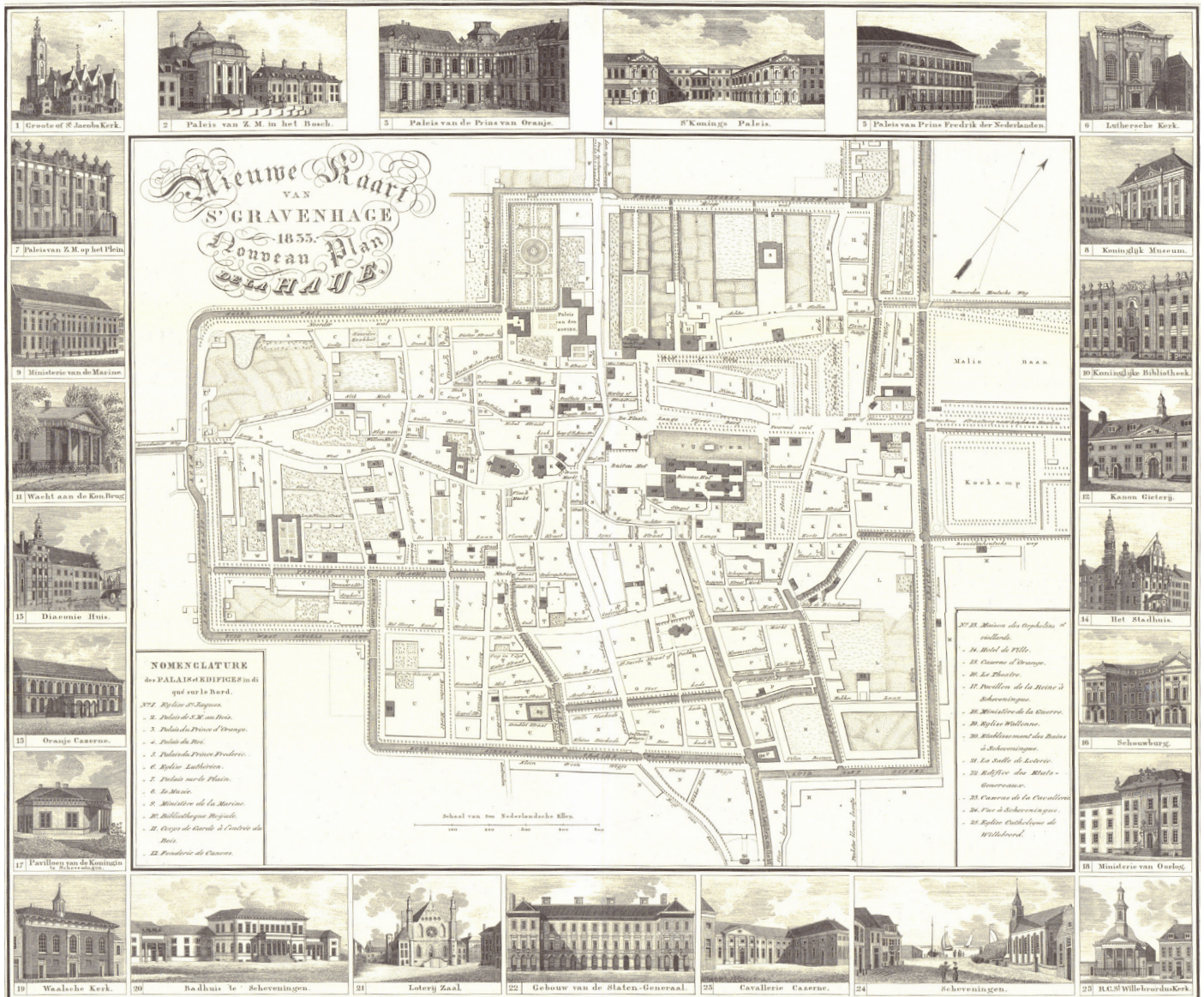


De bijzondere ontwikkeling van Den Haag

Een onderzoek naar de totstandkoming van de stedelijke structuur van Den Haag, met de invloed van de kust.



Inleiding

In deze thesis wordt de stedenbouwkundige ontwikkeling van Den Haag onderzocht. Een belangrijke vraag hierin is wat de kust als invloed heeft gehad op de stedelijke structuur. Een belangrijk onderdeel hierin is de relatie tussen Den Haag en Scheveningen en de totstandkoming van de weg die beide verbindt. Om dit te onderzoeken worden kaarten en historische bronnen geanalyseerd om vervolgens een inzicht te krijgen in de stappen die deze ontwikkeling hebben gevormd.

De kernvraag van dit onderzoek is: Welke factoren hebben geleid tot de stedelijke structuur van Den Haag en welke invloed heeft de kust hierop gehad? Hierin komt een analyse naar voren van hoe de ligging aan de kust de stedelijke structuur heeft beïnvloed en welke (sociaal) economische en ontwikkelingen op infrastructuur een rol hebben gespeeld. Theoretische ideeën op stadsontwikkeling en infrastructuur worden ingezet om te verklaren waarom Den Haag zich anders heeft ontwikkeld dan steden zonder directe kustverbinding.

Hoewel er al veel onderzoek is gedaan naar de stedenbouwkundige ontwikkeling van Den Haag, is de specifieke invloed van de kust en de verbinding met Scheveningen minder uitvoerig bestudeerd. Werken zoals Historische Atlas van Den Haag (Van Schuppen, 2006) en Den Haag in kaart gebracht (Stal, K., 1998) bieden waardevolle inzichten in de algemene stedelijke ontwikkeling van Den Haag, maar deze thesis voegt een gerichte analyse toe van de impact van de kust en de infrastructuur die deze met de stad verbindt.

Het onderzoek combineert een historische analyse met cartografisch onderzoek. Er wordt gebruik gemaakt van het volgende:

Historische kaarten en stadsplattegronden om ontwikkelingen in de stedelijke structuur uit te beelden.

Archiefmateriaal en relevante literatuur ter ondersteuning van de analyse.

Deze aanpak helpt bij het verklaren van de specifieke stedelijke kenmerken van Den Haag en de invloed van de kust op de stedelijke ontwikkeling.

De thesis is opgebouwd uit drie hoofdstukken met een conclusie:

Het ontstaan van Den Haag: Dit hoofdstuk behandelt de vroege ontwikkeling van de stad en de functie, de invloed van het Binnenhof en de omliggende omstandigheden die de stadsstructuur hebben bepaald.

Scheveningen, de groei naar de kust: Hierin wordt de ontwikkeling van Scheveningen als badplaats besproken en wordt op dezelfde manier aangepakt als die van Den Haag. Dus hier wordt zowel de functie als relatie met het omliggende gebied behandeld.

De kust en de moderne stedelijke ontwikkeling: Dit hoofdstuk richt zich op de hedendaagse relatie tussen Den Haag en de kust. Hierin ligt de focus op de stadsplanning en economische factoren. Die tot de stad hebben geleid zoals we die nu kennen.

Conclusie: Hierin worden de bevindingen samengebracht en wordt er antwoord gegeven op de vragen.

Deze opbouw van de thesis is ter illustratie van hoe de situatie was voor de aanleg van de Scheveningseweg en waarom deze zo van belang was. De functies en uitdagingen die Scheveningen en Den Haag hadden komen op deze manier naar voren. Vervolgens worden de gevolgen van deze nieuwe verbinding duidelijk gemaakt in het derde hoofdstuk.

Inhoud

Hoofdstuk 1: Het ontstaan van Den Haag	4
Hoofdstuk 2: Scheveningen, de groei naar de kust	7
Hoofdstuk 3: De kust en de moderne stedelijke ontwikkeling	9
Conclusie	15
Bibliografie	16

Hoofdstuk 1:

Het ontstaan van Den Haag

Den Haag wordt tegenwoordig gezien als de regeringsstad van Nederland. Wat je niet ziet is dat deze stad een unieke stedelijke ontwikkeling heeft gehad. Veel andere Nederlandse steden waren handelsnederzettingen aan rivieren, maar Den Haag ontstond als bestuurscentrum. Voordat de stad zich ontwikkelde tot de volwaardige stedelijke structuur die deze tegenwoordig heeft, was het gebied lange tijd een relatief kleinschalige nederzetting zonder stadsmuren en zonder de handelsdynamiek van bijvoorbeeld Amsterdam of Leiden (*Kaart van Den Haag, 1560*). De positie van Den Haag werd grotendeels bepaald door zijn rol als bestuurscentrum en de kust in de buurt.

Geografische en ruimtelijke kenmerken

Den Haag ligt in een kustgebied met duinen en veengronden. Dit type landschap biedt kansen, maar brengt ook beperkingen met zich mee. Terwijl de nabijheid van de kust zowel economische als strategische voordelen met zich meebrengt, zorgde de afwezigheid van een directe rivierverbinding ervoor dat Den Haag geen natuurlijke havenstad werd zoals Rotterdam of Dordrecht. De ruimtelijke structuur van de stad werd dus niet bepaald door handelsroutes over water, maar door de functie als regeringsstad. Wat een vrij unieke indeling geeft.

Het Binnenhof, dat in de 13e eeuw werd gesticht als residentie van de graven van Holland, werd het centrum van de nederzetting (*Vogelvlucht van Den Haag, 1593*). Dit middelpunt was de kern voor de stedelijke structuur die afweek van de traditionele handelssteden. In plaats van een kleinschalig en compact middeleeuws stratenpatroon met een marktplein als kern, had Den Haag een meer open structuur met brede lanen en hofjes. Dit komt dus door de bestuursfunctie die de stad draagt.

Economie en levensonderhoud

De belangrijkste economische drijfveer van Den Haag waren voornamelijk het hof en de daarbij horende ambtenaren, ambachtslieden en bedienden. In tegenstelling tot steden als Haarlem of Delft, waar de handel de drijfveer was van de economie, was Den Haag vooral afhankelijk van de aanwezigheid van de adel en later de Staten-Generaal. Dit was later ook te merken door het gebrek aan industriële ontwikkeling in de stad, maar tegelijkertijd wel een groeiende dienstensector, gericht op bestuur en rechtspraak.

Daarnaast speelde de nabijheid van Scheveningen een indirecte rol in de economie van Den Haag. Hoewel Scheveningen van oorsprong een

geïsoleerd vissersdorp was, speelde de visserij een belangrijke rol voor de voedselvoorziening van de Haagse bevolking. Vis werd eerst over zandwegen en later over de Scheveningseweg naar de stad vervoerd en vervolgens verkocht op de markten van Den Haag. Er was dus eerder in de geschiedenis al een beperkte economische relatie tussen Scheveningen en Den Haag.

Sociaal-culturele structuur

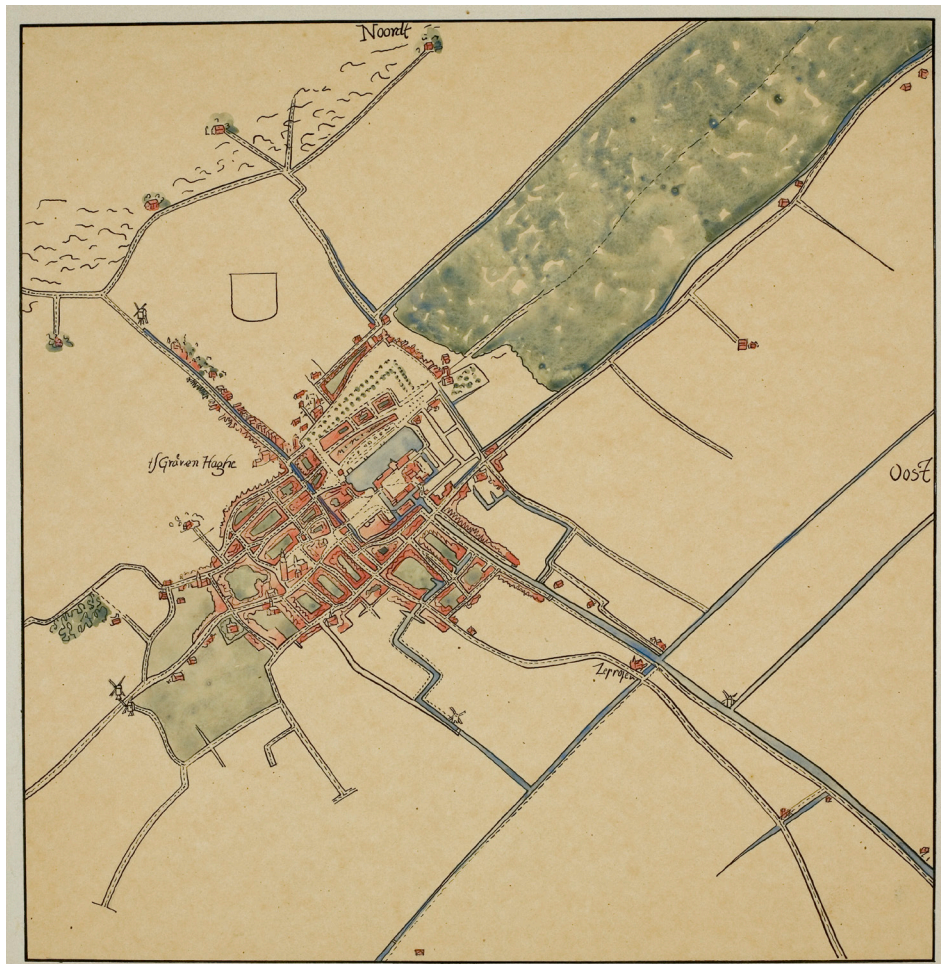
De sociale structuur van Den Haag was sterk gelaagd, met een grote groep elite bestaande uit adel, bestuurders en diplomaten, en een middenklasse van ambtenaren en bedienden. Als je dit vergelijkt met handelssteden, waar een dynamische koopmansklasse de stad bepaalde, bleef de Haagse bevolking sterk afhankelijk van de politiek en de bijbehorende machtsstructuren. Dit zorgde ervoor dat Den Haag een relatief rustige, maar ook minder economisch adaptieve stad was vergeleken met bijvoorbeeld Amsterdam.

Religie had ook een belangrijke rol, maar dit was minder terug te zien in de stadsstructuur dan in andere Nederlandse steden. De aanwezigheid van diplomaten en bestuurders uit verschillende windstreken zorgde voor een meer diverse samenstelling van zowel religie als cultuur, hoewel de gereformeerde kerk lange tijd dominant bleef in de stad.

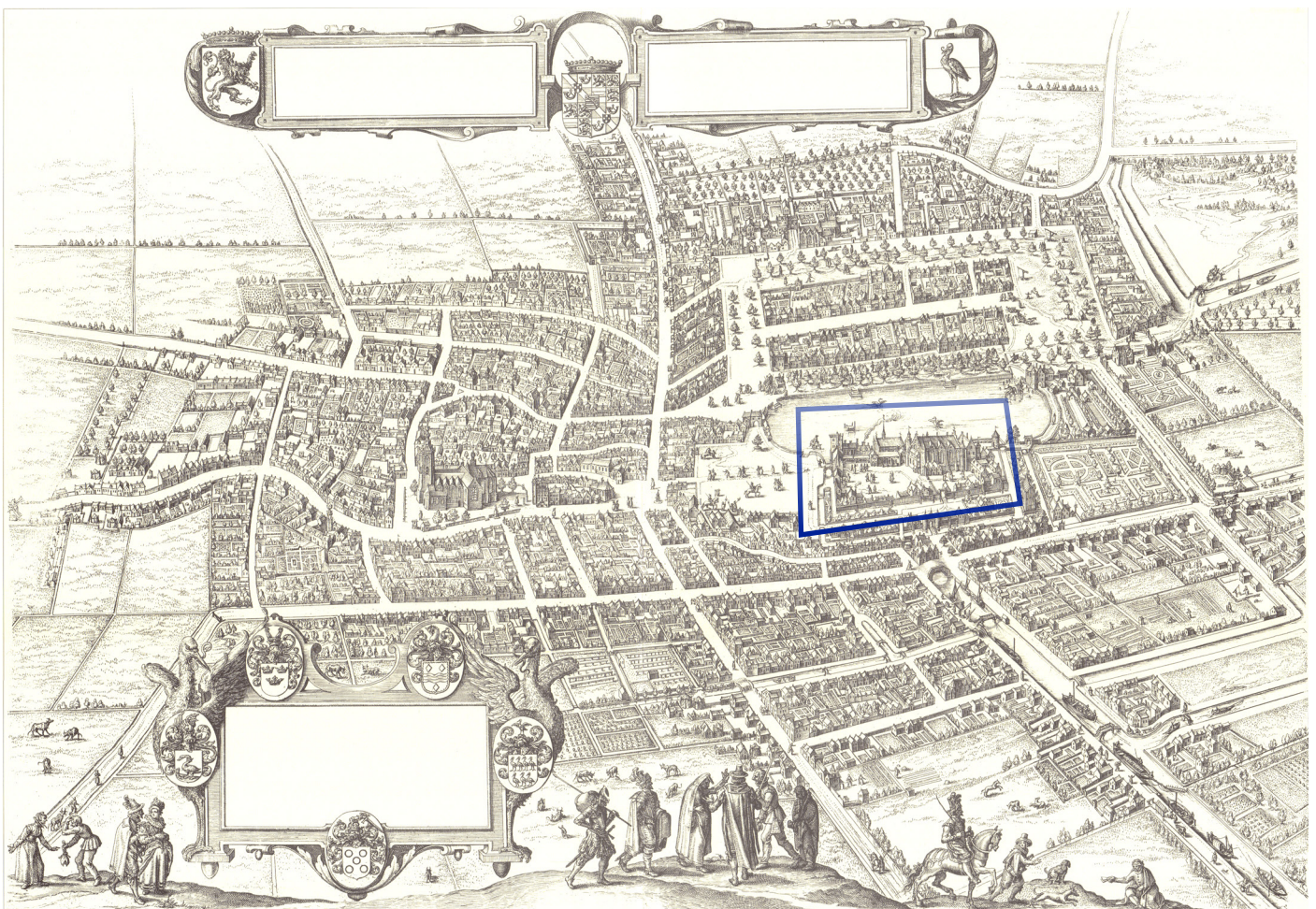
De groei naar een stad

Hoewel Den Haag lange tijd geen officiële stadsrechten had en geen stadsmuren bezat, groeide het geleidelijk uit tot een volwaardig stedelijk centrum. De zee speelde hierbij een rol, vooral door de invloed van Scheveningen en de aantrekkingskracht van de kust. De Haagse elite maakte steeds vaker gebruik van de kust als ontspanning. De groeiende infrastructuur droeg bij aan de uitbreiding van de stad richting het westen.

De unieke ontwikkeling van Den Haag als bestuurscentrum zonder sterke handelsbasis en zonder directe waterverbindingen heeft geleid tot een stedelijke structuur die zich onderscheidt van traditionele Nederlandse steden. De invloed van de nabijgelegen kust en de later verbeterde verbindingen met Scheveningen waren van belang in de latere uitbreiding en ontwikkeling van de stad.

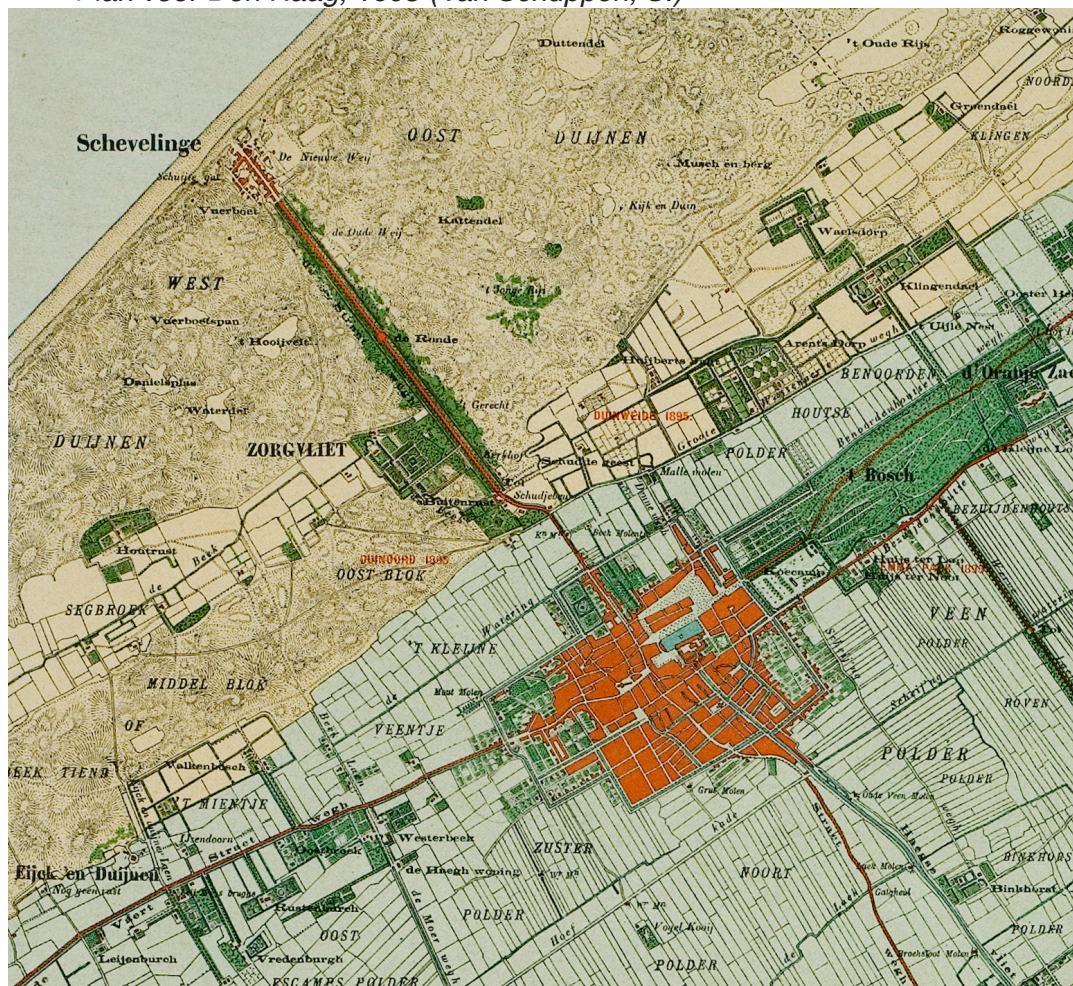


Kaart van Den Haag, 1560 (Van Schuppen, S.)



Vogelvlucht van Den Haag, 1593 (Van Schuppen, S.)

Illustraties door auteur - binnenhof



Hoofdstuk 2:

Scheveningen, de groei naar de kust

Scheveningen, inmiddels een wel bezochte badplaats en belangrijk onderdeel van Den Haag, kende lange tijd een eenzaam bestaan als vissersdorp. Voordat de aanleg van de Scheveningseweg in de late 17^e eeuw een goede verbinding met Den Haag tot stand bracht, functioneerde het dorp voornamelijk onafhankelijk van de stad. De geografische omstandigheden, economische voordelen en sociale structuren van Scheveningen in deze periode laten zien hoe het dorp zich ontwikkelde voordat deze één werd met de stedelijke structuur van Den Haag.

Geografische en ruimtelijke kenmerken

Scheveningen lag als vissersgemeenschap omsloten tussen de Noordzee en de uitgestrekte duinen (*Ligging van Scheveningen, 1712*). De natuurlijke barrières, zoals de duinen en veen gronden, maakten het gebied moeilijk toegankelijk over land. Er waren eerst nog geen verharde wegen naar Den Haag, en verbindingen met andere nederzettingen verliepen grotendeels via zandpaden of over water. Deze geografische isolatie zorgde ervoor dat Scheveningen een zelfstandige dorpsgemeenschap bleef, grotendeels afhankelijk van de visserij en verwante ambachten.

Economie en levensonderhoud

De economie van Scheveningen draaide volledig om de visserij. Hierdoor bestond ook de bevolking voornamelijk uit vissers en hun families, aangevuld met relevante ambachtslieden zoals scheepstimmerlieden en nettenmakers. De haringvisserij speelde een centrale rol en werd al in de late middeleeuwen een belangrijke inkomstenbron. De vis werd ter plekke verwerkt en vervolgens verkocht op markten in omliggende steden, waaronder ook Den Haag. Dit gebeurde via handelaren die de producten te voet of met paard en wagen over de slechte zandwegen vervoerden.

Naast de visserij was er ook beperkte landbouw mogelijk in de duinen. Hier werden kleine akkers en weilanden aangelegd, maar de slechte zandgrond bood weinig mogelijkheden voor grootschalige productie. De afhankelijkheid van de visserij maakte het dorp kwetsbaar voor economische tegenspoed en weersomstandigheden, wat resulteerde in periodes van moeilijke tijden.

Sociaal-culturele structuur

Scheveningen had een hechte en conservatieve gemeenschap, waarin families vaak over generaties in de visserij zaten. De sociale structuren waren sterk gebaseerd op onderlinge afhankelijkheid en

samenwerking. Vissersgezinnen leefden dicht op elkaar in eenvoudige houten en later ook bakstenen huizen, dicht bij de kust en de haven.

De kerk speelde een centrale rol in het dorpsleven. Religieus tradities bepaalden de sociale samenhang en het dagelijkse ritme van de gemeenschap. De protestantse identiteit was sterk aanwezig en beïnvloedde veel van de sociale normen en waarden. Zo lag de kerk ook prominent in het midden van het dorp (*Ligging van Scheveningen, 20^e eeuw*). Onderwijs was beperkt en richtte zich hoofdzakelijk op basisvaardigheden, aangezien de meeste jongens al op jonge leeftijd in de visserij terechtkwamen en meisjes zich toewijdden aan huishoudelijke taken en de verwerking van vis.

Contact met Den Haag

Ondanks de geografische nabijheid was de interactie tussen Scheveningen en Den Haag in eerste instantie beperkt. De slechte infrastructuur maakte reizen moeilijk en langdurig. De meeste interactie had economische drijfveren. Waarbij Haagse handelaren vis kwam halen, of Scheveningse vissers hun vangst naar de stad brachten.

Den Haag had echter wel invloed op het bestuur van Scheveningen. Het dorp viel onder de jurisdictie van het Haagse stadsbestuur en had geen eigen stedelijke privileges. Beslissingen over onder andere belastingheffing, rechtspraak en infrastructuur werden grotendeels in Den Haag genomen. De visserijrechten en de regulering van de vismarkt waren belangrijke discussiepunten tussen Scheveningen en het Haagse stadsbestuur. Dit zorgde natuurlijk voor de economische onafhankelijkheid van Scheveningen.



Ligging van Scheveningen, 20^e eeuw
(Van Schuppen, S.)



De Scheveningse toerisme, 1901 (Stal, K.)

Hoofdstuk 3:

De kust en de moderne stedelijke ontwikkeling

De aanleg van de Scheveningseweg in de late 17^e eeuw markeerde een keerpunt in de stedelijke ontwikkeling van Den Haag. De stad was voor een lange tijd enkel een bestuurlijk centrum zonder directe handelsfunctie. De verbeterde verbinding met de kust zorgde voor een reeks ruimtelijke, economische en sociale veranderingen. Voorheen lag Scheveningen als een geïsoleerd vissersdorp aan de Noordzee en was moeilijk bereikbaar door de onbegaanbare duinen. De nieuwe weg, een initiatief van Constantijn Huygens, maakte een snelle en efficiëntere verbinding mogelijk. Dit had niet alleen invloed op de economische aspecten tussen Den Haag en Scheveningen, maar ook op de manier waarop de stad zich fysiek uitbreidde.

Invloed van Constantijn Huygens

Iemand die een goede verbinding tussen Scheveningen en Den Haag belangrijk vond, was Constantijn Huygens. Hij was een van de eerste die de toegevoegde waarde zag in deze weg. Eerst waren Den Haag en Scheveningen namelijk verbonden met zandwegen. Je moet ook bedenken dat voorheen dit een weg was die door de duinen liep. De hoofdfunctie die de weg zou moeten invullen was om het vervoeren van vis naar de stad. Voorheen kwam vanwege de duinen zand in de vis. Deze nieuwe weg had opstaande randen die voorkwamen zand op de weg zou komen en zo de vis zou overstuiven.

Een belangrijk gevolg van deze weg en waar het tegenwoordig vooral om bekend staat, is dat het een route creëerde naar de kust. Hierdoor werd Scheveningen van een simpel vissersdorp een toeristische trekpleister.

Verbeterde bereikbaarheid en uitbreiding van de stad

Voor de aanleg van de Scheveningseweg waren de duinen een natuurlijke barrière die de ontwikkeling van Den Haag richting de kust verhinderde. De weg doorbrak deze scheiding en maakte het aantrekkelijker om gebieden aan de westkant van de stad te ontwikkelen. Na de aanleg ontstonden er steeds meer buitenverblijven en landgoederen van de Haagse elite langs de route. Dit zorgde ook weer voor een gevolg tot verandering in de stedelijke structuur: Den Haag begon zich niet langer uitsluitend te richten op zijn historische centrum rondom het Binnenhof, maar breidde zich langzaam uit richting Scheveningen.

De infrastructuur speelde een hoofdrol in deze ontwikkeling. Niet alleen werd het transport van goederen en personen makkelijker gemaakt,

maar de weg zorgde ook voor het ontstaan van nieuwe economische kansen. Door de verbeterde verbinding kreeg Den Haag een belangrijke rol als doorvoerhaven voor de Scheveningse vis, wat ook weer zorgde tot een toename van handel en markten in de stad. Dit trok op zijn beurt weer nieuwe bewoners aan, waaronder kooplieden en ambachtslieden, wat zorgde voor een verandering in sociale samenstelling van de stad.

Ontstaan van een recreatiecultuur

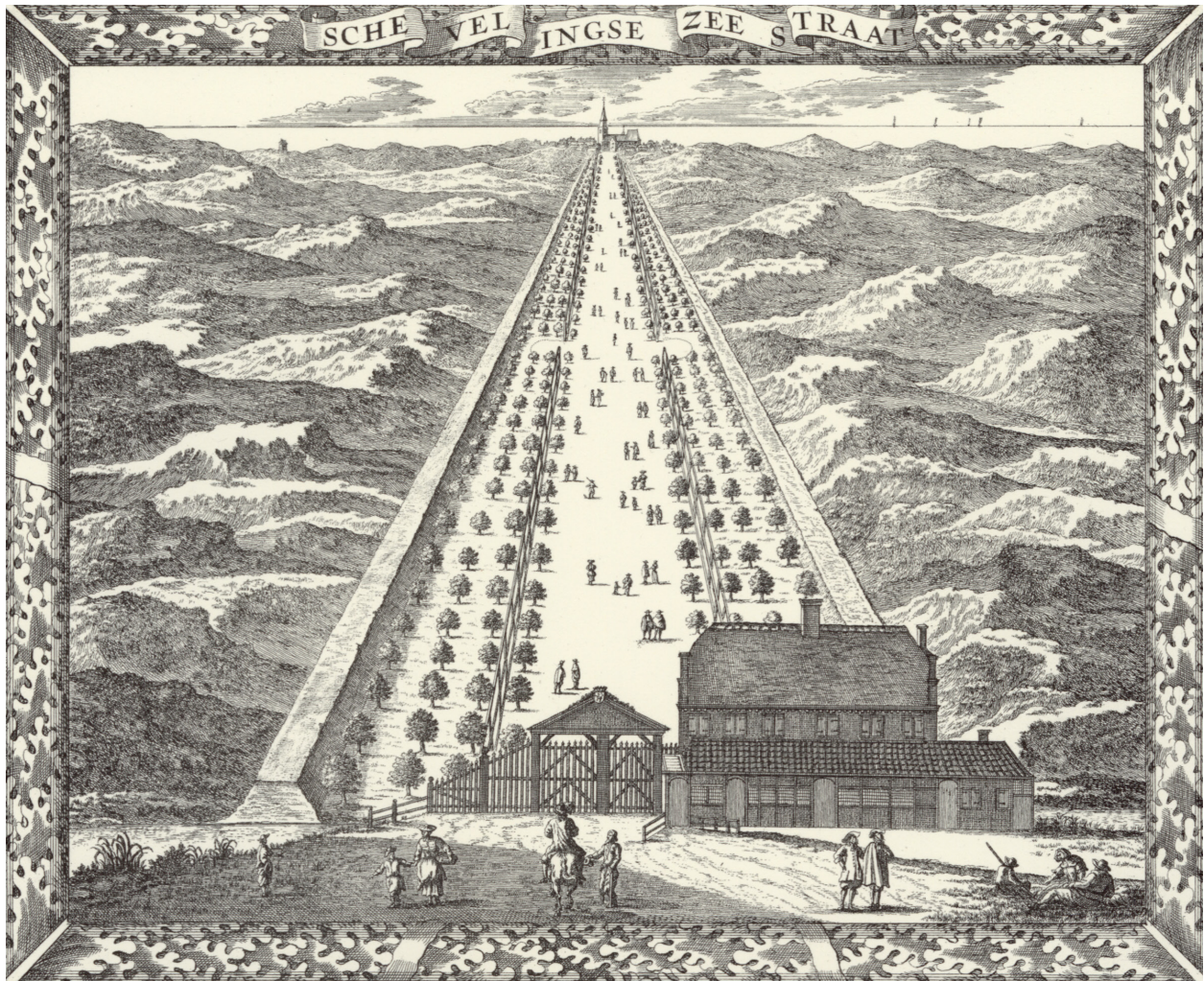
Een van de meest ingrijpende gevolgen van de aanleg van de Scheveningseweg was de opkomst van een recreatiecultuur. In de 17^e en 18^e eeuw begon de Haagse elite de kust steeds vaker te gebruiken als een plek van ontspanning. Met de komst van de weg werd het eenvoudiger om vanuit de stad naar Scheveningen te reizen, en al snel verschenen er herbergen en paviljoens langs de kust waar welgestelde Hagenezen van de zee konden genieten. Dit betekende dat de economische scope van Scheveningen zich langzaam begon te verbreden: naast de traditionele visserij werden steeds meer diensten ook gericht op bezoekers. Zoals hotels, badhuizen en horeca.

Dit had ook gevolgen op het stedelijke karakter van Den Haag zelf. De stad was niet alleen maar een bestuurscentrum, maar het kreeg een extra dimensie als recreatieve bestemming. De toegenomen bezoekers zorgden voor een verdere uitbreiding van de stad, waarbij nieuwe wijken en infrastructuur ontstonden om de groeiende vraag naar accommodaties en voorzieningen aan te bieden.

De invloed op de stedelijke infrastructuur

Met de stijgende populariteit van Scheveningen als badplaats ontstond er een voortdurende behoefte aan verdere verbeteringen in de infrastructuur. In de 19^e eeuw werd de Scheveningseweg verder gemoderniseerd en kwamen er aanvullende transportmiddelen zoals paardentrams en later elektrische trams die Den Haag met de kust konden verbinden. Deze uitbreidingen stimuleerden opnieuw de groei van de stad en versterkten de westelijke oriëntatie van Den Haag.

Ook binnen Den Haag zelf leidde de verandering in infrastructuur tot ingrijpende veranderingen. De stad begon nieuwe boulevards en brede wegen aan te leggen om de verbinding met Scheveningen nog verder te verbeteren. Dit patroon van stadsuitbreiding was later terug te zien in de aanleg van andere belangrijke wegen en stadsdelen, waardoor de stad een meer gelaagde



*Perspectief Scheveningseweg, 1681
(Van Schuppen, S.)*



Grand Hôtel de Bains, 1828 (Stal, K.)

en uitgestrekte structuur kreeg dan veel andere Nederlandse steden die vanuit een historisch centrum groeiden. Je zou dus kunnen zeggen dat de kust in dit geval het 'historisch centrum' is van de andere steden (*Structuurplan Dudok, 1947*).

Veranderende sociale en economische dynamiek

De aanleg van de Scheveningseweg betekende niet alleen een fysieke verbinding tussen stad en kust, maar ook een economische en sociale samenvoeging van de twee gebieden. Den Haag profiteerde van de visserij-inkomsten en het toenemende toerisme, terwijl Scheveningen transformeerde van een geïsoleerd vissersdorp naar een steeds meer verstedelijkt gebied. Dit bracht nieuwe economische kansen, maar de twee verschillende culturen botsten ook. Dit leidde ook tot spanningen tussen de traditionele vissersgemeenschap en de groeiende invloed van de stedelijke elite en ondernemers.

Voor Den Haag betekende dit een verdere ontwikkeling als stad met meerdere functies: de bestaande bestuursfunctie, maar ook handel en recreatie. De komst van nieuwe inwoners en bezoekers zorgde voor een levendigere stad, met een grotere diversiteit aan beroepen en economische activiteiten. In de 19e en vroege 20e eeuw zette deze trend zich voort met de verdere uitbreiding van Scheveningen als een volwaardige wijk van Den Haag, inclusief moderne woonwijken en verbeterde voorzieningen.

Opkomst van villawijken

Een van die nieuwe wijken was de villawijk aan de Scheveningseweg. Deze wijk kwam uit de grond rond 1870 en had als functie om de rijken een groene wijk te geven in de buurt van de stad. Deze datum is overigens ook geen toeval. Rond deze tijd waren er veel Rotterdamse zakenmensen die flink wat hadden verdiend van de haven. Het moderne railvervoer maakte een woning wat verder van huis gemakkelijker.

Een van de eerste onder deze Rotterdammers was Thomas van Stolk. Hij had in 1860 een woning aan de Stationsweg gekocht, maar deze straat werd steeds minder chique. Hierdoor ging hij naar andere opties kijken en kwam aan de andere kant van de stad terecht. In 1873 sticht hij dan ook een villapark met zijn naam: het Van Stolkpark. Aan het begin verliep de kavel verkoop moeizaam. Dit kwam door het gebrek aan een railverbinding met het centrum. De paardentram die zijn introductie maakte in 1880 hielp wel in zekere mate (*Kaart van Scheveningse bosjes, 1880*), maar wat de verkoop echt op gang bracht was de keuze voor

de elektrische tram aan het begin van de 20^e eeuw. Deze trage ontwikkeling heeft ook weer gezorgd voor een versnippering in architectonische stijlen in het park die vandaag de dag nog zichtbaar is.

Niet lang na de oprichting van het Van Stolkpark kwam er een nieuw park bij: het Belgisch Park. Dit park werd opgericht door een Belgisch directeur van een trammaatschappij in 1883 met als doel het aantrekken van klanten voor de paardentram die vanuit Scheveningen ging. Wat dit nieuwe park anders maakte was dat deze dichterbij de kust ligt en badplaatsarchitectuur.

Het bleef niet alleen bij deze twee parken. Rond de Eerste Wereldoorlog kwam ook nog villapark Zorgvliet. Deze werd op het gelijknamige landgoed gebouwd. Deze villa's waren op traditionalistische stijl gebouwd als reactie op de neostijlen.

Ook na de Eerste Wereldoorlog bleef de ontwikkeling van villaparken aanhouden. Den Haag had eerder last van een afname van rijke inwoners en wil dat op deze manier tegen gaan. Deze waren echter niet alleen aan de Scheveningseweg gebouwd

Een groeiende stad

Door de aanleg van het Statenkwartier in de vroege 20^e eeuw werden Den Haag en Scheveningen daadwerkelijk ook fysiek verbonden met elkaar (*Kaart van Den Haag, 1899*). Dit was ook hard nodig, want in de periode van 1890-1920 groeide de bevolking van Den Haag hard. Deze ging namelijk van 156.000 naar 354.000. Dit was de grootste absolute groei in de geschiedenis van de stad. Als gevolg van deze groei besefte de overheid dat ze de particulieren niet geheel vrij spel moesten blijven geven. In 1890 werd de 'Dienst Gemeentewerken' in het leven geroepen. Hiermee kon de gemeente de plannen sturen. Dit was voorheen niet juridisch mogelijk. De directeur hiervan moest zich onder andere bemoeien met de aanleg van de riolering, maar ook als een soort stedenbouwkundige te werk gaan. De belangrijkste rol die deze dienst had was het doorbreken van lange straten met haakse zijstraten. Dit werd behaald door het inzetten van diagonaalstraten. Hierdoor werd niet alleen de eentonigheid doorbroken, maar ook te zorgen voor betere verkeersstromen. In het plan van Berlage is dit goed terug te zien (*Uitbreidingsplan Berlage, 1908*).

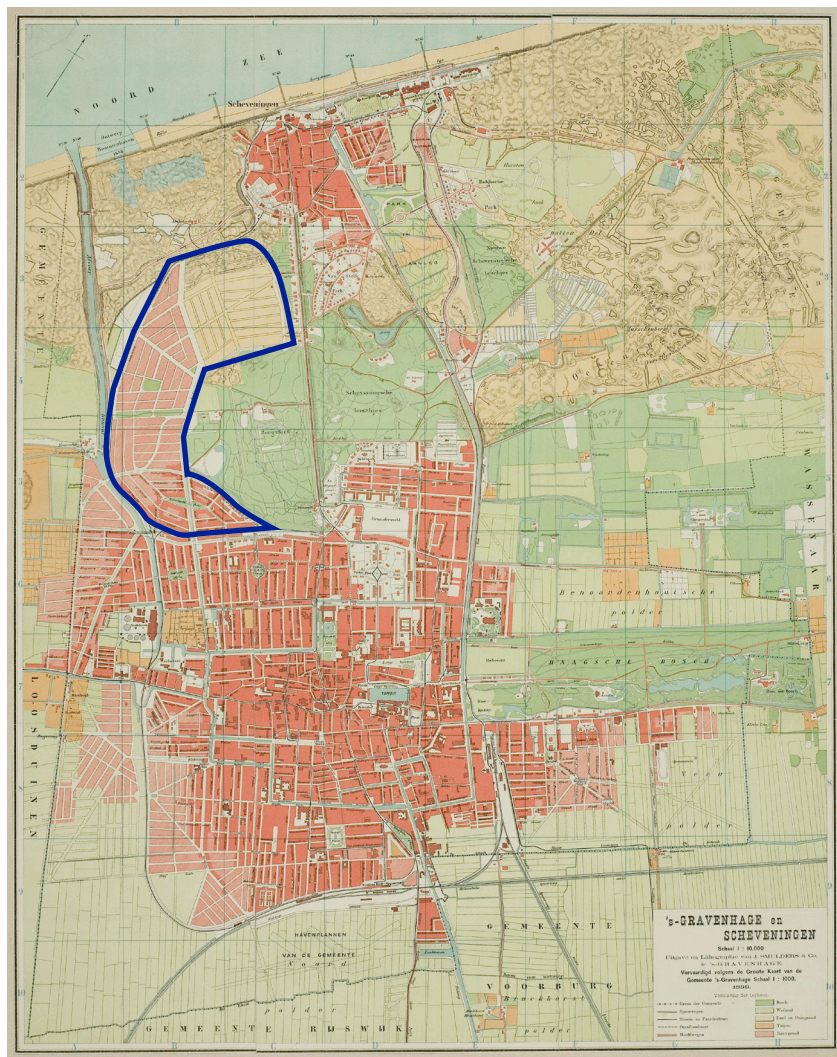


Kaart van Scheveningse bosjes, 1880
(Van Schuppen, S.)

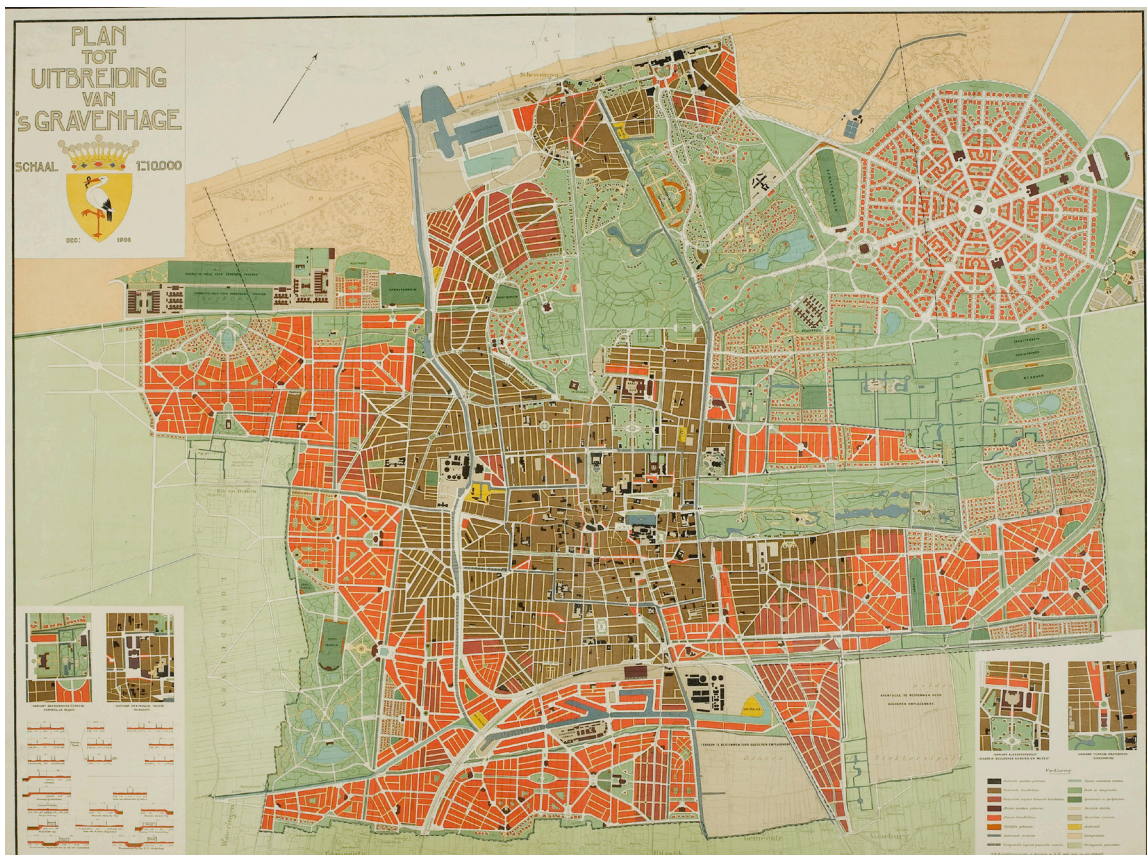
ONTWERP van het aanleggen VILLA-PARK op de terreinen der Hollandsch-Belgische Bouwgrond-Maatschappij aan den nieuwen Badhuisweg te Scheveningen.



Vogelvlucht villawijk Belgisch park, 19^e eeuw
(Van Schuppen, S.)



Kaart van Den Haag, 1899 (Van Schuppen, S.)
 Illustraties door auteur - statenkwartier



Uitbreidingsplan Berlage, 1908
 (Van Schuppen, S.)

Conclusie

De aanleg van de Scheveningseweg in de late 17^e eeuw heeft grote en blijvende gevolgen gehad op de stedelijke structuur van Den Haag. Wat begon als een relatief eenvoudige infrastructuur verbetering om de verbinding tussen stad en kust makkelijker te maken, groeide uit tot een transformatieve factor die het stadsbeeld en de economie voorgoed veranderde. De weg fungeerde als aanstreek voor stedelijke uitbreiding, economische integratie en sociale veranderingen die Den Haag tot op de dag van vandaag kenmerken.

Een van de meest directe gevolgen van de Scheveningseweg was de verbeterde bereikbaarheid van Scheveningen, wat volgde tot een groeiende samenwerking tussen het vissersdorp en de stad. Door de verbeterde infrastructuur werd de handel in vis eenvoudiger en bovendien efficiënter, wat niet alleen gunstig was voor de Scheveningse vissers, maar ook voor de Haagse markten en de lokale economie. Deze economische integratie had als gevolg dat Scheveningen niet langer een op zichzelf staande gemeenschap was, maar steeds meer verweven raakte met de stadseconomie van Den Haag.

Naast economische veranderingen had de Scheveningseweg ook nog invloed op de ruimtelijke structuur van Den Haag. Voorheen had de stad een relatief compacte structuur, grotendeels geconcentreerd rond het Binnenhof en de directe omgeving. Met de nieuwe verbinding ontstond echter een duidelijke westelijke ontwikkelingsas, langs welke zich nieuwe stedelijke functies begonnen te vestigen. Buitenverblijven en buitenplaatsen van de Haagse elite verrezen langs de weg, en in de loop van de 18^e en 19^e eeuw ontstonden er nieuwe woonwijken die de stad steeds verder in de richting van de kust duwden. Deze structurele groei betekende dat Den Haag een unieke stedelijke vorm kreeg die afweek van andere Nederlandse steden die meer rondom een historisch centrum groeiden.

Een ander belangrijk gevolg van de Scheveningseweg was de opkomst van een recreatieve en toeristische functie voor zowel Scheveningen als Den Haag. Waar Scheveningen aanvankelijk uitsluitend een vissersdorp was, veranderde het dorp in de loop van de tijd in een populaire bestemming voor dagjesmensen en de elite van Den Haag. In de 19^e eeuw werd deze nieuwe economische ontwikkeling aangesterkt door de aanleg van de boulevard en het Kurhaus, met als gevolg dat Scheveningen van een traditionele vissersgemeenschap naar

een bruisende badplaats. Dit had directe gevolgen voor Den Haag, dat zich moest aanpassen aan de groeiende stroom bezoekers en de infrastructuur hierop aanpaste. De oplossing was een uitbreiding van tramverbindingen en bredere wegen die ervoor zorgden dat het toerisme een structureel onderdeel werd van de Haagse economie.

Naast deze ruimtelijke en economische transformaties, had de Scheveningseweg ook sociale gevolgen. De traditionele vissersgemeenschap in Scheveningen stond onder druk door de toenemende stedelijke invloed, wat spanningen veroorzaakte tussen de oude en nieuwe economische sectoren. Waar de vissers vroeger een relatief gesloten gemeenschap vormden, moesten zij zich nu aanpassen aan de nieuwe economische realiteit waarin toerisme en stedelijke ontwikkelingen een steeds grotere rol speelden. Tegelijkertijd betekende de toegenomen mobiliteit dat meer mensen uit Den Haag en omgeving de mogelijkheid kregen om zich vrijer te bewegen tussen stad en kust, wat bijdroeg aan een grotere verwevenheid van stedelijke en kustgemeenschappen.

In de 20^e eeuw zette de trend van integratie en uitbreiding zich voort. De verdere verstedelijking van Scheveningen, de komst van nieuwe infrastructuren zoals tramverbindingen, en de voortdurende uitbreiding van de Haagse westelijke stadsdelen zorgden ervoor dat de stad steeds meer een geïntegreerd geheel werd. De Scheveningseweg bleef hierbij een symbolische en functionele verbinding die niet alleen transport faciliteerde, maar ook bijdroeg aan de stedelijke identiteit van Den Haag als een stad aan zee.

Er kan geconcludeerd worden dat de aanleg van de Scheveningseweg niet alleen een voordeel bracht op het gebied van infrastructuur, maar een bepalende factor was in de ontwikkeling van Den Haag. De weg droeg bij aan de stadsuitbreiding, veranderde de economische en sociale structuren van zowel Den Haag als Scheveningen en legde de basis voor de rol van de stad als zowel politiek centrum en als kuststad. Deze historische infrastructuurkeuze heeft tot ver in de 21^e eeuw invloed op hoe Den Haag functioneert en hoe de stad haar relatie met de kust blijft vormgeven.

Een conclusie die uit dit onderzoek getrokken kan worden is dat steden zich vormen om zijn belangrijkste functie. In Den Haag geldt dat het eerst om het Binnenhof ging uitbreiden en vervolgens richting de kust.

Bibliografie

- Topotijdreis: 200 jaar topografische kaarten. (z.d.). Topotijdreis. <https://www.topotijdreis.nl/>
Hogere kwaliteit kaarten van de kaartenkamer TU Delft.
- Haags Gemeentearchief. (z.d.). Haags gemeentearchief. <https://haagsgemeentearchief.nl/>
- Gedigitaliseerde gedrukte materialen Haags Gemeentearchief. (z.d.). <https://periodieken.haagsgemeentearchief.nl/>
- De Haagse Kaart - Mapping History. (2016, 8 september). Mapping History. <https://mappinghistory.nl/project/de-haagse-kaart/>
- Kaart. (z.d.). De Haagse Groeikaart. <http://www.haagsekaart.nl/>
- Koopmans, B. (1994). Architectuur en stedenbouw in Den Haag, 1850-1940.
- Van Rossem, V. (1996). Stadbouwkunst: de stedelijke ruimte als architectonische opgave : Rob Krier in Den Haag: De Resident.
- Goudappel, H. M. (1981). Ruimtelijke planning in de onzekerheid van de jaren tachtig : op zoek naar nieuwe dimensies voor een bewuste planning.
- Woltjer, R. (1945). Plan voor den wederopbouw van de badplaats Scheveningen, een ontwikkelingsplan.
- Valentijn, D. (2002). De Wederopbouw : Haagse gids voor architectuur en stedenbouw in de periode 1945-1965.
- Stal, K. (1998). Den Haag in kaart gebracht: 750 jaar groei in plattegronden uit het Gemeentearchief.
- Van Schuppen, S. (2006). Historische Atlas van den Haag: Van hofvijfer tot hoftoren.
- Stal, K. (2013). Geschiedenis van Scheveningen: Dl. 1, Vroegste tijd tot 1875 / kaarten UvA-Kaartenmakers (M. Van Doorn, Red.).
- Stal, K. (2014). Geschiedenis van Scheveningen: Deel II, van 1875 tot heden (M. Van Doorn, Red.).
- AI tekst controle <https://chatgpt.com>.

