeel van het groen in dit deel van de wijk wordt gevormd door het grote aantal voortuinen in de woonstraten.

Fase 3: Het meest zuidwestelijke deel van de Bomen-en Bloemenbuurt, begrensd door de Rozenstraat, Laan van Meerdervoort, Pioenweg en Daal en Bergselaan is tussen circa 1922-1926 tot stand gekomen. Ook hier heeft de Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting een stratenplan ontworpen, dat onder de naam "Laan van Meerdervoort III" in 1922 door de raad werd goedgekeurd (afb. 108). Kenmerkend voor dit plan is eenvoud en regelmatigheid. Hoofdverkeerswegen komen niet voor.
Het belangrijkste onderdeel wordt gevormd door een groot sportterrein tussen de Rozenstraat en Zonnebloemstraat met aan de noordwestzijde een symmetrisch opgezet schoolgebouw; deze school is in de oorlog gesloopt. In 1926 werd aan de zuidwestzijde langs de Zonnebloemstraat een tweede scholencomplex gebouwd.
Het grote sportterrein (Sportpark Stokroosveld) heeft enigszins aan stedebouwkundige kracht ingeboet. Oorspronkelijk was het breder en minder diep (namelijk tot aan de Geraniumstraat) en liep er een as van de symmetrisch afgesloten noordzijde van het veld via het groen en de singels van het Chrysantplein en de Pomonalaan naar het Pomonaplein.
De rand van de wijk, grenzend aan het groen van Wapendal en de Bosjes van Pex bezit een open structuur. De overige kavels worden ingenomen door open bouwblokken met aaneengesloten bebouwing van portiekwoningen en eengezinshuizen. Ook hier is het grote aantal voortuinen, dat het meerendeel van het groen in dit deel van de wijk vormt, opvallend.

Structurele en/of functionele veranderingen.

Van de oorspronkelijke aanleg en bebouwing is de noordwestelijke rand van de wijk, het gebied tussen de Hanenburglaan, Resedastraat, Ranonkelstraat en de Sportlaan, ten behoeve van de aanleg van de tankgracht in de Tweede Wereldoorlog verdwenen. De huidige structuur met strokenbouw en plantsoenen rondom de waterpartijen van de met de Segbroeklaan naar het zuiden verlegde Haagse Beek zijn naar de wederopbouwplannen van W.M. Dudok in de jaren vijftig en zestig aangelegd.
Ten behoeve van de tankgracht werden ook het scholencomplex langs de noordwestelijke begrenzing van het Sportpark Stokroosveld en een groot aantal huizen

107. Luchtopname uit 1925 van de Bomen- en Bloemenbuurt gezien naar het noordoosten met midden onder de Papaverhof. Uitgangspunt voor dit deel van de wijk was een bewust doorgevoerde scheiding tussen de verkeersstraten (Goudsbloemlaan en Azaleastraat) en de woonstraten. Voor de bijzondere opzet van de Papaverhof is het stratenplan enigszins aangepast.



108. Ontwerp van het stratenplan voor het zuidwestelijk deel van de wijk door de Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting, dat onder de naam Laan van Meerdervoort III in 1922 door de raad werd goedgekeurd.

109. Beeklaan 478 t/m 498. Het zuidoostelijk deel van de wijk, waartoe ook de Beeklaan behoort, wordt gekenmerkt door de overgangsarchitectuur uit de periode 1910-1915.

tussen deze school en de toenmalige Segbroeklaan gesloopt. Dit terrein is aan het sportterrein toegevoegd en aan de Ranonkelstraat verrezen vijf haaks op de Sportlaan gelegen hoogbouwflats, waarmee een kilometers lange groenstrook van Kijkduin naar Zorgvliet werd doorbroken. De verhoudingen van het in oorsprong min of meer vierkante sportterrein zijn verder gewijzigd door de flatbouw, die aan de lange zijden kwam. Een belangrijke stedebouwkundige wijziging is het na-oorlogse scholencomplex aan de Klaverstraat, waardoor de visuele verbinding tussen het sportterrein en het Pomonaplein door middel van de groene zichtassen van het Chrysantplein en de Pomonalaan verloren ging.
Behoudens een concentratie en versterking van de detailhandel kent het vooroorlogse deel van de wijk geen wezenlijke functionele veranderingen. De winkels zijn voornamelijk in de noordoostelijke helft van de wijk gesitueerd met concentraties langs delen van de Thomsonlaan, Thomsonplein, Fahrenheitstraat, Goudenregenstraat, Valkenbosplein en Laan van Meerdervoort.

B e b o u w i n g s b e e l d . Het bebouwingsbeeld van de Bomen- en Bloemenbuurt kent een grote diversiteit in typen en stijlen. De wijk was voornamelijk gebouwd voor de middenstand met een ruim aanbod aan herenhuizen, kleinere eengezinswoningen, boven- en benedenwoningen en portiekwoningen. Ook kleinschalige bedrijven komen verspreid over de wijk voor.
Herenhuizen zijn voornamelijk gelegen langs delen van de Laan van Meerdervoort, Vogelkersstraat, de Beeklaan en de Ieplaan. Ruim opgezette middenstandswoningen zijn over de gehele wijk verspreid met concentraties in in de Eikstraat, Berkstraat en de straten ten noordoosten van de Akeleistraat.
De overige bebouwing bestaat voornamelijk uit portiekwoningen en enkele benedenen bovenwoningen.
De schoolgebouwen zijn in het oudste deel van de wijk verspreid over de buurt aangelegd. Ten zuidwesten van de Goudenregenstraat zijn de scholen geconcentreerd in de directe omgeving van het Sportpark Stokroosveld. Het belangrijkste kerkelijke bouwwerk is de Bethlehemkerk aan de Laan van Meerdervoort 627 (arch. J.C. Meischke en P. Schmidt, 1929-1931).

Stilistisch is er een grote verscheidenheid aan bouwstijlen waarin de kentering die zich op architectuurgebied tussen omstreeks 1910 en 1925 afspeelde duidelijk waarneembaar is.
De oudste bebouwing is gelegen in het zuidoostelijke deel. Straten als de Beeklaan (afb. 109), Ieplaan, Berkstraat, Eikstraat en de Laan van Meerdervoort tussen de Fahrenheitstraat en het Valkenbosplein zijn tussen circa 1910 en 1915 bebouwd met herenhuizen die geheel in de traditie van de overgangsarchitectuur zijn ontworpen. Met name de gevelwanden aan dit deel van de Laan van Meerdervoort en de Beeklaan zijn rijk uitgevoerd met veel aandacht voor het detail.
Voor het merendeel van de overige bebouwing is in de vormgeving aansluiting gezocht bij het Traditionalisme, de Amsterdamse School of de Nieuwe Haagse School.
Ten noordoosten van de Goudenregenstraat is de aaneenschakeling van bouwblokken met verschillende stijlvormen vrij groot, waardoor verscheidene locaties een weinig samenhangend beeld te zien geven. Vermeldenswaard zijn de tot het vroege werk van J. Duiker behorende winkel-woonhuizen aan het Thomsonplein (1918).
Ten zuidwesten van de Goudenregenstraat verkrijgt het bebouwingsbeeld naarmate de wijkgrens wordt genaderd een steeds uniformer karakter. In het begin zijn zowel stijlinvloeden van de Amsterdamse als Nieuwe Haagse School waarneembaar terwijl het laatste deel meer wordt beheerst door de horizontale lijn van de Nieuwe Haagse School.

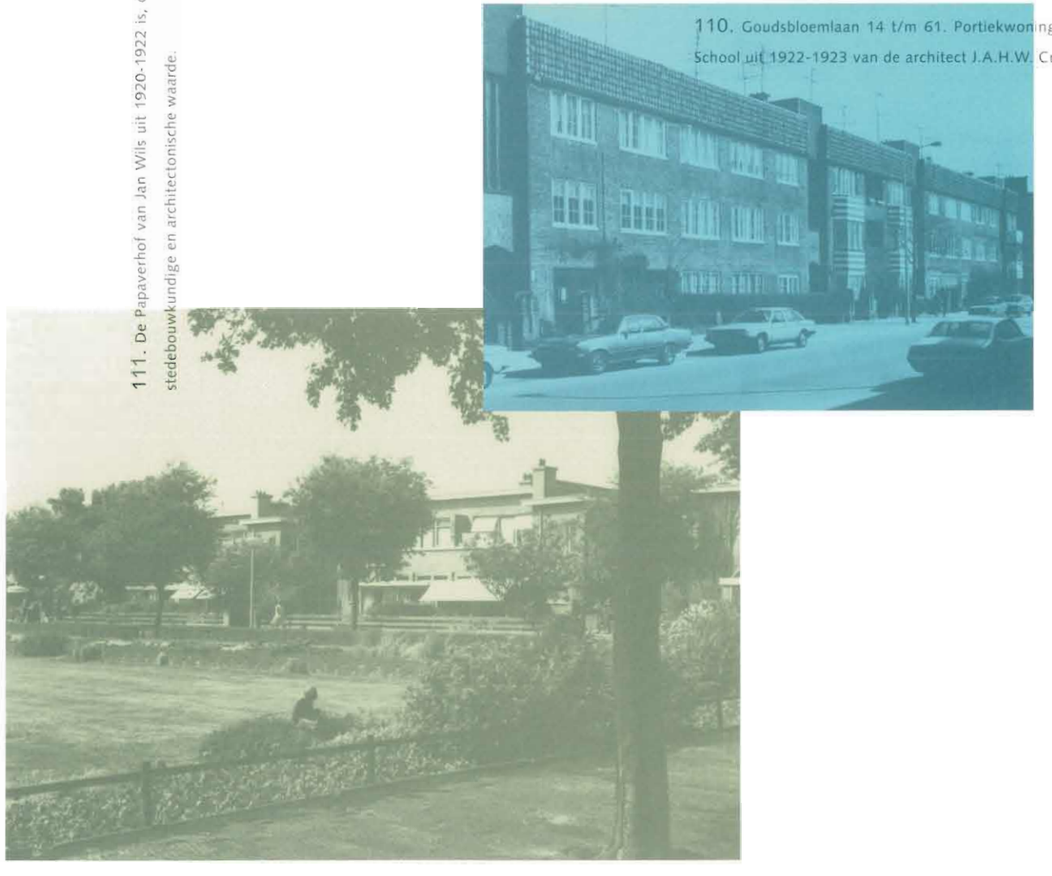
Een stilistische uitzondering vormt de vrijgelegen bebouwing tussen de Vogelkersstraat, Lijsterbesstraat en Laan van Meerdervoort. Naar de opzet van een tuinstadwijk zijn hier geschakelde en losse herenhuizen in landschappelijke stijl met karakteristieke dakvormen gerealiseerd.
Een hoogtepunt in architectonisch en stedebouwkundig opzicht is het complex 'Daal en Berg' rond de Papaverhof van Jan Wils (1920-1922). Met de opzet van verspringende rug-aan-rug-woningen rond een groot plantsoen werden hier het ideaal van de tuinstad en de economische eis van een hoge bebouwingsdichtheid met elkaar verenigd. Rond de laagbouw van de Papaverhof zijn etagewoningen in vijf geschakelde blokken van drie bouwlagen met plat dak gelegen.
De meest kenmerkende architectuur in de stijl van de Amsterdamse School wordt gevormd door de portiekwoningen aan de Goudsbloemlaan 14 t/m 61 uit 1922-1923 naar ontwerp van J.A.H.W. Cramer (afb. 110). De ritmisch gegroepeerde herenhuizen aan de Laan van Meerdervoort tussen de Kamillestraat en Hyacinthweg vormen een hoogtepunt van de Nieuwe Haagse School in de wijk.

Bijzondere kwaliteiten.

- *de stedebouwkundige opzet van besloten "binnenruimten" tussen bredere doorgaande straten;*
- *de bijzondere stedebouwkundige opzet en architectonische kwaliteiten van het complex "De Papaverhof" alsmede de hierop aansluitende aanleg van de Klimophof (afb. 111);*
- *de opvallende ensemblewaarde van de woonbebouwing in de Sneeuwbalstraat met zijn verspringende rooilijn;*
- *de in het oog springende architectuur van de woonbebouwing aan de Laan van Meerdervoort, Sneeuwbalstraat, Goudsbloemlaan;*
- *de aanzet tot een tuinstadbebouwing bij het Lijsterbesplein (tot aan de Vogelkersstraat);*
- *de open bebouwing aan de rand van de wijk aansluitend op het groen van Wapendal en de Bosjes van Pex;*
- *de lineaire groenstructuur van de Ieplaan en delen van de Thomsonlaan alsmede het groen en water van de Valkenboskade en het Chrysantplein;*
- *het waterverloop als onderdeel van de Haagse Beek door het Rode Kruisplantsoen in een overigens gereconstrueerde omgeving;*

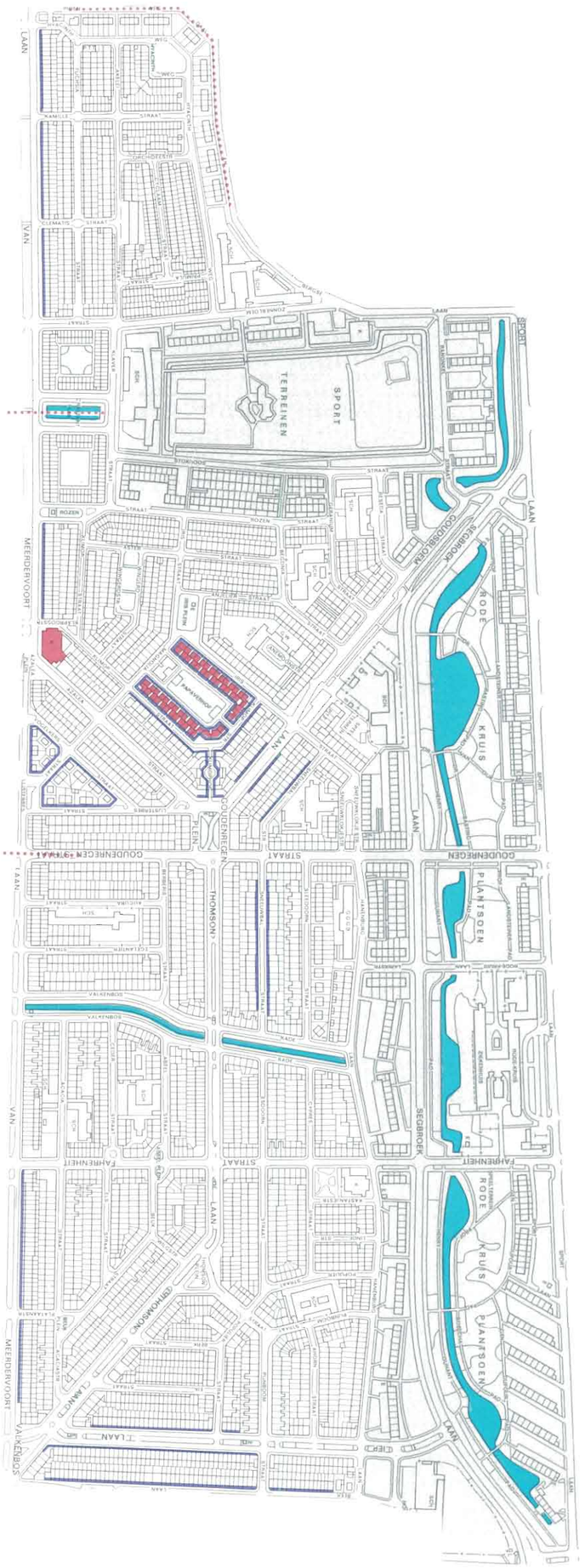
Consolidatie en herstel van de bebouwing en de stedebouwkundige structuur van de wijk moet uitgangspunt zijn voor de ontwikkelingen in de toekomst. De op wijknivo benoemde bijzondere kwaliteiten kunnen dienen als basis hiervoor .

Het complex rond de Papaverhof wordt in het Monumenten Inventarisatie Project aangeduid als "gebied met bijzondere waarden".



110. Goudsbloemlaan 14 t/m 61. Portiekwoningen in de stijl van de Amsterdams School uit 1922-1923 van de architect J.A.H.W. Cramer.

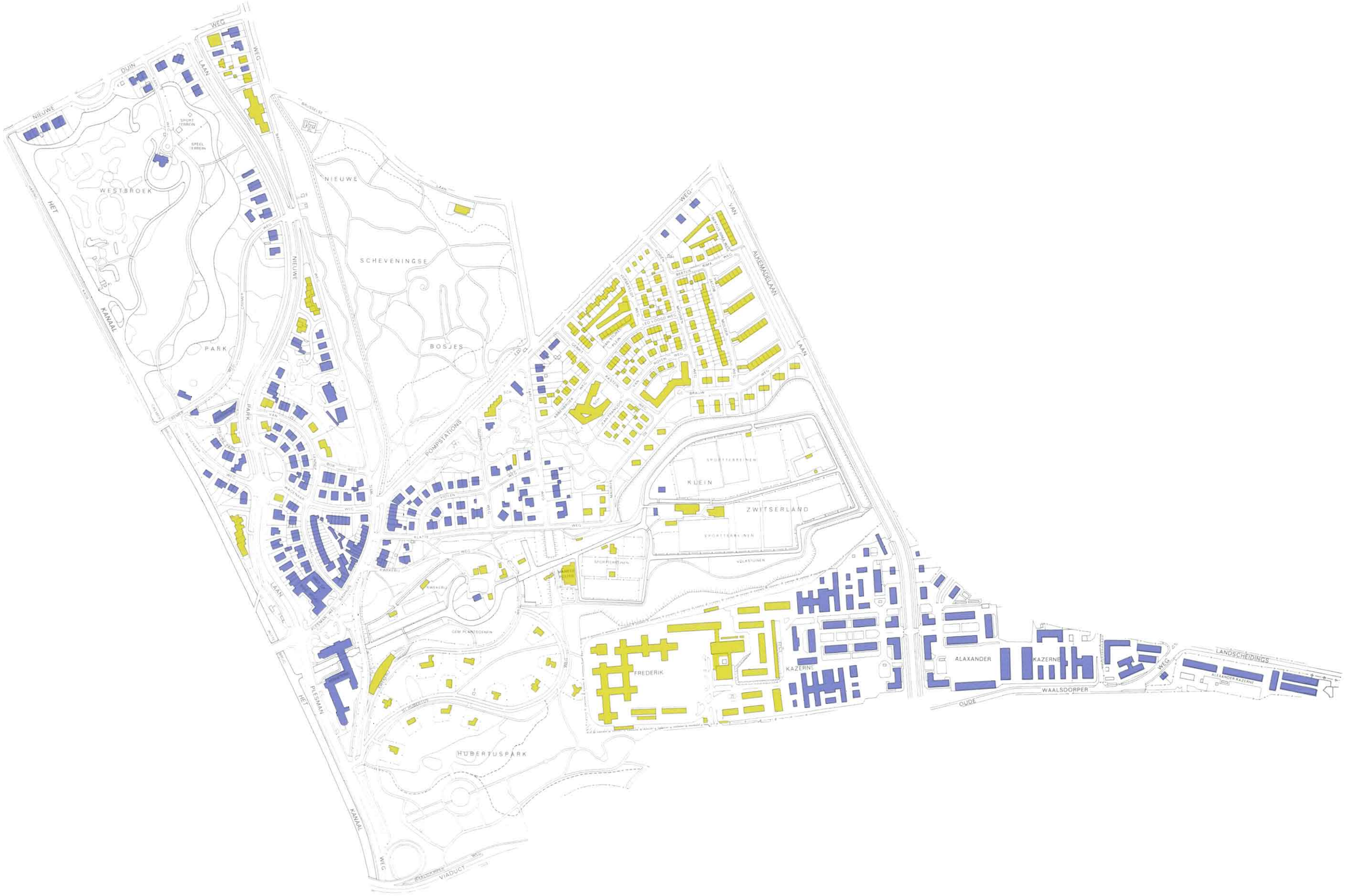
111. De Papaverhof van Jan Wils uit 1920-1922 is, ook nationaal gezien, van grote stedebouwkundige en architectonische waarde.



Waarderingskaart

WESTBROEKPARK

Periodiseringskaart



Tot deze wijk behoren behalve het Westbroekpark en Duttendel ook het Wittebrugkwartier en het Klattepark. Zij wordt aan de noordwestzijde begrensd door de Nieuwe Duinweg met het Westbroekpark, aan de noordzijde door de Badhuisweg, Brusselselaan en Doorniksestraat met de Nieuwe Scheveningse Bosjes en de Pompstationsweg, aan de noordoostzijde door de Van Alkemadelaan met Klein-Zwitserland, aan de zuidoostzijde door de Frederikskazerne en het Hubertusduin met het groengebied van de Gemeentekwekerij en aan de zuidwest zijde door het Kanaal.

Ontwikkelingsgeschiedenis. Deze wijk ontstond in hoofdzaak pas aan het einde van de 19de eeuw nadat het uitgestrekte duingebied hier grotendeels was afgegraven. In 1862 werd het Kanaal naar Scheveningen, begonnen in 1830 met de bedoeling het grachtenstelsel van Den Haag een verbinding te geven met een in Scheveningen aan te leggen zeehaven, tot aan de tegenwoordige Gevers Deynootweg voltooid. In die tijd werd een groot deel van het oorspronkelijke duingebied afgezand. Ten behoeve van deze werkzaamheden legde men een afzanderijvaart aan, die nog herkenbaar is in de waterloop vanaf Klein-Zwitserland via de gemeentekwekerij naar het Kanaal. Het in 1828 voltooide Badhuis te Scheveningen kreeg in 1835 met de Badhuisweg een goede verbinding met Den Haag.
In 1884 werd de grens met Wassenaar naar het oosten verlegd waardoor een groot stuk van de Oostduinen bij Den Haag kwam. Nadat de afgegraven duingronden aanvankelijk als weiland en tuingrond waren verpacht, werden er door particulieren, onder meer door de architect J. Mutters jr., plannen ingediend voor een villabebouwing in het gebied tussen het Kanaal en de Badhuisweg. De gemeente nam toen het besluit een villapark aan te leggen in de geest van het reeds in ontwikkeling gebrachte Van Stolkpark en Belgisch Park. In 1889 kwamen onder meer de Nieuwe Parklaan en de Nieuwe Duinweg tot stand.
Voor de aanleg van het villaparkje Wittebrug moesten de ruïne van de afgebrande korenmolen 'De Vier Winden' en een bierbrouwerij worden gesloopt.
Enkele huizen en een café aan de Badhuisweg, die in de tweede helft van de 19de eeuw het gehucht Wittebrug vormden, werden in het villawijkje gehandhaafd.
De op 6 januari 1891 door de raad vastgestelde voorwaarden bij de uitgifte van de gronden hielden onder andere in dat alleen vrijstaande huizen mochten worden gebouwd met een maximale gevelbreedte van 25 meter en een afstand tot de openbare weg van ten minste 8 meter. Aan deze voorwaarden is met name aan de Van Lennepweg en Wagenaarweg niet de hand gehouden.
In het Uitbreidingsplan van Berlage uit 1908 was een terrein met tentoonstellingsgebouwen geprojecteerd in de driehoek tussen het Kanaal, de Nieuwe Parklaan en de Nieuwe Duinweg, een plan waartegen verzet rees van de directeur der Gemeenteplantsoenen Pieter Westbroek.
Na jarenlange strijd tussen deze dienst en de Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting koos het gemeentebestuur in 1925 voor het ontwerp van Westbroek: een park, geïnspireerd op de Engelse landschapsstijl (afb. 112).
In 1892 werd een begin gemaakt met de aanleg van de Nieuwe Scheveningse Bosjes in het tot dan toe ongerepte duingebied ten oosten van de Badhuisweg.
Aan de zuidoostzijde van de rond 1874 richting Watertoren aangelegde Pompstationsweg kwam vanaf 1912 het Klattepark tot stand, begrensd door de Klatteweg en de Tapijtweg en doorsneden door de rechte Duinroosweg en de slingerende Violenweg.
De verdere afronding (met de buurt Duttendel) naar de in 1938 doorgetrokken Van Alkemadelaan zou pas na de Tweede Wereldoorlog haar beslag krijgen. De Kwekerijweg doorsnijdt met een grote lus rond de in de 19de eeuw aangelegde gemeentekwekerij het natuurgebied ten noordwesten van het Hubertuspark. Aansluitend op de gemeentekwekerij zijn de in 1938-1939 gebouwde Frederikskazerne en de sportterreinen van Klein-Zwitserland gesitueerd, de laatste ter plaatse van afgegraven duinen.

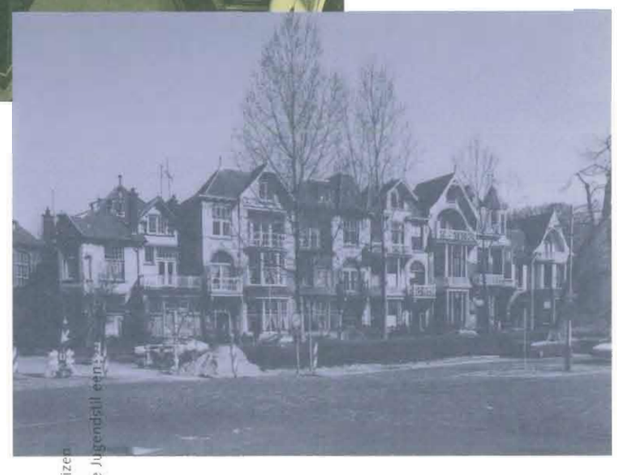
112. Het in 1925 aangelegde Westbroekpark is geïnspireerd op de Engelse landschapsstijl. Het ontwerp komt van de directeur der Gemeenteplantsoenen Pieter Westbroek. Foto ca. 1937.

Het Hubertuspark in de hoek tussen de Waalsdorperweg en de Plesmanweg omvat de vroegere Tagelenberg en het duingebied waar in de 19de en het begin van de 20ste eeuw de schietbaan van de "Schietvereeniging St. Hubertus" was gevestigd. Nadat de schietbaan naar elders was verplaatst en de gemeente dit gebied, tot dan toe eigendom van de familie Van Bylandt, omstreeks 1920 in eigendom had verworven, werd de Tagelenberg in het kader van de werkverschaffing in de crisisjaren verhoogd tot een uitzichtpunt.
De "Wittebrug" werd bij het graven van het Kanaal in 1830 gebouwd en in 1903 door een nieuwe brug in neorenaissancestijl vervangen, die in 1943 bij de aanleg van de Vesting Scheveningen werd afgebroken. De huidige brug dateert uit 1948.
Wat het openbaar vervoer betreft, het gebied had reeds in 1864 een tramverbinding met de stad. In dat jaar werd de paardetramlijn Den Haag-Scheveningen geopend, een ringlijn die onder meer via de Wittebrug naar de badplaats liep over het tracé van de huidige tramlijn. In 1879 volgde de stoomtramlijn van de Nederlandsche Rhijnspoorweg Maatschappij, die via Raamweg en Badhuisweg het station Staatsspoor met Scheveningen verbond, een traject dat van 1924-1957 door de electrische Blauwe Tram van de Noord-Zuidhollandsche Tramwegmaatschappij bediend zou worden.
Het karakter van de wijk wordt voor een belangrijk deel bepaald door het overvloedig aanwezige groen van de Nieuwe Scheveningse Bosjes, het Hubertuspark en het Westbroekpark. Bij de ontwikkeling van de diverse woongebieden is over het algemeen veel zorg besteed aan de architectuur en de situering in het groen, waarbij van de landschappelijke waardevolle elementen profijt is getrokken. In het bijzonder blijkt dit bij de Nieuwe Parklaan, die zich over duintoppen langs het Westbroekpark slingert en weidse vergezichten biedt en bij de villaparkjes Wittebrugkwartier en Klattepark.

Structurele en/of functionele veranderingen.
Sinds de Tweede Wereldoorlog is de woonfunctie voor een deel door de vestiging van kantoren, ambassades en instellingen van onderwijs (het Institute of Social Studies en de Engelse School) verdrongen. De woonfunctie treft men relatief nog het meest aan in de Van Lennepweg. Enkele villa's en onbebouwd gebleven stukken grond moesten de laatste jaren plaats maken voor kantoren, appartementengebouwen en serviceflats, die in een aantal gevallen door hun structuur, grootschaligheid en materiaalgebruik (o.a. Nieuwe Parklaan 2-42 en Nieuwe Parklaan 97) een verstoring van de voor deze wijk kenmerkende harmonische relatie tussen het groen en de architectuur betekenen. Deze ontwikkeling begon op bescheiden wijze met het flatgebouw Dennehove aan de Badhuisweg (1938).
Reeds in de 19de eeuw bestond het hotel-café "Wittebrug". Het verkreeg zijn huidige vorm in verscheidene bouwfasen, onder meer bij een aanzienlijke vergroting in 1937 naar ontwerp van Co Brandes. Thans is hier het Institute of Social Studies. Aan de Plesmanweg verrees kort voor en na de Tweede Wereldoorlog het hoofdkantoor van de KLM (arch. D. Roosenburg), thans ministerie van Verkeer en Waterstaat. Recent werd dit uitgebreid met een grote vleugel aan de achterzijde (arch. K. van der Hoeven).
In de jaren zeventig werden op het terrein van de Frederikkazerne grootschalige kantoren gebouwd.

Bebouwingsbeeld. De drie delen van de wijk, die relevant zijn voor de MIP-periode, bezitten elk een eigen karakter in architectonisch opzicht.

113. Wagenaarweg 30, centrale hal. Dit huis "De Zeemeeuw" van architect H.C. van de Velde uit 1901 is een belangrijk voorbeeld van de Art Nouveau. Het sgraffito tegen de wand is van Thorn Prikker.



114. Een harmonisch beeld leveren de aaneengesloten reeks woonhuizen Badhuisweg 226-232 op met kleurige verblendstenen gevels waarin de Jugendstil een voornaam aandeel heeft.

Westbroekpark.
Het gebied van het Westbroekpark kent aan de Nieuwe Parklaan en het gedeelte tussen deze laan en de Cremerweg dubbele villa's in overgangsarchitectuur (1900-1915) en in de stijl van de Nieuwe Haagse School uit de jaren twintig en dertig. Vrijwel uitsluitend komen twee bouwlagen met een kapverdieping voor. Aan de Wagenaarweg is het huis "De Zeemeeuw" van architect H.C. van de Velde uit 1901, een belangrijk voorbeeld van de Art Nouveau (afb. 113). Een gebied apart is de hooggelegen zijweg van de Nieuwe Parklaan die de verbinding vormt met de Rudolf Steinerkliniek, het als rijksmonument beschermde gebouw in Antroposofische trant van Jan Buijs. Aan de zuidzijde van deze zijweg staan enkele herenhuizen in de stijl van de Nieuwe Haagse School (arch. Co Brandes, ca. 1930). De architect D. Roosenburg bouwde in 1928 aan de Nieuwe Parklaan twee landhuizen: nummer 60 in traditionele trant met een zeer hoge kap en nummer 76 (Villa Windekind) in een door het functionalisme beïnvloede architectuur. Het laatste huis is gebouwd op een smalle en steil aflopende kavel.

Wittebrugkwartier.
De hoofdas in het Wittebrugkwartier, de Van Lennepweg met zijn bochtig beloop, vertoont tussen de Plesmanweg en de Wagenaarweg herenhuizen van twee bouwlagen met kapverdieping in aaneengesloten reeksen of in blokken van twee of drie in de late neorenaissancestijl van het laatste decennium van de 19de eeuw. Het deel van de Van Lennepweg tussen Wagenaarweg en Nieuwe Parklaan telt een aantal opvallende dubbele villa's in overgangsarchitectuur en Engelse landhuisstijl, waaronder enkele van de architect A. Broese van Groenou. De bebouwing, die aan de Nieuwe Parklaan de westelijke begrenzing vormt van dit buurtje, bestaat, voorzover niet in de recente tijd door nieuwbouw vervangen, voornamelijk uit villa's en herenhuizen in neorenaissance of in overgangsarchitectuur. Een sterk beeldbepalend element is hier de aan een pleinachtige uitstulping van de Nieuwe Parklaan gesitueerde villa Ninni (arch. J.H. Pfeiffer, 1905), een gaaf bewaard voorbeeld van overgangsarchitectuur met geprononceerde Art Nouveau trekken.
Het begin van de Badhuisweg, tot aan de splitsing met de Pompstationsweg, wordt gekenmerkt door bebouwing, waarin herenhuizen en eenvoudige woonhuizen in neorenaissancestijl, chaletstijl en overgangsarchitectuur voorkomen. Een harmonisch beeld leveren de aaneengebouwde woonhuizen Badhuisweg 226-232 op, bestaande uit drie bouwlagen met kapverdieping en met kleurige verblendstenen gevels waarin de Jugendstil een voornaam aandeel heeft (114).
Veel ouder, namelijk uit 1866, is de reeks woonhuizen en een café aan de Badhuisweg 237-243 van twee bouwlagen met een gemeenschappelijk hoog schilddak.
Aan het gedeelte van de Badhuisweg tegenover de Nieuwe Scheveningse Bosjes vallen twee grote herenhuizen in overgangsarchitectuur en Um 1800-stijl op en de flat Dennenhove (arch. Jan Wils, 1938).

Het Klattepark.
Het vanaf 1912 ontwikkelde Klattepark is, evenals Zorgvliet, een uitzonderlijk voorbeeld van een wijkje voor het "establishment" met in het groen gesitueerde villa's van vaak zeer grote omvang. Enkele van deze herenhuizen vertonen de Engelse landhuisstijl (Tapijtweg 1, "De Spranck", arch. A.P. Smits en J. Fels, 1915), andere zijn ontworpen met invloed van de "Um 1800"-stijl.
Aan de Violenweg (nr. 14) bouwde H.P. Berlage in 1913 zijn woonhuis in sobere baksteen en met de keuken aan de straatzijde. De gevels zijn onlangs in strijd met de opvattingen van de bouwmeester wit geschilderd.

In het groengebied van de gemeentekwekerij vormt de voormalige dienstwoning van de opzichter der Gemeentelijke Plantsoenendienst in chaletstijl uit het derde kwart van de 19de eeuw een opvallend element.
Aan de Pompstationsweg tegenover het vanaf 1886 gebouwde complex van de Strafgevangenis (arch. W.C. Metzelaar) werden in het begin van de 20ste eeuw woningen voor het hogere gevangenispersoneel gebouwd. De beide vrijstaande villa's Pompstationsweg 175 en 177 zijn in de chaletstijl opgetrokken.
In het na de Tweede Wereldoorlog ingevulde duingebied in het noordoostelijke deel van Duttendel, waar bungalows en eengezinshuizen tot stand kwamen, trekt het complex van de in de jaren tachtig gebouwde Vrije School (Abbenbroekweg 7) de aandacht wegens de volgens Antroposofische inzichten vormgegeven architectuur. Aan de Van Alkemadelaan vormen flats in strokenbouw een duidelijke afsluiting van deze buurt.
Het Hubertuspark telt dertien villa's die alle van na 1950 dateren.
De complexen van de Frederiks- en Alexanderkazerne aan de Van Alkemadelaan, gebouwd ter vervanging van de kazernes aan de Frederikstraat en aan het Alexanderveld, bestaan uit paviljoens van twee lagen met pannendaken.

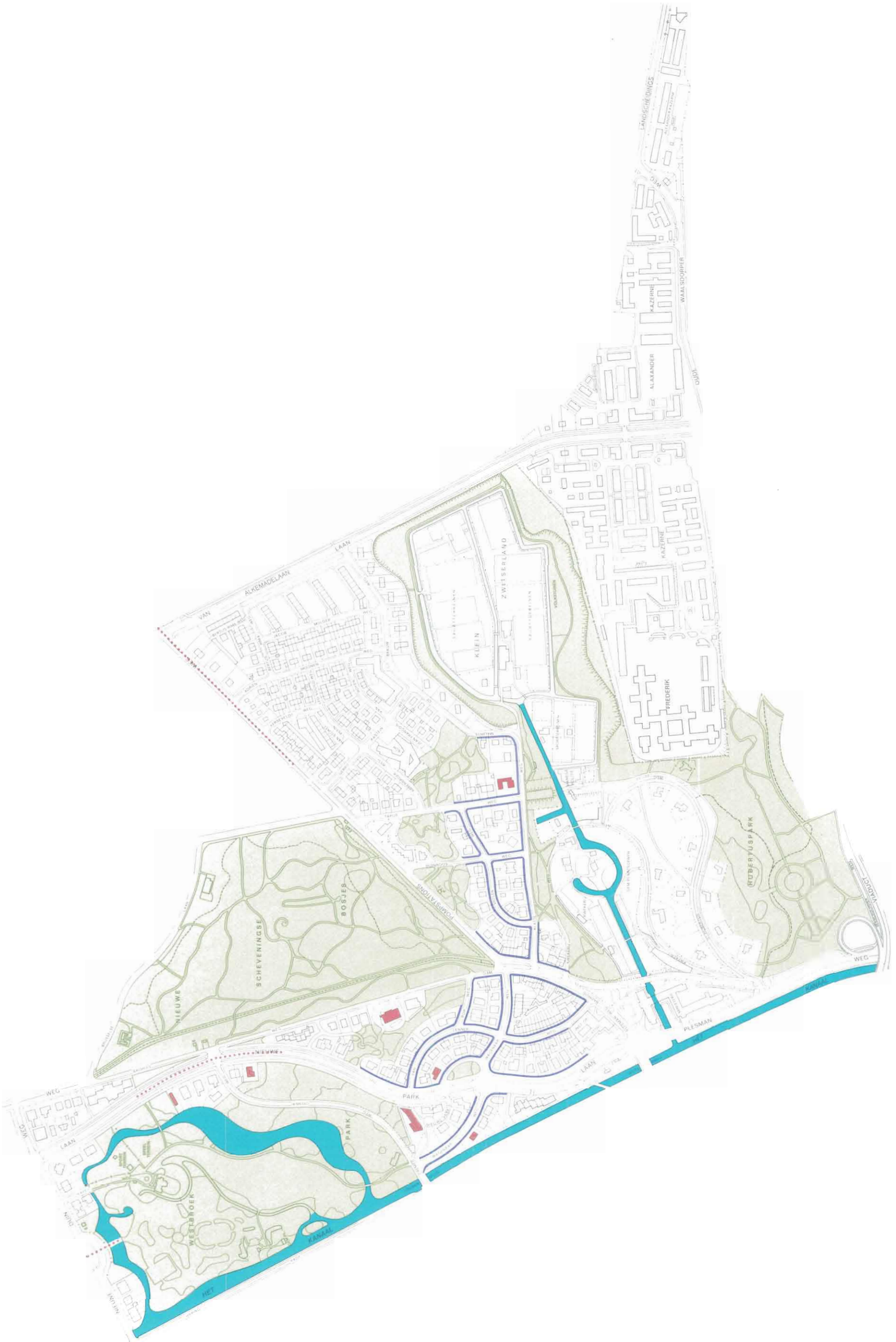
Bijzondere kwaliteiten.

- *het villaparkachtige karakter van de verschillende onderdelen van dit gebied, Westbroekpark, Wittebrugkwartier, Klattepark en Hubertuspark*
- *het bochtige beloop van rijkelijk van boombeplanting voorziene lanen;*
- *de uitgestrekte tuinen en de bebouwing van villa's en herenhuizen met een representatief karakter;*
- *de uitgestrekte groengebieden in de wijk: het Westbroekpark, de Nieuwe Scheveningse Bosjes, de gemeentekwekerij en Klein-Zwitserland;*
- *de stedebouwkundig-historische en landschappelijke waarde van de Pompstationsweg, Badhuisweg en Nieuwe Parklaan;*
- *de waterloop van het Kanaal met aan weerszijden de groengebieden van de Scheveningse Bosjes en het Westbroekpark.*

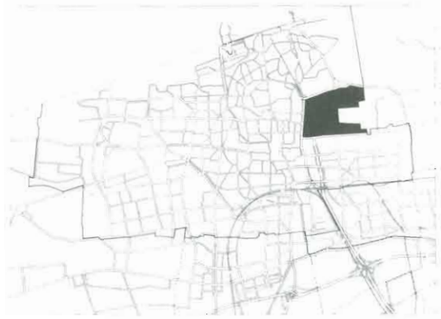
Het beleid moet voor het hoogwaardig stadsbeeld van deze villabuurt met de daarin geïsoleerd liggende Frederikkazerne gericht zijn op het respecteren van het stedelijke en landschappelijke beeld. Het behoud van schaal, structuur en beeldbepalende bebouwing kan aantasting voorkomen. De relatie tussen water, groenaanleg en bebouwing moet in zijn waarde gelaten worden. De ruime profielen van straten en groengebieden die dit gebied doorkruisen zijn zeer markant maar staan daardoor ook onder druk voor de aanleg van allerlei verkeersvoorzieningen. Bij aantasting van de ruimtelijke kwaliteit van het openbare gebied wordt de kwaliteit van de wijk als geheel gedegradeerd en daarom zal in de toekomst elke aanpassing met de grootste zorgvuldigheid moeten geschieden.

De wijk Westbroekpark wordt in het Monumenten Inventarisatie Project aangeduid als "gebied met bijzondere waarden" en als potentieel te beschermen stadsgezicht.

Waarderingskaart



BENOORDENHOUT

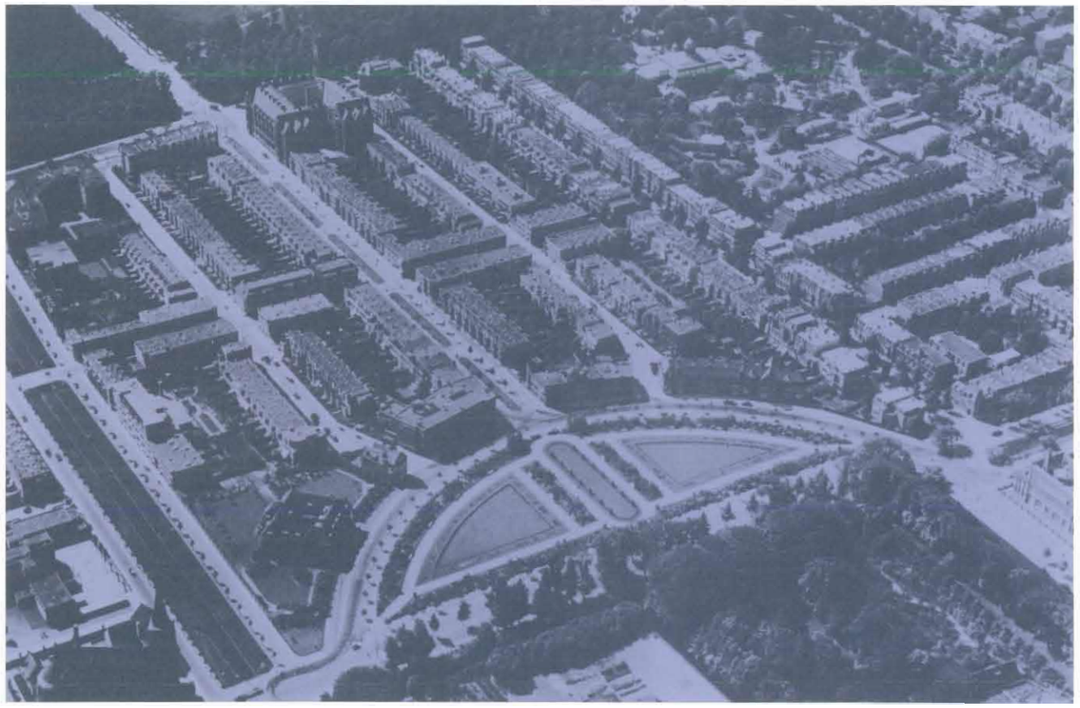


WASSENAARSE
OOSTDUIN
LAAN
RUYCHROCK
HOGENHOUCK
ARENDSDORP
TERREINEN
SPORT
ALKEMADE
WAALSDORPER WEG
BENOORDEN
WEG
HOUTSE
VAN

Het Benoordenhout ligt ten noordoosten van het centrum en wordt begrensd door de Koningskade, de Raamweg, het Hubertuspark, de kazernes en duinen ten noorden van de Waalsdorperweg, de grens met Wassenaar, het Haagse Bos en het Malieveld.

Ontwikkelingsgeschiedenis. Het gebied van het Benoordenhout is gelegen op oude duingrond en wordt van oudsher bijna evenwijdig aan de kust doorsneden door drie wegen: de Waalsdorperweg, de Wassenaarseweg en de Benoordenhoutseweg, die lange tijd ondergeschikt was aan de door het Haagse Bos lopende Leidse Straatweg. Een lager gelegen veengebied vanaf de Wassenaarseweg tot de Benoordenhoutseweg had de naam Benoordenhoutse polder. Vanaf het midden van de zestiende eeuw groeiden boerderijen hier uit tot grote en kleine buitenplaatsen. Zo waren er de landgoederen Oostduin, Arendsdorp, Clingendael en Waalsdorp. In de 19de eeuw werden landschapsparken aangelegd in de Engelse stijl. De gronden waren bijna geheel in handen van de familie Van Bylandt (Oostduin-Arendsdorp) en de familie Van Brienen (Clingendael).
Tot 1884 behoorde vrijwel het hele gebied tot Wassenaar. Een klein deel van het huidige Benoordenhout was Haags grondgebied, namelijk het zuidwestelijk stuk grenzend aan het Kanaal. Hier zou het landschap het eerst veranderen met de aanleg van de Haagse Diergaarde (1863) en de bouw van het Nassaukwartier (1894-1902).
De verdere ontwikkeling van het gebied was pas mogelijk na de door belastingverhoging gedwongen verkoop van het overgrote deel van het grondbezit van de Van Bylandts en de aanvaarding van het Uitbreidingsplan van Berlage in 1911. Alhoewel gravin van Bylandt bedongen had dat alleen huizen om het restant van haar landgoed zouden worden gebouwd, zijn op dit beding vanaf het begin uitzonderingen gemaakt. Door de gunstige ligging ten opzichte van het centrum en de uitvalswegen bleek de wijk zeer aantrekkelijk voor de vestiging van kantoren. De eerste waren de kantoren van de Nederlandsch-Indische Spoorwegen (1915) aan de Wassenaarseweg en van de B.I.M. (Shell) aan de Carel van Bylandtlaan (1916).
Bij de aanleg van de wijk, die zeer geleidelijk van west naar oost verliep, heeft men rekening gehouden met het gecultiveerde landschappelijke karakter zoals dat in de 19de eeuw was ontstaan. Het plan van Berlage is alleen ten zuiden van de Wassenaarseweg in grote lijnen gevolgd (afb. 115). De rest is ontstaan met deelplannen. Lanen van vroegere buitenplaatsen werden met zorg omringd door luxe huizen. De Van Hogenhoucklaan, Van Soutelandelaan en Van Montfoortlaan getuigen hiervan. Rond 1930 had men de grens bereikt van de Van Hoytemastraat en de Van Hogenhoucklaan. De aanleg van de Van Alkemadelaan tot de Waalsdorperweg was in 1927 een feit. In 1938 werd deze brede laan verlengd naar Scheveningen. Voor het profiel ging de gemeente uit van forse appartementsgebouwen maar de belangstelling hiervoor nam in de loop van de jaren dertig af, waardoor er slechts een paar, waaronder "Duinwyck", zijn gerealiseerd. Bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog lag de bebouwingsgrens op de Hart Nibbrigkade, Van Alkemadelaan, Van Ouwenlaan, de Van Mojalenlaan, Van Soutelandelaan, Nyelantstraat, Waalsdorperweg en de Frederiks- en Alexanderkazerne.

Structurele en/of functionele veranderingen. Na de Tweede Wereldoorlog heeft het Benoordenhout enkele ingrijpende wijzigingen ondergaan en is de wijk uitgebreid richting Wassenaar met de buurt Clingendael (tussen de Hart Nibbrigkade en de Thérèse Schwartzestraat) en de buurt Duinzigt, die is vernoemd naar Nederlandse acteurs (Willem Royaardsplein e.o.).
Wat de wijzigingen in het vooroorlogse deel betreft zijn het meest ingrijpend geweest de bouw in de jaren zestig en zeventig van het Provinciehuis en het kantoor voor Rijkswaterstaat op de plaats van de Haagse Diergaarde. In geen enkel opzicht werd hier rekening gehouden met de schaal, structuur en hoge kwaliteit van de wijk. (In het begin van de jaren negentig zal het kantoor van de Kamer van Koophandel naast

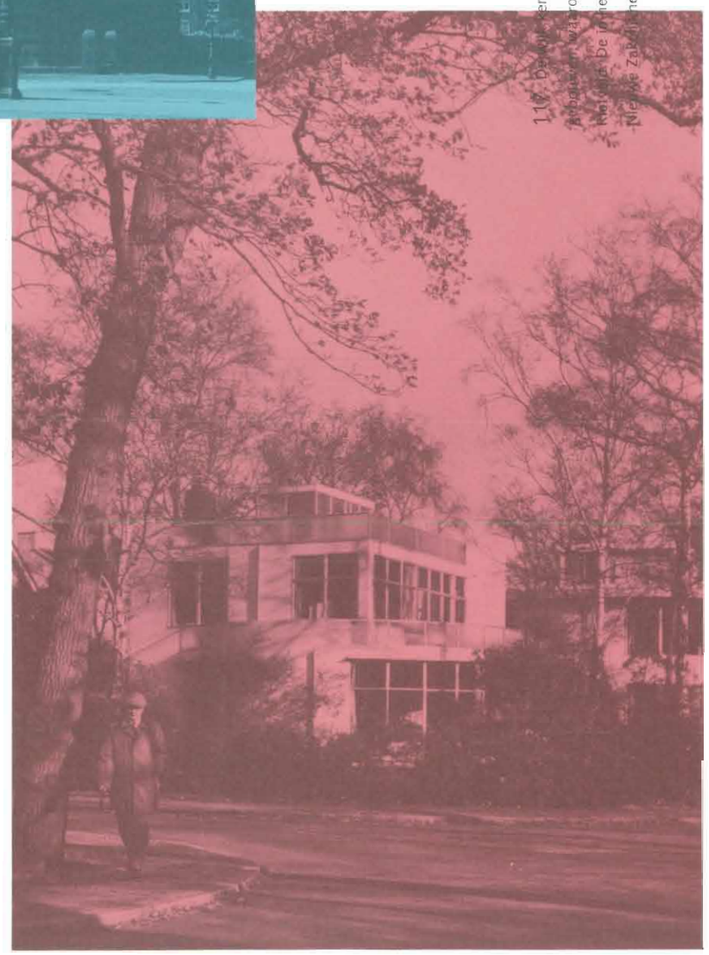


115. Het Benoordenhout ten zuiden van de Wassenaarseweg volgt in grote lijnen het Uitbreidingsplan van Berlage uit 1908. Ook het stedebouwkundig waardevolle Jozef Israëlsplein is volgens dit plan aangelegd. Rechtsboven is de Haagse Dierentuin uit 1863 nog te zien. Hier is in de jaren zestig en zeventig grootschalige kantoorbouw gerealiseerd. Foto vermoedelijk rond 1930.

het gebouw van Rijkswaterstaat worden gebouwd).
Ook het restant van het landgoed Oostduin-Arendsdorp, dat het groene hart van de wijk vormt, werd keer op keer verkleind door gebouwen van soms zeer forse schaal. Het Shellkantoor van J.J.P. Oud en enkele huizen aan de Oostduinlaan, de Goetlijfstraat en de Van Hogenhoucklaan luidden dit verdichtingsproces reeds voor de oorlog in. In de jaren vijftig en zestig volgden een bejaardentehuis aan de Goetlijfstraat, enkele huizen en het 66 meter hoge Shellkantoor aan de Oostduinlaan van ir. H.E. Oud. Met de bouw in de jaren zeventig van een zeer groot complex serviceflats en de forse uitbreiding van het Shellkantoor aan de Wassenaarseweg plus de uitbreiding van het eerder genoemde bejaardentehuis is thans een kritieke grens voor het landgoed bereikt.
Aan de Carel van Bijlandtlaan heeft Shell haar hoofdvestiging in de tachtiger jaren uitgebreid door ter plekke van de voormalige woonpanden een groot kantoorpand met een parkeergarage te bouwen, binnen het blok dat ook begrensd wordt door de Raamweg en de Groenhovenstraat.
Aan de Van Soutelandelaan, eens behorend tot het aan het einde van de 18de eeuw gesloopte Huis Waalsdorp, schrijdt de verdichting in de jaren tachtig voort met de vervangende nieuwbouw van het ziekenhuis Bronovo en de bouw van een appartementengebouw. In de Bosjes van Zanen zijn recent twee "urban villas" gebouwd.

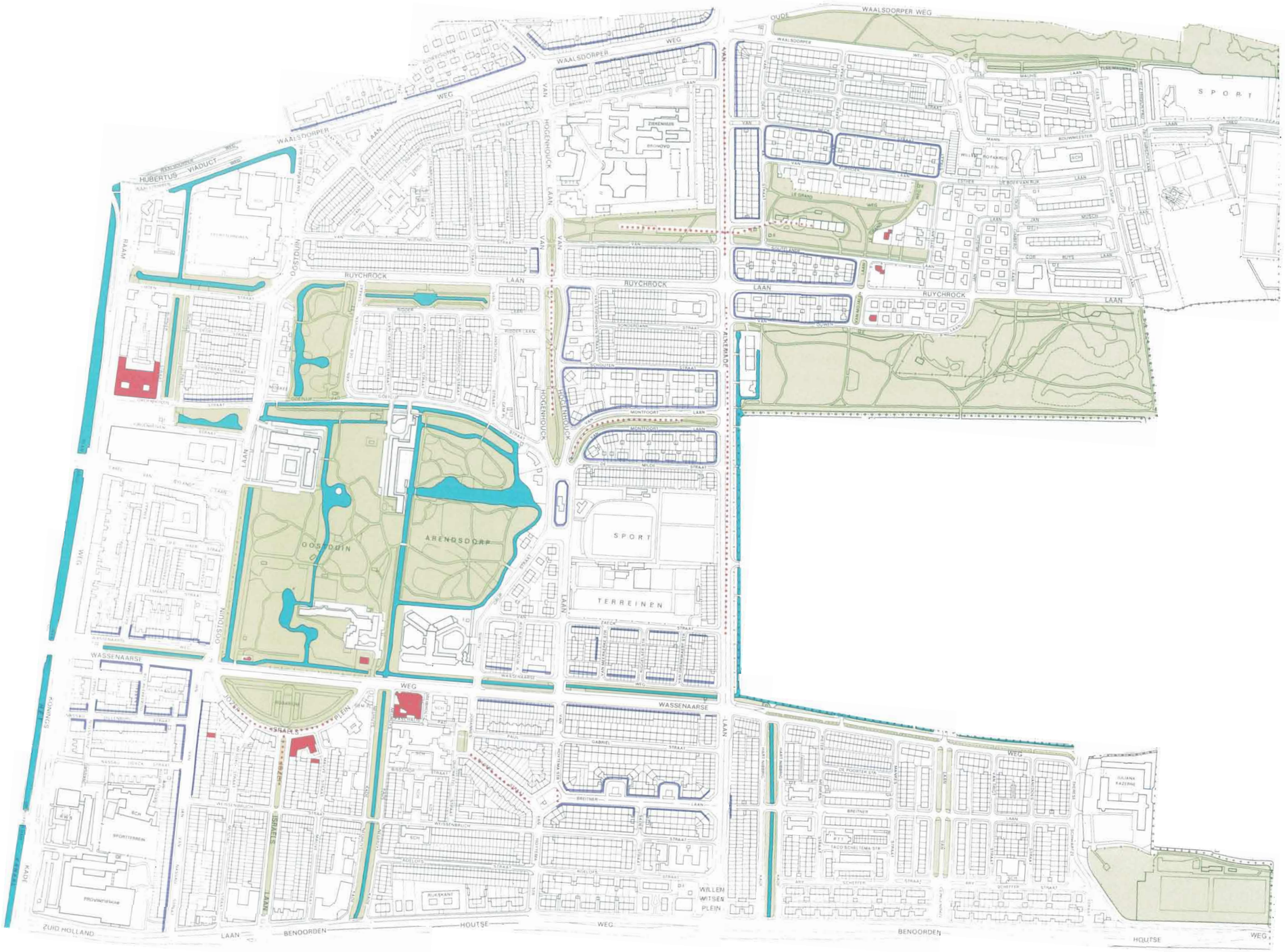
B e b o u w i n g s b e e l d . Het Benoordenhout wordt gekenmerkt door een grote mate van harmonie zonder dat gesproken kan worden van uniforme bebouwing. Duidelijk is te zien dat de wijk geleidelijk tot stand is gekomen waarbij men met kleine invullingen voortborduurde. Sloten en lanen van de voormalige landgoederen dienden als stedebouwkundig uitgangspunt. De harmonie wordt voor een belangrijk deel bepaald door de ligging in het groen en de grote mate van overeenkomst in bouwhoogte, geleding en materiaal voorzover het woonhuizen betreft. Twee bouwlagen met een kapverdieping, dan wel drie lagen met een plat dak overheersen. Vanaf het begin was de opzet een luxe woonwijk te bouwen. Ondanks de vestiging van enkele zeer grote kantoren heeft de wijk dit karakter weten te behouden.
Wat de bouwstijl betreft wijkt het Nassaukwartier duidelijk af van de rest van het Benoordenhout. Deze buurt werd in de jaren 1894-1902 gebouwd in neorenaissancestijl. Enkele panden vertonen kenmerken van de Jugendstil of de chalet-architectuur van rond de eeuwwisseling.
Het overgrote deel van het vooroorlogse Benoordenhout toont een sobere baksteenarchitectuur waarin horizontale accenten van liggende vensters, overstekende daklijsten en betonbanden bepalend zijn. Opvallend is het feit dat vrijwel geen bouwblok één type architectuur kent. Rijtjes herenhuizen, panden met beneden- en bovenwoningen, flatgebouwen, vrijstaande huizen, scholen en andere gebouwen komen naast elkaar voor. Van een min of meer monumentale stedebouwkundige benadering is eigenlijk alleen ten zuiden van de Wassenaarseweg sprake: Jozef Israëlsplein, Van Hoytemaplein en Breitnerlaan tot de Van Alkemadelaan. Wat de invulling betreft ontbreekt echter ook hier één hand.
Uit architectuurhistorisch oogpunt zijn van belang de uitzonderingen op het algemene beeld van woningbouwarchitectuur in baksteen, namelijk enkele kantoorgebouwen (afb. 116), scholen, twee kerken, villa's (afb. 117) en luxe appartementen. Opmerkelijk zijn de voor de Nieuwe Haagse School kenmerkende villa's van Co Brandes, die ondermeer een complex aan de Ruychrocklaan/ Van Ouwenlaan heeft gebouwd. Landelijk bekend zijn de kantoren van Shell aan de Wassenaarseweg (J.J.P. Oud) en de Carel van Bylandtlaan (M.A. en J. van Nieukerken) alsmede het kantoor voor een verzekeringsmaatschappij aan de Groenhovenstraat (H.P. Berlage) en de Nirwanaflat van J. Duiker en B. Bijvoet aan de Benoordenhoutseweg. Als geen andere wijk in Nederland combineert deze wijk het grootstedelijke met het karakter van een groen villadorp en toont zij een staalkaart van typologisch en architectuurhistorisch belangwekkende gebouwen uit de periode 1900-1940.

116. Wassenaarseweg 40. Het gebouw van de voormalige Nederlandsch-Indische Spoorwegen uit 1915 heeft een historiserend en villa-achtig karakter. Het is het eerste kantoorgebouw in het Benoordenhout. Foto uit 1928.



117. De villa's van Co Brandes zijn ondermeer vanwege hun typologisch en architectuurhistorisch belangwekkende karakter de moeite waard. Onder deze villa uit 1936 aan de van Ouwenlaan 42 van Gerrit Rietveld ligt het groen gesitueerde witte villa is een der fraaiste voorbeelden van de Nieuwe Zakelijkheid in Den Haag.

Waarderingskaart



Bijzondere kwaliteiten.

- *de hoogwaardige woonomgeving die in een kwetsbare harmonie verkeert met voorname kantoorbebouwing;*
- *een grote harmonie in baksteenarchitectuur van woonhuizen in verschillende straatwanden wat leidt tot hoogwaardige stedebouwkundige ensembles;*
- *de stedebouwkundige waarde van de Jozef Israëlslaan/ het Jozef Israëlsplein en het Van Hoytemaplein e.o.;*
- *de ensemble- en individuele waarde van de huizen in het Nassaukwartier;*
- *de aanwezigheid van veel gebouwen met een (nationaal gezien) hoge architectuurhistorische kwaliteit;*
- *de visuele en functioneel-historische relatie van de wijk met de landgoederen Clingendael/Groenendaal/Oosterbeek, het Haagse Bos en het Malieveld/ de Koekamp;*
- *de fraaie openbare ruimte met veel groen die herinnert aan het landschappelijk karakter van de 19de-eeuwse situatie (o.a. Wassenaarseweg, Van Hogenhoucklaan (afb. 118), Ruychrocklaan, Van Soutelandelaan, Van Mojalenlaan) en groenvoorzieningen als het Rosarium op het Jozef Israëlsplein;*
- *de aanwezigheid van het restant van het landgoed Oostduin-Arendsdorp en van de Bosjes van Zanen;*

In deze woonwijk zal het hoogwaardige stadsbeeld gerespecteerd moeten worden. Behoud van de typische schaal en structuur van het vooroorlogse bebouwingsbeeld, en waken voor schaalvergroting is het uitgangspunt.
Door het handhaven van de homogeniteit van de stedebouwkundige ensembles kan het karakter van de baksteen-woonhuisarchitectuur beschermd worden. Met name in overgangszones is het van belang dat grootschalige entiteiten de continuïteit van het weefsel niet verbreken. In het stadsweefsel draagt het individuele huis bij tot de variatie van de openbare ruimte, terwijl omgekeerd het huis zich opgenomen weet in het gemeenschappelijk ensemble. De conventies van het weefsel moeten niet door schaalsprongen worden uitgewist.
Ook over beeldbepalende panden dient gewaakt te worden o.a. door extra aandacht voor beheer, en een actief welstandsbeleid.
De genoemde groenstructuren en het landschappelijke karakter zullen gehandhaafd en gerespecteerd moeten worden.
De ruime profielen van straten en lanen met hun zichtassen en groen bepalen voor een belangrijk deel de kwaliteit van de wijk en zullen met de grootste zorg onderhouden en behouden moeten worden.

De wijk Benoordenhout is in het Monumenten Inventarisatie Project aangeduid als "gebied met bijzondere waarden" en als potentieel te beschermen stadsgezicht.

118. Fraaie groenlanen, zoals de van Hogenhoucklaan, herinneren nog aan het vroegere landschappelijke karakter van het Benoordenhout.

LAAKKWARTIER-SPOORWIJK

VOLKSTUINEN
ALBERDINGK
THIJM
STRAAT
HILDEBRAND
PLEIN
WALDORP
NEHER
LAAK
GOEVERNEUR
LAAN
KADE
LAAKHAVEN
CALAND
STRAAT
PLEIN
DE
GENESTET
LAAN
JONCKBLOET
PLEIN
OUDEMANS
STRAAT
LEEGHWATER
PLEIN
STATIONS
PLEIN
MUSSCHENBROEK
STRAAT
RIJSWIJKSE
WEG
LAAK
LAAKHAVEN
KADE

Laakkwartier-Spoorwijk, gelegen aan de zuidoostelijke rand van de stad, wordt omgrensd door het gebogen tracé van de spoorlijn Rotterdam-Den Haag (N.B. het station Hollands Spoor valt binnen het Laakkwartier), de Haagse Trekvliet en de gemeentegrens met Rijswijk, die de loop van de Broeksloot volgt.
De wijk is in twee delen te splitsen:

1. het industrie- en havencomplex van de Laakhavens begrensd door het spoorwegtracé, de Trekvliet en de Laak;
2. de woonwijk Laakkwartier-Spoorwijk bestaande uit: a) Laakkwartier-Noord en Molenwijk, begrensd door de Laak, Haagse Trekvliet, Broeksloot, Jan van der Heydenstraat, Van Musschenbroekstraat; b) Laakkwartier-Centraal, begrensd door de Laak, Van Musschenbroekstraat, Jan van der Heydenstraat, de Broeksloot, Jonathanstraat, Van Koetsveldstraat; c) Spoorwijk, begrensd door het spoorwegtracé, Hildebrandtstraat, Van Koetsveldstraat, Jonathanstraat, Broeksloot.

De ontstaansgeschiedenis, functie, stedebouwkundige opzet en bebouwing van de woonwijk en het haven- en industrieterrein zijn wezenlijk verschillend en worden om deze reden als twee afzonderlijke deelgebieden uitgewerkt.

Inleiding. De Laakhavens en de woonwijk zijn gelegen in de voormalige Noordpolder. De noordoostelijke begrenzing van deze polder, de Haagse Trekvliet, was van oudsher een belangrijke zuidelijke waterverbinding richting Delft en Rotterdam. Dwars door de Noordpolder, min of meer parallel aan de Trekvliet liep de "wech tusschen die Haghe ende de Hornbregge bij Rijswic". Deze reeds in de 17de eeuw bestrate landweg werd in 1907 verbreed en ging toen officieel Rijswijkseweg heten, een benaming die overigens al lang voor die tijd in gebruik was. Tot aan de aanleg van de Utrechtsebaan in de jaren zeventig was dit de belangrijkste zuidelijke invalsweg over land naar Den Haag.
De polder werd bemalen door twee molens: de Broekslootmolen en de Laakmolen. De Laakmolen uit 1699, gelegen op de plaats waar het riviertje de Laak in de Haagse Trekvliet uitmondt, is het oudste bouwwerk binnen dit gebied.
Van groot belang voor de ontwikkeling van het Laakkwartier was de aanleg in 1843-1847 van de spoorverbinding Den Haag-Rotterdam. De loop van het spoorwegtracé was bepalend voor de westelijke begrenzing van de wijk. Tevens was deze spoorverbinding een belangrijke factor bij de locatiekeuze voor de aanleg van een haven.
Aanvankelijk behoorde de Noordpolder geheel tot het grondgebied van Rijswijk. De grens tussen Den Haag en Rijswijk lag bij de Hoefkade. In 1844 vond een eerste grenswijziging plaats, waarbij het gebied tot aan de Laak bij Den Haag werd getrokken. In 1900 werd de grens voor een tweede maal verlegd, nu tot aan de Broeksloot.

1. De Laakhavens.

Ontwikkelingsgeschiedenis. Na de aanleg van de spoorlijn Den Haag-Rotterdam en de bouw in 1843 van het station van de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (in 1888-1893 vervangen door het huidige station Hollands Spoor) bleven verdere bouwactiviteiten in de Noordpolder tussen de spoorlijn en het het riviertje de Laak tot in de jaren tachtig van de 19de eeuw uit. Aan het einde van de 19de eeuw werd de spoorlijn voor een deel verhoogd; in de jaren twintig volgde de totale verhoging van de spoorlijn naar het zuiden. Hoewel het station Hollands Spoor binnen de administratieve wijkbegrenzing van het Laakkwartier is gelegen behoort het in ruimtelijk opzicht geheel tot de Stationsbuurt.
Het is opvallend dat het spoor en station op Rijswijks grondgebied waren aangelegd. Een jaar na de bouw van het station, in 1844, werd de grens met Rijswijk verlegd naar de Laak. Mogelijk waren toen al plannen voor de ontwikkeling van een haven- en industriegebied hiervoor de aanleiding. Overigens bestonden de eerste bouwactiviteiten

uit particuliere woningbouw. In het gebied tussen de Rijswijkseweg, Trekweg en Swammerdamstraat werd tussen 1881 en 1896 voornamelijk speculatiebouw met arbeidershofjes gerealiseerd. Dit buurtje (het Schipperskwartier) is in de jaren tachtig gesaneerd.

De aanleg van de havens en industrieterreinen, waarmee in 1898 werd begonnen, kent een lange voorgeschiedenis. Toen de scheepvaart zich in de tweede helft van de 19de eeuw tot één van de belangrijkste vervoersmiddelen voor de opkomende industrie en de voedselvoorziening van de groeiende bevolking ontwikkelde, bleken de smalle en ondiepe stadsgrachten in de binnenstad hier niet meer op berekend. De belangrijke waterverbinding tussen Delfshaven en Den Haag was eveneens te ondiep. Goederen van en naar Den Haag moesten in Delft op kleinere schepen worden overgeladen (de zogenaamde beurtvaarders).

Tussen 1864 en 1893 werden door zowel het gemeentebestuur als door de Kamer van Koophandel verscheidene plannen voor vaartverbetering ontwikkeld. Uiteindelijk werd een plan van B&W uit 1891 twee jaar later in gewijzigde vorm door de gemeenteraad aangenomen. Dit plan behelsde de aanleg van een binnenhaven tussen de Trekvliet en de spoorlijn en een kanaal (het Laakkanaal), dat de havens met de Loosduinse Vaart moest verbinden. Het scheepvaartverkeer werd hierdoor buiten het stadscentrum gebracht, waardoor tevens de demping van een groot aantal stadsgrachten mogelijk werd. Op het uitbreidingsplan uit 1903 van ir. I.A. Lindo is de deels gerealiseerde aanleg van de Laakhavens weergegeven. Evenwijdig aan het riviertje de Laak loopt het langgerekte hoofdkanaal vanaf de open verbinding met de Haagse Trekvliet tot aan de spoorlijn met een lichte knik ter hoogte van de Leeghwaterbrug. Het hoofdkanaal bezit twee noordelijk gelegen insteekhavens en een derde kleine insteekhaven aan de kop, ter hoogte van het Hildebrandplein. Bij de huidige Viaductweg sluit het Laakkanaal aan op de havens.

De aanleg van de Laakhavens (afb. 119) is in verschillende fasen gerealiseerd. Het eerste gedeelte, de zogenaamde voorhaven tussen de Trekvliet en de Rijswijkseweg, werd in 1898 aanbesteed en in 1901 voltooid. Een jaar later werd de eerste zijhaven tussen de Fijnjekade en de Leeghwaterkade opgeleverd. In 1907 was de aanleg gevorderd tot aan de Leeghwaterbrug. Rond 1920 waren de havens voltooid. Het Laakkanaal werd pas in 1928-1932 gegraven.

Het stratenpatroon tussen de Neherkade en de Waldorpstraat volgt in hoofdopzet de voornamelijk oost-west georiënteerde richting van de havenaanleg met een drietal haaks hierop gelegen ontsluitingswegen naar aangrenzende wijken (Calandstraat/-Slachthuislaan, Leeghwaterplein/Slachthuisstraat en Rijswijkseweg). De bouwblokken tussen de Leeghwaterstraat, 1e en 2e Van der Kunstraat en de Leeghwaterkade bezitten een opvallend ondiepe percelering. De hierop gelegen bedrijven zijn op deze wijze van twee zijden direct bereikbaar.

De brede en diepe kavels tussen de Neherkade en de Laakweg worden door de noord-zuid gesitueerde hoofdontsluitingswegen van de Laakhavens gesplitst. Op het kavel tussen de Slachthuislaan en Slachthuisstraat was het omvangrijke complex van het Openbaar Slachthuis gesitueerd. Evenals op de aan weerszijden hiervan gelegen kavels, die oorspronkelijk voor een groot deel waren ingevuld met sociale woningbouw uit de jaren twintig en dertig, worden hier bedrijven en woningen gebouwd.

Structurele en/of functionele veranderingen.

De laat 19de-eeuwse woonbebouwing van het Schipperskwartier tussen de Haagse Trekvliet en Rijswijkseweg is in de jaren tachtig nagenoeg geheel vervangen door nieuwbouw in het kader van de stadsvernieuwing.

Tussen de Neherkade en Laakweg is recentelijk een nieuwe functionele indeling en structuur ontstaan. Grootschalige woningbouwcomplexen en kantoren hebben de oorspronkelijk lagere bebouwing vervangen (o.a. gemeentelijke arbeiderswoningen 'Laakhof'). Ook het omvangrijke complex van het Openbaar Slachthuis is grotendeels

119. De Laakhavens in 1928 gezien naar het zuidwesten. De aanleg is tussen 1901 en 1929 in fasen gerealiseerd. De havens waren bedoeld ter ontlasting van de smalle en ondiepe stadsgrachten, waarop tot dan het goederenvervoer over water plaatsvond.

120. Goudriaankade 90. Het havenkantoor uit 1900 van de gemeente architect A. Schadee aan de kop van de Laakhavens.

gesloopt. Hier worden momenteel naar plannen van de architect Aldo Rossi woningen en bedrijven gerealiseerd waarbij een aantal markante onderdelen van het Openbaar Slachthuis (ijzeren kap, personeelswoningen, poort met poortgebouwtjes) waarschijnlijk blijft gehandhaafd.
Tenslotte zal ook het resterende deel van het Laakhavengebied, het gebied tussen de Rijswijkseweg, Neherkade en Waldorpstraat, in de nabije toekomst worden herontwikkeld. Het matig functioneren van het industrieterrein enerzijds en de grote vraag binnen Den Haag naar hoogwaardige kantoor- en bedrijfslocaties anderzijds zijn de aanleiding geweest voor de planontwikkeling. In het gebied achter het Hollands Spoor tussen het Leeghwaterplein en de Rijswijkseweg zal in de jaren negentig de Haagse Hogeschool worden gevestigd. Het gebied zal verder worden bestemd voor de bouw van kantoren. Deze ontwikkeling werd in gang gezet met de uitbreiding van het gebouw van de PTT aan de Waldorpstraat in 1984-1987.
De verbinding tussen het Laakkwartier en de Stationsbuurt zal worden verbeterd door een tunnel voor de tram en een tunnel voor fietsers en voetgangers.
Voor de terreinen tussen Leeghwaterplein en Calandstraat staan continuering en vernieuwing van bedrijfsmatige functies centraal.

Bebouwingsbeeld. Het bebouwingsbeeld van de Laakhavens wordt gekenmerkt door een afwisseling van bedrijfsgebouwen, kantoren en opslagloodsen, zowel aaneengesloten als vrij gesitueerd. Het merendeel van de panden dateert uit de periode 1910-1930. De diversiteit van de bebouwing en de vanuit architectonisch oogpunt vaak minder geslaagde verbouwingen en aanbouwen geven de Laakhavens een aan een industrieterrein eigen karakter. Niet de vormgeving is hier primair maar de doelmatigheid. Aaneengesloten woonbebouwing van voor 1945 is in de Laakhavens te vinden langs de Rijswijkseweg en de Calandstraat.
In 1912 werden de Goudriaankade, de Fijnjekade en de Leeghwaterkade bestemd voor de zogenaamde beurtvaart. Deze bedrijfstak, die goederen op gezette dagen naar vaste bestemmingen vervoerde, werd hiermee van het oude centrum naar het nieuwe industriegebied verplaatst. Kenmerkend voor het type bebouwing van deze expediteurs zijn pakhuizen met kantoren, stallingen en dienstwoningen op de verdieping. Gezien de kleinschaligheid van deze ondernemingen is de bebouwde oppervlakte niet erg groot en is de bouwhoogte niet meer dan twee of drie lagen.
Een opvallende verschijning aan de kop van de Goudriaankade is het vrij gesitueerde voormalige havenkantoor (afb. 120). Dit kantoor in overgangsarchitectuur werd in 1900 gebouwd naar ontwerp van de gemeentearchitect A.A. Schadee.

De overige bedrijfsterreinen van de Laakhavens waren bedoeld voor de vestiging van industrieën, waarbij de laatste havenarm tussen Waldorpstraat en Neherkade specifiek was bestemd voor de olie-industrie. De gemeente ging bij de ingebruikname van de industrieterreinen voorop met de aanleg in 1911 van het door A.A. Schadee ontworpen Slachthuiscomplex. Van dit complex in overgangsarchitectuur resteren nog slechts enkele onderdelen waaronder de grote gietijzeren kap, die twee gebouwen verbond, de schoorsteen van het ketelhuis, de personeelswoningen aan de Slachthuisstraat en de hoofdingang met poortgebebouwen.
Na een aanvankelijke trage start vestigden zich vanaf de jaren twintig vele grotere en kleinere industrieën waaronder instrumentenfabrieken, drukkerijen, houtbewerkingsbedrijven en sigarettenfabrieken. Bedrijven met bekende historische namen als melkinrichting 'De Sierkan', broodbakkerij 'Hus' en 'Rademakers Koninklijke Cacao- en Chocoladefabriek' waren in de Laakhavens gevestigd.
Op enkele fabrieksgebouwen van fors formaat na valt de geringe bebouwingshoogte op. Een groot aantal panden kent een opbouw van bedrijfshuisvesting op de begane grond en woningen of dienstvertrekken op de verdieping. Bijzondere architectonische hoogtepunten of hoogwaardige industriële gevelwanden komen niet voor. Slechts een

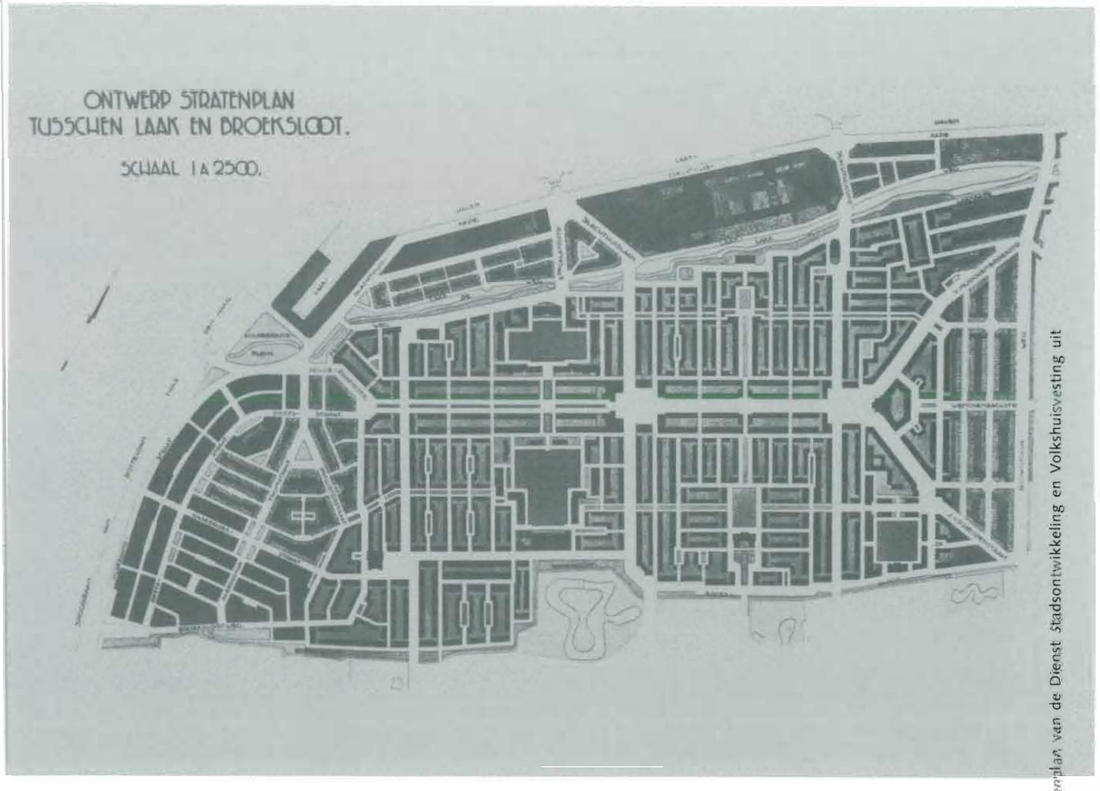
klein aantal complexen stijgt door zijn opbouw, ligging of vormgeving enigszins boven het gemiddelde uit. In dit verband kunnen worden genoemd de voormalige metaalfabriek van de gebroeders J.B. van Heijst aan het Leeghwaterplein 26 uit 1918, de verf- en lakfabriek Doelfray uit 1917 aan de 3e Van der Kunstraat 6 en de voormalige meelfabriek Boes aan de 3e Van der Kunstraat 4b-6 uit 1914-1917.
Vermeldenswaard vanwege hun bijzondere architectuur zijn het neorenaissance stationsgebouw Hollands Spoor uit 1888-1893 van de architect D.A.N. Margadant en het districtspostkantoor in functionalistische stijl aan de Rijswijkseweg 19-21. Dit kantoorgebouw werd weliswaar pas in 1949 opgeleverd, maar het ontwerp van rijksbouwmeester ir. G.C. Bremer dateert al van het midden van de jaren dertig. In 1987 is naast dit gebouw een Expeditie Knooppunt, van architectenbureau Kraayvanger, geopend dat qua architectuur enige overeenkomsten vertoont met het oude districtspostkantoor.

Bijzondere kwaliteiten.
- *de historische en stedebouwkundige waarde van de waterstructuur van de Laakhavens en van de Haagse Trekvliet;*
- *de (architectuur-)historische waarde van het station Hollands Spoor.*

2. Laakkwartier-Spoorwijk.

Ontwikkelingsgeschiedenis. Het Laakkwartier is opgezet als woonwijk voor arbeiders, lagere ambtenaren en kleine middenstanders. De aanleg en bebouwing is in de periode 1907-1940 tot stand gekomen. Er zijn drie hoofdfasen te onderscheiden: de aanleg van Laakkwartier-Noord/Molenwijk, Spoorwijk en Laakkwartier-Centraal.

Laakkwartier-Noord/Molenwijk.
De eerste stedebouwkundige plannen voor het gehele Laakkwartier/Spoorwijk zijn te vinden in het Uitbreidingsplan uit 1903 van ir. I.A. Lindo. Het plan geeft niet meer aan dan de hoofdontsluitingen in de voor Lindo kenmerkende diagonale patronen. Een meer gedetailleerde invulling geeft echter de strook tussen de Pasteurstraat en de Noordpolderkade te zien, die onder de naam "Bouwplan Laakkwartier" kennelijk al door particulieren was ingediend. De aanleg aan weerszijden van de Wenckebachstraat is in 1907 grotendeels conform dit bouwplan tot stand gekomen en behoort dan ook tot het oudste deel van het Laakkwartier. De hoofdopzet bestaat uit een recht stratenpatroon, gebaseerd op de oude polderverkaveling, binnen de aan-zetten van de diagonale hoofontsluitingen Van Musschenbroekstraat en Jan van der Heydenstraat (verlengd in 1928). Op de kruisingen van de Deimanstraat met de Ingenhouszstraat en de Eliasstraat zijn door afgeschuinde hoekoplossingen twee pleintjes gerealiseerd.
Voor de verdere ontwikkeling van het Laakkwartier is het Uitbreidingsplan uit 1908 van H.P. Berlage een belangrijk uitgangspunt geweest, hoewel er in veel gevallen van werd afgeweken. Dat gebeurde onder meer bij de tussen 1915 en 1921 gerealiseerde buurt tussen de Rijswijkseweg en de Haagse Trekvliet, ook wel bekend als de Molenwijk. De bouwgrond tussen de Noordpolderkade en de Trekvliet was vrijwel geheel gereserveerd voor gemeentelijke woningwetwoningen. Een eenvoudig recht stratenpatroon met bouwblokken bestaande uit etagewoningen aan de randen en benedenen bovenwoningen in de tussengelegen delen rond gemeenschappelijke met plantsoenen ingerichte binnenpleintjes bepaalde de hoofdstructuur. De pleinen kregen hun beslotenheid door de consequente toepassing van poortgebouwen. Deze structuur en de bebouwing is in de jaren tachtig door een nieuwe invulling in het kader van de stadsvernieuwing grotendeels verdwenen.



121. Ontwerp stratenplan van de Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting uit 1922.

Spoorwijk.
Een tweede complex gemeentelijke woningwetwoningen is te vinden binnen de omgrenzing van de Hildebrandstraat, Van Koetsveldstraat, Jonathanstraat en Schimmelweg. De stratenaanleg vond plaats tussen 1920 en 1931 en is vrijwel conform het plan van Berlage uitgevoerd. De stedebouwkundige opzet wordt bepaald door de gevorkte hoofdas van de Alberdingk Thijmstraat en de Potgieterstraat (die bij het Alberdingk Thijmplein samenkomen) alsmede het gebogen verloop van de bouwblokken tussen de Hildebrandstraat en Beetsstraat. Deze kromming volgt de loop van het aangrenzende spoorwegtracé. De bebouwing van de Spoorwijk heeft een uniform karakter. De opzet past in de stedebouwkundige visie van die tijd, waarbij het individuele huis ondergeschikt wordt gemaakt aan de straatwand om zodoende het ideaal van het "einheitliche Baublockfront" te verwezenlijken. Huizenblokken worden tot één harmonisch geheel samengevoegd. Pleinen, straatverbredingen en hoogteaccenten op belangrijke zichtassen en kruisingen completeren dit ideaalbeeld. Doordat de Spoorwijk grotendeels bestaat uit gemeentelijke woningbouw, ontworpen door de Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting, is hier een grote mate van uniformiteit in de woonblokken bereikt. Dit werd nog versterkt doordat de door particulieren uitgevoerde huizenblokken en winkelhuizen aan de centrale pleinen eveneens zijn gebouwd naar schetsontwerpen van de Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting. De opzet was laagbouw met een schuine kap in dichte eenheden. Van monumentale bebouwing en opvallende hoogteaccenten op belangrijke locaties is dan ook geen sprake.

Laakkwartier-Centraal.
Het centrale deel van het Laakkwartier is als laatste onderdeel van de wijk gerealiseerd. Hier is voornamelijk voor de lagere middenstand gebouwd. Door veranderde stedebouwkundige opvattingen, die te maken hadden met de bouw van scholen en de beoefening van sport, werd het Uitbreidingsplan van Berlage als verouderd ervaren. Voor dit deel van de wijk werd in 1922 door de Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting een nieuw stratenplan opgesteld (afb. 121), dat vanaf 1928 grotendeels conform is uitgevoerd. De opzet van dit deelplan geeft ten opzichte van het plan van Berlage een veel strakker patroon met haaks op elkaar gesitueerde straten te zien. De hoofdstructuur wordt, evenals bij het plan Berlage, gevormd door de centrale as van de Goeverneurlaan, die uitmondt in de gevorkte vertakking van de Van Musschenbroekstraat en de Jan van der Heydenstraat. Deze beide straten sluiten met een lichte knik aan op de uit 1907 daterende aanleg. Op de kruising van de Goeverneurlaan met de haaks hierop gelegen hoofdassen van de De Genestetlaan en de Oudemansstraat zijn grote pleinen aangelegd (Jonckbloetplein en Lorentzplein). In het plan is tevens rekening gehouden met de opzet van een drietal ruime sportterreinen en twee schoolcomplexen. Een van het lineaire patroon afwijkend beeld geeft de aanleg tussen de Van Musschenbroekstraat en de Laakkade te zien.
Het stedebouwkundige concept van uniformiteit van de bouwblokken is in Laakkwartier-Centraal maar ten dele gerealiseerd. In tegenstelling tot de Spoorwijk waar de gemeente zelf bouwde en zodoende dit doel optimaal kon nastreven, werd hier door een groot aantal woningbouwcorporaties en particuliere bouwondernemers, ieder met hun eigen architecten, gebouwd. Toch is ook hier sprake van een homogeen stadsbeeld.
Een grotere eenheid bezit de bebouwing langs de belangrijke assen van de Goeverneurlaan en de De Genestetlaan met stedebouwkundige accenten aan het Jonckbloetplein en Lorentzplein. De gemeente wist deze eenheid te bereiken door grond in erfpacht uit te geven onder het regime van een bouwverordening of met de verplichting volgens een door de Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting of door bekwame particuliere architecten ontworpen voorgevelschema te bouwen. De gevels van de Goeverneurlaan en het Lorentzplein zijn door A. Pet ontworpen.

Structurele en/of functionele veranderingen. Grootschalige vernieuwingen hebben zich in de jaren tachtig in het kader van de stadsvernieuwing in de Molenwijk voorgedaan. Het gebied omsloten door de Laakkade, Trekweg, Ketelstraat en de Noordpolderkade heeft zowel stedebouwkundig als architectonisch een geheel nieuwe invulling gekregen.
Een belangrijke structurele verandering geeft ook de afbraak in 1990/1991 te zien van twee blokken portiekwoningen omsloten door de Deimanstraat/ Eliasstraat/ Pasteurstraat/ Ingenhouszstraat ten behoeve van een buurtparkje. Ze waren rond 1920 gebouwd in opdracht van de woningbouwvereniging "Die Haghe", vermoedelijk door de architecten J.C. van Dorsser en G. Albers en behoorden tot de kleinste portiekwoningen van Den Haag. Bijzonder in het ontwerp was de situering van de woonkamers aan de achterzijde.
Voor het overige kent de wijk weinig ingrepen en zijn structurele veranderingen beperkt gebleven tot een aantal in schaal, ritmiek en/of materiaalgebruik afwijkende incidenten, zoals de nieuwbouw aan de Ferrandweg en enige invullingen in de strook tussen de Rijswijkseweg en de Noordpolderkade.
Ingrijpende functieveranderingen hebben zich in de woonwijk niet voorgedaan. In de loop der tijd is de detailhandel en horeca aan die straten toegenomen waar vanaf het begin al winkels waren gevestigd (o.a. delen van de Goeverneurlaan, Hildebrandstraat, Alberdingk Thijmstraat, Van Musschenbroekstraat, Jan van der Heydenstraat en de Rijswijkseweg).

Bebouwingsbeeld. Het Laakkwartier wordt gekenmerkt door aaneengesloten gevelwanden in de rooilijn. In veel straten zijn de woningen door een voortuin van de openbare weg gescheiden. De bouwblokken zijn veelal aan de korte zijde of het einde van de lange zijden geopend om een betere licht- en luchttoetreding op de binnenerven te verkrijgen. Er is een afwisseling in de opbouw: twee, drie of vier bouwlagen, zowel met plat dak als kapverdieping komen voor. Er is een verscheidenheid aan eengezinswoningen, beneden- en bovenwoningen en portiekwoningen. Daarnaast telt de wijk een aantal openbare gebouwen, scholen, en kerken.

Laakkwartier-Noord/Molenwijk.
De oudste bebouwing bevindt zich in de strook tussen de Rijswijkseweg en de lijn tussen de Laak en Broeksloot in de as van de Drebbelstraat. Deze panden in overwegend eenvoudige overgangsarchitectuur dateren uit de periode 1907-1916. Naast een klein aantal herenhuizen (Rijswijkseweg 109 t/m 131) zijn dit beneden- en bovenwoningen en portiekwoningen. Kennelijk verliep de verhuur niet al te voorspoedig want tot een complete afbouw is het in deze periode niet gekomen. Slechts delen van de Rijswijkseweg, de Van Musschenbroekstraat tot aan de Drebbel-straat, de Deimanstraat tussen de Van Musschenbroekstraat en de Wenckebachstraat en de Wenckebachstraat tussen Rijswijkseweg en Deimanstraat zijn tussen 1907-1916 bebouwd. De overige bebouwing is hier pas in de loop van de jaren twintig gerealiseerd en wordt geheel ingenomen door portiekwoningen van drie bouwlagen met platte daken. In de uiterlijke vormgeving is hier op bescheiden wijze aansluiting gezocht bij de stijl van de Amsterdamse School en de Nieuwe Haagse School. De in veel gevallen lange aanbouwen over meerdere bouwlagen tegen de achtergevels van de woningen uit de periode 1907-1916 ontbreken bij deze latere huizen. Dit was een direct gevolg van een bouwverordening uit 1920, waarbij onder meer werd bepaald dat uitbouwen niet meer dan drie meter buiten de achtergevel mochten uitsteken.
De nog resterende vooroorlogse bebouwing van de Molenwijk, voornamelijk gelegen tussen de Rijswijkseweg en de Noordpolderkade, bestaat uit eenvoudige portiekwoningen uit de jaren twintig en dertig. Vermeldenswaard is het voormalige H.T.O.-gebouw aan de Rijswijkseweg 340-342 (afb. 122). Dit op grond van de woningwet gerealiseerde gebouw uit 1923-1925 naar ontwerp van K.P.C. de Bazel was bedoeld voor de huisvesting van alleenstaande mannen.

122. Een opmerkelijk bouwwerk uit sociaal-historisch oogpunt is het HTO-gebouw aan de Rijswijkseweg 340-342 uit 1923-1925 van K.P.C. de Bazel. Dit vroegere Haags Tehuis voor Ongehuwden was bedoeld voor de huisvesting van alleenstaande mannen. Foto 1927.

De voltooiing van de Molenwijk werd pas na de Tweede Wereldoorlog gerealiseerd. Als laatste werd hier het terrein tussen de Stuwstraat en de Trekweg bebouwd met 224 woningwetwoningen rond een sportterrein.

Spoorwijk.
De bebouwing van de Spoorwijk wordt geheel ingenomen door arbeiderswoningen uit de jaren twintig, voornamelijk in het kader van de woningwet door de gemeente gerealiseerd. Deze woningen zijn ontworpen door de gemeentearchitecten W. Greve en A. Pet. Greve heeft bij de binnenmuren van een deel van de huizen voor het eerst geëxperimenteerd met gegoten slakkenbeton. Het merendeel bestaat uit eengezinswoningen en beneden- en bovenwoningen van twee bouwlagen met kapverdieping. Winkels zijn voornamelijk te vinden aan het brede deel van de Alberdingk Thijmstraat. De architectuur is eenvoudig van vormgeving. Gestreefd werd naar een zo groot mogelijke standaardisatie, waarbij platbouw is vermeden. Ondanks de hogere kosten was er van gemeentewege een sterke voorkeur voor het met pannen gedekte hellende dak vanwege de lagere onderhoudskosten en de betere isolatie. De woningen hebben in de jaren tachtig een grootscheepse renovatie ondergaan waarbij de dakbedekking is vernieuwd en de houten ramen en kozijnen zijn vervangen door aluminium vensters.

Laakkwartier-Centraal.
Laakkwartier-Centraal wordt gekenmerkt door een afwisseling van eengezinswoningen, etagewoningen en beneden- en bovenwoningen, voornamelijk bedoeld voor de middenstand. Winkelfuncties zijn geconcentreerd aan de gevorkte hoofdassen van de Goeverneurlaan, Van Musschenbroekstraat en Jan van der Heydenstraat.
De architectuur vertoont in min of meerdere mate de stijlkenmerken van de Nieuwe Haagse School. Het platte dak en de hellende kapvorm worden beide toegepast. Globaal kan gesteld worden dat de portiekwoningen van drie of vier bouwlagen langs de bredere doorgaande wegen zijn gelegen terwijl eengezinswoningen en beneden- en bovenwoningen van twee bouwlagen met kap aan de kortere "binnenstraten" zijn gesitueerd. In deze laatste straten zijn ook veel huizen met voortuintjes. Deze opzet is overigens niet overal consequent doorgevoerd.
Een voor dit wijkdeel opvallende homogeniteit geven de gevels aan de Goeverneurlaan en de De Genestetlaan te zien. De portiekwoningen aan de Goeverneurlaan tussen Lorentzplein en Jonckbloetplein tellen als enige in de wijk vier bouwlagen. Opvallende hoogteaccenten geven beide pleinen enige monumentaliteit (afb. 123). De homogeniteit werd hier sterk bevorderd omdat voor de belangrijkste straaten door architecten van de dienst S&V schetsontwerpen werden gemaakt, waarvan bij de bouw niet mocht worden afgeweken.
De wijk bezit voorts twee rond sportterreinen gelegen schoolcomplexen langs de Laakkade en de Paets van Troostwijkstraat. De school aan de Capadoseseraat is in 1930 gebouwd naar ontwerp van J.M. Luthmann.

123. Een opvallende homogeniteit geven de gevelwanden van de Goeverneurlaan en het Lorentzplein te zien. De pleinhoeken vertonen hoogteaccenten.

Bijzondere kwaliteiten.

- *de verwevenheid van stedebouw en architectuur;*
- *in de Spoorwijk is een min of meer uniform arbeiderswijkje gerealiseerd;*
- *in Laakkwartier-Centraal ligt de nadruk op samenhang en een monumentaal gevelbeeld aan de Goeverneurlaan, Genestetlaan en het Lorentzplein;*
- *de Berlagiaanse stedebouwkundige aanleg van brede gevorkte hoofdassen en besloten binnenruimten;*
- *de oorspronkelijke bebouwing op het Slachthuisterrein;*
- *de afwisseling van pleinen en lanen;*
- *de groene assen van Allard Piersonstraat, Damasstraat en Arnout Drostlaan met sportterreinen;*
- *de landschappelijke waarde van het water en de groenaanleg van de Noordpolderkade en de Ketelstraat.*
- *de historische en landschappelijke waarde van het water met groenaanleg van de Laak en de Broeksloot (afb. 124);*
- *de historische waarde van de Haagse Trekvliet;*

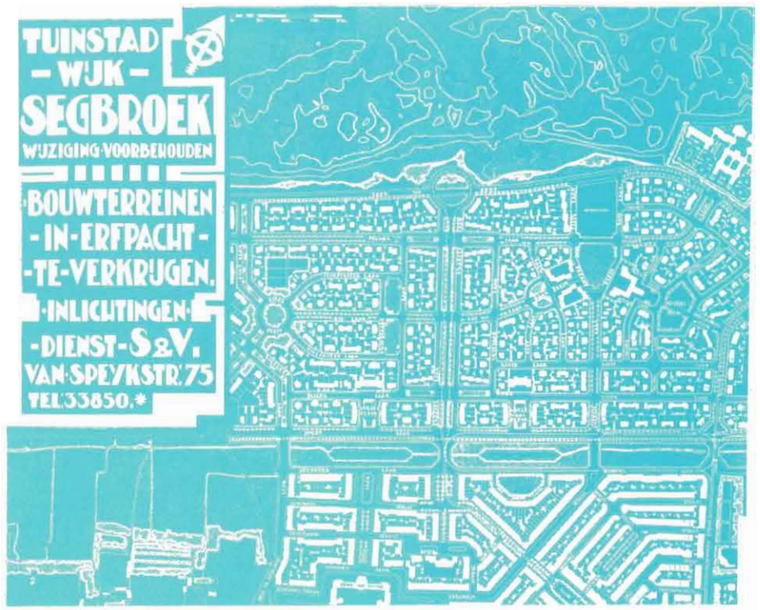
Het gebied rondom de Laakhavens en ten noorden van de Laak wordt reeds gekenmerkt door grootschalige ontwikkelingen en wijzigingen in structuur en funktie. Het is van belang dat in ieder geval de structuur van de havens duidelijk herkenbaar blijft. De genoemde water- en groenstructuren zijn een essentieel onderdeel van de wijk ten zuiden van de Laak en dienen behouden te worden. Dit is een van de uitgangspunten als het gaat om het respecteren van de stedebouwkundig aanleg van het nog oorspronkelijke deel van de wijk. Er zal gestreefd moeten worden om de uniformitiet van het stedebouwkundig plan onaangetast te laten en de verwevenheid van stedebouw en architectuur in stand te houden.

124. De landschappelijke waarde van het water met groenaanleg van de Laak is op deze luchtopname uit 1990 goed waarneembaar.

Waarderingskaart

VOGELWIJK

Periodiseringskaart



125. De bouwterreinen van de Vogelwijk werden door de gemeente in erfpacht uitgegeven. Deze grond mocht uitsluitend worden gebruikt voor het bouwen van huizen die aan de wijk het karakter van een tuinstad zouden geven. Kaart uit ca. 1920 van de Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting.

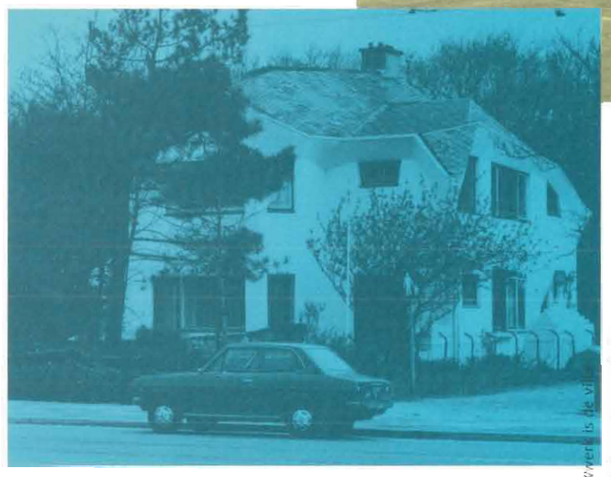
De Vogelwijk wordt begrensd door de Nieboerweg, de Laan van Poot, een deel van het Westduinpark en de De Savornin Lohmanlaan, de Sportlaan en Houtrustweg.

Ontwikkelingsgeschiedenis. Binnen de grenzen van de Vogelwijk zijn behalve een woonwijk ook een deel van de Westduinen, de Bosjes van Poot en het sportpark Houtrust gelegen.
De woonwijk bevindt zich grotendeels ter plaatse van de vroegere Segbroekpolder, die voor het eerst vermeld is in 1286. Aan de rand van de polder, die in 1811 deel ging uitmaken van de toen gevormde gemeente Loosduinen, stonden enkele boerderijen uit de 17de eeuw: Kranenburg aan het in 1886 gegraven Afvoerkanaal, Houtrust ter plaatse van het tegenwoordige complex van die naam en Hanenburg nabij de plaats waar thans het Rode Kruis-ziekenhuis staat.
In het Uitbreidingsplan van Berlage (1908) werden in de Segbroekpolder tussen de huidige Nieboerweg en De Savornin Lohmanlaan kazerneterreinen geprojecteerd ter vervanging van de Frederiks- en Alexanderkazernes. Deze plannen hebben geen doorgang gevonden.
Kort nadien begon de gemeente met het aankopen van grond in de Segbroekpolder ten behoeve van een nieuw te bouwen woonwijk. In 1909 kwam de Houtrustbrug over het Afvoerkanaal gereed, waarmee de toekomstige wijk vanuit het Statenkwartier werd ontsloten. Omstreeks 1910 vond de aanleg van het Sportterrein Houtrust plaats en tijdens de Eerste Wereldoorlog legde de gemeente een aantal straten aan. Enkele reeds bestaande wegen werden toen verhard en verkregen hun naam: Houtrustweg, Laan van Poot en Sportlaan.
In 1917 vond de oprichting plaats van de "Coöperatieve Woningbouwvereniging Tuinstadwijk Houtrust" door onder meer de architecten W. van Boven en Z. Hoek. In de erfpachtuitgifte (afb. 125) bepaalde de gemeente dat de grond uitsluitend mocht worden gebruikt "voor gene bebouwing die aan de wijk het karakter van tuinstad geeft". In de zomer van 1918 werd de eerste steen gelegd voor de herenhuizen aan het Leeuwerikplein en de Houtrustlaan.
Het stratenplan werd ontworpen door W. van Boven, terwijl veel van de huizen naar het ontwerp van Z. Hoek en W. Verschoor werden gebouwd. Dit betreft het gedeelte tot aan de Nieboerweg met als hoofdas de brede en bochtige Mezenlaan aan weerszijden geflankeerd door een kronkelig samenstel van smalle laantjes. De structuur van het gedeelte tussen de Nieboerweg en de Kwartellaan vertoont een niet consequent aangehouden symmetrische opzet met de Patrijslaan en het Fazantplein als hoofdas. In deze as is vlak voor 1940 een groot appartementencomplex gebouwd.
In de Vogelwijk zijn nog drie symmetrische structuren aan te wijzen, namelijk de Kwartellaan, het haaks hierop gelegen deel naar het Eiberplein met de Kiplaan als hoofdas en het wijkgedeelte met de Buizerdlaan als middenas.
De Kwartellaan geeft een monumentale opzet te zien en was aanvankelijk bedoeld als oprijlaan naar een aan de duinvoet geprojecteerde begraafplaats. De Begraafplaats 'Westduin' is later echter bij Ockenburgh gerealiseerd. Ruim van aanleg is het rond 1930 en later tot stand gekomen deel tussen de Kwartellaan en de Buizerdlaan. Het ronde Eiberplein waarop lanen met een gebogen beloop samenkomen, is hier het stedebouwkundig hoofdmoment. De Buizerdlaan met plantsoen en water in het midden sluit aan op de Laan van Poot, die daar ter plaatse twee scholencomplexen (De Nutsschool en de Eerste Montessorischool) en een complex sportterreinen in een halve cirkel omvat. Het gedeelte ten westen van de Buizerdlaan tot aan de De Savornin Lohmanlaan is grotendeels na 1940 tot stand gekomen met als diagonaal de Tortellaan, doorsneden door lanen met een kwartcirkelvormig beloop.
Een aantal lanen, de Wildhoef-, Tortel-, Fuut- en Vliegenvangerlaan, vertoont een brede aanleg met middenplantsoen waarop boombeplanting.

Structurele en/of functionele veranderingen. Wijzigingen van ingrijpende aard hebben zich in de Vogelwijk niet voorgedaan. Het woonwijkje ontsnapte aan de afbraak in de Tweede Wereldoorlog ten behoeve van de Atlantik-wal en behield zijn specifieke tuinstad-/ villawijk-karakter.
In de jaren tachtig is het hoofdgemaal naast de Houtrusthallen geheel vernieuwd en aanzienlijk uitgebreid.

Bebouwingsbeeld. De aanvankelijke opzet van een tuinstadachtige wijk met in het groen gesitueerde villa's en herenhuizen, is over het algemeen consequent gerealiseerd en vormt nog steeds de karakteristiek van de Vogelwijk. Het geheel bezit een grote mate van harmonie. In het oudste deel van de Vogelwijk, aan weerszijden van de Spreeuwenlaan, komen veel in rijen geschakelde huizen van twee bouwlagen met Mansardekappen en erkers voor. Voor het overige bestaat de bebouwing van dit deel van de wijk tot de Nieboerweg uit kleine huizen van een cottage-achtig karakter, in korte rijen danwel paarsgewijs gekoppeld of alleenstaand. De Kwartellaan met aangrenzende delen van de Sijzenlaan, Kiplaan en Pauwenlaan werd in 1927-1928 bebouwd met grote aantallen landhuisjes naar ontwerp van A.J. Kropholler in de voor deze architect kenmerkende traditionele stijl met hoge, aan de voet inzwenkende kappen en bakstenen gevels met natuurstenen hoek- en negblokken (afb. 126).
De bebouwing in het westelijk deel van de Vogelwijk tussen Kwartellaan en De Savornin Lohmanlaan is over het algemeen royaler van opzet dan in het oostelijk deel: herenhuizen in blokken van twee of meer, met erkers en met pannen gedekte, hoge schild- of zadeldaken. De stilistische verschijningsvorm van de huizen vertoont invloed van de Nieuwe Haagse School.
In het vanaf omstreeks 1950 gebouwde gedeelte ten westen van de Buizerdlaan is sprake van een enigszins traditionalistische vormgeving, die kenmerkend is voor de door de Delftse School beïnvloede woonhuisarchitectuur.
Het laatste deel van de Sportlaan en de De Savornin Lohmanlaan hebben in korte rijen geschakelde huizen uit omstreeks 1970 met doorlopende balkons.
Met name aan de rand van de wijk maar ook temidden van de villabebouwing staan een aantal schoolgebouwen, een ziekenhuis, een woonflat en enkele kerken.
Van de scholen is het complex van de Heldringschool aan het IJsvogelplein, gebouwd in de trant van de Nieuwe Haagse School in de jaren dertig en verhoogd na de Tweede Wereldoorlog, het omvangrijkst. Aan de duinrand (de Laan van Poot) zijn het Juliana Kinderziekenhuis, het Instituut voor Individueel Onderwijs en de naast elkaar gelegen Nuts- en Montessorischool gesitueerd. Deze laatste schoolcomplexen zijn symmetrisch ten opzichte van elkaar gebouwd in sobere expressionistische trant met half-rond uitgebouwde, hoger opgetrokken trappehuizen. In de jaren zestig kwam aan de Laan van Poot de Haagse Academie voor Lichamelijke Opvoeding tot stand, een complex in sobere baksteenarchitectuur. Voorts bevinden zich in de Vogelwijk nog enkele basisscholen, onder andere aan de Parkietlaan en de Haviklaan. Al deze onderwijsinstellingen zijn uitgevoerd in sobere baksteenarchitectuur zonder opvallende stilistische kenmerken.
Een uitzondering in stilistisch opzicht is de villa "Winjewanje", Nieboerweg 214/216, in antroposofische stijl gebouwd door F. Gerretsen in 1924 (afb. 127). De aandacht verdienen ook de in het bebouwingsbeeld van de Vogelwijk uitzonderlijke "korrelbetonwoningen" aan de Roodborstlaan, de Mezenlaan en de Laan van Poot (arch. W. Greve, 1922) en de daarbij aansluitende villa Roodborstlaan 18 uit 1923 van architect F.A. Koch. Het type appartementengebouw, kenmerkend voor de Haagse woonarchitectuur in het Interbellum, is in de Vogelwijk vertegenwoordigd door het grote flatgebouw tussen het Fazantplein en de Laan van Poot (arch. H.J. de Haan, 1938), een laat voorbeeld van de Nieuwe Haagse School. Rond 1930 verrees aan de Haviklaan/hoek Sijzenlaan een appartementengebouw van bescheidener omvang,

126. Aan de Kwartellaan en aangrenzende straten bouwde A.J. Kropholler in opdracht van de gemeente Den Haag 86 woonhuizen, door hem zelf "landhuisjes" genoemd. Foto 1931.



127. Nieboerweg 214-216. Een stilistisch bijzonder bouwwerk is de villa "Winjewanje" van de architect F. Gerretsen uit 1924-1922. De antroposofische levensbeschouwing van deze architect komt duidelijk tot uitdrukking in de architectuur van deze villa, die hij voor zichzelf ontwierp.

Waarderingskaart

eveneens in de stijl van de Nieuwe Haagse School, bestaande uit drie vleugels die een stompe hoek met elkaar maken.
De R.K. kerk van het H. Sacrament (Sportlaan 127, N. Molenaar jr., 1925-1926) is gebouwd in een aan het werk van Kropholler verwante stijl. In de jaren dertig werd aan de Rietzangerlaan 2a de Vrij Katholieke kerk van St. Albaan gebouwd, een zaalkerkje dat invloed van de Delftse School vertoont. Uit 1953 dateert de bakstenen zaalkerk van de Nederlands Hervormde Pauluskerk aan de Sijzenlaan 35. De twee laatste kerkgebouwen zijn vanaf de Sportlaan zichtbaar via respectievelijk het Sprietplein en het Wielewaalplein, die symmetrisch zijn gelegen ten opzichte van de Kwartellaan. Desalniettemin zijn ze stedebouwkundig niet erg opvallend; de kerk van St. Albaan is zelfs met de achterzijde naar het Sprietplein en de Sportlaan georiënteerd.

Bijzondere kwaliteiten.

- *het tuinstad-achtige karakter van de wijk;*
- *de bebouwing van kleine villa's en herenhuizen, gesitueerd aan lanen en straten met een bochtig beloop;*
- *de stedebouwkundige aanleg van het Eiberplein en de daarop geprojecteerde lanen;*
- *en de symmetrische aanleg van de Buizerdlaan uitmondend op de Laan van Poot;*
- *de ensemblewaarde van het complex (land)huizen van A.J. Kropholler aan de Kwartellaan met aangrenzende delen van Sijzenlaan, Kiplaan en Pauwenlaan;*
- *het bebouwingsbeeld aan de Mezen- en Spreeuwenlaan;*
- *een wijk rijkelijk voorzien van groen, zowel in de tuinen als op de pleinen en langs de straten;*
- *de zichtas van de Kwartellaan met plantsoenaanleg en de zichtas van de De Savornin Lohmanlaan op de duintoppen van de Westduinen;*
- *de landschappelijke waarde van het Westduinpark en de Bosjes van Poot (afb. 128);*

Door zijn ligging tegen de Westduinen aan en ook door zijn bijzondere tuinstad karakter en architectuur is de Vogelwijk één van de mooiere wijken van de stad. Het streven zal erop zijn gericht die kwaliteit te waarborgen en te handhaven. Mede door de ligging tegen de duinen staat deze woonwijk onder een wat andere druk dan andere wijken, met name van het strandtoerisme. Hoewel het niet direkt een badplaats betreft zal toch gewaakt moeten worden voor badplaatsachtige ontwik-kelingen om het natuurgebied te respecteren. Er zal naar gestreefd moeten worden om de schaal van de wijk en de uniformiteit van het stedebouwkundig plan onaan-getast te laten en de verwevenheid van stedebouw en architectuur in stand te houden.

In het Monumenten Inventarisatie Project wordt de Vogelwijk aangeduid als "gebied met bijzondere waarden".

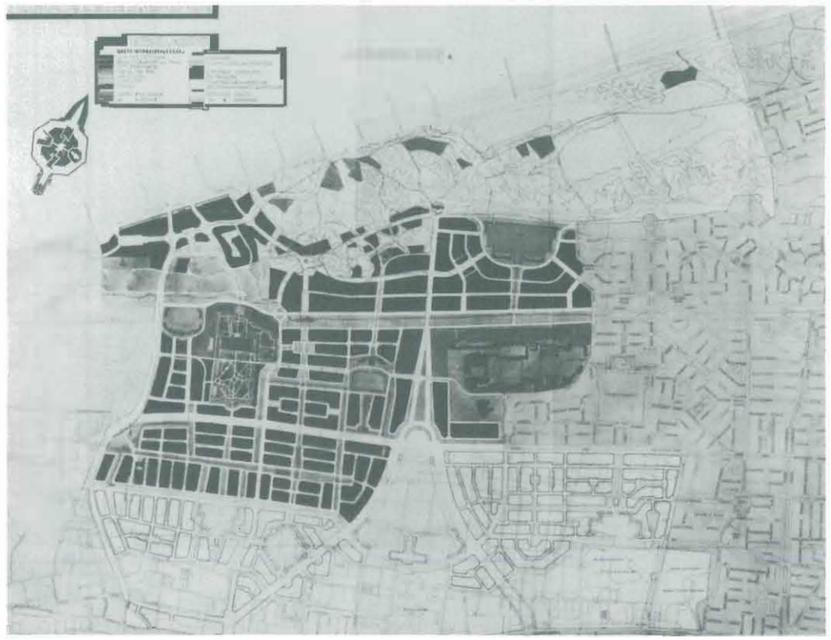
128. Het landschappelijk waardevolle Westduinpark en de aangrenzende vogelwijk met een tuinstadachtig karakter zijn in het MIP aangeduid als gebieden met bijzondere waarden. (luchtopname 1985.)

VRUCHTENBUURT

Periodiseringskaart

De Vruchtenbuurt ligt ten zuidwesten van het centrum en wordt omsloten door de Oude Haagweg, Walnootstraat, Thorbeckelaan, Laan van Meerdervoort, de Laan van Eik en Duinen, Mient en de Kamperfoeliestraat.

Ontwikkelingsgeschiedenis. De Vruchtenbuurt is tussen omstreeks 1928-1940 aangelegd en gebouwd als woonwijk voor de middenstand.
De wijk is gelegen in een voormalig tuinbouwgebied. Dit gebied werd van oudsher doorsneden door een duinpad in noord-zuidelijke richting, de huidige Laan van Eik en Duinen. De in 1645 gegraven Loosduinse Vaart en de hierlangs gelegen straatweg waren tot in de 20ste eeuw de belangrijkste aan- en afvoerroutes tussen het Westland en 's-Gravenhage. Behoudens het deel tussen de Thorbeckelaan en Valkenboskade is deze vaart in de loop van de 20ste eeuw gedempt.
Ouder dan de aanleg van de Vruchtenbuurt zijn de twee begraafplaatsen aan weerszijden van de Laan van Eik en Duinen. Ten zuidwesten van deze laan bevindt zich de Algemene Begraafplaats 'Oud Eik en Duinen', ontstaan uit een samenvoeging van een laat-17de-eeuwse begraafplaats en een hiernaast gelegen kerkhof uit 1812. Aan de andere zijde van de Laan van Eik en Duinen werd in 1891 een tweede begraafplaats aangelegd: 'Nieuw Eykenduynen'.
De uitleg van de Vruchtenbuurt maakt deel uit van het Uitbreidingsplan "West", dat de Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting met name ten behoeve van de particuliere woningbouw in 1927 presenteerde. Dit plan (afb. 129) bestreek behalve de Vruchtenbuurt tevens het westelijk deel van de Vogelwijk, Kijkduin, Bohemen, Waldeck en Loosduinen. De aanleg van de Vruchtenbuurt is vrijwel conform dit plan uitgevoerd en is typerend voor de door Berlage beïnvloede stedebouwkundige opvattingen uit die tijd. Kenmerkend is de combinatie van besloten pleinachtige ruimten (o.a. Moerbeiplein, Abrikozenplein, Notenplein, Abrikozenstraat tussen Tomatenstraat en Meloenstraat) en een meer open monumentale opzet met groenassen voor de doorgaande wegen van de wijk (o.a. Thorbeckelaan, Appelstraat, Vlierboomstraat, Mient, Laan van Meerdervoort).
Een karakteristiek element is tevens de aanleg van brede lanen met groen en/of waterpartijen als bindend element tussen grote recreatie- en sportterreinen. Langs de sportterreinen zijn veelal de schoolgebouwen gesitueerd. In de Vruchtenbuurt is deze opzet terug te vinden aan het Pomonaplein en de Pomonalaan, gelegen tussen het sportterrein grenzend aan de Mient en het Sportpark Stokroosveld in de Bomen- en Bloemenbuurt. In de oorspronkelijke opzet van het plan West zijn aan de zuidwestzijde van het Pomonaplein langs de rand van het sportterrein ook schoolgebouwen gedacht. Deze opzet is echter niet gerealiseerd. Uiteindelijk zijn hier, aansluitend op de overige bebouwing aan het Pomonaplein en de Pomonalaan, portiekwoningen gebouwd.
De Vruchtenbuurt is ondanks de ontwikkeling in kleine eenheden homogeen van karakter. Dit komt omdat met particuliere bouwondernemers en woningbouwcorporaties een erfpachtsovereenkomst werd gesloten onder het beding van een door de Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting goedgekeurd bouwontwerp.



129. Kaart van de Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting waarop de stadsuitbreidingen van het plan West zijn aangegeven. Het straatbeloop en de bouwblokken van de Vruchtenbuurt zijn over de oude verkaveling heengetekend
Kaart uit 1927.

Structurele en/of functionele veranderingen. Een versterking van de winkelfunctie heeft plaats gevonden langs delen van de Laan van Meerdervoort en de Vlierboomstraat. Een structurele wijziging is het complex Oude Haagweg 577-615 met zijn verspringende rooilijn, terwijl het beeld hier wordt bepaald door een rechte rooilijn. Verder kent de wijk geen wezenlijke veranderingen.

Bebouwingsbeeld. De oudste bebouwing in de Vruchtenbuurt, uit de tijd van voor de verstedelijking, is gelegen langs de Oude Haagweg. Tegenover de zuidoostelijke rand van de begraafplaats Oud Eik en Duinen zijn eenvoudige tuinarbeiderswoningen uit het vierde kwart van de 19de eeuw bewaard gebleven.

Temidden van deze woningen bevinden zich de twee vrijgelegen villa's Oude Haagweg 717 en 725. Nr. 717 dateert uit omstreeks 1900 en is in neorenaissancestijl vorm gegeven; nr. 725 is in 1907 gebouwd en bezit tal van Art Nouveau details.
Kenmerkend voor de Vruchtenbuurt zijn pleinachtige structuren en aaneengesloten bebouwing bestaande uit twee of drie lagen, met zowel kap als plat dak (afb. 130). Een hoogte van vier lagen komt alleen voor langs de Thorbeckelaan, Appelstraat en de Laan van Meerdervoort tussen Appelstraat en Kersenstraat.
Mede ten gevolge van de crisis in de jaren dertig verliep het bouwproces tot aan de zuidwestelijke rand van de wijk vrij langzaam. Kavels op de hoek Thorbeckelaan/Laan van Meerdervoort en op de plaats van Thorbeckelaan 511-619 en Goudreinetstraat 36-528 waren bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog nog onbebouwd.
Typologisch is er een grote verscheidenheid in de bebouwing. Eengezinswoningen, beneden- en bovenwoningen, woningen met een 'Haags portiek' en flatbebouwing komen voor. Ten noordwesten van de lijn Amandelstraat-Vlierboomstraat zijn de huizen over het algemeen ruimer van opzet. Het merendeel van de eengezinswoningen is hier gelegen. Een groot aantal woningen heeft tuinen aan de straatzijde.
Ten zuidoosten van de Amandelstraat-Vlierboomstraat wordt het beeld sterk bepaald door de portiekwoning. Ook hier is het aantal woningen met tuinen aan de straatzijde opmerkelijk hoog. Met name in dit zuidoostelijke deel waren de woningbouwverenigingen actief, die hier onder andere met financiële steun op grond van de woningwet complexen arbeiderswoningen realiseerden. Voorbeelden hiervan zijn de woningen rond het Moerbeiplein van de 'Algemene Coöperatieve Woningbouwvereniging 's-Gravenhage' en het complex portiekwoningen van drie blokken rond een gemeenschappelijke groenaanleg (Notenplein) van de 'Woningbouwvereniging Patrimonium'.
Stilistisch is veelal aansluiting gezocht bij de Nieuwe Haagse School of een meer traditionele vormgeving in de trant van de Delftse School.
De schoolgebouwen zijn geconcentreerd rond het grote sportterrein tussen de Mient en het Pomonaplein.

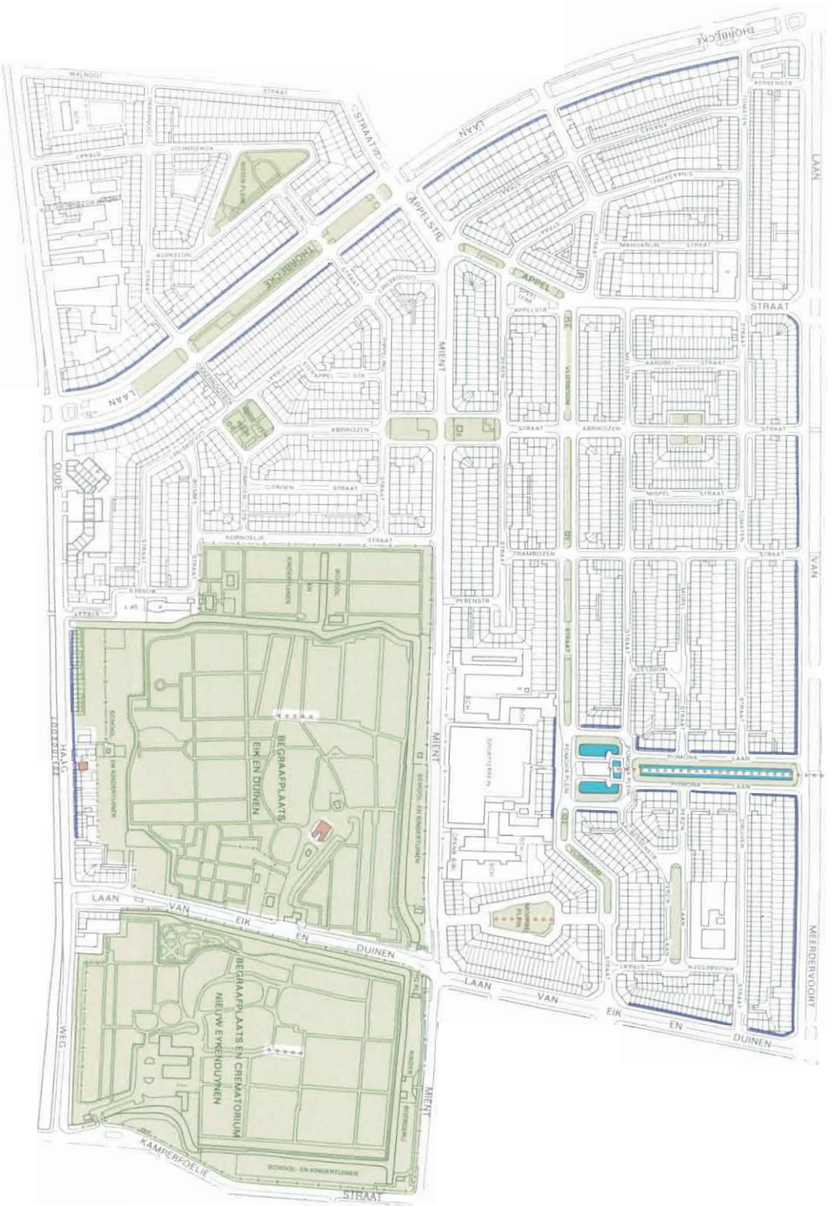
Bijzondere kwaliteiten.

- *de stedebouwkundige opzet bestaande uit besloten "binnenruimten" tussen bredere doorgaande straten met ruime groenvoorzieningen;*
- *de uniformiteit en monumentale opzet van de architectuur langs de Pomonalaan en het Pomonaplein in samenhang met het groen en water (afb. 131);*
- *de monumentale opzet van de Thorbeckelaan;*
- *de lineaire groenstructuur van Thorbeckelaan en Vlierboomstraat;*
- *de historisch-stedebouwkundige betekenis van de Loosduinse Vaart;*
- *het ensemble oude tuinderswoningen aan de Haagweg;*
- *de cultuurhistorische- en landschappelijke waarde van de begraafplaatsen 'Oud Eik en Duinen' en 'Nieuw Eykenduynen';*

De genoemde lanen, plein- en groenstructuren zijn essentiëel onderdeel van de wijk en dienen gaaf gehouden te worden. Dit is een van de uitgangspunten als het gaat om het respecteren van de stedebouwkundig aanleg van het nog oorspronkelijke deel van de wijk. Er zal gestreefd moeten worden om de uniformitiet van de baksteenarchitectuur en het stedebouwkundig plan onaangetast te laten en de verwevenheid van stedebouw en architectuur in stand te houden.

130. Luchtopname uit 1982 van het Moerbeiplein en omgeving. Pleinachtige structuren en aaneengesloten bebouwing bestaande uit twee of drie lagen zijn kenmerkend voor de Vruchtenbuurt.

131. Schetsontwerp uit 1993 van de Dienst S&V voor de bebouwing aan de Pomonalaan. De architectuur vormt hier een samenhangend geheel met het groen en water.



Waarderingskaart

LAAN
KANAAL
ESCAMP
LOOSDUINSE
ZUIDERPARK
APELDOORNSE
SCHAARSBERGEN
STRAAT
DIERENSE
KADE
DE LA REY
WEG

132. Luchtopname uit 1979 van Rustenburg-Oostbroek. Ter hoogte van de kerk vertakt de Escamplaan in de Apeldoornselaan en de Dierenselaan.

De wijk Rustenburg-Oostbroek (afb. 132) ligt ten zuidwesten van het centrum en wordt omsloten door de Loosduinsekade, de De la Reyweg en de Soestdijksekade (het Laakkanaal).

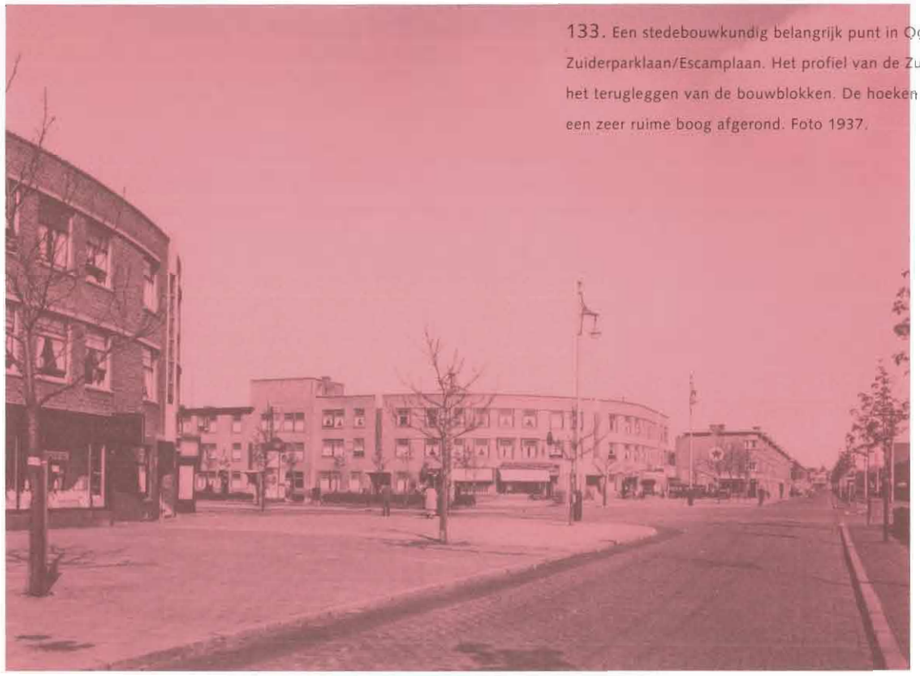
Ontwikkelingsgeschiedenis. Het gebied van de wijk Rustenburg-Oostbroek maakt deel uit van de voormalige Oost-Escamppolder, die tot in de jaren twintig van deze eeuw in gebruik is geweest als weideland en tuinbouwgebied. De belangrijkste bebouwing bestond uit de boerderijen Rustenburg en Oostbroek.
Bij de grenswijziging met Loosduinen (1902) werd het betreffende gebied door de gemeente Den Haag geannexeerd. In het tweede uitbreidingsplan van I.A. Lindo (1903), is voor de noordelijke strook van het gebied een globaal stratenplan ontworpen, dat echter niet verder werd uitgewerkt.
Het "Plan tot uitbreiding van 's-Gravenhage" van H.P. Berlage (1908) gaf een stratenplan voor een complete woonwijk.

Op 17 juni 1918 nam de gemeenteraad het besluit tot de onteigening van gronden tussen de Loosduinse Vaart en de Broeksloot ten behoeve van de aanleg van een park (het Zuiderpark), een arbeiderswijk, het aanleggen van straten en het bouwen van woningen.
Een belangrijk deel van de grond ten westen van de latere Zuiderparklaan was in handen van de "N.V. Maatschappij tot exploitatie van onroerende goederen Rustenburg" te Rotterdam. Voor dit gebied heeft de Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting in 1921 een uitwerkingsplan gemaakt: het "uitbreidingsplan Rustenburg". De belangrijkste overeenkomsten met het plan van Berlage zijn de afgeschuinde zuidrand, de tracé's van de Zuiderparklaan en de Escamplaan, het gebruik van binnenpleintjes en de pleinvormige insluiting van de oprijlaan naar de boerderij Rustenburg (de huidige Gooilaan).
In 1924 begon de Dienst Gemeentewerken met de aanleg van straten in het noordelijk deel. Deze moest in november van dat jaar de werken opschorten omdat de Dienst Stadsontwikkeling en Volkhuisvesting het plan wilde wijzigen. In het gewijzigde plan (Rustenburg II) zijn onder andere de Escamplaan verbreed en het terrein voor de scholen aan de Escamplaan vergroot. In 1925 werd de aanleg van de straten volgens het nieuwe plan voortgezet.
Voor het gedeelte ten zuiden van de Escamplaan heeft de Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting in 1926 een nieuw stratenplan gemaakt, het bouwplan Rustenburg III. Dit was niet langer gebaseerd op het Uitbreidingsplan van Berlage.
Al sinds het eind van de 19de eeuw zijn er verschillende plannen geweest voor de aanleg van kanalen ten zuiden en westen van de stad om de Laakhavens met de Loosduinsevaart en de haven van Scheveningen te verbinden. Zowel een trace ten oosten als een ten westen van Rustenburg behoorde tot de mogelijkheden. Dit gaf onzekerheid met betrekking tot de ontwikkeling van de wijk Oostbroek. In 1924 werd uiteindelijk besloten het kanaal ten westen van Rustenburg aan te leggen omdat dit de beste mogelijkheden gaf voor de aansluiting op een kanaal naar het Westland. Van dit kanaal, het Escampkanaal, is slechts het deel tot de Leyweg gegraven (1932).
De Loosduinsevaart is na de aansluiting van het Laakkanaal (Soestdijksekade) gedeeltelijk gedempt. Ten noorden van de wijk Rustenburg is zij echter behouden voor de aanvoer van bouwmaterialen en kolen.
Het bouwplan voor de wijk Oostbroek dateert vermoedelijk nog uit 1924, toen het besluit viel het Laakkanaal westelijk van Rustenburg aan te leggen.
Een complicatie bij de uitvoering van dit plan was het feit dat de "N.V. Rustenburg, maatschappij tot exploitatie van bouwterreinen" in 1927 de grond had gekocht. Deze maatschappij maakte bezwaar tegen de ruime verkaveling, het aantal scholen en kerken en tegen de verdeling van de algemene kosten. Na langdurige onderhande-

lingen werd de zaak uiteindelijk geregeld. Kort na 1930 kwamen de eerste woningen in Oostbroek gereed. Omstreeks 1937 was de bebouwing van de wijk voltooid.

De wijk Rustenburg is te verdelen in twee buurten, die elk een eigen karakter en opzet hebben.
In Rustenburg I en II (ten noorden van de Escamplaan gelegen) is de bouw omstreeks 1924 begonnen en omstreeks 1927 voltooid. De randbebouwing van deze buurt bestaat uit portiekflats van drie bouwlagen. De hoge rand is ter plaatse van de Gooilaan en het sportterrein aan de Escamplaan naar binnen toe omgezet. De Gooilaan is aangelegd rond de oude oprijlaan naar de boerderij Rustenburg. Deze laan wordt geflankeerd door twee sloten en vier rijen bomen. Ter plaatse van de boerderij werd een sportterrein aangelegd. Het sportterrein wordt omringd door scholen en een badhuis. In de ingesloten gebieden liggen vier verschillend vormgegeven binnenpleintjes met bebouwing van een bouwlaag met kap en twee bouwlagen (gedeeltelijk met kap). De pleintjes maken deel uit van straten: ze worden gevormd door in elkaar grijpende L-vormige bouwblokken of door een verbreding van de straat.
Rustenburg III, gelegen ten zuiden van de Escamplaan, heeft een formelere en monumentalere structuur. Ook dit gebied wordt omsloten door hogere bebouwing (portiekflats van drie bouwlagen). Het binnengebied wordt ontsloten door de Bilthovenselaan, die van twee kanten diagonaal op het rechthoekige Blaricumseplein aansluit. Langs deze laan en het plein is de bebouwing van drie bouwlagen voortgezet. De resterende binnengebieden zijn op afwisselende wijze ingevuld met lagere bebouwing (eengezinswoningen en portiekwoningen van twee bouwlagen en een kap).

De wijk Oostbroek is zowel stedebouwkundig als architectonisch uniformer dan Rustenburg. Zij wordt omgeven door brede wegen: de Loosduinseweg, De la Reyweg, Soestdijksekade en Zuiderparklaan. Vanuit de wijk Rustenburg gaat de Escamplaan via een vork over in de Apeldoornselaan en de Dierenselaan.
In de straten van de binnengebieden zijn op Berlagiaanse wijze door middel van pleintjes, verbredingen en middenperken accenten aangebracht. Vrijwel alle bebouwing bestaat uit portiekflats van drie bouwlagen. Langs de Soestdijksekade is de bouwhoogte vergroot door de toepassing van kappen en hoekaccenten van vier bouwlagen.
Het kruispunt van de Zuiderparklaan en de Escamplaan/Apeldoornselaan is zeer royaal van opzet. Het profiel van de Zuiderparklaan is daar verruimd door het terugleggen van de bouwblokken. De hoeken van deze bouwblokken zijn met een zeer ruime boog afgerond (afb. 133). Ook bij de vorksplitsing van de Dierenselaan en Apeldoornselaan heeft men afgeronde bebouwing gebruikt.
Vanwege het diagonale tracé van het Laakkanaal sluiten de hoofdstraten van de wijk onder een hoek aan op de Soestdijksekade. Om deze draaiingen goed vorm te geven zijn bij de samenvoeging van de Zuiderparklaan en Soestdijksekade en de De la Reyweg en Soestdijksekade rechthoekig pleinen ontworpen met overhoeks aansluitende straten.
Om het Veluweplein, bij de samenvoeging van de De la Reyweg en Soestdijksekade, goed te kunnen vormgeven heeft men het stedebouwkundig plan van de zuidwestelijke hoek van de wijk Transvaal aangepast en het plan ter beëindiging van de kop van de bebouwing tussen de Hoefkade en Marktweg herzien door middel van de "verordening Hoefkade".



133. Een stedebouwkundig belangrijk punt in Oostbroek is de kruising Zuiderparklaan/Escamplaan. Het profiel van de Zuiderparklaan is hier verruimd door het terugleggen van de bouwblokken. De hoeken van deze bouwblokken zijn met een zeer ruime boog afgerond. Foto 1937.

134. De Weesperstraat in 1938. Vrijwel alle panden in Rustenburg bestaan uit twee of meer bouwlagen. Een uitzondering hierop vormen de complexjes eengezinswoningen aan de Weesperstraat en Larensestraat.

135. De bebouwing van Oostbroek is zeer eenvormig van architectuur. Het overgrote deel van de bebouwing, waaronder deze woningen aan de Loenensestraat, bestaat uit portiekflats van drie bouwlagen, waarbij nog uitsluitend het Haagse portiek is gebruikt.

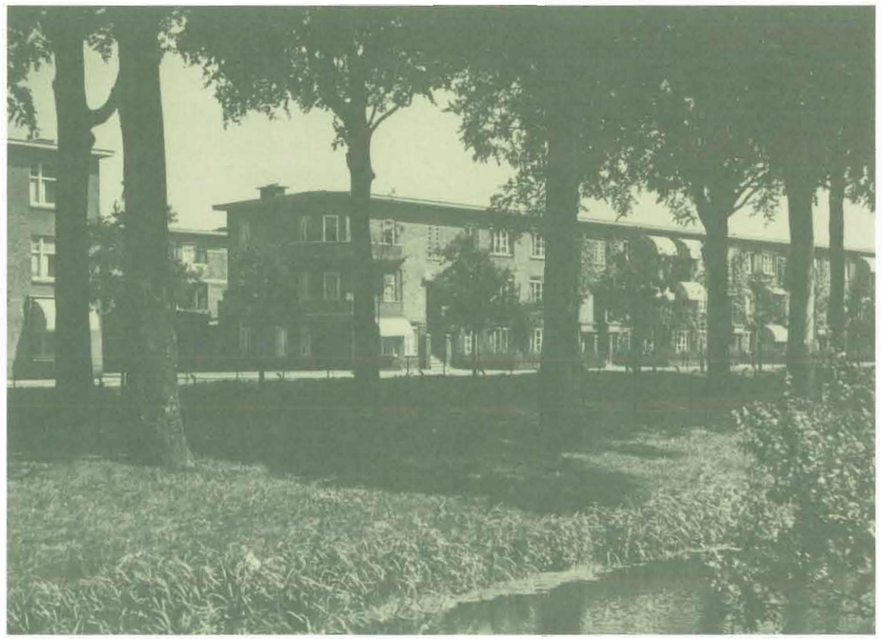
Structurele en/of functionele veranderingen. Functionele wijzigingen hebben zich in deze wijk nauwelijks voorgedaan. Alleen is een aantal hoekwinkels opgeheven.
Een aantal straten is heringericht tot woonerf (onder andere de Velpsestraat en Wapenveldsestraat).

Bebouwingsbeeld. Evenals in het stedebouwkundig plan zijn ook in de bebouwing de drie fasen van de totstandkoming van de wijken te herkennen: Rustenburg I en II, Rustenburg III en Oostbroek.
In Rustenburg I en II dateert de bebouwing voornamelijk uit de jaren 1926 en 1927. De architectuur is sober. Er zijn hier en daar enige invloeden van de Amsterdamse School aan te wijzen. Ongeveer de helft van de bebouwing bestaat uit portiekflats van drie bouwlagen. Hierin zijn twee hoofdtypen te onderscheiden: flats met volledige portiekontsluitingen en flats met onvolledige portiekontsluitingen (Haagse portieken). De etagewoningen en eengezinswoningen bestaan uit twee bouwlagen (sommige met kap). Aan de Weesperstraat (afb. 134) en Larensestraat zijn eengezins-woningen van een bouwlaag en kap. Opvallend is dat de bebouwing rond de binnen-hoven vrijwel uitsluitend in oranje-rode baksteen is opgetrokken, terwijl voor de portiekflats gele baksteen is gebruikt. Er zijn nauwelijks voortuinen aanwezig in Rustenburg I en II.
In de bebouwing van Rustenburg III zijn twee fasen te onderkennen.
In de eerste fase (ca. 1927-1928) is het merendeel van de bebouwing tot stand gekomen. Deze sluit in architectuur sterk aan bij de bebouwing van Rustenburg I en II. In fase 2 (ca. 1931-1933) is de wijk voltooid. Ook in deze buurt bestaat ongeveer de helft van de bebouwing uit portiekflats van drie bouwlagen, zowel met volledige als Haagse portieken.
De portiekflats uit fase 1 zijn opgetrokken in gele baksteen, de portiekflats uit fase 2 in oranje-rode steen. Deze laatste flats zijn in de stijl van de Nieuwe Haagse School gebouwd.
In de binnenverkaveling zijn eengezinswoningen en etagewoningen van twee bouwlagen en een kap. Slechts de eengezinswoningen hebben voortuintjes.

De bebouwing van Oostbroek, die tussen omstreeks 1930-1937 tot stand kwam, is zeer eenvormig van architectuur. Het overgrote deel van de bebouwing bestaat uit portiekflats van drie bouwlagen, waarbij nog uitsluitend het Haagse portiek is gebruikt (afb. 135). De architectuur is sterk verwant aan die van fase 2 van Rustenburg III: een sobere vorm van de Nieuwe Haagse School. Karakteristiek voor de wijk is het gebruik van driezijdige en rechthoekige erkers, diepliggende voegen, beton- en pleisterbanden, ijzeren kozijnen en versierde portiekvensters. Het merendeel van de bebouwing is opgetrokken in een platte oranje-rode machinale steen. Vaak is de achtergevel in een goedkopere steen opgetrokken.
Een groot aantal van de parterrewoningen heeft voortuintjes.
De bebouwing van de Dierenselaan wijkt enigszins af: deze is opgetrokken in platte rode steen en voorzien van schildkappen. De bebouwing langs de Soestdijksekade is voorzien van kappen en hoekaccenten van vier bouwlagen. Hier is een gele steen gebruikt.
Nog geen 5 % van de bebouwing bestaat uit eengezinswoningen van twee bouwlagen en een kap (Elspeerstraat en Ellekomstraat). Deze woningen hebben voortuintjes.

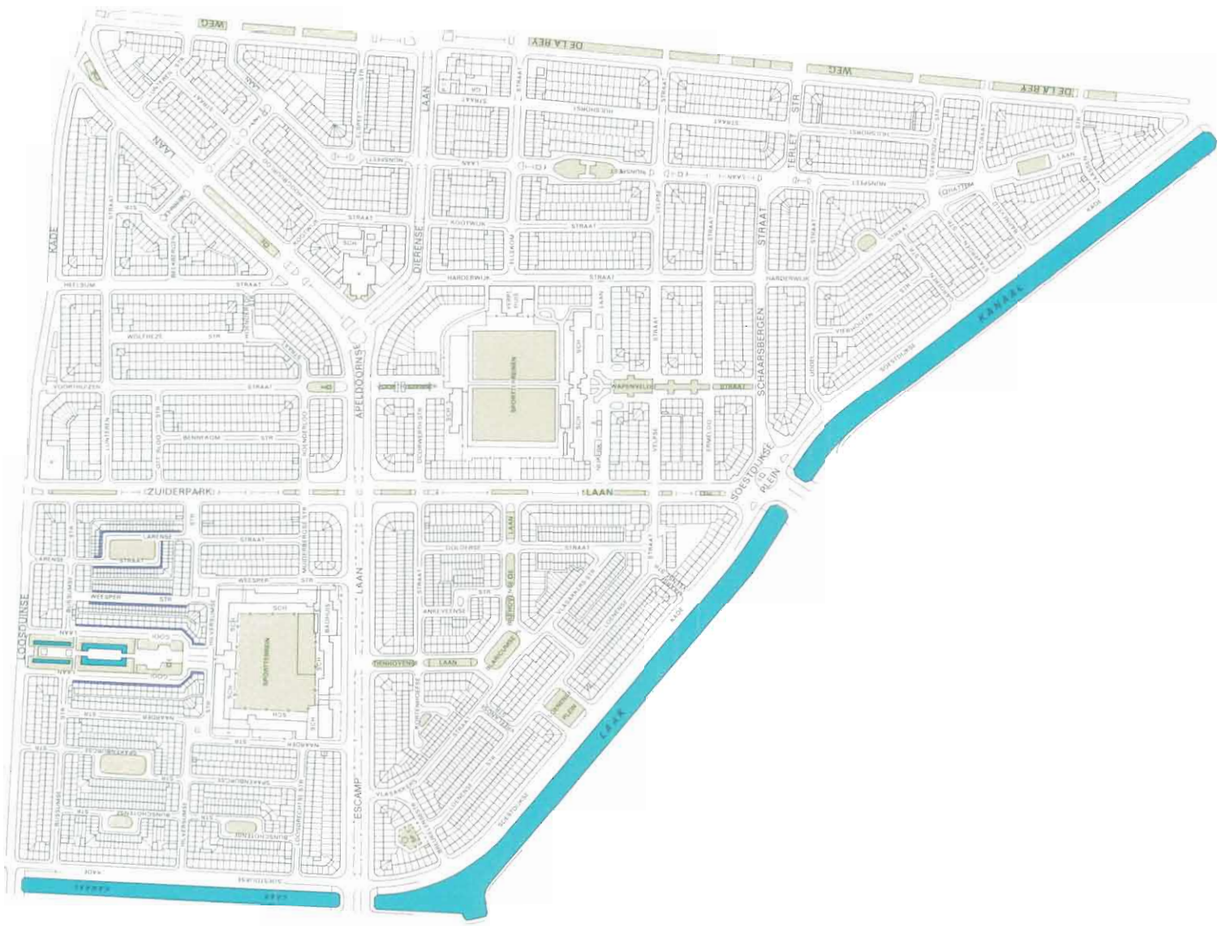
Bijzondere kwaliteiten:
- *de stedebouwkundige waarde van de Gooilaan met de bomen langs de voormalige oprijlaan van de boerderij Rustenburg (afb. 136);*
- *de samenhang van bebouwing en de stedebouwkundige opzet van besloten pleinvormige complexen in Rustenburg;*
- *de architectonische ensemblewaarde van Larense- en Weesperstraat;*
- *de eenheid in architectuur in Oostbroek.*

Verpaupering van de wijk moet worden tegengegaan door maatregelen te voorkomen die de oorspronklijke structuur en schaal aantasten. Het uniforme bebouwingsbeeld moet gerespecteerd en zo mogelijk hersteld worden. De straten en openbare ruimte zullen een rustige en harmonieuze inrichting moeten hebben met meer aandacht voor de oorspronkelijke stedebouwkundige opzet en zonder veel obstakels die de visuele belevingswaarde te kort doen.



136. Het groen van de Gooilaan wordt gevormd door de oude oprijlaan van de voor de bouw van deze woonwijk gesloopte boerderij Rustenburg. Foto 1936.

Waarderingskaart



BOHEMEN-MEER EN BOS

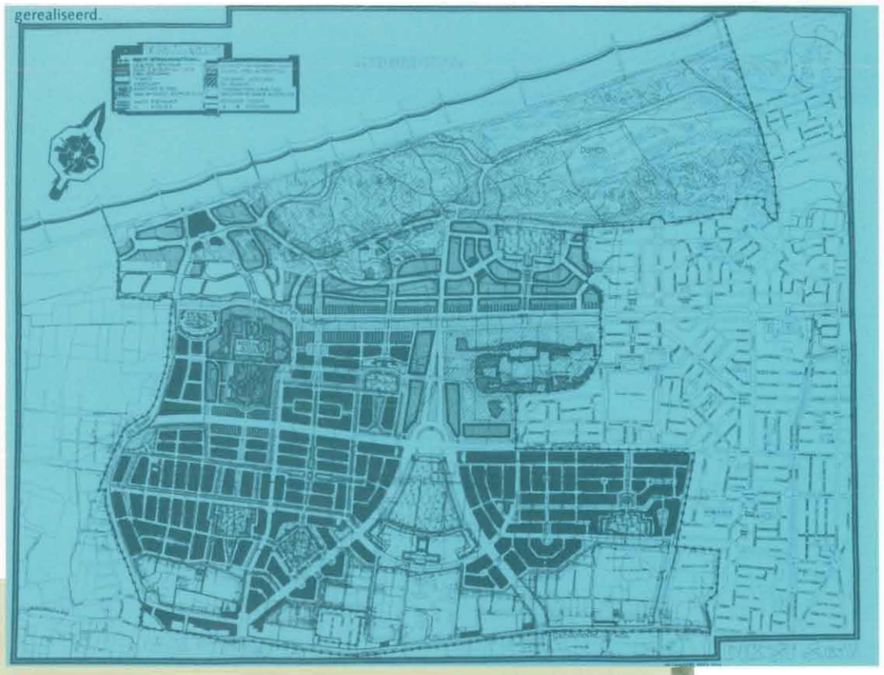
KUIKDUINSE
STRAAT
MACHIEL
VRIJENHOEK
LAAN
MEER
EN
BOS
VAN
MACHIEL
VRIJENHOEK
LAAN
MEERDERVOORT
SPORTTERREIN
SAVORNIN
DE
SAVORNIN LOHMAN
PLEIN
SPORTTERREINEN
SPORT
LAAN
WAPENDAL
BOSJES
SPORTTERREINEN
VAN
PEX

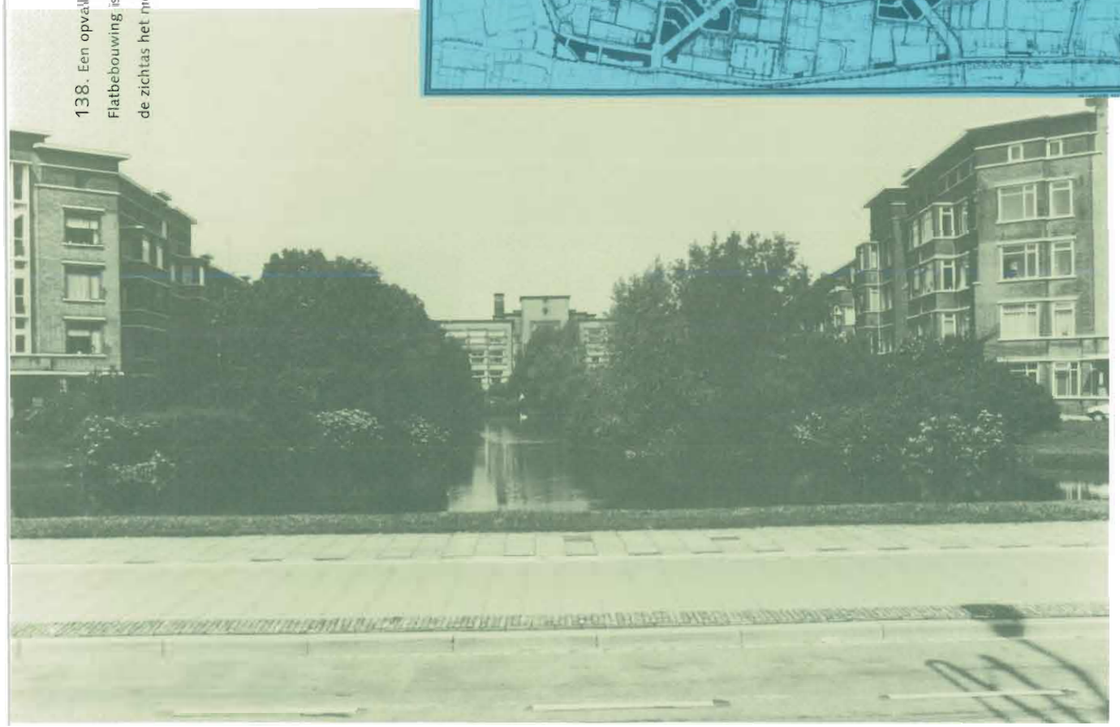
Bohemen-Meer en Bos wordt begrensd door de Machiel Vrijenhoeklaan, Sportlaan, Daal- en Bergselaan, Pioenweg, Laan van Meerdervoort en Kijkduinsestraat.
Het deel van Waldeck tussen de Laan van Meerdervoort, Palestrinaweg, Mozartlaan en Händellaan vormt stedebouwkundig en stilistisch een geheel met Bohemen-Meer en Bos.

Ontwikkelingsgeschiedenis. Bohemen-Meer en Bos ligt aan de voet van de duinen in geaccidenteerd terrein en is grotendeels gerealiseerd op basis van het "plan West" van de Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting uit 1927. Dit plan was een samenvoeging van een aantal plannen voor het westelijke deel van de stad. Het bestond uit voltooiingsplannen voor de Vruchtenbuurt en de Vogelwijk, een uitbreidingsplan voor Kijkduin met een verbinding naar de Vogelwijk en een straten- en verkavelingsplan voor Waldeck en Bohemen (afb. 137).
De voornaamste parken en natuurgebieden bleven behouden: de Bosjes van Pex, het duin-natuurgebied Wapendal en het landgoed Meer en Bosch.
De Laan van Meerdervoort werd in het plan doorgetrokken tot aan de Zeeweg, de huidige Kijkduinsestraat. Een dwarsstructuur van wegen met singels koppelde de beide gebieden (Bohemen en Waldeck) aan weerszijden van de Laan van Meerdervoort. De belangrijkste van de dwarsassen, de Lobelialaan, verbond tevens een laag en hoger deel van Bohemen door een helling met elkaar. De scheiding tussen de twee terrassen werd benadrukt door een groenstrook met eveneens een singel (Aronskelkweg).
Centraal was een halfrond plein (De Savornin Lohmanplein) gedacht en een lancetvormige as naar de duinen, voortkomend uit twee gebogen lanen vanaf de Oude Haagweg.
Hoewel de gemeenteraad het "plan West" verwierp, startte men in 1931 met de aanleg van straten en werd tussen 1935 en 1940 een belangrijk deel van het gebied tussen de Haagse Beek en de Mozartlaan min of meer conform het plan bebouwd onder het supervisorschap van W. Kromhout.
Een opvallend element vormt het Pinksterbloemplein (afb. 138), waar de flatbebouwing van het projekt "Meer en Bosch" is gerangschikt rond een T-vormige vijver. Over de as van deze vijver heeft men zicht op een monumentaal ontworpen schoolgebouw.
De verkavelingsopzet van de wijk is ruim, onder andere door het veelvuldig gebruik van voortuinen in de zijstraten. De bebouwing bestaat voornamelijk uit halfgesloten bouwblokken met flats en eengezinshuizen en enkele vrijstaande huizen.
De ontwikkeling van Bohemen en Waldeck is ook nog onderdeel geweest van drie, overigens niet uitgevoerde, uitbreidingsplannen. In het "Uitbreidingplan voor Ockenburgh, Mae- en Escamppolder" van de Dienst Stadsontwikkeling en Volks-huisvesting uit 1930 werd het "plan West" met enkele kleine wijzigingen opgenomen. Voor het gebied ten westen van het park Meer en Bosch maakte de Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting in 1934 een wijzigingsontwerp: het "plan Meer en Bosch". In het ontwerp van W.M. Dudok uit 1935 voor het "Uitbreidingsplan Es-camppolder, Maepolder, Ockenburgh" zijn zowel het "plan West" als het wijzigings-ontwerp "Meer en Bosch" verwerkt.

Structurele en/of functionele veranderingen. Tijdens de Tweede Wereldoorlog onderging het gebied tussen de Aronskelkweg en de kust grote veranderingen. De Duitse bezettingsmacht legde hier een verdedigingslinie aan met een tankgracht en bunkers. Vrijwel alle bebouwing van het boventerras van Bohemen viel ten offer aan sloop of langdurige leegstand. Na de oorlog is het gebied van de Duitse verdedigingswerken geschoond en ingericht volgens het "basisplan Sportlaan" van W.M. Dudok. Het stedebouwkundig plan voor het boventerras van Bohemen werd geënt op de vooroorlogse situatie. Met de herbouw begon men in 1948.

137. Uitbreidingsplan West uit 1927 van de Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting. De wijk Bohemen-Meer en Bos is grotendeels volgens dit plan gerealiseerd.





138. Een opvallend stedebouwkundig element in de wijk is het Pinksterbloemplein. Flatbebouwing is hier gerangschikt rond een T-vormige vijver met aan het eind van de zichtas het monumentale schoolgebouw van de Dalton Scholengemeenschap.

Het gebied ten westen van het park Meer en Bosch werd vanaf 1957 gerealiseerd volgens het Uitbreidingsplan Waldeck. Rond een groene kern, waarin zes flats van twaalf bouwlagen werden gebouwd, kwam een deels gesloten en deels open randbebouwing.
Het plan Waldeck omvatte eveneens de voltooiing van de zuidoostrand van Bohemen en de noordrand van Waldeck. Langs de De Savornin Lohmanlaan realiseerde men flats, deels in strokenbouw. Aan het De Savornin Lohmanplein kwam een winkelcentrum met op de verdiepingen kantoren en een parkeerterrein op het dak. Het geheel werd op asymmetrische wijze geflankeerd door hoge flats.
In de lancetvormige zichtas bouwde men een autogaragebedrijf en restaurant in twee lagen, waardoor vanaf het plein het zicht op de duinen verviel.

Bebouwingsbeeld. Bohemen-Meer en Bos was bedoeld als een luxere wijk, waar slechts duurdere eengezinswoningen en etagebouw mochten worden gerealiseerd. Voor eenvoudige etagewoningen met het "Haagse portiek" zou in deze wijk geen plaats zijn. Langs de Laan van Meerdervoort staan flatgebouwen van vier en vijf bouwlagen met kap. Een aantal van deze in de Nieuwe Haagse Schoolstijl opgetrokken flats is ontworpen door Co Brandes. Ook de bebouwing aan het trechtervormige Pinksterbloemplein is van zijn hand. Vanaf de Laan van Meerdervoort eindigt de zichtas over dit "plein" op het Daltonlyceum, dat hij samen met D.C. van der Zwart van de Dienst Gemeentewerken heeft ontworpen. Langs het Pinksterbloemplein (afb. 139) staan flats van vier en vijf bouwlagen; de omringende bebouwing bestaat uit vier bouwlagen.
Aan de belangrijkste straten zijn gestapelde woningen van drie bouwlagen en een kap gebouwd. De ontsluiting geschiedt met drie deuren naast elkaar aan de straat. In de zijstraten en aan de Y-vormige straten zijn eengezinswoningen van twee bouwlagen met kap gerealiseerd. Het merendeel van deze woningen heeft voortuinen.
De architectuur is gebaseerd op de Nieuwe Haagse Schoolstijl. Er zijn vaak balkons en erkers in de architectuur opgenomen.
Na de oorlog zijn de onvoltooide gedeelten van het benedenterras en de noordrand van Waldeck in aangepaste stijl bijgebouwd.
Op het boventerras zijn halfopen bouwblokken gebruikt, die met stroken flats zijn bebouwd. De bouwhoogte is voornamelijk vier à vijf bouwlagen met kap. De eengezinswoningen bestaan uit twee bouwlagen met kap. Er zijn ook enkele villa's en twee-onder-een-kapwoningen met garages gebouwd.
In deze architectuur uit de jaren veertig en vijftig paste men vaak een op de Delftse School geïnspireerde stijlvariant toe (afb. 140). Er is veelvuldig gebruik gemaakt van prefab betonelementen in sierlijke vormen, zware vensterlijsten, siermetselwerk, balkons en geslepen glas in de portieken.

Bijzondere kwaliteiten.

- *de singelstructuur, die de bebouwing aan weerszijden van de Laan van Meerdervoort koppelt;*
- *de uniformiteit en monumentale opzet van de architectuur langs het Pinksterbloemplein in samenhang met het groen en water en (de zichtas op) het Daltonlyceum;*
- *de stedebouwkundige aanleg van het De Savornin Lohmanplein met lancetvormige zichtas (afb. 141);*
- *de integratie van de natuurlijke gesteldheid in het plan van Bohemen en de noordrand van Waldeck (terrassen, duinplanten);*
- *de natuurgebieden en parken: Wapendal, Bosjes van Pex, landgoed Meer en Bosch;*
- *het tracé van de Haagse Beek met de groenvoorzieningen rondom;*

139. Detail van de flatbebouwing aan het Pinksterbloemplein van de architect Co Brandes uit 1932-1939. De architectuur in de stijl van de Nieuwe Haagse School komt hier goed tot uitdrukking.

140. Dotterbloemstraat 48-88. Na de oorlog is de wijk Bohemen-Meer en Bos voltooid. In deze architectuur uit de jaren veertig en vijftig paste men vaak een op de Delftse School geïnspireerde stijlvariant toe. Er werd veelvuldig gebruik gemaakt van prefab betonelementen in sierlijke vormen en zware vensterlijsten.

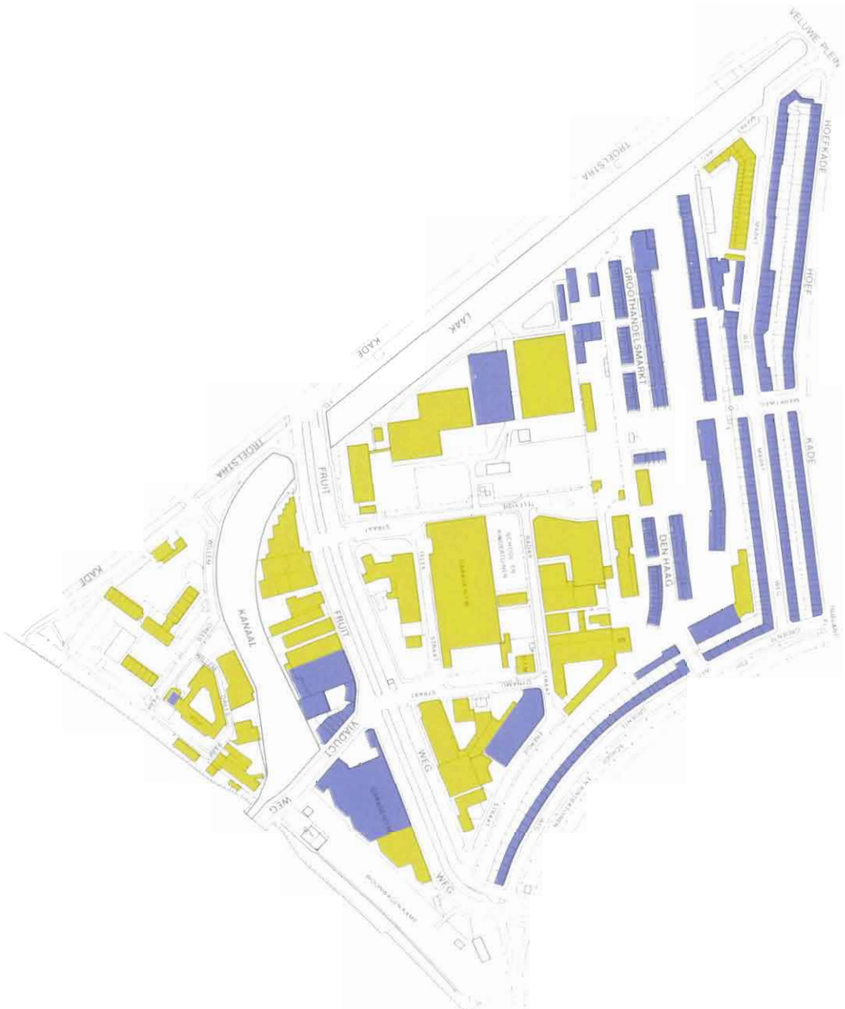
Waarderingskaart

Door verschillen in periode van aanleg, daardoor verschillen in straatbeeld en door de steeds andere begrenzing met omliggende wijken toont deze wijk in zijn geheel geen uniform karakter. Het zal belangrijk zijn om daar waar dit juist wel aanwezig is de uniformiteit en monumentale opzet van de architectuur en het hoogwaardig stadsbeeld te respecteren. De natuurlijke gesteldheid, groen en singelstructuur van het gebied moeten behouden en onderhouden worden.

Een belangrijk deel van de wijk Bohemen-Meer en Bos en het vooroorlogse deel van Waldeck, dat één geheel vormt met Bohemen, zijn in het Monumenten Inventarisatie Project aangeduid als "gebied met bijzondere waarden".

141. Een bijzondere stedebouwkundige aanleg geeft het Savornin Lohmanplein te zien. Vanaf het half circelvormige plein loopt een lancetvormige zichtas naar de duinen. Luchtopname 1987.

GROENTE- EN FRUITMARKT


VELUWE PLEIN
HOEFKADE
HOEF
KADE
TROELSTRA
LAAK
KADE
GROOTHANDELSMARKT
DEN HAAG
FRUIT
KANAAL
VIADUCT
WEG

142. Overzicht van de Groente- en Fruitmarkt vanaf de Troelstrakade (opname 1973). In 1935 werd dit terrein in gebruik genomen voor de groothandel in groente en fruit die tot dan langs de Veenkade plaatsvond. In 1992 zullen de bedrijven naar elders worden verplaatst en wordt hier een nieuwe woonbuurt gebouwd.

Het gebied van de Groente- en Fruitmarkt ligt ten zuiden van het stadscentrum en wordt omsloten door de Hoefkade, de Parallelweg, de spoorweg Haarlem-Rotterdam en de Troelstrakade.

Ontwikkelingsgeschiedenis. De Groente- en Fruitmarkt is gelegen in de voormalige Noordpolder. De Hoefkade met naastgelegen weteringen vormde de scheiding tussen de Noordpolder en Zusterpolder. In 1843 werd de spoorweg Haarlem-Rotterdam dwars door de Noordpolder aangelegd. In de jaren twintig van deze eeuw verhoogde men het deel van de spoorlijn ter hoogte van de Parallelweg om de gelijkvloerse spoorwegovergangen op te heffen.
Aan de oostzijde lagen de stoomtramlijn naar Scheveningen, de spoorlijn naar het in 1886 aangelegde rangeerterrein van de HIJSM aan de Monstersestraat en een gereserveerde strook land voor de aanleg van een kanaal tussen de Laakhavens, de Loosduinsevaart en Scheveningse binnenhavens.
In 1924 besloot het gemeentebestuur het Laakkanaal niet ten oosten van het hier beschreven gebied aan te leggen maar ten westen daarvan omdat dit betere mogelijkheden gaf voor de aanleg van een kanaal naar het Westland. Tussen 1928 en 1932 is het kanaal tussen de Laakhaven en de Loosduinsevaart gegraven.
In 1938 werd de dagelijkse groente- en fruitmarkt verplaatst van de Prinsegracht naar de Herman Costerstraat. Vijf jaar eerder was de groothandels groente- en fruitmarkt verhuist van de Veenkade naar het huidige terrein. Aan het Laakkanaal kwam een binnenhaven met aan weerszijden open ijzeren loodsen en pakhuizen (afb. 142). Het groothandelsmarktterrein werd bovendien door een spoorlijn verbonden met het emplacement van station Hollands Spoor. Aan de noord- en oostzijde werd het gebied omgeven door een rij woningen (o.a. van de 'Woningbouwvereeniging Mishkenoth Israël') met twee toegangen tot het terrein.
Het plan voor de wijk Oostbroek ging uit van een symmetrische aansluiting van de Hoefkade en de De la Reyweg op het Veluweplein. Daartoe was een aanpassing nodig van de plannen voor Transvaal en voor de beëindiging van het bouwblok tussen de Hoefkade en de Marktweg. Dit laatste is geschied met de "verordening Hoefkade". De kopbebouwing tussen de Hoefkade en Marktweg, bestaande uit portiekflats van vier bouwlagen, maakt deel uit van het monumentale Veluweplein.
De eertijds voor het Laakkanaal gereserveerde strook aan de Groenteweg werd ingericht met volkstuintjes en speelterreinen.
Tussen de Fruitweg en het groothandelsmarktterrein lagen tot 1954 sportvelden van HSS. In dat jaar nam de gemeenteraad het "uitbreidingsplan Fruitweg 1954" aan, waarin de sportterreinen werden herbestemd tot bedrijfsterrein.
Op het marktterrein zijn in de jaren vijftig koelhuizen en opslagruimten gebouwd en zijn de open loodsen heringericht voor opslag. De insteekhaven is in 1961 gedempt. Aan de Dynamostraat kwam een tweede busgarage van de HTM.
In de Zomerhof en omgeving (thans Willem Dreespark) waren in 1921-1923 de zogheten 'contrôle-woningen' gebouwd. In dit complex werden tot 1938 asociale gezinnen onder toezicht geplaatst om heropgevoed te worden. In 1963 is het geheel gesloopt om plaats te maken voor drie grote flats van vijftien bouwlagen en een school.

Structurele en/of functionele veranderingen. Langs de spoorlijn is een gemeentelijk woonwagenkamp ingericht met daarnaast een terrein voor de sloop van auto's.
De functie van de Groente- en Fruitmarkt is in de loop der tijd steeds meer verschoven naar een algemene groothandelsmarkt. In 1992 zullen de bedrijven naar Leidschendam en elders worden verplaatst ten behoeve van een nieuw te bouwen woonbuurt.

Bebouwingsbeeld. De belangrijkste gebouwen zijn die voor de Groente- en Fruitmarkt. Deze bestaan uit vier open ijzeren loodsen rond de gedempte insteekhaven. Achter de loodsen staan pakhuizen van een bouwlaag en een plat dak met overstek. Tussen de loodsen en de pakhuizen ligt een spoorlijn, die vroeger verbonden was met het spooremplacement van station Hollands Spoor. De open loodsen zijn opgebouwd uit ijzeren vollewandspanten met aan weerszijden luifels. Recent zijn de loodsen dichtgezet en ingedeeld in kleine opslagruimten.
Het groothandelsmarktterrein wordt aan twee zijden omgeven door woningen. De woningen langs de Marktweg en Groenteweg (1932-1935) bestaan uit twee bouwlagen met een kap, met op de hoeken accenten van drie bouwlagen en een kap. Er zijn hier zowel gestapelde woningen als portiekwoningen gebouwd.
De woningen aan de Hoefkade sluiten aan op het beeld van Transvaal: portiekwoningbouw in drie bouwlagen, ontsloten via Haagse portieken.
Op het terrein tussen de Laakhaven en de Fruitweg staan enige bedrijfsgebouwen en opslagloodsen, gedeeltelijk met bovenwoningen. Ook is hier een garage van de HTM, daterend uit 1931.
Op het bedrijventerrein aan de Fruitweg staat voornamelijk bedrijfsbebouwing van één laag. Twee kantoren zijn in hoogbouw uitgevoerd.

Bijzondere kwaliteiten.
- *de waterstructuur van het Laakkanaal.*

In het kader van de inventarisatie volgens de handleiding MIP is het vooralsnog niet mogelijk voor deze wijk een waarderingskaart en omschrijving van een toekomstig ontwikkelingskader te maken.

ESCAMP
KANAAL
LAAN
MEDEMBLIK
STRAAT
KADE
DRIEBERGEN
VREESWIJK
SOESTDIJKSE
LAAK
VOLENDAM
LOOSDUINSE
HOOGKARSPEL
HARMELEN
KLEUTEN
MAARSBERGEN
JAARSVELD
LEERSUM
NIEUWEDIEP
HUISDUINEN
STRAAT

De wijk Leyenburg ligt ten zuidwesten van het stadscentrum en wordt omgrensd door de Loosduinsekade, Soestdijksekade, Vreeswijkstraat en de Leyweg.

143. Het Uitbreidingsplan Leijenburg uit 1930 van de Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting.

Ontwikkelingsgeschiedenis. Met de annexatie van Loosduinen in 1923 kwam het gebied waarin Leyenburg is gelegen bij de gemeente Den Haag. Het ligt in de voormalige Oost-Escamppolder en was tot omstreeks 1930 in gebruik als weiland en tuinbouwgebied. In de jaren twintig waren er plannen de gehele Escamppolder in gebruik te nemen als tuinbouwgebied. Deze hingen samen met de plannen voor een nieuw kanalenstelsel ten westen van de stad, waarbij de Laakhavens verbonden zouden worden met de Loosduinsevaart en de Scheveningse haven. Als volgende stap zou de Loosduinsevaart vervangen moeten worden door het Escampkanaal.
Nadat in 1924 was besloten het Laakkanaal westelijk van de wijk Rustenburg op de Loosduinsevaart aan te sluiten, begon men in 1928 met het zuidelijk deel van het kanaal (Troelstrakade) en in 1930 met het noordelijke deel (Soestdijksekade). Van het Escampkanaal werd slechts het gedeelte tot aan de Leyweg gegraven (Veenendaalkade, ca. 1932 voltooid). Men heeft daarna afgezien van verdere aanleg omdat het wegvervoer steeds belangrijker werd.
De Leyweg, die de westgrens van Leyenburg vormt, dateert vermoedelijk uit de eerste helft van 16de eeuw toen de polder werd gedeeld in de Oost- en West-Escamppolder.

Het eerste ontwerp voor de woonwijk "Leyenburg" is te zien op het plan "Uitbreidingen in het zuidelijk stadsdeel" uit 1927 van de Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting. Dit plan omvatte de wijken Rustenburg, Oostbroek en Leyenburg. Met de bouw van Rustenburg III (ten zuiden van de Escamplaan) was men net begonnen. Oostbroek was reeds ontworpen, maar nog niet in uitvoering genomen.
Het "Uitbreidingsplan Leyenburg" (afb. 143) werd op 3 maart 1930 door de gemeenteraad aangenomen. Het driehoekige terrein tussen de Soestdijksekade, Driebergenstraat en Vreeswijkstraat (Rustenburg IV: een van de weinige onderdelen van het uitbreidingsplan van H.P. Berlage dat ongewijzigd is overgenomen) en het gebied tussen de Loosduinsekade, Soestdijksekade, Volendamlaan en Medemblikstraat zijn als eerste bouwrijp gemaakt. In deze twee gebieden en in het aansluitende gebied tussen de Veenendaalkade, Driebergenstraat, Vreeswijkstraat en Leyweg is een groot deel van de bebouwing voor 1940 voltooid. Verder zijn in die periode aan de noordzijde van de Veenendaalkade twee rijen portiekflats gereed gekomen.
Tussen 1948 en 1958 zijn de gedeelten waar reeds voor de oorlog was gebouwd, voltooid op basis van het "Uitbreidingsplan Leyenburg" uit 1930.
In de jaren 1964-1970 werd het gebied tussen de Loosduinsekade, Medemblikstraat, Escamplaan en Leyweg bebouwd volgens het "Herzieningsplan Leyenburg" van de Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting (ir. F. van der Sluijs, 1963). Dit plan is sterk beïnvloed door de diagonale aanleg van de Volendamlaan -wat niet bevordelijk was voor een efficiënte verkaveling- en de eisen van de Exploitatie-Maatschappij Scheveningen (EMS). Deze had de grond voor de helft in eigendom, de andere helft was in handen van de gemeente. R. Zwolsman, directeur van de EMS, eiste een hoog aantal woningen en wenste bovendien een winkelcentrum en een benzinestation aan de Escamplaan. Hij kreeg in vrijwel alles zijn zin, waartoe het plan enige malen op de helling moest. Het benzinestation werd later afgekocht met een station aan de Houtwijklaan.
Stedebouwkundig gezien bestaat de wijk uit twee gedeelten, onderling gescheiden door het Escampkanaal.
Ten zuiden van het Escampkanaal zijn twee buurten rond een open kern. De kernen bestaan uit sport- en speelterreinen met daaromheen scholen. De bouwblokken hebben alle een gesloten of half gesloten karakter. De randbebouwing van dit deel

van Leyenburg is relatief hoog. Zij bestaat uit portiekflats van drie of vier bouwlagen met plat dak. In de binnengebieden zijn langs de voornaamste straten portiekflats van drie bouwlagen gerealiseerd en in de straten tussen de kern en de rand eengezinswoningen en portiekwoningen van twee bouwlagen en een kap. De eengezinswoningen en een deel van de lage portiekwoningen hebben voortuintjes.
Ten noorden van het Escampkanaal zijn drie gedeelten te onderscheiden. Het gebied tussen de Medemblikstraat en Soestdijksekade heeft gesloten bouwblokken. De randen bestaan uit relatief hoge portiekflats van drie of vier bouwlagen. In de ingesloten straten zijn portiekflats van drie bouwlagen en eengezinswoningen en portiekwoningen van twee bouwlagen met kap. De strook tussen de Veenendaalkade en Escamplaan heeft een soortgelijke opzet, maar is in drie perioden tot stand gekomen (1938-1940, ca. 1953, ca. 1966).
Het noordwestelijke deel van de wijk heeft een open groene kern, die doorsneden wordt door de Volendamlaan. Hier staan vier flatgebouwen van veertien bouwlagen. Twee van deze galerijflats zijn evenwijdig aan de Volendamlaan gesitueerd en twee staan haaks op deze diagonale weg. Rond deze groene kern zijn half-open bouwblokken met portiek- en galerijflats van drie tot zes bouwlagen gebouwd. Daartussen vindt men enkele hoogbouwaccenten: flats van acht of dertien lagen. De binnenterreinen van deze bouwblokken zijn ingericht als parkeerplaats. Aan het Monnikendamplein is een winkelcentrum gebouwd.

Structurele en/of functionele veranderingen. Er hebben zich geen wezenlijke structurele of functionele wijzigingen voorgedaan. De voormalige buitenplaats Leyenburg en later Gemeentelijke Openluchtschool op de hoek van de Volendamlaan en de Loosduinsekade is in 1985 gesloopt en vervangen door een bejaardentehuis.

Bebouwingsbeeld. De bebouwing, die voor de oorlog is gerealiseerd, bestaat uit portiekflats van drie en vier bouwlagen (afb. 144), en eengezinswoningen en portiekwoningen in twee lagen met kap. Alle eengezinswoningen en een gedeelte van de portiekwoningen van twee bouwlagen en een kap hebben voortuintjes.
De portiekwoningen van drie bouwlagen, die voor 1940 zijn gebouwd, hebben "Haagse portieken". De portiekflats van vier bouwlagen hebben volledige portieken. Een gedeelte van de bebouwing is in de trant van de Nieuwe Haagse School vormgegeven. Bij het merendeel van de bebouwing kan echter nauwelijks van een specifieke stijlvorm worden gesproken.
De bebouwing van kort na 1948 is sterk aangepast aan de vooroorlogse bebouwing. Een deel van de naoorlogse *huizen* is in de karakteristieke wederopbouwstijl gebouwd, die zich kenmerkt door de opvallende omrandingen in beton en ijzeren vensters (afb. 145). Portiekflats uit deze periode zijn vrijwel alle voorzien van een halfverdiepte kelder en volledige portieken.
In de periode na 1964 zijn flats van drie tot en met veertien bouwlagen gerealiseerd. Het grootste deel wordt gevormd door flats van vier bouwlagen (54 %) en 20 % van de woningen is in echte hoogbouw ondergebracht.
Deze bebouwing kenmerkt zich onder andere door de vele samengevoegde en geïntegreerde balkons, galerijen en puivormige vensters. Het aantal flats met galerijontsluiting is groter dan het aantal met portiek-ontsluiting. Bij enkele flatgebouwen is de begane grond ingericht voor autoboxen en bergingen; daarnaast zijn er nog veel flats met een halfverdiepte kelder voor bergingen.

144. Veenendaalkade 111-243. De randbebouwing die voor de oorlog is gerealiseerd bestaat onder meer uit portiekflats van drie en vier bouwlagen, vormgegeven in de trant van de Nieuwe Haagse School. Opname uit 1940.

145. Veenendaalkade 296-388. Een deel van de naoorlogse huizen is in de karakteristieke wederopbouwstijl gebouwd, die zich kenmerkt door de opvallende omrandingen in beton en ijzeren vensters. Opname 1952.

Bijzondere kwaliteiten.

- *de waterstructuren van de Loosduinse Vaart, het Laakkanaal en het Escampkanaal;*
- *de homogeniteit van de vooroorlogse architectuur in samenhang met het stedebouwkundig plan.*

In het kader van de inventarisatie volgens de handleiding MIP is het vooralsnog niet mogelijk voor deze wijk een waarderingskaart en omschrijving van een toekomstig ontwikkelingskader te maken.

KIJKDUIN-OCKENBURGH

Periodiseringskaart

De wijk Kijkduin-Ockenburgh ligt in het westelijk deel van Den Haag tegen de gemeentegrens met Monster. Het gebied wordt omgrensd door de Noordzee, een denkbeeldige lijn tussen strandpaal 105 en de De Savornin Lohmanlaan, Machiel Vrijenhoeklaan, de Duinlaan, Kijkduinsestraat, Ockenburghstraat, Loosduinse Hoofdstraat, Monsterseweg en de gemeentegrens met Monster.

Ontwikkelingsgeschiedenis. Het gebied bestaat uit de als zeewering fungerende strook jonge duinen, de afgegraven en ontgonnen veenzandpolder Westzegbroek en de zandruggen van de oude duinen. Tussen deze oude duinen zijn lager gelegen kleine veengebieden.
De Monsterseweg maakt deel uit van de middeleeuwse weg tussen 's-Gravenhage, Loosduinen en 's-Gravenzande. Aan weerszijden van deze weg zijn in de middeleeuwen boerderijen gevestigd op de rand met de veengebieden. De boerderijen aan de noordzijde van deze weg hadden hun landbouwgronden op de veengebieden tussen de oude duinen. Het natuurgebied Solleveld vindt zijn oorsprong in een van deze landerijen.
In de 17de eeuw ontwikkelden zich langs de Monsterseweg buitenplaatsen, deels ter plaatse van de boerderijen. De belangrijkste in dit gebied is het buiten Ockenburgh, dat omstreeks 1650 is gesticht door Jacob Westerbaen. Het vele malen verbouwde huis wordt sinds 1946 gebruikt als jeugdherberg; het omliggende park is als wandelgebied ingericht.
Het psychiatrisch ziekenhuis Bloemendaal, dat aan de zuidzijde van de Monsterseweg is gevestigd, kreeg in 1930 aan de noordzijde van de weg een groot paviljoen (Dorestad).
Tussen de oude duinen (of binnenduinen) en de nieuwe duinen lag de polder Segbroek (Westzegbroek). Deze bestond uit veengrond met een zandlaag van wisselende dikte; de zandlaag is afgegraven en de polder ontgonnen. Op oude kaarten kan men de blokverkaveling van deze polder goed zien. Ongeveer midden door deze polder liep de "Haagse Beek", die na de vorming van de jonge duinen ontstond en het water van duinmeertjes via het latere Zorgvliet en Noordeinde naar de plek voerde waaruit de Hofvijver zou ontstaan.
Aan de rand van de polder werd nog voor 1940 een sportterrein aangelegd, het Sportpark Ockenburgh. Na de oorlog is dit terrein vergroot. Vlak ernaast, aan de Ockenburghstraat ligt de begraafplaats "Westduin". Het plan van aanleg dateert uit 1938; pas in 1950 werd de begraafplaats in gebruik genomen. Naast deze begraafplaats is omstreeks 1965 een crematorium aangelegd.
Het zuidwestelijk gedeelte van de duinen is in gebruik als natuurgebied en waterwinningsgebied.

Op de smalste plek in de jonge duinen (in de 18de eeuw het "smalduin" genaamd) ontstond in de late 19de eeuw de badplaats Kijkduin. In 1900 waren er nog slechts drie villa's, een hotel en een hospitium van de Sophia-stichting. Tussen 1920 en 1923 werd aan de voet van het duin het villapark "Meer en Bosch" aangelegd naar ontwerp van B. Bijvoet en J. Duiker. Dit park van tot villa's geschakelde middenstandshuizen telde oorspronkelijk 126 woningen en strekte zich uit van de Westkapellelaan tot de Wijkselaan (afb. 146).
In het uitbreidingsplan West van de Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting uit 1927 werd voorgesteld om "Meer en Bosch" aan te sluiten op de bebouwing van de Vogelwijk en Bohemen. Men heeft hier echter van afgezien om het duingebied als natuurpark te behouden.

146. Luchtopname uit 1985 van het in 1920-1923 gerealiseerde villapark "Meer en Bosch" met op de voorgrond de restanten van het landgoed Meer en Bos en achter het villapark de badplaats Kijkduin. Goed is te zien hoe de bebouwingsstructuur van hoge flats langs de Kijkduinsestraat het villapark in twee delen heeft gesplitst.

Structurele en/of functionele veranderingen. Tijdens en na de Tweede Wereldoorlog is ten gevolge van de aanleg van de Atlantik Wall ongeveer de helft van de bebouwing van Kijkduin gesloopt, waaronder een groot deel van het villapark 'Meer en Bosch'. Het natuurgebied en de bebouwing ten noorden van de Monsterseweg liepen schade op bij ongelukken met het lanceren van V-wapens vanaf het terrein van het psychiatrisch ziekenhuis Bloemendaal.
Tussen 1954 en 1965 werd een gedeelte van de polder Segbroek ingericht als kampeerterrein naar het ontwerp van I. Rijnveld, de adjunctdirekteur van de Gemeentelijke Plantsoenendienst (afb. 147). De Camping Ockenburgh bestaat uit kleine met heesters omheinde terreintjes.
In 1956 presenteerde de gemeente een herbouw- en uitbreidingsplan voor Kijkduin. Het Rijk wees het door F. van der Sluys gemaakte plan echter af omdat men vond dat het Westduinpark tot aan Kijkduin onbebouwd moest blijven en de bebouwingsdichtheid in de strook achter de duinen te hoog was.
In de loop van de jaren zestig en zeventig is de bebouwing van Kijkduin volgens een aangepast plan van Van der Sluys (1962) tot stand gekomen. De trage ontwikkeling van Kijkduin werd mede veroorzaakt door de gevolgen van de stormvloed van 1953. De versterking van de kust met puinduinen is pas in 1968 voltooid. In dat jaar werd de Machiel Vrijenhoeklaan doorgetrokken tot aan de camping en werden aan weerszijden grote parkeerterreinen aangelegd.
De kern van Kijkduin bestaat nu uit een winkelboulevard op de top van het duin. Direkt daarachter ligt het Deltaplein en de verbrede Kijkduinsestraat met flats in drie tot zeven lagen. Ten oosten van deze straat is een belangrijk deel van het villapark Meer en Bosch behouden. De opzet van geschakelde middenstandswoningen in een duinachtig landschap met lage open erfscheidingen ging door verdichting en de behoefte aan gecultiveerde privé-tuinen met hagen en schuttingen voor een deel verloren. De als middenstandswoningen gebouwde huizen werden bovendien voor het merendeel verbouwd tot luxe landhuisjes. Ten westen van de Kijkduinsestraat zijn uit het villapark Meer en Bosch slechts enkele huizen aan de Westkapellelaan behouden. Deze werden opgenomen in een nieuwe stedebouwkundige structuur met een rechthoekige verkaveling en dicht op elkaar gebouwde bungalows.
De recreatieve functie van Kijkduin neemt de laatste jaren sterk toe.
Aan de Duinlaan wordt momenteel woningbouw gerealiseerd die stedebouwkundig en typologisch geen relatie heeft met de Vogelwijk en het villawijkje Meer en Bosch.

Bebouwingsbeeld. De oudste gebouwen in het gebied zijn de in oorsprong 17de-eeuwse huizen Ockenburgh en Ockenrode aan de Monsterseweg. Het neogotische boswachtershuisje (1848) aan deze weg behoorde bij een buiten, dat in de Tweede Wereldoorlog is vernietigd. Het Dorestadpaviljoen (1930) van het psychiatrische ziekenhuis Bloemendaal heeft de allure van een groot landhuis.
Verder is er nog enige verspreid gelegen bebouwing bestaande uit landarbeiders- en tuinderswoningen. De oudste woningen dateren uit het einde van de 19de eeuw en de jongste uit omstreeks 1970.
In het villapark Meer en Bosch te Kijkduin staan de tot villa's geschakelde middenstandswoningen van J. Duiker en B. Bijvoet (1920-1923), waarvan de architectuur is geïnspireerd op Engelse cottages (afb. 148) en de prairiehouses van F.L. Wright. De dakbedekking met riet, leien of leipannen harmonieert met de natuurlijke omgeving. De houten huizen, die na de oorlog als noodwoningen zijn gebouwd, passen goed in het villapark.
Aan de Kijkduinsestraat en het Deltaplein staan flats van drie tot zeven lagen.
Op de top van het duin liggen het Zeehospitium, twee hotels en een winkelgalerij.

147. Kampeerterrein Ockenburgh. Een deel van de Segbroekpolder is tussen 1954 en 1965 ingericht voor dit kampeerterrein. Luchtopname 1985.

Waarderingskaart

Bijzondere kwaliteiten.

- *het villapark Meer en Bosch (sinds 1989 door de gemeente beschermd stadsgezicht);*
- *de cultuurhistorische waarde van de buitenplaats Ockenburgh;*
- *de natuur- en landschappelijke waarde van het strand, de duinen en de vogelbroedplaats Solleveld;*
- *het verloop van de Haagse Beek met de groenvoorzieningen rondom.*

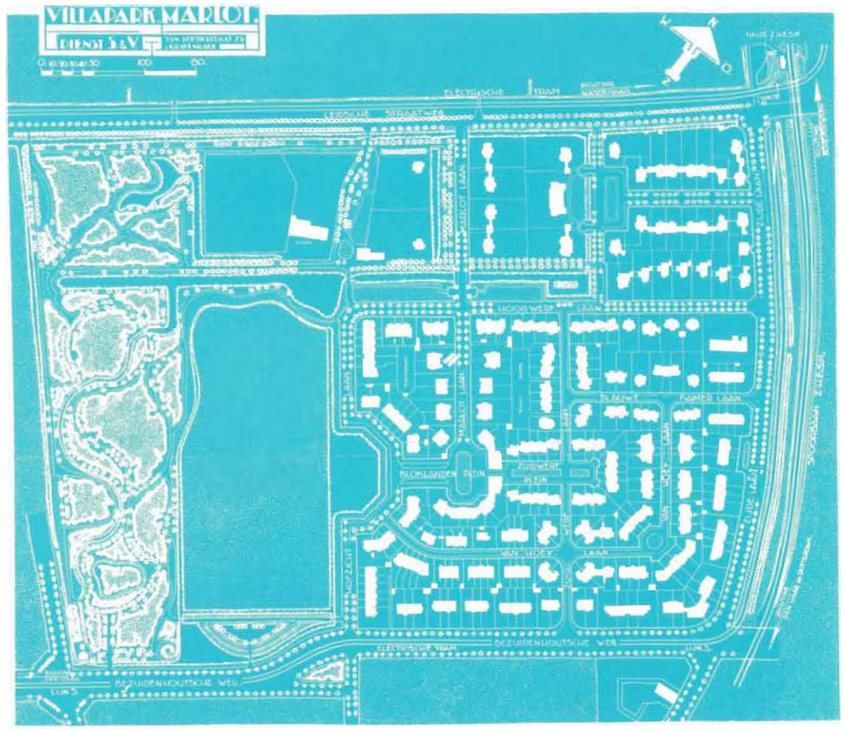
Het bijzondere karakter van Kijkduin is de kleinschaligheid van een typisch Haagse "familie-badplaats". Deze kwaliteit mag niet verloren gaan.
Aantasting van het landschap, duin en groengebied rondom moet voorkomen worden. Het bijzondere stadsbeeld van het villapark met zijn hoogwaardige architectuur en de open structuur van het duinlandschap verdient op een zorgvuldige wijze onderhouden te worden.

In het Monumenten Inventarisatie Project wordt Kijkduin-Ockenburgh aangemerkt als "gebied met bijzondere waarden".

148. Duinlaan 149 en 151 zijn twee geschakelde middenstandswoningen uit 1920-1923 van J. Duiker en B. Bijvoet. Deze op de Engelse cottages geïnspireerde bebouwing vormt onderdeel van het door beide architecten ontworpen villapark Meer en Bosch. Opname 1988.

MARLOT-MARIAHOEVE

SPORT
TERREINEN
BOEKWEIT
HET
KLEINE
LOO
VLAS
BEZUIDEN
HOUTSE
WEG
HUIS
TEN
BOSCH
KAMP
REIGERSBERGEN
FINNEN
DIAMANT
HOFZICHT
LAAN
HORST
MARLOT
LEIDSE
STRAATWEG
ZIJDE
LANDSCHEIDINGS WEG



149. Ontwerp van het villapark Marlot uit 1920 van de Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting.

Marlot en Mariahoeve zijn in feite twee aparte wijken maar worden volgens de officiële wijkindeling als één wijk beschouwd. Het totale gebied wordt omsloten door de gemeentegrens met Wassenaar ten noorden van de Leidse Straatweg, de grens met Wassenaar langs de Landscheidingsweg, de spoorlijn Den Haag-Leiden, de Carel Reinierszkade en de westelijke en noordelijke gracht rond het Huis ten Bosch.
Ten noorden van de Bezuidenhoutseweg liggen de woonwijk Marlot, het park Marlot, het landgoed Reigersbergen en het Huis ten Bosch.
De naoorlogse wijk Mariahoeve is gelegen tussen de Bezuidenhoutseweg en de spoorlijn Den Haag-Leiden.

Inleiding. Het noordelijke deel van het gebied wordt gevormd door twee evenwijdige strandwallen. In de smalle strook daartussen is een hoogveen gebied met een afdekking van zand. Op de noordelijke strandwal liggen de Leidse Straatweg en de Benoordenhoutseweg en op de zuidelijke de Bezuidenhoutseweg. De Leidse Straatweg maakte deel uit van de oude verbindingsweg tussen 's-Gravenhage en Leiden. Ten zuiden van de Bezuidenhoutseweg lag het Heerenveen of Bezuidenhoutseveen, dat werd ingepolderd tussen 1412 en 1446. De zuidgrens van de polder wordt gevormd door de in 1403 gegraven Schenk.
Aan weerszijden van de Bezuidenhoutseweg lagen boerderijen op de grens van het zand en het veen. Vanaf de 17de eeuw werd ook een aantal buitenhuizen gebouwd. Meestal ging het om de verbouwing van een boerderij, zoals bijvoorbeeld bij Marlot (de Blauwe Kamer) en Reigersbergen (verwoest in 1943).
Het voornaamste buiten is het Huis ten Bosch dat in twee fasen werd gebouwd (1645 en 1734-1737) door stadhouder Frederik Hendrik en Willem IV. Van Huis ten Bosch zijn de tuinen in 1807 door J.D. Zocher aangelegd in landschapsstijl.
Het gebied ten noorden van de Bezuidenhoutseweg vanaf Huis ten Bosch richting Wassenaar en het gebied van de Schenkstrook kwamen pas in 1907 bij de gemeente Den Haag.

1. Marlot.

Ontwikkelingsgeschiedenis. In 1917 kocht de gemeente Den Haag het 91 ha. grote landgoed Marlot met de bedoeling een gedeelte ter grootte van 36,5 ha. in erfpacht uit te geven voor de aanleg van een villapark.
Het gebied grenst aan de voormalige buitenplaats Reigersbergen die met het Haagse Bos en het Malieveld een groene zone vormt tot het centrum van Den Haag.
Ir. H.E. Suyver en W. Schürmann van de Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting ontwierpen in 1920 een stedebouwkundig plan waarbij het bos en het in oorsprong 17de-eeuwse huis van het landgoed Marlot door een open stuk land en een grote vijver werden gescheiden van de te ontwikkelen villawijk (afb. 149). In de as van deze vijver kwamen twee haaks op elkaar gesitueerde pleinen: het Zuidwerfplein en Bloklandplein.
Op advies van de Schoonheidscommissie kregen de architecten Co Brandes, W. Verschoor en J.J. Hellendoorn, allen lid van de Haagse Kunstkring, de opdracht een strook van het plan te verkavelen en een schetsontwerp voor de bebouwing te maken. Uiteindelijk was het Co Brandes die het overgrote deel van de huizen vanaf 1923 zou ontwerpen. Verschoor en Hellendoorn bouwden respectievelijk aan de Hofzichtlaan en Marlotlaan. De bebouwing bestond uit geschakelde villa's met een vaste rooilijn. Tussen de Hoogwerflaan, waar een 17de-eeuwse boerderij in het plan werd gehandhaafd, en de Leidse Straatweg bouwde Co Brandes in de jaren 1932-1934 de Parkflat Marlot.
Marlot is pas na de Tweede Wereldoorlog afgemaakt. Met name aan de Bezuidenhoutseweg is de bouw vrijwel geheel naoorlogs. Aan het Bloklandplein verrees in 1947 een klein kerkgebouw.

Structurele en functionele veranderingen.
Er hebben zich in de betrekkelijk korte geschiedenis van de woonwijk geen structurele en/of functionele wijzigingen voorgedaan.

Bebouwingsbeeld. Marlot wordt gekenmerkt door in kleine eenheden geschakelde villa's met als uitzondering enkele vrijstaande villa's en de Parkflat. De villawijk is een goed voorbeeld van het streven van de gemeente naar eenheid en esthetische kwaliteit bij stadsuitbreidingen. De eenheid van stijl werd bevorderd door een grote mate van samenwerking tussen de Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting, de Schoonheidscommissie en architecten van de Haagse Kunstkring. De 'Nieuwe Haagse School', zoals de stijl van deze architecten zou gaan heten, kenmerkt zich door baksteenarchitectuur met een esthetisch gerichte compositie van gevelvlakken en overwegend horizontale accenten van in beton uitgevoerde lateien, dorpels, afdekplaten en luifels (afb. 150). In Marlot zijn voorts licht geknikte en ver overstekende pannendaken met hoge schoorstenen een opvallend kenmerk. Door de toepassing van terrassen, pergola's, muurtjes en een zorgvuldige situering van de bouwlichamen is in Marlot een grote mate van samenhang van de bebouwing met de openbare ruimte ontstaan. De samenhang tussen architectuur en stedebouw is onder meer fraai aanwezig bij het Zuidwerfplein en het kruispunt Zuidwerflaan/ Van Hoeylaan. De architectuur van Co Brandes vormt hier ritmisch gelede wanden waarbij het genoemde kruispunt een pleinachtig karakter heeft gekregen doordat de villa's met een hoek van 45 graden zijn gesitueerd.
De Parkflat is eveneens een bijzonder voorbeeld van het streven naar eenheid en harmonie. Het appartementencomplex is de laatste in de reeks "woonhotels", die in de residentie vanaf 1920 is gebouwd. Brandes paste eenzelfde vormentaal toe als in de rest van de wijk en heeft bewust gestreefd naar een synthese van het landhuis en het flatgebouw. Het geheel is gebouwd om een rechthoekig binnenterrein met flats in de vorm van een paviljoen op de korte zijden en een flatstrook aan de beide lange zijden. Gazons rond het totale complex en op het dak van de grotendeels ondergronds gelegen garages van het binnenterrein geven met de geknikte pannendaken en de hoge schoorstenen het beeld van eenheid met de rest van de wijk.

Bijzondere kwaliteiten.
- *de hoge kwaliteit van de architectuur en de samenhang van de bebouwing met de stedebouwkundige structuur;*
- *architectonische hoogtepunten: de Parkflat Marlot; de villa's aan het Zuidwerfplein en de Zuidwerflaan en de villa's op het kruispunt van deze laan met de Van Hoeylaan, alle van Co Brandes;*
- *de 17de-eeuwse boerderij De Hoogwerf en het Huis Marlot;*
- *de mede hierdoor fraaie openbare ruimte;*
- *de relatie van de wijk met waardevolle groengebieden: westelijk de as park Marlot/ Reigersbergen/ Haagse Bos en noordwaarts het landgoed Duindigt.*

Het bijzondere architectuurbeeld van Marlot in samenhang met de fraaie openbare ruimtes die voortvloeien uit het oorspronkelijke stedebouwkundig plan verdienen een stricte bescherming. Door zijn enigszins geïsoleerde ligging heeft deze wijk zijn geheel eigen karakter en zit er weinig beweging in de stedebouwkundige opzet. Behoud van de typische schaal en structuur van het vooroorlogse bebouwingsbeeld, en waken voor schaalvergroting is het uitgangspunt. Door het handhaven van de homogeniteit van de stedebouwkundige ensembles kan het karakter van de baksteen-woonhuisarchitectuur beschermd worden. De relatie met de omliggende groen-gebieden is een belangrijk onderdeel van de wijk. Door zijn ligging bij de entree van de stad kan Marlot onder druk komen van verkeersmaatregelen. Respect voor de wijk

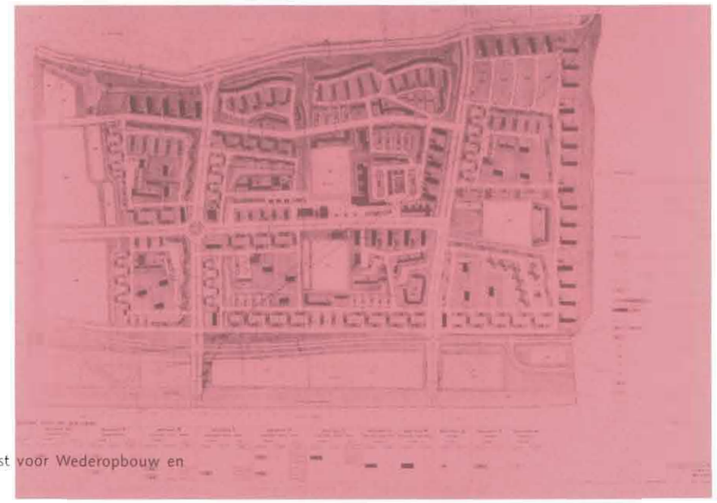
150. Zuidwerfplein 1 t/m 8. In Marlot is de architectuur van de Nieuwe Haagse School maatgevend. Kenmerkend zijn horizontale accenten van in beton uitgevoerde lateien, dorpels, afdekplaten en luifels alsmede ver overstekende pannen daken met hoge schoorstenen. Opname 1931.

moet uitgangspunt zijn voor de toekomstige plannen. Goed onderhoud en handhaven van groengebieden zal de ruimtelijke kwaliteit weten te waarborgen.

In het Monumenten Inventarisatie Project wordt het gebied van Marlot en Reigersbergen aangeduid als "gebied met bijzondere waarden" en als potentieel te beschermen stadsgezicht.

2. Mariahoeve.

Ontwikkelingsgeschiedenis. Het eerste voorstel om de Bezuidenhoutsepolder te bebouwen, maakte onderdeel uit van het Uitbreidingsplan van H.P. Berlage uit 1908. In dat jaar was de spoorlijn Station Hollands Spoor-Scheveningen van de Z.H.E.S.M. gereed gekomen, die diagonaal door de polder liep van de spoorlijn Den Haag-Leiden en van de Hofpleinlijn naar de grens met Wassenaar. Door dit spoortracé kreeg de geplande wijk in het plan van Berlage twee gescheiden en vrijwel driehoekige delen; hier zouden arbeiderswoningen in gesloten bouwblokken komen. Op de landgoederen Reigersbergen en Marlot was een wijk gedacht met villa's.
Vanwege de problemen die de spoorlijn gaf voor een goede wijkontwikkeling gebeurde er voor de Tweede Wereldoorlog niets. Een ontwerp-uitbreidingsplan van W.M. Dudok uit 1935 kreeg eveneens geen vervolg.
Na de oorlog werden de Bezuidenhoutsepolder en Reigersbergen in het structuurplan van W.M. Dudok (1949) aangewezen als woningbouwlocatie en werd een commissie ingesteld die zich moest buigen over het spoorlijnvraagstuk. De Nederlandse Spoorwegen loste het probleem voor de commissie op door in 1953 te besluiten de lijn op te heffen. Nadat F. van der Sluys een jaar later een schetsontwerp had gemaakt, werd het in aangepaste vorm als "Uitbreidingsplan Mariahoeve" in 1957 goedgekeurd (afb. 151).
Reigersbergen kwam in dit plan niet voor en bleef tot op de dag van vandaag een open groengebied.



151. Uitbreidingsplan Mariahoeve uit 1957 van de Dienst voor Wederopbouw en Stadsontwikkeling.

Mariahoeve heeft een orthogonale hoofdstructuur met een viertal wijk-ontsluitende wegen, waarvan in de meeste gevallen de rijbanen door groenstroken zijn gescheiden. De wijk wordt op deze wijze in zes buurten verdeeld. Deze hebben als gemeenschappelijk kenmerk een groene kern met aan de noordoostzijde flats in vier lagen en aan de westzijde eengezinswoningen. In vijf van deze groenkernen staan overhoeks geplaatste flatgebouwen van twaalf lagen, een school en buurtwinkelcentrum. De middelste buurten van Mariahoeve hebben een wijkpark of een sportterrein.
De randen van de wijk zijn afwijkend vormgegeven. De noordrand heeft voornamelijk flats in strokenverkaveling, eengezinswoningen en enkele villa's. Langs de Bezuidenhoutseweg zijn lange geknikte flatgebouwen gesitueerd. Tussen deze flats en de Bezuidenhoutseweg ligt een groenstrook om deze doorgaande weg vrij te houden van de wijk. Tegenover het Huis ten Bosch is niet gebouwd; hier kwam een grote vijver met gazons.
De oostzijde van de wijk tegen Wassenaar is door hoge flats in strokenbouw duidelijk gemarkeerd.
Aan de rand tegenover de Schenkstrook kwam een stempelverkaveling met flats. In de Schenkstrook waren volkstuinen en een HTM-remise gepland. In plaats van de remise kwam hier het station Mariahoeve dat in de jaren tachtig werd omgeven door een kantorencomplex.
Aan de westrand liggen aaneengesloten sportvelden en het sportcentrum Overbosch.
Mariahoeve is voor het grootste deel tussen 1958 en 1970 gebouwd.

Structurele en/of functionele veranderingen. De kantoren en flats in de Schenkstrook en het grootschalige flatgebouw boven een winkelcentrum aan het Kleine Loo zijn de belangrijkste veranderingen ten opzichte van het uitbreidingsplan van 1958.

Bebouwingsbeeld. Het bebouwingsbeeld van Mariahoeve is gevariëerd, zowel door de verkaveling als door de architectuur (afb. 152).
Het stedebouwkundig plan kenmerkt zich door het vrijwel geheel ontbreken van traditionele bouwblokken. Er is veel gebruik gemaakt van strokenbouw, langwerpige bebouwingsstrengen in verspringende of gebogen verkavelingen en Z- en L-vormige bebouwing.
In de wijk is voor alle bevolkingsklassen gebouwd om de politiek van sociale integratie kracht bij te zetten. Villa's en woningwetwoningen komen naast elkaar voor. Van de bebouwing is ongeveer 7% eengezinswoningen. Deze bestaan uit twee bouwlagen; de meeste hebben een zadelkap. De woningen zijn in stroken gerangschikt.

Gestapelde woningbouw is gerealiseerd in flats van drie tot vijftien bouwlagen. Binnen dit scala overheersen de flats van drie en vier lagen met een halfverdiepte kelder; de hogere flats zijn met name in de kernen van de buurten en aan de rand van de wijk gelegen. Het aantal flats met galerij-ontsluitingen is hoger dan in de meeste van de andere Haagse wijken.
De architectuur van de woonflats is karakteristiek voor de periode rond 1960 en is vergelijkbaar met delen van de wijk Bouwlust. Er zijn blokvormige gebouwen met inpandige balkons maar ook meer plastisch vormgegeven gebouwen met gekoppelde uitstekende balkons en verspringingen in de architectuur.
Beide typen architectuur zijn gebaseerd op een skeletbouw in beton met invullingen in baksteen en met vensterpuien.
Langs de Bezuidenhoutseweg staan langwerpige geknikte flats. Volgens het stedebouwkundig plan zouden ze lichtgebogen uitgevoerd moeten worden, maar de bouwkraan kon dat tracé niet volgen. Het ontwerp is van P. Zanstra.
Het grote winkelcentrum en flatgebouw aan Het Kleine Loo is rond 1967 voltooid (arch. ir. J.A. Lucas en ir. H.E. Niemeijer).

De grasvelden van de open kernen in de buurten zijn openbaar. In de randen rond de kern zijn een aantal gemeenschappelijke tuinen gerealiseerd. Deze tuinen zijn weliswaar openbaar maar worden als semi-privé ervaren door de geringe afmetingen van het terrein en het gesloten karakter van de omliggende bebouwing. De eengezinswoningen hebben privé voor- en achtertuinen.
In een aantal van de binnenhoven van blokken met flats en in de groengebieden tussen de strokenbouw zijn voorzieningen voor auto's getroffen.

De enige overblijfselen van de oude Bezuidenhoutsepolder worden gevormd door de Schenk (1403) en de Veenmolen (1663).

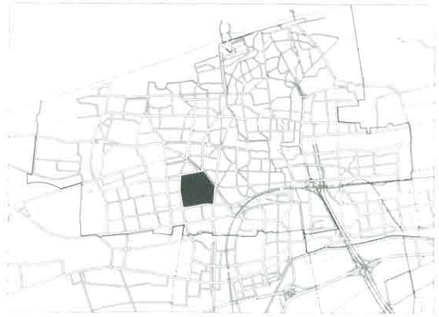
Bijzondere kwaliteiten.
- *de visuele relatie met Reigersbergen en Marlot;*
- *de waterloop van de Schenk;*
- *de ruime opzet met veel groen en afwisselende bebouwing.*

In het kader van de inventarisatie volgens de handleiding MIP is het vooralsnog niet mogelijk voor deze wijk een waarderingskaart en omschrijving van het toekomstig ontwikkelingskader te maken.

152. Luchtopname van het zuidoostelijk deel van Mariahoeve. Strokenbouw en flatbebouwing tussen groen kenmerken deze wijk. Goed waarneembaar is de groenstrook en de waterloop van de Schenk. Opname 1988.

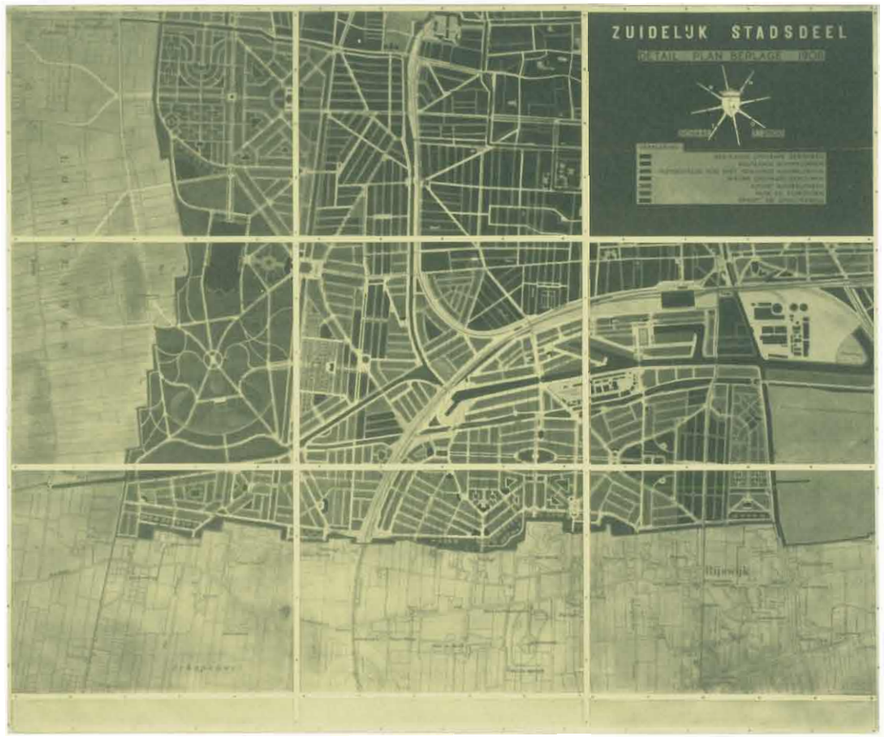
Waarderingskaart

ZUIDERPARK



LOEVESTEIN
LAAN
VREESWIJK
ZUIDERPARK
ZUIDERPARK
STRAAT
SPORT
TERREINEN
KANAAL
KADE
MOER
WEG

Het Zuiderpark ligt ten zuidwesten van het centrum en wordt omsloten door de Vreeswijkstraat, Soestdijksekade, Moerweg, Melis Stokelaan en Loevesteinlaan.



153. Detail Uitbreidingsplan Berlage (1908) van het zuidelijk stadsdeel. Het Zuiderpark, dat op dit uitbreidingsplan al staat aangegeven, werd pas tussen 1923 en 1936 aangelegd naar een aangepast plan van P. Westbroek, directeur van de Gemeentelijke Plantsoenendienst.

Ontwikkelingsgeschiedenis. Het eerste ontwerp voor het Zuiderpark maakte deel uit van het "Plan tot uitbreiding van 's-Gravenhage" van H.P. Berlage uit 1908 (afb. 153). Het park had in dat ontwerp een enigszins onregelmatig gevormde langwerpige plattegrond en was ingeklemd tussen de zuidrand van de geplande wijk Rustenburg/Oostbroek, de Moerweg, de Korte Laak en de Middenwetering (de gemeentegrens met Loosduinen). In de noordelijke helft van het park plande Berlage een sportveldencomplex.

Het plan voor het Zuiderpark is om twee redenen opmerkelijk. Allereerst werd het park aan de rand van de stad in de weilanden aangelegd. Daarnaast ging het om een groot park dat met inbegrip van sportvoorzieningen was bedoeld voor de gehele stad.

In de zitting van 17 juni 1918 keurde de gemeenteraad het voorlopige plan tot onteigening van gronden tussen de Loosduinsevaart en de Broeksloot ten behoeve van de aanleg van een park (Zuiderpark), een arbeiderswijk, het aanleggen van straten en het bouwen van woningen (Rustenburg en Oostbroek) goed.

In 1919 kregen P. Westbroek, de directeur van de Gemeentelijke Plantsoenendienst, en D.F. Tersteeg, tuinarchitect te Naarden, de opdracht van B en W om gezamenlijk een plan van aanleg voor het Zuiderpark te maken.

Na onenigheid over het ontwerp en het auteurschap dienden Westbroek en Tersteeg in 1921 ieder een eigen plan in. Aangezien de plannen waren gebaseerd op één voorontwerp, vertoonden ze grote overeenkomsten.

De hoofdopzet voor het park was op een aantal punten gewijzigd ten opzichte van het plan van Berlage. De zuidgrens van het park lag noordelijker om de afstand tussen de openbare parken rond de Rijswijkse landhuizen en het Zuiderpark groter te maken. Aan de noordzijde was het ontwerp aangepast in verband met de plannen voor het Laakkanaal en het Westlandkanaal. Verder was het plan in westelijke richting op Loosduins grondgebied vergroot om de totale oppervlakte van het park niet teveel te verminderen.

Omdat in beide plannen de situering van de sportvelden en zweminrichting gelijk was, werd besloten met de aanleg hiervan te beginnen.

Westbroek kreeg de opdracht zijn ontwerp verder uit te werken, omdat de landschappelijke wijze waarop hij de vijvers in het plan had verwerkt de gemeenteraad meer aansprak. In 1923 legde hij zijn uitgewerkte plan voor aan de gemeenteraad, die toestemming gaf voor de uitvoering van het eerste gedeelte van het plan en de onteigening van de benodigde percelen in Loosduinen. Het eerste gedeelte van het plan betrof de ontsluiting van de reeds aangelegde sportvelden en de zweminrichting.

Nog in 1923 begon men met het aanleggen van de grote vijvers. De uitgegraven grond werd gebruikt om het gebied te egaliseren en enig relief aan te brengen.

De keuze van beplanting werd voornamelijk bepaald door S.G.A. Doorenbos, die Westbroek als directeur van de Gemeentelijke Plantsoenendienst opvolgde. Doorenbos is de promotor geweest van de aanleg van de wetenschappelijke tuinen en de boomkwekerij voor de Gemeentelijke Plantsoenendienst.

In de loop van de jaren twintig en dertig zijn nog een aantal aanpassingen in het ontwerp aangebracht. Zo heeft men de in oorsprong 16de-eeuwse eendekooi gehandhaafd en de wandelpaden hieraan aangepast, de noordgrens van het park verschoven vanwege de aanleg van de Soestdijksekade (1929) en een uitzichtheuvel van stadsafval opgeworpen.

De aanleg en inrichting van het park verliepen zeer traag. Pas in de jaren dertig versnelde het tempo, omdat er toen werklozen werden ingezet. In 1936 is het park officieel geopend.

Het park bestaat uit een kern met grote vijvers (58.000 m2) en lig- en speelweiden. Deze kern wordt omkaderd door een serie min of meer zelfstandige kleinere parken, waaronder een wetenschappelijke tuin, een gemeentelijke boomkwekerij, een rozentuin, een kinderboerderij, de eendekooi en een blindentuin.
De zuidwestelijke hoek van het park wordt afgesneden door een verharde weg: de Mr. P. Droogleever Fortuynweg. In deze hoek van het park liggen de verschillende sportvelden en het stadion van FC Den Haag (voorheen ADO).
Het gehele park wordt omsloten door een zes meter brede sloot. De hoofdingang van het park ligt aan het eind van de Zuiderparklaan.
Na de oorlog zijn in de randen van het park puin en afval gestort en afgedekt met veengrond, die bij het aanleggen van de wegen in de uitbreidingsgebieden vrijkwam. Deze langwerpige heuvels dienen tevens als geluidsschermen voor het kerngebied.
In de jaren vijftig is ten westen van het park de wijk Morgenstond gebouwd, naar het stedebouwkundig ontwerp van W.M. Dudok. Dit ontwerp ging uit van overgangszones tussen de flatbebouwing van vier lagen en de weilanden en het Zuiderpark. Aan de westzijde van het park werd daarom een overgangszone toegevoegd met een wandelpark, een villabuurtje en de zogenaamde Doorenbosheuvel.

Structurele en/of functionele veranderingen.
Het park heeft geen wezenlijke structurele of functionele wijzigingen ondergaan. Door de aanleg van de heuvels en wallen na de Tweede Wereldoorlog is de hoofdstructuur, die wordt gevormd door een open kern met vijvers en ligweiden en de daaromheen geschakelde bijzondere functies, nog versterkt.

Bebouwingsbeeld. In het park komen slechts weinig gebouwen voor. De voornaamste zijn het openluchtzwembad uit 1925, de gebouwen van het Sportpark Zuiderpark, het stadion van FC Den Haag en de kinderboerderij.
Het complex van het openluchtzwembad bestaat uit een langwerpig bad met afgeronde einden en een voorbouw, waarin een centrale hal, een restaurant en feestzaal; verder behoren twee woonhuizen en voormalige fietsenbergingen tot het complex.
Van het Sportpark Zuiderpark zijn de ingangsloketten, een woonhuis en het kantinegebouw van voor de oorlog. De oude tribunes zijn vervangen door een nieuw stadion.
De kinderboerderij is een sober gebouw uit de jaren dertig.
Bij de hoofdingang tegenover het Soestdijkseplein staan twee pylonen met bronzen beelden (afb. 154), twee lantaarnkolommen, een pergola met bordes en een gemaal. Op de pylonen zijn bronzen herdenkingsplaten aangebracht voor Mr. P. Droogleever Fortuyn, die zich als wethouder sterk heeft ingezet voor de realisering van het park, en voor S.G.A. Doorenbos, directeur van de Gemeentelijke Plantsoenendienst.

Bijzondere kwaliteiten.
- *de stedebouwkundige opzet van het park;*
- *een voorbeeld van een belangrijke stroming in de landschapsarchitectuur: die van het volkspark;*
- *een van de grotere aaneengesloten Haagse groengebieden;*
- *de parkaanleg met waterlopen en vijvers;*
- *het zwembad;*
- *bijzondere groenvoorzieningen, o.a. sport- en speelterreinen, bijzondere tuinen, school- en kindertuinen, blindentuin, ligweiden, plantsoenen, rosarium;*
- *de oude eendekooi.*

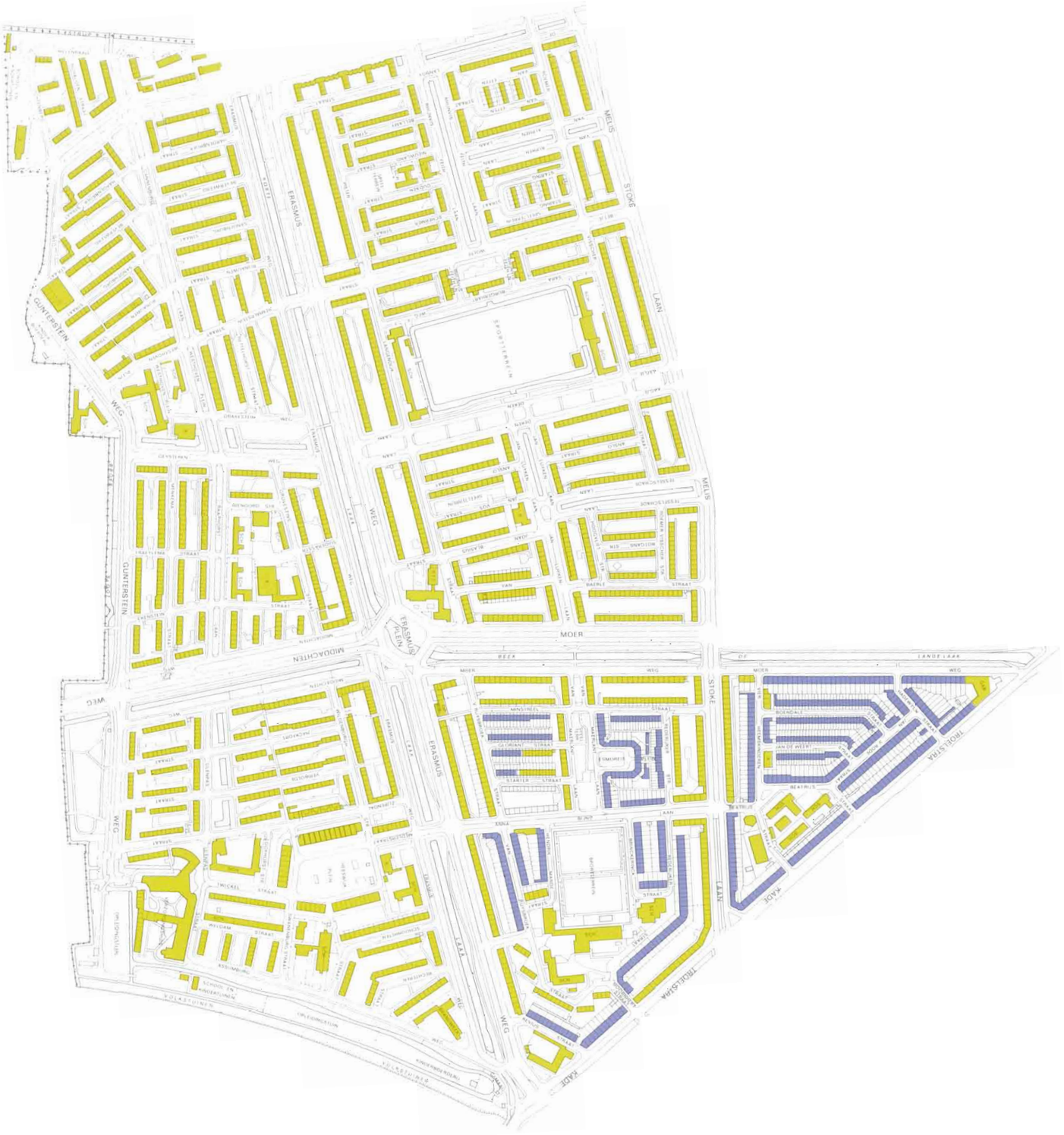
Waarderingskaart

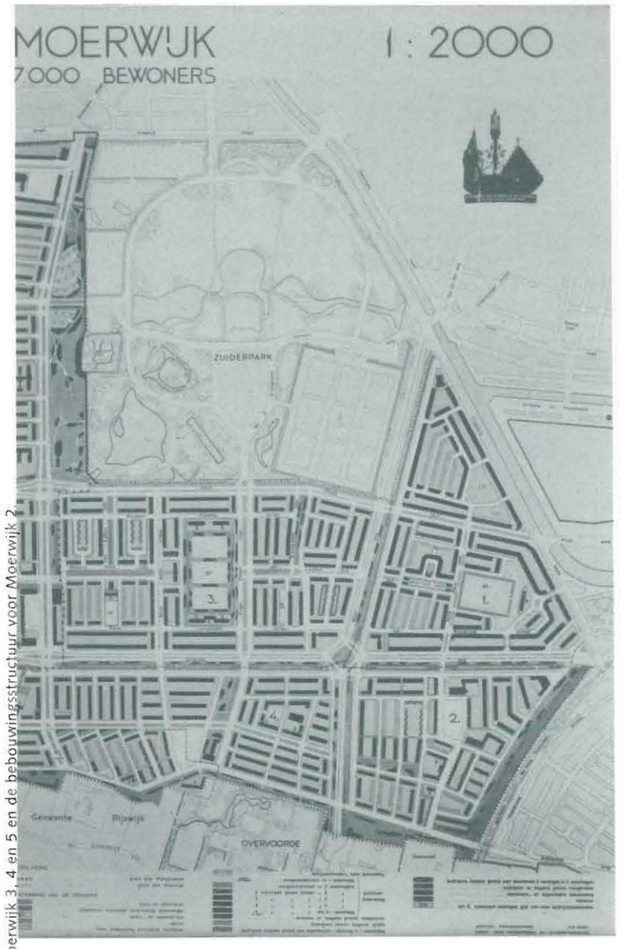
Het Zuiderpark zal als grootschalige open ruimte in zijn aanleg en verschijningsvorm recreatiemogelijkheden moeten blijven bieden aan een groot gedeelte van de bebouwde stad rondom. Het recreatieve aspect is van groot belang alsmede de diversiteit van de verschillende groenvoorzieningen. Het karakter van volkspark moet gehandhaafd blijven.

In het Monumenten Inventarisatie Project wordt het gebied van het Zuiderpark aangeduid als "gebied met bijzondere waarden".

154. De uit 1936 daterende entreepartij van het Zuiderpark naar ontwerp van D.C. van der Zwart bezit een monumentaal karakter. Opvallend zijn de bronzen beelden op hoge bakstenen pylonen. Perspectieftekening van Gemeentewerken uit 1940.

MOERWIJK


ERASMUS
MELIS
STOKE
LAAN
GUNTERSTEIN
WEG
MIDDACHTEN
MOER
ERASMUS PLEIN
TROELSTRA
KADE



155. Detail van plangebied Morgenstond en Moerwijk uit 1949 van W.M. Dudok. Moerwijk 1 was al voor de oorlog aangelegd en bebouwd. Van de hand van Dudok zijn de aanleg van Moerwijk 3, 4 en 5 en de bebouwingsstructuur voor Moerwijk 2.

Moerwijk ligt ten zuidwesten van het centrum van Den Haag en wordt omsloten door de Troelstrakade, de spoorlijn Rotterdam-Den Haag, de grens met Rijswijk, de grens met Wateringen, de Loevesteinlaan, de Melis Stokelaan en de Moerweg. De wijk wordt in vijf sectoren verdeeld:
Moerwijk 1: het gebied omsloten door de Troelstrakade, Erasmusweg en de Moerweg;
Moerwijk 2: het deel begrensd door de Melis Stokelaan, Moerweg, Erasmusweg en Loevesteinlaan;
Moerwijk 3: het gebied omsloten door de Erasmusweg, de spoorlijn Rotterdam- Den Haag, de grens met Rijswijk en de Middachtenweg;
Moerwijk 4/5: het deel begrensd door de Erasmusweg, Middachtenweg, de grens met Rijswijk en de grens met Wateringen.

Ontwikkelingsgeschiedenis. Moerwijk ligt op de grens van drie polders: de Noordpolder ('t Noordblok), de voormalige Oost-Eskamppolder en de Wippolder. De Moerweg (Westerbeek of Lange Laak) en de Erasmusweg (Molensloot of Korte Laak) vormen de grenzen tussen deze polders. Om kosten te besparen is het gebied niet ontpolderd.

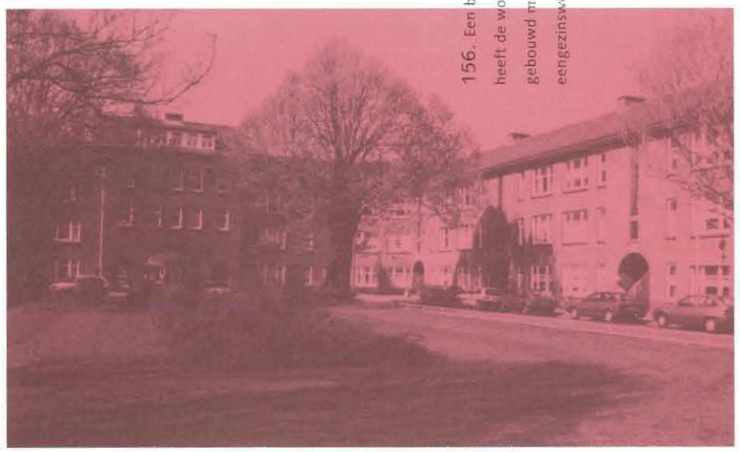
Moerwijk 1 is grotendeels tot stand gekomen op basis van het "Plan Moerweg" van de Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting uit 1930. De geplande arbeiderswijk ten westen van het Laakkanaal kreeg een Berlagiaanse opzet van hoge gesloten randbebouwing en lagere bebouwing rond binnenpleinen. Bij de uitvoering zijn wijzigingen in het plan aangebracht: de bebouwing werd verdicht ten koste van de binnenruimten, de geplande HTM-remise verviel en er kwamen meer hoekwinkels.
Drie woningcorporaties -Beter Wonen, Patrimonium en Luctor et Emergo- bouwden hier. In 1933 kwamen de eerste huizen gereed. Door de economische crisis stagneerde de bouw vanaf 1935. Het deel ten noorden van de Melis Stokelaan kwam grotendeels nog voor 1940 gereed; ten zuiden van deze laan was veel minder gerealiseerd (Esmoreitplein). Na de oorlog startte men met de voltooiing van Moerwijk 1 en de aanleg van straten in Moerwijk 2 volgens het vooroorlogse plan. De bebouwing van Moerwijk 2 kwam echter tot stand volgens een plan van W.M. Dudok uit 1949, evenals de stedebouwkundige opzet van Moerwijk 3, 4 en 5 (afb. 155). Voor het midden van de jaren vijftig was de wijk vrijwel voltooid. Eind jaren zestig werden twee gebouwen van veertien verdiepingen aan het Erasmusplein gebouwd.
De stedebouwkundige hoofdopzet van de wijk is gebaseerd op een rechthoekig patroon van brede wegen met het Erasmusplein als hart. Hieroverheen ligt een fijner grid van groenvoorzieningen met hier en daar singels. Deze groenstructuur verbindt de vier buurten ten zuiden van de Melis Stokelaan.
Het plan van Dudok vertoont een opener karakter dan de oorspronkelijk geplande Berlagiaanse structuur. In plaats van gesloten bouwblokken kwam er een weidse aanleg met open blokken en vrij toegankelijke tuinen. Op enkele plekken koos Dudok voor strokenbouw.
De wijk heeft een aantal kleine lintvormige winkelcentra en een winkelcentrum aan het Heeswijkplein. Dit plein dankt zijn omvang mede aan het feit dat rekening moest worden gehouden met de bouw van een Station Moerwijk.

Structurele en/of functionele veranderingen. Wezenlijke veranderingen hebben zich in Moerwijk niet voorgedaan. De hoekwinkels in Moerwijk 1 zijn voor een belangrijk deel opgeheven; de winkelcentra elders in de wijk trekken minder bezoek. De bevolking liep terug van 30.000 zielen in het midden van de jaren zestig tot 20.000 nu.

Bebouwingsbeeld. De bebouwing van Moerwijk verschilt per buurt. De noordelijke helft van Moerwijk 1 is grotendeels voor de oorlog gebouwd. De gesloten rand van deze buurt bestaat uit portiekflats van vier bouwlagen. De woningen worden via volledige portieken ontsloten. In het binnengebied is gestapelde bouw in drie lagen met Haagse portieken. De eengezinswoningen bestaan uit twee bouwlagen met een kap en hebben voortuinen. De kerken en scholen dateren alle van na de oorlog.
De bebouwing van na 1940 is ten dele nauwelijks te onderscheiden van de vooroorlogse bouw.
In de zuidelijke helft van Moerwijk 1 is voor 1940 voornamelijk bebouwing rond het sportterrein gerealiseerd. Behalve gestapelde bouw in drie lagen met een Haagse portiekontsluiting komen rijen eengezinswoningen voor van twee bouwlagen en een kap. De woningbouwvereniging Patrimonium heeft in 1935 aan het Esmoreitplein een U-vormig complex gebouwd met een binnen- en een buitenschil, bestaande uit portiekflats en eengezinswoningen (afb. 156). In de via poorten bereikbare binnenruimten zijn privé-tuintjes en gemeenschappelijke tuinen gecombineerd.
De eengezinswoningen zijn na de oorlog voltooid en aangevuld met portiekwoningen van twee bouwlagen en een kap. De nieuwe portiekflats wijken in opzet duidelijk af van de vooroorlogse bouw. Ze hebben vrijwel zonder uitzondering een halfverdiepte kelder voor bergingen en de portieken ontsluiten alle bouwlagen. De meeste flats hebben een flauwe kap. De privé-achtertuinen zijn vervallen ten gunste van gemeenschappelijke ruimten. Deze zijn afsluitbaar met hekken.
De architectuur van de bebouwing uit de jaren vijftig is vlakker dan die van voor de oorlog. De gevels zijn voorzien van ornamentiek in prefab beton voor onder andere de omrandingen van deuren en vensters, de hoge smalle portiekvensters, betonvazen en beelden.
In Moerwijk 2 is alle bebouwing na de oorlog gerealiseerd. Het grootste deel van de bebouwing bestaat uit portiekflats met een halfverdiepte kelder en drie bouwlagen, veelal met een flauwe kap. Er is een gering aantal eengezinswoningen en portiekwoningen van twee bouwlagen en een kap. De tuinen zijn ingericht voor gezamenlijk gebruik; slechts de eengezinswoningen hebben privé-tuintjes.
In Moerwijk 3, 4 en 5 zijn de verkaveling en bebouwing gevarieerder dan in Moerwijk 2. Er zijn meer hoogteverschillen in de bebouwing en de architectuur is afwisselender. De gemeenschappelijke binnenterreinen zijn niet meer afsluitbaar zoals in Moerwijk 2, maar maken deel uit van de voetgangerspaden door de wijk. Het grootste deel van de bebouwing bestaat uit portiekflats met een halfverdiepte kelder en drie bouwlagen. Een aantal flats is voorzien van een flauwe kap. De in strokenbouw gerealiseerde bebouwing bestaat uit galerijflats.
Sinds 1980 zijn grote delen van de wijk gerenoveerd. Daarbij worden in veel gevallen de houten en stalen kozijnen vervangen door kunststof exemplaren. De gevels worden bekleed met isolatiemateriaal en afgewerkt met een in pastelkleuren geschilderde pleisterlaag.

Bijzondere kwaliteiten.
- *de groen- en singelstructuur.*

In het kader van de inventarisatie volgens de handleiding MIP is het vooralsnog niet mogelijk voor deze wijk een waarderingskaart en omschrijving van een toekomstig ontwikkelingskader te maken.



156. Een bijzondere opzet geeft de bebouwing aan het Erasmusplein te zien. Hier heeft de woningbouwvereniging Patrimonium in 1935 een U-vormig complex gebouwd met een binnen- en een buitenschil, bestaande uit portiekflats en eengezinswoningen.

WALDECK

OCKENBURGH
STRAAT
LAAN
WUNDAELER
PLANTSOEN
VAN
MEERDERVOORT
GROEN VAN PRINSTERER
LAAN
ALBARDA
THORBECKE
LAAN
STRAAT

157. Gebied Uitbreidingsplan Waldeck met omgeving toestand 1952. Voor Waldeck was al in 1927 een aaneengesloten woonwijk gepland. De tuinders op Waldeck verzetten zich echter van meet af aan tegen het bebouwen van hun tuinbouwterreinen. Pas in de jaren zeventig werden deze tuinbouwgebieden omgezet in woongebieden.

Waldeck wordt begrensd door de Laan van Meerdervoort, Thorbeckelaan, Albardastraat, Walnootstraat, Oude Haagweg, Lisztstraat, Pisuissestraat, en Ockenburghstraat.
Een klein deel van Waldeck, namelijk het deel tussen de Laan van Meerdervoort, Palestrinaweg, Mozartlaan en Händellaan, behoort stedebouwkundig en stilistisch bij Bohemen-Meer en Bos.

Ontwikkelingsgeschiedenis. De ontwikkeling in dit gebied valt uiteen in vier fasen:
1.De ontwikkelingen langs de oude Haagweg en de aangrenzende Tuinenbuurt (Buitentuinen e.o.).
2.De bebouwing ten zuiden van de Laan van Meerdervoort, behorend tot het "plan West" en vlak voor de Tweede Wereldoorlog gerealiseerd.
3.Het plan Waldeck (langs de Ockenburghstraat).
4.De ontwikkeling van Nieuw Waldeck.
Het gehele gebied behoorde aanvankelijk bij de gemeente Loosduinen en is pas met de annexatie van 1923 bij de gemeente Den Haag getrokken.

Oude Haagweg en Tuinenbuurt.
De Oude Haagweg maakt deel uit van de middeleeuwse verbindingsweg tussen 's-Gravenzande, Loosduinen en 's-Gravenhage. Langs deze weg waren aanvankelijk boerderijen gevestigd en sinds de 17de eeuw ook buitenplaatsen. Ten zuiden van de Oude Haagweg is in 1645 de Loosduinse Vaart gegraven, mede voor het verschepen van het zand van de afgravingen ten behoeve van tuinbouw.
In dit gebied lagen de buitenplaatsen Rosenburg en Rusthoek en de landerijen van de familie Waldeck. Op het in landschapstijl aangelegde landgoed Rosenburg is sinds 1899 een psychiatrische inrichting gevestigd. Het landhuis dateert in zijn huidige vorm uit omstreeks 1800. Het Huis Rusthoek werd in 1877 gesloopt en de grond werd, evenals de grond van de familie Waldeck, verkocht als tuinbouwgrond.
Langs de Oude Haagweg vormde zich aan de rand van de tuinbouwgronden kleinschalige lintbebouwing. Het tuinbouwgebied werd ontsloten via een aantal sloten en wegen. Langs één van deze wegen, de Buitentuinen, ontwikkelde zich eveneens lintbebouwing. Achter deze bebouwing is in twee fasen (ca. 1906 en ca. 1922-1926) een arbeidersbuurt ontstaan: het Zeeheldenkwartier, in 1967 omgedoopt tot Tuinenbuurt.

In het "plan West" van de Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting uit 1927 werd een aantal deelontwerpen voor het westelijk stadsdeel samengevoegd. Voor Waldeck was een aaneengesloten woonwijk in samenhang met Bohemen gepland. De tuinders op Waldeck verzetten zich echter van meet af aan tegen het bebouwen van hun tuinbouwterreinen. In Waldeck is daarom alleen het noordelijk deel in de jaren 1935-1940 volgens het "plan West" gerealiseerd.
Het verzet tegen bebouwing van het tuinbouwgebied nam na de presentatie van het "concept-structuurplan voor Groot 's-Gravenhage" van W.M. Dudok in 1949 (Waldeck viel in de categorie: "uitbreiding woongebied") alleen maar toe. Na langdurige onderhandelingen werd in 1956 besloten het tuindersgebied nog dertig jaar ongemoeid te laten (afb. 157).
Het "uitbreidingsplan Waldeck" uit datzelfde jaar behelsde daarom slechts de randen van het gebied, de Groen van Prinstererlaan en de sportterreinen en scholen tussen de Thorbeckelaan en de Groen van Prinstererlaan. De oorspronkelijk opzet van twee symmetrische gebogen straten naar het De Savornin Lohmanplein kon geen doorgang vinden omdat de tegenhanger van de Thorbeckelaan te diep in de tuinbouwgronden van Waldeck zou komen te liggen. De Groen van Prinstererlaan heeft men daarom aan laten sluiten op een reeds bestaande zijstraat van de Oude Haagweg.

Van 1961 tot 1967 kwam vervolgens de noordwestrand van Waldeck tot stand.
Waldeck wordt in tweeën gedeeld door een groenstrook met een brede singel (Beethovenplantsoen). Direkt ten noorden daarvan ligt een winkelplein (Alphons Diepenbrockhof). De woonbebouwing is daaromheen gesitueerd in een stroken- en stempelverkaveling. Aan de noordwestzijde wordt dit gebied beschut door een als windscherm fungerende gebogen flatstrook. Aan de Laan van Meerdervoort ligt een gebied met een plantsoen tegenover het park Meer en Bosch, een kerk en scholen.
Ten zuiden van het Beethovenplantsoen is de flatbebouwing grotendeels rond een grote driehoekige speelplaats gesitueerd.

Nieuw Waldeck.
Volgens de overeenkomst tussen de gemeente en de tuinders zou Waldeck tot 1986 als tuinbouwgebied in gebruik kunnen blijven. Maar de schaalvergroting in de glastuinbouw en het toenemend belang van het wegvervoer vergden tegen het eind van de jaren zestig enorme investeringen, die voor 1986 niet terugverdiend zouden kunnen worden. Het was dientengevolge voor de tuinders op dat moment beter hun bedrijf voortijdig te verplaatsen. In het begin van de jaren zeventig zijn de tuinbouwbedrijven van Waldeck met grote rijks- en gemeentelijke subsidies overgebracht naar de Oostmadepolder (Madestein).
Vervolgens nam de gemeenteraad in 1972 de deelnota "wonen in Waldeck" aan, waarin dichtverkavelde sociale woningbouw werd voorgesteld.
Nieuw Waldeck heeft een geheel eigen opzet, onafhankelijk van de omliggende bebouwing. De wijk is door brede groenstroken in vier ongelijke sectoren gedeeld. Elk van de sectoren wordt onderverdeeld door waterstructuren, die schijnbaar willekeurig zijn aangelegd. Ze volgen echter goeddeels de oude waterstructuur van het tuinbouwgebied.
De wijk wordt op vijf plaatsen voor auto's ontsloten. De toegangswegen vertakken zich in doodlopende woonerven en woonpleintjes. Daarentegen is de wijk doorweven met fiets- en wandelpaden, veelal begeleid door groen.
In deze structuur zijn 33 clusters met woningbouw ingepast, die elk een eigen verkaveling en bebouwing hebben gekregen. De clusters zijn door verschillende architecten ontworpen zodat de wijk een zeer gevarieerd karakter heeft.
Het ontbreken van doorgaande wegen voor auto's, de inrichting met doodlopende woonerven en de in zichzelf gekeerde clusterstructuur, geven de wijk een semi-openbaar karakter.

Structurele en/of functionele veranderingen.

Er hebben zich geen grote structurele of functionele veranderingen voorgedaan, anders dan de gefaseerde voortgang van de bebouwing van tuinbouwgrond. In de jaren zeventig hebben vernieuwingen en uitbreidingen van de psychiatrische inrichting Rosenburg plaatsgevonden.

Bebouwingsbeeld. *Oude Haagweg en Tuinenbuurt.*

De lintbebouwing langs de Oude Haagweg en de Buitentuinen bestaat uit eenvoudige arbeidershuizen van het laatste kwart van de 19de eeuw. Deze bestaat hoofdzakelijk uit twee bouwlagen en een kap (evenwijdig aan de straat) en een aantal panden van drie bouwlagen met een kap.
De achterliggende Tuinenbuurt is voornamelijk in twee fasen tot stand gekomen. Rond 1906 zijn de eerste reeksen arbeiderswoningen van twee bouwlagen en een kap gebouwd in een vlakke neorenaissancestijl. Rond 1922-1926 is de tweede serie woningen tot stand gekomen. Deze bestaan uit een of twee bouwlagen met een kap. In de Tuinenbuurt heeft omstreeks 1981 een renovatie plaatsgevonden, volgens een laag renovatieniveau.

158. Oude Haagweg 381 is één van de drie vroegere dienstwoningen van de psychiatrische inrichting Rosenburg. Deze rond 1900 in overgangsarchitectuur gebouwde woningen zijn gelegen in het park van het voormalige landgoed Rosenburg.

Opvallend zijn de in overgangsarchitectuur vormgegeven vroegere dienstwoningen van de psychiatrische inrichting Rosenburg aan de rand van de Oude Haagweg (afb. 158).

Waldeck.
De bebouwing van Waldeck is gerealiseerd tussen 1961 en 1967. Het bebouwingsbeeld is vrij afwisselend. Er is strokenverkaveling toegepast zowel voor flats van acht bouwlagen als voor eengezinswoningen met een voor- en achtertuin.
De portiekflats met een halfverdiepte kelder, vier bouwlagen en een plat dak zijn alle in open en halfopen bouwblokken gerangschikt. De binnenterreinen zijn geheel of gedeeltelijk ingericht als parkeerplaatsen. In het noordelijke deel van Waldeck zijn de binnenterreinen van een aantal bouwblokken verdiept, om de kelder toegankelijk te maken voor auto's. Ook is daarvoor in een aantal gevallen juist de grond rondom de flats verhoogd, waardoor het lijkt alsof ze op een wal zijn gesitueerd.
Aan de Mozartlaan staan rijen eengezinswoningen van drie bouwlagen en een kap. Op de terreinen tussen deze rijen bevinden zich garageboxen.
Langs de Ockenburghstraat is een lange gebogen flat gebouwd, die als windscherm voor de wijk fungeert. Voor deze flat ligt een verlaagd en omheind parkeerterrein.
Het merendeel van de flats is per portiek ontsloten. Slechts een enkele flat heeft een galerij-ontsluiting.
De architectuur bestaat uit betonskeletbouw, ingevuld met vensterpulen en baksteen. In een aantal gevallen wordt door het gebruik van geglazuurde of strengpersstenen de skeletstructuur nog benadrukt.

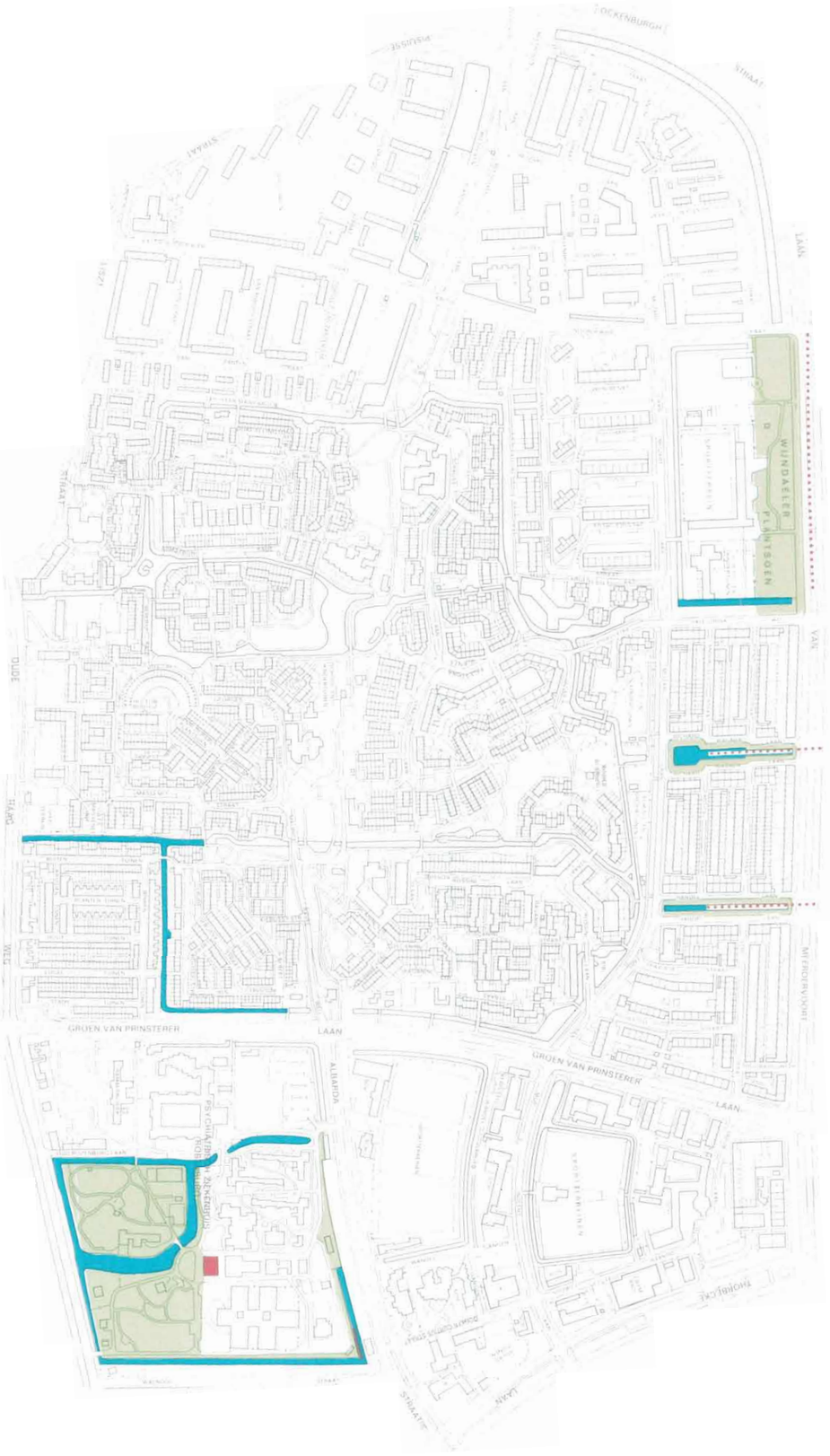
Nieuw Waldeck.
De bebouwing van Nieuw Waldeck is opgedeeld in 33 onafhankelijke clusters, die elk een eigen verkaveling en vormgeving hebben. In veel gevallen zijn de woningen gegroepeerd rond doodlopende woonerven en pleintjes. Deze hebben een steenachtig karakter. Binnen- en achterterreinen zijn veelal via poorten te bereiken.
Er is veel aandacht besteed aan het uit het zicht parkeren van auto's. Op veel binnenterreinen zijn halfverdiepte parkeergarages, vaak tot onder de bebouwing doorlopend en met een daktuin. Er zijn ook betrekkelijk veel carports in en onder de bebouwing.
De variatie in woningtypen is groot: er zijn eengezinswoningen, gestapelde maisonnettes en flatwoningen. Zowel portiekontsluitingen, galerijontsluitingen als combinaties van beide komen voor. De architectuur is zeer gevarieerd door de asymmetrische massa-opbouw van de meeste gebouwen, de onvolledige daken, sprongen en uitbouwen.
In hoogte varieert de bebouwing tussen twee en vijf bouwlagen. De bebouwing van twee bouwlagen is in veel gevallen voorzien van een kap.

Bijzondere kwaliteiten.

- *het deel tussen de Laan van Meerdervoort en de Mozartlaan dat stedebouwkundig en stilistisch behoort tot Bohemen-Meer en Bos;*
- *het Wijndaelerplantsoen aan de Laan van Meerdervoort tegenover het landgoed Meer en Bos;*
- *het restant van de buitenplaats Rosenburg met landhuis en tuin in landschapsstijl;*
- *de sociaal-historische waarde van de tuinderswoningen in de Tuinenbuurt.*

In het gedeelte van deze woonwijk tussen Laan van Meerdervoort en Mozartlaan zal het hoogwaardige stadsbeeld gerespecteerd moeten worden. Behoud van de typische schaal en structuur van het vooroorlogse bebouwingsbeeld, en waken voor schaalvergroting is het uitgangspunt.
De groen- en singelstructuren en het landschappelijke karakter zullen gehandhaafd moeten blijven.

Het deel tussen de Laan van Meerdervoort, de Aaltje Noordewierstraat, Mozartlaan en Händellaan is vanwege zijn samenhang met Bohemen-Meer en Bos in het Monumenten Inventarisatie Project aangeduid als "gebied met bijzondere waarden".



Waarderingskaart

LOOSDUINEN

OCKENBURGH
STRAAT
MARGARETHA
VAN
HENNEBERG
WEG
WILLEM III
STRAAT
POLDERWEG
ZICHTENBURG
KERKETUINEN
WEG
LAAN
WIJKPARK
BOKKEFORT
HOUTWIJK
DEDEMSVAART
ESCAMP
FLORENCE
NIGHTINGALE
PARK
BUURTPARK
HAAG
WEG
LEY

159. Graaf Floris IV stichtte omstreeks 1230 in Loosduinen een Cisterciënser nonnenklooster. Hiervan is de huidige abdijkerk, Willem III straat 40, een overblijfsel. Deze kerk, een van de oudste gebouwen in Den Haag, vormt de kern van de middeleeuwse nederzetting Loosduinen

De wijk Loosduinen wordt begrensd door de Oude Haagweg, de Lisztstraat, Pisuissestraat, de Ockenburghstraat, de singel naar de Willem III straat, de Margaretha van Hennebergweg, de Lozerlaan, de Meppelweg, de Zuidwoldestraat en de Leyweg.

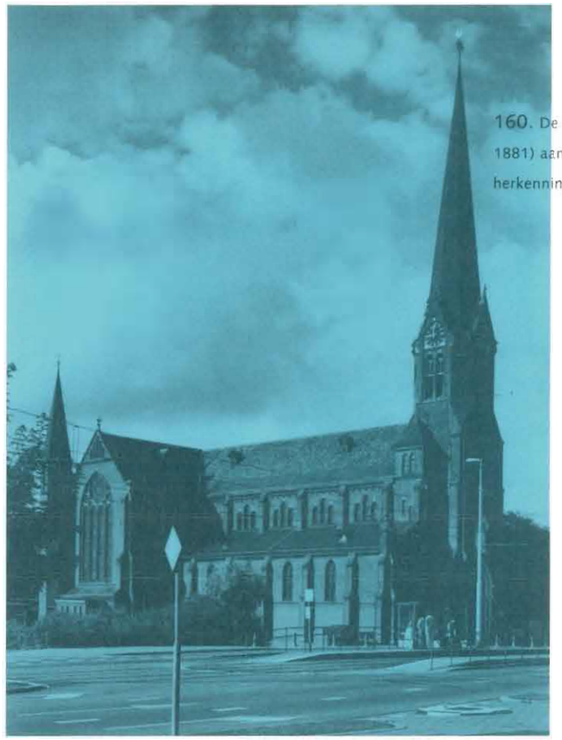
Ontwikkelingsgeschiedenis. Evenals Den Haag is Loosduinen ontstaan op een strandwal, waar tegen het einde van de twaalfde eeuw een "villa" (boerderij) werd gesticht door graaf Floris III. In die jaren is er sprake van "Losdun". Floris IV, dezelfde die een aanvang maakte met de bouw van het Binnenhof, stichtte omstreeks 1230 in Loosduinen een Cisterciënser nonnenklooster, waarvan de huidige abdijkerk, Willem III straat 40 (afb. 159), een overblijfsel is.
De belangrijkste verbinding met Den Haag vormde van oudsher de Haagweg met daarnaast de Loosduinse Vaart, aangelegd in 1645. Tot omstreeks 1800 was het grondgebied van het latere Loosduinen verdeeld over Den Haag en Monster. In 1811 werd de gemeente Loosduinen gevormd, samengesteld uit delen van het oude Loosduinen, Poeldijk en het dorp Eik en Duinen, alsmede Kwintsheul. In 1816 gingen Poeldijk en Kwintsheul over naar de gemeente Monster.
Aan het eind van de 19de eeuw maakte Loosduinen een economische bloei door als gevolg van de ontwikkeling van de tuinbouw. In 1899 werd de "Loosduinsche Groentenveiling" opgericht. De opleving van het dorp manifesteerde zich in de bouw van verscheidene herenhuizen aan de huidige Loosduinse Hoofdstraat en aan de Willem III straat.
Het redelijk welvarende 19de-eeuwse tuindersdorp werd, evenals het Westland, tegen het einde van de eeuw uit zijn isolement verlost door de aanleg van de tramwegen der Westlandsche Stoomtram Maatschappij, waarvan de lijn uit Den Haag het dorp naderde langs de Oude Haagweg. Ter hoogte van de huidige Lippe Biesterfeldweg boog de tramlijn met vermijding van de smalle Loosduinse Hoofdstraat (voor 1967 Emmastraat en Wilhelminastraat genaamd) naar het zuiden af, richting Honselersdijk en Naaldwijk, met een aftakking bij de Leugenbrug richting Monster en 's-Gravenzande.
De bebouwing van Den Haag naderde rond de eeuwwisseling de gemeentegrens van Loosduinen, hetgeen er toe leidde dat in 1902 grondgebied werd geannexeerd om Den Haag aan bouwgrond te helpen. In 1923 werd Loosduinen bij Den Haag gevoegd en hield het op als zelfstandige gemeente te bestaan. Als gevolg van deze annexatie moest het Uitbreidingsplan voor Den Haag van Berlage worden aangepast. Ir. P. Bakker Schut, directeur van de Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting, had hierbij een belangrijke inbreng.
Voor de kom van Loosduinen werd in 1927 door de Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting een uitbreidingsplan gemaakt. De bouwactiviteiten nabij de dorpskern hadden vooralsnog een uitgesproken kleinschalig karakter. In 1926/1927 verrees het wijkje in de driehoek die thans begrensd wordt door de Ockenburghstraat, de Symfoniestraat, de Pisuissestraat en de Nocturnestraat naar ontwerp van de architecten Z. Gulden en H. Geldmaker voor de Woningbouwvereniging "Ons Huis Loosduinen". Een ander deel van dit wijkje werd bebouwd in 1928/1929 door de architecten D. Oostbroek, L. Cussel en J.N. Munnik.
Ten noordoosten van de dorpskom kwam in dezelfde periode de "Burgemeesterswijk" tot stand, begrensd door de Burgemeester Hovylaan en de Oude Haagweg. Dit "wijkje" kent een recht stratenpatroon met als stedebouwkundig accent het Burgemeester Françoisplein, dat een plantsoenaanleg bezit.

Structurele en/of functionele veranderingen. In de hoek tussen de Leyweg en de Escamplaan werd het gemeenteziekenhuis Leyenburg gebouwd (1967-1971, architectenbureau K.L. Symons), gevolgd door het Oogziekenhuis in de hoek Leyweg-Zuidwoldestraat.

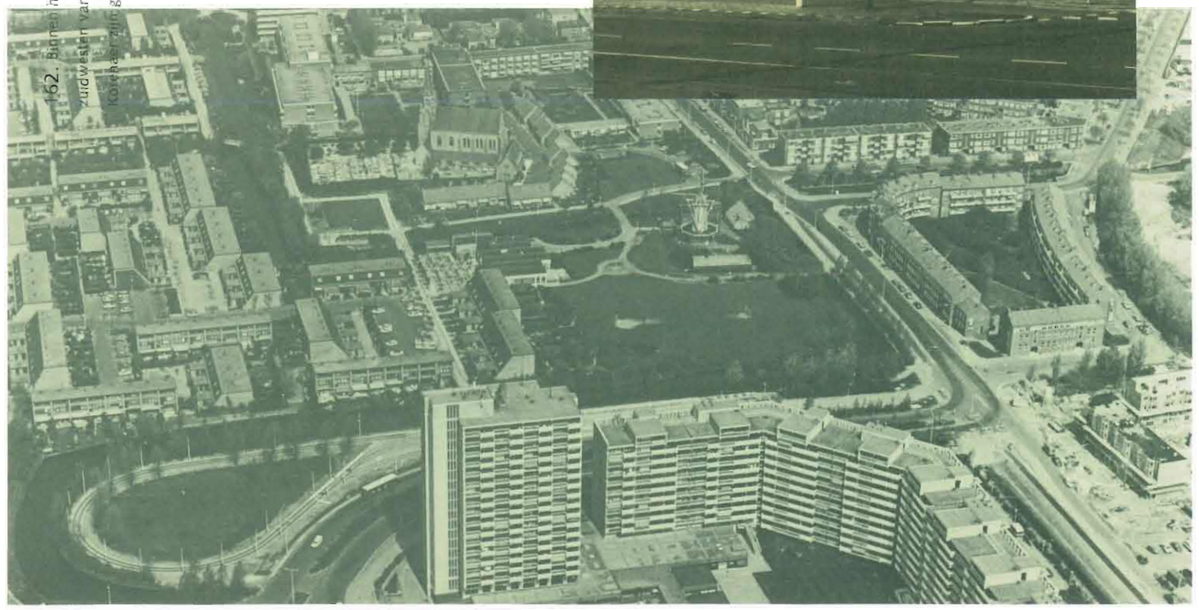
In het gebied dat volgens de officiële wijkindeling Loosduinen heet, zijn na 1980 een uitgestrekte stadswijk en een bedrijventerrein verrezen: Houtwijk en Kerketuinen. Het stedebouwkundig ontwerp voor Houtwijk werd geleverd door ir. R.P. Voskuil en ir. K.Y. de Neef van de Dienst Stadsontwikkeling, op grond van het bestemmingsplan uit 1973. Er kwamen hier 4300 woningen waarvan 55% eengezinswoningen.

Als gevolg van verwaarlozing en ingrijpende nieuwbouwactiviteiten is van het oude dorp Loosduinen, zoals dat nog in het begin van deze eeuw bestond, weinig bewaard gebleven. Nog in de jaren vijftig van deze eeuw vroeg de Loosduinse middenstand zelf om reconstructie van de dorpskern teneinde de concurrentie van de nieuwe winkelcentra aan de Leyweg en de Hengelolaan het hoofd te kunnen bieden. Slechts hier en daar, zoals aan de Loosduinse Hoofdstraat, de Burgemeester Hovylaan en de Willem III straat treft men nog restanten aan van de 19de-eeuwse en vroeg-20ste-eeuwse bebouwing.
Het Loosduinse Hoofdplein met winkelcentrum kwam in de jaren zeventig tot stand. De voormalige remise van de W.S.M. aan de Lippe Biesterfeldweg werd rond 1980 gesloopt.

B e b o u w i n g s b e e l d . De middeleeuwse Abdijkerk (thans op een hoogte gelegen omdat rond de kern van het dorp in de loop der eeuwen ca. 300 ha. duingrond ten behoeve van de tuinbouw werd afgegraven), de 18de-eeuwse molen "De Korenaar" met bijbehorende bebouwing en de neogotische kerk van O.L. Vrouw Hemelvaart (arch. E.J. Margry, 1880-1881) aan het begin van de Loosduinse Hoofdstraat (afb. 160) vormen beelbepalende elementen en herkenningspunten in het sterk veranderde Loosduinen.
Het wijkje, begrensd door de Symfoniestraat, de Pisuissestraat, de Nocturnestraat en de Ockenburghstraat, heeft het Cantateplein met een plantsoenaanleg als centraal element. De bebouwing bestaat grotendeels uit blokken van twee bouwlagen met plat dak uit de tweede helft van de jaren twintig in een eenvoudige baksteenarchitectuur zonder uitgesproken stijlkenmerken. Aan de randen was een bebouwing met kappen voorgeschreven, de platte daken moesten aan de straten binnen in het wijkje worden toegepast. Sommige delen dateren van na de Tweede Wereldoorlog, zoals de oneven zijde van de Symfoniestraat en het even gedeelte van de Melodiestraat bij de Ockenburghstraat. De smalle noordwestzijde van het Cantateplein werd in de jaren vijftig bebouwd met een scholencomplex.
De bebouwing aan de Ouverturestraat is voor het overgrote deel uit de jaren twintig en bestaat uit twee lagen met kap aan de zijde van de Pisuissestraat en één laag met mansardekap aan de oneven zijde. De onevenzijde van de Pisuissestraat vertoont portiekwoningen van drie lagen met kap uit het eind van de jaren twintig; aan de tegenover gelegen zijde dateert de bebouwing van na de oorlog. Aan de Loosduinse Hoofdstraat tegenover de Ouverturestraat valt het blok portiekwoningen 530-538 op met in het midden een vestiging van het Haagse Kruiswerk, circa 1930 gebouwd met drie lagen en een gemeenschappelijk schilddak. Voor het overige dateert de bebouwing aan dit gedeelte van de Loosduinse Hoofdstraat, de Loosduinse Uitleg, het Loosduinse Hoofdplein met omringende straten en de Willem III straat van na 1970. Een uitzondering vormt het gedeelte van deze laatste straat tussen de Oranjewoudstraat en de Schwerinkade, waar een reeks panden uit het eind van de 19de eeuw en rond de eeuwwisseling is bewaard gebleven.
Grotendeels uit de periode omstreeks 1930 stamt het buurtje in de driehoek Schwerinkade, Lippe Biesterfeldweg, Loosduinse Hoofdstraat en de Willem III-straat, met als centraal gegeven het Mecklenburgplein.
De bebouwing aan dit plein en de Oranjewoudstraat bestaat in hoofdzaak uit een aaneengesloten rij portiekwoningen van drie lagen met plat dak, terwijl de overige wanden van het Mecklenburgplein twee en drie lagen met platte daken uit dezelfde



160. De neogotische kerk van O.L. Vrouw Hemelvaart (arch. E.J. Margry, 1880-1881) aan het begin van de Loosduinse Hoofdstraat is een belangrijk herkenningspunt in het vanaf de jaren vijftig sterk veranderde Loosduinen.



162. Binnen het na 1960 grotendeels gereconstrueerde Loosduinen is het terrein ten zuidwesten van de 19e eeuwse dorpskern, waarop de Abdijkerk en de molen De Korenaer zijn gelegen, een waardevol gegeven. Luchtopname 1982.

161. Loosduinse Hoofdstraat 62/64. Op de splitsing van de Loosduinse Hoofdstraat en de Lippe Biesterfeldweg bevindt zich het in neorenaissancestijl gebouwde voormalige hoofdkantoor van de Westlandsche Stoomtram Maatschappij uit 1903.

periode vertonen. De Lippe Biesterfeldweg aan weerszijden van de Oranjewoudstraat wordt gekenmerkt door portiekwoningen uit omstreeks 1930.
De Loosduinse Hoofdstraat tussen de Viandenstraat en de na de Tweede Wereldoorlog bebouwde Lisztstraat wordt gekenmerkt door een bebouwing die deels van voor de oorlog, deels van na 1945 dateert. Uit de voor het MIP relevante periode dateren slechts enkele panden zoals het eclectische herenhuis no. 157, de grote villa no. 101 uit 1896 en het voormalige postkantoor (no. 185/187) uit 1915. Op de splitsing van de Loosduinse Hoofdstraat en de Lippe Biesterfeldweg vormt het in neorenaissancestijl gebouwde voormalige hoofdkantoor van de Westlandsche Stoomtram Maatschappij uit 1903 (afb. 161) een beeldbepalend element. Aan deze maatschappij herinnert ook de voormalige dienstwoning, Lippe Biesterfeldweg 1, uit het einde van de 19de eeuw.
Uit dezelfde periode stamt de reeks woningen Loosduinse Hoofdstraat 10-18 tussen de Lippe Biesterfeldweg en de neogotische R.K. kerk. Achter de kerk, aan de Burgemeester Hovylaan, bevindt zich een omvangrijk complex van het Leonardusgesticht, bestaande uit een kloostergebouw met scholen en een patronaatsgebouw, tot stand gekomen in verscheidene bouwfasen tussen 1907 en de jaren twintig.
In de Burgemeesterswijk bestaat de eenvoudige bebouwing merendeels uit twee bouwlagen met platte daken. De zandstenen obelisk op het Burgemeester Françoisplein herinnert aan Jonkheer mr. Dirk Rudolph Gevers Deynoot (1807-1877).
Op de begraafplaats "Sint Jozef" aan de Kapelaan Meereboerweg staat een kapel in traditionalistische stijl uit 1939.

Bijzondere kwaliteiten.

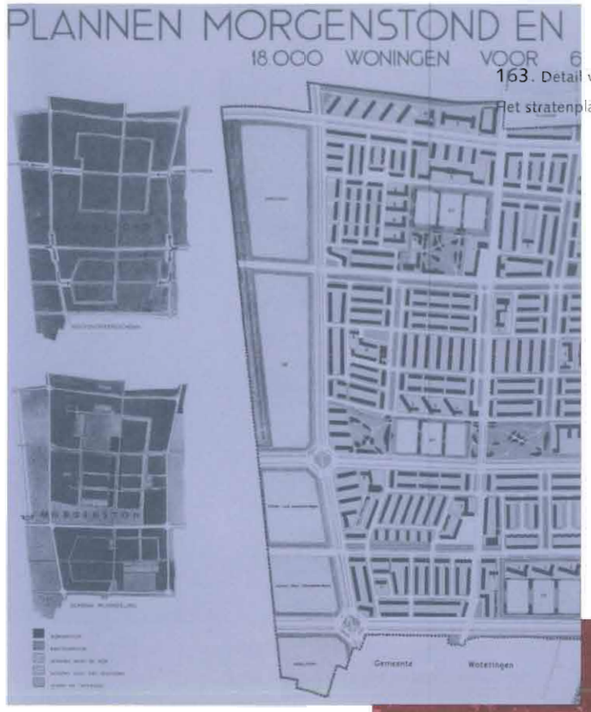
Het gebied ten zuidwesten van de 19de-eeuwse dorpskern, doorsneden door de waterloop van de oude tuindersvaart, met de middeleeuwse Abdijkerk en op enige afstand ten zuiden daarvan het complex van de molen de Korenaer met het museum "De Korenschuur", de molenaarswoning en de schietloods.

In het kader van de inventarisatie volgens de handleiding MIP is het vooralsnog niet mogelijk voor deze wijk een waarderingskaart en omschrijving van een toekomstig ontwikkelingskader te maken.

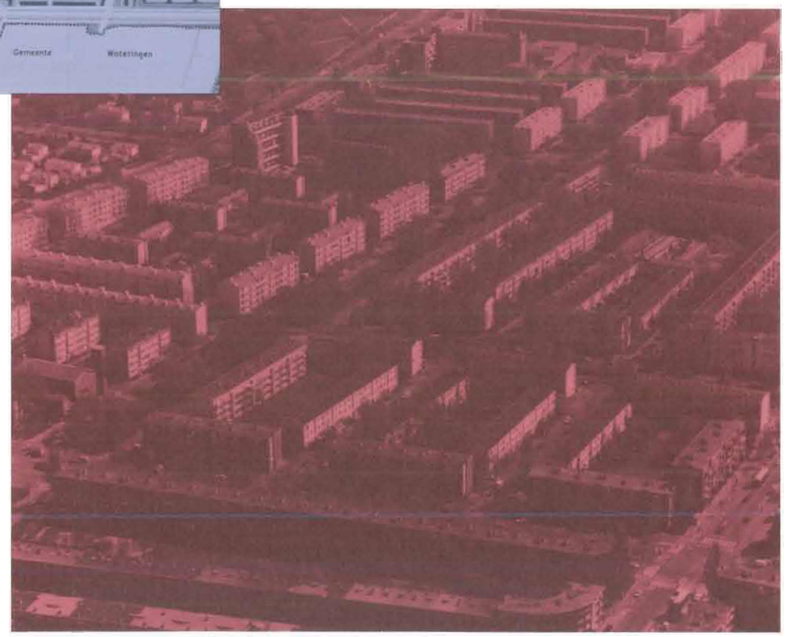
MORGENSTOND EN BOUWLUST

Periodiseringskaart

0 50 100 200 300 400M



163. Detail van Plangebied Morgenstond en Moerwijk uit 1949 van W. M. Dudok. Het stratenplan van Morgenstond is conform dit plan aangelegd.



164. De bebouwingsstructuur van Morgenstond met open bouwblokken en strokenbouw geeft een homogeen beeld te zien. Luchtopname uit 1990 van de Loevesteinlaan-Maartensdijklaan en omgeving.

De wijken Morgenstond en Bouwlust liggen in drie polders in zuidwest Den Haag: de voormalige Oost- en West-Escamppolder en de Uithofspolder, thans samen de Eshofpolder vormend.
Morgenstond wordt omgrensd door de Zuidwoldestraat, Vreeswijkstraat, Loevesteinlaan, de gemeentegrens met Wateringen en de Dedemsvaartweg.
Bouwlust bestaat uit drie delen:
1. het eigenlijke Bouwlust tussen de Meppelweg, Dedemsvaartweg, de groenstrook ten noorden van de Melis Stokelaan en de Lozerlaan;
2. Vrederust gelegen tussen de Parkzijde (groenstrook ten noorden van de Melis Stokelaan) en Wateringen;
3. De Uithof, tussen de Nieuweweg, Lozerlaan, Poeldijkseweg en de grens met Monster; de Uithof wordt ook wel tot Vrederust gerekend.

Ontwikkelingsgeschiedenis. In het "Concept-structuurplan voor Groot 's-Gravenhage" van W.M. Dudok uit 1949 wordt zuidwest Den Haag verdeeld in vier woonwijken: Morgenstond, Bouwlust, Berestein en Vrederust. Berestein is maar voor de helft uitgevoerd en bij Bouwlust getrokken.

Morgenstond.
Het plan Morgenstond van W.M. Dudok uit 1949 (afb. 163) is te beschouwen als een uitwerkingsplan van het "Ontwerp-Uitbreidingsplan 's-Gravenhage Escamppolder, Madepolder, Ockenburgh" uit 1935. Het plan is gebaseerd op een rechthoekig grid van verkeerswegen, dat de wijk in zes buurten verdeelt. De basis van deze structuur wordt gevormd door de voortzetting van bestaande wegen. Hieroverheen is een tweede grid van groenstroken aangelegd, dat gedeeltelijk het wegengrid overlapt en gedeeltelijk zelfstandig is. In de gevallen waar de doorgaande wegen en de groenstroken zijn samengevoegd is een sterke scheiding tussen de buurten ontstaan. Het duidelijkst geschiedt dit bij de Melis Stokelaan. Daar waar de groenstructuur zelfstandig is, vormt zij een verbinding tussen de buurten en een structurerend element voor de geconcentreerd gesitueerde voorzieningen (scholen, sport- en speelvelden e.a.).
Van de naoorlogse wijken maakt Morgenstond de meest homogene indruk. Anders dan in Moerwijk komen hier slechts open bouwblokken en strokenbouw voor (afb. 164). Door de voor gemeenschappelijk gebruik bestemde binnenterreinen loopt een net van voetgangerspaden.
Dudok heeft ook in grote lijnen bepaald waar welk type bouwblok zou moeten komen. Langs de doorgaande routes is een tamelijk gesloten randbebouwing van vier lagen. De invulling van de buurten is veel meer open. De situering van de woningen werd bepaald door het stratenpatroon en niet door een keuze voor optimale bezonning.
In de oorspronkelijke opzet waren de winkels samengevoegd op pleinen, onderling verbonden door winkellinten.
Met de aanleg van de straten werd in 1950 begonnen. De eerste bebouwing is gerealiseerd in 1951. Bij de uitvoering werd besloten het aantal woningen op te voeren van 7700 tot 9200 (d.w.z. 56 woningen per hectare). Daarvoor werd het aantal eengezinswoningen beperkt en is op ruime schaal een vierde bouwlaag gerealiseerd. Voorts werden de woningplattegronden verkleind en de wijkvoorzieningen meer geconcentreerd.
De concentratie van de wijkvoorzieningen had tot gevolg dat er in plaats van verspreide winkellinten een wijkwinkelcentrum zou moeten worden gebouwd. Dat gebeurde aan de Leyweg naar de in een prijsvraag bekroonde ontwerpen van dr. ir. Th. Nix en H.A. Tielman (1952). De buurtwinkels zijn op pleinen bij kruisingen van secundaire straten gesitueerd.

Morgenstond was in 1958 zo goed als voltooid.
Naar aanleiding van het verwijt van monotonie en te lage bebouwing zijn enkele hoogbouwaccenten op markante punten gerealiseerd. Architect F. Ottenhof bouwde in 1955 op de hoek Leyweg/Melis Stokelaan en op de hoek Loevesteinlaan/Melis Stokelaan drie gebouwen van zeven verdiepingen. Vier jaar later verrezen naar ontwerp van ir. C. Pet vier woontorens van veertien etages aan de Dedemsvaartweg/-Melis Stokelaan.

Bouwlust.
De ontwerpschets van W.M. Dudok uit 1950 ging uit van drie woonwijken (Bouwlust, Berestein en Vrederust) ten westen van Morgenstond, waarbij ook het huidige Kerketuinen in Loosduinen was inbegrepen. De provincie was echter van mening dat de opzet te groot was en dat tussen de kassen van het Westland en de geplande woonwijken meer groen zou moeten worden gespaard. Daarop werd het plan voor Berestein gehalveerd en kwam de Lozerlaan minder westelijk te liggen. De Beresteinlaan werd niet doorgetrokken tot Loosduinen maar stopte bij de Meppelweg. Hiermee verviel Dudoks heldere opzet van vier ongeveer even grote buurten met het assenkruis Hengelolaan/Beresteinlaan als hart.
Het ontwerp van F. van der Sluys uit 1952 is gebaseerd op een rechthoekig grid van verkeerswegen, dat de wijk in negen buurten deelt. Hiervoor zijn de oost-west lopende wegen van Morgenstond doorgetrokken. Over dit grid heen ligt een tweede en onvolledig grid van groenstroken.
Nog in 1953 werd begonnen met de aanleg van straten, waarmee het plan in hoofdlijnen vastlag. Om de kritiek over monotonie en saaiheid voor te zijn besloot de gemeente de uitwerking van de wijken te laten doen door een werkgroep van architecten onder leiding van prof. ir. J.H. van den Broek. Als randvoorwaarden kreeg de werkgroep, waartoe onder anderen J.B. Bakema en B. Merkelbach behoorden, mee: een open verkaveling met een woningdichtheid groter dan 50 woningen per hectare en een zekere eenheid van architectuur.
De wijk is vanwege de verschillende individuele ontwerpen opgebouwd uit vele kleine ruimtelijke eenheden, die zich in verkaveling en architectuur van elkaar onderscheiden (afb. 165). Binnen deze eenheden treedt steeds een herhaling van motieven op. De randbebouwing van de wijk als geheel is benadrukt, mede door de toepassing van hoogbouw. De verkaveling van de wijk Bouwlust is weliswaar gevarieerder dan die van Morgenstond, maar soms strijdig met de hoofdverkaveling.
De eerste woningen in Bouwlust waren voltooid in 1956; tussen 1958 en 1960 is ruim 70 % van de woningen gebouwd. De laatste woningen zijn gerealiseerd in 1967. Scholen zijn gegroepeerd rond sport- en speelterreinen, die op sommige punten zeer groot zijn.
De belangrijkste winkelcentra zijn aan kruispunten in de wegenstructuur gesitueerd. Bouwlust heeft door de samenvoeging van Berestein en Bouwlust een onduidelijk en langgerekt centrum gekregen, dat zich uitstrekt van het winkelcentrum De Stede tot aan het winkelcentrum aan de Beresteinlaan. De buurtwinkels liggen op pleintjes midden in de buurten.
Tussen Morgenstond en Bouwlust is een brede strook met sportvelden en moestuinen. Deze strook was gereserveerd voor een spoorwegtracé, een kopstation van de Nederlandse Spoorwegen en een autosnelweg, die echter geen van alle zijn uitgevoerd.

De Uithof.
De Uithofspolder maakte deel uit van de voormalige West-Looserdijckerpolder, een in de loop van de middeleeuwen ontgonnen veen/kleipolder. In 1661 is de polder in twee stukken gedeeld door de aanleg van de Nieuweweg en Nieuwevaart. Het noordelijk gedeelte is heringericht als de Zwarte Polder en het zuidelijk gedeelte als de Uithofspolder. Tot voor kort was de Uithof een weidegebied.

165. De bebouwingsstructuur van Bouwlust is vanwege de verschillende individuele ontwerpen opgebouwd uit vele kleine ruimtelijke eenheden, die zich in verkaveling en architectuur van elkaar onderscheiden. Luchtopname uit 1990 van de Erasmusweg-Middachtenweg en omgeving.

166. Erasmusweg 1481 t/m 1569. Meer dan 75% van de bebouwing in Morgenstond en Bouwlust bestaat uit flats met halfverdiepte kelder en vier bouwlagen.

Aan weerszijden van de vermoedelijk in de 19de eeuw aangelegde Uithofslaan zijn hoveniersbedrijven gevestigd. Na de Tweede Wereldoorlog zijn veel van deze bedrijven ingericht tot glastuinbouwbedrijven. Met de aanleg van de nieuwe Lozerlaan is een smalle strook van de polder afgesneden. De oude Lozerlaan lag ongeveer op de plek van de Beresteinlaan en vormde de grens tussen de Uithofspolder en Escamppolder.
Aan de Lozerlaan zijn in 1970 vier flatgebouwen van elk zestien verdiepingen gebouwd. Deze geïsoleerd gelegen hoogbouw is wellicht het meest strijdig met de stedebouwkundige visie die aan het plan van Dudok ten grondslag lag.
In 1972 verscheen het "bestemmingsplan de Uithof". Volgens dit plan is de polder voor ongeveer driekwart (ca. 110 ha.) ingericht tot wandel-, sport- en recreatiegebied. Hiervoor zijn onder andere heuvels opgeworpen, waterplassen gegraven en plantsoenen aangelegd. Een gedeelte van het recreatiegebied is als polderlandschap behouden. Men heeft hiervoor een enigszins ovale singel gegraven en het ingesloten eiland ongewijzigd gelaten.

Structurele en/of functionele veranderingen.
Door vergrijzing en vermindering van de woningbezetting is een overmaat aan scholen, kerken, winkels en sport- en speelterreinen in de wijken ontstaan.
Op een aantal lokaties is reeds een aantal scholen gesloopt en vervangen door woningbouw. Verder zijn groenstroken en speelplaatsen bebouwd en winkels verbouwd tot kantoren of woningen.

Bebouwingsbeeld. Morgenstond en Bouwlust zijn karakteristieke woonwijken uit de jaren vijftig. De bebouwing van Morgenstond is tot stand gekomen tussen 1951 en omstreeks 1958 en het grootste deel van de bebouwing van Bouwlust tussen 1956 en 1960.
Beide wijken worden gekenmerkt door een open bebouwingsstructuur met voornamelijk gestapelde woningbouw. Ongeveer 75 % van de woningen is in flats met een halfverdiepte kelder en vier bouwlagen ondergebracht (afb. 166). Slechts een gedeelte van de bebouwing heeft een flauw zadel- of schilddak. Deze flats hebben vrijwel alle portiekontsluitingen.
Het aantal eengezinswoningen bedraagt ongeveer 7 % van het totaal aantal woningen. Deze in rijen geschakelde woningen bestaan uit twee bouwlagen en een zadelkap. Ze liggen verspreid door de beide wijken. In Bouwlust is aan de Eindstede een reeks premie-koopwoningen gebouwd. Dit zijn twee aan twee geschakelde woningen van twee bouwlagen en een kap, met elk een eigen garage en tuin.
Er is betrekkelijk weinig hoogbouw gerealiseerd: slechts bij de uitvalswegen van de wijken en op belangrijke kruisingen staan flats van zeven tot veertien bouwlagen. Enkele van deze flats bestaan uit gestapelde maisonnettes, ontsloten via galerijen. In beide wijken is ongeveer de helft van het aantal woningen gerealiseerd in een vijftal nieuwe bouwsystemen. De meeste van deze bouwsystemen zijn in uiterlijk niet of nauwelijks te herkennen, aangezien de gevels met baksteen zijn bekleed. Slechts het RBM-betonbouwsysteem met een verloren binnenbekisting van isolatiemateriaal en een verloren buitenbekisting van dunne betonplaten heeft een duidelijk afwijkend karakter.

De architectuur van de oudste projekten in Morgenstond sluit nog aan bij de sobere wederopbouwstijl, zoals deze in Moerwijk is toegepast. De gevels hebben een tamelijk vlak karakter: er zijn slechts kleine sprongen en plaatvormige balkons toegepast. De gevels hebben bovendien een gesloten karakter door de betrekkelijk kleine vensters. De meeste nadruk is gelegd op de portieken die vaak met prefab betonelementen versierd zijn.

In de loop van de jaren vijftig werden grotere vensters gebruikt, veelal in samenstelling met borstweringen en balkondeuren. Ook werden er puien en bredere balkons toegepast, die dikwijls zowel horizontaal als vertikaal gekoppeld zijn. De veelal gesloten portieken werden steeds minder benadrukt.
Rond 1960 neigt de architectuur nog meer naar de bouw van een betonnen skelet, waarin bakstenen wanden en puien zijn ingevuld. Balkons vormen meer een geheel met het gebouw.

Bijzondere projekten in de wijken zijn uitgevoerd door W. van Tijen (afb. 167). Hij heeft in de wijk Morgenstond twee bouwblokken (omsloten door de Kuinrestraat, Loevesteinlaan, Weerselostraat en de Maartensdijklaan, respectievelijk door de Zuidlarenstraat, Exlostraat, Zweelostraat en Dedemsvaartweg) ingevuld, waarbij hij diagonale looppaden in de rechthoekige hoofdstructuur introduceert. De bebouwing bestaat uit eengezinswoningen van twee bouwlagen met kap en flats van drie en vier bouwlagen. In beide projekten is gebruik gemaakt van het RBM-bouwsysteem.
Het winkelplein aan het Almeloplein ligt aan een kruispunt van grote wegen. Het heeft niettemin een besloten karakter omdat langs deze grote wegen paviljoens zijn gebouwd, die onderling zijn gekoppeld door een betonnen dakplaat. Het ontwerp is van F. Ottenhof van de Gemeentelijke Woningdienst.

Sedert enige jaren worden er regelmatig grote renovatieprojekten uitgevoerd. De renovatie variëert van het aanbrengen van nieuwe vensters en voorzieningen tot herziening van de woningplattegronden en het bekleden van de gevels met gepleisterd isolatiemateriaal.
In het zuidwesten van de Uithofspolder zijn aan weerszijden van de Uithofslaan tuinbouwbedrijven gevestigd. Oorspronkelijk waren hier hoveniersterreinen, waar de groente in de open lucht werd verbouwd. Nu bestaan deze bedrijven uit aaneengesloten kassen waar in de meeste gevallen vrijstaande woonhuizen voor staan. De oudste bebouwing dateert van omstreeks 1900 en bestaat uit traditionele hoveniers-woningen en landarbeidershuisjes. In de periode 1930-1940 zijn hier villa-achtige huizen en twee-onder-een-kap woningen verrezen. Omstreeks 1970 zijn veel bedrijven hier vernieuwd.

Bijzondere kwaliteiten.

- *polder- en weersloten van de Uithofspolder: de enige plek in Den Haag, waar deze oude verkaveling nog gedeeltelijk bestaat;*
- *water- en groenstructuur in de wijken Morgenstond en Bouwlust;*
- *open structuur van wijken Morgenstond en Bouwlust.*

In het kader van de inventarisatie volgens de handleiding MIP is het vooralsnog niet mogelijk voor deze wijk een waarderingskaart en omschrijving van een toekomstig ontwikkelingskader te maken.

167. De Exlostraat en Gasseltstraat in 1955. Deze bebouwing in Morgenstond is ontworpen door de architect W. van Tijen.

periodiseringskaart

168. Lozerlaan-Madesteinweg en omgeving. De groene zone aan de onderzijde van de foto vormt de buffer tussen de stadsrand van Den Haag en de tuinbouwgebieden van het Westland. Luchtopname 1990.

Madestein-Kraayenstein ligt in het uiterste zuidwesten van de gemeente Den Haag tegen de grens met Monster.
Madestein wordt begrensd door de Monsterseweg, Lozerlaan, Nieuweweg en de gemeentegrens met Monster (Boomawatering, Madeweg en Oorberlaan);
Kraayenstein wordt begrensd door De Brink, de singel rond het bejaardencentrum Loosduinen, de abdijkerk en de molen, de Margaretha van Hennebergweg, Eshofpolderweg en Lozerlaan.

Ontwikkelingsgeschiedenis. De Monsterseweg maakt deel uit van de oude weg tussen 's-Gravenhage, Loosduinen en 's-Gravenzande. Het tracé van deze weg volgt de zandrug van de binnenduinen. Deze zandrug loopt nog ongeveer 500 meter naar het zuiden door en gaat daar over in veengronden met klei.
Deze veen-kleigronden zijn in de Middeleeuwen ontgonnen. De grens tussen de hogere zandgrond en de lagere veengrond was een ideale plaats voor de vestiging van boerderijen. De boerenerven waren door lange oprijlanen met de Monsterseweg verbonden. Hiervan zijn nog aanwezig de oprijlanen naar de Emiliehoeve, de hoeve Madestein en de hoeve Kraaiestein. Van deze boerderijen bestaat de Emiliehoeve nog, zij het in herbouwde vorm.
Van de voornamelijk in de 17de eeuw gestichte buitenplaatsen aan de Monsterseweg ligt het buiten Bloemendaal in het hier beschreven gebied. Dit landgoed is in 1891 aangekocht door de "Vereniging tot christelijke verzorging van geestes- en zenuwzieken", die er een psychiatrische inrichting heeft gebouwd. Voornamelijk op het terrein ernaast staan de woningen voor het verzorgend personeel. In de loop der tijd is Bloemendaal uitgegroeid tot een omvangrijk complex met vele verschillende paviljoens en woonhuizen.

Ten zuiden van de strandwal lagen oorspronkelijk twee polders in dit deelgebied: de Oostmadepolder en de West-Looserdijckerpolder. De Oostmadepolder ligt tussen de Monsterseweg en de Boomawatering, een gekanaliseerde vroeg-middeleeuwse afwateringsgeul. Ongeveer evenwijdig met de Boomawatering loopt de Madepolderweg. Tussen deze weg en de rand van de zandgrond bij de Monsterseweg vertoonde de polder een zeer regelmatige strokenverkaveling. Dit gebied was als weiland in gebruik. Ten zuiden van de Madepolderweg was een smalle strook met een afwijkende verkaveling, vermoedelijk voor de tuinbouw. In deze strook is in de loop van de 20ste eeuw glastuinbouw tot ontwikkeling gekomen.
Direkt ten oosten van de Oostmadepolder lag de West-Looserdijckerpolder, die zich van de rand van de zandgrond bij de Monsterseweg tot aan de huidige Erasmusweg uitstrekte. De westgrens lag ter plaatse van de Wennetjessloot en de huidige Madesteinweg, de oostgrens bestond uit de voormalige Lozerdijck. Deze liep vanaf de Willem III-straat in een lichte bocht naar het zuiden.
In 1661 zijn de Nieuwevaart en Nieuweweg aangelegd als verbinding tussen Loosduinen, Poeldijk en Honselersdijk. Deze weg en vaart lopen diagonaal door de Poeldijksepolder, die ten zuiden van de Oostmadepolder ligt.
De Nieuwevaart en Nieuweweg verdeelden de West-Looserdijkerpolder in twee stukken: de Uithofspolder in het zuiden en in het noorden de Zwarte Polder.
Tot aan 1956 bleef de situatie min of meer ongewijzigd. Toen werd de (nieuwe) Lozerlaan aangelegd, waarvan het zuidelijk gedeelte de westgrens van de wijk Bouwlust vormde. Deze weg deelt de Zwarte Polder ongeveer doormidden; de oostelijke helft staat nu bekend onder de naam Kraayenstein.
In 1971 en 1972 is het gebied ten westen van de Lozerlaan ingericht voor recreatie en glastuinbouw volgens het bestemmingsplan Madestein.
Het recreatiegebied vormt een groene buffer tussen de stadsrand van Den Haag en de tuinbouwgebieden van het Westland (afb. 168) en verbindt de recreatiegebieden Ockenburgh en de Uithof. De strook zandgrond langs de Monsterseweg is ingericht

tot sportvelden, omringd door wandelpaden, recreatievoorzieningen en open bosschages. Vlakbij Loosduinen kwam een kinderboerderij.
Ten zuiden van de strandwal is van een gebied met een lengte van ongeveer 1500 meter en een breedte van 350 tot 475 meter de grond gekeerd over een gemiddelde diepte van 4 meter. Hier zijn grootschalige glastuinbouwbedrijven gevestigd, die ontsloten worden via nieuwe wegen: de Westmadeweg en de Oostmadeweg. De aanleg van een nieuw tuindersgebied was noodzakelijk geworden omdat de tuinderijen binnen de bebouwde kom van Den Haag verplaatst zouden worden ten behoeve van woningbouw (Waldeck en Houtwijk).
Een tweede gebied voor grootschalige glastuinbouw (ca. 700 x 275 meter) is in het zuiden van de Oostmadepolder aangelegd tussen de Boomaweg en de Madepolderweg. De strook tussen de Boomaweg en de Nieuwevaart is verkaveld in percelen ten behoeve van de bouw van luxere woonhuizen. Het westelijk gedeelte van de strook tussen de Boomawatering en de Madepolderweg werd niet heringericht. Hier had zich na de Tweede Wereldoorlog al een aaneengeloten gebied met glastuinbouw ontwikkeld. De totale oppervlakte van de nieuwe tuinbouwgronden (90 ha.) kon door de goede kwaliteit van de grond aanzienlijk minder zijn dan die van de oude gronden (200 ha).
Het gebied tussen de Madepolderweg en het tuinbouwgebied rond de Westmadeweg werd ook bestemd voor recreatie. Centraal ligt een grote plas.

Kraayenstein was het eerste tuindersgebied binnen de bebouwde kom, dat vrij kwam voor bebouwing. Het bestemmingsplan voor dit gebied dateert uit 1972. De bebouwing is vanaf 1973 gerealiseerd.
Het stedebouwkundig plan bestaat uit zeven clusters. Drie hiervan liggen in de lengterichting langs de buurtontsluitingsweg (De Brink en de Forellendaal), en zijn bebouwd met gecombineerde hoog- en laagbouw. In één van de clusters is de bebouwing samengevoegd door een grote bewonersparkeergarage en in één door het winkelcentrum Kraayenstein.
De andere clusters zijn als zelfstandige eenheden vormgegeven en worden elk omgord door een groenstrook. Hier staat slechts laagbouw met een maximumhoogte van drie lagen (aan één zijde). Deze clusters zijn opgebouwd uit korte rijen van drie tot twaalf woningen temidden van woonerven en verdiepte parkeervakken. De clusters zijn ieder slechts via de buurtontsluitende straten Kraayensteinlaan, De Brink en Forellendaal voor auto's bereikbaar. Onderling is dat ook mogelijk te voet of per fiets via door groen begeleide paden.

Structurele en/of functionele veranderingen. Na 1975 hebben geen wezenlijke structurele en functionele wijzigingen meer plaatsgevonden.

Bebouwingsbeeld. Tussen de Lozerlaan en de Monsterseweg heeft de weg tot de Blauwbrug de naam Loosduinse Hoofdstraat behouden. De lintbebouwing dateert van omstreeks 1900. Oorspronkelijk sloot dit deel aan op de kern van Loosduinen, die echter aan het eind van de jaren zeventig geheel is vernieuwd.
Verder westelijk aan de Monsterseweg staan enige landarbeiderswoningen uit het einde van de 19de eeuw. Drie van deze arbeiderswoningen dragen de naam van de voormalige boerderij "Kraajestein" (afb. 169). Bij een van deze woningen, Monsterseweg 17, staat een kleine watertoren. Deze is vermoedelijk in 1911 gebouwd door de in schoorsteenbouw gespecialiseerde firma De Ridder, die haar hoofdkantoor in Den Haag had.
De psychiatrische inrichting Bloemendaal is ingepast in het park van het landgoed Bloemendaal. De inrichting heeft een paviljoenstructuur. Tussen 1892 en 1904 zijn de eerste achttien paviljoens, een kerk, watertoren en barak gebouwd. Voor het grootste deel waren deze gebouwen ontworpen door de architect E.G. Wentinck.

169. Monsterseweg 17. Landarbeiderswoningen uit het einde van de 19e eeuw. Op het fries van de gevel refereert de naam Kraajestein aan de vroegere boerderij, waartoe deze woningen behoorden.

Ze zijn gebaseerd op gestandaardiseerde ontwerpen. In 1895 is het landhuis Bloemendaal gesloopt. De huidige kerk dateert uit 1924. Het is een centraalbouw met een west-toren, waaraan de kosterij en de gehoorzaal zijn gebouwd. Ten oosten van het terrein is een T-vormige straat met sinds de eeuwwisseling woningen voor het personeel.
In de Tweede Wereldoorlog is Bloemendaal gebruikt als een lanceerbasis voor V-2 raketten. Door ongelukken en door vernielingen van Duitse militairen zijn vele paviljoens en woningen beschadigd of verwoest.
Na de oorlog zijn de gebouwen gesloopt of hersteld. De beschadigde kerktoren is in gewijzigde vorm herbouwd. In 1954 is het nieuwe hoofdgebouw voltooid.
Door veranderingen in de wijze van verpleging is sinds de jaren zestig een aantal nieuwe paviljoens opgericht en zijn oude paviljoens vervangen en ingrijpend verbouwd. Recent is de watertoren gesloopt.

In Kraayenstein bestaat ongeveer 30 % van de bebouwing uit eengezinswoningen, voor Den Haag een ongekend hoog percentage.
In vier van de zeven clusters is slechts laagbouw gerealiseerd. Rond de doodlopende woonerven staan rijen eengezinswoningen of rijen gestapelde woningen in twee bouwlagen. De rijen zijn lineair van vorm of vertonen slechts geringe verspringingen.
De eengezinswoningen hebben in vele gevallen een asymmetrische massa-opbouw: aan de voorzijde één bouwlaag en aan de achterzijde twee of drie bouwlagen.
Ver-springende daken en lessenaarsdaken zijn karakteristiek voor de architectuur in deze wijk. De gestapelde woningbouw komt voor in twee lagen en een kap. De woningen op de verdieping worden ontsloten via een portiek.
In de andere drie clusters komt hoogbouw naast laagbouw voor. De hoogbouw bestaat uit flats van zes, zeven, elf, twaalf en achttien bouwlagen.
De tuinderswoningen in Madestein zijn gestandaardiseerde villa's. Langs de Nieuweweg zijn na 1970 buitenhuisjes en villa's gebouwd. Daartussen staan de tuinderswoningen en enkele rijkere panden uit met name het begin van deze eeuw.

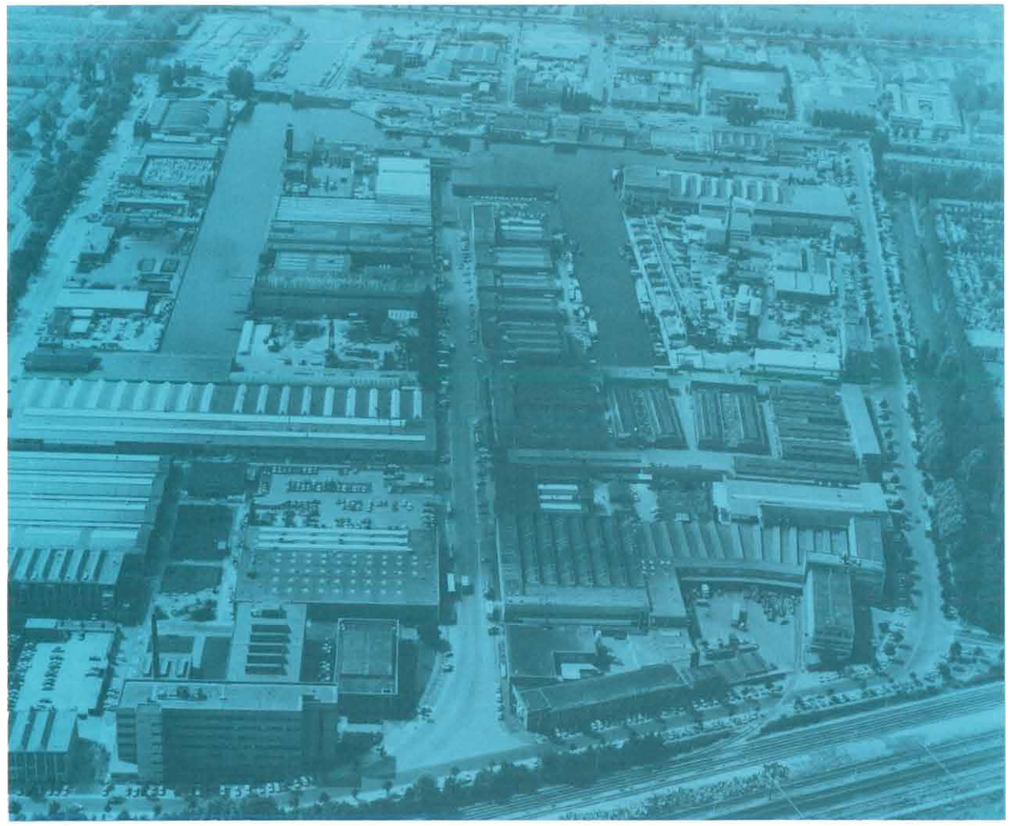
Bijzondere kwaliteiten.

- *de Monsterseweg met een open structuur en een geringe hoeveelheid bebouwing;*
- *de structuur van de Nieuweweg en Nieuwevaart;*
- *de structuur van de Boomawatering, die haar oorsprong vindt in een vroeg-middeleeuwse afwateringsgeul.*

In het kader van de inventarisatie volgens de handleiding MIP is het vooralsnog niet mogelijk voor deze wijk een waarderingskaart en omschrijving van een toekomstig ontwikkelingskader te maken.

BINCKHORST

HAAGSE TREK VLIET
BINCKHORSTHAVEN
BINCKHORST
LAAN
MERCURIUSWEG
ENERGIEBEDRIJF
GEMEENTELIJK
G.E.
HO JST
MAAN
WEG
ST. BARBARA
R.K. BEGRAAFPLAATS



170. De havens in de Binckhorst zijn in twee fasen (1932 en 1948) gegraven. Luchtopname 1978.

De wijk Binckhorst is gelegen aan de oostelijke rand van de stad langs de gemeentegrens met Voorburg en wordt omgrensd door de spoorlijnen Rotterdam-Amsterdam en Den Haag-Utrecht, de Broeksloot en de Haagse Trekvliet.

Ontwikkelingsgeschiedenis. De wijk dankt haar naam aan het feit dat zij grotendeels is gelegen in de voormalige Binckhorstpolder, die tot 1907 tot de gemeente Voorburg behoorde. De naam van deze voormalige polder is afgeleid van het kasteel de Binckhorst. Behoudens dit kasteel, waarvan de huidige kern uit omstreeks 1570 dateert, bleef de polder tot in de 20ste eeuw nagenoeg onbebouwd.
In de polder liep van oudsher evenwijdig aan de Trekvliet een landweg. Deze weg, de huidige Binckhorstlaan, verbond de Bezuidenhoutseweg met de straatweg tussen de dorpen Voorburg en Rijswijk. De spoorverbinding richting Amsterdam dateert van 1843, terwijl de verbinding van Den Haag richting Gouda in 1870 werd aangelegd.
De eerste bouwactiviteit van betekenis was de bouw van de tweede Gemeentelijke Gasfabriek in 1905-1907 aan het Trekvlietplein. In 1920 volgde de aanleg van de rooms-katholieke begraafplaats "Sint Barbara". Deze aanleg is opmerkelijk omdat het gebied voor de rest bestemd zou worden voor industriële gebouwen en bedrijfsterreinen. Dit gebeurde overigens pas toen het Laakhavengebied zijn voltooiing naderde als belangrijkste industriegebied van de stad. In 1921 besloot de gemeente om ook in de Binckhorstpolder een haven aan te leggen. Door problemen met de Nederlandse Spoorwegen betreffende het spoorwegemplacement en met de gemeente Voorburg, die bevreesd was voor aantasting van het eigen woongebied, werden deze plannen echter niet ten uitvoer gebracht. Op 12 mei 1930 stelde de gemeenteraad een nieuw plan vast.
Pas in 1935 werd besloten om in het kader van een werkverschaffingsproject te starten met het graven van een havenarm, haaks op de Haagse Trekvliet en evenwijdig aan de in 1932 aangelegde Maanweg. De voltooiing van de haven met een tweede arm kwam nog veel later, namelijk in 1948, tot stand (afb. 170). De bebouwing van de Binckhorst is grotendeels na-oorlogs.
De hoofdstructuren van het gebied worden gevormd door de Binckhorstlaan, de Trekvliet, de havenarmen, de spoorlijnen en de groenstructuur van de Broeksloot. De rooms-katholieke begraafplaats deelt het bedrijvengebied ten oosten van de Binckhorstlaan in tweeën.

Structurele en/of functionele veranderingen. In de Binckhorst, oorspronkelijk bedoeld voor de huisvesting van bedrijven, wordt de laatste jaren in toenemende mate ook de kantoorfunctie belangrijk. Deze nieuwe functie is met name geconcentreerd langs de Binckhorstlaan, waar enkele hoogwaardige kantoren zijn gerealiseerd.
Een uitzondering in functioneel opzicht zijn de uit de jaren vijftig daterende flats in het bouwblok Binckhorstlaan/Vestaweg en twee onderwijsinstituten: de Luchtvaart Nijverheidsschool en de Haagse Hogeschool. De rooms-katholieke begraafplaats is recent aanmerkelijk verkleind aan de oostzijde.

Bebouwingsbeeld. De Binckhorst wordt getypeerd door een grote verscheidenheid aan bedrijven. Een deel van de bedrijvigheid vindt in gebouwen plaats. Daarnaast is echter ook sprake van productie en vooral opslag in de open lucht. Grote delen van het gebied worden overwegend als opslagterrein gebruikt.
In de jaren 1949-1950 is tegenover de begraafplaats evenwijdig aan de Binckhorstlaan woningbouw gerealiseerd in de vorm van een open bouwblok met portiekwoningen (arch. ir. S. van Hoogstraten en ir. J. Lucas).
De grote diversiteit van de overwegend na-oorlogse bebouwing en opslagterreinen roepen een onsamenhangend beeld op. Evenals in het oudere Laakhavengebied valt ook hier de geringe hoogte van een groot deel van de bebouwing op. Slechts hier en

daar is een hoger accent waarneembaar. Dit zijn veelal de vrij recent ontworpen kantoorpanden, voornamelijk gelegen langs de Binckhorstlaan.
Het kasteel de Binckhorst kreeg zijn huidige vorm in de eerste helft van de 18de eeuw en werd door stadsarchitect H.H. van Zeggelen ingrijpend gerestaureerd in 1935. Een belangrijk monument van bedrijf en techniek is de tweede Gemeentelijke Gasfabriek uit 1905-1907, die door de gemeentearchitect A.A. Schadee in overgangsarchitectuur is ontworpen. Van deze gasfabriek zijn het kantoor, een fabriekshal, de portiersloge en toegangshekken alsmede de aan de overkant van het Trekvlietplein gelegen dienstwoningen bewaard gebleven (afb. 171). Vermeldenswaardige civieltechnische objecten zijn het uit 1855 daterende spoorwegviaduct over de Trekvliet en de eveneens over de Trekvliet gelegen ijzeren loopbrug uit het begin van de jaren dertig.

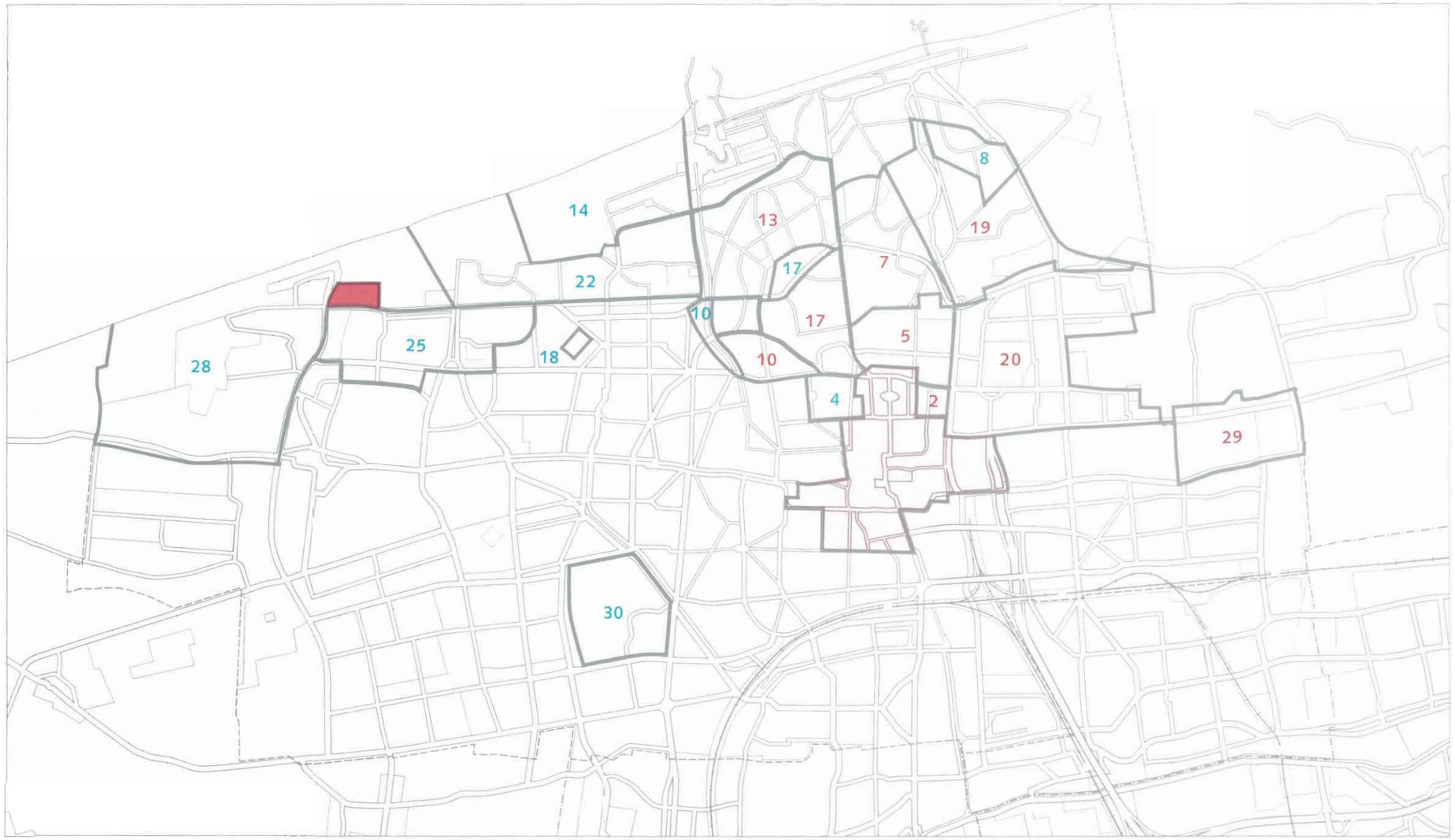
Bijzondere kwaliteiten.

- *de Haagse Trekvliet;*
- *het water en de groenaanleg van de Broeksloot;*
- *de architectuurhistorische waarde van het kasteel de Binckhorst,de bewaard gebleven onderdelen van de tweede Gemeentelijke Gasfabriek en het spoorwegviaduct over de Trekvliet*

In het kader van de inventarisatie volgens de handleiding MIP is het vooralsnog niet mogelijk voor deze wijk een waarderingskaart en omschrijving van een toekomstig ontwikkelingskader te maken.

171. Trekvlietplein 1. Bebouwing voor de Tweede Gemeentelijke Gasfabriek met bijbehorende dienstwoningen is in 1905-1907 door de gemeentearchitect A.A. Schadee ontworpen.

Gebieden met bijzondere waarden



Rijks beschermd stadsgezicht (deels in procedure)

Gemeentelijk beschermd stadsgezicht

Gebied met bijzondere waarden en potentieel te beschermen stadsgezicht

2	Willemspark
5	Archipelbuurt
7	Van Stolkpark-Scheveningse Bosjes
10	Duinoord
13	Statenkwartier
17	Zorgvliet (deel)
19	Westbroekpark
20	Benoordenhout
29	Marlot/Reigersbergen

Gebied met bijzondere waarden

4	Zeeheldenkwartier (deel)
8	Belgisch Park (deel)
10	Duinoord (deel Afvoerkanaal)
14	Duindorp
17	Zorgvliet (deel Gemeentemuseum e.o.)
18	Bomen- en Bloemenbuurt (deel Papaverhof)
22	Vogelwijk
25	Bohemen-Meer en Bos
28	Kijkduin-Ockenburgh
30	Zuiderpark

Lijst van geïnventariseerde objecten

R = rijksmonument (registerbestand 1 jan. 1991)

G = gemeentelijk monument (registerbestand 1 jan. 1991)

BINNENSTAD

Achterraamstraat 15/15a	
Amaliastraat 1 t/m 16 (doorgenummerd)	R
Amsterdamse Veerkade 15	R
Assendelftstraat 8/10	
Assendelftstraat 52/54	
Bierstraat 27 t/m 31	
Binnenhof fontein	R
Binnenhof 7	
Binnenhof 18 t/m 20	R
Bleijenburg 5	G
Bleijenburg 7	
Bleijenburg 35/37	
Bleijenburg 38	G
Boekhorststraat 3/7	G
Brouwersgracht 2d/4	
Brouwersgracht 41	G
Buitenhof standbeeld	R
Buitenhof kiosk	G
Buitenhof 4/5	R
Buitenhof 20	G
Buitenom 5/7	
Buitenom 18	G
Casuariestraat 16	
Casuariestraat 43 t/m 49	
Dagelijkse Groenmarkt 19/20	
Dagelijkse Groenmarkt 22	G
Dagelijkse Groenmarkt 25/26	G
Dagelijkse Groenmarkt 33	G
Dagelijkse Groenmarkt 37	G
Denneweg 1	
Denneweg 3/3a	
Denneweg 5/5a	
Denneweg 45/45a	G
Denneweg 56	R
Denneweg 60/62a	
Denneweg 66/66a	
Denneweg 68/68a	
Denneweg 70/70a	
Denneweg 72 t/m 80	
Denneweg 108	
Denneweg 114 t/m 116a	
Denneweg 126/126b	G
Denneweg 134/134a	
Denneweg 136	G
Denneweg 186	
Dunne Bierkade 2/2a	G
Dunne Bierkade 3/3a	G
Dunne Bierkade 14/14a/14b	G
Dunne Bierkade 16	
Dunne Bierkade 21/21a/21b	G
Dunne Bierkade 29/30/31	G
Fluwelen Burgwal 16/18	
Fluwelen Burgwal 22	
Gedempte Burgwal 24/26	
Gedempte Burgwal 28	
Gedempte Burgwal 32	
Gedempte Burgwal 43	
Gedempte Sloot 5/7	
Gravenstraat 1	
Gravenstraat 2	G
Grote Markt 1/2	R
Grote Markt 4	R
Grote Markt 22/24	R
Grote Markt 27/27a	
Grote Marktstraat 36/40	
Grote Marktstraat 55	G
Grote Marktstraat 58	
Hartogstraat 6 t/m 12	
Hartogstraat 7	G
Hartogstraat 7b/7c	
Herengracht 2	G
Herengracht 9	G
Herengracht 17	G
Herengracht 21	G
Heulstraat 5 t/m 23	
Heulstraat 25/27	
Heulstraat 29	G
Hofweg 5/7	R
Hofweg 9/11	G
Hoge Nieuwstraat 16	
Hoge Nieuwstraat 30 t/m 46	G
Hogewal 1 t/m 15 (doorgenummerd)	
Hogewal 17	R
Hoge Zand 26	
Hoge Zand 38	
Hoogstraat 1	
Hoogstraat 2	G
Hoogstraat 4	
Hoogstraat 6	
Hoogstraat 9/9a	G
Hoogstraat 18	
Hoogstraat 21	G
Hoogstraat 25/25a	G
Hoogstraat 30/30a	G
Hoogstraat 31	R
Hoogstraat 32/32a	G
Hoogstraat 33/35	
Hoogstraat 34	G
Hoogstraat 38	
Hoogstraat 39	G
Hoogstraat 41	G
Hooikade brug	G
Hooikade 15 t/m 95 (doorgenummerd)	
Hooistraat 3/3a	R
Hooistraat 9	G
Juffrouw Idastraat links van nr. 2	
Juffrouw Idastraat 1/1a	R
Juffrouw Idastraat 1b/1c	R
Juffrouw Idastraat 2	R
Kazernestraat 38b	G
Kazernestraat 44/46/48	
Kazernestraat 60/62	
Kazernestraat 64/66/68	G
Kerkplein 1/3	R
Kettingstraat 12b	
Kettingstraat 29/31	
Kettingstraat 31b/35	R
Kleine Kazernestraat ongenummerd	
Kneuterdijk 1	G
Kneuterdijk 4	
Kneuterdijk 7/9	
Kneuterdijk 8	
Kneuterdijk 11	
Kneuterdijk 18a	G
Kneuterdijk 20	R
Koediefstraat 2	
Korte Houtstraat 5/5a	G
Korte Houtstraat 9	G
Korte Houtstraat 12/12a	G
Korte Houtstraat 20/20a/20b	G
Korte Koediefstraat 2/2a	
Korte Koediefstraat 4	
Korte Lombardstraat 3	
Korte Lombardstraat 7	
Korte Lombardstraat 11	
Korte Poten 7/7a/7b	
Korte Poten 24/26	G
Korte Poten 27	
Korte Poten 46	
Korte Vleerstraat 128 t/m 138	
Korte Vijverberg 4	G
Laan 31	G
Lange Beestenmarkt 21 t/m 47	G
Lange Houtstraat 8	G
Lange Houtstraat 9	G
Lange Houtstraat 23/23a	G
Lange Houtstraat 25	G
Lange Houtstraat 34	
Lange Lombardstraat 29 t/m 35	
Lange Poten 6	
Lange Vijverberg gedenkteken	
Lange Vijverberg 13	
Lange Vijverberg 19/20	
Lange Voorhout transformatorzuil	
Lange Voorhout gedenkteken	R
Lange Voorhout 9	R
Lange Voorhout 14	R
Lange Voorhout 17	
Lange Voorhout 31/33	R
Lange Voorhout 35	R
Lange Voorhout 39/39a	
Lange Voorhout 56	R
Lange Voorhout 66	R
Lange Voorhout 68	R
Lange Voorhout 78	R
Lange Voorhout 92	R
Lange Voorhout 94	R
Looijerstraat 70	
Lissabon 14	
Louis Couperusplein 2 t/m 72	
Louis Couperusplein 11 t/m 73	
Maliestraat 12/12a	
Maliestraat 14/16	
Mauritskade 1 t/m 11	R
Mauritskade 17 t/m 31	R
Mauritskade 43 t/m 57	G
Molenstraat 19/19a	G
Molenstraat 25d	G
Molenstraat 28	
Molenstraat 32	

Molenstraat 52	G
Molenstraat 53	
Nieuwe Haven transformatorzuil	
Nieuwe Haven 95	
Nieuwe Molstraat 6/8	
Nieuwe Schoolstraat 2	
Nieuwe Schoolstraat 2a	G
Nieuwe Schoolstraat 4 t/m 10	G
Nieuwe Schoolstraat 21/23	G
Nieuwe Schoolstraat 24 t/m 38	
Nieuwe Uitleg 29	
Nieuwe Uitleg 36	
Nieuwstraat 13-15	
Nobelstraat 3/3a	
Nobelstraat achter 21/23	
Noordeinde standbeeld	R
Noordeinde 1	
Noordeinde 6/6a	G
Noordeinde 11	
Noordeinde 12	G
Noordeinde 17/17a	
Noordeinde 18/18a	G
Noordeinde 23	
Noordeinde 23a	R
Noordeinde 33	
Noordeinde 35	G
Noordeinde 37	G
Noordeinde 39/39a	G
Noordeinde 41	
Noordeinde 42/42a	G
Noordeinde 43	G
Noordeinde 44/46	R
Noordeinde 56	G
Noordeinde 58/58a	
Noordeinde 62	G
Noordeinde 64/64a	G
Noordeinde 64c/64d	G
Noordeinde 74	G
Noordeinde 75	G
Noordeinde 85	G
Noordeinde 96/96a	G
Noordeinde 98	G
Noordeinde 100	G
Noordeinde 102/102a	
Noordeinde 122/122a	G
Noordeinde 132	G
Noordeinde 134	G
Noordeinde 136/136a	G
Noordeinde 148	
Noordeinde 150/150a	G
Noordeinde 152	
Noordeinde 156/156a	
Noordeinde 164/164a	G
Noordeinde 198/198a	G
Noordeinde 200a/200c	G
Noordeinde 202/204	G
Noordwal brug	R
Noordwal 61	
Oranjestraat 1/3	
Oranjestraat 4	
Oranjestraat 5	
Oranjestraat 6/8/10	G
Oranjestraat 7	
Oranjestraat 9	G

Oranjestraat 11	G
Oude Molstraat 20a/20b	R
Oude Molstraat 35	G
Oude Molstraat 37	
Paleisstraat 1/3	R
Paleisstraat 2	G
Paleisstraat 4	G
Paleisstraat 6	G
Paleisstraat 8	G
Paleisstraat 10	G
Papestraat 1b	G
Papestraat 3	G
Papestraat 5/5ab	
Papestraat 7	
Papestraat 10/10a	
Papestraat 11	
Papestraat 13	
Papestraat 17 t/m 23	
Papestraat 24	
Papestraat 28	G
Papestraat 32	
Parkstraat 2	G
Parkstraat 6 t/m 10	G
Parkstraat 20 t/m 36	G
Parkstraat 65a	R
Parkstraat 69b/71	
Parkstraat 93	
Parkstraat 101/101a	
Parkstraat 105 t/m 109	
Passage 7 t/m 82	R
Paviljoensgracht 18	
Paviljoensgracht 46 t/m 54	G
Plaats standbeeld	R
Plaats 13/13a	
Plaats 20	G
Plaats 21/23	G
Plaats 22	G
Plaats 26	G
Plaats 27/27a	
Plaats 29 t/m 31a	G
Plaats 33	G
Plein standbeeld	R
Plein 1	R
Plein 2a/2b	R
Plein 10	
Plein 12/12a	G
Plein 20	G
Plein 24	R
Prinsegracht achter 36/38	
Prinsegracht 42	G
Prinsegracht 45	
Prinsegracht 48/50	G
Prinsegracht 58	G
Prinsegracht 60/60a	G
Prinsegracht 88 t/m 108	G
Prinsessegracht 4	
Prinsessegracht 6/6a	
Prinsessegracht 30	R
Prinsestraat 37	
Prinsestraat 57	G
Prinsestraat 59/59a	
Prinsestraat 61/63	
Raamstraat 20/22/24	
Raamstraat 28/30	

Riviervismarkt 1	
Riviervismarkt 5	G
Schoolstraat 4	G
Schoolstraat 11	G
Schoolstraat 13	G
Schoolstraat 15	R
Schoolstraat 19	
Schoolstraat 34/36	R
Sint Jacobstraat 14	
Smidswater 14/15	R
Smidswater 23	
Smidswater 26	R
Snoekstraat 23	
Spui 1	
Spui 3/5	
Spui 27	
Spui 28/28a	
Spui 56	
Spuistraat 5	
Spuistraat 26	R
Spuistraat 45/47	
Spuistraat 74	
Stille Veerkade 23/25/27	G
Stille Veerkade 28	G
Stille Veerkade 35	G
Stille Veerkade 37	G
Torenstraat 2 t/m 126	
Torenstraat 144	R
Torenstraat 172	
Venestraat 17	G
Venestraat 29	G
Venestraat 36/40/44	G
Venestraat 43	
Vlamingstraat 31/33	
Vlamingstraat 35/35a	
Vlamingstraat 45	
Vos in Tuinstraat 4 t/m 7	
Wagenstraat transformatorzuil	
Wagenstraat 75/75a	
Wagenstraat 169	G
Wagenstraat 177/177a	G
Wagenstraat 179/179a	G
Wagenstraat 181/181a	G
Wagenstraat 185b/187	G
Westeinde 8/10	G
Westeinde 31/31a	R
Westeinde 35/35a	
Westeinde 37a/37f	R
Westeinde 39/39e	R
Westeinde 53	
Westeinde 58	
Westeinde 64	G
Westeinde 66/66a	G
Westeinde 68	
Westeinde 73/73a	G
Westeinde 101 t/m 121	
Westeinde 128	
Westeinde 130/132	
Westeinde 199/199a	G
Willemstraat 60	G
Willemstraat 84-86	
Willemstraat 88 t/m 92	G
Zwarteweg brug	
Zwarteweg 76 t/m 79	
Zwarteweg 81	

WILLEMSPARK

Alexanderstraat 1 t/m 26 (doorgenummerd)	R
Cantaloupenburg 4 (1 t/m 40)	
Fredrikstraat 2	G
Frederikstraat 4	G
Frederikstraat 8-10	G
Frederikstraat 40 t/m 50	
Frederikstraat 64-66	
Hooigracht 3 t/m 42 (doorgenummerd)	
Houtweg 1	R
Houtweg 2	R
Houtweg 3	R
Javastraat 1	
Javastraat 1a-1c	G
Javastraat 99 t/m 161	
Javastraat 229 t/m 259	
Koninginnegracht 15	G
Koninginnegracht 22	
Koninginnegracht 25 t/m 35 (doorgenummerd)	R
Dr. Kuyperstraat 1 t/m 5	G
Dr. Kuyperstraat 2-4	
Dr. Kuyperstraat 9 t/m 17	G
Mauritskade voetbrug	G
Mauritskade 4	
Nassaulaan 1 t/m 2b	G
Nassaulaan 3 t/m 23 (doorgenummerd)	R
Plein 1813 onafhankelijkheidsmonument	R
Plein 1813 1	R
Plein 1813 2	R
Plein 1813 3-3a	R
Plein 1813 4	R
Prinses Marlestraat 2 t/m 7c	G
Prinses Marlestraat 8 t/m 40	
Schelpstraat 5 t/m 43	G
Sophialaan 1	R
Sophialaan 1a	R
Sophialaan 2	R
Sophialaan 4-4a	R
Sophialaan 9	R
Sophialaan 10	R
Sophialaan 11-13	R
Sophialaan 12	R
Zeestraat 65b-c	R
Zeestraat 67 t/m 71b	R
Zeestraat 73	R

STATIONSBUURT

Bezuidenhoutseweg 3	G
Boomsluiterskade 300 t/m 370 (doorgenummerd)	
Fannius Scholtenstraat 1-3-5	
Fannius Scholtenstraat 7	
Groenewegje 71 t/m 99 (doorgenummerd)	
Groenewegje 102 t/m 111 (doorgenummerd)	
Hoefkade 30-32, 176a-b, 310a-b	
Hoefkade 46 t/m 310	
Huygenspark 56a-58	
Huygenspark 60	
Maasstraat 82 t/m 214 en 96 t/m 130	
Oranjebuitensingel 1-3	
Oranjeplein 40 t/m 87	
Pletterijstraat 16 t/m 62	
Rijswijkseplein 39	R
Scheepmakerstraat 25 t/m 31	
Spaarneplein 1-2	
Stationsweg 1 t/m 19	
Stationsweg 21 t/m 27	
Stationsweg 56 t/m 66	
Stationsweg 135	
Stationsweg 147	
Stationsweg 170	
Van Hogendorpstraat 52 t/m 162	G
Vechtstraat 2 t/m 72	
Wagenstraat brug	
Zieken 103	

ZEEHELDENKWARTIER

Anna Paulownaplein 3	
Anna Paulownaplein 10 t/m 16 (doorgenummerd)	G
Anna Paulownastraat 56-56a	
Anna Paulownastraat 58-58a	
Anna Paulownastraat 62-62a	
Anna Paulownastraat 66-66a	
Anna Paulownastraat 73-75	G
Anna Paulownastraat 85-85a	
Barentszstraat 2-2a	
Barentszstraat 30 t/m 36	
Bazarlaan 70-70a	
Bazarstraat 1	R
Bilderdijkstraat 1	
Bilderdijkstraat 131a	
Chrispijnstraat 50	
Da Costastraat 44	G
De Ruyterstraat 1-7	
De Ruyterstraat 52a-e	
De Ruyterstraat 67-67a	
De Ruyterstraat 74 t/m 80	
Eerste De Riemerstraat 1	G
Eerste De Riemerstraat 3-5	G
Elandstraat 194	R
Helmerstraat 142-144	G
Kortenaerkade 11	G
Kortenaerkade 12	G
Laan van Meerdervoort 34	
Laan van Meerdervoort 36	
Laan van Meerdervoort 48-50	
Laan van Meerdervoort 50b-50c	
Laan van Meerdervoort 52-52a	G
Laan van Meerdervoort 54 t/m 58a	
Laan van Meerdervoort 84	
Laan van Meerdervoort 104-106	
Laan van Meerdervoort 164 t/m 168	G
Piet Heinplein brug	
Piet Heinstraat 15 t/m 21	
Piet Heinstraat 46-46a	
Piet Heinstraat 60-60a	
Prins Hendrikplein 4 t/m 7	
Prins Hendrikplein 9 t/m 12	
Prins Hendrikplein 13	
Prins Hendrikplein 14	G
Prins Hendrikplein 16 t/m 19	
Prins Hendrikstraat 39	G
Prins Hendrikstraat 55 1 t/m 30	
Prins Hendrikstraat 106-108	
Tasmanstraat 137	
Tasmanstraat 142 t/m 148	
Toussaintkade 22	G
Toussaintkade 51-52	
Trompstraat 172 t/m 198	
Van De Spiegelstraat 1 t/m 19 (doorgenummerd)	G
Van Diemenstraat 202	G
Van Speykstraat 1 t/m 31	G
Van Speykstraat 20 t/m 32	G
Veenkade 33	G
Vondelstraat 1 t/m 205 en 48 t/m 262	
Waldeck Pyrmontkade 4a-5	
Zeestraat 38 t/m 50	G
Zeestraat 62 t/m 72	R
Zeestraat 76 t/m 100	R
Zeestraat 102-104	
Zoutmanstraat 40b-40c	

ARCHIPELBUURT

Atjehstraat 33 t/m 123	G
Balistraat 97	
Balistraat 107 t/m 111	
Bankaplein 3	
Bankaplein 4-5	G
Bankastraat 7 t/m 81	G
Bankastraat 100	G
Bankastraat 102 t/m 132a	G
Bankastraat 139 t/m 147	
Bankastraat 151	
Burgemeester de Monchyplein 10-14	
Burgemeester van Karnebeeklaan 1 t/m 19	G
Burgemeester van Karnebeeklaan 6 t/m 14	G
Celebesstraat 20 t/m 30	
Celebesstraat 85-87	
Celebesstraat 98	G
Javastraat 2 t/m 2B	G
Javastraat 2C t/m 2F	R
Javastraat 4 t/m 70C even	R
Javastraat 72	G
Javastraat 82 t/m 86	
Kerkhoflaan 1-2a	G
Kerkhoflaan 3-4	G
Kerkhoflaan 5-6-7	G
Kerkhoflaan 8-9	G
Kerkhoflaan 10	R
Kerkhoflaan 12	R
Koninginnegracht 37 t/m 146 (doorgenummerd)	G
Laan Copes van Cattenburch 123 t/m 127	G
Malakkastraat 1-3	G
Malakkastraat 138 t/m 144	
Malakkstraat 147	G
Mallemolen 55 1 t/m 63	G
Nassauplein 1 t/m 5	G
Nassauplein 11 t/m 76 (doorgenummerd)	G
Paramaribostraat 21-21a	
Paramaribostraat 23 t/m 141	G
Prinsevinkenpark 2	G
Prinsevinkenpark 3	
Prinsevinkenpark 4	
Prinsevinkenpark 6 t/m 8	G
Prinsevinkenpark 9-10	G
Prinsevinkenpark 11-12	G
Prinsevinkenpark 13-14	G
Prinsevinkenpark 15	G
Prinsevinkenpark 42	G
Riouwstraat 1	

Riouwstraat 191	G
Riouwstraat 216	G
Schuddegeest 40 t/m 196	G
Surinamestraat 1 t/m 58 (doorgenummerd)	G

SCHEVENINGEN

Ankerstraat 10 t/m 62 en 35 t/m 77	
Badhuiskade 1-1a	
Badhuiskade 1 t/m 10 (doorgenummerd)	
Badhuiskade 25	
Badhuisstraat 121 t/m 161	
Badhuisstraat 170 t/m 188	
Badhuisstraat 175-177	
Badhuisstraat 189 t/m 195	
Badhuisweg 1, 23 t/m 33 en 67 t/m 73	
Berkenbosch Blokstraat 3 t/m 17	G
Cornelis Jolstraat 2-2e	
Cornelis Jolstraat 46 t/m 80 en 71 t/m 115	
Cornelis Jolstraat 117	
D' Aumeriestraat 35 t/m 57	
Dirk Hoogenraadstraat 8 t/m 20e	
Dirk Hoogenraadstraat 68-68l	
Dirk Hoogenraadstraat 96 t/m 162	
Dr. Lelykade 68-70	
Dr. Lelykade 188 t/m 196	
Drogersdijk 17 t/m 77	
Duinstraat 4	G
Duinstraat 5 t/m 9	
Duinstraat 21-23a	G
Duinstraat 25-27	
Duinstraat 55	
Gevers Deynootplein 29-30	R
Gevers Deynootweg 2 t/m 8	
Gevers Deynootweg 21	
Gevers Deynootweg 23	
Gevers Deynootweg 25	
Gondelstraat 19 t/m 27b	
Haringkade 129 t/m 163	
Havenkade 1 t/m 59 (doorgenummerd)	
Heemraadstraat 163 t/m 185	
Heemraadstraat 221 t/m 247	
IJmuidenstraat 21 t/m 27	
IJmuidenstraat 32-34 en 60-62	
IJmuidenstraat 33 t/m 43	
IJmuidenstraat 84 t/m 114	
Jurriaan Kokstraat 1 t/m 171,	
Jurriaan Kokstraat 2 t/m 294 en 183 t/m 203	
Kanaalweg 2 t/m 128a	
Kanaalweg 46 t/m 62	
Kapelplein 12 t/m 16	
Katwijkstraat 1 t/m 11	
Katwijkstraat 29a t/m 55	
Keizerstraat 12 t/m 16	G
Keizerstraat 45	G
Keizerstraat 72-74	
Keizerstraat 73	
Keizerstraat 167	
Keizerstraat 213-215	G
Keizerstraat 225 t/m 231	
Keizerstraat 327-329	
Korendijkstraat 5 t/m 27	
Korendijkstraat 145 t/m 169	
Kranenburgweg 200 t/m 202	
Maaswijkstraat 40-42 en 68 t/m 70	
Marcelisstraat 30	
Marcelisstraat 128	
Messstraat 16 t/m 24	
2e Messstraat 1	
2e Messstraat 31	
2e Messstraat 40 t/m 48	
2e Messstraat 122	G
2e Messstraat 108-110	G
Neptunusstraat 90-92	
Neptunusstraat 140 t/m 154	G
Nieuwe Duinweg brug	
Nieuwe Duinweg 8 t/m 14	
Nieuwe Laantjes 120	G
Nieuwe Laantjes 127	
Nieuwe Parklaan 90	G
Nieuwe Parklaan 144	
Ooststraat 2-4	
Pansierstraat 21-23	
Pellenaerstraat 4	R
Prins Willemstraat 22 t/m 26a	
Prins Willemstraat 34-34a	
Prins Willemstraat 36	
Rusthoekstraat 9 t/m 37 en 42 t/m 56	
Scheveningseweg 235	G
Scheveningseweg 239 t/m 243	
Seinpostduin 1	
Seinpostduin 22-23	
Seinpoststraat 46 en 53	
Vissershavenweg achter 31	
Vissershavenweg 31-33	
Vissershavenweg 56	
Werfstraat 36 t/m 50	
Westduinweg 194k	
Willem Beukelszplein 8 t/m 30	
Zeekant 8 t/m 12 en 7 t/m 11	R
Zeekant 35	
Zeekant 50	
Zeilstraat 3 t/m 85	
Zwaardstraat 16	G

VAN STOLKPARK-SCHEVENINGSE BOSJES.

Belvedèreweg 1 t/m 7	G
Belvedèreweg 9-11	
Belvedèreweg 15 t/m 21	
Duinweg 4b-6	
Duinweg 6a-6c	
Duinweg 8-10	
Duinweg 14 t/m 18	
Duinweg 21-23	
Duinweg 24	
Duinweg 25	
Duinweg 37	
Hogeweg 2	
Hogeweg 6-6a	
Hogeweg 8	
Hogeweg 10	
Hogeweg 12	
Hogeweg 14	
Hogeweg 16	G
Hogeweg 18	G
Kanaalweg 53	
Parkweg 1a-1b	
Parkweg 2	
Parkweg 2a	
Parkweg 5-7	G
Parkweg 9a	G
Parkweg 10	
Parkweg 11	
Parkweg 12-14	
Parkweg 13	
Parkweg 16	
Parkweg 18	
Parkweg 19	
Parkweg 23	
Parkweg 25a	
Parkweg 27	
Parkweg 30 t/m 38	
Parkweg 46	G
Prof. P.S. Gerbrandyweg 1 t/m 5	
Prof. P.S. Gerbrandyweg 2	
Prof. P.S. Gerbrandyweg 7 t/m 13	
Prof. P.S. Gerbrandyweg 117 t/m 131	
Van Stolklaan 1-3	
Van Stolkweg 1a-1c	
Van Stolkweg 2	G
Van Stolkweg 4	G
Van Stolkweg 5	G
Van Stolkweg 6	G
Van Stolkweg 7	G
Van Stolkweg 7a	G
Van Stolkweg 8-10	
Van Stolkweg 9-9a	
Van Stolkweg 11	
Van Stolkweg 12-12a	
Van Stolkweg 13	G
Van Stolkweg 14	
Van Stolkweg 15	
Van Stolkweg 15a	
Van Stolkweg 15b	
Van Stolkweg 16	
Van Stolkweg 20-20b	
Van Stolkweg 22	G
Van Stolkweg 23	G
Van Stolkweg 24	G
Van Stolkweg 29	
Van Stolkweg 29a	
Van Stolkweg 30	
Van Stolkweg 32	
Van Stolkweg 34	

BELGISCH PARK.

Alkmaarsestraat 18 t/m 22	
Antwerpsestraat 1	
Antwerpsestraat 6 t/m 16	G
Antwerpsestraat 18	
Badhuisweg 104	G
Belgischeplein 1 t/m 8 (doorgenummerd)	
Belgischeplein 31 t/m 34 (doorgenummerd)	
Belgischeplein 35 t/m 37 (doorgenummerd)	
Belgischeplein 38	
Gentsestraat 78-80	
Leuvensestraat 12 t/m 36	
Leuvensestraat 23 t/m 35	
Leuvensestraat 48 t/m 64	

Luiksestraat 2
Luiksestraat 11 t/m 15
Luiksestraat 23
Pompstationsweg 2 t/m 64
Pompstationsweg 307 t/m 323
Pompstationsweg 325-327 R
Van Alkemadelaan 401-403

SCHILDERSWIJK.

Buitenom brug
Frans Halsstraat 6 t/m 76
Frans Halsstraat 35
's-Gravenzandelaan brug
's-Gravenzandelaan 70 t/m 104
's-Gravenzandelaan 185-187
Hannemanstraat 156 t/m 298
Herderslaan 9 t/m 88 (doorgenummerd)
Hoefkade 195b t/m 205
Hoefkade 538
Hoefkade 612 t/m 702 G
Hoefkade 623 G
Honthorststraat 18 t/m 24
Hooftskade 1 G
Hooftskade 195
Houtzagerssingel 1 t/m 14 (doorgenummerd)
Houtzagerssingel 76-77-78
Jacobastraat 1g t/m 17a en 2b t/m 17a
Jacob Catsstraat 193 t/m 203
Jacob van Campenstraat 1 t/m 64 (doorgenummerd)
Jan van Gojenstraat 88-90
Krusemanstraat 2 t/m 44
Om en Bij 2
Om en Bij 2a t/m 116 (doorgenummerd) G
Parallelweg 76
Parallelweg 225 R
Rembrandtstraat 2b
Rembrandtstraat 79 t/m 133
Stortenbekerstraat 300 t/m 370
Suze Robertsonstraat 89 en 103
Teniersstraat 15
Ter Borchstraat 1-3 R
Vaillantplein 17-18
Van der Vennestraat 85
Van Osstraat 1 t/m 49
Zoutkeetsingel 39
Zusterstraat 2 t/m 6

DUINOORD.

Banstraat 2
Banstraat 27 R
Conradkade 70 t/m 88 en 73 t/m 87
Reinkenstraat 2-2e
Groot Hertoginnelaan 1 t/m 39
Groot Hertoginnelaan 12-14
Groot Hertoginnelaan 16
Groot Hertoginnelaan 22-24
Groot Hertoginnelaan 26-28
Groot Hertoginnelaan 30-32 G
Groot Hertoginnelaan 38-40
Groot Hertoginnelaan 42-46
Groot Hertoginnelaan 68
Hollanderstraat 21-23
Houtrustweg 41-45 G
Koningin Emmakade 170 R
Koningin Emmakade 171-172 R
Laan van Meerdervoort 57-57a G
Laan van Meerdervoort 207-209
Laan van Meerdervoort 213 t/m 237 R
Nicolaistraat 1 t/m 27
Obrechtstraat 196
Reinkenstraat 47 t/m 55
Schuytstraat 9-11 G
2e Schuytstraat 152-154
Suezkade 123 t/m 187 (doorgenummerd)
Sweelinckplein 1 t/m 85 (doorgenummerd) R
1e Sweelinckstraat 59 R
1e Sweelinckstraat 76 R
1e Sweelinckstrraat 2 t/m 42
1e Sweelinckstraat 32 t/m 57

BEZUIDENHOUT.

Amalia van Solmsstraat 157
Bezuidenhoutseweg 30
Bezuidenhoutseweg 89 t/m 101
Bezuidenhoutseweg 115 t/m 131
Carel Reinierskade 7 t/m 321
2e De Carpentierstraat 141
De Eerensplein 19 t/m 42
Emmapark peperbus
Emmapark 4 t/m 14
Johannes Camphuijsstraat 23-25
Johannes Camphuijsstraat 61 t/m 85 G
Jul. van Solbergiaan 241 t/m 411 en 310 t/m 488
Koningin Sophiestraat 24a
2e Louise de Colignystraat 81 t/m 87
3e Louise de Colignystraat 89-93
Theresiastraat 145
Van Heutszstraat 1 t/m 139
Van Imhoffplein 1 t/m 8

REGENTESSEKWARTIER.

Conradkade brug
De Constant Rebecqueplein 2
Franklinstraat 122-124
Gaslaan 145-145a
Hondiusstraat en omgeving
Koningin Emmakade 119-120
Koningin Emmaplein 1-2
Koningsplein 1 t/m 50 (doorgenummerd)
Regentesselaan 1 t/m 115 en 2 t/m 100
Regentesseplein gedenknaald
Regentesseplein 1 t/m 14 (doorgenummerd)
Regentesseplein 216 t/m 231 (doorgenummerd)
Stephensonstraat 13 t/m 45
Suezkade 107-108

STATENKWARTIER (-Geuzenkwartier).

Catsheuvel 57 t/m 117
Doornstraat 64-66
Duinstraat 4 G
Eisenhowerlaan 130 G
Eisenhowerlaan 132 G
Frederik Hendriklaan 2
Frederik Hendriklaan 77a t/m 85
Johan van Oldenbarneveltlaan 74
Johan van Oldenbarneveltlaan 98 t/m 114
Johan van Oldenbarneveltlaan 121-123
Prins Mauritslaan 1 G
Prins Mauritslaan 6 G
Prins Mauritslaan 92 t/m 98 G
Prins Mauritsplein 20
Scheveningseweg 42 R
Scheveningseweg 44
Scheveningseweg 46
Scheveningseweg 48
Scheveningseweg 50
Scheveningseweg 52
Scheveningseweg 72
Scheveningseweg 84-84g
Scheveningseweg 108
Stadhouderslaan 41 G
Stadhouderslaan 82
Stadhouderslaan 92 G
Statenlaan 1 t/m 33a G
Statenlaan 9-9a G
Statenplein 4 G
Statenplein 21 G
Van Beverninkstraat 229 t/m 239 G
Willem de Zwijgerlaan 111 t/m 157

DUINDORP.

Doggersbankstraat 5-7
Meeuwenhof
Pluvierhof
Tesselsestraat 57
Tesselsestraat 63
Tesselsestraat 65 t/m 69
Tesselsestraat 75
Vlielandstraat 1
Zeezwaluwhof

TRANSVAAL.

Boerenstraat 2f t/m 28
Delagoastraat 36-38
Delagoastraat 67 t/m 77
De la Reyweg 168
De la Reyweg 436 t/m 520
De la Reyweg 522-524
De la Reyweg 526 t/m 576
Fisherstraat 196 t/m 372
Kempstraat 124-126 G
Kempstraat 180 t/m 194
Kritzingerstraat 178 t/m 260
Langnekstraat 15 t/m 41
Paardenbergstraat 3 G
1e Pieterburgstraat 1 t/m 79
2e Pieterburgstraat 1 t/m 74 (doorgenummerd)
Schalk Burgerstraat 217 G
Spionkopstraat 11-15 G
Viljoenstraat 66 t/m 74
Viljoenstraat 97
Vrijstaathof 1 t/m 6
Vrijstaathof 50
Wesselsstraat 262 t/m 437

VALKENBOSKWARTIER.

Beeklaan 184	
Beeklaan 188	G
Boylestraat 18-20	
Celsiusstraat 1 t/m 61	
De Reamurstraat 2 t/m 66	
Frederik Fuyschstraat 58	
Fahrenheitstraat 33 t/m 179	
Fahrenheitstraat 222 t/m 228	
Fahrenheitstraat 339-341	
Galileïstraat 155 t/m 191	
Hendrik van Deventerstraat 43-45	
Hortensiastraat 20 t/m 24	
Kamperfoelieplein 29	
Kepplerstraat 301-303	
Laan van Meerdervoort 340 t/m 420	
Mient 1 t/m 111	
Noorderbeekstraat 185-187	
Valkenboslaan 52	

ZORGVLIET.

Adriaan Goekooplaan 7	
Alexander Gogelweg 1 t/m 77	
Alexander Gogelweg 2	
Alexander Gogelweg 4	
Alexander Gogelweg 20	R
Alexander Gogelweg 22/24/26	
Alexander Gogelweg 28/30/32	
Andries Bickerweg 1/1a/1b	R
Andries Bickerweg 1c	
Andries Bickerweg 2	
Andries Bickerweg 5/5a	G
Andries Bickerweg 6	
Anna Paulownastraat 78	R
Anna Paulownastraat 103	
Anna Paulownastraat 115	
Anna Paulownastraat 117	
Buitenrustweg 2	
Buitenrustweg 3	
Carnegielaan 9	
Carnegielaan 11	
Carnegieplein 2	R
Catsheuvel 57 t/m 117	
Groot Hertoginnelaan 1 t/m 39	
Jacob Catslaan 2	
Jacob Catslaan 12	
Jacob Catslaan 14	
Laan van Meerdervoort 7f	G
Laan van Meerdervoort 9/11	
R.J. Schimmel Penningcklaan 1	
R.J. Schimmel Penningcklaan 2/4	
R.J. Schimmel Penningcklaan 3	
Stadhouderslaan 41	G
Scheveningseweg 2 t/m 10 (even)	G
Tobias Asserlaan 2	R
Tobias Asserlaan 5	
Tobias Asserlaan 6	
Tobias Asserlaan 8	
Tobias Asserlaan 12	G
Tolweg 1	
Verlengde Tolweg 2	
Verlengde Tolweg 8	

BOMEN- EN BLOEMENBUURT.

Beeklaan 414 t/m 454	
Beeklaan 458 t/m 498	
Eikstraat 2	
Goudenregenplein openbaar toilet	
Goudsbloemlaan 14 t/m 61 (doorgenummerd)	
Irisstraat 98 t/m 126	R
Laan van Meerdervoort 315 t/m 403	
Laan van Meerdervoort 419 t/m 467	
Laan van Meerdervoort 609 t/m 615	
Laan van Meerdervoort 627	G
Laan van Meerdervoort 829 t/m 869	
Klimophof 2 t/m 13 (doorgenummerd)	
Klimophofstraat 1 t/m 31 en 2 t/m 48	R
Klimophofstraat 58 t/m 128	R
Magnoliastraat 7/9	R
Papaverhof 1 t/m 35 (doorgenummerd)	R
Populierstraat 109	R
Sleedoornstraat 1	
Sneeuwbalstraat 1a t/m 131 (doorgenummerd)	
Sneeuwbalstraat 137/137a	
Thomsomplein gedenkmonument	
Thomsonplein 10 t/m 15 (doorgenummerd)	
Valkenboskade 520	
Vogelkersstraat 1/3/5	
Zonnebloemstraat 68/70	

WESTBROEKPARK.

Badhuisweg 89	
Badhuisweg 139	
Badhuisweg 141 t/m 167b	G
Badhuisweg 169-171	
Badhuisweg 177	
Badhuisweg 179	
Badhuisweg 185-187	
Badhuisweg 205/207/209	
Badhuisweg 226 t/m 232	
Badhuisweg 237 t/m 243	
Duinroosweg 7	
Duinroosweg 9	
Klatteweg 8	
Klatteweg 10	
Klatteweg 12/14	
Klatteweg 20	
Klatteweg 22	
Kwekerijweg 2	
Nieuwe Parklaan 5	
Nieuwe Parklaan 7/7a	
Nieuwe Parklaan 9	
Nieuwe Parklaan 17	
Nieuwe Parklaan 48 t/m 56	
Nieuwe Parklaan 55	G
Nieuwe Parklaan 58	R
Nieuwe Parklaan 60	G
Nieuwe Parklaan 76	G
Plesmanweg 1 t/m 6	
Pompstationsweg 1/1a/3	
Pompstationsweg 175 t/m 181	
Tapijtweg 1	G
Tapijtweg 2	
Tapijtweg 10	
Van Alkemadelaan 321 t/m 363	
Van Alkemadelaan 702 t/m 784	
Van Lennepweg 7 t/m 35	
Van Lennepweg 30-32	
Van Lennepweg 38-40	
Van Lennepweg 42-44	
Van Lennepweg 61-63	
Violenweg 14	
Wagenaarstraat 30	R

BENOORDENHOUT.

Benoordenhoutseweg 24 t/m 39a	G
Benoordenhoutsweg 46/48	
Benoordenhoutseweg 227	R
Benoordenhoutseweg 238 t/m 258	
Bronovolaan 5	
Burnierstraat 2	G
Carel van Bylandtlaan 30	
Clingendaellaan 1	
Groenhovenstraat 2	G
't Hoenstraat 5	
Jan van Nassaustraat 35	G
Jan van Nassaustraat 107	G
Jan van Nassaustraat 112	
Johan Bilderstraat 11	
Jozef Israelslaan 56	
Jozef Israelslaan 61	G
Jozef Israelsplein monument	
Jozef Israelsplein 9-34	G
Jozef Israelsplein 38	
Mauvestraat 56	G
Mauvestraat 57	
Mesdagstraat 14 t/m 36	
Neuhuyskade 2 t/m 30	G
Neuhuyskade 32/34	
Nyelantstraat 6	
Oostduinlaan 2	
Oostduinlaan 50	
Oostduinlaan 95	
Raamweg 36	G
Ruychrocklaan 185	
Schiefbaanstraat 27a/29	
Van Alkemadelaan 350	
Van Alkemadelaan 400 t/m 606	
Van Alkemadelaan 700	
Van Hogenhoucklaan 37/41	
Van Hogenhoucklaan 54	
Van Hogenhoucklaan 60	
Van Hogenhoucklaan 91/93	
Van Ouwenlaan 42	R
Van Ouwenlaan 44	
Van Soutelandelaan 42	R
Van Soutelandelaan 141	G
Van Zaeckstraat 1 t/m 27	
Waalsdorperweg 12	
Waalsdorperweg 167 t/m 177	
Wassenaarseweg 20	
Wassenaarseweg 40	
Wassenaarseweg 53	G
Wassenaarseweg 80	
Wassenaarsweg 102 t/m 154	
Willem Witsenplein 6	
Zuid Hollandlaan 7	G

LAAKKWARTIER-SPOORWIJK.

Beetsstraat 88/90
Bontekoekade 8
Capadosestraat 11
Fijnjekade 15/16
Goeverneurlaan 716
Goudriaankade 13 t/m 18 (doorgenummerd)
Goudriaankade 90G
Leeghwaterkade 4 t/m 12 (doorgenummerd)
Leeghwaterplein 26
Lorentzplein
Paets van Troostwijkstraat 79 t/m 89
Rijswijkseweg viaduct
Rijswijkseweg 19/21
Rijswijkseweg 340/342
Dr. Schaepmanstraat 4
Slachthuisplein 28
Stationsplein 25R
Troelstrakade viaduct
3e van der Kunstraat 4b/6
3e van der Kunstraat 10/12
3e van der Kunstraat 26
Viaductweg viaduct
Waldorpstraat viaduct
Waldorpstraat 276

VOGELWIJK.

Fazantplein 5 t/m 16
Kwartellaan 1 t/m 56 (doorgenummerd)
Laan van Poot 152 t/m 158
Laan van Poot 196a-196f
Mezenlaan 101 t/m 107
Nieboerlaan 214/216
Pauwenlaan 42 t/m 56 en 61 t/m 79
Roodborstlaan 18
Roodborstlaan 20 t/m 26
Sniplaan 2 t/m 24
Sportlaan 127
Sijzenlaan 39 t/m 49 en 68 t/m 82

VRUCHTENBUURT.

Kruisbessenstraat 12
Laan van Eik en Duinen 38/40
Oude Haagweg 717
Oude Haagweg 719 t/m 723
Oude Haagweg 725 G
Perenstraat 7 t/m 137 (doorgenummerd)
Pomonalaan 1 t/m 84 (doorgenummerd)
Pomonaplein 1 t/m 92 (doorgenummerd)

RUSTENBURG-OOSTBROEK.

Apeldoornselaan 2/4
Apeldoornselaan 242
Hilversumsestraat 1/3
Larensestraat 1 t/m 68 (doorgenummerd)
Loosduinsekade 221/222
Nijkerklaan 7/9
Weesperstraat 2 t/m 48

BOHEMEN-MEER EN BOS.

Aronskelkweg 1 G
Aronskelkweg 2 t/m 68
Godetiaweg 2 t/m 76
Hoefbladlaan 7 t/m 67
Laan van Meerdervoort 1119 t/m 1223
Pinksterbloemplein 1 t/m 80

GROENTE- EN FRUITMARKT.

Marktweg 144

LEYENBURG.

Leyweg 2/4/6
Nieuwediepstraat 3 t/m 97

KIJKDUIN-OCKENBURGH.

Duinlaan 129
Duinlaan 131-133-135
Duinlaan 139
Duinlaan 141-143
Duinlaan 147
Duinlaan 149-151
Duinlaan 153
Meer en Boslaan 101
Meer en Boslaan 102
Meer en Boslaan 103-105-107
Meer en Boslaan 104-106
Meer en Boslaan 105-107
Meer en Boslaan 108-110 G
Monsterseweg 2
Monsterseweg 4/6 R
Monsterseweg 162
Monstereweg 172/174
Monsterseweg 216
Noordwijkselaan 1
Noordwijkselaan 2 G
Noordwijkselaan 3
Noordwijkselaan 4-6
Noordwijkselaan 5-7-9
Noordwijkselaan 8 G
Noordwijkselaan 10
Ockenburghstraat 27
Scheveningselaan 136
Scheveningselaan 138-140-142
Scheveningselaan 144
Scheveningselaan 146-148
Scheveningselaan 150 G
Scheveningselaan 152-154
Westkapellelaan 222-224-226
Westkapellelaan 228-230
Westkapellelaan 232-234-236
Wijkselaan 1-3
Wijkselaan 2
Wijkselaan 4-6
Wijkselaan 8-10-12

MARLOT-MARIAHOEVE.

Hoefzichtlaan 1 t/m 14
Hoefzichtlaan 19 t/m 32
Hoogwerflaan 9 t/m 23
Marlotlaan 1
Van Hoeylaan 20-24-26
Van Hoeylaan 33-35-37
Zuidwerflaan 14 t/m 17
Zuidwefplein 1 t/m 20

ZUIDERPARK.

Mr. P. Drooglever Fortuynweg ongenummerd entreepartij
Mr. P. Drooglever Fortuynweg 9/11/13

MOERWIJK.

Esmoreitplein 3 t/m 68
Minstreelstraat 48 t/m 52
Van Maerlantstraat 1 t/m 71

WALDECK.

Oude Haagweg 379
Oude Haagweg 381
Oude Haagweg 389

LOOSDUINEN.

Burgemeester Francoisplein gedenknaald
Burgemeester Hovylaan 2 t/m 12
Loosduinse Hoofdstraat transformatorzuil
Loosduinse Hoofdstraat 4
Loosduinse Hoofdstraat 6
Loosduinse Hoofdstraat 62/64
Loosduinse Hoofdstraat 101
Loosduinse Hoofdstraat 157
Willem III-straat 127
Willem III-straat 129

MADESTEIN-KRAAYENSTEIN.

Monsterseweg 17
Monsterseweg bebouwing complex Bloemendaal

BINCKHORST.

Binckhorstlaan 163-165
Bontekoekade loopbrug
Bontekoekade spoorwegviaduct
Trekvlietplein 1
Trekvlietplein 6/6a
Trekvlietplein 12-14

COLOFON

Opdrachtgever:
Dienst Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
afdeling Monumentenzorg

Vormgeving: REO
Afdeling Grafische Vormgeving
Basis ontwerp en coördinatie vormgeving:
Caro de Gijzel
Grafische vormgeving: Kees Molog

Kaartvervaardiging: REO
Afdeling Grafische Vormgeving/Kartografie
Coördinator: Boy Kodde
Vervaardiging; Moh. Ajoeb, Berry Mescher, Olga Seljee, Jos de Wind
Repro: Prem Chaturi

Fotografie: REO
Afdeling Grafische Vormgeving/Fotografie
afb.: **2, 3, 9, 10; 18, 27, 29, 31, 34, 35, 36, 38, 39, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 48, 50, 51, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 64a, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 89, 90, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 100, 102, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 113, 114, 116, 117, 118, 119, 120, 122, 124, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171**

Fotografie: REO
Monumentenzorg
afb.: **40, 49, 53, 98, 123, 158**

Fotografie: Gemeente Archief
afb.: **1, 4, 5, 6, 7, 8, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 28, 30, 33, 37, 47, 75, 76, 88, 99, 101, 103, 104, 112, 115, 121, 125, 137, 149**

Fotografie:
P. de Ruig, Den Haag, afb. **32**
J. Hellinga, 1980, afb. **52, 91**

Produktie, verwerking en redaktie:
ir. P.C. Lankamp
drs. D. Valentijn

Met een woord van dank aan drs. P. Nijhof, dr. M. Kuipers, ir. K.G.Rouwenhorst, ir. J.C. 't Hart, M. Pronk, R.G. Joosten, drs. V.Freijser en drs. M.v.Doorn

Druk:
SDU, Den Haag

ISBN 90-73166-10-1

1992.01.1750 MG