

MONUMENTEN INVENTARISATIE PROJECT - DEN HAAG

wijkbeschrijvingen en gebieden met bijzondere waarden

oktober 1990

Dienst Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling i.o., afdeling Monumentenzorg

RIJKSDIENST
VOOR DE
MONUMENTENZORG

INHOUD	bladzijde
Voorwoord	
Inleiding	I-VI
<u>Wijkbeschrijvingen</u>	
1. Willemspark	1
2. Stationsbuurt	6
3. Zeeheldenkwartier	11
4. Archipelbuurt	15
5. Scheveningen	19
6. Van Stolkpark-Scheveningse Bosjes	24
7. Belgisch Park	27
8. Schilderswijk	30
9. Duinoord	33
10. Bezuidenhout	38
11. Regentessekwartier	42
12. Statenkwartier(-Geuzenkwartier)	46
13. Duindorp	50
14. Transvaal	53
15. Valkenboskwartier	57
16. Zorgvliet	61
17. Bomen- en Bloemenbuurt	65
18. Westbroekpark	69
19. Benoordenhout	73
20. Laakkwartier-Spoorwijk	77
21. Vogelwijk	86
22. Vruchtenbuurt	89
23. Rustenburg-Oostbroek	92
24. Bohemen-Meer en Bos	96
25. Groente- en Fruitmarkt	99
26. Leyenburg	101
27. Kijkduin-Ockenburgh	104
28. Marlot-Mariahoeve	107
29. Zuiderpark	112
30. Moerwijk	115
31. Waldeck	118
32. Loosduinen	122
33. Morgenstond en Bouwlust	126
34. Madestein-Kraayenstein	130
35. Binckhorst	133
Gebieden met bijzondere waarden	135
Selectiecriteria Jongere Stedebouw (RDMZ)	136
Literatuur	

VOORWOORD

Voor u ligt een deel van het resultaat van twee jaar inventariseren, documenteren en beschrijven van de Haagse architectuur en stedenbouw uit de periode 1850-1940. Het werk werd verricht in het kader van het landelijke Monumenten Inventarisatie Project (MIP). Dit door de Rijksdienst voor de Monumentenzorg gecoördineerde onderzoek heeft onder meer ten doel een breed overzicht te krijgen van de bouwkundige en stedenbouwkundige productie uit de bijna 100 jaar waarin het moderne Nederland ontstond.

Den Haag groeide in deze periode van een provincieplaats tot een grote stad met in de tweede helft van de vorige eeuw een aanzienlijke industriële bedrijvigheid. Later ontwikkelde de stad zich vooral als zetel van een sterk groeiend overheidsapparaat en als vestigingsplaats van talrijke maatschappijen en instellingen. Het inwonertal steeg explosief van ongeveer 70.000 in 1850 tot 200.000 rond de eeuwwisseling en tot 500.000 in 1940.

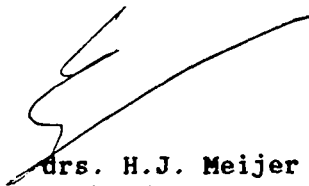
In het rapport zijn de wijken, die het gevolg waren van deze bevolkingsgroei en de ontvolking van het centrum, beschreven volgens een vaste opzet.

Het gemeentelijk bureau monumentenzorg heeft naast deze wijkbeschrijvingen ongeveer 1700 gebouwen en ensembles geïnventariseerd en van elke wijk een inventarisatie-/periodiseringskaart en een structuur-/waarderingskaart gemaakt. Dit uitgebreide kaartmateriaal zal in een later stadium worden uitgegeven. De verzamelde gegevens zijn volgens een landelijk toegepaste methodiek verzameld en in een computerbestand opgeslagen.

Naast deze werkzaamheden heeft Den Haag de naoorlogse wijken in het onderzoek betrokken voorzover het de stedenbouwkundige ontwikkeling betrof. Veel van wat na 1945 in de Haagse stadsontwikkeling gebeurde, had immers een lange voorgeschiedenis.

Op grond van het onderzoek selecteerden de Rijksdienst voor de Monumentenzorg en het gemeentelijk bureau monumentenzorg "gebieden met bijzondere waarden". Den Haag scoort landelijk gezien hoog met niet minder dan zeventien van zulke gebieden, die zich onderscheiden door cultuurhistorische en stedenbouwkundige 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 stedenbouw uit de periode 1850-1940.

Dit bijzondere gegeven vraagt om een coherent beleid ten aanzien van ruimtelijke ordening, monumentenzorg, stadsvernieuwing en openbare ruimte. In vervolg op dit onderzoeksrapport verwacht ik dat het college in de eerste helft van 1991 met voorstellen daartoe kan komen.



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 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 stedenbouw 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 essentieel 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 stedenbouw 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 vier grote steden deden op contractbasis het onderzoek voor hun gebied.

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 en stedenbouw 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, stedenbouwkundig, historisch-geografisch en industrieel-archeologisch terrein;
4. het project kan dienen als bouwsteen voor beleid van de drie bestuurslagen ten aanzien van ruimtelijke ordening, stadsvernieuwing, monumentenzorg, het beheer van de openbare ruimte, welstand en als basis voor planologische en stedenbouwkundige afwegingen;
5. het MIP kan dienen als instrument om te komen tot het beschermen van objecten en stads- en dorpsgezichten.

Het onderzoek van het Haagse MIP is van september 1988 tot juni 1990 verricht door de architectuurhistorici van het gemeentelijk bureau monumentenzorg (afdeling Monumentenzorg van de Dienst REO i.o.): drs. E.C. Vaillant, drs. D. Valentijn en drs. H.P.R. Rosenberg. Bij het onderzoek is ook de ontwikkelingsgeschiedenis van het naoorlogse deel van Den Haag betrokken. Met name ten behoeve van dit onderdeel van de inventarisatie verbond ir. J.A. van der Hoeve zich als freelance-medewerker gedurende vier maanden aan het project. De verwerking van de gegevens in het computerbestand nam met name R.G. Joosten voor zijn rekening. De wijze van bestandsvorming werd, uitgaande van de voorschriften van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg, op de Haagse situatie toegesneden door drs. D. Valentijn. De Haagse Werkgroep voor Monumenten van Bedrijf en Techniek deed een eerste aanzet tot de inventarisatie van de industriële archeologie in onze stad. Als projectleider van het Haagse MIP was drs. E.C. Vaillant verantwoordelijk voor de coördinatie en voor de eindredactie. C. Molog en R.A. Grootjans van de afdeling Grafische Vormgeving van de Dienst REO i.o. verzorgden de uitgave van dit rapport.

Een woord van dank gaat uit naar de landelijk projectleider van het MIP drs. P. Nijhof, de architectuurhistorica dr. M. Kuipers en de stedenbouwkundigen ir. K.G. Rouwenhorst en ir. Tj. Visser, allen verbonden aan de Rijksdienst voor de Monumentenzorg, voor de prettige samenwerking en de talrijke praktische en inhoudelijk gerichte adviezen. Voorts worden bedankt drs. V. Freijser, architectuurhistoricus en hoofd van de sector Welstand van de Dienst Bouwen en Wonen, en drs. M. van Doorn, historicus en hoofd van de afdeling Educatie van het Gemeentearchief van 's-Gravenhage, voor hun waardevolle reacties op de tekst van het rapport.

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 Haagse wijken, c) het fotograferen van de geïnterpreteerde 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.

Voor het opnemen in het MIP van objecten (gebouwen, bruggen enz.) en ensembles hebben als uitgangspunten gegolden:

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

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 geïnterpreteerd 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, pakhuisen enz.

In het project is gebruik gemaakt van een door de Rijksdienst voor de Monumentenzorg ontworpen standaardformulier. Dit formulier sluit aan op het automatische verwerkingssysteem CAIRS dat door het Rijk aan de provincies en de vier grote steden is geleverd.

In totaal zijn ongeveer 1700 objecten of complexen geïnterpreteerd.

De volgende rubrieken van het standaardformulier zijn verwerkt:

1. codenummer; 2. plaatsnaam; 3. wijknaam. 4. straatnaam en -nummer(s);

5. bijzonder gebied, ja of nee; 6. object of complex;
7. inventarisatiedatum; 8. oorspronkelijke functie; 9. huidige bestemming; 10. architect; 11. datering; 12. bouwstijl; 13. motivering voor opname; 14. bijzonderheden; 15. administratieve gegevens; 16. planologische aspecten; 17. korte omschrijving; 18. voorkomend op de rijks-, provinciale- of gemeentelijke monumentenlijst.

De rubriek 'motivering voor opname in het MIP' verdient een nadere toelichting. Als criterium voor een 'MIP-object' gold naast de hiervoor geformuleerde uitgangspunten de aanwezigheid van ten minste één waarde uit architectuurhistorisch, historisch, sociaalhistorisch, kunsthistorisch, cultuurhistorisch, typologisch, stedenbouwkundig of uniciteits oogpunt. Voor opname in het MIP-bestand kwamen niet alleen de (potentiële) monumenten in aanmerking. Het MIP beoogt immers een representatief beeld te geven van de totale bouwproductie uit de periode 1850-1940.

De wijkbeschrijvingen.

Bij de wijkbeschrijvingen zijn ook de naoorlogse wijken betrokken alhoewel de grens van het onderzoek landelijk op het jaartal 1940 is bepaald. In Den Haag echter dateren de eerste plannen voor de na de oorlog gebouwde wijken vaak al van ver voor de Tweede Wereldoorlog. 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 voor het MIP-rapport afgezien van een toelichting op de hele stad. In een later stadium zal een herdruk van 's-Gravenhage 1840-1940' worden opgenomen.

Ook is afgezien van een beschrijving van het Centrum omdat de RDMZ in de toelichting op de Uitbreiding van het Beschermd Stadsgezicht Den Haag (1988) een uitvoerige analyse reeds had gemaakt en de nadruk in deze fase lag op de gebieden die na 1850 zijn ontstaan.

De wijkbeschrijvingen zijn volgens een vast stramien opgezet:

1. de 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 stedenbouwkundige karakteristiek;
2. structurele en/of functionele veranderingen sinds de totstandkoming van de wijk;
3. de verkeersafwikkeling;
4. het bebouwingsbeeld; aan de orde komen de bouwkundige en stilistische kenmerken;

5. bijzondere kwaliteiten in het gebied; hierbij kan het gaan om de stedenbouwkundige opzet, het niveau van één of meer functies, gebouwen en ensembles, groen- en waterstructuren, (sociaal-)historische waarden; dit onderdeel van de wijkbeschrijving dient met de bijbehorende waarderingskaart (zie hierna) gelezen te worden.

Kaartmateriaal.

Tot het project behoorde het vervaardigen van kaarten. Deze zullen in een later stadium worden gepubliceerd.

Voor de stad als geheel wordt op een kaart (1:20.000) aangegeven:

- * de belangrijkste wegen-, spoor-, water- en groenstructuren;
- * een functionele typologie:
 - gebieden met overwegend een woonfunctie,
 - gebieden met gemengde functies,
 - gebieden met overwegend kantoren,
 - gebieden overwegend bestemd voor industrie, bedrijven en opslag.

Per deelgebied worden twee kaarten vervaardigd:

1. een inventarisatiekaart (1:5.000) met:

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

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 gebieden van na 1940 die geen samenhang vertonen in structuur, schaal, vorm en/of materiaal met de oorspronkelijke architectuur, de oorspronkelijke stedenbouwkundige opzet of een harmonisch ontwikkelde situatie;

- * gebouwen en gebieden die wel bovengenoemde samenhang in min of meerdere mate vertonen en (met name op wijkniveau beschouwd) zijn gekenmerkt als:
 - a. indifferent tot beeldondersteunend,
 - b. beeldondersteunend tot beeldbepalend ("karakteristiek voor de wijk"),
 - c. beeldbepalend (hoge ensemblewaarde); een vergelijking op stadsniveau kan in het oordeel worden betrokken;

* waardevolle individuele zaken: beschermde monumenten en zaken die wellicht in aanmerking komen voor plaatsing op de gemeentelijke of rijks monumentenlijst;

* bijzondere (historisch-) stedenbouwkundige c.q. landschappelijke gegevens;

* waardevolle groenstructuren;

* waardevolle waterstructuren.

Het selecteren van "gebieden met bijzondere waarden" uit de periode 1850-1940.

Op grond van de selectiecriteria van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg zijn door deze dienst en het gemeentelijk bureau monumentenzorg zeventien gebieden uit de periode 1850-1940 geselecteerd als "gebieden met bijzondere waarden". De criteria en geselecteerde gebieden zijn aan het einde van dit rapport vermeld. Acht van de zeventien gebieden zijn vanwege hun hoge score tevens aangeduid als potentieel te beschermen stadsgezichten. Alhoewel de Rijksdienst voor de Monumentenzorg zich inhoudelijk met de selectie van deze potentieel te beschermen stadsgezichten kan verenigen, wacht de RDMZ formeel de procedure van het Monumenten Selectie Project (MSP) af voor een definitief oordeel. Hiermee wordt een landelijke beleidslijn aangehouden.

De status van het MIP-rapport en het vervolg op dit rapport.

Met het hier gepresenteerde MIP-rapport heeft de gemeente Den Haag voldaan aan haar contractuele verplichtingen jegens het Rijk. Behalve de tekst van het rapport ontvangt de Rijksdienst voor de Monumentenzorg de geïnventariseerde gegevens op computerschijf en in de vorm van gebundelde kopieën met foto's. Het MIP-rapport heeft de status van een onderzoeksverslag en geeft een waardering van gebieden op grond van landelijke criteria.

Thans volgt de fase waarin na een (ambtelijke) commentaarronde het rapport zal worden omgevormd tot een nota met beleidsvoorstellen. Deze nota, waarvan de behandeling in de raadscommissies is gepland voor het midden van 1991, zal behalve de (aangepaste) tekst van dit rapport ook het kaartmateriaal en de beschrijvingen van het Centrum en de stad als geheel bevatten (zie hiervoor).

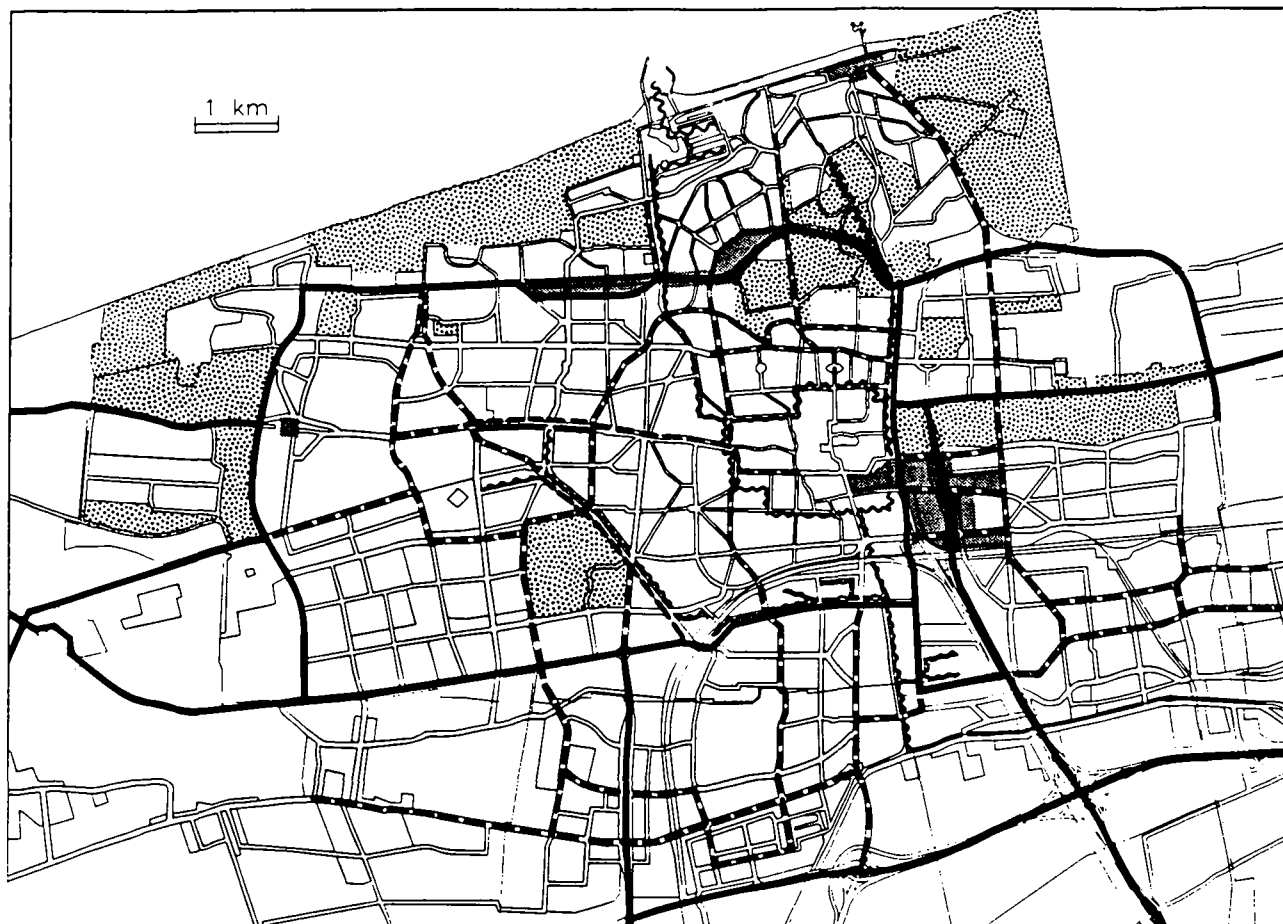
Verder zal de nota de gebieden en monumenten vermelden, die door de gemeenteraad aan de minister van WVC worden voorgedragen voor aanwijzing tot respectievelijk rijks beschermd stadsgezicht en rijksmonument. Wat de monumenten betreft zal het in de meeste gevallen gaan om een overheveling van de gemeentelijke naar de rijksmonumentenlijst.





Deze voorstellen passen in het kader van het Monumenten Selectie Project (MSP) dat het Rijk in 1991 zal starten als vervolg op het MIP.

Daarnaast zal worden aangegeven welke consequenties de gemeente aan de kwalificatie "gebied met bijzondere waarden" verbindt en of meer delen van Den Haag deze verbijzondering verdienen. Voor de overige gebieden in Den Haag zijn uitspraken mogelijk op grond van de waarderingskaart en de wijkbeschrijving.

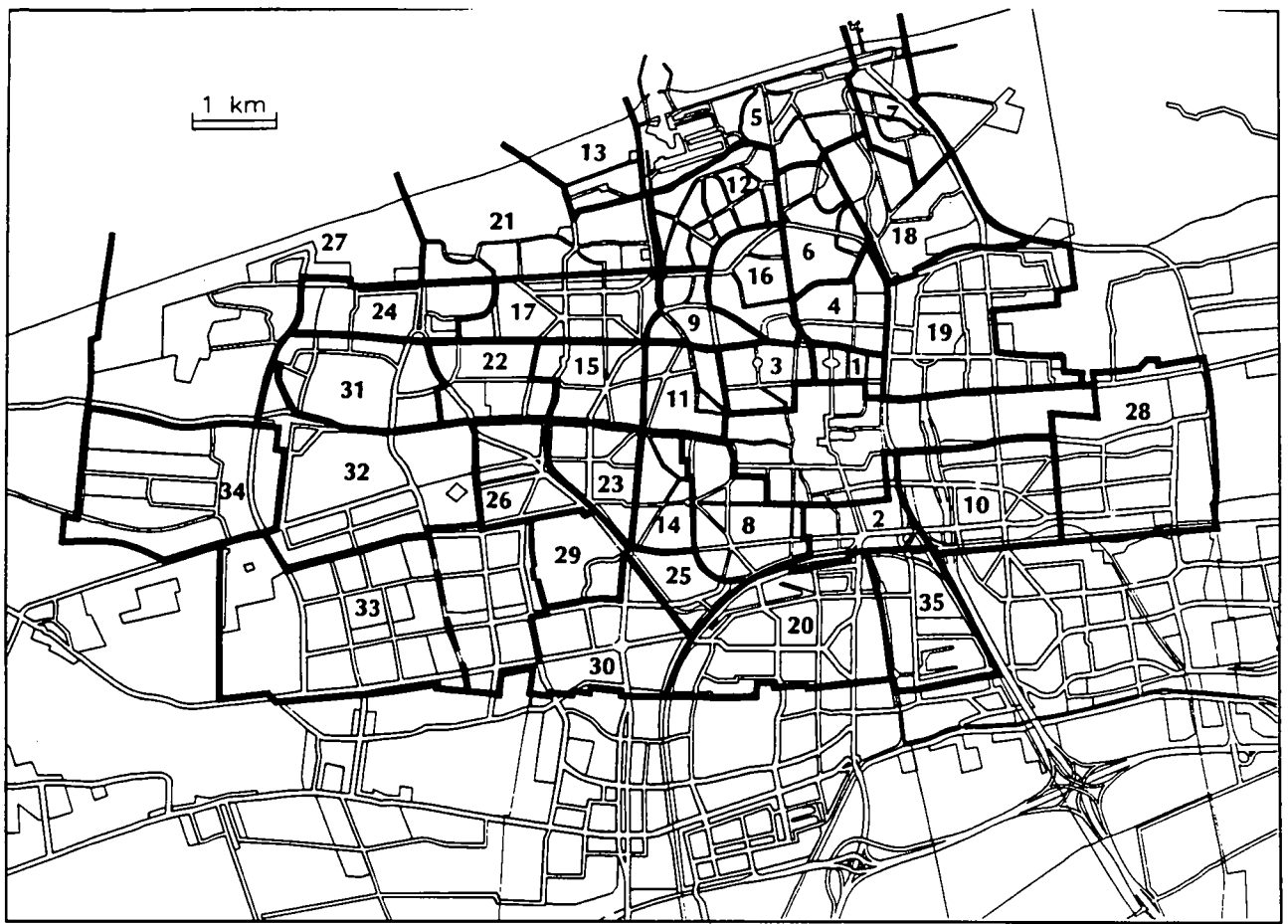
Tot slot biedt de nota de mogelijkheid om mede op grond van het MIP-rapport uitgangspunten te formuleren met betrekking tot het toekomstig transformatieproces van Den Haag. Hiermee wordt beantwoord aan het in het begin van deze inleiding onder punt 4 geformuleerde doel van het MIP.

Structuurkaart



-  belangrijkste groenstructuur
-  belangrijkste waterstructuur
-  ingrijpende structuurwijziging
-  wegen met een regionale- en stadsdeelontsluitende functie

Wijkaart



- | | |
|--|-----------------------------|
| 1. Willemspark | 19. Benoordenhout |
| 2. Stationsbuurt | 20. Laakkwartier-Spoorwijk |
| 3. Zeeheldenkwartier | 21. Vogelwijk |
| 4. Archipelbuurt | 22. Vruchtenbuurt |
| 5. Scheveningen | 23. Rustenburg-Oostbroek |
| 6. Van Stolkpark-Scheveningse Bosjes | 24. Bohemen-Meer en Bos |
| 7. Belgisch Park | 25. Groente- en Fruitmarkt |
| 8. Schilderswijk | 26. Leyenburg |
| 9. Duinoord | 27. Kijkduin-Ockenburgh |
| 10. Bezuidenhout | 28. Marlot-Mariahoeve |
| 11. Regentessekwartier | 29. Zuiderpark |
| 12. Statenkwartier (-Geuzenkwartier) | 30. Moerwijk |
| 13. Duindorp | 31. Waldeck |
| 14. Transvaal | 32. Loosduinen |
| 15. Valkenboskwartier | 33. Morgenstond en Bouwlust |
| 16. Zorgvliet | 34. Madestein-Kraayenstein |
| 17. Bomen- en Bloemenbuurt | 35. Binckhorst |
| 18. Westbroekpark | |

1. 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 stedenbouwkundig 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. Kuiperstraat/ 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 villapark, 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.

Verkeersafwikkeling.

In het verkeersbeleid wordt uitgegaan van de volgende hoofdstructuur:

- stadsdeel-ontsluitend zijn: de Javastraat (binnenruit), de Alexanderstraat, een deel van de Mauritskade en het Scheveningse Veer (P-route);
- wijk-ontsluitend zijn: de Mauritskade en Zeestraat.

Bebouwingsbeeld.

Het bebouwingsbeeld van Willemspark I wordt gekenmerkt door ruim opgezette monumentale herenhuizen en villa's in eclectische stijl. 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.

- de totale aanleg met als hoofdopzet het ovaalvormige Plein 1813 en de villa's in een parkachtige structuur.

Vanwege de bijzondere architectuurhistorische- en stedenbouwkundige waarde is Willemspark I aangewezen tot door het rijk beschermd stadsgezicht en zijn de meeste panden beschermde monumenten.

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.

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.

Verkeersafwikkeling.

In het verkeersbeleid wordt uitgegaan van de volgende hoofdstructuur:

- stadsdeel-ontsluitend is: de Javastraat;
- wijk-ontsluitend zijn: de Mauritskade en de Frederikstraat.

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 verzezen ook aan de Javastraat, Prinses Mariestraat, Dr. Kuypersstraat 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 Kerkstraat 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 winkelpuien. 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 opzet van rijke herenhuizen langs de randen en eenvoudige doorgaans lagere bebouwing binnen de wijk;
- het groen tussen de Frederikstraat en de Koninginnegracht;
- de lineaire ontwikkeling van de bebouwing langs de Koninginnegracht als voortzetting van de 18de-eeuwse gevelwand van de Prinsessegracht;
- de ensemblewaarde van de huizen aan de Prinses Mariestraat met de belangrijke situering van de achtergevels aan de Mauritskade;
- de door muren afgesloten tuinen en een groenstrook langs de Schelpkade.

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 stedenbouwkundige 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.

Structurele en/of functionele veranderingen.

Aan de Dr. Kuiperstraat 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 parcellering 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.

Verkeersafwikkeling.

In het verkeersbeleid wordt uitgegaan van de volgende hoofdstructuur:

- stadsdeel-ontsluitend zijn: geen van de straten;
- wijk-ontsluitend zijn: de Dr. Kuiperstraat en Koninginnegracht.

Bebouwingsbeeld.

De oorspronkelijke bebouwing langs de randen bestaat uit voornamelijk 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. Kuiperstraat 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;
- de architectuur van de Hooigracht, Dr. Kuiperstraat en delen van de Houtweg en Laan van Roos en Doorn.

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.

2. STATIONSBUURT.

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, Oranjbuitensingel, 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 begrenste. 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 stedenbouwkundige 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. 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 stratenspatroon (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, 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 bestrating 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 Rijswijkplein 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 stedenbouwkundige 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 kantoorgebouw 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), het Zieken, de Hoefkade/Stationsweg (in uitvoering, arch. Ch. Vandenhove) en voor de reconstructie van het Rijswijkplein en omgeving (arch. J. Coenen).

Verkeersafwikkeling.

In het verkeersbeleid wordt uitgegaan van de volgende hoofdstructuur:

- stadsdeel-ontsluitend zijn: het Zieken, het Rijswijkseplein en de Rijswijkseweg;
- wijk-ontsluitend zijn: de Parallelweg, het Stationsplein, de Stationsweg, de Hoefkade, Oranjelaan en het Groenewegje.

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 stads-architect 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 stedenbouwkundig 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, 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.

Bijzondere kwaliteiten.

- de 17de- tot 19de-eeuwse architectuur van het Groenewegje en de samenhang hiervan met de Zuidsingelgracht waardoor gesproken kan worden van een waardevol historisch grachtenbeeld;
- de 19de-eeuwse architectuur van het Oranjeplein en Huygenspark in combinatie met de groenstructuur van beide locaties;
- de architectuur en historisch-stedenbouwkundig belangrijke situering van het Paviljoen aan het Rijswijkse Plein;
- de architectuur van het station Hollands Spoor;
- de stedenbouwkundige waarde van de as Stationsplein-Stationsweg als entree naar het Centrum;
- de waarde van de historische waterstructuur aan het Zieken.

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 Schenkwatering 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 en de rond 1870 aangelegde spoorverbinding tussen het Hollands Spoor en het voormalige station Rijnspeer (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

Oranjevuitensingel 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. 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 structuurversturende 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 Oranjevuitensingel wordt over de verhoogde trambaan het ministerie van VROM gebouwd.

Verkeersafwikkeling.

In het verkeersbeleid wordt uitgegaan van de volgende hoofdstructuur:

- regio-ontsluitend zijn: de Rijnstraat en Lekstraat in aansluiting op de Binckhorstlaan/ Maanweg/ Utrechtse Baan;
- stadsdeel-ontsluitend zijn: de Rijnstraat als onderdeel van de "parkeerroute" en de Rijn-/ Lekstraat als onderdeel van de "binnenruit"; voorts de Pletterijkade, het Schenkviaduct en de Weteringkade in aansluiting op de Rijswijkseweg;
- wijk-ontsluitend is: de Pletterijstraat.

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 bouw golf 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 stedenbouwkundig meest opvallende bouwwerk is het kantoor van de Postcheque- en Girodienst aan het Spaarneplein uit 1923 van de architect D.E.C. Knuttel.

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.

3. ZEEHELDEKWARDIER.

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

Ontwikkelingsgeschiedenis.

Het Zeeheldenkwardier 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 met eenzelfde stedenbouwkundige opzet aan te leggen. Dit plan stagneerde omdat koningin-moeder 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. 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 Zeeheldenkwardier is uitgelegd volgens verscheidene particuliere uitbreidingsplannen. De wijk wordt gekenmerkt door een recht stratenpatroon met een hoge bebouwingsdichtheid. 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 Zeeheldenkwardier 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 Pymontkade. De 19de-eeuwse uitleg van de wijk was hiermee voltooid. In 1917 volgde nog de aanleg van de Chrispijnstraat.

Een kenmerk van het Zeeheldenkwardier was het grote aantal winkels op de afgeschuinde hoeken van de gesloten bouwblokken. Deze zijn voor een groot deel verdwenen.

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 winkel-woonpanden. 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. Voor deze verkeersdoorbraak volgens het Uitbreidingsplan van Berlage werd een groot deel van de Dichtersbuurt, die toen reeds verpauperde, 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 welzijnsinstelling 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 Heiplein. Ter plekke van het laatstgenoemde gebouw stond oorspronkelijk de Meubelfabriek van Mutters.

Verkeersafwikkeling.

In het verkeersbeleid wordt uitgegaan van de volgende hoofdstructuur:

- stadsdeel-ontsluitend zijn: de Waldeck Pymontkade en de Laan van Meerdervoort (binnenruit);
- wijk-ontsluitend zijn: de Elandstraat, Vondelstraat, de Anna Paulownastraat, de Veenkade, Zoutmanstraat en de Prins Hendrikstraat tussen het Prins Hendrikplein en de Waldeck Pymontkade.

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. Het overige deel van de Zeeheldenbuurt kent een meer eenvoudige bebouwing. Hier komt ook het beneden- en bovenhuis veelvuldig 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 Pymontkade 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 Pymontkade, 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 en lijkt dan ook te zijn bedoeld als een kwalitatieve injectie in het magere en onsamenhangende bebouwingsbeeld aan de Elandstraat. Het beeld aan de Veenkade tussen de Hemsterhuisstraat en de Waldeck Pymontkade is eveneens onsamenhangend.

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 Pymontkade 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. 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.

- het over het algemeen goed bewaarde laat-19de-eeuwse architectuurbeeld ten noorden van de lijn Prins Hendrikstraat-Zoutmanstraat-Piet Heinstraat-Kortenaerkade in samenhang met het stedenbouwkundig patroon van rechte straten met een rond en een ovaalvormig plein;
- de in hoofdzaak op het Willemspark georiënteerde architectuur van de Zeestraat (door het rijk beschermd stadsgezicht);
- de samenhang van water en bebouwing van de Toussaintkade (door het rijk beschermd stadsgezicht) en het eerste deel van de Veenkade als een goed geconserveerd 19de-eeuws grachtenbeeld.

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".

4. ARCHIPELBUURT.

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

Ontwikkelingsgeschiedenis.

De wijk, bedoeld als woonwijk geïntendeerd 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 Zeeheldenbuurt, 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 Prinsevinckenpark 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 structurelementen 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 geïntendeerde straten met haaks hierop gelegen korte verbindingsstraten. Van een kwalitatief hoogstaande stedenbouwkundige opzet is echter geen sprake. Een uitzondering hierop vormt het in 1883 aangelegde Bankaplein met de brede zichtassen van de Bankastraat en de Riouwstraat. 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 Nassaplein, 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 Prinsevinkenspark 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 Prinsevinkenspark 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. 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 S.J. 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 Prinsevinkenspark 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.

Verkeersafwikkeling.

In het verkeersbeleid wordt uitgegaan van de volgende hoofdstructuur:

- stadsdeel-ontsluitend zijn: de Scheveningseweg, de Javastraat, de Laan Copes van Cattenburch en de Burgemeester Patijnlaan;
- wijk-ontsluitend zijn: de Riouwstraat, de Bankastraat, het Nassauplein, de Burgemeester Van Karnebeeklaan en de Koninginnegracht.

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. 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. 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, merendeels bestaande uit delen van twee of meer huizen achter een symmetrische gevel, gerealiseerd. Voor ieder ontwerp was meestal een andere aannemer of architect verantwoordelijk, zodat per straat uiteindelijk een groot aantal aannemers/architecten bij de bouw betrokken is geweest.

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-rennaissance 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, 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 ontleen 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 gebouwen en door tuinen omgeven herenhuizen. De oudste bebouwing in neo-rennaissance 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 stedenbouwkundige patroon van rechte straten;
- de stedenbouwkundige opzet en villabebouwing van het Prinsevinkenpark;
- 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 en aan het Nassauplein, alsmede de bomenrijen van de Timorstraat en Burgemeester Patijnlaan;
- 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 Laan Copes van Cattenburch, Burgemeester Patijnlaan, Burgemeester van Karnebeeklaan, de Riouwstraat, het Nassauplein, de Surinamestraat en de Javastraat tegenover het Willemspark
- de historisch-stedebouwkundige waarde van het kanaal.

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

5. SCHEVENINGEN.

Het hier behandelde gebied omvat het oude dorp, de badplaats tussen kust en Gevers Deynootweg, het havengebied en de aangrenzende delen. 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.

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. 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. In de stormachtige ontwikkeling die de badplaats vanaf 1970 ondergaat, heeft het uit 1827 daterende Paviljoen Von Wied zijn hoog gelegen vrije positie weten te behouden. 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 thans een 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.

Verkeersafwikkeling.

In het verkeersbeleid wordt uitgegaan van de volgende hoofdstructuur:

- stadsdeel-ontsluitend zijn: de Scheveningseweg en Houtrustweg;
- wijk-ontsluitend zijn: de Westduinweg/Duinstraat, de Jurriaan Kokstraat/Gevers Deynootweg, de Kanaalweg/Nieuwe Duinweg, de Badhuisweg en Nieuwe Parklaan.

Bebouwingsbeeld.

Scheveningen-Haven;

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.

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. 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 (visser)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 Heemraadsлаг). 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 redersbedrijf Den Dulk in de Gondelstraat met de uit 1893 daterende droogschuren.

Scheveningen-badplaats;

grens: het strand en de Gevers Deynootweg.

Rond het in de jaren 1975-1979 herbouwde Kurhaus hebben appartementen in hoogbouw de laat-19de-eeuwse hotels vervangen. Uit de jaren dertig dateren de lage woonhuizen om het hooggelegen 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. 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 stedenbouwkundig 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 stedenbouwkundige 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 grenzend aan 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 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.

- het bijna dorpse woonkarakter van Scheveningen dat ondanks de badplaats en de flatbouw van de Vijzelstraat e.o. aanwezig is;
- de kust met strand en havens;
- de (architectuur)historische waarde van de Keizerstraat met zijn zichtas op de Oude Kerk;
- de stedenbouwkundige structuur van de Ankerstraat e.o. en de uit sociaal-historisch oogpunt waardevolle bebouwing;
- het Renbaankwartier als goed geconserveerde woonwijk uit ca. 1900 met een harmonisch architectuurbeeld;
- de architectuurhistorische waarde van de Rusthoekstraat, Kanaalweg en Cornelis Jolstraat;
- het Willem Beukelszn. Plein e.o. als goed geconserveerde woonbuurt uit ca. 1900;
- de zichtas vanaf de Haringkade naar de Badhuiskade en Seinpostduin en 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);
- de architectuur en vrije ligging van het Paviljoen Von Wied.

6. VAN STOLKPARK-SCHEVENINGSE BOSJES.

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 Belvédèreweg en de Prof. P.S. Gerbrandyweg.

De Scheveningse Bosjes liggen ingesloten tussen de Scheveningseweg, de Archipelbuurt, de Haringkade en het Van Stolkpark.

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 koopmangeslacht. 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. Koning Willem I liet aan de Scheveningseweg een jachtpaviljoen bouwen, "Klein Zorgvliet", waaruit later "Hôtel de la Promenade" zou ontstaan. 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 Huëll in 1868 tot een grote vijver werden getransformeerd. De in neo-Empirestijl uitgevoerde marmere bank, die oorspronkelijk met enige villa's ten zuiden van de Waterpartij was gelegen, herinnert aan deze bestuurder.

Van Stolk kocht tussen 1860 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 Belvédèreweg 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 Belvédèreweg-Prof. P.S. Gerbrandyweg. De villa's zijn gesitueerd in ruime tuinen met bomen, terwijl ook langs de wegen boombeplanting is toegepast.

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 Belvédèreweg dat in 1962 de naam Prof. 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 vlak voor 1940 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 46 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 'Sandhage' aan de Hogeweg 18. Aan de Van Stolkweg, Parkweg, Duinweg en Belvédèreweg 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 Huëllweg 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.

Verkeersafwikkeling.

In het verkeersbeleid wordt uitgegaan van de volgende hoofdstructuur:

- regio-ontsluitend is: de Prof. B.M. Teldersweg;
- stadsdeel-ontsluitend is: de Scheveningseweg;
- wijk-ontsluitend zijn: de Kanaalweg en Haringkade.

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' (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.

Bijzondere kwaliteiten.

- het grote aantal panden met een hoge architectuurhistorische waarde;
- de landschappelijke waarde van de Scheveningse Bosjes en het Van Stolkpark met als hoogtepunt de waterpartij e.o.;
- de historische, stedenbouwkundige en landschappelijke waarde van de Scheveningseweg en het Kanaal.

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.

7. BELGISCH PARK.

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 Alkemadeaan, 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 Société 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: 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 noordwest zijde 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 zuidwest zijde 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 zuidoost zijde 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 Deventerestraat en tussen de Duinkerke-, 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 zuidoost zijde 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.

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.

Verkeersafwikkeling.

In het verkeersbeleid wordt uitgegaan van de volgende hoofdstructuur:

- stadsdeel-ontsluitend zijn: de Zwolsestraat en Van Alkemadelaan;
- wijk-ontsluitend zijn: de Gevers Deynootweg, de Badhuisweg, Stevinstraat, de Doorniksestraat en de Pompstationsweg.

Bebouwingsbeeld.

Het meest karakteristieke deel van de wijk wordt gevormd door het Belgische Plein met de daarvan uitwaaiende 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, 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.

Bijzondere kwaliteiten.

- de stedebouw, de architectuur en het groen van het Belgische Plein en de van daaruit straalsgewijs lopende straten, alsmede de Luiksestraat die ten zuiden van het plein de Antwerpse en de Gentsestraat verbindt;
- de Badhuisweg als zichtas op het Kurhaus met de grotendeels bewaard gebleven bebouwing uit de periode 1900-1940;
- 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;
- 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.

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

8. SCHILDERSWIJK.

De Schilderswijk, gelegen ten zuid-oosten van het centrum, wordt begrensd door de Parallelweg, De Heemstraat, Monstersestraat, Loosduinsekade, Zoutkeetsingel, Houtzagerssingel, Om en Bij, Hoofthoek, 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 goeude 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 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 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 geëlectriceerd ten behoeve van de HTM lijn 11, de eerste sneltram op eigen baan in ons land. De smalle Hobbemastraat vormt nog steeds een onderdeel van de belangrijke stadstramroute van lijn 6.

Structurele en/of functionele veranderingen.

De eenzijdige bevolkingssamenstelling van zeer 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 projecten 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 stedenbouwkundige 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. Voor dit buurtpark met woning en wijkcentrum werd een bouwblok gesloopt (1988).

In de jaren negentig zal plan van de architect Jo Coenen voor de Vaillantlaan worden gerealiseerd, waarbij het wegprofiel zal worden 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 werd een recreatiecomplex waarbij de oude bebouwing voor een deel gehandhaafd bleef.

Bedrijfsruimte, gecombineerd met woningbouw, werd in de 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 Mijtenstraat en de Joris van der Haagenstraat.

Verkeersafwikkeling.

In het verkeersbeleid wordt uitgegaan van de volgende hoofdstructuur:

- stadsdeel-ontsluitend zijn: de Vaillantlaan, het Buitenom, de Lijnbaan en Loosduinsekade;
- wijk-ontsluitend zijn: de Houtzagerssingel, het Om en Bij, de Hooftskade, de Parallelweg, de De Heemstraat, Monstersestraat, Wouwermanstraat, de Hoefkade, de Hobbemastraat en Ruysdaelstraat.

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. Hofjescomplexen komen nog voor tussen Hoefkade en Parallelweg, o.a. de Delpratwoningen uit 1897-1898 en aan het Om en Bij, de Diaconiewoningen uit 1840-1841. Hofjesachtige complexen uit 1882, maar met de huisjes aan de straat, treft men aan bij de zijstraatjes van de Jacobastraat. 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. 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. Bijzondere aandacht verdient het complex woningen dat bekend staat als de "Van Ostadewoningen" (arch. W.B. van Liefland, 1885-1895) en als het ware een stadje in de stad vormt.

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 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 het complex van de Van Ostadewoningen en de Delpratwoningen;
- de oorspronkelijke bebouwing langs de Hooftskade, het Om en Bij 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 en Rembrandtstraat 79-133.

9. DUINOORD.

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.

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". 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 stedenbouwkundige hoofdaccent van de wijk, het ovaalvormige Sweelinckplein.

De hoofdstructuur met breed aangelegde straten wordt gevormd door het Sweelinckplein, de Koningin Emmakade /Waldeck Pymontkade, 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 elektrische 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 advertentiecampaagnes 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 stedenbouwkundige 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 stedenbouwkundige 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 Pymontkade 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 Pymontkade, 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.

Verkeersafwikkeling.

In het verkeersbeleid wordt uitgegaan van de volgende hoofdstructuur:

- regio-ontsluitend zijn: geen van de straten;
- stadsdeel-ontsluitend zijn: de Laan van Meerdervoort vanaf de Waldeck Pymontkade richting de Javastaat als onderdeel van de zogeheten "binnenruit", de Groot Hertoginnelaan en de Waldeck Pymontkade /Koningin Emmakade in aansluiting op de Stadhouderslaan;
- wijk-ontsluitend zijn; de Laan van Meerdervoort vanaf de Koningin Emmakade naar het zuidwesten.

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. 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 le Sweelinckstraat en Waldeck Pymontkade 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 Pymontkade en Koningin Emmakade nabij dit plein, het gedeelte van de Groot Hertoginnelaan tussen de Banstraat en Waldeck Pymontkade, de le 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 le en 2e Sweelinckstraat illustreert.

Bijzondere kwaliteiten.

- het goed bewaard gebleven laat-19de-eeuwse architectuurbeeld in samenhang met de stedenbouwkundige aanleg waarvan de hoofdpzets bestaat uit lange evenwijdig lopende gebogen straten rond een centraal gelegen ovaalvormig plein en een het gebied doorsnijdende hoofdas van de voormalige Afzanderijvaart;
- het water met groenaanleg van het Afvoerkanaal en de voormalige Afzanderijvaart, alsmede de groenaanleg van het Sweelinckplein;
- het (met een open structuur) grenzen van de wijk aan de groenaanleg van Zorgvliet;
- het grote aantal beschermde monumenten en beeldbepalende panden.

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

2. Duinoord II.

Ontwikkelingsgeschiedenis.

Met de aanleg van dit deel werd rond de eeuwisseling 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 stedenbouwkundig 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 Pymontkade, 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 stedenbouwkundige 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.

Verkeersafwikkeling.

In het verkeersbeleid wordt uitgegaan van de volgende hoofdstructuur:

- regio-ontsluitend is: de President Kennedylaan;
- stadsdeel-ontsluitend zijn: de Groot Hertoginnelaan en de Stadhouderslaan;
- wijk-ontsluitend is: de Valeriusstraat.

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 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.

- de plantsoenen en waterpartijen langs het Stadhoudersplantsoen (onderdeel van de Haagse Beek), de plantsoenen van de Stadhouderslaan en het water met groenaanleg van het Afvoerkanaal.

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.

Verkeersafwikkeling.

In het verkeersbeleid wordt uitgegaan van de volgende hoofdstructuur:

- regio-ontsluitend zijn: geen van de straten;
- stadsdeel-ontsluitend is: de Groot Hertoginnelaan;
- wijk-ontsluitend is: de Laan van Meerdervoort.

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 een 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.

In het Monumenten Inventarisatie Project 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".

10. BEZUIDENHOUT.

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 verzezen, 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. 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 Reijntstraat, Joan Maetsuyckerstraat) en rond 1907 (Johannes Camphuysstraat, Hendrik Zwaardcroonstraat) 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 stedenbouwkundig plan is geweest 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 Schenkade en de buurt rond het Van Imhoffplein bleven gespaard. Bij de wederopbouw van het hart van de wijk is de vooroorlogse structuur geheel verlaten. 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 stedenbouwkundige 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.

Verkeersafwikkeling.

In het verkeersbeleid wordt uitgegaan van de volgende hoofdstructuur:

- regio-ontsluitend is: de Utrechtsebaan;
- stadsdeel-ontsluitend zijn: de Bezuidenhoutseweg, de Juliana van Stolberglaan (ten westen van de Laan van Nieuw Oost-Indië) met het Prins Bernhard Viaduct, de Prinses Beatrixlaan, de Schenkkade met het Schenkviaduct en de Laan van Nieuw Oost-Indië;
- wijk-ontsluitend zijn: de Theresiastraat, de Juliana van Stolberglaan ten oosten van de Laan van Nieuw Oost-Indië, het Stuyvesantplein en de Loudonstraat.

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. 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 ook nog (voor een deel) hun oorspronkelijke bebouwing. Het oostelijk deel van de Bezuidenhoutseweg heeft zijn oorspronkelijke architectuur (hoofdzakelijk in neorenaissance- 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 Zwaardcroonstraat 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

Stolberglaan (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 stedenbouwkundige opzet door C. van Eesteren in 1928 was gemaakt, werd gebouwd door B. Merkelbach en Ch.J.F. Karsten. Zorgvuldig gecomponeerde bouwlichamen met functionalistisch aandoende brede betonnen balkons en goed gedetailleerde 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 IJscubweg behoren tot de meest karakteristieke elementen in het niet consequent uitgewerkte plan.

Bijzondere kwaliteiten.

- de visuele en functioneel-historische relatie met het Haagse Bos;
- de historisch-stedenbouwkundige betekenis van de Bezuidenhoutseweg en de Laan van Nieuw Oost-Indië;
- een deel van de oorspronkelijke architectuur van de Bezuidenhoutseweg en het Emmapark;
- de Berlagiaanse stedenbouwkundige opzet van het Bezuidenhout-oost;
- de Schenkstrook als landschappelijke hoofdstructuur;
- de stedenbouwkundige en architectonische waarde van het plan Molensloot.

11. REGENTESSEKWARTIER.

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 stedenbouwkundig 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 infrastructuur 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 tuindersbedrijven was gevestigd, bleef langere tijd onbebouwd. Hier werd in 1904-1906 aansluitend op de terreinen van de Gasfabriek de gemeentelijke Elektrische 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 verkeerteknische 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. 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 Elektrische 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 Heyligersstraat. De bebouwing langs de Noordwest Buitensingel en Loosduinseweg tot aan de Gaslaan bestaat voornamelijk uit vrijstaande kantoor- en bedrijfspanden van recente tijd. Een gestructureerde stedenbouwkundige opzet en samenhang ontbreekt in dit gebied.

Stadsvernieuwingsactiviteiten in het Regentessekwartier zijn geconcentreerd rond de Van Swindenstraat en ten zuiden van de Weimarstraat tussen de Regentesselaan en Conradkade. 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 stedenbouwkundig 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.

Verkeersafwikkeling.

In het verkeersbeleid wordt uitgegaan van de volgende hoofdstructuur:

- stadsdeel-ontsluitend zijn: de Koningin Emmakade, Noordwest Buitensingel en Loosduinseweg;
- wijk-ontsluitend zijn: de Regentesselaan en Beeklaan.

Bebouwingsbeeld.

De structuur en bebouwing van en rondom het gebied van de bedrijfsterreinen van de Gemeentelijke Reinigingsdienst en het Energiebedrijf vertonen een onsamenvattend 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 Electricische 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. 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 winstogmerk 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 overgangsarchitectuur.

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;
- 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.

12. STATENKWARTIER(-GEUZENKWARTIER).

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 Verversingskanaal -thans Afvoerkanaal geheten- vormde de harde westelijke grens van het te bebouwen duingebied.

Ir. I.A. Lindo ontwierp een waaiervormig stratenplan 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 hoofd-as. 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. 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 beneden- en 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 aantal kerkgebouwen; deze zijn tegen de rand van de wijk gebouwd.

Structurele 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 stedenbouwkundige 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.

Verkeersafwikkeling.

In het verkeersbeleid wordt uitgegaan van de volgende hoofdstructuur:

- stadsdeel-ontsluitend zijn: de Houtrustweg, de Westduinweg en de Scheveningseweg;
- wijk-ontsluitend zijn: de Van Boetzelaerlaan, Statenlaan, de Prins Mauritslaan, de Johan van Oldenbarneveltlaan tussen Eisenhowerlaan en Frankenslag, de Stadhouderslaan (tussen de President Kennedylaan en het Statenplein), de Eisenhowerlaan, de Aert van der Goesstraat, Frederik Hendriklaan, Frankenslag, de Duinstraat, de Cornelis de Wittlaan, de Willem de Zwijgerlaan en de Kranenburgweg.

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. 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. Beter kan worden gesproken van overgangsarchitectuur waarbij (aannemer-)architecten zich hebben bediend van de vormtaal 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 beeldbepalende 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.

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.

Bijzondere kwaliteiten.

- het hoogwaardige stadsbeeld met zijn talrijke beeldondersteunende panden die samen met de beeldbepalende gebouwen en de beschermde monumenten een vrijwel gaaf ensemble vormen; mede door de min of meer duidelijke scheiding van functies is het woonmilieu in de wijk op een hoog peil gebleven en zijn de wijzigingen tot de rand van de wijk beperkt;

- het radiale 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 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.

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".

13. DUINDORP.

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.

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. 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. 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 stedenbouwkundig 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 stedenbouwkundige 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 volkswoningbouw werd nagestreefd. De gemeentewoningen bestaan uit het "complex Afvoerkanaal-West" en de bebouwing tussen de Pluvierstraat 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; oorspronkelijk waren hier plantsoentjes omgeven door hekjes en hagen.

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.

Verkeersafwikkeling.

In het verkeersbeleid wordt uitgegaan van de volgende hoofdstructuur:

- regio- of stadsdeel-ontsluitend zijn: geen van de straten;
- wijk-ontsluitend zijn: de Nieboerweg en Houtrustweg.

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 stedenbouwkundige 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 stilistische 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 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 Tesselsestraat met invloeden van zowel de Amsterdamse als de Nieuwe Haagse School.

Bijzondere kwaliteiten.

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

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

14. TRANSVAAL.

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. 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 grote delen van het gebied tot aan de Scheepersstraat bebouwd. Dit geschiedde door vele kleinere bouwondernemers.

Het maximaantal gerealiseerde woningen per aannemer was ongeveer twintig. De maatschappij "Laan van Meerdervoort" heeft zelf nog enige bouwprojecten uitgevoerd op "afgelegen" gedeelten van haar terrein rond de Steijnlaan. In het gedeelte ten zuiden van de Scheepersstraat zijn vooral projecten 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 projecten 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 stedenbouwkundige 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. 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 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.

Verkeersafwikkeling.

In het verkeersbeleid wordt uitgegaan van de volgende hoofdstructuur:

- stadsdeel-ontsluitend is: de Loosduinsekade;
- wijk-ontsluitend zijn: de Hoefkade, De la Reyweg, Kempstraat, Paul Krugerlaan, Steijnlaan, Schalk Burgerstraat, de De Heemstraat, Monstersestraat en de Herman Costerstraat.

Bebouwingsbeeld.

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 woningbouwprojecten 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.

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 stedenbouwkundige ligging.

Bijzonder kwaliteiten:

- de architectonische en stedenbouwkundige waarde van het complex 1e en 2e Pietersburgstraat e.o.;
- de middenberm met kandelaberbomen in de Kaapstraat.

15. VALKENBOSKWARTIER.

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 stedenbouwkundig 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.

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.

1. 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 stedenbouwkundige aanleg is grotendeels conform het uitbreidingsplan uit 1903 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 stedenbouwkundige 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 stratienpatroon. 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 stedenbouwkundige 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.

Verkeersafwikkeling.

In het verkeersbeleid wordt uitgegaan van de volgende hoofdstructuur:

- stadsdeel-ontsluitend zijn: de Valkenboslaan en de Loosduinseweg;
- wijk-ontsluitend zijn: de Beeklaan, Fahrenheitstraat, Weimarstraat, Edisonstraat en de Valkenboskade.

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. De toepassing van verblendsteen, houten erkers en details afkomstig uit de vormtaal 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 groenaanleg en het water van de Valkenboskade;
- de lineaire groenstructuren van de Valkenboslaan en het brede deel van de Beeklaan.

2. Het gebied ten zuidwesten van de Valkenboskade (Struikenbuurt).

Ontwikkelingsgeschiedenis.

De uitleg en bebouwing van de Struikenbuurt, 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 deelplannen, afkomstig van verschillende particuliere bouwondernemers. Met name de uitleg ten noordwesten van de Mient is kenmerkend voor de veranderde stedenbouwkundige 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 stedenbouw" met besloten pleinvormige structuren (Vlierboomplein, Weigeliaplein, Gagelplein). De halfopen bouwblokken en aan binnenpleinen gesitueerde bebouwing weerspiegelen eveneens de stedenbouwkundige visie van die tijd, waarin getracht wordt het individuele huis ondergeschikt te maken aan de als één geheel behandelde plastisch gedetailleerde straatwand. De Struikenbuurt sluit architectonisch en stedenbouwkundig 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.

Verkeersafwikkeling.

In het verkeersbeleid wordt uitgegaan van de volgende hoofdstructuur:

- stadsdeel-ontsluitend is: de Loosduinseweg;
- wijk-ontsluitend zijn: de Laan van Meerdervoort, de Valkenboskade, Kamperfoeliestraat, de Goudenregenstraat, Laan van Eik en Duinen en de Mient.

Bebouwingsbeeld.

De bebouwing in de Struikenbuurt 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 Struikenbuurt is het streven naar homogeniteit en uniformiteit van het bouwblok of de gevelwand. 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 stedenbouwkundige opzet van besloten pleinvormige complexen;
- de groenaanleg en het water van de Valkenboskade en de Mient;
- het groen van de Laan van Eik en Duinen en het Kamperfoelieplein.

16. ZORGVLIET.

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 driehoek Anna Paulownastraat/ Scheveningseweg/ Laan van Meerdervoort en de oneven zijde van de Laan van Meerdervoort tussen Anna Paulownastraat en Carnegiealaan. 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 Carnegie stichting 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 Carnegiealaan, 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. 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. In het stedenbouwkundig 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 stedenbouwkundige structuur 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 Statenhof 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 Congresgebouwbied 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.

Verkeersafwikkeling.

In het verkeersbeleid wordt uitgegaan van de volgende hoofdstructuur:

- regio-ontsluitend zijn: de President Kennedylaan en Johan de Wittlaan;
- stadsdeel-ontsluitend zijn: de Stadhouderslaan, de Scheveningseweg, Carnegielaan en Groot Hertoginnelaan;
- wijk-ontsluitend zijn: de Jacob Catslaan en de Johan de Wittlaan tussen de President Kennedylaan en Tobias Asserlaan.

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 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. 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.

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-expressionistische 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 stedenbouwkundige 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 waarde en stedenbouwkundige waarde van het Haags Gemeentemuseum en het Vredespaleis met water- en groenaanleg.

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".

17. BOMEN- EN BLOEMENBUURT.

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 Goudenregenplein, 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 stedenbouwkundige 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 stedenbouwkundig middel om ruimte te begrenzen en eenheid te scheppen niet verwezenlijkt.

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

Fase 2: 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 stedenbouwkundig gegeven is de entree van dit wijkje via de Klimophof. 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. 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 stedenbouwkundige 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 merendeel 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 tussen deze school en de toenmalige Segbroeklaan gesloopt. Dit terrein is aan het sportterrein toegevoegd en aan de Ranonkelstraat verzezen 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 stedenbouwkundige 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.

Verkeersafwikkeling.

In het verkeersbeleid wordt uitgegaan van de volgende hoofdstructuur:

- regio-ontsluitend is: de Segbroeklaan;
- stadsdeel-ontsluitend zijn: geen van de straten;
- wijk-ontsluitend zijn: de Laan van Meerdervoort, de Goudsbloemlaan, Thomsonlaan, Azaleastraat, Goudenregenstraat en Fahrenheitstraat.

Bebouwingsbeeld.

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 de Eikstraat, Berkstraat en de straten ten noordoosten van de Akeleistraat. De overige bebouwing bestaat voornamelijk uit portiekwoningen en enkele beneden- en 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, 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 vrijegelegen 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 stedenbouwkundig 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. 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 stedenbouwkundige opzet van besloten "binnenruimten" tussen bredere doorgaande straten;
- de bijzondere stedenbouwkundige opzet en architectonische kwaliteiten van het complex "De Papaverhof" alsmede de hierop aansluitende aanleg van de Klimophof;
- 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;
- de landschappelijke waarde van de naoorlogse plantsoenaanleg rondom de waterpartijen van de verlegde Haagse Beek.

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

18. WESTBROEKPARK.

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 afgezaand. 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.

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.

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 "Schietvereniging 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 Rijnspoorweg Maatschappij, die via Raamweg en Badhuisweg het station Staatsspoor met Scheveningen verbond, een traject dat van 1924-1957 door de elektrische 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 Klatterpark.

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 bouwfases, 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.

Verkeersafwikkeling.

In het verkeersbeleid wordt uitgegaan van de volgende hoofdstructuur:

- stadsdeel-ontsluitend is: de Van Alkemadeaan;
- wijk-ontsluitend zijn: de Nieuwe Parklaan, de Plesmanweg, de Badhuisweg, de Pompstationsweg en de Nieuwe Duinweg.

Bebouwingsbeeld.

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

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. 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 zeer monumentale 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.

Veel ouder, namelijk uit 1866, is de reeks woonhuizen en een café (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 met het bochtige beloop van rijkelijk van boombeplanting voorziene lanen, de vaak uitgestrekte tuinen en de bebouwing van villa's en herenhuizen met een veelal representatief karakter;
- de uitgestrekte groengebieden in de wijk: het Westbroekpark, de Nieuwe Scheveningse Bosjes, de gemeentekwekerij en Klein-Zwitserland;
- de landschappelijke en historisch-stedebouwkundige 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.

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

19. BENOORDENHOUT.

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, Arendsorpdorp, 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. 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 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 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 Van Soutelandelaan, eens behorend tot het aan het einde van de 18de eeuw gesloopte Huis Waalsdorp, schrijft 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.

Verkeersafwikkeling.

In het verkeersbeleid wordt uitgegaan van de volgende hoofdstructuur:

- regio-ontsluitend zijn: de Zuid-Hollandlaan, Koningskade, Raamweg, de Benoordenhoutseweg, de Waalsdorperweg en de Landscheidingsweg;
- stadsdeel-ontsluitend is: de Van Alkemadelaan;
- wijk-ontsluitend zijn: de Wassenaarseweg, Ruychrocklaan, Oostduinlaan en Carel van Bylandtlaan.

De beperkte toegankelijkheid tot Den Haag en de verkeersaantrekkende functies in de wijk en ten noordwesten van het centrum (Scheveningen, Congresgebouw-gebied) veroorzaken toenemende problemen voor het milieu en de verkeersafwikkeling.

Bebouwingsbeeld.

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 stedenbouwkundig 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 neorenaissance-stijl. 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 stedenbouwkundige 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, scholen, twee kerken, villa's 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), het kantoor voor een verzekeringsmaatschappij aan de Groenhovenstraat (H.P. Berlage), de R.K. kerk aan de Wassenaarseweg van A.J. Kropholler, het Maerlantlyceum van J. Limburg, de villa's van G. Rietveld, J.B. van Loghem en van J.W.E. Buijs en J.B. Lürsen aan de Van Soutelandelaan e.o., de Nirwanaflat van J. Duiker en B. Bijvoet en de flat Boschzicht (W. Verschoor) aan de Benoordenhoutseweg, het flatgebouw van J. Wils en F. Lourijsen aan het Jozef Israëlsplein, de neorenaissance-architectuur van de Jan van Nassaustraat e.o. en het voormalige Essogebouw van J.H. de Roos en W.F. Overeynder aan de Zuid-Hollandlaan. Daarnaast kunnen worden genoemd de flatgebouwen van F. Lourijsen aan de Van Hogenhoucklaan en Van Zaeckstraat. 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.

Bijzondere kwaliteiten.

- de aanwezigheid van veel gebouwen met een (nationaal gezien) hoge architectuurhistorische kwaliteit;
- de fraaie openbare ruimte met veel groen die herinnert aan het landschappelijk karakter van de 19de-eeuwse situatie (o.a. Wassenaarseweg, Van Hogenhoucklaan, 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;
- de visuele en functioneel-historische relatie van de wijk met de landgoederen Clingendael/Groenendaal/Oosterbeek, het Haagse Bos en het Malieveld/ de Koekamp;
- de stedenbouwkundige 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;
- het luxe woonmilieu dat in een kwetsbare harmonie verkeert met hoogwaardige kantoren.

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

20. LAAKKWARTIER-SPOORWIJK.

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 Trekvljet 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 Trekvljet en de Laak;

2. de woonwijk Laakkwartier-Spoorwijk bestaande uit:

a) Laakkwartier Noord/Molenwijk, begrensd door de Laak, Haagse Trekvljet, 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, stedenbouwkundige 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 Trekvljet, was van oudsher een belangrijke zuidelijke waterverbinding richting Delft en Rotterdam. Dwars door de Noordpolder, min of meer parallel aan de Trekvljet 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 Trekvljet 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 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 speculatieve bouw 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 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 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, personeelwoningen, 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 Leegwaterplein 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 Leegwaterplein en Calandstraat staan continuering en vernieuwing van bedrijfsmatige functies centraal.

Verkeersafwikkeling.

In het verkeersbeleid wordt uitgegaan van de volgende hoofdstructuur:

- regio-ontsluitend is: de Neherkade;
- stadsdeel-ontsluitend zijn: de Rijswijkseweg en de Slachthuislaan/ Calandstraat;
- wijk-ontsluitend zijn: de Waldorpstraat en de Slachthuisstraat/ het Leegwaterplein.

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. 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 personeelwoningen aan de Slachthuisstraat en de hoofdingang met poortgebouwen.

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 stedenbouwkundige waarde van de waterstructuur van de Laakhavens en van de Haagse Trekvlies;
- 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 stedenbouwkundige 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 aanzetten van de diagonale hoofdontsluitingen 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 Trekvlief, ook wel bekend als de Molenwijk. De bouwgrond tussen de Noordpolderkade en de Trekvlief was vrijwel geheel gereserveerd voor gemeentelijke woningwetwoningen. Een eenvoudig recht stratenpatroon met bouwblokken bestaande uit etagewoningen aan de randen en beneden- en 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.

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 stedenbouwkundige 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 stedenbouwkundige 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 stedenbouwkundige 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, 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 stedenbouwkundige 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 stedenbouwkundige 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 stedenbouwkundig als architectonisch een geheel nieuwe invulling gekregen. Stadsvernieuwing zal de komende jaren ook plaatsvinden in "de Punt", het gebied omsloten door de Rijswijkseweg, Jan van der Heydenstraat en de Van Musschenbroekstraat. Het blok portiekwoningen Deimanstraat/Wenckebachstraat/Drebbelstraat/Ingenhouszstraat is reeds afgebroken ten behoeve van een buurtparkje. 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).

Verkeersafwikkeling.

In het verkeersbeleid wordt uitgegaan van de volgende hoofdstructuur:

- regio-ontsluitend is: de Neherkade;
- stadsdeel-ontsluitend zijn: de Rijswijkseweg en de De Genestetlaan;
- wijk-ontsluitend zijn: de Goeverneurlaan, Jan van der Heydenstraat, de Van Musschenbroekstraat en de Oudemanstraat.

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 binnenverven 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, kerken en een voormalige badinrichting.

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 Drebbeelstraat. 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 Drebbeelstraat, 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. Typologisch het interessantst is het blok arbeiderswoningen Deimanstraat, Eliasstraat, Drebbeelstraat, Wenckebachstraat gebouwd rond 1920 in opdracht van de woningbouwvereniging "Die Haghe". Deze vermoedelijk door de architecten J.C. van Dorsser en G. Albers ontworpen woningen behoren tot de kleinste portiekwoningen van Den Haag. Bijzonder in het ontwerp was de situering van de woonkamers aan de achterzijde. Deze opzet was bedoeld om de aandacht te concentreren op de gemeenschappelijke binnentuin die vanaf de straatzijde wordt ontsloten door overbouwde poorten in het midden van de korte en lange gevels. Overigens bleek vanaf het begin deze situering van de woonruimte niet

echt aan te slaan. Het recentelijk afgebroken bouwblok aan de overzijde van de Wenkebachstraat bezat een identieke opzet.

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. 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.

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 platsbyouw 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.

De wijk bezit twee rond sportterreinen gelegen schoolcomplexen langs de Laakkade en de Paets van Troostwijkstraat. Bij het laatste complex is tevens een voormalige openbare badinrichting (arch. A.A. Schadee) gesitueerd. De school aan de Capadosestraat is in 1930 gebouwd naar ontwerp van J.M. Luthmann.

Bijzondere kwaliteiten.

- de verwevenheid van stedenbouw en architectuur waarbij in de Spoorwijk een min of meer uniform arbeiderswijkje is gerealiseerd en in Laakkwartier-Centraal de nadruk ligt op samenhang en een monumentaal gevelbeeld aan de Goeverneurlaan en het Lorentzplein;
- de Berlagiaanse stedenbouwkundige aanleg van brede gevorkte hoofdassen en besloten binnenruimten;
- de historische waarde van de Haagse Trekvliet;
- de historische en landschappelijke waarde van het water met groenaanleg van de Laak en de Broeksloot;
- de landschappelijke waarde van het water en de groenaanleg van de Noordpolderkade en de Ketelstraat.

21. VOGELWIJK.

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 bepaalde de gemeente dat de grond uitsluitend mocht worden gebruikt "voor eene 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 stedenbouwkundig 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.

Verkeersafwikkeling.

In het verkeersbeleid wordt uitgegaan van de volgende hoofdstructuur:

- regio-ontsluitend is: de Sportlaan;
- stadsdeel-ontsluitend is: de Houtrustweg;
- wijk-ontsluitend zijn: de Nieboerweg, Laan van Poot, de Kwartellaan en De Savornin Lohmanlaan (tussen de Laan van Poot en Sportlaan).

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.

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. 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, 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 stedenbouwkundig niet erg opvallend; de kerk van St. Albaan is zelfs met de achterzijde naar het Sprietplein en de Sportlaan georiënteerd.

Bijzondere kwaliteiten.

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

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

22. VRUCHTENBUURT.

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 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 stedenbouwkundige 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.

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.

Verkeersafwikkeling.

In het verkeersbeleid wordt uitgegaan van de volgende hoofdstructuur:

- stadsdeel-ontsluitend zijn: de Thorbeckelaan en Oude Haagweg;
- wijk-ontsluitend zijn: de Laan van Meerdervoort, de Laan van Eik en Duinen, Mient en de Kamperfoeliestraat.

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. 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 stedenbouwkundige opzet bestaande uit besloten "binnenruimten" tussen

breedere doorgaande straten;

- de cultuurhistorische- en landschappelijke waarde van de begraafplaatsen 'Oud Eik en Duinen' en 'Nieuw Eykenduynen';
- de monumentale opzet van de Thorbeckelaan;
- de uniformiteit en monumentale opzet van de architectuur langs de Pomonalaan en het Pomonaplein in samenhang met het groen en water;
- de lineaire groenstructuur van Thorbeckelaan en Vlierboomstraat;
- de historisch-stedebouwkundige betekenis van de Loosduinse Vaart.

23. RUSTENBURG-OOSTBROEK.

De wijk Rustenburg-Oostbroek 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-Escampolder, 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 Volkshuisvesting 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 tracé 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 onderhandelingen 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 stedenbouwkundig 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. 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 stedenbouwkundig 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".

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).

Verkeersafwikkeling.

In het verkeersbeleid wordt uitgegaan van de volgende hoofdstructuur:

- stadsdeel-ontsluitend zijn: de Zuiderparklaan en Loosduinsekade;
- wijk-ontsluitend zijn: de Escamplaan, Apeldoornseleen, Dierenselaan, de De la Reyweg, de Soestdijksekade (ten oosten van het Laakkanaal), de Schaarsbergenstraat en Terletstraat.

Bebouwingsbeeld.

Evenals in het stedenbouwkundig 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 en Larensestraat zijn eengezinswoningen van een bouwlaag en kap. Opvallend is dat de bebouwing rond de binnenhoven 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. 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 (Elspeetstraat en Ellekomstraat). Deze woningen hebben voortuintjes.

Bijzondere kwaliteiten:

- de stedenbouwkundige waarde van de Gooilaan met de bomen langs de voormalige oprijlaan van de boerderij Rustenburg;
- de binnenpleintjes in Rustenburg;
- de eenheid in architectuur in Oostbroek.

24. BOHEMEN-MEER EN BOS.

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 stedenbouwkundig 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 Vruchten- en Bloemenbuurt en de Vogelwijk, een uitbreidingsplan voor Kijkduin met een verbinding naar de Vogelwijk en een straten- en verkavelingsplan voor Waldeck en Bohemen.

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 halfroond 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, 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 "Uitbreidingsplan voor Ockenburgh, Mae- en Escampolder" van de Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting 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 Escampolder, Maepolder, Ockenburgh" zijn zowel het "plan West" als het wijzigingsontwerp "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 stedenbouwkundig plan voor het boventerras van Bohemen werd geënt op de vooroorlogse situatie. Met de herbouw begon men in 1948.

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 zuidostrand 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.

Verkeersafwikkeling.

In het verkeersbeleid wordt uitgegaan van de volgende hoofdstructuur:

- regio-ontsluitend zijn: de Kijkduinsestraat, Machiel Vrijenhoeklaan en Sportlaan;
- stadsdeel-ontsluitend is: de Savornin Lohmanlaan in aansluiting op de Thorbeckelaan en Groen van Prinstererlaan;
- wijk-ontsluitend is: de Laan van Meerdervoort.

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 trechtersvormige 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 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. Er is veelvuldig gebruik gemaakt van van prefab betonelementen in sierlijke vormen, zware vensterlijsten, siermetselwerk, balkons en geslepen glas in de portieken.

Bijzondere kwaliteiten.

- de integratie van de natuurlijke gesteldheid in het plan van Bohemen en de noordrand van Waldeck (terrassen, duinplanten);
- de singelstructuur, die de bebouwing aan weerszijden van de Laan van Meerdervoort koppelt;
- het tracé van de Haagse Beek;
- de natuurgebieden en parken: Wapendal, Bosjes van Pex, landgoed Meer en Bosch;
- het Pinksterbloemplein met aanliggende bebouwing en (de zichtas op) het Daltonlyceum;
- de stedenbouwkundige aanleg van het De Savornin Lohmanplein met lancetvormige zichtas.

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".

25. GROENTE- EN FRUITMARKT.

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 wateringen 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. 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 'Woningbouwvereniging 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 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 woonwagencamp 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.

Verkeersafwikkeling.

In het verkeersbeleid wordt uitgegaan van de volgende hoofdstructuur:

- regio- of stadsdeel-ontsluitend zijn geen van de straten;
- wijk-ontsluitend zijn: de Hoefkade, Fruitweg en Viaductweg.

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 spooreplacement 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.

26. LEYENBURG.

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

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-Escampolder en was tot omstreeks 1930 in gebruik als weiland en tuinbouwgebied. In de jaren twintig waren er plannen de gehele Escampolder 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-Escampolder.

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" 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 benzinstation aan de Escamplaan. Hij kreeg in vrijwel alles zijn zin, waartoe het plan enige malen op de helling moest. Het benzinstation 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.

Verkeersafwikkeling.

In het verkeersbeleid wordt uitgegaan van de volgende hoofdstructuur:
- stadsdeel-ontsluitend zijn: de Volendamlaan, de Soestdijksekade en de Loosduinsekade;

- wijk-ontsluitend zijn: de Escamplaan, de Leyweg en de Vreeswijkstraat tussen de Driebergenstraat en Soestdijksekade.

Bebouwingsbeeld.

De bebouwing, die voor de oorlog is gerealiseerd, bestaat uit portiekflats van drie en vier bouwlagen, 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 stijlform 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 vrij vlakke gevels, kleine vensteropeningen, omrandingen in beton en ijzeren vensters.

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 galerij-ontsluiting 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.

Bijzondere kwaliteiten.

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

27. KIJKDUIN-OCKENBURGH.

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, 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 zeekering 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.

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.

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 adjunctdirecteur van de Gemeentelijke Plantsoenendienst. 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 parkeerterrainen 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 Westkappellelaan behouden. Deze werden opgenomen in een nieuwe stedenbouwkundige 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 stedenbouwkundig en typologisch geen relatie heeft met de Vogelwijk en het villawijkje Meer en Bosch.

Verkeersafwikkeling.

Een regio-ontsluitende functie hebben de Monsterseweg, de Ockenburghstraat, Kijkduinsestraat en de Machiel Vrijenhoeklaan.

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 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.

Bijzondere kwaliteiten.

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

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

28. MARLOT-MARIAHOEVE.

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 Reinierszskade 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 de 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 zône vormt tot het centrum van Den Haag. Ir. H.E. Suyver en W. Schürmann van de Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting ontwierpen in 1920 een globaal stedenbouwkundig 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. 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.

Verkeersafwikkeling.

In het verkeersbeleid wordt uitgegaan van de volgende hoofdstructuur:

- regio-ontsluitend zijn: de Leidse Straatweg (N 44) en de Landscheidingsweg;
- stadsdeel-ontsluitend is: de Bezuidenhoutseweg.

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. 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 stedenbouw is onder meer heel 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 vormtaal 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 stedenbouwkundige structuur;
- 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;
- 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 zijn beschermd krachtens de Monumentenwet.

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 spoorlijnvragestuk. De Nederlandse Spoorwegen losten 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. Reigersbergen kwam in dit plan niet voor en bleef tot op de dag van vandaag een open groengebied.

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 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.

Verkeersafwikkeling.

In het verkeersbeleid wordt uitgegaan van de volgende hoofdstructuur:

- stadsdeel-ontsluitend zijn: de Hofzichtlaan en Bezuidenhoutseweg;
- wijk-ontsluitend zijn: de Reigersbergenweg, Het Kleine Loo, de Diamanthorst/Vlaskamp en de Finnenburg/ Boekweitkamp.

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.

Het stedenbouwkundig 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 zadeldak. 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 stedenbouwkundig 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.

29. ZUIDERPARK.

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

Ontwikkelingsgeschiedenis.

Het eerste ontwerp voor het Zuiderpark maakte deel uit van het "Plan tot uitbreiding van 's-Gravenhage" van H.P. Berlage (1908). 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 stedenbouwkundig 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.

Verkeersafwikkeling.

In het verkeersbeleid wordt uitgegaan van de volgende hoofdstructuur:

- stadsdeel-ontsluitend zijn: de Vreeswijkstraat, de Soestdijksekade, de Moerweg en de Loevesteinlaan;
- wijk-ontsluitend is: de Melis Stokelaan.

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 ingangsloten, 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, twee lantaarnkolommen, een pergola met bordes en een gemeal. 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 parkaanleg met vijvers en bijzondere groenvoorzieningen;
- de oude eendekooi.

30. MOERWIJK.

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 vier 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: 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 stedenbouwkundige opzet van Moerwijk 3 en 4. 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 stedenbouwkundige 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.

Verkeersafwikkeling.

In het verkeersbeleid wordt uitgegaan van de volgende hoofdstructuur:

- regio-ontsluitend is: de Erasmusweg;
- stadsdeel-ontsluitend zijn: de Loevesteinlaan, de Moerweg, Middachtenweg en de Troelstrakade;
- wijk-ontsluitend is: de Melis Stokelaan.

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. 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 en 4 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.

31. WALDECK.

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 stedenbouwkundig 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) en 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 Rosenberg en Rusthoek en de landerijen van de familie Waldeck. Op het in landschapstijl aangelegde landgoed Rosenberg 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.

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 beschermt 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.

Verkeersafwikkeling.

In het verkeersbeleid wordt uitgegaan van de volgende hoofdstructuur:

- regio-ontsluitend is: de Ockenburghstraat;
- stadsdeel-ontsluitend zijn: de Thorbeckelaan, de Groen van Prinstererlaan en de Oude Haagweg vanaf de Groen van Prinstererlaan naar het Centrum;

- wijk-ontsluitend zijn: de Laan van Meerdervoort, de Pisuissestraat, Lisztstraat en de Oude Haagweg tussen Loosduinen en de Groen van Prinstererlaan.

Bebouwingsbeeld.

Oude Haagweg.

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.

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 vensterpuien en baksteen. In een aantal gevallen wordt door het gebruik van geglazuurde of strengperssteen de skeletstructuur nog benadrukt.

Het door Aldo van Eyk ontworpen kerkgebouw aan de Aaltje Noordewierstraat is van architectuurhistorisch belang.

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 stedenbouwkundig en stilistisch behoort tot Bohemen-Meer en Bos;
- het Wijndaelerplantsoen aan de Laan van Meerdervoort tegenover het landgoed Meer en Bos;
- de gebogen flatstrook aan de Ockenburghstraat/ Laan van Meerdervoort.

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 eveneens aangeduid als "gebied met bijzondere waarden".

32. LOOSDUINEN.

De wijk Loosduinen wordt begrensd door de Oude Haagweg, de Lisztstraat, Pisuïssestraat, 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, een overblijfsel is.

De belangrijkste verbinding met Den Haag vormde van oudsher de Haagweg met de Loosduinse Vaart, aangelegd in 1645, daarnaast. 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 vermindering 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 eeuwisseling 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 Pisuïssestraat 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 Burg. Hovylaan en de Oude Haagweg. Dit "wijkje" kent een recht stratenpatroon met als stedenbouwkundig 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 stedenbouwkundig 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 Burg. 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.

Verkeersafwikkeling.

In het verkeersbeleid wordt uitgegaan van de volgende hoofdstructuur:

- regio-ontsluitend zijn: de Lozerlaan en Ockenburghstraat;
- stadsdeel-ontsluitend zijn: de Eshofpolderweg, de Houtwijklaan, de Dedemsvaartweg tussen de Houtwijklaan en Meppelweg; voorts de Oude Haagweg tussen de Houtwijklaan en de Volendamlaan;
- wijk-ontsluitend zijn: de Pisuissestraat, de Lisztstraat, de Oude Haagweg van de kern van Loosduinen naar de Houtwijklaan, de Loosduinse Hoofdstraat en Willem III straat in aansluiting op de Lippe Biesterfeldweg en de Margaretha van Hennebergweg, de Meppelweg tussen de Lozerlaan en Dedemsvaartweg, de Escamplaan en de Leyweg.

Bebouwingsbeeld.

De 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 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, bestaande uit twee lagen met kap, uit de jaren vijftig. 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 Pisuïssestraat en één laag met mansardekap aan de oneven zijde. De onevenzijde van de Pisuïssestraat 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 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 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, welke laatste met haar hoge toren een markant herkenningspunt aan de rand van de oude dorpskern is gebleven. Ook de rechts naast de kerk staande pastorie kan als beeldbepalend worden gekenmerkt. Achter de kerk, aan de Burg. Hovylaan, bevindt zich een omvangrijk complex van het Leonardusgesticht, bestaande uit een kloostergebouw met scholen en een patronaatsgebouw, tot stand gekomen in verscheidene bouwfases 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 Burg. 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 aan A.J. Kropholler verwante 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.

33. MORGENSTOND EN BOUWLUST.

De wijken Morgenstond en Bouwlust liggen in drie polders in zuidwest Den Haag: de voormalige Oost- en West-Escampolder 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 is te beschouwen als een uitwerkingsplan van het "Ontwerp-Uitbreidingsplan 's-Gravenhage Escampolder, 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 geconcentreerde gesitueerde voorzieningen (scholen, sport- en speelvelden e.a.).

Van de naoorlogse wijken maakt Morgenstond de meest homogene indruk. Anders dan in de Moerwijk komen hier slechts open bouwblokken en strokenbouw voor. 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. 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 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. 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 Escampolder.

Aan de Lozerlaan zijn in 1970 vier flatgebouwen van elk zestien verdiepingen gebouwd. Deze geïsoleerd gelegen hoogbouw is wellicht het meest strijdig met de stedenbouwkundige 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.

Verkeersafwikkeling.

In het verkeersbeleid wordt uitgegaan van de volgende hoofdstructuur:

- regio-ontsluitend zijn: de Erasmusweg en Lozerlaan;
- stadsdeel-ontsluitend zijn: de Loevesteinlaan en de Meppelweg tussen de Dedemsvaartweg en de Loevesteinlaan;
- wijk-ontsluitend zijn: de Leyweg, de Melis Stokelaan, de Hengelolaan en de Meppelweg tussen de Lozerlaan de Dedemsvaartweg.

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. 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 projecten 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 projecten in de wijken zijn uitgevoerd door W. van Tijen. 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 en met kap en flats van drie en vier bouwlagen. In beide projecten 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 renovatieprojecten 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 hovenierswoningen 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.

- boerderij met erf uit de 17de eeuw (Poeldijkseweg 43);
- 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.

34. MADESTEIN-KRAAYENSTEIN.

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 Kraaienstein. 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 uitstreckte. 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-Looserdijckerpolder 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 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 stedenbouwkundig 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.

Verkeersafwikkeling.

In het verkeersbeleid wordt uitgegaan van de volgende hoofdstructuur:

- regio-ontsluitend zijn: de Lozerlaan, de Monsterseweg en de Nieuweweg;
- stadsdeel-ontsluitend is: de Eshofpolderweg;
- wijk-ontsluitend zijn: de Madepolderweg, de Oorberlaan, de Madesteinweg en de Margaretha van Hennebergweg.

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". 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. 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 westtoren, 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. Verspringende 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 Nieuwegeweg 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 Nieuwegeweg en Nieuwevaart;
- de structuur van de Boomawatering, die haar oorsprong vindt in een vroeg-middeleeuwse afwateringsgeul.

35. BINCKHORST.

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 Trekvljet.

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 Trekvljet 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 Trekvljetplein. 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 Trekvljet 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. De bebouwing van de Binckhorst is grotendeels na-oorlogs.

De hoofdstructuren van het gebied worden gevormd door de Binckhorstlaan, de Trekvljet, 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.

Verkeersafwikkeling.

In het verkeersbeleid wordt uitgegaan van de volgende hoofdstructuur:

- regio-ontsluitend (en tevens stadsdeel-ontsluitend) zijn: de Binckhorstlaan, de Maanweg en het deel van de Mercuriusweg dat aansluit op de Neherkade;
- wijk-ontsluitend zijn: de overige straten in het gebied.

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).

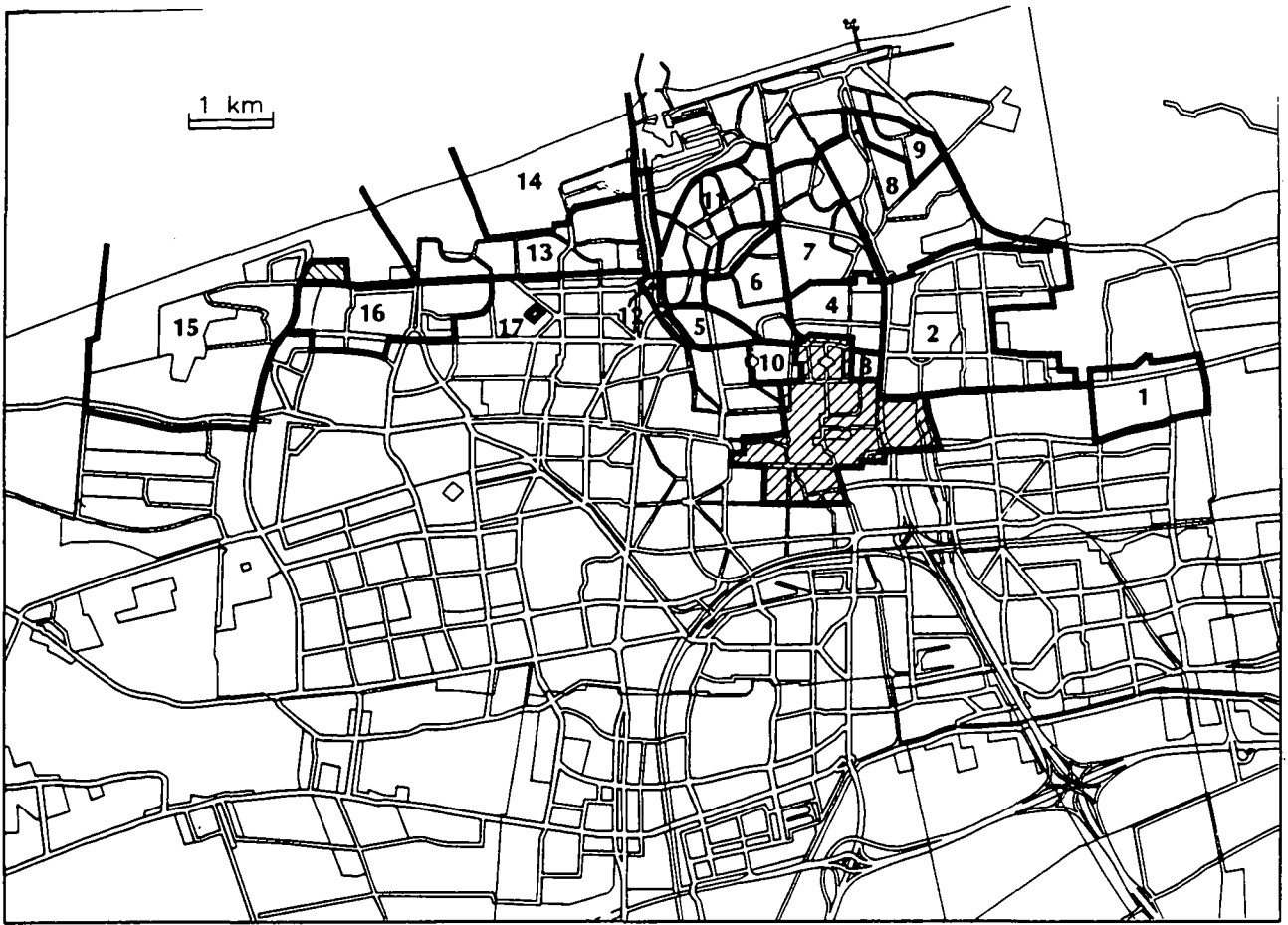
De grote diversiteit van de overwegend na-oorlogse bebouwing en opslagterreinen roepen een onsamenhangend beeld op. Evenals in het oudere Laakhavengebied valt ook hier de geringe hoogte van een groot deel van de bebouwing op. Slechts hier en daar is een hoger accent waarneembaar. Dit zijn veelal de vrij 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. Vermeldenswaardige civiel-technische 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 en de bewaard gebleven onderdelen van de tweede Gemeentelijke Gasfabriek.

Gebieden met bijzondere waarden



**Rijks beschermd stadsgezicht
(deels in procedure)**



Gemeentelijk beschermd stadsgezicht



**gebied met bijzondere waarden en
potentieel te beschermen stadsgezicht**



gebied met bijzondere waarden

1. Marlot/Reigersbergen
2. Benoordenhout
3. Willemspark II
4. Archipelbuurt
5. Duinoord I
6. Zorgvliet (deel)
7. Van Stolkpark-Scheveningse Bosjes
8. Westbroekpark

9. Belgisch Park (deel)
10. Zeeheldenkwartier (deel)
11. Statenkwartier (deel) en Gemeentemuseum e.o.
12. Afvoerkanaal
13. Vogelwijk
14. Duindorp
15. Kijkduin-Ockenburgh
16. Bohemen-Meer en Bos
17. Papaverhof

GEBIEDEN MET BIJZONDERE WAARDEN (PERIODE 1850-1940)
(selectie RDMZ/ gemeentelijk bureau monumentenzorg Den Haag)

GEBIED	I CULT.HIST.				II STEDEBOUWK.				III SITU.		IV GAAFH.			V ZELDZ.	
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	1	2	3	1	2
Willemspark I	++				+	++	++	+	++	++	++	++	+	++	+
<u>Willemspark II</u>	+					+	+	#	+	+	#	#	+	+	
Zeeheldenk. (deel)	+					+	#		+	#	+	+	+		
<u>Archipelbuurt</u>	++	+				+	+	#	+	+	#	+	+	+	
<u>Van Stolkpark- Schev. Bosjes</u>	++	+			+	++	+	+	++	+	#	+	+	+	+
Belgisch Park (deel)	+					+	+		+	+	+	+	+		
<u>Duinoord I</u>	+				#	+	+		+	+	+	+	+	+	
Afvoerkanaal (deel)	+	#				+			#	#	#	#		#	
Statenkwartier (deel)		#				+	+	#	#	+	+	+	#	#	
Duindorp	+	#				#			#		+	#	+		
<u>Zorgvliet</u> (deel)	+	+				++	++	+	+	+	+	+	#	+	+
<u>Westbroekpark</u>	+	++				+	++	+	++	+	#	+	+	+	
<u>Benoordenhout</u>	+	+				+	+	+	+	+	+	+	+	+	
Vogelwijk		+				+	+	+	+	+	+	+	+		
Bohemen- Meer en Bos		+				+	+	#	#	+	+	#	#		
Kijkduin- Ockenburgh		+				#		+	+	#	#		#		
Meer en Bos (Duiker en Bijvoet)	+	+		+	+	+	++	+	+	+	#	#	#	+	

GEBIED (vervolg)	I CULT.HIST.				II STEDEBOUWK.				III SITU.		IV GAAFH.			V ZELDZ.	
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	1	2	3	1	2
<u>Marlot/ Reigersbergen</u>	+	+			+	++	++	+	+	++	+	+	+	+	
Papaverhof	+			+	+	++	++	++	+	+	+	+	+	+	+

De onderstreepte gebieden zijn potentieel te beschermen stadsgezichten. Willemspark I en het wijkje Meer en Bos van Duiker en Bijvoet zijn beschermde stadsgezichten op grond van respectievelijk de Monumentenwet en de Monumentenverordening 's-Gravenhage. Van de Papaverhof zijn alle huizen individueel beschermd op grond van de Monumentenwet.

Selectiecriteria Jongere Stedebouw van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg

- ++ in zeer hoge mate
- + in hoge mate
- # in redelijke mate

I Cultuurhistorische waarden

1. belang van het ensemble als bijzondere uitdrukking van (een) culturele, sociaal-economische en/of geestelijke ontwikkeling(en);
2. belang van het ensemble als bijzondere uitdrukking van (een) geografische, landschappelijke en/of bestuurlijke ontwikkeling(en);
3. belang van het ensemble als bijzondere uitdrukking van (een) technische, structurele en/of functionele ontwikkeling(en);
4. belang van het ensemble wegens innovatieve waarde of pionierskarakter.

II Historisch-ruimtelijke of stedebouwkundige waarden

1. belang van het ensemble voor de geschiedenis van de ruimtelijke ordening en/of stedebouw;
2. belang van het ensemble wegens de bijzondere samenhang van functies, schaal, verschijningsvorm van bebouwing, wegen, wateren, groenvoorziening en open ruimten, mede in relatie tot de regionale of lokale ontwikkelingsgeschiedenis;
3. belang van het ensemble wegens hoogwaardige ruimtelijke, esthetische en/of functionele kwaliteiten, op basis van een herkenbaar stedebouwkundig concept;
4. belang van het ensemble wegens bijzondere verkaveling, inrichting van de openbare ruimte en/of specifieke functies.

III Situationele waarden

1. belang van het ensemble wegens de bijzondere samenhang van historisch-ruimtelijke, structurele, esthetische en/of functionele kwaliteiten van bebouwde en onbebouwde ruimten in relatie tot hun stedelijke of landschappelijke omgeving;
2. belang van het ensemble wegens de hoogwaardige kwaliteit van de aanwezige bebouwing (monumenten) en hun groepering in relatie met groenvoorziening, wegen, wateren en/of terreingesteldheid.

IV Gaafheid/ Herkenbaarheid

1. belang van het ensemble wegens de herkenbaarheid of gaafheid van de (oorspronkelijke) historisch-ruimtelijke structuur, bebouwing en functionele opzet als geheel;
2. belang van het ensemble wegens de architectonische gaafheid van de (oorspronkelijke) bebouwing.
3. belang van het ensemble wegens de structurele en/of visuele gaafheid van de stedelijke of landschappelijke omgeving.

V Zeldzaamheid

1. belang van het ensemble wegens de unieke verschijningsvorm vanuit historisch-ruimtelijk, stedenbouwkundig, functioneel en/of landschappelijk oogpunt;
2. uitzonderlijk belang van het ensemble wegens een of meer onder I t/m IV genoemde kwaliteiten.

Belangrijkste geraadpleegde literatuur en bronnen.

Voor een overzicht van de geraadpleegde literatuur wordt verwezen naar de uitgebreide literatuurlijst in:

Rosenberg, H.P.R., Vaillant, E.C. en Valentijn, D., Architectuurgids Den Haag 1800-1940, Den Haag 1988.

Overige geraadpleegde literatuur:

Berlage, H.P., Het Uitbreidingsplan van 's-Gravenhage, Den Haag 1909

Freijser, V. (red.), De Stijl van Jan Wils, Den Haag VOM-reeks 1989 nr. 4

Havelaar, J.J. en Koopmans, B. (red), Monumenten van Bedrijf en Techniek, Den Haag 1989

Havelaar, J.J. en Spork, R.W., Met het oog op het industriële verleden, Den Haag 1989

Idsinga, T. en Schilt, J., Architect W. van Tijen 1894-1974, Den Haag 1988

Knaud, J.M., Het Verre Westen, Den Haag 1986

Knaud, J.M., Het Wilde Westen, Den Haag 1986

Koopmans, B., Historische winkelpuien in de Haagse binnenstad, Den Haag VOM-reeks 1990 nr. 1

Oerlemans, H., Oude Nieuwe Wijken, Den Haag 1990

Polano, S., Hendrik Petrus Berlage Het complete werk, Alphen aan de Rijn 1988

Sluijs, F. van der, Haagse stedenbouw, mijn ervaringen in de jaren 1946-1983, Utrecht 1989

Belangrijkste geraadpleegde bronnen:

Gemeente Archief 's-Gravenhage:

inventaris Archief Gemeentesecretarie 1857-1936

inventaris Archief Gemeentewerken 1920-1940

inventaris Archief Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting 1918-1949

inventaris Wederopbouw en Stadsontwikkeling 1945-1962

Archief bouwtekeningen Bouw- en Woningtoezicht 's-Gravenhage