

Raad
DSD



RIJKSDIENST VOOR DE MONUMENTENZORG

Broederplein 41 - 3703 CD Zeist

Postbus 1001 - 3700 BA Zeist

☎ | 030 - 698 32 11

fax | 030 - 691 61 89

Postbank 425120

TER KENNISGEVING

Aan de gemeenteraad van Den Haag
Postbus 80000
2508 GA - DEN HAAG

26 JULI 1996

R+P
verzonden
30/7-1996

uw brief/kenmerk

ons nummer
030-6983216

behandeld door
Jochem Hollestelle

onderwerp

Aanwijzingsbesluit
Archipelbuurt / Willemspark II
beschermd stadsgezicht, gemeente Den Haag

bijlage
ja

datum

25 JULI 1996

Met toezending van een afschrift van het besluit van mij en mijn ambtsgeenoot van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van heden, geef ik u kennis van de aanwijzing van de Archipelbuurt / Willemspark II als beschermd stadsgezicht in de zin van artikel 1, onder g, van de Monumentenwet 1988, zoals is aangegeven in de bij het besluit behorende tekening en als omschreven in de bijbehorende toelichting.

de Staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen,
A. Nuis,
namens deze,
de Directeur van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg,
voor deze,
het Hoofd van de Sector Regioservice,

(Ir. J.C. 't Hart)

191927



'S-GRAVENHAGE (DEN HAAG)
gemeente 's-Gravenhage

BESCHERMDE STADS- EN DORPSGEZICHTEN

BESCHERMDE STADS- EN DORPSGEZICHTEN

INGEVOLGE ARTIKEL 20 VAN DE MONUMENTENWET

'S-GRAVENHAGE (DEN HAAG) gemeente 's-Gravenhage

Toelichting bij het besluit tot uitbreiding van de beschermde stadsgezichten te 's-Gravenhage.

Het beschermde stadsgezicht omvat het op bijgevoegde kaart (Rijksdienst voor de Monumentenzorg, tekeningnummer 225 A) door een stippellijn omgrensde gebied.

Publikatie van de **Rijksdienst voor de Monumentenzorg**.

April 1988.

Inleiding

Hoewel iedere historische nederzetting in Nederland door zijn topografische situering en zijn functionele en ruimtelijke ontwikkeling in de loop der tijden een eigen karakter bezit, onderscheidt de oude kern van Den Haag zich in dat opzicht van alle andere nederzettingen van vergelijkbare situering, ouderdom en grootte.

Dat tot op de dag van vandaag herkenbare onderscheid is voornamelijk te danken aan de bijzondere positie van Den Haag sedert het midden van de 13de eeuw als residentie, de permanente vestiging van het gewestelijke en sedert 1585 het nationale bestuur. De oorsprong van die residentie wordt gevormd door een door graaf Floris IV in de eerste helft van de 13de eeuw op een dan reeds bestaand domein gesticht jachtslot ter plaatse van het huidige Binnenhof, dat door zijn opvolgers Willem II en Floris V werd omgevormd en uitgebreid tot een grafelijk hof.

In tegenstelling tot de verschillende andere grafelijke hoven, die vooral waren gesticht om van daaruit het graafschap uit te breiden en te consolideren, was het 'Hof ter Hage' al kort na de stichting voorbestemd om de eerste permanente residentie van de graven Holland te worden. De consolidatie van het gezag van de graven begon zich toen al duidelijk af te tekenen en rond het jaar 1300 was deze een feit en had het graafschap zijn min of meer definitieve omvang bereikt.

Onder de invloed van het Hof en het toenemende belang daarvan kwam in de nabijheid een burgerlijke nederzetting tot ontwikkeling van boeren, handwerkslieden en kooplui, die het groeiende Hof en deszelfs hofhouding van de benodigde levensbehoeften voorzagen. Aldus ontwikkelde zich een dubbelnederzetting van hofkwartier en dorp, waarvan de groei der onderdelen in de loop der tijd onderling min of meer gelijke tred hield, zodat het geheel al in de 14de eeuw een zeker stedelijk karakter begon te krijgen. Maar hoewel het dorp 'Die Haghe' in 1370 van Albrecht van Beieren een aantal privileges verkreeg en het Haagambacht werd onttrokken aan het gezag van de baljuw van Holland, kreeg het om politieke redenen nimmer de volle stadsrechten van de andere Hollandse steden, zoals het recht tot de aanleg van versterkingen. Weliswaar kwam in het begin van de 17de eeuw een provisorische grachtengordel tot stand maar het duurde tot het jaar 1811 vooraleer het 'grootste dorp van Nederland' door Napoleon tot stad ('bonne ville de l' Empire') werd verheven en tot 1815 voor het dezelfde rechten als de andere steden in de Nederlanden kreeg. In 'stedelijk' opzicht onder-

scheidde Den Haag zich toen slechts van de andere Hollandse steden door het ontbreken van een vestinggordel.

In 1585 werd Den Haag de residentie van zowel het gewestelijke bestuur, de Staten van Holland en Zeeland, als van het landsbestuur van de Republiek, de Staten Generaal. In 1815 werd het koninklijke residentie, al moest het die status tot 1830 met Brussel delen. Tot omtrent het midden van de 19de eeuw was het economisch leven vrij eenzijdig gericht op het landelijke en gewestelijke bestuurscentrum. Daarna echter begon Den Haag zich in een hoog tempo te ontwikkelen tot regionaal verzorgingscentrum, nationaal centrum van diensten en cultuur, internationaal handelscentrum en woonplaats voor niet alleen de werkende klassen, van welke stand dan ook, maar ook van repatrianten uit de overzeese rijksoverheden en andere renteniers.

Dit groeiproces leidde aanvankelijk tot verdichting van en rond de eeuwwisseling cityvorming in de binnenstad en daarbuiten tot omvangrijke nieuwe woonwijken.

In de Haagse binnenstad, binnen de 17de-eeuwse singelgrachten, is de tweeledige ontwikkeling tot residentie en burgernederzetting nog duidelijk herkenbaar, evenals de latere ontwikkeling tot verzorgings- en dienstencentrum van bovenregionaal belang.

Deze omstandigheid, gekoppeld aan een plaatselijk zeer monumentaal bebouwingsbeeld, heeft er al in 1971 toe geleid, dat een tweetal gebieden in de binnenstad als beschermd stadsgezicht ingevolge artikel 20 van de Monumentenwet werd aangewezen, te weten het gebied Binnenhof en omgeving (het oorspronkelijke hofkwartier) en het gebied St. Jacobskerk en omgeving (de oudste kern van de burgerlijke nederzetting). Daar buiten werd het Willemspark als markt voorbeeld van een statige 19de-eeuwse stadsuitleg als beschermd stadsgezicht aangewezen. In 1972 volgde de aanwijzing van een beschermd stadsgezicht Malieveld en omgeving, waarin begrepen de Nieuwe Uitleg en de Prinsessegracht, aansluitend op Binnenhof en omgeving.

Overeenkomstig de toenmalige, meer op het historische bebouwingsbeeld dan op de historisch-ruimtelijke en -functionele structuur gebaseerde, inzichten is de bescherming van de historische nederzetting 's-Gravenhage destijds beperkt tot deze vier min of meer afzonderlijke deelgebieden. Ook een aantal toentertijd actuele sanerings- en reconstructieplannen heeft daarbij een rol gespeeld.

Thans moet echter worden geconstateerd, dat deze bescherming

van afzonderlijke deelgebieden onvoldoende recht doet aan de samenhang tussen deze gebieden onderling en met hun omgeving (de binnenstad als geheel) en de in ruimer verband aanwezige en als zodanig herkenbare cultuurhistorische kwaliteiten. Een samenhangend, op behoud van die kwaliteiten gebaseerd, stedenbouwkundig beleid met betrekking tot de Haagse binnenstad als geheel werd en wordt daardoor onnodig bemoeilijkt.

In die optiek verzocht het Haagse gemeentebestuur in 1980 de minister van CRM (thans WVC) dan ook om uitbreiding van de beschermde stadsgezichten binnen de gemeente en deed daartoe concrete voorstellen op kaart.

Het zijn de bovengenoemde overwegingen, die de aanleiding vormen tot het besluit tot samenvoeging en uitbreiding van de reeds beschermde stadsgezichten tot één stadsgezicht 's-Gravenhage.

Ontstaan en ontwikkeling

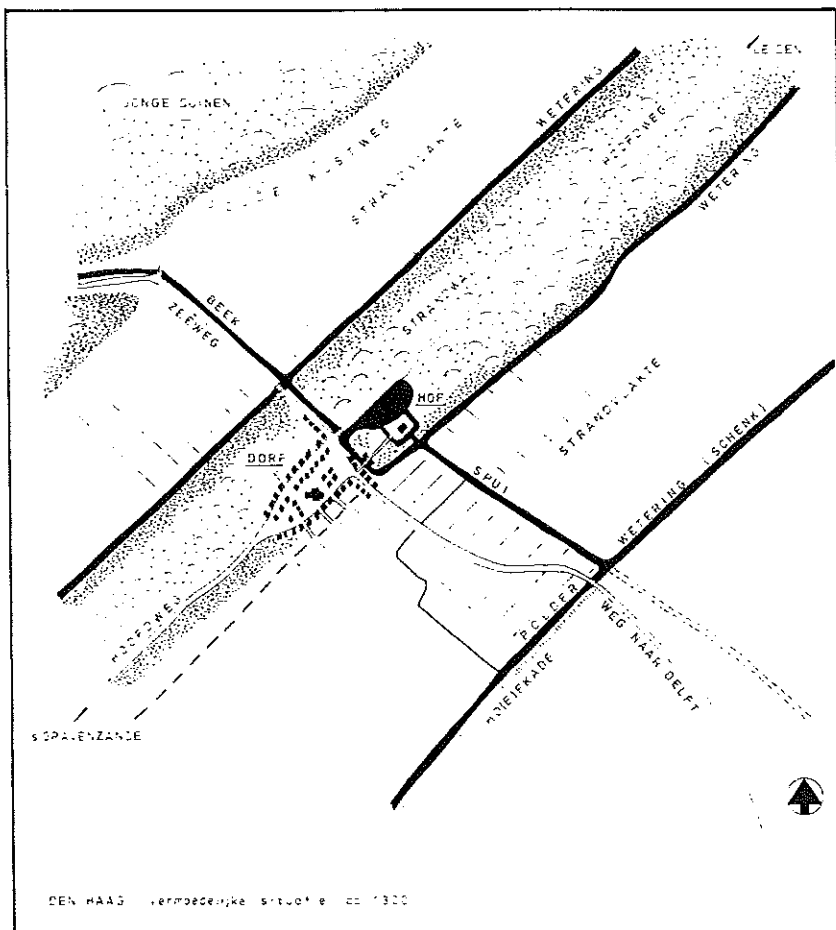
Zoals hiervoor vermeld, hebben de opkomst en ontwikkeling van de nederzetting 's-Gravenhage, vroeger Die Haghe en tegenwoordig gewoonlijk Den Haag genoemd, ten nauwste samenhangen met die van het graafschap Holland en later de Nederlandse staat.

De kern van dat graafschap werd in de 10de eeuw gevormd door de gouw Kennemerland, ruwweg de kuststrook tussen Haarlem en Alkmaar. Van daaruit breidde het zich de volgende eeuwen eerst langs de kust en vervolgens landinwaarts uit tot het omstreeks 1300 zijn grootste omvang bereikte, ongeveer begrensd door de lijnen Vlieland - Vlissingen - Heusden - Vlieland.

Na het uiteenvallen van het rijk van Karel de Grote en de territoriale twisten tussen diens opvolgers maakten de Nederlanden deel uit van het Duitse keizerrijk en de eerste Hollandse graven waren dan ook vazallen van de keizer.

Onder andere als beloning voor hun steun tegen de Noormannen kregen deze graven steeds meer gebied van de keizer in eigendom. En daarmee namen hun macht en vermogen toe, zodat zij zich ten opzichte van de keizer steeds onafhankelijker gingen gedragen.

Tussen de vanouds bewoonde kuststrook en de hogere (zand-) gronden in het binnenland lag de omvangrijke, met wilg- en elshout begroeide, onontgonnen veenwildernis, waarin het graafschap zich in de 11de en 12de eeuw zou uitbreiden en waaraan het uiteindelijk de naam Holland ('houtland') zou ontleenen. In principe behoorde deze wildernis aan de keizer maar deze schonk rond het jaar 1000 zijn rechten daarop, het



zogenaamde wildernisregaal, eveneens aan de graven van Holland, die de ontginning ervan met grote voortvarendheid ter hand namen. Aanvankelijk gebeurde dat onder grafelijke supervisie vanuit verschillende grafelijke hoven, onder andere te Haarlem, Leiden, Delft en Vlaardingen. Later werden steeds grotere stukken wildernis ter ontginning in leen uitgegeven, verpacht of verkocht aan daarvoor in aanmerking komende vrije personen of gemeenschappen.

Gedurende deze expansieperiode hadden de graven geen vaste verblijfplaats. Zij verbleven gewoonlijk in één der hoven, waar hun aanwezigheid op een bepaald moment het meest gewenst was ter consolidatie van hun territorium en gezag. Toen die consolidatie zich in het begin van de 13de eeuw begon af te tekenen werd, naar het zich laat aanzien, gezocht naar een meer permanente residentie, waar de graven zich althans tijdelijk konden onttrekken aan de dagelijkse besommingen om zich te wijden aan de jacht en andere vormen van ontspanning en vermaak. Daartoe bood de relatief droge en lommerrijke omgeving van het latere Den Haag goede mogelijkheden.

Naar verluidt, kocht graaf Floris IV in 1229 van Dirk van Wassenaer de zogenoemde Hof van Vrouwe

Meilendis, die met aanhorigheden circa 600 morgen mat (1 morgen is circa 0,8 hectare) en waarvan de bebouwing ongeveer ter plaatse van het huidige Binnenhof moet hebben gelegen.

Vermoedelijk met gedeeltelijke gebruikmaking daarvan liet hij zich ter plaatse een jachtslot bouwen. Het waren echter zijn opvolgers Willem II en Floris V, die de basis legden voor het 'Hof ter Hage', de later permanente grafelijke residentie. Aangenomen wordt, dat van het uiteindelijk tot stand gekomen grafelijke paleis op het Binnenhof het zogenaamde Rolzaalgebouw nog uit de tijd van Willem II stamt maar dat de aansluitende grote Ridderzaal pas onder Floris V is voltooid (circa 1280). In 1275 werden de grafelijke eigendommen in de omgeving uitgebreid met Segbroek, Oost- en West Escamp en 's-Gravenveen tot 2220 morgen, die werden onttrokken aan het ambacht Monster. Daarmee reikte het Haagambacht van Wassenaar tot Loosduinen en van de Schenk (= scheiding) tot de Noordzee.

Pas onder Albrecht van Beieren werd het Hof ter Hage in 1358 definitief het permanente bestuurscentrum van het gewest Holland. Het werd onder hem en zijn opvolger Willem VI voortdurend uitgebreid en versterkt; het was de roerige tijd der Hoekse en Kabeljauwse twisten.

Rondom het grafelijk paleis ontwikkelde zich een bestuurscentrum, waar allerlei ambtelijke 'diensten' gevestigd werden en waar ook de plaatsvervangers (stadhouders) van de graven bij hun tijdelijke afwezigheid verblijf hielden alsmede een toenemende hofhouding. Hieruit groeide in de loop der tijd het Binnenhofcomplex, dat door een stelsel van grachten, muren en poorten van de directe omgeving was afgegrensd. In die directe omgeving vestigden zich besuursambtenaren, vertegenwoordigers van de adel en van de steden en andere hoogwaardigheidsbekleders. Nadat Holland in 1433 bij Bourgondië was ingelijfd, dat in de 16de eeuw op zijn beurt opging in het keizerrijk van Karel V, verloor het grafelijk paleis op het Binnenhof in principe zijn functie maar het gewestelijke bestuurscentrum bleef in stand.

In 1585 vestigde zich het nog provisorische landsbestuur van de opkomende Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden (Staten Generaal en Raad van State) naast het gewestelijke bestuur op het Haagse Binnenhof. Met een korte onderbreking in de Franse Tijd (1795-1813) en een tot 1830 met Brussel gedeelde status van residentie is Den Haag daarna het nationale regeringscentrum gebleven, tot op de dag van vandaag. In verband daarmee vestigden zich in de directe omgeving van het Binnenhof sedert het begin van de 17de eeuw diverse buitenlandse gezantschappen, later ambassades, tussen de logementen der Hollandse steden aan de Vijverberg, het Plein, het Buitenhof, de Kneuterdijk en het Voorhout. In de 19de eeuw kwamen daar de diverse ministeries en op de één of andere manier aan de overheid gelieerde cultuurmaatschappijen bij.

In directe functionele relatie met de ontwikkeling van het Hof ter Hage ontwikkelde zich op korte afstand daarvan een nederzetting van achtereenvolgens boeren, handwerkslieden en kooplui, die het groeiende Hof en deszelfs hofhouding van alle mogelijke diensten en levensbehoeften moesten voorzien. Dit dorp groeide gestaag naarmate het Hof in aanzien en omvang toenam en groeide daar ruimtelijk omheen in de loop van de 14de en 15de eeuw. Alleen aan de noord-oostzijde gebeurde dat niet; daar liep het Haagse Bos, de oorspronkelijke 'Hage', waaraan zowel het Hof als het dorp hun naam ontleen, nog tot in de 16de eeuw door tot het Hof en het Voorhout. Naast de gebruikelijke ambachten ontwikkelden zich in het dorp met het hofleven verbonden specialismen als de edelsmederij, de passementmakerij, de harnasmakerij enzovoorts en in de 15de eeuw

vooral de draperie of lakennijverheid, waardoor Den Haag destijds een geduchte concurrent van Leiden was. Later volgden specialismen op het gebied van de kler- en meubelmakerij, vooral in de 19de eeuw, toen Den Haag op dergelijk terrein de 'bon ton' ging voeren en het verschijnsel mode in zwang raakte.

In navolging van andere groeiende nederzettingen in Holland ontving het dorp Die Haghe in 1370 een aantal voorrechten op het gebied van de handel, ambachten, bestuur en rechtspraak maar het kreeg uiteindelijk nooit de volle stedelijke rechten van de andere Hollandse steden. De redenen daarvoor lagen enigszins voor de hand. In de 14de eeuw, de periode van de Hoekse en Kabeljauwse Twist, kon een vrije en versterkte stad rondom het grafelijke Hof een gevaar opleveren voor het centrale gezag. Den Haag werd dan ook niet, zoals de meeste Hollandse steden, in zijn geheel versterkt. Alleen het Hof werd versterkt. De nadelen daarvan bleken bijvoorbeeld in de 16de eeuw, toen het welvarende maar onverdedigbare Den Haag regelmatig werd geplunderd door Gelderse en later Spaanse troepen en geuzen. Na het uitbreken van de Tachtigjarige Oorlog stelde de stad Delft daarom voor, Den Haag maar met de grond gelijk te maken omdat het door de bovengenoemde omstandigheden alleen maar vijanden aantrok. Zover kwam het echter niet. Den Haag bleef residentie maar omdat de andere Hollandse steden het niet in de Staten van Holland wilden toelaten, werd het geen stad in de toenmalige zin. Tot de aanleg van echte vestingwerken kwam het ondanks aandringen van prins Willem en later Maurits niet, de diverse ontwerpen daartoe ten spijt. Volstaan werd met de aanleg van een provisorische grachtengordel op basis van het al bestaande stelsel van wateringen en sloten rondom de nederzetting. Deze was echter meer bedoeld om landlopers en rovers buiten de stad te houden dan soldaten. Tot halverwege de 19de eeuw kon de groei van Den Haag binnen deze ruim opgezette omgrenzing worden opgevangen, enkele uitlopers langs de hoofdinvallende wegen daargelaten.

De keuze van de plaats voor de grafelijke residentie in de 13de eeuw was geen geheel toevallige. De voornoemde Hof van Vrouwe Meilendis lag op één der strandwallen of oude duinen achter de beschutting van de hogere jonge duinen langs de kust nabij de belangrijke verbindingsweg tussen Leiden en 's-Gravenzande, waar zich eveneens grafelijke hoven bevonden, en op korte afstand van de kruising met een dwarsroute, die van de zee naar Rijswijk en verder naar Delft liep. Voorts was er volop

bos om te jagen, geschikte grond voor de akkerbouw (geestgronden) en een duinmeertje voor de watervoorziening.

Blijkens opgravingen was de smalle, uit een reeks strandwallen, strandvlakten en duinen bestaande, kuststrook al in pre-romeinse tijden bewoond. Daar was zij door haar relatief stevige ondergrond ook aanzienlijk beter geschikt voor dan het moerassige binnenland. Ook de Romeinen stichtten hun nederzettingen hier op de strandwallen en legden er hun wegen op aan. Langs de meest oostelijke strandwal legden zij een verbinding aan tussen de (Oude) Rijn en de Maas (Fossa Corbulonis) en daarlangs ontstonden nederzettingen als Forum Hadriani (Voorburg) en in de Middeleeuwen bijvoorbeeld Voorschoten en Rijswijk. Deze strandwallen zijn uit zand opgebouwde barrières, die na de laatste IJstijd door de gestaag stijgende zee op het flauw hellende oude landoppervlak zijn afgezet. Door wisselingen in het tempo van zeerijzing ontstond een opeenvolgende reeks van in westelijke richting steeds hoger wordende strandwallen, afgewisseld door steeds smaller wordende strandvlakten. Aan de zeezijde van die strandwallen ontstonden door opstuiving duinen, waardoor zij een enigszins getrappt profiel vertonen. Het stelsel loopt min of meer evenwijdig aan de kust maar buigt juist ter plaatse van Den Haag in westelijke richting af om ongeveer bij Ockenburg onder de jonge duinen te verdwijnen. Daarachter ligt het omvangrijke centrale Hollandse veenlandschap.

Dit stelsel van afwisselend strandwallen met hun primaire wegenpatroon en strandvlakten met hun evenwijdig lopende afwateringen is in hoge mate bepalend geweest voor de structuur van het latere Den Haag, niet alleen van het centrum maar ook van een groot deel der latere stadsuitbreidingen.

De smalle strandwal, waarop de oudste kern van Den Haag ligt, wordt in grote trekken gemarkeerd door de lijn Benoordenhoutseweg – Kazernestraat – Noordwal aan de noordwestzijde en de lijn Bezuidenhoutseweg – Korte en Lange Poten – Spuistraat – Vlamingstraat – Laan aan de zuidoostzijde. Deze lijnen lopen parallel met de in de Middeleeuwen gegraven wateringen aan weerszijden van de strandwal en hun beloop is dan ook wat rechtlijniger dan dat van de strandwal zelf. De as van de strandwal wordt gevormd door de middeleeuwse verbindingsroute Leiden – 's-Gravenzande, die buiten de oude stadskern wordt gemarkeerd door de Loosduinse Weg en de oude Leidse Straatweg door het Haagse Bos.

Binnen de kern is het oorspronke-

lijke beloop van deze route niet geheel met zekerheid vast te stellen. Naar alle waarschijnlijkheid behoren daartoe de Lange Vijverberg en de Plaats maar van daar zijn twee tracé's denkbaar naar de Loosduinse Weg, namelijk via Papestraat, Nobelstraat, Geest, Slijkeinde en Kortenbos ofwel via de Hoogstraat, Dagelijkse Groenmarkt, Riviervismarkt en Westeinde. Het laatste traject lijkt waarschijnlijker gezien de concentratie daarlangs van de belangrijkste maatschappelijke functies in het verleden, zoals de bestuurlijke en kerkelijke centra en verschillende ambachtelijke en charitatieve instellingen. Deze route wordt gekruist door één doorlopende dwarsroute van de kust (Scheveningen) naar Delft, gevormd door het tracé Scheveningse Weg – Zeestraat – Noordeinde – Hoogstraat – Venestraat – Wagenstraat – Huygensstraat – Rijswijkse Weg.

Ten noordoosten van het kruispunt kwam het Hof tot ontwikkeling, ten zuidwesten ervan het dorp Die Haghe. Het Hof was en is gelegen op het lage deel van de strandwal, grenzend aan de brede venige strandvlakte tussen deze en de meest oostelijke strandwal. De middenwetering van de daaruit ontstane Veenpolder, de Schenk (= scheiding), vormde daar de grens van het grafelijke domein. In het verlengde daarvan liep de grens over de Ho(e)fkade tot aan het traject Moerweg – Beeklaan, de oude grens met Loosduinen.

De strandvlakten aan de westzijde zijn veel smaller en door overstuiving ook veel zandiger. Daar is eerder sprake van geestgronden en toponymen als Geest en Schuddegeest duiden daar nog op. De plaatselijke aanwezigheid van veen blijkt echter weer uit de benaming Het Kleine Veentje voor het gebied van de huidige Zeeheldenbuurt. Ook in de binnenstad werd in het verleden onderscheid gemaakt tussen geestzijde en veenzijde aan weerszijden van het Westeinde en dat klinkt nog door in bestaande straatnamen als Geest en Venestraat. Het bos of de haag, waaraan de stad haar naam ontleent, zal zich oorspronkelijk over de gehele strandwal hebben uitgestrekt. Binnen de huidige stadskern herinneren namen als Voorhout en Kortenbos daar nog aan; daarbuiten bijvoorbeeld een naam als Eikenduin. En natuurlijk het Haagse Bos zelf.

Het pre-stedelijke patroon van wegen, waterlopen en geest- en polderverkavelingen heeft tot het einde van de 19de eeuw herkenbaar doorgewerkt in de ontwikkeling van de Haagse stadsplattegrond.

De sedert het midden van de 16de

vooral de draperie of lakennijverheid, waardoor Den Haag destijds een geduchte concurrent van Leiden was. Later volgden specialismen op het gebied van de kleer- en meubelmakerij, vooral in de 19de eeuw, toen Den Haag op dergelijk terrein de 'bon ton' ging voeren en het verschijnsel mode in zwang raakte.

In navolging van andere groeiende nederzettingen in Holland ontving het dorp Die Haghe in 1370 een aantal voorrechten op het gebied van de handel, ambachten, bestuur en rechtspraak maar het kreeg uiteindelijk nooit de volle stedelijke rechten van de andere Hollandse steden. De redenen daarvoor lagen enigszins voor de hand. In de 14de eeuw, de periode van de Hoekse en Kabeljauwse Twisten, kon een vrije en versterkte stad rondom het grafelijke Hof een gevaar opleveren voor het centrale gezag. Den Haag werd dan ook niet, zoals de meeste Hollandse steden, in zijn geheel versterkt. Alleen het Hof werd versterkt. De nadelen daarvan bleken bijvoorbeeld in de 16de eeuw, toen het welvarende maar onverdedigbare Den Haag regelmatig werd geplunderd door Gelderse en later Spaanse troepen en geuzen. Na het uitbreken van de Tachtigjarige Oorlog stelde de stad Delft daarom voor, Den Haag maar met de grond gelijk te maken omdat het door de bovengenoemde omstandigheden alleen maar vijanden aantrok. Zover kwam het echter niet. Den Haag bleef residentie maar omdat de andere Hollandse steden het niet in de Staten van Holland wilden toelaten, werd het geen stad in de toenmalige zin. Tot de aanleg van echte vestingwerken kwam het ondanks aandringen van prins Willem en later Maurits niet, de diverse ontwerpen daartoe ten spijt. Volstaan werd met de aanleg van een provisorische grachtengordel op basis van het al bestaande stelsel van wateringen en sloten rondom de nederzetting. Deze was echter meer bedoeld om landlopers en rovers buiten de stad te houden dan soldaten. Tot halverwege de 19de eeuw kon de groei van Den Haag binnen deze ruim opgezette omgrenzing worden opgevangen, enkele uitlopers langs de hoofdinvalswegen daargelaten.

De keuze van de plaats voor de grafelijke residentie in de 13de eeuw was geen geheel toevallige. De voornoemde Hof van Vrouwe Meilendis lag op één der strandwallen of oude duinen achter de beschutting van de hogere jonge duinen langs de kust nabij de belangrijke verbindingsweg tussen Leiden en 's-Gravenzande, waar zich eveneens grafelijke hoven bevonden, en op korte afstand van de kruising met een dwarsroute, die van de zee naar Rijswijk en verder naar Delft liep. Voorts was er volop

bos om te jagen, geschikte grond voor de akkerbouw (geestgronden) en een duinmeertje voor de watervoorziening.

Blijkens opgravingen was de smalle, uit een reeks strandwallen, strandvlakten en duinen bestaande, kuststrook al in pre-romeinse tijden bewoond. Daar was zij door haar relatief stevige ondergrond ook aanzienlijk beter geschikt voor dan het moerassige binnenland. Ook de Romeinen stichtten hun nederzettingen hier op de strandwallen en legden er hun wegen op aan. Langs de meest oostelijke strandwal legden zij een verbinding aan tussen de (Oude) Rijn en de Maas (Fossa Corbulonis) en daarlangs ontstonden nederzettingen als Forum Hadriani (Voorburg) en in de Middeleeuwen bijvoorbeeld Voorschoten en Rijswijk. Deze strandwallen zijn uit zand opgebouwde barrières, die na de laatste IJstijd door de gestaag stijgende zee op het flauw hellende oude landoppervlak zijn afgezet. Door wisselingen in het tempo van zeerijzing ontstond een opeenvolgende reeks van in westelijke richting steeds hoger wordende strandwallen, afgewisseld door steeds smaller wordende strandvlakten. Aan de zeezijde van die strandwallen ontstonden door opstuiving duinen, waardoor zij een enigszins getrapt profiel vertonen. Het stelsel loopt min of meer evenwijdig aan de kust maar buigt juist ter plaatse van Den Haag in westelijke richting af om ongeveer bij Ockenburg onder de jonge duinen te verdwijnen. Daarachter ligt het omvangrijke centrale Hollandse veenlandschap.

Dit stelsel van afwisselend strandwallen met hun primaire wegenpatroon en strandvlakten met hun evenwijdig lopende afwateringen is in hoge mate bepalend geweest voor de structuur van het latere Den Haag, niet alleen van het centrum maar ook van een groot deel der latere stadsuitbreidingen.

De smalle strandwal, waarop de oudste kern van Den Haag ligt, wordt in grote trekken gemarkeerd door de lijn Benoordenhoutseweg – Kazernestraat – Noordwal aan de noordwestzijde en de lijn Bezuidenhoutseweg – Korte en Lange Poten – Spuistraat – Vlamingstraat – Laan aan de zuidoostzijde. Deze lijnen lopen parallel met de in de Middeleeuwen gegraven wateringen aan weerszijden van de strandwal en hun beloop is dan ook wat rechtlijniger dan dat van de strandwal zelf. De as van de strandwal wordt gevormd door de middeleeuwse verbindingroute Leiden – 's-Gravenzande, die buiten de oude stadskern wordt gemarkeerd door de Loosduinse Weg en de oude Leidse Straatweg door het Haagse Bos.

Binnen de kern is het oorspronke-

lijke beloop van deze route niet geheel met zekerheid vast te stellen. Naar alle waarschijnlijkheid behoren daartoe de Lange Vijverberg en de Plaats maar van daar zijn twee tracé's denkbaar naar de Loosduinse Weg, namelijk via Papestraat, Nobelstraat, Geest, Slijkeinde en Kortenbos ofwel via de Hoogstraat, Dagelijkse Groenmarkt, Riviervismarkt en Westeinde. Het laatste traject lijkt waarschijnlijk gezien de concentratie daarlangs van de belangrijkste maatschappelijke functies in het verleden, zoals de bestuurlijke en kerkelijke centra en verschillende ambachtelijke en charitatieve instellingen. Deze route wordt gekruist door één doorlopende dwarsroute van de kust (Scheveningen) naar Delft, gevormd door het tracé Scheveningse Weg – Zeestraat – Noordeinde – Hoogstraat – Venestraat – Wagenstraat – Huygensstraat – Rijswijkse Weg.

Ten noordoosten van het kruispunt kwam het Hof tot ontwikkeling, ten zuidwesten ervan het dorp Die Haghe. Het Hof was en is gelegen op het lage deel van de strandwal, grenzend aan de brede venige strandvlakte tussen deze en de meest oostelijke strandwal. De middenwetering van de daaruit ontstane Veenpolder, de Schenk (= scheiding), vormde daar de grens van het grafelijke domein. In het verlengde daarvan liep de grens over de Ho(e)fkade tot aan het traject Moerweg – Beeklaan, de oude grens met Loosduinen.

De strandvlakten aan de westzijde zijn veel smaller en door overstuiving ook veel zandiger. Daar is eerder sprake van geestgronden en toponymen als Geest en Schuddegeest duiden daar nog op. De plaatselijke aanwezigheid van veen blijkt echter weer uit de benaming Het Kleine Veentje voor het gebied van de huidige Zeeheldenbuurt. Ook in de binnenstad werd in het verleden onderscheid gemaakt tussen geestzijde en veenzijde aan weerszijden van het Westeinde en dat klinkt nog door in bestaande straatnamen als Geest en Venestraat. Het bos of de haag, waaraan de stad haar naam ontleent, zal zich oorspronkelijk over de gehele strandwal hebben uitgestrekt. Binnen de huidige stadskern herinneren namen als Voorhout en Kortenbos daar nog aan; daarbuiten bijvoorbeeld een naam als Eikenduinen. En natuurlijk het Haagse Bos zelf.

Het pre-stedelijke patroon van wegen, waterlopen en geest- en polderverkeeringen heeft tot het einde van de 19de eeuw herkenbaar doorgewerkt in de ontwikkeling van de Haagse stadsplattegrond.

De sedert het midden van de 16de

De aanzet van de rechtlijnige grachtengordel, die de Haagse binnenstad tot op de dag van vandaag omsluit, is er al op aangegeven en de weergave van het verkavelingspatroon van de directe omgeving maakt duidelijk, dat het beloop ervan meer daardoor is bepaald dan door de toenmalige omvang van de bebouwde kom.

Het traject Lijnbaan – Zuidwal – Bierkade wordt aangeduid als 'nieuw gegraven gracht'. Voorts worden als onderdelen van de nog onvoltooide omgrachting aangegeven de huidige Mauritskade (Noordwal), Hooikade, Smidswater en Gietkom en een deel van de Prinsessegracht, dat ook wel bekend staat als de Boskant. Vooruitlopend op de voltooiing van het geheel fungeren de Herengracht, Fluwelan Burgwal, Nieuwe Haven en Ammunitieshaven kennelijk als provisorische omgrachting.

Aan de westzijde is nog geen omgrachting aangegeven maar het is duidelijk, dat het beloop daarvan overwegend zou worden bepaald door het stelsel van weteringen in het Kleine Veentje (Hoge Wal – Prinsessewal – Noordwal). Aan de oostzijde ontbreken nog de Uilebomen en de Zwarteweg. Nog voor het midden van de 17de eeuw werd het stelsel voltooid. Binnen het aldus (gedeeltelijk) omsloten gebied geeft de kaart van Braun en Hogenberg een aantal andere interessante veranderingen te zien ten opzichte van de kaart van Van Deventer en die hingen voor een belangrijk deel samen met de Reformatie en de vestiging van de Republiek. Het eerste leidde tot sloop of functieverandering van diverse kloosters en kerken, het tweede tot functieherstel en -versterking van het Hofcomplex als bestuurlijk centrum, toenemende vestiging van hoogwaardigheidsbekleders in de omgeving daarvan en groei van de nederzetting in het algemeen.

Een aantal oude binnenstadsgrachten blijkt inmiddels gedempt of overkluisd te zijn, zoals de Voldersgracht en de Beek, terwijl er enkele nieuwe zijn aangelegd, zoals de Lutherse Burgwal, Fluwelan Burgwal, Hout- en Turfmarkt en het Bleijenburg. Ten westen van de Paviljoensgracht tekenen zich de eerste dwarsstraatjes af. Een zeer opvallend element is de omvangrijke, in renaissancestijl aangelegde, lushof van prins Frederik Hendrik (de huidige Paleistuin) achter het Noordeinde. Maar ook op andere plaatsen manifesteren zich de eerste tekenen van formele aanleg.

De kaart van Joan Blaeu uit circa 1645 vertoont zodanige overeenkomsten met die van Braun en Hogenberg, dat moet worden aangenomen, dat de laatste daarvoor de basis heeft

gevormd (fotobijlage, afb. 3). Het kaartbeeld is in feite slechts aangevuld met ontwikkelingen, die in de tussentijd hadden plaatsgevonden.

Behalve de voltooiing van de grachtengordel betreffen die een toename van de bebouwing in het algemeen en het Spuikwartier in het bijzonder maar vooral de eerste symptomen van een systematische stadsontwikkeling in met name het zuidwestelijke stadsdeel. Door het rechttrekken van een aantal reeds voorheen aanwezige paden en de aanleg van nieuwe straten in het verlengde van een aantal oudere, maar meer dan deze georiënteerd op het nieuwe grachtenstelsel, ontstond hier tegen het midden van de 17de eeuw een nagenoeg rechthoekig stratenpatroon, te beginnen met de Boekhorststraat.

In 1643 werd op initiatief van het stadsbestuur tussen de westelijke singelgracht en de toenmalige Groenmarkt aan het einde van de Lutherse Burgwal de Prinsegracht aangelegd. Na de sloop van een uitgebrand voormalig klooster ter plaatse ontstond uit die Groenmarkt de huidige Grote Markt. De bedoeling daarvan was enerzijds het marktwezen ter plaatse te bevorderen en anderzijds hier een vestigingsplaats voor kooplieden van enige allure te creëren naar analogie van de succesvolle Amsterdamse grachtengordel. In de praktijk slaagde dat aanvankelijk maar ten dele en op de kaart van Blaeu is de Prinsegracht voorbij de tezelfdertijd aangelegde Brouwersgracht dan ook nog nauwelijks bebouwd. Dat gebeurde pas in de bloeitijd van de Republiek in de tweede helft van de 17de eeuw.

De singelgrachten liggen zo ruim om de bebouwde kom, dat grote terreinen daarbinnen ondanks geleidelijke groei in de loop van de 17de en 18de eeuw tot ver in de 19de eeuw onbebouwd of slechts spaarzaam bebouwd zijn gebleven. Dat geldt onder meer het Kortenbosgebied, dat op de 17de-eeuwse kaarten nog als een duinachtig akkerland wordt weergegeven, de terreinen langs de Lijnbaan en het Buitenhof, het gebied tussen de Mauritskade en de Kazernesstraat en het gebied tussen de Nieuwe Haven en de Zwarteweg. Daar bevinden zich graslanden, moestuinen, bleken en hier en daar lijnbanen. Het Hofkwartier kenmerkt zich door statige boombeplanting en een toenemend formele tuinaanleg bij de huizen der notabelen. Omstreeks 1640 werd het huidige Plein aangelegd ter plaatse van de vroegere Grafelijkheidstuin. Aan dit plein verzezen de logementen van de vertegenwoordigingen der steden Amsterdam en Rotterdam en de statige woonhuizen van onder andere Johan Maurits van Nassau (Maurits-huis) en Constantijn Huygens. De

logementen der overige Hollandse steden, van de V.O.C., leden van de stadhouderlijke familie, hoge bestuursambtenaren (zoals raadspensionarissen) en buitenlandse gezantschappen werden gevestigd in de directe omgeving, onder andere aan het Buitenhof, de Kneuterdijk, de Vijverberg en het Lange Voorhout.

Tegen het midden van de 17de eeuw begonnen de stadhouders een vorstelijke staat te voeren en zij werden door buitenlandse staats-hoofden ook in toenemende mate als zodanig erkend. Waar de sobere prins Maurits nog had verbleven in het Stadhouderlijke Kwartier op het Binnenhof liet Frederik Hendrik, die een bruisender hofleven prefereerde, vanaf 1640 het middeleeuwse Huis Brandwijk aan het Noordeinde, dat de Staten nog aan zijn moeder geschonken hadden, verbouwen tot een vorstelijk paleis. Tegelijkertijd liet hij zich buitenverblijven bouwen in Honselersdijk en Rijswijk en kort voor zijn dood in 1647 nam hij het initiatief tot de bouw van het latere Huis ten Bosch. Dit voorbeeld vond weldra navolging door het Haagse patriciaat. Zo liet Constantijn Huygens zich in Voorburg de bekende buitenplaats Hofwijck bouwen en in 1643 kocht raadspensionaris Jacob Cats een omvangrijk duingebied tussen Den Haag en Scheveningen voor de aanleg van zijn buitenplaats Zorgvliet in 1652. Door dit duingebied werd in de jaren 1643–1645, wederom op initiatief van Constantijn Huygens, een nieuwe kaarsrechte weg naar Scheveningen aangelegd, waarvan een grote stimulans voor de ontwikkeling van dit vissersdorp uitging.

Hiermee werd de aanzet gegeven voor een voor de Haagse agglomeratie uitermate kenmerkende ontwikkeling: het buiten wonen, voor wie zich dat kon permitteren. Het leidde tot het ontstaan van hele reeksen buitenplaatsen op en langs de strandwal tussen Loosduinen en Wassenaar en langs de Vliet tussen Rijswijk en Voorschoten, vooral in de 18de eeuw. Die ontwikkeling zette zich voort tot in de 20ste eeuw, toen de gemeente 's-Gravenhage het 'buiten wonen in Den Haag' uitgebreid propageerde. Die ontwikkelingen vallen echter buiten dit bestek.

Onder het bewind van de koningstadhouder Willem III beleefde de Republiek en dus ook Den Haag haar grootste bloei. Dat manifesteerde zich overigens niet zozeer in de ruimtelijke structuur, die slechts betrekkelijk geringe wijzigingen onderging, maar des te meer in het architectuurbeeld, waarin het 17de-eeuwse classicisme van Jacob van Campen, Pieter Post, Arent van 's-Gravesande en anderen een toenemende invloed van de Franse Barok onderging. Die Franse culturele

invloed kwam voor een belangrijk deel voort uit de opzegging door Lodewijk XIV van het Edict van Nantes in 1685, als gevolg waarvan een groot aantal Hugonoten naar de betrekkelijk tolerante Republiek vluchtte en de maatschappelijke bovenlaag daarvan vestigde zich vooral in Den Haag.

Het is vooral de van origine Franse architect Daniël Marot geweest, die zijn stempel heeft gedrukt op het Haagse architectuurbeeld in de eerste helft van de 18de eeuw en dan met name in het Hofkwartier. Met het Tweede Stadhoudersloze Tijdperk (1702-1747) kwam een voorlopige einde aan het hofleven maar daarentegen floreerde het regentendom, dat zich gaarne spiegelde aan de grandeur van het Franse patriciaat onder de Zonnekoning. Het onderscheid tussen de 'pruikenstad' en de 'pettenstad' begon zich af te tekenen.

De situatie in de eerste helft van de 18de eeuw wordt weergegeven op de plattegrond van Isaac Tirion uit 1745, die vergeleken met die van Blaeu een duidelijke verdichting van de bebouwing weergeeft maar geen wezenlijke wijziging in het stratenpatroon (fotobijlage, afb. 4). Aan het stedelijke gebied binnen de grachten is echter (1706) toegevoegd de Nieuwe Uitleg, een uitdrukkelijk voor notabelen bestemd woongebied, waar aanzienlijk strengere welstandseisen golden dan elders in de stad. De uitbreiding van het Spuikwartier had al in het midden van de voorgaande eeuw aanleiding gegeven voor de bouw van de Nieuwe Kerk (1649-1656) aan het Spui, waartoe ter plaatse een huizenblok werd gesloopt.

Hoewel ook nu nog dezelfde gebieden als op de kaart van Blaeu grotendeels onbebouwd zijn, blijken aan de buitenzijde van de singelgrachten plaatselijk bebouwingsstroken tot ontwikkeling te zijn gekomen, evenals langs het Zieken en de zogenaamde Bocht van Guinee. De bebouwing langs de Prinsegracht is vrijwel voltooid en de Denneweg is aan beide zijden bebouwd.

De tweede helft van de 18de eeuw bracht het herstel van het stadhouderselijke stelsel, dat bovendien erfelijk werd verklaard. Deze 'restauratie' ging gepaard met een zekere culturele opleving maar evenzeer met de voorboden van grote veranderingen, die zouden culminereren in de Franse Revolutie. In deze periode werd Den Haag vooral verfraaid maar niet noemenswaardig uitgebreid.

De Franse Tijd was voor Den Haag, zoals voor vrijwel alle Nederlandse steden, een periode van stilstand, zo niet achteruitgang. Anderzijds hebben de in die zelfde tijd ontstane bestuurshervormingen, en met name de vestiging van een sterk centraal gezag, mede bijgedragen tot de

sterke groei van Den Haag in de loop van de 19de eeuw.

Vergelijking van de kaart van Tirion met het kadastraal minuutplan uit omstreeks 1830 toont aan, dat er in de tussenliggende periode in ruimtelijk opzicht nog weinig is veranderd. De tengevolge van het vernieuwde bestuursstelsel in het leven geroepen ministeries werden voornamelijk gehuisvest in de bestaande bebouwing van het Binnenhof, de koning kon zich al naar believen vestigen in het Paleis Noordeinde of het Huis ten Bosch en de paleisjes der overige leden van de nieuwe koninklijke familie in Den Haag ontstonden door verbouwing en zonodig samenvoeging van reeds bestaande patriciërshuizen aan het Lange en Korte Voorhout en de Kneuterdijk. Zo werd bijvoorbeeld het huis van de heren Van Wassenaar-Obdam in de hoek van de Kneuterdijk in 1816 door de bouwmeester voor de koninklijke paleizen, Jan de Greef, verbouwd tot paleis voor de kroonprins, de latere koning Willem II. Die breidde het later uit met verschillende vleugels aan en achter het Noordeinde in zijn eigen favoriete bouwstijl, de Engelse neogotiek. Voor prins Hendrik werd een paleis ingericht aan het Voorhout, enzovoorts. Nieuwe elementen in de stadsplattegrond zijn de Frederikskazerne aan de gelijknamige straat uit 1770 en de Oranjekazerne uit circa 1820 tussen de Kazernestraat en de Mauritskade. De eerste ligt buiten de grachtengordel, de tweede er binnen. Beide maakten het traject Denneweg-Frederiksstraat in de 19de eeuw tot een vrij uitgesproken garnizoensbuurt. Dat werd nog versterkt door de bouw van de grote Alexanderskazerne aan de Schuddegeestlaan (de latere Javastraat) omstreeks 1845.

In relatie hiermee ontstonden 'hofjes' als Mallemolen en Lissabon ter huisvesting van onderofficieren en burgerpersoneel.

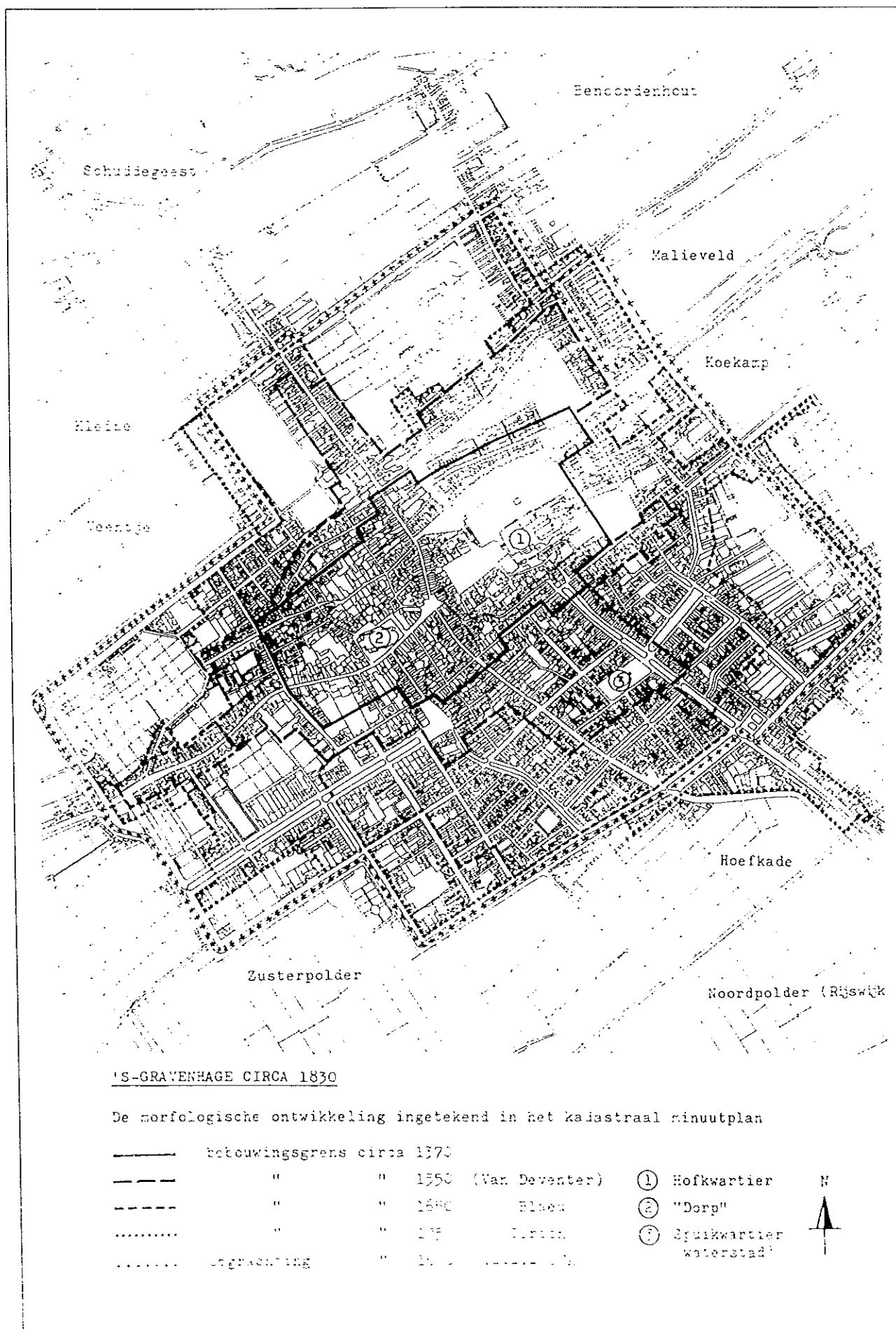
De eerste decennia van het Koninkrijk stonden sterk in het teken van het herstel van de economie, gestimuleerd door een sterk centraal gezag, dat tijdens de Republiek had ontbroken. De ruimtelijke resultaten daarvan manifesteerden zich in Den Haag eigenlijk pas na het midden van de eeuw, na de afscheiding van België. Tot die tijd manifesteerde de aantrekkende economie zich meer in de bevolkingscijfers dan in ruimtelijke veranderingen. Tussen 1800 en 1850 nam de Haagse bevolking toe van 40.000 tot 70.000 inwoners.

In de huisvesting daarvan werd aanvankelijk voorzien door de opsplitsing van de grotere bestaande woonhuizen en voorts door het volbouwen van door bestaande bebouwing omsloten binnenterreinen

met 'hofjes' arbeiderswoningen van veelal bedenkelijke technische en hygiënische kwaliteit. Dat kon gebeuren omdat de stedelijke voorschriften zich beperkten tot het bouwen aan openbare, door stedelijke rooimeesters uitgezette, straten en wegen. En dat leidde er weer toe, dat sommige stadsdelen bijna letterlijk verstikten terwijl andere nog altijd nagenoeg onbebouwd bleven. Hierdoor verslechterde de toch al weinig rooskleurige hygiënische situatie in de binnenstad nog aanzienlijk. Dat noopte weldra tot maatregelen. Al in 1830 werd op last van de koning begonnen met de aanleg van een kanaal vanaf de Prinsessegracht naar Scheveningen ter verbetering van de stedelijke waterhuishouding maar ook om aan het einde ervan een zeehaven aan te leggen. Van dat laatste is het nooit gekomen; de zeehaven werd pas rond de eeuwwisseling aangelegd aan de andere kant van het dorp. In de binnenstad werd begonnen met het dempen van tot open riolen verworpen sloten en grachten.

In het architectuurbeeld deed onder invloed van architecten als Jan de Greef, Zeger Reijers, J.D. Zocher en T.F. Suys, die in de Franse Tijd op staatskosten een architectuuropleiding in Frankrijk hadden genoten, het Franse neoklassicisme (of zo men wil Empire) zijn intrede. Met zijn verschillende afleidingen en varianten zou dit de overheersende bouwstijl in het 19de-eeuwse Den Haag zijn. Deze stijl manifesteerde zich het eerst in koninklijke paleizen, overheidsgebouwen en in nieuwe katholieke kerken en andere bijzondere gebouwen. Omdat burgerlijke architectuuropleidingen in de eerste helft van de 19de eeuw in Nederland nagenoeg ontbraken, stonden ontwerp en bouw van overheidsgebouwen en andere bijzondere gebouwen, zoals bijvoorbeeld kerken, onder toezicht van ingenieurs van de Waterstaat en de Genie, die in dat neoklassicisme waren geschoold. Vandaar, dat ook wel gesproken wordt van Waterstaatsstijl. Door het grote en voortdurend toenemende aantal overheidsgebouwen in de residentie kon deze bouwstijl hier wellicht sterker dan elders in den lande zijn stempel drukken op het stadsbeeld en de burgerlijke bouwkunst volgde uiteraard het voorbeeld.

Blijkens de 'Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden' was de bebouwing kom van Den Haag in 1850 nog maar nauwelijks buiten de oude omgrenzing van de singelgrachten getreden, behoudens de gebruikelijke uitlopers langs de uitvalswegen (fotobijlage, afb. 5). De belangrijkste uitzondering was het gebied tussen de nieuwe Koninginnegracht en de Nassaulaan. De aanleg van het Kanaal naar



Scheveningen werd aangegrepen om de riant bebouwing aan de Prinses-segracht door te trekken tot aan de Schuddegeestlaan, aan de Frederikstraat ontwikkelde zich bebouwing in samenhang met de kazerne aldaar en aan de Nassaulaan liet koning Willem II in 1845 in Engelse neogotiek een Koninklijke Manege bouwen met aansluitende logiesgebouwen. Tussen dit complex en de al gedeeltelijk bebouwde Zeestraat werd een bijbehorend rij- en wandelpark aangelegd, dat via bruggen over de singelgracht in verbinding stond met de Koninklijke Tuin achter het paleis Kneuterdijk en met de Oranjekazerne. Dit park zou de basis vormen voor de eerste formele stadsuitleg van Den Haag in de 19de eeuw.

Alhoewel Den Haag al in 1843 aansluiting kreeg op de spoorlijn der H.I.J.S.M. naar Haarlem en Amsterdam met een station ('Hollands Spoor') ten zuidoosten van de stadskern leidde dat hier niet zoals elders tot de aanleg van een stationsweg van enige allure. Noch de spoorlijn, noch het station werden namelijk op Haags grondgebied aangelegd. Dat gebeurde aan gene zijde van de Schenck en Hoefkade in de gemeente Rijswijk. Daar vonden ook de eerste bouwinitiatieven plaats en die betroffen voornamelijk industrievestiging (ijzergieterijen). Een vergelijkbare ontwikkeling deed zich wat later voor bij de aanleg van het station der Rijnspoorweg ('Staatspoor') aan de onaanzienlijke Rijnstraat, ditmaal wel op Haags grondgebied. Pas na een grenswijziging met Rijswijk omstreeks 1860 kwam het station 'Hollands Spoor' in de gemeente 's-Gravenhage te liggen en werd stadsuitleg in die richting overwogen.

In de tweede helft van de 19de eeuw geraakte de ontwikkeling van Den Haag in een stroomversnelling. Tussen 1850 en 1875 nam het inwonertal toe van 70.000 tot 100.000. Vijftientig jaar later was dat aantal verdubbeld en nog eens 25 jaar later wederom verdubbeld tot 400.000. In 1950 tenslotte telde de gemeente 572.000 inwoners, meer dan het achttvoudige van het inwonertal in 1850.

Was de bevolkingsgroei in de eerste helft van de 19de eeuw nog voornamelijk het gevolg van een geboorte-overschot, in de tweede helft van de eeuw en vooral in de 20ste eeuw werd die in toenemende mate veroorzaakt door een vestigings-overschot.

Behalve door de algemene trek van arbeidskrachten van het platteland naar de steden en een toenemend bestand aan ambtenaren en militairen werd dit in de late 19de eeuw en de 20ste eeuw vooral veroorzaakt door de toevloed van employés van

koloniale cultuurmaatschappijen, banken en andere ondernemingen, die de nabijheid van de desbetreffende departementen zochten, en tenslotte de stroom van gepensioneerde repatrianten uit Nederlands Oostindië en andere renteniers, die werden aangetrokken door gunstige woonomstandigheden en relatief lage grond- en huurprijzen. Ook andere argumenten, zoals gunstige treinverbindingen, natuurschoon, de opkomende badplaats Scheveningen (kuuroord) en een groeiend tramlijnnet, speelden daarbij een rol. De daarmee verbonden ruimtelijke ontwikkelingen speelden zich echter overwegend buiten het oude stadscentrum af en vallen als zodanig buiten dit kader. Wel relevant zijn echter de effecten, die de enorme groei van Den Haag tussen 1850 en 1940 op de ontwikkelingen in de binnenstad hebben gehad.

Zoals gezegd leidde de bevolkingstoename in eerste instantie tot verdichting van de binnenstad en bijgevolg ongunstige woon- en gezondheidstoestanden. Het gemeentebestuur had daar door een ontoereikend juridisch instrumentarium maar weinig vat op, diverse pogingen tot verbetering ten spijt. Volstaan werd met het dempen van gachten en de eerste aanleg van een rioleringsstelsel ter plaatse. Zo werden omstreeks 1860 onder andere de Lange Gracht (Gedempte Gracht - Gedempte Burgwal), de Herengracht, Fluwelens Burgwal, Lutherse Burgwal, Kalvermarkt, Schedeldoekshaven, Ammunitieshaven en het grootste deel van de Paviljoensgracht gedempt. Zo ook het Spui tot aan de Turfmarkt. Rond de eeuwwisseling werden de nog resterende binnenstadsgrachten en -havens gedempt met uitzondering van het Smidswater en de Hooigracht.

De erbarmelijke huisvestingstoestanden van de arbeidersklasse en het onvermogen, of de onwil, van de overheid om daar iets aan te doen leidden tot de eerste particuliere initiatieven op dat punt. Zo werd in 1854 opgericht de 'Vereeniging tot verbetering van de woningen der Arbeidende Klasse', die bij de Schuddegeestlaan het eerste volkswoningbouwcomplexje avant la lettre buiten de singels liet bouwen. Hoewel het gemeentebestuur het plan had afgekeurd kon het worden gerealiseerd omdat het niet aan de openbare weg gelegen was. Dit voorbeeld vond weldra navolging van zowel soortgelijke charitatieve instellingen als van speculanten en dat leidde tot een ware wildgroei van dergelijke hofjes, zowel binnen als buiten de singelgrachten. Om daaraan het hoofd te bieden werd in 1858 ingesteld een 'Raadscommissie tot het ontwerpen van eene Verorde-

ning op het Bouwen binnen de Gemeente en van een 'Algemeen Plan betreffende alle Uitbouw van der Stad'. Als uitvloeisel daarvan werden in de volgende jaren twee uitbreidingsplannen gepresenteerd. Het eerste (1861) betrof het noordelijke deel van de huidige Stationswijk tussen het Groenewegje en Hoefkade enerzijds en de Bocht van Guinee en de Koningstraat anderzijds met daarin geprojecteerd het Oranjeplein en het Huygenspark. Het tweede (1866) betrof het Kleine Veentje tussen de Noordwal en de latere Laan van Meerdervoort. De overwegende invloed van particuliere beleggers leidde ertoe, dat geen van beide gerealiseerde wijken geheel beantwoordde aan wat de gemeentelijke plannemakers voor ogen had gestaan.

Geheel anders was het kort tevoren gegaan met de ontwikkeling van het Willemspark. Na het overlijden van koning Willem II in 1849 schonk zijn opvolger Willem III het manegegebouw aan de Nederlands Hervormde Gemeente om dit tot kerk te verbouwen, die ter nagedachtenis aan de verscheiden vorst Willemskerk werd gedoopt.

Het bijbehorende park werd in 1855 door de koning aan de gemeente te koop aangeboden, die besloot, het aanbod te accepteren en ter plaatse een villapark van gepaste allure te laten aanleggen, voor het ontwerp waarvan diverse architecten werden uitgenodigd. Uiteindelijk werd het ontwerp van de architect in gemeentelijke dienst W.C. van der Waeyen Pieterszn goedgekeurd en tussen 1857 en 1861 uitgevoerd. Bij de architectonische invulling van het plan waren acht geselecteerde architecten betrokken, alle uit de neoklassicistische school, met als resultaat een voor de tijd ongewoon harmonieus en luisterrijk ensemble. Met het oog op het naderende vijftigjarige jubileum van het Koninkrijk moest op het centrale Plein 1813 een monument verrijzen, waarvan het ontwerp zou leiden tot een heftige architectuurstrijd in Den Haag tussen het nog heersende neoklassicisme en de opkomende neogotiek. Zodoende moest op de kritieke datum, 17 november 1867, volstaan worden met het plechtig leggen van de eerste steen voor het uiteindelijk (eveneens) neoklassicistische monument. Aansluitend op het Willempark werd het gebied tussen de Mauritskade en de Kazernestraat tot ontwikkeling gebracht.

De explosieve groei van Den Haag in het laatste kwart van de 19de eeuw en de gebrekkige grip, die het gemeentebestuur daarop had, noopten in 1890 tot de instelling van de dienst Gemeentewerken. In dat

vanuit de nieuwe buitenwijken en daarbuiten werd met de ontwikkeling van het openbaar vervoer (tram) een nijpend probleem. Vooral de verbindingen tussen het Hofkwartier en de rest van de stad waren gebrekkig. In 1891 verschenen in het weekblad 'De Ingenieur', het orgaan van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs (KIVI), ontwerpen voor een aantal verkeersdoorbraken in de binnenstad, die echter pas een dertigtal jaren later werden uitgevoerd in het kader van het Uitbreidingsplan 1908. De enige ingrepen van betekenis voordien waren het doortrekken van de Prinsenstraat naar de Grote Kerk en de aanleg van de Gravenstraat.

De invoering van de Woningwet in 1902 speelde een doorslaggevende rol in de volgende ruimtelijke ontwikkelingen, niet alleen bij de stadsuitbreidingen maar evenzeer bij de functionele sanering van de binnenstad. In de jaren 1920-1925 werden de geplande verkeersdoorbraken metterdaad uitgevoerd. Het betreft hier allereerst de aanleg in onderlinge samenhang van de trajecten Grote Marktstraat – Kalvermarkt en Hofweg – Vijverdam, waaruit het huidige Haagse kernwinkelcentrum zou voortkomen, en ten tweede het traject Jan Hendrikstraat – Torenstraat – Vondelstraat. Met de doorbraak van de Grote Marktstraat werd en passant de oude Jodenbuurt in de omgeving van de Voldersgracht gesaneerd. De hiermee begonnen cityvorming ging gepaard met een duidelijke schaalvergroting van de bebouwing en tegelijkertijd veranderde ook het bebouwingsbeeld. Het moderne bouwen deed zijn intrede. Bekende voorbeelden zijn de Bijenkorf aan de Grote Marktstraat, de Volharding aan de Grote Markt, en de Torengarage aan de Torenstraat.

Langs de Grote Marktstraat verrezen vooral grootwinkelbedrijven, aan de Kalvermarkt vooral kantoren en overheidsinstellingen en langs het traject Hofweg-Kneuterdijk in onderlinge afwisseling luxueuze winkelbedrijven, bioscopen en banken. De Passage werd doorgetrokken naar de nieuwe Hofweg en rond het Buitenhof en langs de Lange Poten verschenen hotels en restaurants. Daarbij verdween geleidelijk de woonfunctie uit dit kerncentrum en daarmee de traditionele koppeling van de woon- en werkfuncties. Een vergelijkbare ontwikkeling vond op wat bescheidener schaal plaats in de omgeving van de Sint Jacobskerk en het Oude Stadhuis.

Nadat kort na de eeuwwisseling de Laakhaven was aangelegd verplaatste zich ook de (industriële) bedrijfsfunctie grotendeels naar buiten de stadskern. In relatie daarmee werden de laatste binnenstadsgrachten gedempt en kon de toegankelijkheid

van het centrum uit zuidoostelijke richting aanmerkelijk worden verbeterd door de aanleg van het Rijswijkse Plein en de Pletterijkade.

Na de voltooiing van de voornoemde ingrepen en hun architectonische invulling deden zich in de Haagse binnenstad tot de Tweede Wereldoorlog geen noemenswaardige ruimtelijke veranderingen meer voor. Daarna echter des te meer.

Een combinatie van algemene verpaupering (buiten het Hofkwartier), incidentele oorlogsschade, functionele schaalvergroting van met name het overheidsapparaat en met de groei van de stad toenemende cityvorming en verkeersproblematiek leidde in de jaren zestig en zeventig tot de uitvoering van een aantal reconstructie- en saneringsplannen, waardoor met name de oostelijke en westelijke delen van de binnenstad, respectievelijk het Spuikwartier en het gebied Kortenbos – Lijnbaan, ingrijpende wijzigingen hebben ondergaan en de oude grenzen tussen binnenstad en uitbreidingen plaatselijk zijn vervaagd. Elders hebben reconstructie en sanering veeleer plaatsgevonden binnen de historische structuur en schaal.

In de loop van de jaren zeventig begon zich echter een algemene kentering af te tekenen in de inzichten omtrent het functioneren en vooral de leefbaarheid van de oude binnensteden in Nederland. Dit leidde, ook in Den Haag, tot stimuleren en herstel waar mogelijk van de woonfunctie in de binnenstad, kleinschaliger ontwikkelingen in bepaalde delen van de binnenstad en beperking van grootschaliger ontwikkelingen (cityvorming) tot andere delen in aansluiting op aangrenzende gebieden, waar zulk een ontwikkelingsproces al nagenoeg voltooid en derhalve onomkeerbaar was.

Dat laatste betreft in Den Haag met name het Spuikwartier en het aansluitende gedeelte van het Be Zuidenhout, dat zich thans in hoog tempo ontwikkelt tot landelijk administratief centrum met alles wat daar zo bij hoort en het ligt in de bedoeling, verschillende gemeentelijke en boven-gemeentelijke voorzieningen eveneens in dit gebied te huisvesten.

De op zich al spectaculaire groei van Den Haag na het midden van de 19de eeuw nam vooral na de annexatie van de gemeente Loosduinen in 1923 explosieve vormen aan. Behoudens de neveneffecten op de ontwikkelig van de binnenstad valt deze echter buiten het kader van deze toelichting. Ter illustratie is evenwel een kaartoverzicht van deze ontwikkeling toegevoegd (1840-1940).

Huidig ruimtelijk karakter

Bij de vele veranderingen in gebruik en vormgeving van bebouwing en open ruimte sinds de voltooiing van de omgrachting in het begin van de 17de eeuw is de ruimtelijke structuur van de Haagse binnenstad ondanks de voornoemde ruimtelijke ingrepen overwegend stabiel gebleven. De ontwikkelingsgeschiedenis van Den Haag in de loop der eeuwen is nog volop waarneembaar en herkenbaar in het huidige stadscentrum, dat zich in het totale stedelijke gebied vooral door zijn grotendeels intact gebleven omgrachting als afzonderlijke ruimtelijke eenheid manifesteert. Alleen in het oostelijke deel van het Spuikwartier en in de zone Kortenbos – Lijnbaan zijn de oorspronkelijke structuur en ruimtelijke opbouw plaatselijk zo ingrijpend gewijzigd, dat daarvan weinig meer rest dan de singelgracht.

Binnen dit geheel is de historisch gegroeide drie-eenheid van regeringscentrum, burgerlijk centrum en centrum van handel en nijverheid in structuur en beeld nog goed herkenbaar in de stadsdelen Binnenhof en omgeving, Sint Jacobskerk en omgeving en de iets jongere 'waterstad' rond de Nieuwe Kerk ten zuidoosten daarvan, al manifesteert die laatste benaming zich thans meer in de lokale straatnamen dan in de feitelijke situatie.

De ruimtelijke structuur ervan is, zoals in het voorgaande reeds gememoreerd, in hoge mate bepaald door pre-stedelijke fysisch-geografische gegevens, dat wil zeggen de strandwal met zijn flankerende strandvlakten, waarop het stelsel van wegen en (al dan niet gedempte) waterlopen is gebaseerd. De verkeersdoorbraken in het begin van de 20ste eeuw hebben die structuur niet wezenlijk veranderd maar hebben wel geleid tot ruimtelijk-functionele accentverschuivingen en veranderingen in de verdere ruimtelijke opbouw in relatie daarmee. Daardoor verplaatste het hart van de stad, het kruispunt van hoofdontsluitingswegen, zich van de Groenmarkt naar de Hofweg en het Buitenhof en schoof ook de oude grens tussen het 'dorp' en het Hof in die richting op. Evenzo schoof de historische overgang tussen het op de strandwal gelegen dorp en hofkwartier en de in het veen gelegen waterstad (Spuikwartier) van het tracé Vlamingstraat – Spuistraat – Poten op naar het tracé Prinsegracht – Grote Marktstraat – Kalvermarkt. Dit overgangsgebied tussen de drie hoofdbestanddelen van het centrum vormt thans het kern-winkelgebied en het hart van de 'city' van Den Haag. De uitlopers ervan vindt men langs de oude invalsroutes. Enkele andere winkelstraten functioneren meer op wijkniveau, zoals de Toren-

straat en de Boekhorststraat. Dat geldt ook de Denneweg, die zich tot winkelstraat heeft ontwikkeld voor de omgeving van het Voorhout en het aangrenzende voormalige garnizoenskwartier.

Het onderscheid tussen de ligging van de verschillende onderdelen van de binnenstad op de strandwal of in de strandvlakte manifesteert zich behalve in het stratenpatroon en de straatnamen plaatselijk ook nog in waarneembare hoogteverschillen. Het meest in het oog springende voorbeeld is de Lange Vijverberg, die waarschijnlijk kunstmatig is verhoogd in relatie met het uitdiepen en vergroten van de Hofvijver in het verleden. Een andere indicatie verschaft de relatieve hoogte van de kademuren langs de nog bestaande grachten.

Behalve door hun situering op of naast de strandwal vertonen de drie onderscheidene onderdelen van de historische binnenstad beduidende verschillen in hun ruimtelijke opbouw in directe relatie met hun functionele ontwikkeling, ook al zijn de grenzen ertussen niet scherp aan te geven. In zekere zin vormt het huidige kernwinkelvegebied de overgang daartussen, waardoor oude (imaginaire) grenzen zijn vervaagd en een nieuwe dimensie aan het geheel is toegevoegd.

Ruimtelijk-functionele karakterverschillen tussen de bestanddelen van de binnenstad gaven in de jaren zeventig dan ook aanleiding tot afzonderlijke aanwijzing van de aan elkaar grenzende beschermde stadsgesichten Binnenhof en omgeving, Sint Jacobskerk en omgeving, Malieveld en omgeving en, buiten het centrum, het Willemspark. Van aanwijzing van (delen van) het Spuikwartier werd destijds afgezien in verband met de toenmalige ruimtelijke ontwikkelingen aldaar.

Het Binnenhof met omgeving vormt een uitzonderlijk gevarieerd geheel van grote openbare open ruimten, omzoomd door voorname, relatief grootschalige en merendeels zeer monumentale bebouwing, bestaande uit een afwisseling van statige (merendeels voormalige) woonhuizen en openbare en bijzondere gebouwen met een specifieke functie.

Deze ruimten, Binnenhof, Buitenhof, Plein, Plaats, Kneuterdijk, Hofvijver met Lange en Korte Vijverberg en Lange Voorhout, hebben ieder hun specifieke ruimtelijke karakter, dat behalve door de aard en schaal van de omringende bebouwing in belangrijke mate wordt bepaald door de vorm en inrichting van de openbare ruimte zelf. Boombeplantingen en straatmeubilair spelen daarin een belangrijke rol. Vooral de ontmoetingspunten van de

direct of indirect met elkaar in verbinding staande ruimten bieden bijzonder boeiende ruimtelijke perspectieven. Binnen dit geheel vormt het Binnenhofcomplex zelf een afzonderlijk ruimtelijk element, als het ware een wereldlijke immuniteit, dat ook nu nog slechts door nauwe toegangspoorten in verbinding staat met de omgeving. Het ten opzichte van die omgeving op zich al zeer besloten karakter wordt nog versterkt door de situering van het Ridderzaalcomplex, dat het Binnenhof in meerdere ruimten verdeelt. Ook het aangrenzende Plein en Buitenhof hebben door hun omsluitende bebouwing en de maatverhouding tussen deze en de openbare ruimte nog een overwegend besloten karakter al heeft de Hofwegtraverse de beslotenheid van het Buitenhof en de historisch-ruimtelijke relatie daarvan met het Binnenhof duidelijk verzwakt. Het ruimtelijke isolement van het Binnenhof ten opzichte van de directe omgeving is er door versterkt en de ruimtelijke contrasten ter plaatse zijn dan ook groter dan voorheen.

Een omvangrijke en zeer bijzondere open ruimte, grenzend aan het hofkwartier, wordt gevormd door de Koekamp en het Malieveld. Dit overgangsgebied van het Haagse Bos naar het hofkwartier heeft ruimtelijk en functioneel van oudsher tot dat laatste behoord en het is na de totstandkoming van de Boskant en de Nieuwe Uitleg tot op heden nagenoeg onbebouwd gebleven. Hier manifesteert de bebouwingsgrens van de binnenstad zich duidelijker dan waar ook. Door de aanleg van de Utrechtse Baan is dit gebied zodanig van de rest van het Haagse Bos afgescheiden, dat het nog meer dan vroeger bij de binnenstad is komen te behoren. Naar karakter van de openbare ruimte, verkaveling en bebouwingsbeeld behoren de Nieuwe Uitleg en Prinsessegracht (Boskant) duidelijk bij het hofkwartier. Daarentegen vertoont de Denneweg, hoewel in hetzelfde gebied gelegen, grotere overeenkomsten in verkavelings- en bebouwingsstructuur met de uitlopers van het gebied Sint Jacobskerk en omgeving en met name het Noordeinde. Hetzelfde gaat op voor een aantal straten in het overgangsgebied tussen het hofkwartier en het Spuikwartier.

Het overgangsgebied tussen Binnenhof en omgeving en het buiten de Singelgracht gelegen Willemspark vertoont de kenmerken van beide. Structureel behoort het bij de binnenstad maar naar ruimtelijke opbouw en architectuurbeeld sluit het meer aan op het Willemspark, waarmee het via de Parkstraat in directe verbinding staat.

Binnen dit gebied vormt het Louis

Couperusplein met zijn omringende bebouwing van etagewoningen uit de jaren dertig, gebouwd na de afbraak van de Oranjekazerne, een curieuze enclave van buitenwijken karakter. Ook de Paleisstraat vertoont een wat afwijkend karakter. Het Korte Voorhout en de Boskant hebben mede als gevolg van oorlogsschade grote veranderingen ondergaan, die echter meer van architectonische dan van structurele aard zijn geweest.

De omgeving van de Grote of Sint Jacobskerk, de oudste kern van de burgerlijke nederzetting Den Haag, verschilt in ruimtelijk karakter van oudsher sterk van het ruim opgezette hofkwartier.

Ondanks verschillende ruimtelijke ingrepen, merendeels van betrekkelijk recente datum, kenmerkt zich dit gebied door relatief nauwe, onregelmatig verloopende straten, een kleinschalige verkavelings- en bebouwingsstructuur en het nagenoeg ontbreken van grotere openbare ruimten, die, voor zover zij er zijn, in hun huidige omvang merendeels het resultaat zijn geweest van betrekkelijk recente ruimtelijke ingrepen. Dat is onder andere het geval in de directe omgeving van de Sint Jacobskerk en het Oude Stadhuis, waar de openbare ruimte thans aanzienlijk groter is dan in het verleden. De verbrede Gravenstraat, vroeger niet meer dan een steeg, verbindt hier de Groenmarkt met het Buitenhof. Waar de historisch-ruimtelijke relatie tussen Binnenhof en Buitenhof door de Hofwegdoorbraak is verzwakt, is de relatie tussen het Buitenhof en de kerkbuurt juist versterkt. De kern van het gebied wordt gevormd door de Grote of Sint Jacobskerk en het Oude Stadhuis en het complex van openbare ruimten daaromheen. Waar de oorspronkelijke hoofdas van het gebied, het traject Groenmarkt – Westeinde, in functioneel opzicht is vervangen door de Grote Marktstraat en de Prinsegracht, heeft de oude traverse Noordeinde – Hoogstraat – Venestraat in dat opzicht plaatsgemaakt voor het tracé Torenstraat – Jan Hendrikstraat. Het oorspronkelijke karakter en belang van die oude hoofdstraten blijkt echter nog uit een concentratie van winkels en andere elementen in de voorzienings sfeer en een belangrijk deel ervan behoort dan ook tot het kernwinkelvegebied. Alleen aan het (Lage) Westeinde is dat minder het geval. Daar is nog sprake van de traditionele functiemenging, behalve aan het uiterste einde, dat volledig wordt gedomineerd door het gelijknamige ziekenhuis. Het Hoge Westeinde, tussen de Grote Kerk en de Assendelftstraat, kent een hoge concentratie van bijzondere gebouwen, merendeels beschermde monumenten.

De Grote Markt is, anders dan de

naam zou doen vermoeden, een relatief kleinschalige stedelijke ruimte, evenals de wat verderop gelegen Varkenmarkt. De Grote Markt markeerde tot circa 1920 het einde van de brede Prinsegracht maar door demping daarvan en de verlenging met de Grote Marktstraat is de helft van het marktplein in dat tracé opgegaan en het restant lijkt daarbij enigszins in het niet te vallen. Het marktgebeuren breidde zich daarentegen naar de Prinsegracht uit totdat de aanleg van tramlijnen en van een nieuw marktterrein aan de Herman Costerstraat buiten het centrum ook aan die situatie een einde maakte (circa 1920).

Een bijzonder en ruimtelijk afwijkend element in dit gebied is het complex van het Oude Hof (Paleis Noordeinde), dat men naar karakter en schaal eerder in het hofkwartier zou verwachten dan achter het overigens vrij intieme Noordeinde. De Paleistuin is verreweg de omvangrijkste open groene ruimte in dit stadsdeel en, hoewel minder openbaar van karakter, naar omvang vergelijkbaar met het Lange Voorhout.

Het tracé Prinsegracht – Grote Marktstraat – Kalvermarkt vormt thans, in plaats van het oorspronkelijke tracé Laan – Vlamingsstraat – Spuistraat – Poten, zowel de grens als de koppeling tussen de beide oudste stadsdelen en het wat jongere Spuikwartier. Dit stadsdeel onderscheidt zich van de beide oudere door zijn rechtlijniger stratenpatroon, het ontbreken van bijzondere openbare ruimten en gebouwen en ten opzichte van de omgeving van de Sint Jacobskerk bovendien door een grotere gemiddelde breedte van de straten. Dat laatste betreft, behoudens latere verkeersdoorbraken, vrijwel zonder uitzondering de gedempte binnenstadsgrachten, die zo kenmerkend waren voor de waterstad. In verband met die grotere straatbreedte treft men hier dan ook in tegenstelling tot de omgeving van de Grote Kerk in veel ruimere mate boombeplantingen aan, die niet zelden het beloop van de vroegere grachten markeren. In de drukste verkeersstraten, zoals het Spui en de Prinsegracht, ligt de trambaan ter plaatse van de vroegere waterloop.

In tegenstelling tot de oudere stadsdelen kent het Spuikwartier geen duidelijk centrum of het moest zijn de 17de-eeuwse Nieuwe Kerk met het omringende kerkhof. Dat is dan ook het enige bijzondere ruimtelijke accent in dit stadsdeel. De oudste kern daarvan, gelegen tussen Spuistraat, Spui, Gedempte Gracht en Wagenstraat, is vrijwel geheel opgeslokt door het huidige kernwinkelcentrum.

Hoewel er door cityvorming en sanering veel uit het verdere verleden

verloren is gegaan, vertoont het Spuikwartier, voor wat ervan resteert, nog diverse kenmerken van de vroegere handel- en nijverheidsbuurt met zijn typerende koppeling van woon- en werkfuncties, veelal in hetzelfde pand. Ook nu nog treft men hier een naar verhouding groot aantal opslag- en werkplaatsen aan.

Een oude uitloper van het Spuikwartier, waarin dezelfde bedrijvigheid zijn voortzetting vond in relatie met de oude uitvalswegen over land en water naar Delft, Leiden en verder, wordt gevormd door het wigvormige gebied tussen het Zieken en het Huygenspark (de voormalige Bocht van Guinee). Dit werd al door de omgrachting in de 17de eeuw van de binnenstad afgescheiden en maakt sinds het midden van de vorige eeuw meer deel uit van de Stationsbuurt dan van de binnenstad.

Het Willemspark, de eerste formele stadsuitleg van Den Haag in de 19de eeuw, onderscheidt zich in zijn ruimtelijke structuur duidelijk van de binnenstad. De planmatige aanleg van het villapark is gebaseerd op een nagenoeg haaks assenkruis van twee lanen met op de kruising daarvan het ruime ovale Plein 1813. Het assenkruis is hiërarchisch opgevat met de brede, met een dubbele rij bomen beplante Sophialaan als hoofdas gericht op de voormalige Willemskerk en de Alexanderstraat als secundaire as, via de Parkstraat verbonden met de omgeving van het Binnenhof in het centrum. Aan dit assenkruis zijn de vrijstaande en gekoppelde neoklassicistische villa's symmetrisch gegroepeerd in een overvloed aan groen. De omsluitende bebouwing aan de Zeestraat, Javastraat, Nassaulaan en Mauritskade is gesloten van karakter en sluit daarmee aan op zowel de binnenstad als de aangrenzende 19de-eeuwse uitbreidingen. Het architectuurbeeld is overeenkomstig. In het midden van het Plein 1813 staat het destijds bekroonde monument ter herdenking van de in dat jaar herwonnen soevereiniteit, genaamd Ebenhaëzer.

De oorspronkelijke woonfunctie van het Willemspark heeft in de loop der tijd plaats gemaakt voor bijzondere functies in relatie met het regeringscentrum. Dat zelfde is het geval geweest met de Parkstraat en omgeving, die het geheel met het hofkwartier verbindt. De lichte knik in het beloop van de Javastraat duidt op de pre-stedelijke oorsprong van die straat, die vroeger Schuddegeestlaan heette en vermoedelijk deel heeft uitgemaakt van een zeer oude kustroute.

Het bebouwingsbeeld van de Haagse binnenstad is in samenhang met de historisch-functionele ontwikkeling per stadsdeel zeer

afwisselend, al heeft het geheel zich grotendeels ontwikkeld binnen de historische structuur en schaal. De in het voorgaande genoemde grootschalige reconstructiegebieden buiten beschouwing gelaten vormt het huidige kernwinkelgebied, de 'city', daarop de belangrijkste uitzondering. Maar ook dat is maar betrekkelijk omdat daar, hoewel er zeker sprake is van ruimtelijke en functionele schaalvergroting, de contrasten enigszins worden verzacht door een goede maatverhouding tussen openbare ruimte en bebouwing. Dat is waarschijnlijk te danken aan de invloed, die de befaamde bouwmeester H.P. Berlage op die ontwikkelingen, grotendeels uitgevoerd in het kader van diens Uitbreidingsplan 1908, heeft gehad.

Het architectuurbeeld (gevelbeeld) wordt sterk overheerst door de bloeiperioden van Den Haag in de 17de, 18de en 19de eeuw. Het zijn dan ook de lijstgevels van het 17de-eeuwse classicisme, de 18de-eeuwse barokke Lodewijkstijlen en de 19de-eeuwse neostijlen, die in het gevelbeeld de toon aangeven. Behoudens in het Binnenhof, de Sint Jacobskerk, Kloosterkerk, Gevangenspoort en Oude Stadhuis manifesteren zich in dit bebouwingsbeeld zelden bebouwingselementen van oudere oorsprong, al is niet uitgesloten, dat achter menige jongere façade een veel oudere kern schuil gaat. De moderne bouwkunst van de 20ste eeuw manifesteert zich vooral in het citygebied.

Het beeld van de openbare ruimte is door de gebruikseisen van de moderne tijd uiteraard sterk beïnvloed maar ook dit draagt op tal van plaatsen in profilering en verdere inrichting bij aan het historische karakter van de Haagse binnenstad. Zo zijn kenmerkend voor het hofkwartier (Binnenhof en omgeving) en het Willemspark de zowel overvloedige als formele boombeplantingen, voor de Koekamp de landschappelijke aanleg en voor het Malieveld de kale grasvlakte. Voorts vindt men in Den Haag, zowel in als buiten het centrum, diverse openbare ruimten geaccentueerd door standbeelden en andere monumenten, die inherent zijn aan de residentiële status.

Kenmerkend voor de grootstedelijke ontwikkeling van Den Haag na het midden van de vorige eeuw is ook de openbare straatverlichting, waarvan nog het een en ander aan oorspronkelijks resteert, en het netwerk van tramlijnen, al is het bijbehorende materieel en 'meubilair' gedurende de laatste decennia grotendeels vernieuwd. Hier en daar speurt men nog de meesterhand van Berlage.

De ruimtelijke relatie tussen de binnenstad en de aansluitende uitbreidingen is in Den Haag door het van oudsher ontbreken van omvangrij-

ke verdedigingswerken hechter dan bij de meeste Hollandse steden het geval is en de ruimtelijk-structurele verschillen zijn navenant geringer. De omringende singelgrachten vormen dan ook in tegenstelling tot de kronkelende en veel ruimte in beslag nemende voormalige vestinggordels van verschillende Nederlandse vestingsteden een meer koppeland dan scheidend element. Zij markeren de omtrek van de oude binnenstad maar hebben overigens voor een groot deel het karakter van binnenstadsgrachten.

Beschermde gebied

Het beschermde stadsgezicht 's-Gravenhage omvat thans in grote lijnen de binnenstad binnen de singelgrachten, met uitzondering van het oostelijk deel van het Spuikwartier en het westelijk deel van het Kortendijkbosgebied, waar de nog resterende historische waarden een te fragmentarisch en geïsoleerd karakter hebben, en de aansluitende gebieden Koekamp – Malieveld en Willemspark. Daarmee zijn de al eerder beschermde Haagse stadsgezichten meer in onderlinge relatie gebracht en uitgebreid met een aantal tussenliggende en aangrenzende gebieden, waarvan het cultuurhistorische belang in het verleden onvoldoende is gewaardeerd.

Hoewel de ruimtelijke relatie tussen dit gebied en een aantal 19de-eeuwse uitbreidingen evident is, wordt van betrekking van grotere delen daarvan binnen de onderhavige aanwijzing, met uitzondering van het Willemspark, afgezien totdat nadere inventarisatie en waardering van de latere 19de- en 20ste-eeuwse ontwikkelingen klaarheid zullen hebben verschaft over het cultuurhistorische belang daarvan.

In die optiek is verder buiten de singelgrachten alleen de nog gave, in oorsprong 18de-eeuwse, bebouwingsstrook aan de Toussaintkade tegenover de Paleistuin in de aanwijzing betrokken.

Daar het onderhavige aanwijzingsbesluit zich juridisch beperkt tot de uitbreiding van de reeds voorheen wettelijke beschermde stadsgezichten te 's-Gravenhage, zijn op de bijgaande kaart (Rijksdienst voor de Monumentenzorg, nummer 225 A) de grenzen tussen deze alsmede de omgrenzing van het geheel expliciet weergegeven.

Binnen het aldus in zijn geheel omgrensde gebied zijn de belangen, waarop de bescherming is gericht, zeker niet overal gelijk van aard en gewicht. Dit moge blijken uit de voorgaande beschrijving van het huidige ruimtelijke karakter en de ter verduidelijking daarvan bijgevoegde inventarisatiekaart (Rijksdienst voor

de Monumentenzorg, nummer 225 B), waarop de historisch-ruimtelijke waarde van de Haagse binnenstad met directe omgeving in haar huidige verschijningsvorm in grote trekken is weergegeven.

In het hierna volgende zal nader worden ingegaan op aard en gewicht van die belangen voor het beschermde gebied als geheel zowel als voor de samenstellende delen.

Nadere typering te beschermen waarden

In het gehele beschermde gebied is de historisch-ruimtelijke structuur, dat wil zeggen het historische patroon van straten, stegen, open ruimten en waterlopen, in samenhang met de schaal van de bebouwing ter plaatse, zoals in het voorgaande geschetst, van belang.

Zoals uit de ter verduidelijking toegevoegde historisch-ruimtelijke waarderingskaart moge blijken, is het aanwijzingsbelang in grote delen van het beschermde gebied tot dat aspect beperkt. Het betreft hier onder meer een aantal stadsvernieuwingsgebieden in het Spuikwartier (Centrum Zuid) en een deel van het per traditie aan voortdurende veranderingen onderhevige citygebied.

In het gebied Koekamp-Malieveld is het belang juist primair gelegen in het van oudsher nagenoeg ontbreken van bebouwing en het open karakter. De Koekamp was in het stadhoudelijke tijdperk een omheinde hertekamp, het Malieveld van oorsprong een speelveld voor het 'maliespel' en sinds het begin van de 18de eeuw een met bomenrijen omzoomd exercitieveld. De Koekamp werd circa 1830 getransformeerd tot een landschapspark naar Engelse snit compleet met kronkelende vijverpartij naar ontwerp van Ary van der Spuy in het kader van diens herinrichtingsplan voor het gehele Haagse Bos. De toen ontstane situatie is, behoudens de recente aanleg van de Utrechtse Baan, sindsdien niet noemenswaardig gewijzigd.

In het overige deel van het beschermde stadsgezicht, en in het bijzonder de reeds eerder als zodanig aangewezen gebieden, is het historische karakter in nog ruimere mate bewaard gebleven. Daar zijn bovendien de profilering en inrichting van de openbare ruimte, de verkavelings- en bebouwingsstructuur en in het algemeen ook de vormgeving van de bebouwing van betekenis.

Kenmerkend voor de ruimtelijke opbouw en daarmee het stedelijke karakter zijn de aan alle zijden gesloten bouwblokken, waarin de bebouwing ononderbroken direct aan de straat staat en waarbinnen erven en tuinen liggen besloten, duidelijk afgeschermd van de openbare ruimte. Waar plaatselijk bebouwing ontbreekt vormen tuilmuren, veelal voorzien van poorten of hekwerken de scheiding met de openbare ruimte. Bij de grotere bouwblokken worden de binnenterreinen meestal ontsloten door smalle steegjes of poorten in de gesloten randbebouwing, waarachter niet zelden een intiem hofje of een kerk- of schoolgebouw schuilt. In een enkel

geval wordt de gevelwand onderbroken door een voorhof, zoals bij het Oude Hof en enkele voorname patriciërshuizen. Tussen een aantal langgerekte maar minder diepe bouwblokken lopen uitgesproken achterstraten, waaraan allerlei bijgebouwen (koetshuizen) en erfscheidingen van de bebouwing aan de hoofdstraten zijn gesitueerd. Voorbeelden daarvan zijn onder andere de Hoge Nieuwstraat, Lage Nieuwstraat, Jan Evertstraat, Laan van Roos en Doorn en de Spijkermakersstraat. Andere straten hebben slechts aan één der zijden het karakter van achterstraat, zoals de Kazernestraat, de Hooikade en het Smidswater. Zij komen voornamelijk voor in van oorsprong deftige woonbuurten.

De bouwblokken zijn in het algemeen ongeveer haaks op de openbare ruimte verkaveld, behalve daar, waar sterke krommingen en schuine straathoeken dat verhinderen. De verdere verkaveling van de binnenterreinen is daar van afgeleid. Vooral in het Spuikwartier en het Kortenbosgebied werden die binnenterreinen in de 19de eeuw volgebouwd met hofjes van eenvoudige arbeiderswoningen, waarvan er nog verschillende resteren. De oudere liefdadigheidshofjes zijn daarentegen overwegend met de toegangzijde aan de straat gesitueerd, van waaruit dikwijls een monumentale poort toegang geeft tot een stemmige binnenhof. In de verkaveling doen zich deels al van oudsher, deels door latere herverkaveling grote verschillen voor in breedte, diepte en omvang in het algemeen. Hoewel een duidelijke verkavelingssysteematiek zich moeilijk laat ontdekken, lijkt het geheel herleidbaar tot een basisbreedte van vijf a zes meter voor het gewone woonhuisperceel. Bij de vele patriciërshuizen en bijzondere gebouwen in Den Haag bedraagt de perceelbreedte veelal een meervoud daarvan.

Het meest fijnmazig is de verkaveling in de oudste delen van de burgernederzetting rond de Grote of Sint Jacobskerk, het Spuikwartier en de Denneweg, het ruimst in het hofkwartier, het Willemspark en de zone Prinsegracht – Grote Marktstraat.

De verkavelingsverschillen weerspiegelen zich navenant in het bebouwingsbeeld, dat plaaselijk grote schaalvariëaties vertoont maar anderzijds ook een betrekkelijk homogene hoofdindeling. In meerderheid telt de bebouwing twee à drie bouwlagen van onderling verschillende hoogte onder een betrekkelijk lage kap. In vele gevallen komt daarbij de derde en gewoonlijk laagste verdie-

ping alleen aan de straatzijde voor. De statige panden in het hofkwartier, aan de Prinsegracht en incidenteel in de rest van de binnenstad hebben bovendien vaak een souterrain en plaatselijk komen 19de-eeuwse panden voor met een lage parterre en daarboven twee hogere verdiepingen. Tot de 20ste eeuw werd in Den Haag in niet meer dan vier lagen gebouwd, zowel in het centrum als in de stadsuitbreidingen. Enkele vooroorlogse experimenten als het magazijn De Bijenkorf en de coöperatie De Volharding aan de Grote Marktstraat daargelaten was er tot ruim na de Tweede Wereldoorlog geen sprake van hoogbouw in de binnenstad.

Overigens varieert de bebouwingshoogte in het algemeen meer door de per pand vaak zeer verschillende verdiepingshoogten dan door het aantal verdiepingen, zodat het geen uitzondering is, dat een pand van twee bouwlagen even hoog of zelfs hoger is dan een belendend pand van drie lagen. De hoogste bebouwing wordt aangetroffen in de zone Grote Marktstraat – Kalvermarkt.

Bebouwing in minder dan twee lagen komt aan de openbare straten slechts sporadisch voor, op besloten binnenterreinen echter des te meer. In beide gevallen betreft het meestal hofjes, al dan niet van liefdadigheid, en in een aantal achterstraten bijgebouwen van uiteenlopende aard.

Daar het bebouwingsbeeld sterk wordt gedomineerd door 18de- en 19de-eeuwse lijstgevels manifesteert de variërende bouwhoogte zich meer in de pandsgewijs verspringende gootlijsten dan in de hoogte van de kappen, die daar deels achter schuilen en in het gevelbeeld een tamelijk ondergeschikte rol spelen. Het is voornamelijk aan grotere (bredere) openbare ruimten en op straathoeken, dat de kappen der gebouwen een beduidende rol spelen in het ruimtelijk beeld. In het algemeen hebben de kleinere panden een met pannen gedekt schilddak met de nok haaks op de straat, de bredere een dwarskap evenwijdig aan de straat of een omlopend of afgeplat schilddak. De hofjes en andere vormen van laagbouw hebben meestal een langgerekt schild- of zadeldak. De dakhelling bedraagt zelden meer dan circa 45 graden. Langs de Grote Marktstraat overheersen de platte daken van de grote warenhuizen.

De voorgevels zijn overwegend symmetrisch ingedeeld in drie of vijf (soms zeven) traveeën met verticaal geplaatste openingen. Bij de eenvoudiger woon- en winkelpanden overheerst een driedeling, bij de voornamere huizen een indeling in vijf of meer traveeën, veelal geleed door pilasters of lisenen en geaccentueerd door een geprononceerde ingangspartij in het midden. De vele

bijzondere gebouwen en complexen alsmede de warenhuizen in het kernwinkelgebied hebben dikwijls een afwijkende gevelindeling maar ook daarbij is meestal sprake van een zekere verticale geleiding.

De gevels zijn overwegend in baksteen opgetrokken, afwisselend in schoon metselwerk en pleisterwerk of combinaties van beide. Kroonlijsten, kozijnen, deuren, ramen en eventuele balkons zijn in hout uitgevoerd en geschilderd. Vooral in de oudere winkelstraten wordt het gevelbeeld afgewisseld door voorbeelden van de soms uitbundige neorenaissance van de late 19de eeuw en de Art Nouveau van rond de eeuwwisseling. Vooral de laatste stijl heeft een uitdrukkelijk stempel gedrukt op de Haagse winkelarchitectuur en er bestaan dan ook nog vele voorbeelden van. De moderne bouwkunst sedert circa 1900 is vooral geconcentreerd in het kernwinkelgebied. Daarin manifesteren zich in toenemende mate modernere bouwmaterialen als gietijzer, staal, beton, glas en keramiek.

Bij de statige huizen en andere gebouwen in het hofkwartier zijn de voorgevels dikwijls met natuursteen bekleed en rijkelijk voorzien van beeldhouwwerk en monumentale entreepartijen. Ook bij de 20ste-eeuwse nieuwbouw in dit gebied is veelvuldig natuursteen toegepast. Het van oudsher zeer monumentale karakter van het gebied is aldus tot in de moderne tijd gecontinueerd.

Het karakter van de openbare ruimte is sterk beïnvloed door de grootstedelijke ontwikkeling van Den Haag sedert het midden van de vorige eeuw. Daardoor wordt het dwarsprofiel van de hoofdstraten gedomineerd door de verkeersfunctie en vooral het openbaar vervoer. In de meeste straten is de indeling van het dwarsprofiel dan ook niet van bijzonder belang. Voor zover daar nog sprake van is, is de historische waarde gelegen in de nog tamelijk strakke belijning van de in het profiel aanwezige gebruikszones en in het verband tussen die indeling en de verdere ruimtelijke inrichting. In sommige straten is alleen de driedeling trottoir – rijweg – trottoir nog aanwezig, waarbij de rijweg is geasfalteerd en verder opgedeeld in tramlijnen, busbanen, rijstroken en parkeerstroken. In andere, en vooral de bredere, resteert langs de voorgevelrooilijnen vaak nog een particuliere stoepenzone, gekenmerkt door per perceel verschillende vormgeving en geaccentueerd door natuurstenen trappartijen, stoeppalen en ijzeren hekwerken en kettingen. Voor zover de rijbanen niet zijn geasfalteerd bestaat het gebruikelijke bestratingsmateriaal uit gebakken

klinkers, hier en daar afgewisseld door natuurstenen kasseien. Van belang zijn vooral de dwarsprofielen over de grachten en hun belendende kaden, die de omtrek van de binnenstad markeren. Van betekenis zijn hier de relatie tussen de breedte van het water en de flankerende kaden, de gemetselde kademuren en de indeling van de kaden in een met natuurstenen kasseien geplaveide strook langs het water, waarin bomen zijn geplant, een verkeersstrook, een trottoir en een particuliere stoepenstrook direct voor de bebouwing. In het dwarsprofiel van een aantal gedempte grachten speelt boombeplanting eveneens een belangrijke rol.

Van bijzonder belang zijn de profilering en inrichting van de openbare ruimten in het hofkwartier en vooral die van het Lange Voorhout en het complex Hofvijver – Vijverberg. Meer dan waar ook in de binnenstad spelen formele boombeplantingen hier een dominerende rol in het ruimtelijke beeld. Ook de particuliere stoepenzone is hier geprononceerder dan elders.

In het ruimtelijke beeld vormen het Binnenhofcomplex, de Grote of Sint Jacobskerk en in wat mindere mate de Nieuwe Kerk de belangrijkste dominanten. Dit zijn ook de accenten in het stadssilhouet, dat zich overigens alleen vanuit het open gebied Koekamp – Malieveld onverstoord laat overzien. De markante zeskante toren van de Sint Jacobskerk vormt het belangrijkste oriëntatiepunt. Het is het ruimtelijk unieke en verder buitengewoon monumentale hofkwartier, waardoor Den Haag zich onderscheidt van alle historische nederzettingen in Nederland. Het is echter niet alleen het unieke maar ook het voor de historische ontwikkeling karakteristieke resultaat, waarop de beschermende maatregel is gericht.

Rechtsgevolg aanwijzing

Ter effectivering van de bescherming van het aangewezen stadsgezicht moet ingevolge artikel 37, lid 8 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening een bestemmingsplan worden ontwikkeld of herzien. De toelichting op de aanwijzing als beschermd stadsgezicht kan daarbij wat het beschermingsbelang betreft als uitgangspunt dienen.

Doel van de aanwijzing is, de karakteristieke met de historische ontwikkeling samenhangende structuur en ruimtelijke kwaliteit van het gebied te onderkennen als zwaarwegend belang bij de verdere ontwikkelingen binnen het gebied.

De aanwijzing beoogt op die wijze een basis te geven voor een ruimtelijke ontwikkeling, die inspeelt op de

aanwezige kwaliteiten, daarvan gebruik maakt en daarop voortbouwt.

Geraadpleegde literatuur:

- Bakker Schut, P.*
De verkeersweg Binnenhof-Kneuterdijk en het Gevangenpoortvraagstuk te 's-Gravenhage. Ned. Instituut voor Volkshuisvesting, serie voor stedenbouw II.
Haarlem, 1922.
- Bakker Schut, P.*
De Volkshuisvesting te 's-Gravenhage 1914-1939.
Alphen a/d Rijn, 1964.
- Berlage Czn, H.P.*
'Het Uitbreidingsplan van 's-Gravenhage'. Bouwkunst I (1909) 97-144.
- Blijstra, R.*
'Vroeg 19de-eeuwse bouw in 's-Gravenhage'. Maandblad 's-Gravenhage, 23 (1968) nr. 12.
- Blijstra, R.*
'Laat 19de-eeuwse bouw in 's-Gravenhage'. Maandblad 's-Gravenhage, 24 (1969) nr. 12.
- Blijstra, R.*
'Stedebouw 1900-1940 in 's-Gravenhage'. Maandblad 's-Gravenhage, 25 (1970) nr. 12.
- Calkoen, G.C.*
'Het Binnenhof van 1247 tot 1747'. Die Haghe, (1902) 35-182.
- Enige grondslagen voor de stedenbouwkundige ontwikkeling van 's-Gravenhage. Uitgave gemeentebeheer van 's-Gravenhage, 1948.
- Heijningen, L.A. van, J.P. Baeten en H. Blom.*
Honderd jaar Haags bouwen.
's-Gravenhage, 1984.
- Inventarisatie en typologie van de ruimtelijke ontwikkeling van 's-Gravenhage in de periode 1840-1940. Rapport Rijksdienst voor de Monumentenzorg.
Zeist, 1987. (Niet gepubliceerd.)
- Janson, E.M.Ch.M.*
De Archipelbuurt en het Willemspark; de geschiedenis van twee Haagse woonwijken.
's-Gravenhage, 1977.
- Keuren en ordonnantien van 's-Gravenhage (1735) en Costumen van 's-Gravenhage; (samenstelling door G. 't Hart en H.F.W.D. Fischer).
- Kunstreisboek voor Nederland, Zuid-Holland; (samenstelling P. Don).
Weesp, 1985.
- Moerman, H.J.*
Nederlandse plaatsnamen.
Brussel, 1956.

Pippel, J.

In en om de Hofstad, Den Haag in de loop der tijden en hoe onze voorouders er leefden.
's-Gravenhage, 1941.

Roy van Zuydewijn, H.J.F. de.
Haagse huizen en gebouwen, zeven eeuwen bouwkunst in de hofstad.
Amsterdam, 1970.

Smook, R.A.F.
Binnensteden veranderen; Atlas van het ruimtelijk veranderingsproces van Nederlandse binnensteden in de laatste anderhalve eeuw.
Zutphen, 1984.

Colofon:

Uitgave van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist.

Historisch-geografisch onderzoek:
Drs. J.J. de Haas, Breda.

Stedenbouwkundig onderzoek:
Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist.

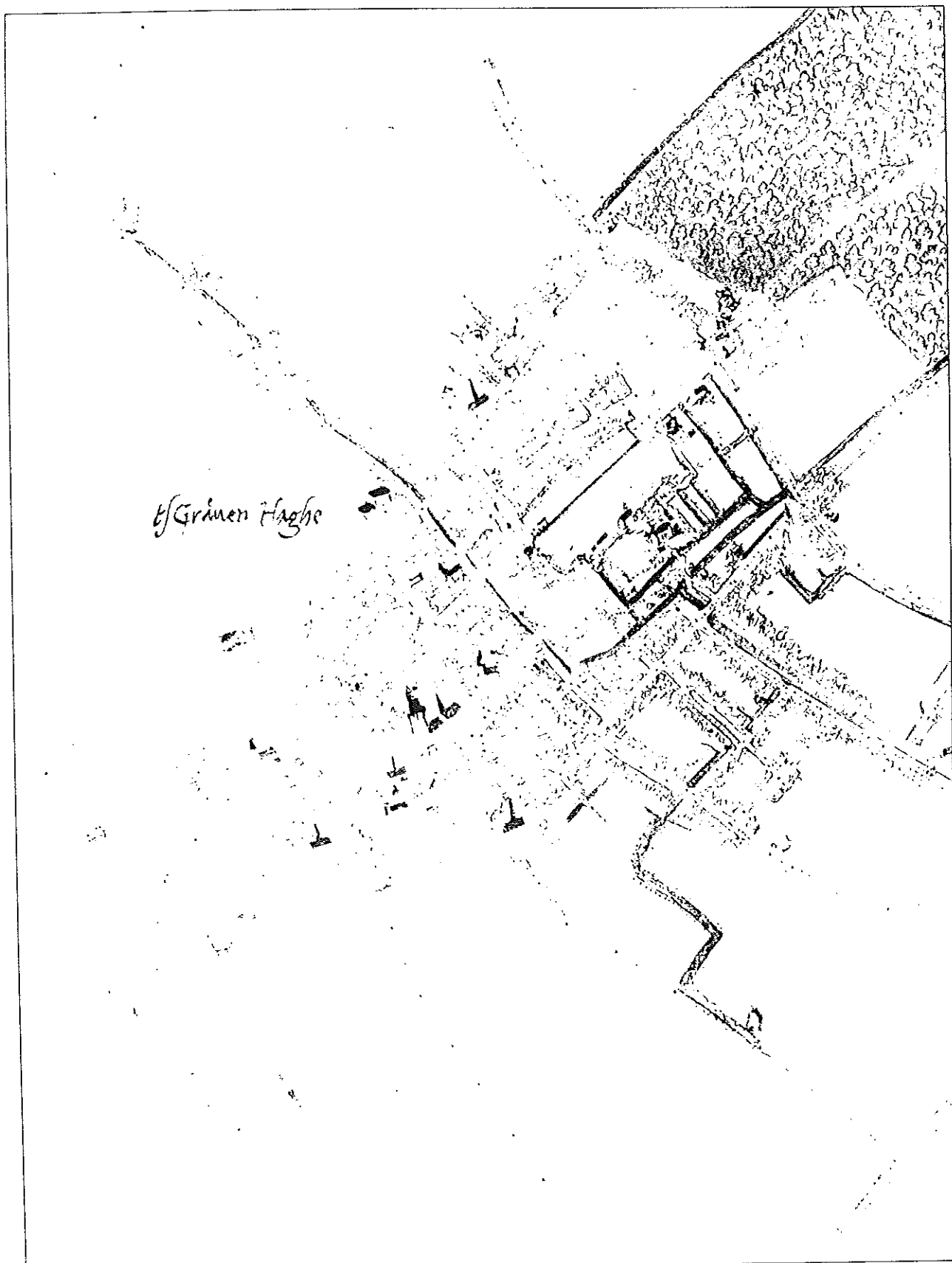
Foto's:
Haags Gemeente-archief (afb. 7)
Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist (afb. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8);
Topografische Dienst, Emmen (omslag).

Kaarten en illustraties in de tekst:
Studio Ineke van der Burg, Bilthoven.

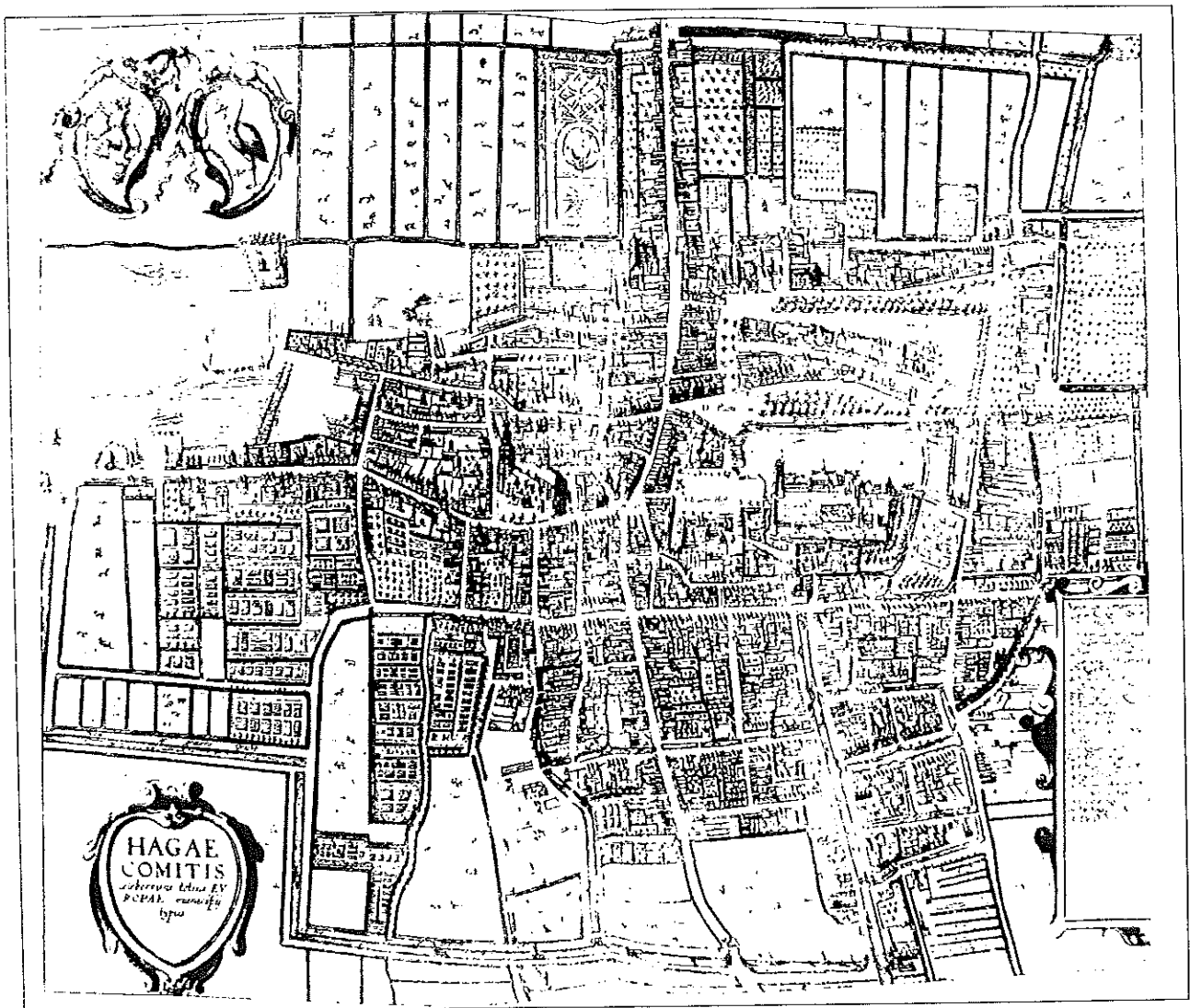
Verkoopprijs f 10,-.
Deze publikatie is schriftelijk of telefonisch te bestellen bij het Distributiecentrum DOP
Postbus 20014
2500 EA 's-Gravenhage.
Telefoon: 070-78 98 80.
Onder vermelding van bestelnummer of ISBN 90 346 1462 X.

Druk:
Staatsdrukkerij, 's-Gravenhage.

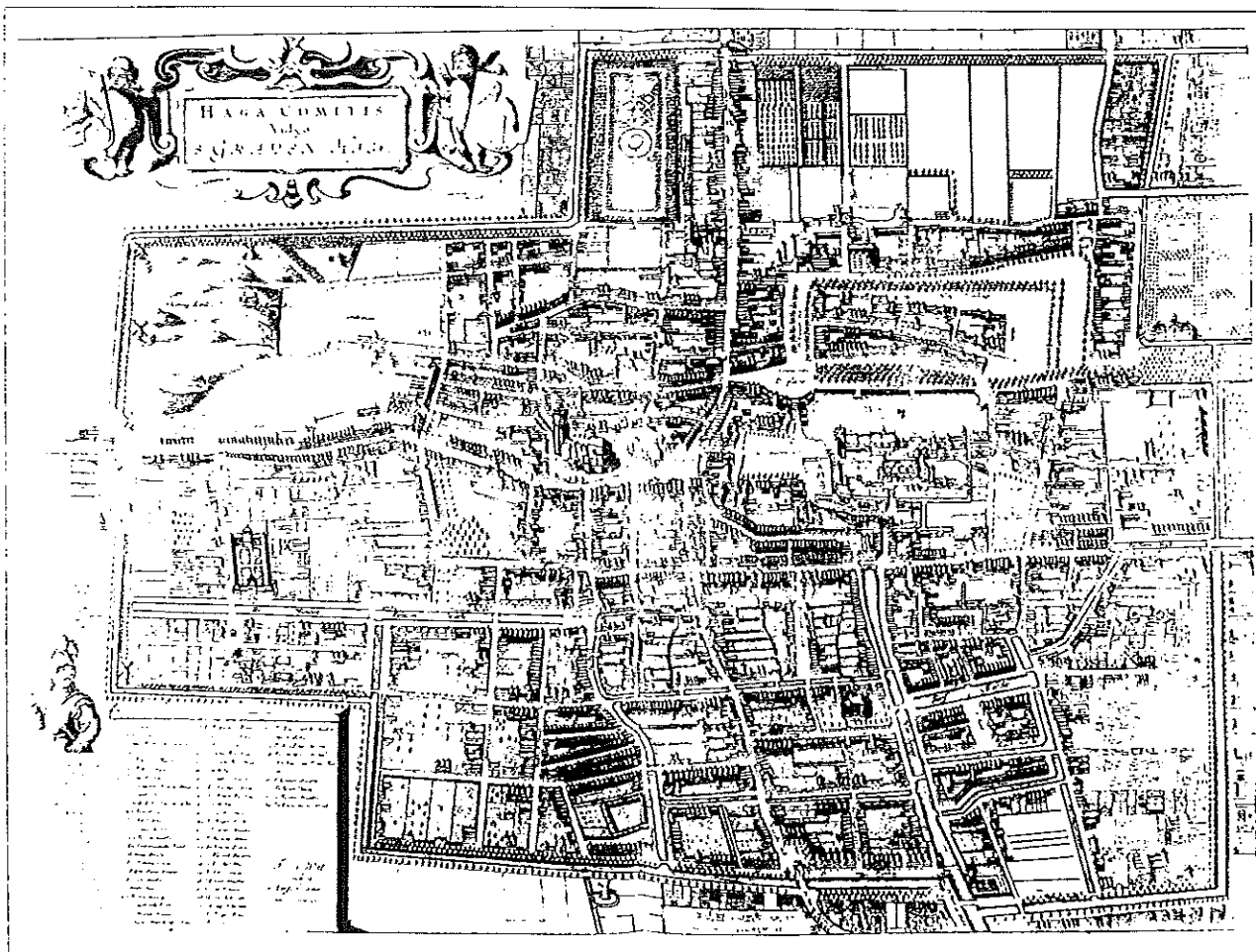
Fotobijlage



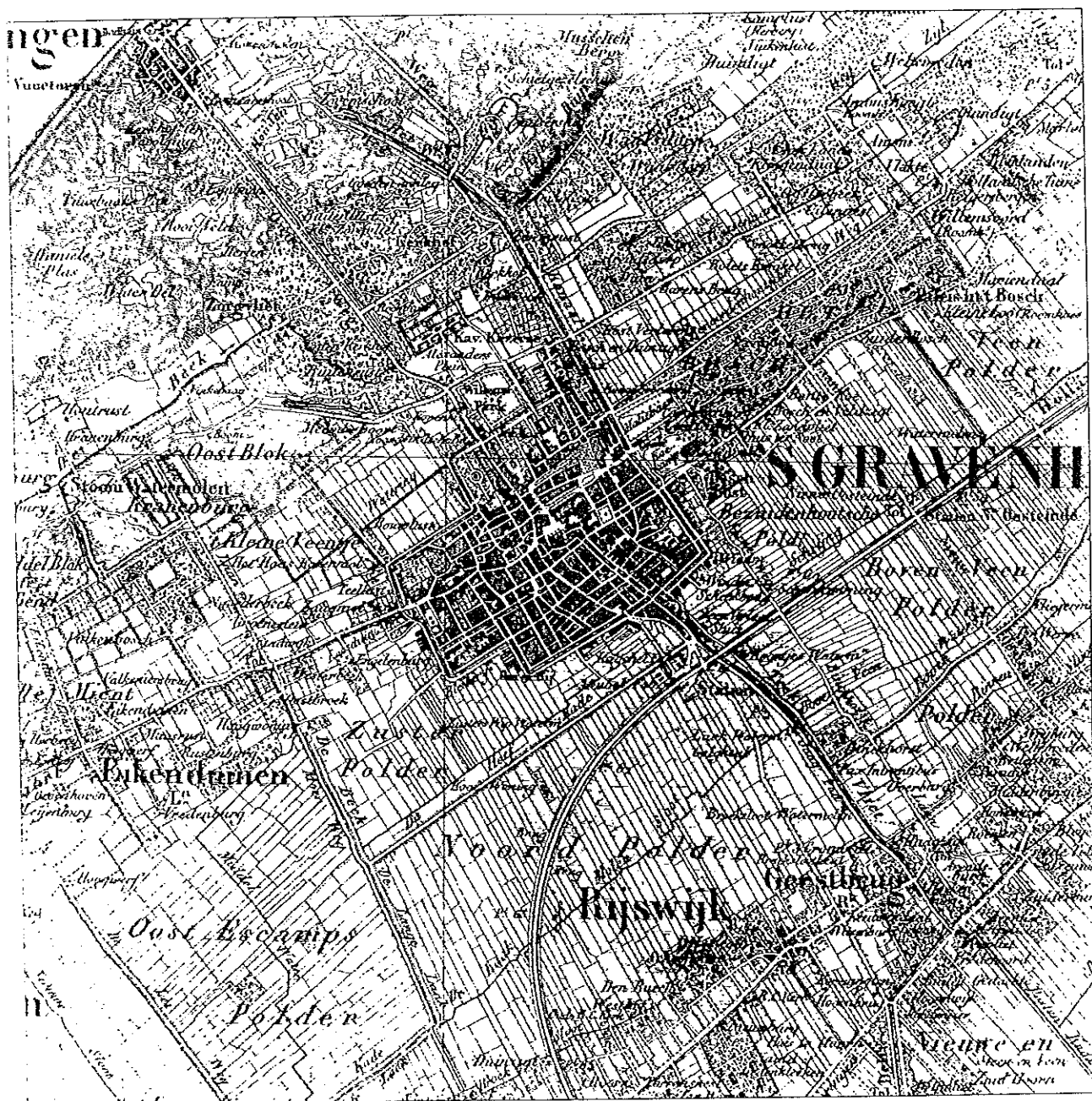
Afb. 1. Nederlandsche steden in de 16e eeuw; plattegronden van Jacob van Deventer, 1916-1923 (facsimile herdruk ca. 1560), blad 's-Gravenhage.



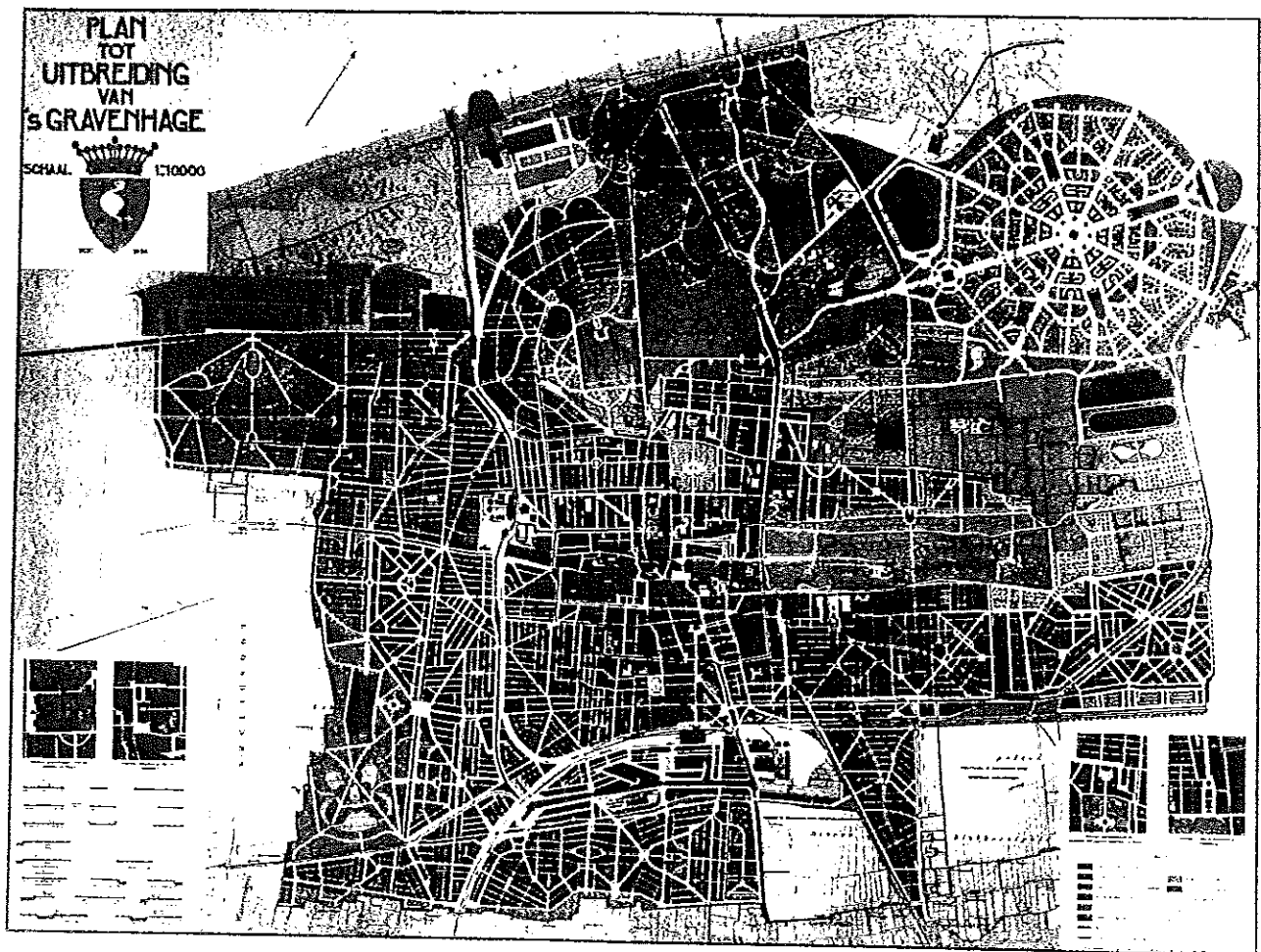
Afb. 2. Braun & Hogenberg, Civitates Orbis Terrarum, 1965 (facsimile herdruk van 1572-1618), dl. 6 no. 9.



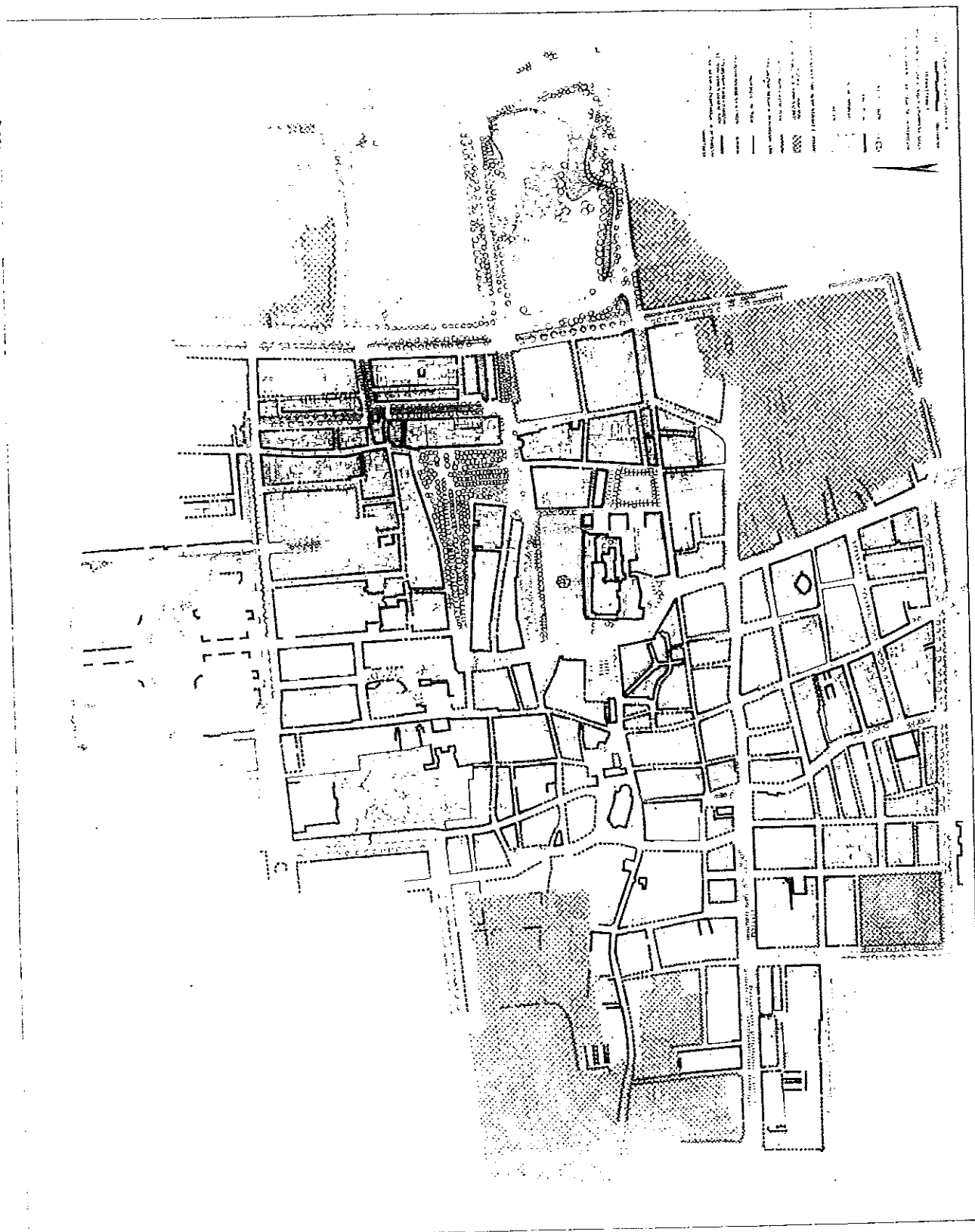
Afb. 3. Joan Blaeu, Tooneel der Steden van de Vereenighde Nederlanden met hare beschrijvingen. Amsterdam, 1649, blad, 's-Gravenhage.



Atb. 5. Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden, 1973 (facsimile herdruk van 1854), blad 30, fragment.



Afb 7 Uitbreidingsplan (Berlage), 1908.



Afb. 8. Historisch-ruimtelijke waarderingskaart 1987.