

De lange weg van Bezuidenhout C naar Nieuw Centraal

10 april 2012 / Leo Oorschot
ARCHITECTUUR, STEDENBOUW

Binnenkort opent in Den Haag het door Meyer en Van Schooten geheel vernieuwde New Babylon haar poorten, een enorm complex met kantoren, winkels en 335 appartementen. Het naastgelegen Centraal Station verandert onder leiding van Benthem Crouwel van een morsig donker hol in een kristalpaleis. En aan het nieuwe Anna van Buerenplein bouwt Wiel Arets De Leiden University College The Hague, samen met 400 studentenkamers en de benodigde horeca. De sociaal-democratische idealen over 'hoogstedelijk wonen', in de jaren tachtig gepropageerd door Duivesteijn en Van Otterloo, zijn daarmee in de afbouwfase beland.



Centraal Station en New Babylon in de steigers (foto: Leo Oorschot)



De grootstedelijke idealen van wonen, werken, winkelen en vertier nabij een openbaar vervoerknooppunt die in 2002 uiteindelijk hun neerslag vonden in het Ontwerpmasterplan Den Haag Nieuw Centraal, kregen met de Nota Ruimte uit 2006 een stevige impuls. Er kwam subsidie los en er werden sleutelprojecten benoemd waaronder Den Haag Centraal. Nieuw Centraal vormt straks een scharnierpunt in de stad en daarmee de 'missing link' tussen het Wijnhavenkwartier en Beatrixkwartier. Zal hiermee echter daadwerkelijk een bruisend stadsdeel achter het station ontstaan?

Om de ontreding van de Haagse bevolking over het stationsgebied te kunnen begrijpen moeten we terug naar 1962 toen de gemeente het 'Wederopbouwplan Bezuidenhout' vaststelde. Daarmee slaan we het wederopbouwplan van Dudok uit 1946 en de werkzaamheden van de commissie Mouton 1953-56 even over, die werden als onhaalbaar beschouwd. Met het eindelijk aanvaarde wederopbouwplan van 1962 werd de structuur van de omgeving vastgelegd, het spoor met een nieuw kopstation, de verdiepte Utrechtsebaan en het Prins Bernhardviaduct. Het gebied naast het station werd door deze ontwikkelingen ingesloten, zo ontstond een stedelijk eiland dat Bezuidenhout C werd genoemd. Een buurt die nu vertier gezien als een stedenbouwkundig zwart gat, een uitwas van de cityvorming uit de jaren zestig en zeventig.

Veel problemen uit die periode zijn deels te herleiden tot het vertrek van deskundige en volhardende personen zoals de directeur van de Dienst van de Wederopbouw en Stadsontwikkeling F. Bakker Schut in 1961 en wethouder Feber in 1955. Zij werden afgelost door wethouder Jeroen Dankelman (keeper van HVV) en wethouder Hylkema (leraar), beide van 1960 tot 1970. In die jaren raakte Den Haag in een stedenbouwkundige vrije val.

Als onderdeel van het wederopbouwplan werd in 1965 een kavelovereenkomst gesloten tussen de gemeente en het rijk. De gemeente leverde het rijk zes bouwrijpe kavels, gunstig gelegen nabij een van openbaar vervoerknooppunt, het Centraal Station, en de uitvalsweg de Utrechtsebaan. Meteen begon de gemeente met de sloop van de prachtige Fin de siècle bebouwing van onder anderen Mutters (die door de geallieerde gespaard waren bij het bombardement op het Bezuidenhout) en ook de zeventiende-eeuwse bebouwing in de Rivierenbuurt verdween onder de rupsbanden van Haagse bulldozers. Vanaf dat moment sprak men over de zes rijkskavels, het eiland Bezuidenhout C was voor ca. 75% rijkskavel geworden. Het eilandkarakter werd nog versterkt doordat de almachtige Spoorwegen besloten het treinemplacement op straatniveau aan te leggen, in plaats van verdiept: auto's, bussen en trambanen moesten verhoogd over de rails worden aangelegd. Fietsers en voetgangers werden als niet relevant gezien.

In het Haagse rampjaar 1972 lanceerde minister Udink (Christelijk Historische Unie) het rijksspreidingsbeleid. Stadsbestuurders en rijksambtenaren waren met stomheid geslagen. In de tien à twaalf jaar daarna plaatste het Rijk 16.000 Haagse ambtenaren over naar provinciesteden. Het ging om ca. 16.000 gezinnen, met in totaal ca. 50.000 tot 60.000 welvarende inwoners. In 1960 telde Den Haag 606.110 inwoners, in 1972 nog maar 529.603 en in 1980 waren er zelfs nog maar 456.376 Hagenaars. De zone tussen de Nieuwe Haven, Beatrixlaan, Bezuidenhoutsweg, tot de Uilebomen, veranderde in een maanlandschap met dichtgetimmerde ruïnes. Op het stadseiland Bezuidenhout C kregen ontwikkelingen een geheel eigen dynamiek. Lukraak bouwde de Rijksgebouwendienst het gebied vol zonder zich te bekommeren om stedelijke ruimten en verbindingroutes. Vooral onder verantwoordelijkheid van de Rijksbouwmeesters Sevenhuijsen (1971-74) en Quist (1974-79) werd de stedelijke chaos compleet. Het Centraal Station met een kolossaal grijs kantoorgebouw werd halverwege de jaren zeventig als eerste opgeleverd. Daarna volgde het Algemeen Rijksarchief (1972-79) van de architecten Schamhart en Van Beek, vervolgens het Winkel- en kantorencentrum Babylon door de architecten Lucas en Niemeyer (1975-1983). In 1976 leverde de Rijkswaterstaat de Utrechtsebaan op en de gemeente begon vanaf 1974 aan de Dwarsweg en het Prins Bernhardviaduct. In 1979 werd het viaduct opgeleverd, maar moest voor een

deel meteen weer afgebroken omdat de zesbaans snelweg op een smalle kade aansloot. De Koninklijke bibliotheek (1977-81) van de architect Hagoort volgde. Op de laatste rijkskavel bouwde men in 1984 het Ministerie van Buitenlandse Zaken van architect Apon en een kolossale parkeergarage naast het station.

Wat betreft de stedelijke chaos en het ontbreken van een visie verwezen gemeente en Rijk naar elkaar. Het Rijk doet niet aan stedenbouw en de stad gaat niet over de inrichting van rijkskavels, was het standaard antwoord op vragen van burgers. De gemeente vroeg Schamhart om stedenbouwkundige doelstellingen vast te stellen, hij liet weten dat ze te laat waren. Het eiland Bezuïdenhout C werd in tien jaar tijd volgebouwd met kolossale rijksgebouwen, stijf naast elkaar met daartussen 'valleien des doods' waar de soepbus van het Leger des Heils een permanente standplaat kreeg, zwervers na zessen schuilden en beveiligers met honden patrouilleerden.

Elke keer als de Haagse bevolking dacht dat het stedenbouwkundig dieptepunt was bereikt werd weer een nieuw rampkonijn uit de bestuurlijke hoed getoverd. Men wilde het verhoogde trambaantracé uitbreiden maar daar was in het stedenbouwkundig plan natuurlijk geen rekening mee gehouden. Bakema tekende een royale lusbaan die hoog vanuit de kantorenmassa direct in het Koekamp terecht kwam. Dat pikte Hagenaars niet en de Koekampusaffaire bleef gedurende de hele jaren zeventig een twistpunt tussen bestuurders en een woedende bevolking. Redacteur Cees Zwinkels, jonge sociaal-democraten zoals Duivesteijn, Ten Velden en Van Otterloo en de Haagse architectenactiegroep Dooievaar waren verbijsterd over zoveel onbenul. Carel Weeber kwam de Hagenaars te hulp, samen met Dooievaar bedacht hij eindeloze varianten. Uiteindelijk werd in 1978 afgezien van de Koekampus. In de jaren die volgden veranderde het Bezuïdenhout C definitief tot een groot Rijksspookhuis.

Een reactie kon niet uitblijven. Begin jaren tachtig werden criticasters zelf wethouder (Duivesteijn, Van Otterloo). Weeber bedacht in 1980 de Turfmarkttroute, een verbinding tussen het Spui en het Centraal Station. De gemeente sloot een overeenkomst met het Rijk, dat weer terugkeerde naar Den Haag. Er werd een begin gemaakt met de overbouw van de Utrechtsebaan. De sociaal-democraten wilden de fouten en stomiteiten uit het verleden overwinnen met het hoogstedelijk wonen: een intensivering van de stad. De Turfmarkt eindigt echter bij het oude station terwijl deze in een kaarsrechte lijn naar de Theresiastraat in het Bezuïdenhout doorgetrokken had moeten worden. Of de verlengde Turfmarkt ook via de nieuwe OV-terminal door het Bezuïdenhout C wordt aangelegd en is nog maar de vraag. Wil het stedelijk leven ooit gaan bruisen op het stadseiland dan is dat een minimale een voorwaarde. Het nieuwe ontwerp van het Anna van Buerenplein is alvast een goed begin.

info

Bronnen:

Beek, Hans van, Dooievaar archief

The Hague - 's-Gravenhage, in: *'s-Gravenhage* nr. 2, februari 1973

Masterplan Den Haag Nieuw Centraal (2003)

Duivesteijn, A. & Velden, J. ten, *aanval op cityvorming den haag*, in: *Plan 3*, 1980, p. 29- 37

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

Zwinkels, C., *'Experimenteel grondgebruik' bij station Den Haag Centraal, de context van de Koninklijke bibliotheek*, in: *De Architect* nr. 12, 1982

www

[Den Haag Nieuw Centraal](#)

[New Babylon](#)